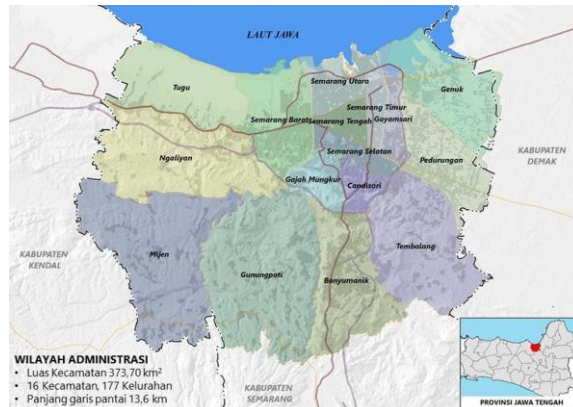


BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Semarang adalah Ibu Kota Provinsi Jawa Tengah dan merupakan salah satu dari lima kota besar di Indonesia selain Jakarta, Surabaya, Bandung dan Medan (Rangkuti, 2024).

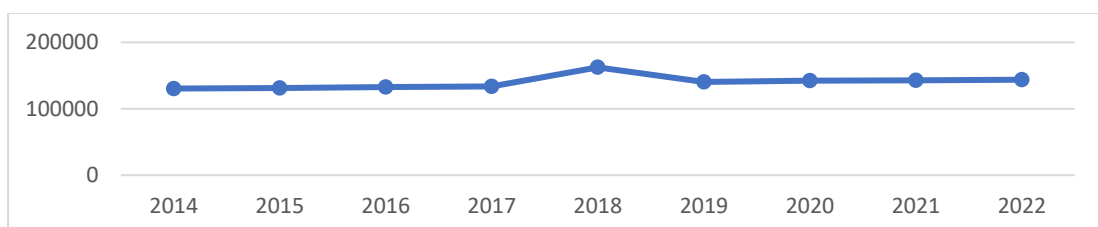


Gambar 1. 1 Luas dan Batas Wilayah Administrasi Kota Semarang

(Sumber: Dinas Penataan Ruang Kota Semarang, 2021)

Letak geografis kota ini terletak pada utara Pulau Jawa dengan letak yang strategis. Kota ini memiliki 3 gerbang utama, Kabupaten Demak pada sisi Timur, Kabupaten Kendal pada sisi barat, dan Kabupaten Semarang pada sisi selatan. Kecamatan Banyumanik merupakan salah satu kecamatan yang berada di selatan Kota Semarang dan berbatasan langsung dengan Kabupaten Semarang.

Kecamatan Banyumanik merupakan salah satu kecamatan terluas di Kota Semarang dengan luas 29,74 kilometer persegi dengan jumlah penduduk berkisar sekitar 143.953 jiwa dan kepadatan penduduk 4.840 per km² (BPS Kota Semarang, 2023).



Gambar 1. 2 Grafik Pertumbuhan Penduduk Kecamatan Banyumanik

(sumber: BPS Kota Semarang)

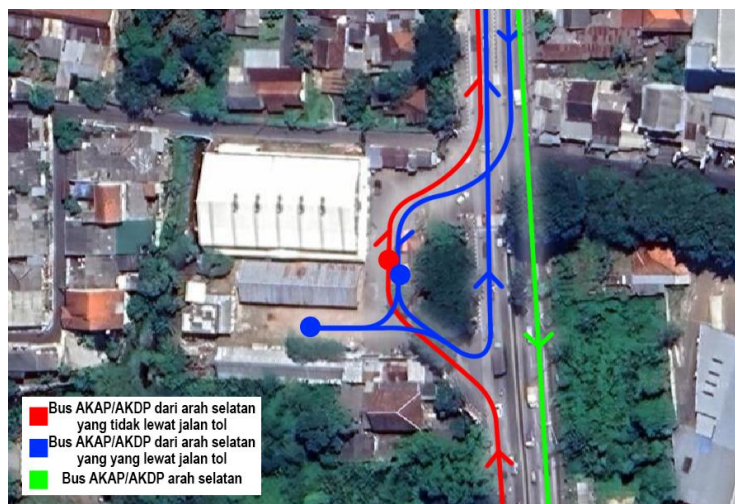
Tabel 1. 1 Jumlah Penduduk Kecamatan Banyumanik

Tahun	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Jumlah penduduk	130438	131330	132402	133367	162286	140419	142076	142885	143953

(Sumber: BPS Kota Semarang)

Dengan populasi yang besar dan berada pada salah satu gerbang masuk Kota Semarang, Kecamatan Banyumanik tidak diimbangi dengan adanya fasilitas terminal yang mampu menampung arus mobilitas masyarakat baik dari dalam maupun luar kota. Kecamatan Banyumanik hanya memiliki sub-terminal yang berfungsi sebagai tempat untuk transit atau pergantian moda transportasi. Padahal lokasi terminal ini terbilang strategis, berada di jaringan jalan nasional dan dilewati oleh berbagai macam angkutan baik angkutan AKAP, AKDP, maupun Angkutan Perkotaan.

Tidak adanya informasi mengenai trayek, rute dan angkutan yang masuk ke Sub Terminal Banyumanik menyebabkan calon penumpang kesulitan dalam mencari informasi. Temuan lain yang ada di terminal ini yaitu terdapat permasalahan pada sirkulasi bus yang tidak teratur. Seperti yang tercantum pada gambar di bawah ini.

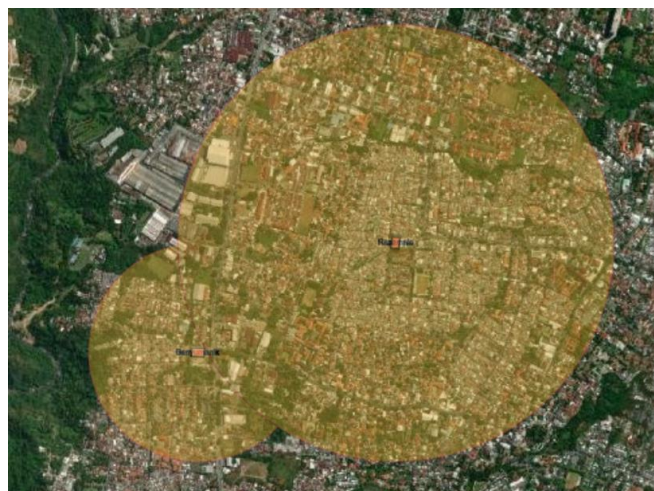


Gambar 1. 3 Pola Pergerakan Bus

(Sumber: Analisis Penulis, 2024)

Terminal, sesuai yang tertulis dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang, serta perpindahan moda angkutan.

Selain itu, terdapat pasar dengan lingkup pelayanan pasar lingkungan. Pasar ini berada di satu lahan bersamaan dengan Sub Terminal Banyumanik. Pasar ini merupakan bangunan baru yang dibangun pada tahun 2018, namun hingga saat ini dari 186 los dan 24 kios, hanya terisi tiga los yang masing-masing merupakan pedagang sayur, ikan dan sembako. Sedangkan kios hanya delapan yang terisi dan digunakan oleh agen bus (Sumber: TribunJateng, diakses 7 September 2024). Penyebab sepi pasar dikarenakan wilayah pasar sudah banyak dilayani oleh pedagang keliling. Lokasi pasar sudah tidak efektif dikarenakan terdapat pasar lain, sebut saja Pasar Rasamala yang hanya berjarak 1.2 kilometer. Berdasarkan peta GIS Perdagangan Kota Semarang, Pasar Rasamala memiliki radius jangkauan 800 meter dari pusat pasar, sedangkan Pasar Banyumanik hanya setengahnya saja. Terlebih lagi, setengah dari radius jangkauan Pasar Banyumanik bersinggungan dengan Pasar Rasamala. Sehingga sebagian jangkauan Pasar Banyumanik sudah tertampung oleh Pasar Rasamala. Selain itu, lokasi parkir juga tidak jelas, sehingga bercampur di area untuk menaikkan dan menurunkan penumpang bus. Menjamurnya pasar modern seperti Swalayan ADA, *Transmart* dan Super Indo di dekat Pasar Banyumanik mengubah standar konsumen terhadap pasar tradisional. Perubahan ini tidak dibarengi dengan perubahan oleh pengelola pasar tradisional



Gambar 1. 4 Peta Jangkauan Pasar Banyumanik dan Pasar Rasamala

(Sumber: GIS Perdagangan Kota Semarang)

Di sisi lain, keberadaan terminal bayangan Sukun dirasa mengganggu kelancaran lalu lintas (Ayu & Pigawati, 2015). Kemunculan terminal bayangan Sukun bermula sejak diberlakukannya kebijakan pada tahun 2011 yang menjelaskan bahwa bus-bus AKAP maupun AKDP dilarang untuk melewati jalan perkotaan. Sebelumnya, terminal bayangan ini bernama terminal bayangan Milo yang berada di Jalan Dr. Cipto. Terminal bayangan Sukun menjadi

permasalahan baru di Kota Semarang. Pemerintah telah berusaha untuk memindahkan penumpang untuk naik dan turun di terminal resmi, tetapi tidak berhasil. Terminal bayangan Sukun masih dapat bertahan dikarenakan jumlah terminal di Kota Semarang yang masih sedikit dan belum ada terminal yang mudah untuk dijangkau dari Kota Semarang, terkhususnya dari selatan. Masyarakat mengira terminal bayangan Sukun merupakan terminal resmi, karena lokasi yang ramai dan mudah dijangkau. Lokasi Terminal Banyumanik dirasa jauh, serta minimnya informasi mengenai trayek dan rute bus yang melewati terminal ini (Nugraha, 2018).

Berdasarkan fenomena yang telah dijelaskan, diperlukan suatu perancangan melalui pengembangan Terminal Banyumanik yang dapat menampung angkutan bus AKAP, AKDP, Angkutan Perkotaan BRT, *Feeder* dan *Travel*, serta pengembangan pasar tradisional menjadi sebuah pasar tradisional yang memiliki tata kelola modern. Dengan pengembangan terminal bus dan pasar, aktivitas pada lokasi ini akan menjadi lebih hidup serta dapat meningkatkan pengguna resmi dan mengurangi penyebaran titik terminal bayangan. Maka dari itu, melalui Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur (LP3A) ini, Penulis akan melakukan Pengembangan Terminal Dan Pasar Modern Banyumanik.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan latar belakang di atas, ditemukan rumusan masalah yang menjadi pedoman bagi penulis dalam menyusun Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur (LP3A). Adapun poin rumusan masalah yang perlu dicapai di dalam LP3A di antaranya:

- a. Bagaimana arsitektur dapat berperan dalam meningkatkan pengguna terminal melalui pengembangan dan peningkatan layanan serta fasilitas terminal bus?
- b. Bagaimana dengan pengembangan Terminal Banyumanik dapat mengurangi titik persebaran terminal bayangan?
- c. Bagaimana dengan pendekatan pasar tradisional bercitra modern dapat menghidupkan lagi aktivitas perdagangan di sekitar?
- d. Bagaimana arsitektur dapat mengintegrasikan antara aktivitas terminal dengan aktivitas perdagangan sehingga dapat berjalan bersamaan?

1.3 Tujuan dan Sasaran

Berdasarkan rumusan masalah di atas, perlu dirumuskan tujuan dan sasaran perancangan. Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur (LP3A) ini disusun berdasarkan tujuan dan sasaran yang tercantum sebagai berikut.

1.3.1 Tujuan

Tujuan dari penulisan Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur (LP3A) ini untuk mengenal dan mempelajari perencanaan kontekstual yang diperlukan dalam mendesain Pengembangan Terminal dan Pasar Modern Banyumanik.

1.3.2 Sasaran

Landasan Program Perencanaan dan Perancangan (LP3A) ini sendiri disusun untuk dijadikan sebagai dasar dan acuan dalam perancangan Pengembangan Terminal dan Pasar Modern Banyumanik sebagai fasilitas transportasi dan perdagangan yang mampu menampung pergerakan baik dari dalam kota maupun menuju luar kota, mampu mengatur lokasi pergantian moda transportasi menjadi lebih teratur, serta menghidupkan lagi aktivitas di terminal dan pasar.

1.4 Manfaat

1.4.1 Manfaat Subjektif

Penelitian ini sebagai salah satu persyaratan untuk memenuhi tugas dalam mata kuliah Tugas Akhir di Departemen Arsitektur Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro, Semarang.

1.4.2 Manfaat Objektif

Perencanaan dan perancangan pada pengembangan terminal dan pasar diharapkan mampu menampung arus mobilitas dari dalam maupun luar Kota Semarang, serta peningkatan fasilitas terminal dapat mengurangi keberadaan terminal bayangan dan menjadi lebih hidup.

1.5 Ruang Lingkup

1.5.1 Ruang Lingkup Substansial

Secara substansi, perancangan Pengembangan Terminal dan Pasar Modern Banyumanik mempertimbangkan beberapa aspek seperti aspek kontekstual, aspek historis, aspek regulasi, aspek teknis, dan aspek fungsional.

1.5.2 Ruang Lingkup Spasial

Secara spasial, perancangan Pengembangan Terminal dan Pasar Modern Banyumanik berlokasi di persimpangan Jalan Perintis Kemerdekaan dan Jalan Karangerjo Raya, Kecamatan Banyumanik. Lokasi ini terdapat bangunan eksisting dari pasar dan elemen-elemen pada sub-terminal seperti halte, dan tempat pemberhentian bus.



Gambar 1. 5 Tinjauan Rencana Lokasi Tapak

(Sumber: GIS Pasar Semarang Kota, *ESRI Maps*)

1.6 Metode Pembahasan

1.6.1 Metode Deskriptif

Metode deskriptif merupakan suatu metode penelitian yang menggunakan deskripsi data yang telah dikumpulkan baik dalam data literatur maupun data observasi dan digunakan untuk menggambarkan atau menjelaskan karakteristik suatu fenomena dan objek sebagaimana adanya tanpa membuat kesimpulan umum atau generalisasi. Kemudian, hasilnya akan digunakan sebagai dasar dalam perancangan pengembangan terminal dan Pasar Banyumanik,.

1.6.2 Metode Dokumentatif

Metode dokumentatif menurut (Ahyar et al., 2020) merupakan metode pengumpulan data dari sumber dokumen atau rekaman. Dokumen berupa tulisan atau gambar atau foto yang digunakan dalam menyusun Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur (LP3A).

1.6.3 Metode Komparatif

Metode komparatif ini merupakan sebuah metode dengan melakukan studi banding atau studi preseden terhadap terminal bus yang akan dikunjungi, serta pasar yang memiliki citra modern. Dari data yang telah dikumpulkan, dilanjutkan dengan proses identifikasi dan analisis untuk mendapatkan pemahaman terkait karakteristik masing-masing terminal dan pasar.

1.7 Sistematika Pembahasan

Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur (LP3A) ini disusun dengan sistematika pembahasan yang dijelaskan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab 1 Pendahuluan membahas mengenai latar belakang, tujuan dan sasaran, rumusan masalah, manfaat, ruang lingkup, metode pembahasan, sistematika pembahasan, dan alur berpikir.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab 2 Tinjauan Pustaka membahas mengenai berbagai literatur, studi pustaka, dan referensi yang berisikan tinjauan umum terkait dengan objek dan subjek, kajian peraturan, serta juga studi banding terhadap Terminal Tipe A terdekat di luar Kota Semarang dan pasar yang memiliki konsep citra modern.

BAB III TINJAUAN LOKASI

Bab 3 Tinjauan Lokasi membahas seputar tinjauan dari lokasi yang dipilih serta juga kebijakan rencana tata ruang wilayah yang berlaku.

BAB IV PENDEKATAN PERANCANGAN

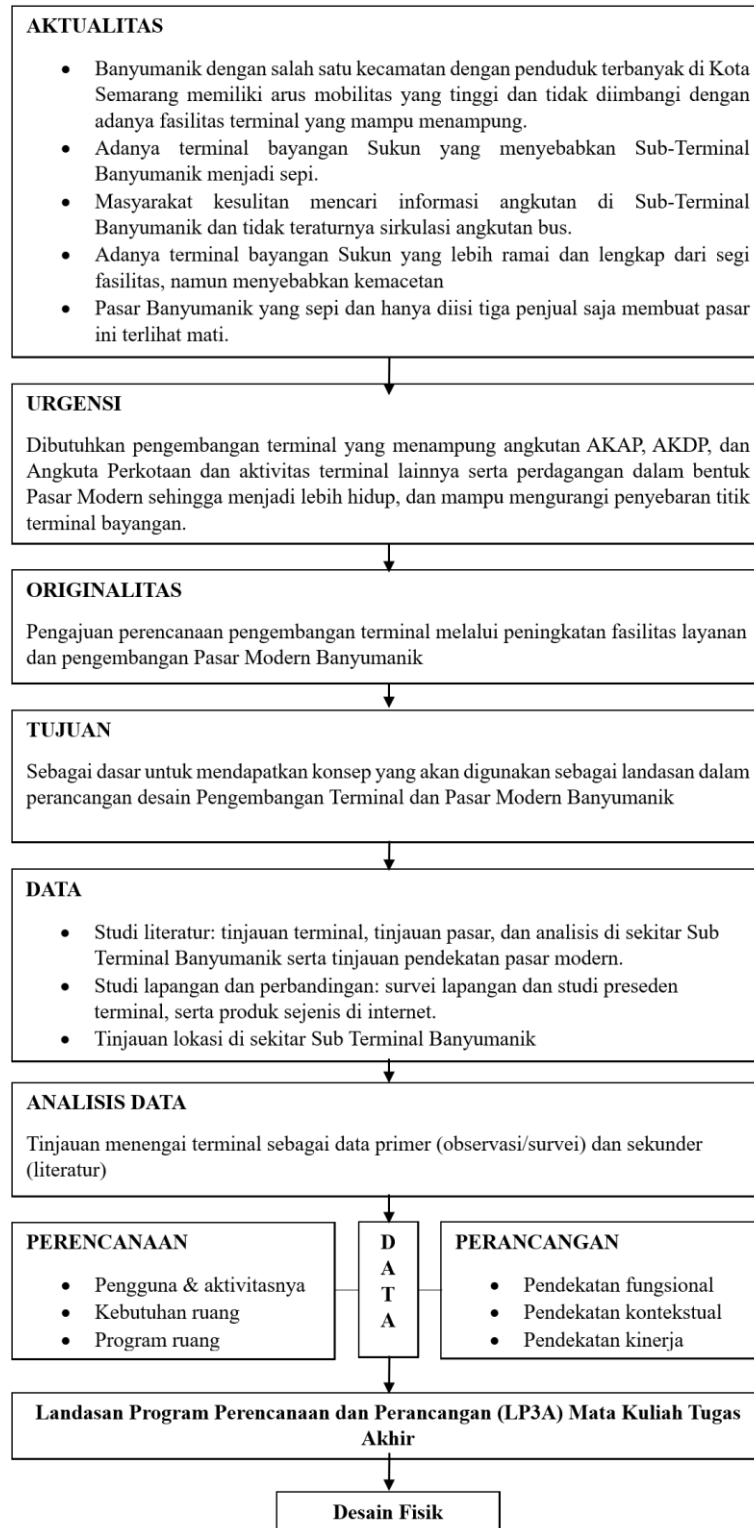
Bab 4 Pendekatan Perancangan membahas mengenai aspek-aspek pendekatan dalam perancangan, berupa pendekatan fungsional, pendekatan kontekstual, pendekatan kinerja, pendekatan arsitektural serta pendekatan teknis.

BAB V PROGRAM PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Bab 5 Program Perencanaan dan Perancangan membahas mengenai rangkuman dari bab sebelumnya, program dasar perencanaan tentang program ruang dan tapak terpilih, serta program dasar perancangan tentang aspek kinerja, aspek arsitektural dan aspek teknis.

1.8 Alur Berpikir

Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur (LP3A) dibuat dengan proses alur berpikir tertentu yang tertuang dalam gambar sebagai berikut.



Gambar 1. 6 Alur Berpikir

(sumber: Analisis Penulis, 2024)