

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kawasan Puncak menjadi wilayah yang banyak dikunjungi oleh wisatawan karena menjadi salah satu daya tarik wisata yang ada di Provinsi Jawa Barat dengan memiliki banyak daya tarik alam. Terdapat berbagai aktivitas wisata yang dapat dilakukan pada lokasi wisata alamnya, seperti *tea walk*, menunggang kuda, paralayang, *outbond*, fotografi dan lain-lain. Selain itu, kawasan wisata tersebut juga memiliki fasilitas *camping ground*, taman rekreasi, hutan wisata, hotel bintang dan non-bintang, tempat pertemuan dan seminar, sarana olah raga, dan rumah makan/restoran. Selain terdapat wisata alam, Kawasan Puncak dan sekitarnya juga memiliki wisata buatan seperti Taman Safari Indonesia, Taman Wisata Matahari, Taman Rekreasi Lido, Wisata Desa Kampung Bambu, Jungle Land Sentul, Sirkuit Sentul, Kampung Wisata Cinangneng, serta Museum Mobil dan Keramik Sentul.

Jalan Raya Puncak memiliki banyak tempat wisata yang menjadi destinasi bagi pengunjung dari kota di sekitarnya dan merupakan jalan nasional yang menghubungkan Kabupaten Bogor dan Kabupaten Cianjur yang melewati dua Kecamatan, yakni Kecamatan Megamendung dan Kecamatan Cisarua. Puluhan ribu warga yang ingin berwisata menuju Puncak membuat volume kendaraan pribadi menuju Jalan Raya Puncak meningkat dan menimbulkan kemacetan setiap hari libur. Hal ini dapat membuat kerugian dalam banyak hal karena kemacetan dapat menimbulkan pemborosan bahan bakar, kerugian waktu, dan meningkatkan polusi udara.

Kend/hari	Bangkitan												Jumlah	
	OD	Zona	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		11
1	Taman Safari	0	332	1025	32	528	226	156	1446	281	214	161	347	4748
2	Ps. Cisarua	222	0	14	33	42	91	123	757	439	176	84	165	2146
3	Taman Matahari	1195	33	0	15	396	3	41	1332	391	96	42	67	3611
4	Gunung Mas	262	35	115	0	38	4	9	86	852	296	193	45	1935
5	Puncak Pass	520	4	210	24	0	8	59	1100	950	811	785	207	4678
6	Megamendung	252	160	87	18	274	0	140	68	214	79	302	67	1661
7	Gadog	108	300	12	16	173	90	0	476	46	0	0	172	1393
8	Jakarta	1377	755	1380	699	821	0	46	0	0	0	0	2665	7743
9	Tajur/Bogor	734	97	881	220	677	214	256	0	0	0	0	987	4066
10	Cipaku/Bogor	411	144	287	52	315	198	0	0	0	0	0	189	1596
11	Ciawi/Sukabumi	326	119	379	114	203	102	0	0	0	0	0	667	1910
12	Cianjur	723	174	253	38	243	253	0	2610	578	249	307	0	5428
Tarikan	Jumlah	6130	2153	4643	1261	3710	1189	830	7875	3751	1921	1874	5578	40915

Gambar 1. 1 Jumlah Kendaraan per Hari di Kawasan Puncak

Sumber: Bappenas Pemkab Bogor, 2017

Dari data Jumlah Kendaraan per hari di Kawasan Puncak oleh Bappenas Pemkab Bogor tahun 2017, terlihat jumlah pergerakan masyarakat sangat besar dan hal ini berbanding terbalik dengan kondisi kapasitas jalan yang tersedia pada jalur tersebut. Bangkitan kendaraan menuju kawasan puncak yang paling tinggi perharinya adalah dari Jakarta, sehingga *park and ride* diutamakan untuk pendatang

dari Jakarta yang melalui Tol Jagorawi sebagai jumlah kendaraan terbanyak. Dari data Volume Kendaraan dan Kapasitas Jalan Kawasan Puncak di Hari Libur, terlihat beberapa jalan memiliki nilai V/C Rasio yang mendekati angka 1. Nilai V/C Ratio > 1 mengartikan sering terjadi antrian yang cukup lama di daerah jalan tersebut.

No.	Nama Jalan	Kapasitas Jalan	Volume	V/C Ratio	LOS
1	Jl. Raya Wangun	2473	2190	0.89	E
2	Jl. Sukaraja-Sukabumi	3266	3102	0.95	E
3	Jl. Raya Ciawi (Sp 4 Ciawi - Sp 3 Tapos)	3393	2956	0.87	E
4	Jl. Raya Tapos	2414	1813	0.75	D
5	Jl. Raya Gadok (Sp 3 Tapos - Sp 3 Gadok)	3393	2993	0.88	E
6	Jl. Ke Tol Jagorawi	3774	3675	0.97	E
7	Jl. Raya Puncak Segmen 1 (Sp 3 Gadog - Sp 3 arah Bukit Pelangi)	2775	2783	1.00	F
8	Jl. Raya Puncak Segmen 2 (Sp 3 arah Bukit Pelangi - Sp 3 Mega Mendung)	2775	2685	0.97	E
9	Jl. Raya Puncak Segmen 3 (Sp 3 Mega Mendung - Sp 3 Taman Safari)	2533	2625	1.04	F
10	Jl. Raya Puncak Segmen 4 (Sp 3 Taman Safari - Batas Bogor/Cianjur)	2775	2694	0.97	E

Gambar 1. 2 Volume Kendaraan dan Kapasitas Jalan Kawasan Puncak di Hari Libur

Sumber: *Bappenas Pemkab Bogor, 2017*

Adanya kemacetan yang ditimbulkan dari banyaknya jumlah kendaraan menuju lokasi wisata puncak, maka diperlukan kebijakan yang termasuk dalam kategori konsep Manajemen Kebutuhan Transportasi *Transport Demand Manajemen* (TDM) untuk mengendalikan penggunaan kendaraan pribadi. Salah satunya adalah berupa rekayasa untuk menarik individu pengguna kendaraan pribadi dalam beralih menggunakan angkutan umum. Menurut Kementerian Lingkungan Hidup, konsep ini terdiri atas empat komponen yaitu penataan ruang berorientasi transit, peningkatan kualitas pelayanan angkutan umum berorientasi transit, fasilitas pejalan kaki dan jalur sepeda yang terintegrasi dengan titik transit angkutan umum massal, dan pengembangan fasilitas parkir */park and ride* (Palupiningtyas, S. E., 2015). Sehingga Kawasan wisata Puncak memerlukan *Park and Ride* dengan terintegrasi Bus Wisata di lokasi sebelum Jalan Raya Puncak untuk mengurangi volume kendaraan pribadi yang menuju Puncak terutama disaat hari libur.

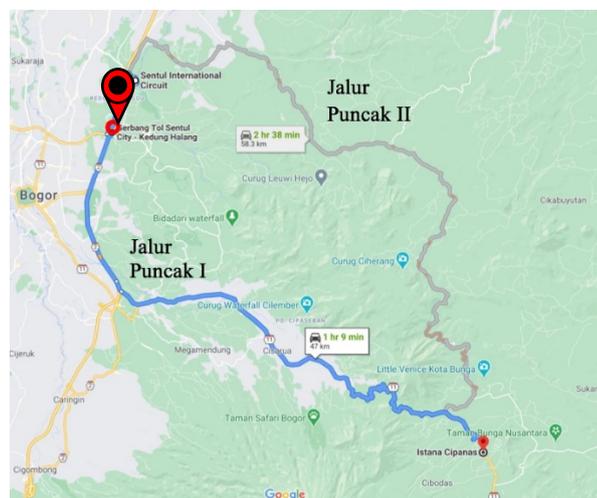
Selain itu, terdapat beberapa rencana untuk penanganan kemacetan di Kawasan Puncak oleh Pemkab Bogor, salah satunya rencana penambahan transportasi umum LRT (*light rail transit*) yang berada di sisi Jalan Tol Jagorawi dimulai dari Stasiun Cawang – Stasiun Cibubur kemudian Stasiun Cibubur – Bogor dengan rencana jalur melalui Stasiun Gunung Putri 1, Stasiun Gunung Putri 2, Stasiun Sirkuit Sentul, Stasiun Sentul City, dan berujung di Stasiun Cibanon. Dengan adanya stasiun LRT tersebut, maka dibutuhkan tempat untuk transit antar moda pada

wisatawan.



Gambar 1. 5 Peta Rencana Pembangunan Jalan Poros Tengah Timur / Jalur Puncak II
Sumber: *Bappenas Pemkab Bogor, 2017*

Sehingga, pemilihan tapak untuk perancangan berada di Gerbang Tol Sentul Selatan 1, KM 37 Tol Jagorawi agar wisatawan pengguna mobil dari tol dapat langsung menuju lokasi perancangan dan memarkirkan kendaraan serta wisatawan Puncak pengguna LRT Stasiun Sentul dapat transit dan berpindah kendaraan dengan menggunakan Bus Wisata menuju lokasi wisata Puncak. Lokasi perancangan juga berada di antara Jalur Puncak I (Jalan Raya Puncak) dan Jalur Puncak II (Jalur alternatif Poros Tengah Timur) agar wisatawan dapat memilih jalur yang ingin dikunjungi dari lokasi perancangan.



Gambar 1. 6 Peta Lokasi Rancangan
Sumber: *Google Maps, 2021*

Selanjutnya, konsep *One Stop Recreation* dihadirkan sebagai sebuah respon akan pesatnya pertumbuhan sektor pariwisata di Puncak dimana lokasi perancangan merupakan titik kunjung wisatawan puncak untuk menikmati seluruh wisata yang ada di Puncak dengan menggunakan Bus Wisata. Wisatawan dapat transit dari

kendaraan pribadinya maupun dari kendaraan umum lain di lokasi perancangan kemudian dapat menggunakan Bus Wisata untuk menuju lokasi-lokasi wisata Puncak yang diinginkan. Selain itu, kebutuhan wisata pengunjung juga tersedia di lokasi perancangan seperti tempat makan dan tempat *refreshing*. Oleh karena itu, selain tempat parkir *Park and Ride*, juga terdapat tempat *refreshing* dengan ruang terbuka hijau pada lokasi perancangan.

Dengan adanya tata ruang campuran pada perancangan, dan adanya penggunaan angkutan massal seperti bus dan kereta api ringan (LRT), perancangan dibuat dengan pendekatan *Transit Oriented Development* (TOD) karena sesuai dengan konsepnya yang merupakan salah satu pendekatan yang mengadopsi tata ruang campuran dan maksimalisasi penggunaan angkutan massal Kereta api ringan (LRT), serta dilengkapi jaringan pejalan kaki/sepeda. Oleh karena itu, bangunan yang ada pada perancangan dengan adanya pendekatan TOD ini adalah bangunan *Park and Ride* dan Stasiun LRT dengan area komersial yang dapat menjadi tempat *refreshing* pengunjung (*Pedestrian Mall*) dan terintegrasi dengan bangunan untuk transportasi publik menuju tempat wisata (*Tour Bus Station*). Sehingga diharapkan perancangan selain mendukung wisata Kawasan Puncak, juga mengurangi kemacetan, pemborosan bahan bakar, kerugian waktu wisatawan, dan polusi udara di Kawasan Wisata Puncak.

1.2 Tujuan dan Sasaran

1.2.1 Tujuan

Mendapatkan produk perancangan *P+R One Stop Recreation* Puncak dengan pendekatan TOD untuk mengurangi kemacetan lalu lintas, dimana para pengemudi meninggalkan mobil mereka di suatu tempat parkir dan melakukan perjalanan wisata dengan transportasi umum Bus Pariwisata yang diarahkan di kawasan wisata Puncak seperti ke Kecamatan Ciawi, Pamijahan, dan Tamansari. *Park and Ride* ini selain untuk mengurangi kemacetan, juga untuk mendorong pengembangan ekonomi lokal daerah setempat termasuk di dalamnya kegiatan perdagangan yang juga dapat menjadi tempat wisata baru dengan memanfaatkan keindahan alam.

1.2.2 Sasaran

Sasaran yang hendak dicapai adalah untuk tersusunnya pokok-pokok pikiran dalam penyusunan LP3A Tugas Akhir *Park and Ride One Stop Recreation* Puncak dengan pendekatan TOD melalui aspek-aspek panduan perancangan dan alur pikir yang dibuat.

1.3 Manfaat

1.3.1. Manfaat Subjektif

- a. Sebagai acuan untuk menyusun perencanaan dan perancangan arsitektur yang menjadi bagian dari rangkaian proses pembuatan Tugas Akhir.

- b. Sebagai tambahan pengetahuan dan wawasan mengenai perkembangan ilmu pengetahuan khususnya di bidang arsitektur dengan pemikiran prediksi kebutuhan masa mendatang.

1.3.2. Manfaat Objektif

- a. Sebagai pegangan dan menjadi acuan untuk perancangan selanjutnya dalam merancang *Park and Ride* kawasan Puncak yang dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi di daerah kawasan wisata Puncak Bogor.
- b. Sebagai upaya untuk menjadikan *park and ride* dengan pendekatan TOD menjadi fasilitas transit wisatawan Kawasan Puncak sehingga dapat mendukung wisata Kawasan Puncak.

1.4 Ruang Lingkup

1.4.1. Ruang Lingkup Substansial

Secara substansial, perencanaan dan perancangan *P+R One Stop Recreation* Puncak menitik beratkan pada hal-hal yang berkaitan dengan potensi kawasan perancangan dan ilmu arsitektural yang berkaitan dengan perencanaan yang berintegrasi antar moda transportasi dan pariwisata di Kawasan Puncak.

1.4.2. Ruang Lingkup Spasial

Secara spasial, perencanaan dan perancangan *P+R One Stop Recreation* Puncak memiliki ruang lingkup yang akan dikaji berdasarkan tapaknya saat ini, yaitu di Jl. Akses Tol Jagorawi Sentul Selatan 1, Cipambuan, Babakan Madang, Bogor, Jawa Barat.

1.5 Metode Pembahasan

Metode yang dilakukan dalam mengumpulkan data pada perancangan ini adalah metode deskriptif, yaitu mengumpulkan data dari studi pustaka/literatur, instansi/dinas terkait, observasi lapangan, serta melalui internet kemudian hasil dari pengumpulan data tersebut akan dipaparkan.

Tahap pengumpulan data yang dilakukan adalah melalui:

1.5.1. Studi Literatur

Dilakukan dengan mencari dan memahami literatur baik melalui buku, jurnal dan bahan-bahan literatur lainnya seperti instansi terkait yang bisa dipertanggung jawabkan.

1.5.2. Studi Lapangan

Dilakukan dengan mengamati dan mengobservasi langsung lokasi perancangan kemudian menganalisa permasalahan dan potensi yang ada pada lapangan.

1.5.3. Studi Banding

Studi banding dilakukan dengan membandingkan beberapa tempat *park and ride*, rancangan TOD, dan *Tour Bus Station* yang sudah ada mengenai sirkulasi maupun fasilitas-fasilitasnya. Perbandingan dilakukan dengan meninjau langsung ke lapangan,

melihat literatur, jurnal maupun internet.

Untuk mengetahui jumlah kebutuhan parkir pengelola, pengguna, dan kendaraan umum, maka perlu dianalisis terlebih dahulu jumlah kebutuhannya dengan data yang didapat secara *online* dari literatur yang ada maupun dinas terkait.

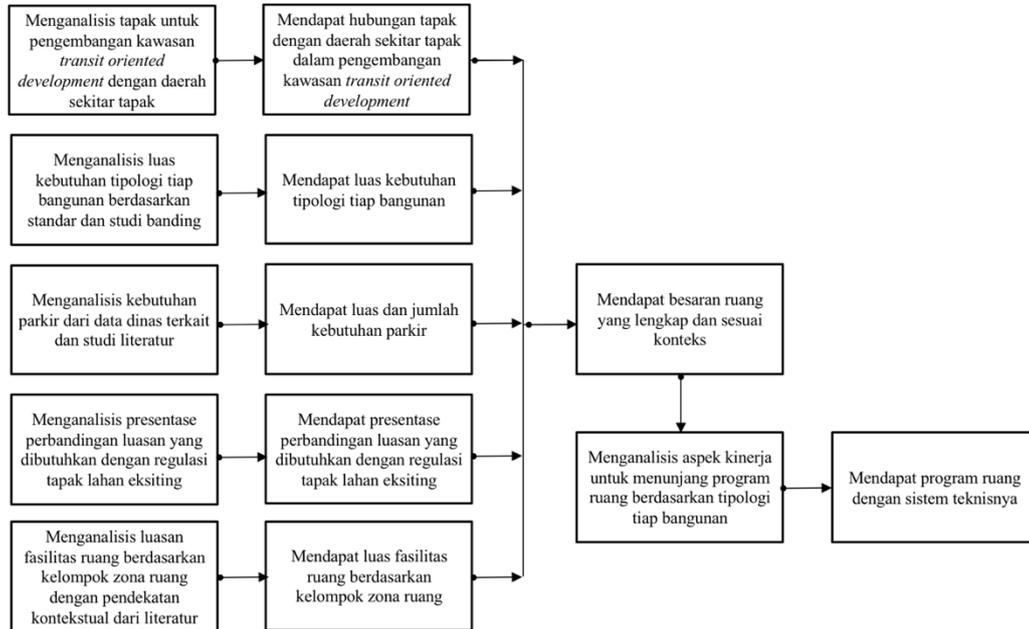


Diagram 1. 1 Skema analisis dalam pendekatan program perencanaan dan perancangan
Sumber : Analisis Pribadi

1.6 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan yang dibuat dalam penyusunan proposal ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Berisi tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, manfaat, ruang lingkup pembahasan, metode pembahasan, sistematika bahasan, dan alur piker.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Berisi mengenai tinjauan umum terkait objek yang dibahas seperti definisi umum, fungsi, tipologi, standar kebutuhan fasilitas, perencanaan dan perancangan *park and ride* dan *Transit Oriented Development* dari literatur yang ada.

BAB III TINJAUAN LOKASI

Berisi mengenai tinjauan Kabupaten Bogor, kebijakan rencana tata ruang wilayah, serta tinjauan umum data-data fisik dan nonfisik dari hasil survey lapangan mengenai lokasi dan data dari sekitar tapak.

BAB IV PENDEKATAN PROGRAM PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Berisi tentang program pokok dasar perencanaan dan perancangan melalui beberapa pendekatan yang akan digunakan sebagai acuan dalam tahap desain grafis

BAB V PROGRAM PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Berisi kesimpulan yang didapatkan dari penyusunan program perencanaan dan perancangan yang didapat pada bab sebelumnya.

1.7 Alur Pikir Penyusunan

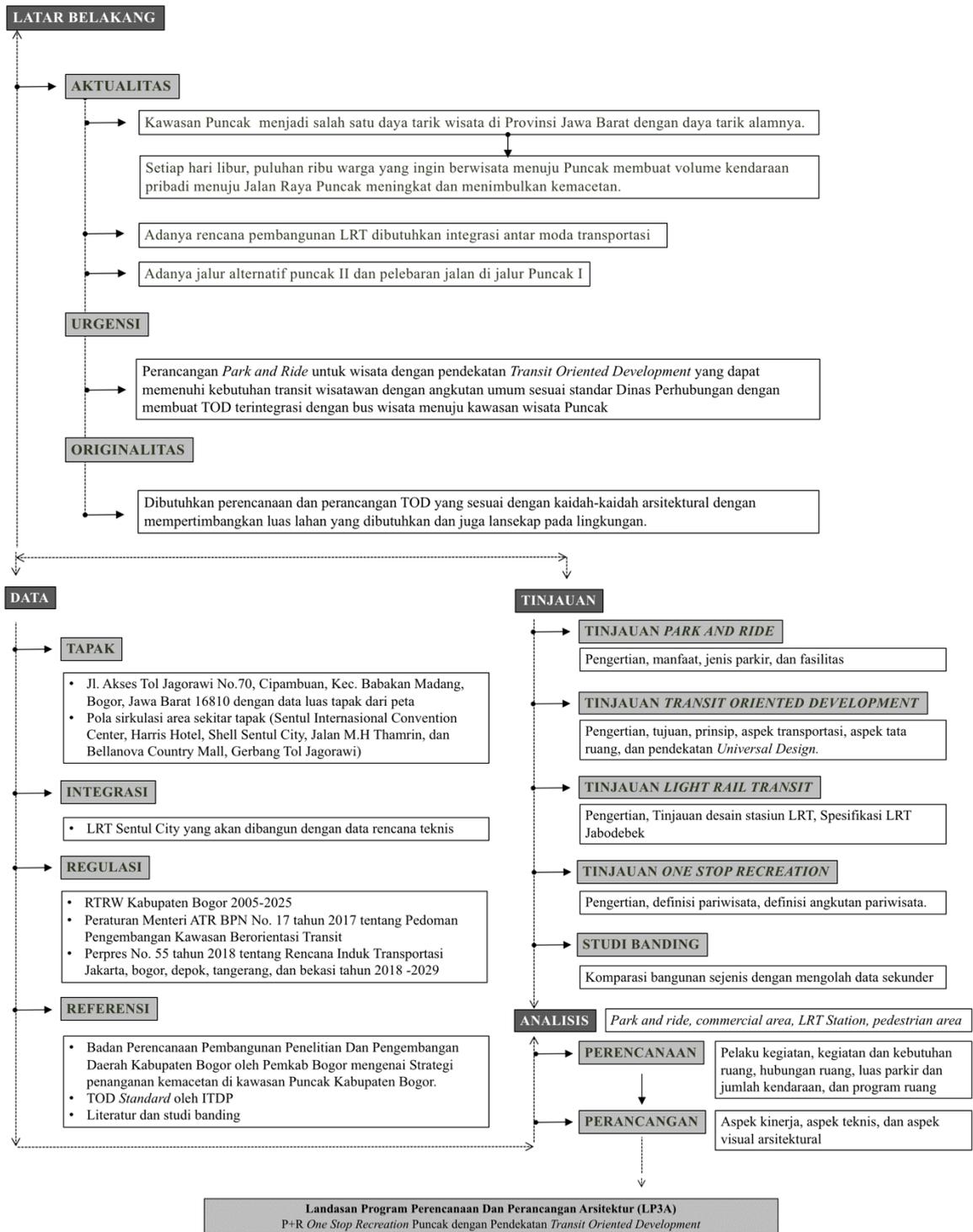


Diagram 1. 2 Alur Pikir Penulis

Sumber : Analisis Pribadi