

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. LATAR BELAKANG

I.1.1. Latar Belakang Pengadaan Proyek

Kota bertumbuh sangat cepat karena pertumbuhan ekonomi dan pendapatan masyarakat semakin tinggi serta perkembangan masyarakat itu sendiri, pembangunan perkotaan itu berjalan lebih cepat di pacu dengan pembangunan ekonomi sehingga tata ruang yang sudah diaturpun bisa ketinggalan zaman sedangkan transportasinya tidak bisa mengikuti perkembangan, jadi terjadi ketidakseimbangan antara pembangunan tata ruang perkotaan dengan sistem transportasi yang mendukung perkembangan tersebut.¹

Salah satu fasilitas yang sangat mempengaruhi perkembangan kota adalah fasilitas transportasi kota. Pada dasarnya perkembangan kota akan sangat dipengaruhi oleh perkembangan penduduknya. Kota mengalami peningkatan jumlah penduduk yang terus menerus, jika tidak diimbangi dengan penyediaan fasilitas-fasilitas yang dibutuhkan maka kota tersebut akan mengalami masalah-masalah perkotaan yang salah satunya adalah menurunnya tingkat efisiensi pelayanan kota.

Penduduk atau manusia di dalam melaksanakan kegiatannya membutuhkan suatu ruang gerak, sarana pergerakan dan fasilitas-fasilitas penunjang kehidupan. Di dalam hal ini transportasi berfungsi sebagai sarana perpindahan manusia dan barang yang bertujuan untuk membantu manusia mencapai tempat yang dikehendaki atau mengirimkan barang dari satu tempat ke tempat lain. Melalui transportasi manusia dapat meningkatkan kesejahteraan material untuk kepuasan serta kenyamanan batiniah dan lahiriah seperti agama, moral, pengembangan seni dan hiburan.²

¹ Majalah TEKNOLOGI, No. IOI th X/ JAN 1996, hal. 13.

² Edward K Morlock, Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, Hal 34.

Perkembangan kota Jakarta di bidang transportasi

DKI Jakarta, dengan prediksi jumlah penduduk sekitar 11,2 juta jiwa pada tahun 2010, berkembang sangat pesat, khususnya dalam konteks Jabotabek (Jakarta-Bogor-Tangerang-bekasi) secara keseluruhan. Pertumbuhan penduduk yang cukup tinggi dalam beberapa tahun terakhir, sebagian besar disebabkan tingginya arus urbanisasi, baik ke DKI Jakarta maupun ke *hinterland*-nya.

Salah satu persoalan paling pelik yang dihadapi DKI saat ini adalah permintaan lalu-lintas jauh melebihi penyediaan ruang jalan. Studi *Jabotabek Metropolitan Development Plan Review (JMDPR)* memperkirakan, menjelang tahun 2010, wilayah Jabotabek akan dijejali sekitar 30 juta manusia. Sulit dibayangkan, seperti apa kondisinya dalam 10 tahun mendatang (2010) dimana jumlah perjalanan bakal meningkat lebih dari 50 persen-jika terobosan sangat mendasar di bidang sarana dan prasarana transportasi tidak dilakukan. Selain berbaurnya fungsi sistem jaringan jalan, masalah transportasi ibukota juga disebabkan sarana dan prasarana angkutan umum yang kurang memadai, baik kualitas layanan, *headway* maupun daya angkut.

Melihat permasalahan transportasi DKI Jakarta yang kian kompleks, ada beberapa isu sentral yang harus segera dicarikan jalan keluarnya yaitu:

- a. Bagaimana membuat angkutan umum makin menarik, dalam upaya mengurangi minat masyarakat terhadap penggunaan kendaraan pribadi.
- b. Bagaimana mewujudkan keterpaduan tata kota dengan sistem transportasi.
- c. Seberapa jauh subsidi pemerintah dalam mengembangkan sistem angkutan publik.
- d. Bagaimana merangsang peran swasta dalam penyediaan jasa angkutan umum.

Dengan dasar visi tersebut ada beberapa kerangka kebijakan yang harus dilaksanakan yaitu:

1. Peningkatan produktivitas ekonomi melalui penyediaan transportasi yang menunjang pergerakan interaksi sosioekonomi.

2. Menunjang mobilitas masyarakat melalui peningkatan dan pemerataan akses untuk mencapai pusat-pusat pelayanan perkotaan dengan nyaman.
3. Memelihara dan mempertahankan kualitas lingkungan hidup, melalui penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang berwawasan lingkungan.
4. Menggalang potensi masyarakat disamping menciptakan iklim yang maju dan merangsang peran serta swasta di bidang transportasi
5. Memantapkan koordinasi instansi dan kualitas aparatur pemerintah dalam rangka memantapkan pembangunan transportasi.³

Pemda DKI sendiri sejauh ini telah membangun beberapa fasilitas yang berkaitan dengan pelayanan transportasi tersebut diantaranya dengan pengadaan terminal-terminal di wilayah ibukota. DKI Jakarta mempunyai 14 terminal yang terdiri dari 5 terminal antar kota dan dalam kota serta 9 terminal khusus pelayanan dalam kota.⁴

Gambaran terminal Kampung Rambutan

Terminal Kampung Rambutan yang diresmikan th 1992 berfungsi sebagai terminal dalam dan luar kota yang terletak di daerah Jakarta Timur, melayani lebih dari 60 jalur trayek dari Jakarta ke Jabotabek , dan melayani 27 trayek jalur luar kota.⁵

Pada sebelah timur terminal terdapat jalur jalan tol Jagorawi, sebelah selatan di bagian depan terminal terdapat jalur jalan arteri TB.Simatupang dan jalan tol Pondok Indah. Di sekeliling lokasi merupakan daerah kosong dengan sedikit perumahan. Sistem pencapaian menuju terminal adalah dengan melewati jalan arteri di depan lokasi dan mempunyai sistem kantung yaitu dengan 1 pintu masuk dan 1 pintu keluar.

³ Majalah KONSTRUKSI Pebruari/Maret 1999, hal 27-28.

⁴ Dirjen Perhubungan Darat, Dinas Angkutan Jalan Raya, 1998

⁵ Data umum terminal Kampung Rambutan.

Menurut laporan bulanan yang ada pada terminal Kampung Rambutan, peningkatan jumlah kendaraan yang masuk terminal adalah sebesar kurang lebih 5,3% per tahunnya, sedangkan peningkatan jumlah penumpang adalah sebesar kurang lebih 4,8 % per tahunnya.⁶ Hal ini di dukung dengan keadaan yang ada pada saat hari raya Idul Fitri 1999 yaitu pada tanggal 21 januari 1999 jumlah penumpang yang masuk 12.906 penumpang dengan jumlah bis 686 buah, sedangkan pada tanggal 22 januari 1999 jumlah penumpang yang masuk tercatat sebanyak 20.870 penumpang dengan 773 bis. Di terminal Kampung Rambutan tercatat jumlah arus penumpang saat itu lebih banyak dibandingkan dengan terminal Pulogadung.⁷

Melihat kondisi terminal Kampung Rambutan saat ini, bila dibandingkan dengan pengembangan prasarana transportasi, dimana jumlah moda transportasi dan jumlah penumpang yang selalu mengalami peningkatan dari tahun ke tahun sedangkan sarana yang ada masih menggunakan fasilitas-fasilitas dan luasan yang tetap yaitu kurang lebih 80.000 m² maka dapat terlihat bahwa tingkat pelayanan yang ada dapat berkurang dan kurang efisien serta menjadikan terminal Kampung Rambutan tidak cukup daya tampungnya. Rencana pengembangan area terminal Kampung Rambutan sudah di persiapkan dengan area tambahan kurang lebih 20.000 m² yang terletak dibagian belakang terminal dan 30.000 m² pada bagian sampingnya.⁸

I.1.2. Latar Belakang Permasalahan

Terminal Kampung Rambutan sebagai salah satu terminal antar kota yang terletak di daerah *ringroad* timur Jakarta yang berfungsi sebagai pengontrol, pengendali dan pengawas perjalanan kendaraan angkutan penumpang dalam dan luar kota untuk menunjang kelancaran arus pergerakan penumpang dari Jakarta ke Jabotabek dan ke kota lainnya ternyata menimbulkan beberapa masalah yaitu:

⁶ Laporan Data Bulanan terminal Kampung Rambutan

⁷ Harian Kompas, tanggal 23 Januari 1999, halaman 9.

⁸ Wawancara Kepala Terminal Kp. Rambutan Jakarta Timur

Kebingungan yang dialami calon penumpang akan jalur dan kendaraan yang akan digunakan, banyaknya ruang-ruang umum yang digunakan untuk kios-kios pedagang sehingga mengurangi kapasitas ruang terminal, pertikaian yang masih terjadi antar sesama kru armada juga dengan penumpang serta masih ada calon penumpang yang mengejar armada. Kondisi seperti ini yang membuat terminal terkesan semrawut dan juga para penumpang menjadi tidak nyaman, tidak aman dan terlindung. Keadaan ini disebabkan oleh tidak adanya pemisahan sirkulasi kendaraan dan manusia juga minusnya shelter-shelter penumpang yang nyaman dan terlindung dan memberikan kejelasan bagi calon penumpang.

L2. RUMUSAN MASALAH

Bagaimana wujud bangunan terminal Kampung Rambutan yang dapat memenuhi fungsinya sebagai salah satu terminal *Inter City* (antar kota) dalam dan luar kota di jalan *ringroad* DKI Jakarta Timur yang menghubungkan Jakarta dan Jabotabek juga kota-kota lainnya, dengan tuntutan keamanan, kemudahan dan kelancaran sirkulasi penumpang dan kendaraan

L3. TUJUAN DAN SASARAN

Tujuan Merancang bangunan terminal dengan penataan ruang dan sistem sirkulasi sebagai pendukung kelancaran dan kemudahan serta keamanan pergerakan penumpang dan kendaraan terminal.

Sasaran Mengupayakan konsep pola sirkulasi dan tata ruang yang mendukung keamanan, kelancaran, kemudahan pergerakan sesuai kebutuhan terminal lokal dan antar kota dengan:

1. Keamanan pergerakan dengan memisahkan sistem sirkulasi antar kendaraan dan manusia.
2. kemudahan pergerakan dengan memberikan pengarahannya dengan perbedaan warna, tekstur, termasuk pola lantai/atap.
3. kelancaran pergerakan dengan memberikan kejelasan jalur sirkulasi bagi tiap-tiap pelaku kegiatan yaitu kendaraan dan manusianya.

I.4. LINGKUP PEMBAHASAN

Pembahasan dengan pendekatan segi manusia sebagai pelaku dan pemakai ruang yang berkegiatan dan pergerakan kendaraan sehingga memberikan desain yang mampu dan sesuai dengan kondisi keamanan, kemudahan, kelancaran secara visual dan psikologis.

I.5. METODE PEMBAHASAN

1. Studi kelayakan tapak yang baik guna memperoleh kondisi tapak yang sesuai dengan yang sudah ditentukan.
2. Studi literatur, observasi lapangan dan wawancara di lakukan sebagai pendukung analisa dan sintesa mengenai kelancaran, keamanan dan kemudahan sirkulasi guna memperoleh acuan dan masukan untuk pemecahan masalah.

Tata langkah analisis yang digunakan sebagai acuan atau pola pikir:

a. Definisi masalah

Mengidentifikasi masalah yang ada dengan pengembangan dari kondisi terminal yang ada dan peningkatan jumlah kendaraan dari tahun ke tahun.

b. Analisa

- Sistem pengembangan yang mengacu pada situasi dan potensi tapak yakni dengan pengolahan tapak, pengaturan pola sirkulasi dan perhitungan daya tampung terminal.
- Sistem pengembangan yang mengacu pada material transportasi kota, kebutuhan terminal yang ideal, penentuan sistem pelayanan terminal dan perencanaan fasilitas yang digunakan.

c. Penentuan dan evaluasi alternatif

Mencari alternatif pemecahan yang mudah, praktis dan berguna serta efektif

d. Pemilihan alternatif

Pemilihan alternatif yang disesuaikan dengan kriteria tujuan yaitu terwujudnya bangunan terminal bis Kampung Rambutan dalam dan luar kota dengan tinjauan sirkulasi, keamanan dan kemudahan bagi penumpang dan kendaraan bis.

I.6. SISTEMATIKA PEMBAHASAN

BAB. I. PENDAHULUAN

Membahas mengenai latar belakang pengadaan proyek, gambaran umum proyek, permasalahan yang timbul, tujuan dan sasaran, metode pembahasan, sistematika pembahasan.

BAB. II. TINJAUAN UMUM TERMINAL BIS DAN SIRKULASI SEBAGAI FASILITAS TRANSPORTASI

Membahas mengenai pengertian sistem transport, terminal, klasifikasi terminal, kegiatan terminal, dasar perencanaan bangunan dan fasilitas dalam terminal, pengertian sirkulasi umum, pola dan standar-standar sirkulasi juga pengertian dan batasan ruang secara umum.

BAB. III. TINJAUAN KHUSUS TRANSPORTASI JALAN RAYA DAN PERKEMBANGAN KOTA JAKARTA

Membahas mengenai tinjauan umum dan perkembangan kota Jakarta, sistem transportasi jalan raya, prasarana transportasi, kondisi terminal Kampung Rambutan mencakup lingkungan dan kawasan, fungsi dan peranan, perkembangan potensi dan kondisi.

BAB. IV. ANALISIS PERENCANAAN DAN PERANCANGAN PERMASALAHAN TERMINAL KP. RAMBUTAN

Menganalisa permasalahan dengan pendekatan yang berkaitan dengan:

- a. pemecahan permasalahan khusus
letak pintu masuk dan keluar kendaraan, sistem pencapaian manusia dan barang, kapasitas terminal, sistem parkir
- b. pemecahan permasalahan umum
fungsi terminal dan sistem pelayanan, sirkulasi dan pergerakan pelaku kegiatan, kebutuhan dan hubungan serta besaran ruang, lokasi.

BAB. V. KONSEP DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Mengemukakan konsep yang sesuai dengan analisis yang mencakup konsep perencanaan dan perancangan meliputi sirkulasi, program ruang, tata ruang luar dan dalam, ungkapan fisik bangunan serta persyaratan umum bangunan.