

BAB 1

PENDAHULUAN

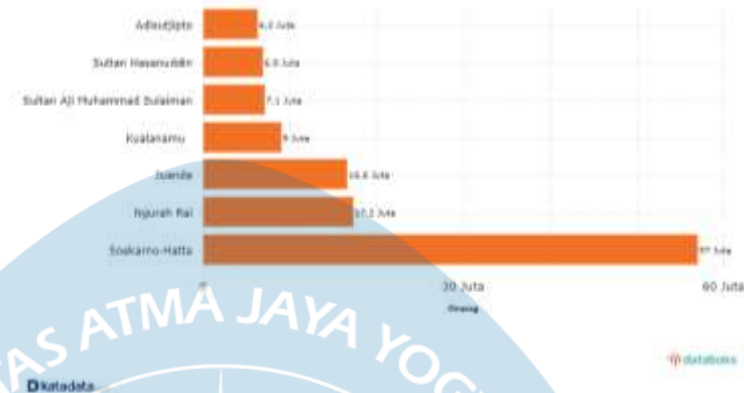
1.1 Latar Belakang

1.1.1 Latar Belakang Pengadaan Proyek

Pulau Bali terletak di antara pulau Nusa Tenggara Barat dan pulau Jawa yang terkenal sebagai destinasi favorit pariwisata Indonesia. Pariwisata Bali sudah ada dari zaman penjajahan Belanda. Wisatawan asing lain juga sering mengunjunginya sampai Bali dijuluki *the island of paradise* dan *the island of Gods* oleh wisatawan eropa. Terdapat beberapa potensi di pulau ini, seperti keindahan alam pantai dan air terjun di pegunungan di Bali yang mempesona yang masih terjaga keasriannya sampai sekarang. Tidak hanya alamnya, seni, arsitektur dan budaya yang masih terjaga tidak terlepas dari konsep tri hita karena menjadi daya Tarik bagi banyak wisatawan domestic maupun mancanegara berlibur ke Pulau Bali tiap tahunnya.

Moda transportasi udara lebih banyak digunakan untuk datang ke Bali oleh wisatawan mancanegara maupun domestik karena estimasi waktu yang diperlukan sedikit dibandingkan dengan moda transportasi laut maupun darat. Saat ini, Bali memiliki 1 bandar udara yang terletak di Bali bagian selatan, tepatnya di Kuta, Badung yang sudah bertaraf Internasional. Bandara ini merupakan bandara tersibuk ke-2 di Indonesia setelah bandara Soekarno-Hatta menurut Centre for Aviation (CAPA), Airport Council International (ACI), 2015. Bandara ini juga menjadi juara terbaik di dunia tahun 2017 untuk katagori bandar udara berkapasitas 15-25 juta penumpang pertahun setelah bersaing dengan 340 bandara di 85 negara versi Airport Council International (ACI) dan dinobatkan sebagai 'The Most Improved Airport' sebagai penghargaan atas peningkatan

kualitas pelayanan yang mengalami kemajuan cukup pesat setiap tahunnya.



Gambar 1. 1 Diagram Bandar Udara Tersibuk di Indonesia

Sumber : Centre for Aviation (CAPA), Airport Council International (ACI) 2015

Dengan berbagai kelebihan yang dimiliki bandara I Gusti Ngurah Rai tidak didukung dengan ketersediaan transportasi umum yang memadai untuk menuju kota sebagai destinasi lanjutan. Pilihan moda transportasi yang tersedia di bandara sangat terbatas dan didominasi oleh angkutan dengan kendaraan pribadi seperti taxi, ojek online dan kendaraan pribadi dengan harga yang cukup mahal bagi beberapa kalangan. Berbeda dengan beberapa bandar udara di kota besar seluruh Indonesia yang pada umumnya memiliki beberapa pilihan moda transportasi masal dalam bandara seperti shuttle bus dan kereta bandara.

Pada 18 Agustus 2011 Bali pernah menyediakan transportasi umum berupa bus trans sargabita (Denpasar, Badung, Gianyar, Tabanan) dengan jalur bandara I Gusti Ngurah Rai – Nusa dua dan bandara I Gusti Ngurah Rai – Batu Bulan. Namun karena kurangnya minat masyarakat untuk menggunakan bus trans sargabita ini, armada bus trans sargabita dengan jalur dari dan menuju bandara dinonaktifkan pada beberapa tahun karena menurut pihak PT Angkasa Pura I (Persero) sebagai pengelola Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, keberadaan Trans

Sarbagita kurang menguntungkan dari sisi bisnis karena beberapa bus sering kali kosong pada jam-jam tertentu. Pada tanggal 2 Mei 2019 bus dengan rute bandara – Nusa Dua dan bandara – Batu Bulan secara resmi diberoprasi kembali setelah dilakukan uji coba operasional yang telah dilakukan pada 26 April hingga 1 Mei 2019 (Zaenal Nur Arifin, 2019). Namun hanya terdapat total 6 armada yang disediakan pada jalur tersebut, dengan rentang waktu 3 jam setiap keberangkatan. Hal tersebut tidak cukup untuk mengakomodasi jumlah wisatawan yang datang ke Bali dan dapat mengakibatkan kemacetan pada jalan di depan gerbang bandar udara.

Menurut data statistik yang dipaparkan oleh BPS provinsi Bali, jumlah kendaraan pribadi (unit) [table 1.2] dibandingkan dengan jumlah penduduk di setiap kabupaten (orang) [tabel 1.1], setiap penduduk memiliki minimal satu kendaraan bermotor, khususnya di Kabupaten Badung dan Kota Denpasar dengan jumlah kendaraan pribadinya dua kali lipat dari jumlah penduduk daerah tersebut. Data tersebut menunjukkan ketergantungan akan kendaraan pribadi bukan hanya dirasakan oleh wisatawan, tetapi juga masyarakat Bali, sehingga dapat menimbulkan kemacetan di beberapa titik, khususnya di daerah pariwisata dan sekitar Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai.

Tabel 1. 1 Jumlah Penduduk Setiap Kabupaten di Bali (orang)

Kabupaten/ Kota Regency/ Municipality	Laki-laki+Perempuan/Male+Female		
	Non Migran Kabupaten/Kota Non Migrant Regency/Municipality	Migran Kabupaten/Kota Migrant Regency/Municipality	Jumlah Total
	Jembrana	228 625	33 013
Tabanan	370 203	50 710	420 913
Badung	334 271	209 061	543 332
Gianyar	408 962	60 815	469 777
Klungkung	157 029	13 514	170 543
Bangli	206 989	8 364	215 353
Karangasem	384 325	12 162	396 487
Buleleng	587 808	36 317	624 125
Kota Denpasar	373 172	415 417	788 589
Provinsi Bali	3 051 384	839 373	3 890 757

Sumber : BPS Provinsi Bali Tahun 2018

Tabel 1. 2 Jumlah Kendaraan Menurut Wilayah (unit)

Kabupaten/Kota	Jumlah Kendaraan Menurut Wilayah (Unit)									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Kab. Jembrana	85.199	122.071	134.320	147.484	162.061	173.678	183.416	191.778	200.932	214.574
Kab. Tabanan	174.876	259.715	281.667	305.838	329.266	351.829	370.487	396.821	404.804	427.386
Kab. Badung	344.093	433.080	447.875	381.122	663.708	713.479	755.706	796.657	844.680	897.286
Kab. Gianyar	178.520	263.674	287.782	314.527	341.530	367.057	388.365	408.582	432.012	457.482
Kab. Klungkung	52.251	66.700	79.340	88.008	96.956	105.569	113.242	120.692	128.680	142.064
Kab. Bangli	43.140	66.637	72.920	80.294	86.866	94.412	101.056	107.472	114.413	126.624
Kab. Karangasem	75.201	91.884	109.455	123.151	139.127	152.677	164.724	176.829	190.108	212.474
Kab. Buleleng	162.844	250.245	274.575	302.978	334.090	360.208	382.801	403.590	426.958	453.709
Kota Denpasar	599.551	940.472	1.061.230	1.260.286	1.114.508	1.187.075	1.243.145	1.292.618	1.353.577	1.420.997
Provinsi Bali	1.715.675	2.494.478	2.749.164	3.003.688	3.268.112	3.506.984	3.725.392	3.907.094	4.117.949	4.352.596

Sumber : BPS Provinsi Bali Tahun 2018

Permasalahan kemacetan bukan hanya ada di Bali, tetapi terjadi di semua kota-kota besar di Indonesia. Pemerintah menyiapkan beberapa skema untuk mengurangi kemacetan dengan beberapa cara, salah satunya dengan membangun transportasi umum untuk mengurangi kemacetan. Jika 50% pengguna kendaraan pribadi beralih ke transportasi umum, maka masalah kemacetan di Indonesia dapat teratasi secara teknis. Terdapat empat (4) rencana sasaran dalam lima (5) tahun kedepan untuk membangun transportasi umum antara lain, Pembangunan angkutan massal cepat berbasis rel, angkutan umum perkotaan minimal 32%,

Pengembangan angkutan perkotaan berbasis bus di 34 kota besar, dan pengembangan kereta perkotaan di 10 kota metropolitan (Kominfo, 2015).



Gambar 1. 2 *Membangun Transportasi Umum, Mengurai Kemacetan*

Sumber: Kominfo tahun 2015



Gambar 1. 3 *Rencana Sasaran 5 Tahun Kedepan*

Sumber: Kominfo Tahun 2015

Akibat dari besarnya penggunaan transportasi pribadi dibandingkan dengan angkutan massal oleh masyarakat dan wisatawan menimbulkan beberapa permasalahan seperti polusi udara, rendahnya kelayakan hidup masyarakat dan kemacetan transportasi di kawasan perkotaan. Untuk itu, perlu dilakukan perbaikan sistem untuk

meningkatkan pengguna transportasi massal menjadi 60 sampai 80 persen dari total seluruh pengguna kendaraan. Kemenhub merencanakan untuk mengintensifkan pengembangan transportasi massal yang ada di kota besar di Indonesia seperti MRT, LRT, Kereta Komuter, dan BRT yang sudah diterapkan di Singapura dan Jepang yang sudah lebih maju dalam hal transportasi massal.

Menanggapi isu kurangnya transportasi massal di area Banda Udara I Gusti Ngurah Rai dan sekitarnya, Dishub provinsi Bali pada tanggal 24 Januari 2020 merilis berita mengenai pengadaan LRT dari bandara ke luar sebagai upaya mengurangi kemacetan dan penggunaan kendaraan pribadi pada daerah tersebut. Rencana pengadaan stasiun LRT ke Kuta sudah dalam tahap penandatanganan nota kesepahaman antara PT Angkasa Pura 1 (PT AP1) bersama PT Nindya Karya (PT NK) yang bekerjasama dengan Korea National Railway Authority (KRNA) sebagai penyedia teknologi dan investor. Rencana ini sudah didiskusikan bersama Dinas Perhubungan Provinsi Bali agar tetap sesuai dengan rencana induk daerah dan nasional. PT AP1-NK-KRNA akan menghadap Bapak Gubernur Bali untuk menyampaikan rencana tersebut sebagai proses lanjutan dari rencana pengadaan LRT di Bali. (Dinas Perhubungan Provinsi Bali, 2020).

LRT singkatan dari Light Rail Transit memiliki kapasitas lebih sedikit dan kecepatan yang lebih lambat dibandingkan MRT karena ukurannya yang lebih ramping, namun jika dibandingkan dengan transportasi umum dengan jalur khusus seperti busway dan kereta api, LRT lebih unggul dalam hal kecepatan dan kapasitas penumpang. Ditambah lagi Situs Britannica menyebut bahwa LRT lebih fleksibel di jalanan sehingga penumpang dapat lebih cepat mencapai tujuan dan dapat menghemat waktu serta biaya. Hal ini cukup potensial untuk Bali membangun Stasiun LRT untuk memfasilitasi rencana pengadaan moda

transportasi berbasis rel di Bali. Sehingga dapat mendistribusikan pengguna bandara ke luar dengan transportasi lain selain kendaraan pribadi atau taxi sehingga dapat mengurangi kemacetan di sekitar bandara.

Untuk menghormati budaya bali yang ada, Jalur LRT akan dibangun menggunakan rel bawah tanah, dengan rute yang diusulkan oleh Kab. Badung adalah dari bandara menyusuri legian, seminyak, canggu, puspem badung, mengwi bahkan direncanakan rutenya dapat diteruskan sampai ke ubud dengan total rute sepanjang 30 kilometer. Untuk tahap awal, direncanakan stasiun yang di bangun terletak di property PT API yang berlokasi di Jalan Sunset Road, Kuta, tepatnya di seberang Hotel Jineng dengan jalur sepanjang 5,4 kilometer yang direncanakan sudah dapat digunakan pada tahun 2022. (Tribun Bali, 2020)

LRT BANDARA -KUTA DIRANCANG DI BAWAH TANAH



Gambar 1. 4 Rencana LRT Bandara-Kuta

Sumber : Tribun News tahun 2020

Stasiun Jineng berpotensi untuk dikembangkan karena tidak hanya menjadi stasiun LRT, stasiun Jineng ini dicanangkan dapat menjadi stasiun terpadu, dimana stasiun ini dapat terkoneksi dengan beberapa moda transportasi massal lain seperti KRL antar kabupaten yang

direncanakan akan terealisasi pada tahun 2030 dan Autonomous Rail Transit (ART) yang menghubungkan stasiun ini ke daerah Sanur, yang masih dalam tahap pengembangan. Transportasi lain yang berpotensi dikoneksikan dengan stasiun ini adalah Bus Trans Sarbagita yang sudah sepi peminatnya. Dengan letak tapak yang strategis di tengah perkotaan dekat dengan penunjang pariwisata Bali seperti pusat oleh-oleh, perhotelan, mall, dll stasiun ini dapat mengakses destinasi pariwisata dengan mudah dan dapat menjadi wadah untuk tidak hanya menarik wisatawan, juga masyarakat yang tidak terbiasa menggunakan transportasi massal.

1.1.2 Latar Belakang Permasalahan

Stasiun Kereta Terpadu Jineng Kuta, Bali ini merupakan sarana pemberhentian dan pemberangkatan dari bandara dan sebaliknya. Menjadi area *city check-in*, stasiun ini terhubung langsung dengan berbagai moda transportasi lain seperti kereta ringan ART untuk melayani kota ke Sanur, KRL untuk melayani antar kabupaten yang dipersiapkan oleh PT KAI dan dapat terkoneksi dengan angkutan massal lain seperti Bus Trans Sarbagita. Moda transportasi memang sebaiknya saling terintegrasi dengan moda-moda transportasi lainnya sehingga memecahkan permasalahan kemacetan. Sehingga dapat menunjang pariwisata bali dengan pergerakan penduduk dan wisatawan lebih terintegrasi, nyaman dan efisien dengan hambatan yang rendah.

Pada tipologi bangunan stasiun terpadu yang terintegrasi dengan beberapa moda transportasi dan mengarah ke kepentingan banyak orang ini, sirkulasi yang lancar merupakan salah satu pertimbangan desain. Jika desain memiliki karakter informatif-atraktif pada pengolahan tata ruang dalam maupun luar akan menunjang kelancaran kegiatan didalamnya sehingga pengguna tidak mudah tersesat dan perpindahan penumpang

dapat lebih efektif. Terlebih saat ini terdapat teknologi- teknologi baru yang dapat digunakan pada sistem transportasi untuk memperlancar dan mempermudah wisatawan dan masyarakat Bali yang tidak terbiasa dengan menggunakan angkutan umum masal untuk bepergian ke suatu tempat atau destinasi wisata. Terbukti dengan armada Bus Trans Sarbagita yang sudah beroperasi di Bali dari tanggal 18 Januari 2011, akan dikurangi armada per 1 Januari 2018 dengan yang awalnya menggunakan 25 unit bus berkapasitas 55 penumpang, diganti dengan 10 unit bus berkapasitas 35 penumpang karena sepi pengunjung. Dengan penataan yang informatif ini nantinya juga dapat membantu pengguna stasiun dalam beradaptasi pada sebuah kebiasaan baru yang cenderung berbasis ke teknologi.

Stasiun ini berpotensi meningkatkan minat menggunakan transportasi massal lagi di Bali. Mengingat Kuta sebagai kawasan padat dan fungsi stasiun sebagai penyambut wisatawan yang baru datang ke Bali dan dapat melanjutkan perjalanan ke destinasi wisata selanjutnya, maka tuntutan informatif ini perlu dilengkapi dengan tuntutan informatif- atraktif. Yang dimaksud dengan informatif- atraktif adalah sebuah karakter yang memeberikan informasi dengan cara menarik, sehingga mudah dipahami oleh semua kalangan.

Sebagai fasilitas baru di Bali, stasiun ini dapat mempengaruhi gaya hidup pengguna dan warga sekitar dalam hal bepergian sehingga dapat menyelesaikan beberapa permasalahan seperti kemacetan, polusi udara, kecelakaan lalu lintas serta dapat meningkatkan interaksi sosial antar penumpang. Untuk merencanakan dan merancang stasiun kereta terpadu ini harus memperhatikan banyaknya fungsi bangunan dan sebagian besar calon penumpangnya tidak terbiasa untuk menggunakan fasilitas sekomples stasiun terpadu ini. Maka dibutuhkan pendekatan

yang dapat memastikan keterbacaan stasiun ini, yaitu pendekatan atau konsep *Legibility* dari Ian Bentley.

Menurut Ian Bentley dalam buku *responsive environment* “In practice, the degree of choice offered by a place depends partly on how legible it is: how easily people can understand its layout.” Jika disederhanakan, tingkat kemudahan orang untuk memahami letak suatu tempat, tergantung pada terbacanya tempat tersebut. Melalui konsep *legibility*, desain stasiun pertama di Bali ini dapat menjadi tempat transit yang informatif-atraktif sehingga stasiun terpadu dapat berjalan dengan lancar dan maksimal bagi penggunaannya dan dapat meningkatkan minat pengguna.

1.2 Rumusan Masalah

Bagaimana wujud rancangan Stasiun Kereta Terpadu di Kecamatan Kuta, Bali yang informatif-atraktif melalui tatanan ruang dalam dan ruang luar dengan konsep *legibility*?

1.3 Tujuan dan Sasaran

1.3.1 Tujuan

Mewujudkan rancangan Stasiun Kereta Terpadu di Kecamatan Kuta, Bali yang informatif-atraktif dengan konsep *legibility* agar tercipta desain yang mampu menunjang dan menarik minat masyarakat dan wisatawan untuk menggunakan transportasi massal di Bali.

1.3.2 Sasaran

Berdasarkan tujuan yang sudah ditentukan, sasaran yang harus dicapai sebagai berikut:

- a. Menyusun konsep perancangan stasiun yang dapat mengintegrasikan kereta KRL, kereta LRT, kereta ART dan Bus Trans Sarbagita agar perpindahan orang dari stasiun ke tempat

tujuannya menjadi lebih nyaman dan efisien.

- b. Penerapan konsep *legibility* pada Stasiun Kereta Terpadu di Kecamatan Kuta, Bali agar dapat dimanfaatkan oleh wisatawan dan masyarakat Bali dengan maksimal.
- c. Penataan ruang dalam dan ruang luar yang sesuai dengan budaya dan regulasi yang berlaku di Bali.

1.4 Lingkup Studi

1.4.1 Materi Studi

1.4.1.1 Substansial

Perencanaan dan perancangan Stasiun Kereta Terpadu di Kecamatan Kuta, Bali berfokus pada penataan ruang dalam dan ruang luar.

1.4.1.2 Spasial

Ruang lingkup perencanaan dan perancangan Stasiun Kereta Terpadu secara fisik berada di Jl. Sunset Road, Kuta, Bali dan bentuk bangunan dan penataan bangunan yang informatif-atraktif.

1.4.1.3 Temporal

Perencanaan dan perancangan Stasiun Kereta Terpadu di Kecamatan Kuta, Bali ini diharapkan dapat relevan untuk kurun waktu sampai dengan 2040 (20 tahun)

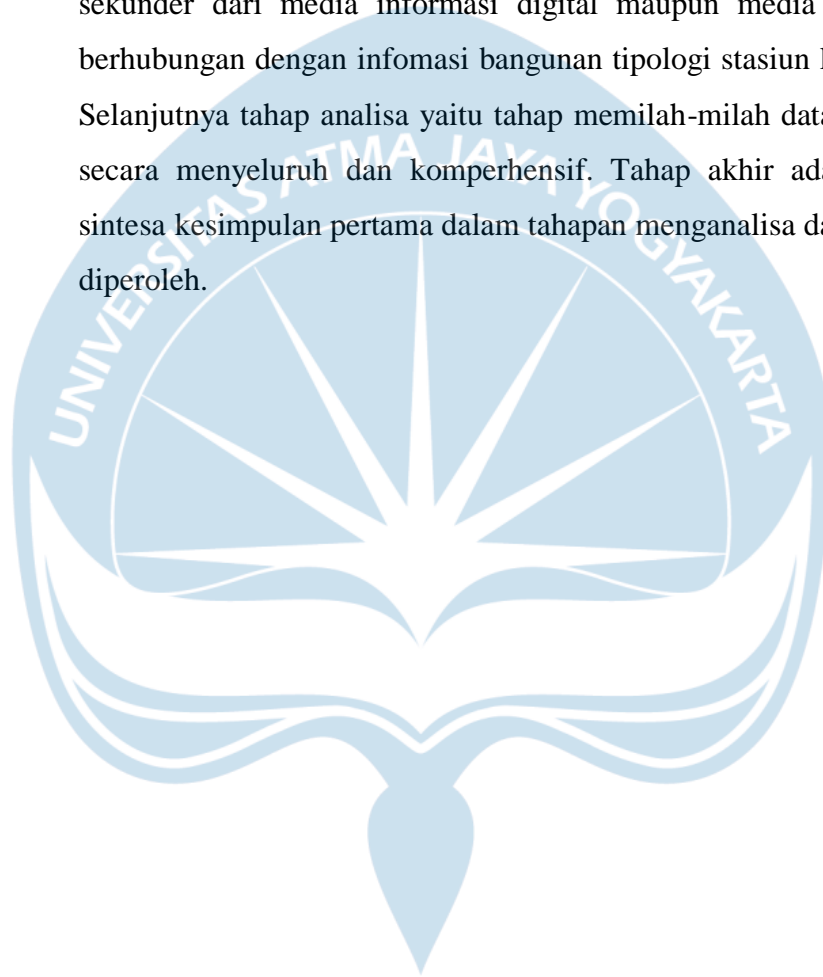
1.4.2 Pendekatan Studi

Perencanaan dan perancangan Stasiun Kereta Terpadu di Kecamatan Kuta, Bali menggunakan konsep *legibility*.

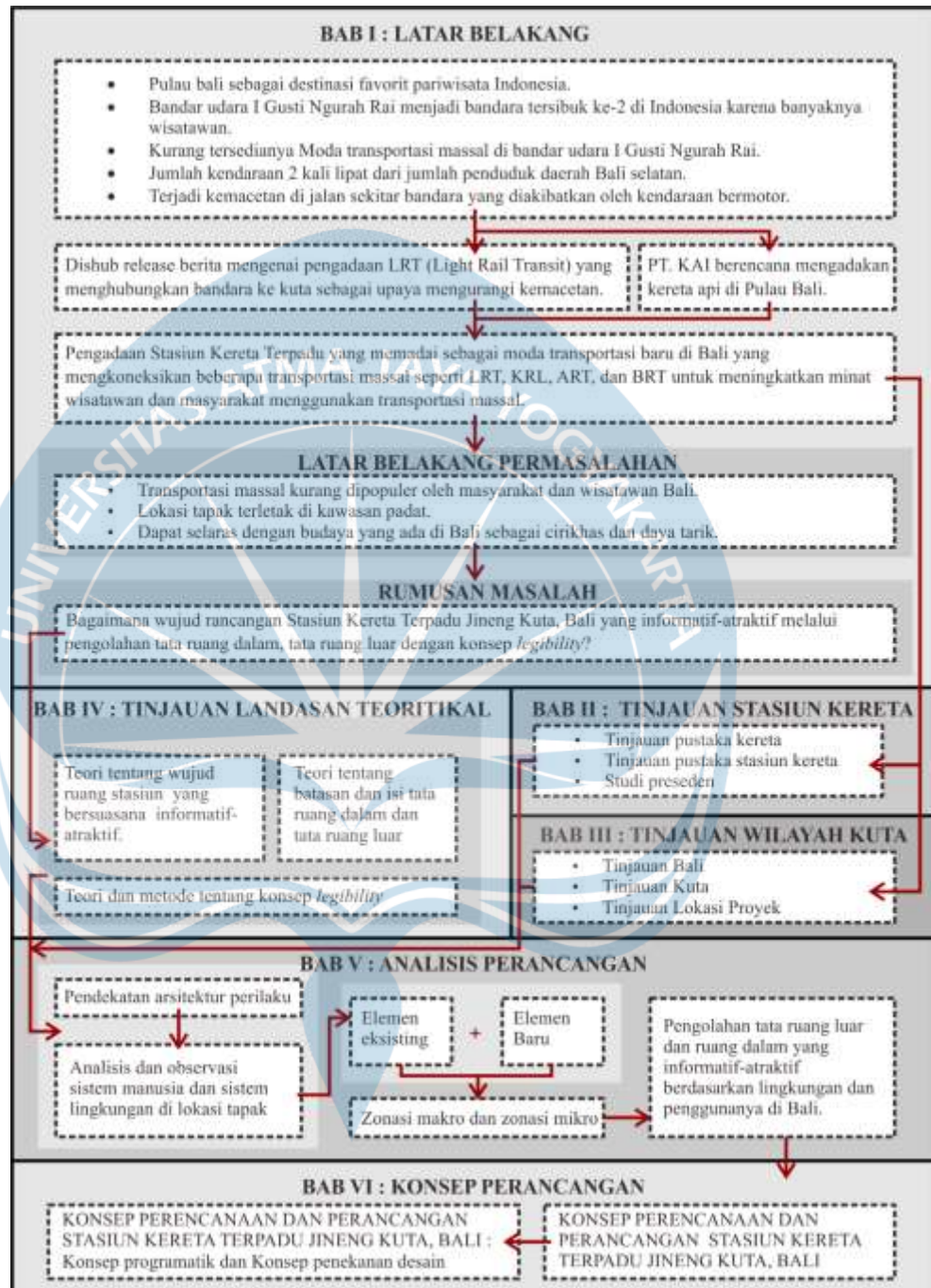
1.5 Metode Studi

1.5.1 Pola Prosedural

Metode yang digunakan merupakan metode deduktif, yaitu penarikan dari umum ke khusus dari pemaparan data-data dan standar yang akan diterapkan pada desain Stasiun Kereta Terpadu di Kecamatan Kuta, Bali. Tahap ini merupakan tahap pengumpulan data primer melalui survei lokasi perencanaan dan survei pada bangunan sejenis serta data sekunder dari media informasi digital maupun media pustaka yang berhubungan dengan informasi bangunan tipologi stasiun kereta terpadu. Selanjutnya tahap analisa yaitu tahap memilah-milah data untuk di kaji secara menyeluruh dan komperhensif. Tahap akhir adalah membuat sintesa kesimpulan pertama dalam tahapan menganalisa data yang sudah diperoleh.



1.5.2 Tata Langkah



1.6 Sistematika Penulisan

BAB I - PENDAHULUAN

Berisi tentang latar belakang pengadaan proyek , latar belakang permasalahan , rumusan masalah , tujuan , sasaran , lingkup studi , metodologi dan sistematika pembahasan.

BAB II - TINJAUAN PUSTAKA & TEORITIKAL

Berisi uraian tentang standard perancangan stasiun kereta terpadu yang mengintegrasikan KRL, LRT, ART dan Bus Trans Sarbagita.

BAB III - TINJAUAN WILAYAH

Berisi uraian tentang lokasi perancangan dan perencanaan Stasiun Kereta Terpadu di Kecamatan di Kuta, Bali.

BAB IV - TINJAUAN PENGALAMAN RUANG

Berisi uraian tentang pengertian yang berkaitan dengan konsep *legibility*, ruang informatif dan atraktif, serta elemen-elemen arsitektural mengenai tata ruang dalam, tata ruang luar.

BAB V - ANALISIS PERANCANGAN DAN PERENCANAAN

Berisi tentang analisis programatis dan analisis mengenai penekanan desain yang berdasar pada data-data yang sudah diperoleh sebelumnya.

BAB VI - KONSEP PERANCANGAN DAN PERENCANAAN

Berisi tentang konsep penekanan desain Stasiun Kereta Terpadu di Kecamatan di Kuta, Bali yang sudah dirumuskan pada pendahuluan. Menjawab dan menjadi pedoman dalam desain Stasiun Kereta Terpadu di Kecamatan Kuta, Bali.