

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Konsep kawasan adalah adanya karakteristik hubungan dari fungsi – fungsi dan komponen - komponen di dalam suatu wilayah, sehingga batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek fungsional. Setiap kawasan atau sub kawasan memiliki fungsi khusus yang tentunya memerlukan pendekatan program tertentu sesuai dengan fungsi yang di kembangkan (Ernan Rustiadi, dkk. 2022). Untuk mengintegrasikan suatu wilayah transit dengan tatanan perkotaan dan untuk memastikan bahwa pertumbuhan perkotaan mengikuti prinsip – prinsip pembangunan berorientasi transit, hal ini mengacu pada pola pembangunan yang berpusat pada pusat – pusat transit yang mendukung perpaduan penggunaan lahan.

Kota ambon terletak di pulau Ambon dengan luas 359,4 km<sup>2</sup> yang merupakan ibu kota dari Provinsi Maluku. Data statistik menunjukkan angka pertumbuhan penduduk meningkat sejak tahun 2022 dengan jumlah 348.225 jiwa hingga tahun 2023 yang berjumlah 348.753 jiwa. Dengan meningkatnya angka pertumbuhan penduduk maka meningkat pula angka pertumbuhan lalu lintas. Menurut (Pattiasina, 2023), Jumlah kendaraan di Kota Ambon naik 10% setiap tahunnya.

Terminal Mardika adalah terminal utama di Kota Ambon yang melayani kendaraan angkutan umum antar kota dan angkutan umum dalam kota. Terminal ini

terletak di sekitar area pasar Mardika. Pasar Mardika sendiri adalah pasar terbesar di kota Ambon yang merupakan pusat perdagangan di kota Ambon. Wilayah ini memiliki letak yang cukup strategis di pusat kota Ambon bagian selatan dan dekat dengan berbagai fasilitas kota, antara lain Pelabuhan utama, alun alun, kantor – kantor pemerintahan, pusat perbelanjaan dan beberapa tempat wisata.

Berdasarkan Surat Keputusan Walikota Ambon Nomor 188.45.1212/KMA Tanggal 10 Juli 1992, Terminal Mardika di tetapkan sebagai terminal yang terdiri dari Terminal A1 dengan luas 1932 m<sup>2</sup>, Terminal A2 dengan luas 1732 m<sup>2</sup>. Menurut Titaley, dkk., (2018) terminal mardika menunjukan Tingkat kepadatan yang sangat tinggi. Indeks parkir yang lebih dari 100% berdampak yang signifikan terhadap pelayanan dalam terminal.

Angkutan umum kota (Angkot) menjadi satu – satunya transportasi umum darat yang melayani lalu lintas Masyarakat Pulau Ambon. Angkutan umum kota baik yang melayani rute antar kota maupun dalam kota, semuanya terpusat pada terminal Mardika Kota Ambon. Sehingga penduduk yang tinggal di luar kota dan bekerja di dalam kota atau sebaliknya akan melewati terminal Mardika sebagai tempat pergantian angkutan umum menuju tujuan akhir. Sementara itu lokasi terminal A1 ke terminal A2 lebih spesifik memiliki jarak kurang lebih 100 m, dapat ditempuh dengan berjalan kaki dan melewati area pasar. Namun, tidak tersedianya trotoar yang memadai, serta infrastruktur jalan yang berlubang menyebabkan pengguna enggan untuk berjalan kaki. Selain itu tidak terdapat area parkir sepeda, dan untuk trotoar yang tersedia hampir

90% di gunakan oleh pedagang kaki lima. Berhubung terminal dan pasar tergabung dalam satu area, hal ini mengakibatkan wilayah tersebut padat dengan kendaraan dan para pedagang sehingga kemacetan tidak dapat dihindarkan.

Selain moda transportasi angkutan umum kota (angkot), ada pula kendaraan laut (speed boat) yang digunakan masyarakat yang tinggal atau menuju ke kota Ambon bagian utara, karena kota Ambon bagian utara dan Selatan dibatasi oleh laut teluk ambon. Adapun Pelabuhan yang melayani angkutan laut ini merupakan sebuah dermaga kayu yang terletak di dalam area terminal Mardika.

Letak wilayah pasar mardika ini di nilai strategis karena berdekatan dengan tempat – tempat penting di kota Ambon. Selain itu wilayahnya yang berada di pinggir Pantai yang dapat menambah nilai estetika. Namun pada kenyataannya, kepadatan kendaraan dan pedagang kaki lima serta sistem perparkiran yang tidak tertata dengan baik menyebabkan wilayah ini terlihat tidak tertata. Selaian itu permasalahan sampah juga menjadi masalah yang cukup serius di wilayah ini, yang mencemari baik wilayah darat maupun laut.

Sementara itu lokasi terminal A1 ke terminal A2 lebih spesifik memiliki jarak kurang lebih 700 m, dapat ditempuh dengan menggunakan ojek, becak atau berjalan kaki dan melewati area pasar. Namun, tidak tersedianya trotoar yang memadai, serta infrastruktur jalan yang berlubang menyebabkan pengguna enggan untuk berjalan kaki. Selain itu tidak terdapat area parkir sepeda, dan untuk trotoar yang tersedia hampir

90% di gunakan oleh pedagang kaki lima. Berhubung terminal dan pasar tergabung dalam satu area, hal ini mengakibatkan wilayah tersebut padat dengan kendaraan dan para pedagang sehingga kemacetan tidak dapat dihindarkan. Ini dapat memberikan kenyamanan bagi masyarakat dalam melakukan perjalanan maupun aktivitas perdagangan. Selain itu juga dapat memberikan keuntungan dalam sektor ekonomi.

TOD adalah suatu konsep yang menggabungkan pengembangan kota dengan pengembangan transportasi umum (JICA 2023). TOD didefinisikan sebagai suatu produk yang kompak, ramah lingkungan, serba guna, dan berkelanjutan. Pembangunan ini dikembangkan seiring dengan stasiun transit, dimana stasiun transit tersebut berada dalam radius yang dapat ditempuh dengan berjalan kaki dari pusat area TOD. (Redzuan dkk. 2022). Beberapa daerah di Indonesia telah di terapkannya konsep TOD meskipun belum optimal, seperti Kota Bandung dan DKI Jakarta yang merupakan pusat bisnis dan di dukung oleh daera – dearah penyangga (jabodetabek), (Kementerian PPN/Bapenas., 2020.) Konsep kota yang kompak dan mudah dikembangkan merupakan sebuah upaya yang sejalan dan bersinergi, hal ini memungkinkan Langkah – Langkah yang fleksibel dan berkelanjutan dalam pengembangan suatu kota (Undang - Undang Republik Indonesia No. 3. Tahun 2022 Tentang Rencana Induk Ibu Kota Negara). Menurut Ayuningtias dan Karmilah (2019), konsep TOD berpotensi diterapkan di kota – kota diseluruh Indonesia sebagai salah satu solusi untuk mengatasi permasalahan kota, selain itu itu implementasinya juga dapat menjadi suatu inovasi pengembangan wilayah untuk mencapai transportasi yang berkelanjutan.

## 1.2 Permasalahan

Pertumbuhan lalu lintas di kota Ambon mengalami peningkatan sebesar 10% setiap tahunnya. Dengan demikian kepemilikan kendaraan pribadi pun meningkat dari hari ke hari. Kendaraan umum darat yang melayani lalu lintas di kota Ambon hanya ada satu jenis yaitu angkutan umum kota (angkot). Angkutan umum kota ini melayani lalu lintas baik lalu lintas perkotaan maupun jalur luar kota. Selain itu, akses jalan untuk masuk dan keluar pusat kota sangat terbatas sehingga kemacetan tidak dapat dihindari.

Terminal mardika adalah area transit di Kota Ambon yang melayani angkutan umum kota baik dari luar kota maupun perkotaan. Masyarakat yang tinggal di luar kota dan bekerja di dalam kota yang menggunakan angkutan umum akan transit di terminal ini kemudian mengganti angkutan ke angkutan perkotaan.

Terminal Mardika terletak di pusat kota yang dikelilingi oleh guna lahan yang padat dan beragam. Akan tetapi jika dinilai berdasarkan prinsip TOD terdapat beberapa variabel yang belum terpenuhi misalnya jalur pejalan kaki yang belum sepenuhnya tersambung dan beberapa di fungsikan sebagai tempat berjualan oleh pedagang kaki lima.

Berdasarkan latar belakang diatas maka perlu digalih bagaimana potensi – potensi TOD pada wilayah sekitar terminal mardika Kota Ambon dengan merujuk pada studi kasus penerapan TOD di kota – kota yang telah diterapkan konsep TOD, tentunya dengan memperhatikan teori dan prinsip – prinsip TOD yang relevan.

## **1.2 Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini adalah:

- a. Meninjau tingkat kesesuaian karakteristik kawasan Terminal Mardika berdasarkan kriteria TOD
- b. Menilai potensi pengembangan wilayah dengan prinsip TOD di wilayah sekitar terminal Mardika
- c. Merumuskan arahan pengembangan agar potensi penerapan TOD dapat diimplementasikan.

## **1.3 Manfaat Penulisan**

Manfaat yang dapat diambil berdasarkan penelitian ini adalah:

- a. Harapannya, penelitian ini dapat menjadi acuan bagi pihak – pihak yang memiliki kepentingan terkait dalam upaya pengembangan wilayah terminal Mardika dengan berfokus pada sistem transportasi dan wilayah yang berkelanjutan dan ramah lingkungan.
- b. Penelitian ini juga diharapkan sebagai kontribusi yang berguna bagi penelitian mendatang.

## **1.4 Batasan masalah**

Penelitian ini membahas mengenai karakteristik terminal berdasarkan prinsip – prinsip TOD menurut PM No. 16 Tahun 2017 serta potensi penerapan TOD pada wilayah sekitar Terminal. Adapun kriteria yang dinilai meliputi:

- a. Pengembangan kawasan campuran dan kompak
- b. Kawasan yang ramah bagi pengguna transportasi tidak bermotor (mementingkan kemampuan berjalan kaki dan pesepeda)
- c. Fasilitas penunjang kawasan TOD
- d. Taman kota dan ruang terbuka
- e. Parkir

### **1.5 Keaslian Penelitian**

- a. Adrian Lazaro Urusepuny (2020) melakukan penelitian dengan judul Pengembangan pasar Mardika Ambon Dengan Pendekatan Arsitektural Neo Vernakular. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan Arsitektur Neo Vernakular, dengan berfokus pada Kawasan pasar dan terminal mardika. Tujuan dari penggunaan Arsitektur Neo Vernakular ini, adalah memunculkan kembali unsur budaya atau lokalitas dalam wujud tampilan arsitektur. Sementara itu, penelitian saya berfokus pada transportasi dan tata guna lahan yang mengintegrasikan perjalanan penduduk dengan angkutan umum dari tempat asal ke tempat tujuan dengan mengedepankan prinsip – prinsip *Transit Oriented Development* (TOD).
- b. Henriette Dorothy Titaley, Penina Istia, Nelda Maelissa (2018) dengan judul Analisis Penataan Areal Terminal Angkutan Umum Mardika Kota Ambon. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis penataan wilayah terminal dengan mengutamakan pola pikir pengendara, sehingga dengan pola pikir pengendara

dan waktu pelayanan kendaraan yang lebih efektif maka terminal mardika dapat menjalankan fungsinya yaitu memberikan kenyamanan bagi pengguna terminal. Penelitian ini memperlihatkan karakteristik dan kondisi perparkiran yang terjadi pada wilayah terminal. Adapun penelitian saya lebih menitikberatkan transportasi dan pemanfaatan tata guna lahan dengan memperhitungkan Potensi adanya *Transit Oriented Development* (TOD) demi pengembangan kota yang lebih berkelanjutan dan ramah lingkungan.

