



keberadaan sebuah wadah “transitment point” bagi kendaraan transportasi yang mampu mengintegrasikan seluruh pusat-pusat kegiatan dalam konteks regional dan dapat meningkatkan interaksi daerah dalam lingkup pelayanannya guna menghasilkan suatu dinamika kegiatan ekonomi yang bersinergi.

Sesuai dengan fungsinya sebagai terminal regional Terminal Tirtonadi saat ini menghadapi beberapa kendala mikro jika dikaitkan dengan kondisi existing-nya (dilihat dari Kep. Menhub No. 31/1 995 mengenai persyaratan terminal terpadu), antara lain keterbatasan luas areal yang hanya 3,2 Ha (Standar luas terminal tipe A adalah 7 hektar), kinerja yang masih sangat terbatas dikarenakan tidak optimalnya pelayanan maupun fasilitas fisik yang ada dan belum terpadunya intra maupun antar moda yang ada dan secara makro berhubungan dengan lokasinya yang tidak fisibel untuk menjadi terminal terpadu. Padahal kendala di atas merupakan persyaratan utama untuk menjadikan terminal terpadu yang mampu melayani wilayah regional.



Gambar 1.2.  
Kondisi Terminal Tirtonadi  
Sumber : Survey, 2007

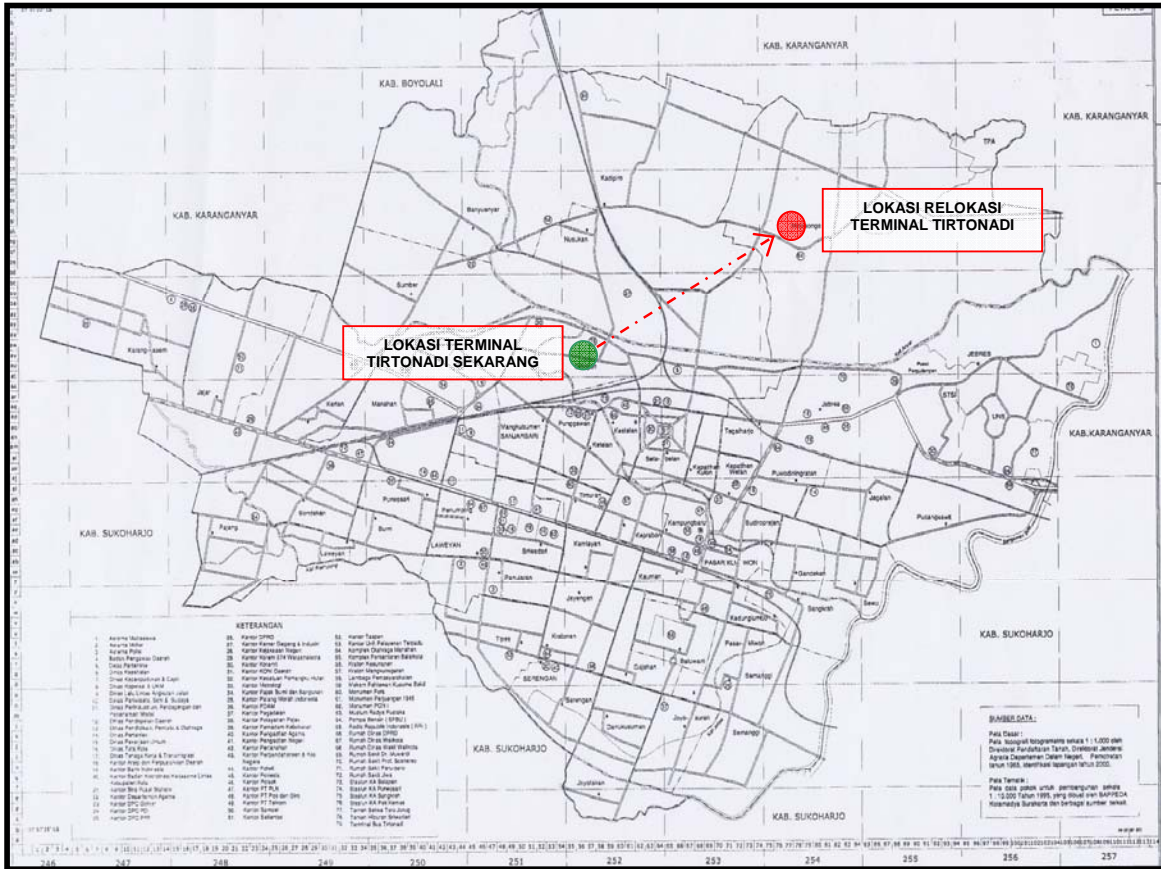
Berdasarkan pada hasil evaluasi awal yang pernah dilakukan Departemen Perhubungan dan Bappeda dengan ahli transportasi dan UNDIP Semarang, didapatkan hasil bahwa Terminal Tirtonadi hanya mampu berfungsi secara optimal hingga lima tahun kedepan (survey dilakukan pada tahun 2003), dengan asumsi bahwa besaran arus bus keluar masuk terminal naik dan optimalisasi sistem sirkulasi di dalam terminal telah dilakukan seperti sekarang. Sesuai dengan kondisi dan letaknya sangat tidak fisibel apabila terminal tersebut dikembangkan sebagai terminal terpadu kota Surakarta di masa depan, apabila permintaan terus mengalami peningkatan.

Berdasarkan RUTRK Surakarta 1993 — 2013, kota Surakarta dibagi menjadi dua bagian wilayah kota yaitu Bagian Wilayah Kota Utara dan Bagian Wilayah Kota Selatan. Yang menjadi permasalahan adalah arah kecenderungan perkembangan fisik kota masih terkonsentrasi pada bagian Selatan kota,

sehingga hal ini menimbulkan ketimpangan antara bagian Utara dan Selatan. Secara umum kondisi ini tidak begitu menguntungkan bagi perkembangan Kota Surakarta secara keseluruhan dan cenderung akan menimbulkan ketimpangan pelayanan fasilitas publik bagi masyarakat Kota Surakarta. Melihat kondisi ini Pemerintah Kota Surakarta mulai memacu pertumbuhan bagian Utara kota, melalui pengalokasian sistem aktivitas yang mampu menjadi pemicu bagi pertumbuhan dan perkembangan sistem aktivitas baru pada bagian Utara kota. Melihat kendala itu, pemerintah Kota Surakarta telah berencana membuat terminal baru yang merupakan terminal terpadu yang dapat melayani transportasi regional dan menjadi salah satu transitment point nasional yang akan dikembangkan di bagian Utara Kota. Salah satu daerah yang sekarang dipersiapkan adalah daerah Mojosongo yang terletak di bagian Utara Kota Surakarta.

Rencana relokasi tersebut sedikit banyak dapat memperbaiki sebuah terminal Tipe A dengan pelayanan jurusan seluruh pulau Jawa, Sumatera dan Nusa Tenggara yang sesuai dengan standarisasi sebuah terminal Tipe A sesuai dengan Kep. Menteri Perhubungan No. 31 th 1995. Hal tersebut menimbulkan pro dan kontra masyarakat. Jarak tempuh yang semakin jauh dan kota merupakan salah satu permasalahan yang mungkin harus diselesaikan dengan perencanaan sistem transportasi yang menguntungkan semua pihak. Masyarakat Kota Surakarta yang menggunakan sarana transportasi umum masih sangat tinggi. Dengan melihat fakta seperti di atas maka timbulah pertanyaan bagaimana masyarakat Kota Surakarta dapat dengan mudah mendapatkan kemudahan fasilitas transportasi dan mendapatkan tiket, kemudahan untuk mencapai bandara, terminal bis dan stasiun kereta api, informasi transportasi hingga jadwal keberangkatan untuk bepergian ke luar kota.

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas maka lahan kosong yang ditinggalkan dapat dimanfaatkan sebagai lahan SOLO TRANSIT CENTER. SOLO TRANSIT CENTER diperlukan di Surakarta sebagai sebagai perwujudan pelayanan kebutuhan transportasi umum dengan menekankan pada aspek **kemudahan** dan sebagai wadah kegiatan promosi serta pemberian informasi transportasi umum kepada masyarakat Surakarta pada khususnya dan masyarakat luas pada umumnya sehingga dapat dijadikan sebuah tempat yang representatif dengan berpijak pada masalah-masalah yang dihadapi dengan semakin jauhnya terminal dari kota dan diorientasikan sebagai simpul pertemuan berbagai jalur transportasi darat serta diusahakan dapat memperbaiki sistem transportasi yang telah ada.



Gambar 1.3.  
 Peta Lokasi Terminal Tirtanadi  
 Sumber : Survey,2007

## 1.2. TUJUAN DAN SASARAN

### 1.2.1. Tujuan

Dengan melihat fenomena dan permasalahan yang berkembang seperti di atas, maka kegiatan ini bertujuan untuk merumuskan konsep perencanaan dan perancangan Solo Transit Center sebagai perwujudan kemudahan pelayanan kebutuhan transportasi umum yang berfungsi sebagai :

- Sebagai transit point moda transportasi umum pada simpul pertemuan jalur transportasi umum darat dan luar Kota Surakarta menuju dalam kota Surakarta.
- Pelayanan jasa di dalam kota menuju ke bandara Adi Sumarmo, terminal Tirtanadi, dan Stasiun Kereta Api Solo Balapan, yang dilengkapi dengan pembelian tiket secara *on-line* ataupun *off-line* dan antar jemput dari dan menuju bandara, terminal, stasiun kereta api, pelabuhan, baik melalui STC maupun melalui *calling services*.

- c. Wadah promosi dan pemberian informasi kepada seluruh masyarakat Kota Surakarta dan sekitarnya berkenaan dengan jasa transportasi diantaranya bus, pesawat terbang, kapal laut, kereta api dan kendaraan travel.
- d. Pelayanan jasa pemaketan barang skala regional, dan nasional yang bekerjasama dengan bandara Adi Sumarmo, terminal Tirtonadi, dan Stasiun Kereta Api Solo Balapan.
- e. Pemberian informasi pariwisata kota Surakarta kepada khalayak ramai. Wadah penelitian dan riset elemen-elemen transportasi dan kalangan pemerintah, badan hukum, pengusaha transportasi dan konsumen (masyarakat luas).

### **1.2.2. Sasaran**

Untuk mencapai tujuan tersebut, maka sasaran yang diambil adalah pengkajian tentang *transit center* dengan perumusan konsep tapak kawasan yang ideal, sirkulasi luar dan dalam bangunan, kebutuhan dan tata ruang dan kegiatan yang akan diwadahi, sarana penunjang kebutuhan moda dan konsep pendekatan kebutuhan *Transit Center* dalam wilayah Surakarta dan sekitarnya yang dapat melayani kebutuhan regional, nasional dan internasional.

## **1.3. LINGKUP PEMBAHASAN DAN BATASAN**

### **1.3.1. Lingkup Pembahasan**

Secara mikro pembahasan diorientasikan pada pemecahan masalah perencanaan dan perancangan tata *layout* ruang *Transit Center* dengan memperhatikan tuntutan ruang yang dibutuhkan dan perencanaan sistem sirkulasi dalam site yang memberikan kemudahan, kenyamanan dan keamanan bagi para penggunanya.

Secara makro dilakukan pembahasan yang berkaitan langsung terhadap ruang lingkup pelayanan *Transit Center* yakni perkotaan Kota Surakarta antara lain penataan kawasan sekitar site dan perencanaan jalur-jalur moda dan tempat-tempat strategis (terminal, stasiun, bandara, perkantoran, pusat perbelanjaan).

### **1.3.2. Batasan**

Pembahasan dibatasi pada pemecahan permasalahan dan persoalan arsitektur bangunan dan sistem transportasi makro yang ada sebagai *out put* faktor penentu dalam perencanaan dan perancangan Solo *Transit Center*.

## 1.4. METODOLOGI PENULISAN

### 1.4.1. Metode Pendataan

Untuk melakukan pembahasan sehingga dicapai tujuan perencanaan dan perancangan seperti yang diharapkan, dibutuhkan 2 kategori data yakni data kualitatif dan kuantitatif yang diperoleh baik dan referensi ataupun survey langsung untuk mengetahui permasalahan-permasalahan yang terjadi di lapangan. Adapun data dan informasi yang diperlukan dalam Solo *Transti Center* serta berkaitan dengan potensi dan permasalahan yang terjadi di wilayah perencanaan, adalah :

Tabel 1.1.  
Data dan informasi yang diperlukan dalam Solo Transit Center

No.	JENIS DATA	DATA DAN INFORMASI	SUMBER DATA
1.	Kependudukan	Jumlah Penduduk Kepadatan Penduduk Struktur Sosial Ekonomi Mata Pencaharian	BPS Kota Surakarta
2.	Transportasi	Transportasi jalan	BAPPEDA, DLLAJR, Dinas Perhubungan dan Survey Primer
3.	Kondisi Bangunan Transportasi	Fasilitas di bangunan Transportasi Sistem sirkulasi di bangunan Transportasi Kegiatan dan pelaku di bangunan transportasi. Sistem control, sistem parkir, sistem informasi dan sistem penjualan ticket di bangunan transportasi.	Dinas Perhubungan (Pengelola Terminal), UPTD Terminal Surakarta
4.	Lokasi Terminal Baru	Lokasi terminal baru Jalur – jalur darat yang dilalui moda transportasi Permasalahan yang mungkin terjadi	Wawancara BAPPEDA & Survey Lapangan
5.	Per-agen-an transportasi	Pusat konsentrasi agen – agen moda transportasi Jenis Pelayanan Legalitas Agen	Survey Lapangan
6.	Studi Banding	Manchester Transit Center Cancun Trnasit Center	Survey internet

### 1.4.2. Metoda Pembahasan

#### a. Kajian pendukung transportasi

Identifikasi terhadap network assignment yang digunakan sebagai penentu tahapan perencanaan rute moda transportasi umum dengan penataan yang semestinya dan logis dengan memperhatikan kemudahan akses, efisien, murah dan segala arah sehingga dapat meratakan pencapaian rute tersebut dan berbagai ternpat. Rute tersebut juga harus direncanakan sedemikian rupa sehingga dapat dengan mudah mencapai pusat-pusat kegiatan transportasi (terminal, stasiun, bandara, pusat-pusat agen penjualan tiket, halte dll) sebagai tempat pergantian moda.

- b. Kajian Transportation Center yang direncanakan .

Metode yang digunakan dalam pembahasan adalah memaparkan data yang telah didapatkan, disebut proses kompilasi data digunakan dalam perumusan permasalahan dan persoalan, untuk kemudian dilakukan proses kajian sebagai upaya menghasilkan konsep perencanaan dan perancangan Solo Transportation Center.

#### **1.4.3. Metoda Perumusan Konsep**

Menyusun hasil analisa dan sintesa dan proses pembahasan permasalahan berkenaan dengan transportasi sebagai perumusan konsep perencanaan dan perancangan *Solo Transportation Center*.

##### **A. SISTEMATIKA PEMBAHASAN**

BAB I : Mengemukakan hakekat perencanaan dan perancangan Solo Transit Center, yang meliputi latar belakang, permasalahan, tujuan dan sasaran, batasan dan lingkupnya, metode yang digunakan dalam pembahasan, sistematika dan alur pemikiran.

BAB II : Merupakan tinjauan pustaka terhadap transportasi secara umum, bangunan transportasi dan transit center secara umum.

BAB III : Merupakan tinjauan khusus terhadap kota Surakarta, TRANSIT CENTER dikaitkan dengan konteks di Surakarta dan studi banding.

BAB V : Mengadakan analisa pendekatan terhadap konsep progamatik Transit Center yang direncanakan.

BAB VI : Menyusun konsep perencanaan dan perancangan Solo Transit Center sebagai hasil kesimpulan dan pendekatan yang dilakukan.

### 1.5. ALUR PIKIR

