



LANDASAN PROGRAM
PERENCANAAN DAN PERANCANGAN ARSITEKTUR (LP3A)

TERMINAL BUS TIPE A DI SURAKARTA

Diajukan untuk memenuhi sebagian
persyaratan guna memperoleh gelar
Sarjana Teknik

Diajukan Oleh :
TITIS WULANDARI
NIM. L2B 002 255

TUGAS AKHIR – 95
April 2006 – Agustus 2006

Kepada :
JURUSAN ARSITEKTUR FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2006

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pembangunan ekonomi dan perkembangan transportasi mempunyai hubungan yang sangat erat dan saling ketergantungan. Perbaikan dalam transportasi pada umumnya akan dapat meningkatkan mobilitas penduduk, terciptanya penurunan ongkos pengiriman barang – barang, terdapatnya pengangkutan barang – barang dengan kecepatan yang lebih tinggi dan perbaikan kualitas/sifat dari jasa – jasa pengangkutan tersebut. Secara langsung atau tidak, transportasi yang efektif dan efisien sangat menentukan perkembangan pembangunan perekonomian pada umumnya.

Propinsi Jawa Tengah yang berada di tengah – tengah Pulau Jawa merupakan lintasan daerah dengan arus transportasi yang cukup padat. Propinsi ini merupakan jalur darat penghubung kota – kota besar di Pulau Jawa bagian barat dengan kota – kota besar di Pulau Jawa bagian timur, bahkan menjadi penghubung antar Indonesia bagian barat dengan Indonesia bagian timur. Jaringan jalan yang ada di Propinsi Jawa Tengah terdiri dari jalan nasional 1.215,6 Km, jalan propinsi 2.589,61 Km, jalan kota 3.897 Km, dan jalan kabupaten 19.269 Km. dengan memperhatikan rencana kebutuhan lokasi simpul jalan yang merupakan bagian dari Rencana Tata Ruang, ditetapkan 25 kota dengan fasilitas Terminal Bus Tipe A dan salah satunya adalah Kota Surakarta.

Kota Surakarta mempunyai peranan yang strategis. Selain, secara administratif Kota Surakarta merupakan kota yang sedang berkembang, dilihat dari sisi transportasi, Kota Surakarta merupakan titik tengah jalur dari barat ke timur. Keuntungan lokasi ini menjadikan Kota Surakarta akan terus berkembang sebagai simpul jasa dan distribusi. Oleh karena itu, perlu adanya strategi guna menarik pertumbuhan Kota Surakarta, minimal dalam menampung arus pergerakan regional Jawa Tengah. Kota Surakarta berpotensi sebagai Pusat pengembangan transportasi yang mempunyai potensi sebagai pintu gerbang ke kawasan – kawasan nasional dan mempunyai potensi untuk mendorong daerah sekitarnya.

Saat ini transportasi di Kota Surakarta dilayani oleh suatu terminal dan 3 stasiun. Terminal yang dimaksud adalah terminal tirtonadi yang terletak di daerah pinggiran Kota Surakarta. Walaupun terletak di pinggiran kota (Ring Road) namun masih sering

menimbulkan kemacetan lalu lintas di kawasan sekitarnya, apalagi jika mendekati hari libur terminal ini menjadi sangat padat.

Dampak yang timbul dari beberapa permasalahan di atas adalah meningkatnya arus pergerakan. Angkutan umum menjadi salah satu sarana melakukan pergerakan tentunya memerlukan adanya prasarana terminal yang memadai. Sejalan dengan hal itu untuk mengantisipasi meningkatnya intensitas pergerakan arus lalu lintas di masa yang akan datang sebagai dampak pertumbuhan ekonomi di Surakarta dan di daerah – daerah pengaruhnya.

Di satu sisi kinerja pelayanan fasilitas publik di Kota Surakarta belum mampu memberikan pelayanan yang optimal kepada masyarakat, yang disebabkan karena keterbatasan sumber daya pendukung baik dana maupun sumber daya lainnya. Salah satu fasilitas publik yang belum mampu memberikan pelayanan yang optimal bagi masyarakat Kota Surakarta adalah Terminal Bus Tirtonadi. Terminal yang notabene sudah mengalami pengembangan sebanyak dua kali ternyata masih belum mampu memberikan pelayanan yang optimal kepada para pengguna jasa layanan terminal dalam hal ini adalah penumpang dan operator jasa angkutan.

Terminal Tirtonadi memiliki tingkat pelayanan yang kurang terhadap pengguna. Dari pedoman Departemen Perhubungan, kebutuhan lahan untuk terminal Tipe A di pulau jawa adalah 5 Ha, padahal luas lahan Terminal Tirtonadi hanya 35000 m², sehingga ketersediaan terminal Tirtonadi masih kurang sekitar 15000 m².

Selain permasalahan diatas juga letak Terminal Tirtonadi yang relatif di tengah kota, dipinggiran daerah sentral bisnis menyebabkan pergerakan angkutan umum AKAP dan AKDP ke dan dari arah timur kota Surakarta akan membebani ruas – ruas jalan yang sudah padat lalu lintasnya, sehingga menimbulkan keruwetan lalu lintas diruas tersebut yang selanjutnya akan berdampak pula pada polusi udara dan gangguan keselamatan pengguna jalan.

Mengacu pada keadaan sarana transportasi untuk meningkatkan tingkat pelayanan bagi pengguna transportasi yang melalui Kota Surakarta perlu perlu dipertimbangkan keberadaan sebuah Terminal bus dengan moda transportasi lainnya. Keterpaduan dengan moda transportasi lain, seperti bandar udara dan stasiun kereta api bertujuan untuk

mempermudah pengguna sarana transportasi dalam melakukan pergantian moda transportasi (Interchange Moda Transportation).

Berdasarkan kajian diatas maka perlunya sebuah perencanaan pengembangan terminal bus bagi kota Surakarta yang memiliki ketersediaan lahan yang cukup bagi prsyarat terminal bus tipe A dengan fasilitas yang dapat menunjang pelayanan bagi kenyamanan pengguna jasa Terminal dan bersifat terbuka (menerima) kontekstual dengan lingkungan mampu merespons lingkungan sekitar, dalam hal ini dapat merespon lingkungan kota Surakarta dengan segala potensi yag ada dengan menampilkan bentuk yang mudah diterima oleh masyarakat, ramah lingkungan, dan berwawasan lingkungan sehingga dapat merespon keadaan lingkungan site, tradisi budaya setempat.

B. Tujuan dan Sasaran

Memperoleh suatu landasanperencanaan dan perancangan Terminal Tipe A Surakarta yang representatif ditinjau dari segi pemenuhan kebutuhan ruang beserta persyaratan teknisnya sekaligus dari segi keamanan dan kenyamanan bagi pengguna bangunan.

Tersusunnya langkah – langkah kegiatan penyusunan Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur (LP3A) dengan judul Terminal Tipe A Surakarta.

C. Manfaat

Secara Subjektif

- Memenuhi salah satu persyaratan dalam menempuh Tugas Akhir sebagai ketentuan kelulusan Sarjana Strata 1 (S1) pada Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik UNDIP Semarang.
- Sebagai pedoman dalam penyusunan landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur (LP3A).

- **Secara Subjektif** Usulan tentang Terminal Terpadu Surakarta dengan klarifikasi terminal tipe A diharapkan dapat menjadi salah satu masukan yang berarti bagi masyarakat Kota Surakarta pada umumnya dan Pemerintah Kota pada Khususnya.
- Sebagai tambahan wawasan dan perkembangan ilmu pengetahuan bagi mahasiswa Arsitektur yang akan mengajukan proposal Tugas Akhir.

D. Lingkup Bahasan

Ruang Lingkup Substantial

Perencanaan Terminal Tipe A Surakarta merupakan perencanaan dan perancangan suatu prasarana transportasi sebagai sarana dalam sistem transportasi yang aman, nyaman dan lancar serta efisien dari segi operasional dan biaya dengan fasilitas – fasilitas yang mendukung kegiatan pelayanan transportasi tersebut.

Ruang Lingkup Spatial

Terminal Bus Tipe A ini merupakan bangunan dalam sistem sarana transportasi, maka bangunan ini harus terletak dikawasan yang potensial dan strategis agar mudah dicapai oleh pengguna, serta aksesibilitasnya mudah.

Secara geografis kota Surakarta dan sekitarnya terletak pada posisi $110^{\circ} 45' 15''$ – $110^{\circ} 45' 35''$ Bujur Timur, $70^{\circ} 36'$ – $70^{\circ} 56''$ Lintang Selatan. Luas daerah administrasi kurang lebih 4.404 hektar. Terdiri dari 5 wilayah kecamatan (kecamatan Laweyan, Serengan, Pasar Kliwon, dan Banjarsari) dan 51 Kelurahan.

Batas – batas administrasi dari wilayah kota Surakarta dan sekitarnya :

Sebelah Utara	: Kabupaten Karanganyar, Kabupaten Boyolali
Sebelah Timur	: Kabupaten Karanganyar, Kabupaten Sukoharjo
Sebelah Selatan	: Kabupaten Sukoharjo
Sebelah Barat	: Kabupaten Karanganyar, Kabupaten Sukoharjo

Jaringan jalan *arteri primer* kota Surakarta mempunyai pola hubungan sebagai berikut :

Arah Utara	: menghubungkan kota Semarang sampai Jakarta
Arah Barat	: menghubungkan kota Yogyakarta, Bandung, Jakarta

Arah Timur :menghubungkan kota Madiun, Surabaya, Malang, Banyuwangi

E. Metode Pembahasan

Metode yang digunakan adalah metode deskriptif dan dokumentatif, yaitu dengan melaksanakan studi lapangan, mengidentifikasi data, menganalisis sehingga didapatkan suatu pemecahan desain.

Data yang diperoleh meliputi :

- Data Primer

Observasi lapangan yang dilakukan dengan mengadakan pengamatan dan pendataan langsung di lokasi dan wawancara dengan Bappeda bagian fisik perencanaan dan Kepala Dinas UPTD Terminal Tirtonadi. Hal ini dilakukan untuk menggali data mengenai berbagai hal yang berkaitan dengan topik.

- Data Sekunder

Studi kepustakaan yaitu data sekunder yang digunakan sebagai acuan dalam perencanaan dan perancangan.

F. Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan dalam penyusunan laporan perencanaan dan perancangan PA 4 ini didasarkan pada urutan lingkup pembahasan.

BAB I PENDAHULUAN

Menguraikan latar belakang, tujuan dan sasaran, manfaat, lingkup bahasan, metode pembahasan, serta sistematika sebagai pembahasan.

BAB II TINJAUAN TEORI

Berisi teori – teori dan tinjauan mengenai transportasi, terminal bus tipe A dan Kebijakan Pemerintah tentang Transportasi, pelaku, aktifitas, ruang, kriteria Terminal bus tipe A dan aspek perencanaan dan perancangan Terminal Bus Tipe A Surakarta.

BAB III DATA

Berisi data fisik kota Surakarta dan gambaran umum sebuah terminal dengan klasifikasi tipe A dari hasil studi banding untuk mencari persamaan penentuan lokasi secara teori.

BAB IV PENDEKATAN PROGRAM PERENCANAAN

Berisi tentang pendekatan dalam program perencanaan dan perancangan, meliputi pendekatan lokasi dan tapak, pendekatan pelaku, aktifitas, fasilitas, dan program ruang.

BAB V PROGRAM PERANCANGAN ARSITEKTUR

Berisi pedoman perancangan Tipe A Surakarta yang berupa kriteria desain perancangan Terminal Bus