

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 LATAR BELAKANG

Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan sebuah kota yang dikenal dengan berbagai macam potensi terutama dari segi pendidikan, budaya, wisata dan investasi. Karena potensi – potensi tersebut semakin lama semakin maju dan berkembang, sehingga menarik minat berbagai pendatang –pendatang baru dari luar kota maupun luar pulau untuk berkunjung ke Kota Yogyakarta dengan berbagai macam misi dan tujuan.

Maka hal tersebut berpengaruh terhadap tempat – tempat perpindahan moda transportasi kota seperti bandara, terminal, dan stasiun sebagai tempat transit pertama bagi para pendatang baru tersebut. Kualitas desain dari tempat – tempat tersebut sangat menentukan citra dan gambaran umum sebuah kota sehingga terdapat banyak tuntutan kebutuhan dalam desain tersebut. Salah satu tempat perpindahan moda transportasi penting di kota Yogyakarta adalah terminal.

Terminal merupakan tempat penyediaan fasilitas masuk dan keluar dari objek-objek yang akan diangkut menuju dan dari sistem. Terminal angkutan umum adalah satu elemen angkutan yang berfungsi sebagai tempat perpindahan arus penumpang dari satu modus angkutan lainnya untuk efisiensi pergerakan<sup>1</sup>. Sistem transportasi bus selama ini memiliki keunggulan yaitu memiliki cakupan wilayah yang lebih luas dan dapat mencapai daerah yang tidak dilewati jalur kereta api. Terminal itu sendiri dapat dikatakan sebagai simpul dari sistem transportasi jalan raya, sedangkan sistem transportasi jalan raya merupakan tulang punggung sistem transportasi nasional dalam pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.<sup>2</sup>

Salah satu tempat perpindahan moda transportasi yang sangat penting di Kota Yogyakarta adalah Terminal Giwangan. Satu – satunya terminal bus tipe A di Yogyakarta ini dibangun pada tahun 2004, sebelumnya letak terminal ini berada dekat dengan Pasar Giwangan, namun seiring perkembangan terminal ini tidak mampu lagi mengakomodasi kebutuhan yang ada sehingga pemerintah membangun terminal yang baru. Pembangunan terminal ini dilengkapi berbagai fasilitas modern sehingga diharapkan dapat memberikan dampak yang besar dalam perkembangan ekonomi kota Yogyakarta terutama daerah sekitar terminal tersebut.<sup>3</sup>

Namun kondisi terminal Giwangan saat ini, berkebalikan dengan terminal yang lama. Dari tahun ke tahun jumlah bus yang menggunakan jasa terminal ini semakin berkurang cukup drastis, terutama bus AKAP dan AKDP. Hal ini secara langsung juga mempengaruhi jumlah penumpang terminal ini yang juga turut berkurang.<sup>4</sup> Sehingga

---

<sup>1</sup> Morlok (1991, p. 269)

<sup>2</sup> Arah Kebijakan Dinas Perhubungan Darat

<sup>3</sup> Wawancara dengan Kepala Divisi Manajemen Transportasi Terminal Giwangan

<sup>4</sup> Data Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, UPT Terminal Giwangan

seiring berjalannya waktu tujuan pembangunan terminal pada kota ini untuk mendongkrak ekonomi dan wisata daerah sekitar akan menjadi wacana belaka.

Konsep sirkulasi terminal yang baru ini memiliki perbedaan dengan konsep sirkulasi kendaraan terminal pada umumnya, yaitu berliku – liku dan kurang sederhana menambah tingkat kesulitan dan jarak tempuh bus – bus besar terutama bus dalam provinsi maupun antar provinsi.<sup>5</sup> Sedangkan konsep sirkulasi manusia pada bus ini menggunakan konsep terminal modern umumnya yaitu aktivitas manusia dalam terminal dipusatkan pada lantai dua, dipisahkan dengan sirkulasi kendaraan. Namun dalam penerapannya kurangnya fasilitas standar yang tersedia menjadikan para penumpang malas untuk naik ke lantai dua, dan kurangnya fasilitas pemisah jalur bus dengan manusia, mempermudah penumpang melanggar sirkulasi yang ada sehingga mengganggu sirkulasi bus serta mengurangi tingkat keselamatan terminal.<sup>6</sup>

Penyimpangan sirkulasi manusia yang terjadi tersebut mengakibatkan tingkat aktivitas manusia di lantai dua semakin berkurang sehingga banyak kios – kios agen maupun pedagang di lantai dua kosong dan ditinggalkan. Masalah yang sama juga terdapat pada Hall kedatangan, letaknya yang berseberangan dari pusat terminal ditambah sepi penjemput/ pengantar menjadikan banyak kios – kios yang ditinggalkan dan Hall kedatangan menjadi tidak berfungsi secara optimal.<sup>7</sup>

Hal ini membuktikan sirkulasi manusia dan kendaraan yang mudah, jelas, dan terpisah sangat dibutuhkan dalam mendukung fungsi terminal secara keseluruhan agar berjalan secara optimal. Dengan fungsi terminal yang berjalan dengan baik, maka tujuan terminal sebagai pusat perpindahan moda transportasi dan tulang punggung perekonomian masyarakat sekitar juga akan tercapai.

Sejalan dengan perkembangan potensi Kota Yogyakarta dalam bidang pendidikan, ekonomi, dan wisata yang pesat, peran transportasi menjadi sangat penting mengingat pentingnya waktu dan kemudahan akses dalam mendukung kelancaran potensi – potensi tersebut. Maka peran terminal Giwangan sebagai pusat perpindahan moda yang cepat, mudah, nyaman, dan aman menjadi kebutuhan vital kota.

Oleh karena itu, perlu adanya sebuah rancangan baru Terminal Penumpang Tipe A Giwangan dengan pendekatan desain sirkulasi yang efisien, mudah, nyaman, dan aman. Diharapkan rancangan baru ini dapat mengakomodasi semua kebutuhan pengguna terminal dengan memperhatikan kemudahan, kenyamanan dan keamanan semua pengguna terminal .

## **1.2 TUJUAN**

Memperoleh landasan konseptual Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur yang berhubungan dengan aspek - aspek perencanaan dan perancangan Terminal Bus Tipe A Giwangan dengan pendekatan desain sirkulasi yang efisien, mudah, nyaman, dan aman.

---

<sup>5</sup> Hasil wawancara dan analisa pengamat dengan supir bus PATAS Semarang - Yogyakarta

<sup>6</sup> Hasil wawancara dan analisa pengamat dengan pengguna terminal

<sup>7</sup> Hasil analisa pengamat berdasarkan survey dan data dari pihak UPT Terminal Giwangan

### 1.3 METODE PEMBAHASAN

Metode penyusunan Laporan Program Perencanaan dan Perancangan Terminal Tipe A Giwangan di Kota Yogyakarta dilakukan dengan cara mempelajari standar, aktivitas, fasilitas, serta sirkulasi baik manusia maupun kendaraan yang terjadi di dalam terminal dan sekitarnya. Dengan mempelajari hal tersebut maka akan diketahui apa saja kebutuhan dari perancangan sebuah terminal. Langkah – langkah yang dilakukan yaitu :

#### 1. Studi Literatur

Studi literatur dilakukan untuk mencari, mempelajari teori dan konsep seputar perencanaan dan perancangan terminal tipe A, yang meliputi :

- Pengertian terminal
- Tujuan dan fungsi terminal
- Tipe dan jenis terminal
- Persyaratan terminal
- Standar dan dimensi pengguna terminal
- Sistem sirkulasi terminal

Literatur yang digunakan antara lain :

- Data Arsitek 2, *Ernst Neufert*, 2002
- Time Saver Standards for Building Types, *Joseph De Chiara*, 1983
- Undang-Undang Lalu Lintas No. 14 tahun 1992
- Petunjuk Teknis Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, 1995
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 tahun 1995

#### 2. Studi Preseden

Dilakukan untuk mengetahui serta mempelajari penerapan teori dan konsep literatur di lapangan, sehingga didapatkan tambahan teori dan konsep yang dapat melengkapi studi literatur yang telah dilakukan. Data studi preseden dapat berupa hasil pengamatan, wawancara, dan data resmi yang didapatkan oleh pihak yang terkait. Aspek – aspek yang menjadi objek pengamatan dalam studi preseden yaitu :

- Data umum terminal
- Fasilitas dan kapasitas terminal
- Pelaku dan aktivitas dalam terminal
- Alur sirkulasi terminal
- Data pengunjung terminal

Terminal yang menjadi studi preseden yaitu :

- Terminal Bus Tipe A Purabaya, Surabaya
- Terminal Bus Tipe A Purwokerto
- Terminal Bus Tipe A Giwangan, Yogyakarta