

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Dewasa ini, pertumbuhan pemudik dari tahun ke tahun meningkat, terutama ketika musim lebaran. Menurut Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Budi Karya Sumadi, mengungkapkan bahwa jumlah pemudik pada musim Lebaran 2017 itu diperkirakan ada di angka 19 juta pemudik, atau naik sekitar 8,5 persen dari tahun 2016 yang tercatat 18 juta pemudik (Fauzan, 2017). Pemudik-pemudik itu memanfaatkan berbagai transportasi untuk bersilahturahmi dengan keluarganya di hari raya, mulai dari menggunakan transportasi darat, udara hingga laut. Salah satu transportasi darat yang sering digunakan, yaitu angkutan bus. Walaupun bus tidak sepopuler mobil pribadi, tetapi bus dapat mengantarkan para pemudik keluar kota hingga provinsi, maupun daerah-daerah terpencil yang susah dijangkau. Para pemudik yang menggunakan transportasi bus tersebut, akan diberangkatkan melalui sebuah tempat pemberangkatan bus atau yang dinamakan terminal bus.

Terminal merupakan titik simpul dari berbagai sarana angkutan yang berfungsi sebagai tempat pemberhentian sementara penumpang, dan juga perpindahan kendaraan, penumpang maupun barang, serta merupakan titik awal maupun titik akhir perjalanan orang untuk melakukan perjalanan. Sesuai dengan fungsinya sebagai (transit), maka dituntut agar efisiensi dari suatu perjalanan dapat tercapai. Berdasarkan tuntutan tersebut, maka suatu terminal harus mampu menampung, menata dan mengendalikan serta melayani semua kegiatan yang terjadi akibat adanya perpindahan kendaraan, penumpang maupun barang sehingga semua kegiatan yang ada pada terminal dapat berjalan lancar, tertib, teratur, aman dan nyaman.

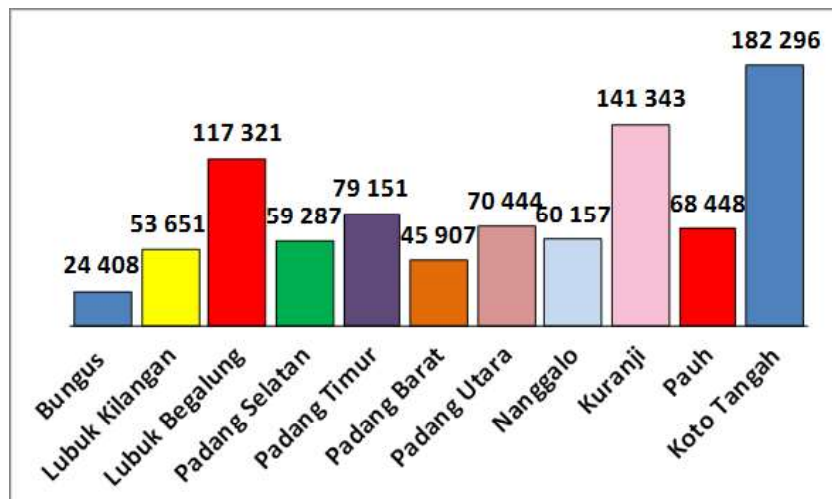


Diagram 1. Jumlah penduduk menurut Kecamatan di Kota Padang pada tahun 2015

Sumber : (BPS Kota Padang, 2016)

Tabel 1. Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk Tahun 2010, 2014, 2015

Kecamatan Subdistrict	Jumlah Penduduk (ribu) Population (thousand)			Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun Annual Population Growth Rate (%)	
	2010	2014	2015	2010-2015	2014-2015
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1 Bungus Teluk Kabung	22 896	24 137	24 408	6,60	1,12
2 Lubuk Kilangan	48 850	52 757	53 651	9,83	1,69
3 Lubuk Begalung	106 432	115 286	117 321	10,23	1,77
4 Padang Selatan	57 718	59 038	59 287	2,72	0,42
5 Padang Timur	77 868	78 975	79 151	1,65	0,22
6 Padang Barat	45 380	45 846	45 907	1,16	0,13
7 Padang Utara	69 119	70 252	70 444	1,92	0,27
8 Nanggalo	57 275	59 654	60 157	5,03	0,84
Kuranji	126 729	138 584	141 342	11,53	1,99
10 Pauh	59 216	66 661	68 448	15,59	2,68
11 Koto Tengah	162 079	178 456	182 296	12,47	2,15
Padang	833 562	889 646	902 413	8,26	1,44

Sumber: Survei Penduduk Antar Sensus (SUPAS), 2015
Source: Inter-Census Population Survey, 2015

Sumber : (BPS Kota Padang, 2016)

Kota Padang sendiri merupakan salah satu lintasan daerah dengan arus transportasi yang padat, karena menjadi pusat pendidikan, perkantoran, perdagangan, serta pariwisata di wilayah Sumatera Barat. Dengan keadaan tersebut maka mobilitas penduduk sangat tinggi karena perpindahan dari satu tempat ke tempat lainnya. Untuk mendukung perpindahan tersebut diperlukan sebuah wadah untuk menampung aktifitas tersebut, yaitu sebuah terminal. Dahulu, pada tahun 1970an, Terminal Lintas Andalas dibangun di pusat Kota Padang, tetapi karena lahan yang minim, dan arus penumpang memadat, terminal tersebut harus dipindahkan. Terminal pengganti pun dibangun di daerah Aia Pacah, dengan nama Terminal Regional Bingkuang (TRB), tetapi karena beberapa hal terminal tersebut tidak seperti yang diharapkan. Terjadinya gempa 30 September 2009, menyebabkan terminal satu-satunya kota Padang ini mengalami kerusakan. Setelah gempa tersebut, keluarlah Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2011, TRB dialihfungsikan menjadi kawasan pusat pemerintahan kota. Sejak saat itulah, Kota Padang merupakan satu-satunya kota di Indonesia yang tidak mempunyai terminal dan membuat kemacetan di kota dengan adanya terminal bayangan di beberapa titik.

Berdasarkan hal diatas, untuk mendukung kegiatan perpindahan pertransportasian di Kota Padang, maka dirasa perlu untuk membuat perencanaan terminal bus tipe A di kota Padang.

1.2 TUJUAN DAN SASARAN

a. Tujuan

Tujuan yang ingin dicapai adalah memperoleh suatu judul Tugas Akhir yang jelas dan bermanfaat, serta dapat mendukung proses perencanaan dan perancangan Terminal Penumpang Tipe A di Kota Padang dengan suatu pendekatan berdasarkan pola pergerakan manusia maupun moda transportasi sehingga menjadi sebuah bangunan yang efektif, efisien serta terintegrasi.

b. Sasaran

Tersusunnya pokok-pokok pikiran dalam penyusunan landasan Program Perencanaan Arsitektur Terminal Penumpang Tipe A di Kota Padang yang efektif serta efisien sebagai wadah pelayanan di bidang transportasi melalui aspek-aspek panduan perancangan serta dasar dalam pembuatan desain grafis yang akan dilaksanakan pada tahapan selanjutnya.

1.3 MANFAAT

1.3.1 Subjektif

Sebagai salah satu persyaratan dalam menempuh Tugas Akhir di Departemen Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Diponegoro Semarang dan sebagai acuan untuk melanjutkan ke tahapan selanjutnya, yaitu Studio Grafis Tugas Akhir yang merupakan rangkaian dari proses pembuatan Tugas Akhir.

1.3.2 Objektif

Manfaat secara obyektif diharapkan dapat memberikan tambahan pengetahuan dan wawasan, baik bagi mahasiswa yang akan menempuh Tugas Akhir maupun bagi mahasiswa arsitektur lainnya dan masyarakat pada umumnya yang membutuhkannya. Selain itu, dapat memberikan manfaat bagi perkembangan ilmu dan pengetahuan pada bidang arsitektur pada khususnya.

1.4 RUANG LINGKUP

Ruang lingkup perencanaan dan perancangan bangunan Terminal Penumpang Tipe A di Kota Padang.

1.5 METODE PEMBAHASAN

Metode pembahasan yang dilakukan menggunakan metode deskriptif, dokumentatif serta komparatif.

1.5.1 Metode Deskriptif

Metode deskriptif dilakukan dengan mengumpulkan data, menganalisis data yang ada berupa potensi dan permasalahan kemudian dipaparkan secara deskripsi.

1.5.2 Metode Dokumentatif

Metode dokumentatif dilakukan dengan pengambilan gambar maupun merekam data dari hasil observasi lapangan yang dilakukan untuk memperoleh data mengenai lokasi perencanaan dan perancangan serta data pendukung lainnya yang dianggap perlu baik dengan pengamatan maupun wawancara dengan berbagai narasumber.

1.5.3 Metode Komparatif

Studi banding dilakukan dengan melakukan perbandingan terhadap objek studi pada beberapa objek bangunan yang memiliki fungsi sama yang selanjutnya dianalisa untuk mendapatkan kriteria – kriteria yang akan diterapkan pada perencanaan dan perancangan Terminal Penumpang Tipe A di Kota Padang yang akan diprogramkan.

1.6 SISTEMATIKA PEMBAHASAN

Sistematika pembahasan dalam Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Menguraikan secara umum mengenai latar belakang, tujuan dan sasaran yang ingin dicapai, manfaat, lingkup, metode dan sistematika pembahasan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menguraikan literatur dan referensi yang terkait dengan kajian teori, pengertian terminal, pelaku kegiatan, kegiatan dan aktivitas stasiun, standar ruang, modul dan utilitas, penekanan desain, dan studi banding.

BAB III DATA

Menguraikan tentang tinjauan Kota Padang sebagai lokasi dari perencanaan Terminal Penumpang Tipe A. Membahas tentang tinjauan Kota Padang berupa data – data fisik dan nonfisik seperti letak geografi, luas wilayah, kondisi topografi, iklim, demografi, serta kebijakan tata ruang wilayah di Kota Padang.

BAB IV PENDEKATAN PROGRAM PERENCANAAN DAN PERANCANGAN TERMINAL TIPE A DI KOTA PADANG

Menguraikan tentang kajian perencanaan yang berkaitan dengan pendekatan aspek fungsional, aspek kinerja, aspek teknis, aspek kontekstual, dan aspek arsitektural.

BAB V PROGRAM PERENCANAAN DAN PERANCANGAN TERMINAL TIPE A DI KOTA PADANG

Membahas konsep, program, dan persyaratan perencanaan dan perancangan arsitektur untuk Terminal Penumpang Tipe A di Kota Padang.

1.7 ALUR PIKIR

