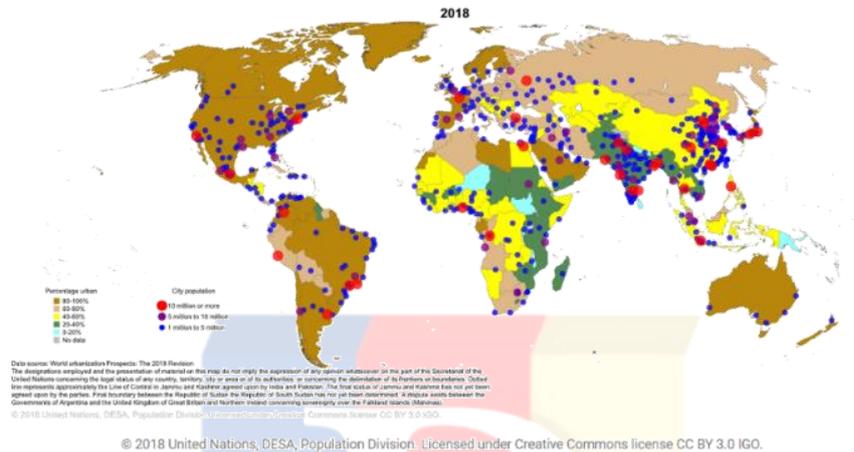


BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

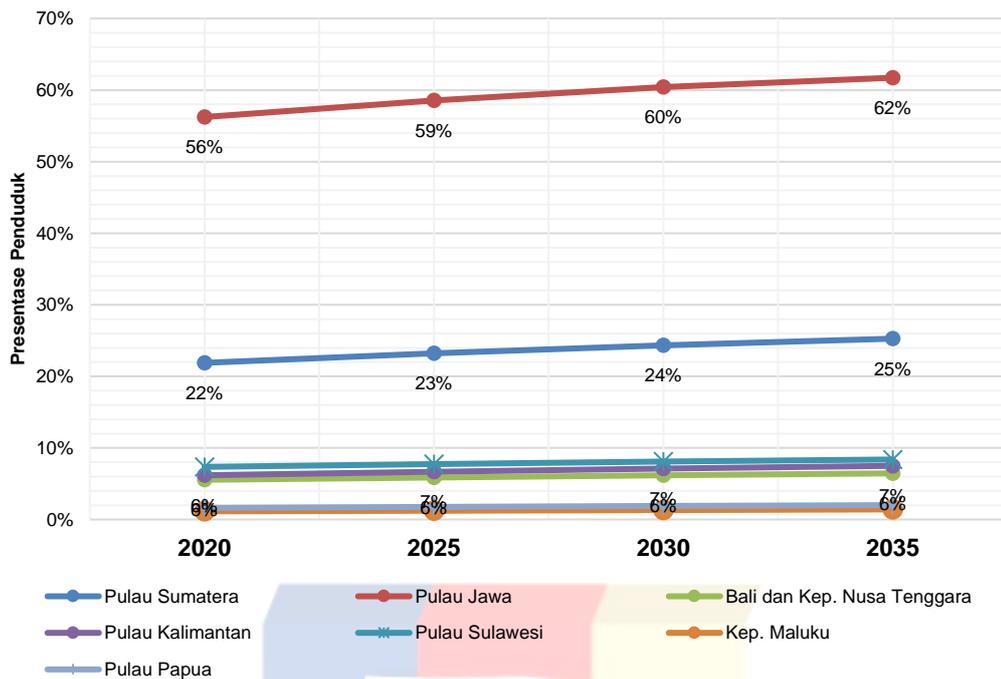


Gambar 1.1 Persentase Populasi Kota di Dunia
Sumber: United Nations, 2018

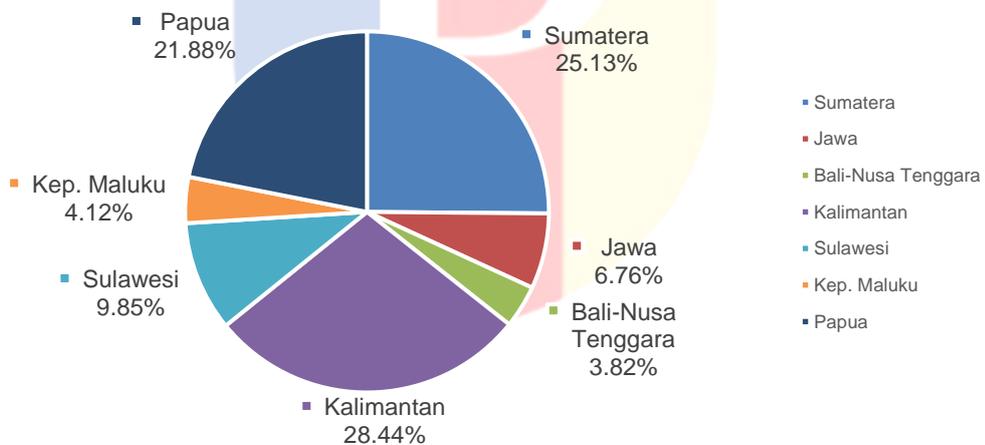
Menurut *United Nations*, pada tahun 2018, kawasan di Indonesia sebesar 40-60% merupakan kawasan perkotaan (*urban*) dengan total penduduk kurang lebih 10.000.000 (sepuluh juta) penduduk pada kawasan ibukota dan juga Bodetabek (Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi). Pada kawasan lain (*rural*), total penduduk berkisar 1.000.000 (satu juta) hingga 5.000.000 (lima juta) penduduk. (United Nations, 2018).

Maka dari itu, ibukota Jakarta adalah kota dengan populasi terpadat juga kawasan sekitarnya (yaitu; Bodetabek) yang berperan sebagai pendukung juga memiliki populasi padat.

Pada akhir tahun 2019, setelah dikaji bertahun-tahun, akhirnya Presiden Republik Indonesia Joko Widodo, menetapkan perihal pemindahan ibukota negara dari DKI Jakarta ke salah satu kawasan di Kalimantan Timur. Kalimantan Timur secara koordinat, terletak di tengah-tengah Indonesia. Ibukota baru, nantinya akan terletak di sebagian Kabupaten Penajam Paser Utara dan satunya lagi di Kabupaten Kutai Kartanegara.



Gambar 1.2 Proyeksi Jumlah Penduduk Indonesia per Pulau
Sumber: Badan Pusat Statistik, 2014



Gambar 1.3 Persentase Luas Wilayah berdasarkan Pulau Terbesar Tahun 2016
Sumber: Buku Informasi Statistik, 2017

Hal tersebut diputuskan presiden oleh karena pulau Jawa memiliki penduduk sebesar 56% pada proyeksi tahun 2020 sementara luasnya sangat kecil sebesar 6.76%. Hal tersebut dinilai sangat tidak imbang jika dibandingkan dengan (Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2017) jumlah penduduk dan luas pulau pada Pulau Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, Maluku dan Papua. Maka dari itu, khususnya ibukota DKI Jakarta,

sudah tidak kuat lagi menanggung beban Indonesia pada sektor pemerintahan, bisnis, ekonomi, keuangan, jasa dan perdagangan (Kompas, 2019).

Setelah di telusuri lebih lanjut, Indonesia dalam beberapa dekade terakhir tidak mengalami perkembangan yang cukup signifikan jika dibandingkan dengan negara sekitar, misalnya negara-negara di kawasan ASEAN. Hal tersebut, disebabkan oleh krisis moneter yang pernah terjadi pada tahun 1997 yang puncaknya terjadi pada tahun 1998 yang berdampak pada naiknya valuta dolar (\$) hingga Rp 16.650,- sehingga menjadi mata uang dengan inflasi terburuk se-Asia. Sebelumnya, nilai tukar dolar (\$) hanya berkisar Rp 2.000,- (catatan: titik terendah pada tahun 1991 adalah Rp 1.977,-) (Detik Finance, 2018).

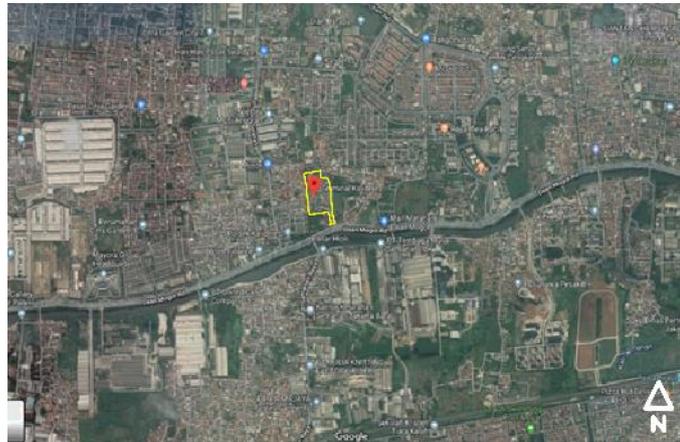
Pertumbuhan ekonomi Indonesia, juga Jakarta, mulai naik meningkat kembali dengan naiknya nilai tukar mata uang sekarang di kisaran Rp. 14.000,- (per Februari 2020). Maka perencanaan dan perancangan infrastruktur kota dan daerah mulai diimplementasikan. Para investor juga mulai masif melakukan investasi misalnya dengan pembangunan apartemen, kantor di kawasan pinggiran kota dan sebagainya.

Sayangnya, pertumbuhan kawasan pemukiman dan perkantoran tidak diimbangi langsung dengan pertumbuhan infrastruktur dan fasilitas kota seperti fasilitas transportasi publik yang mumpuni dan mutakhir sebagai solusi atas kemacetan. Hal tersebut, menimbulkan polemik baru yaitu penggunaan transportasi privat meningkat drastis sehingga volume jalan dan kendaraan tidak sebanding. Akhirnya, semua itu berdampak secara tidak langsung pada turunnya angka produktivitas ekonomi masyarakat (Republika, 2015).

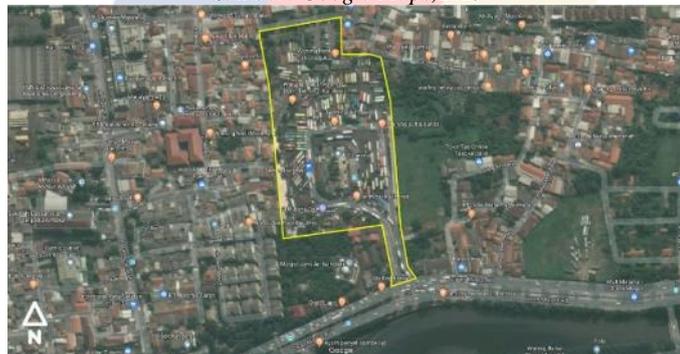
Laju ekonomi Indonesia yang sudah mulai membaik dan meningkat dinilai belum terlalu berdampak secara signifikan pada masyarakat. Hal tersebut dikarenakan investor asing dan tenaga kerja asing yang mendominasi sektor perekonomian sehingga pemberdayaan masyarakat lokal kurang di Indonesia, khususnya Jakarta (Detik Finance, 2015).

Berikut adalah salah satu fasilitas publik transportasi berbasis jalan (terminal bus AKAP dan AKDP) yang menjadi topik pembahasan riset. Dan

berikut ini adalah deskripsi tapak, peta lokasi yang di ambil pada situs web *Google Maps*, tanggal 11 November 2019;

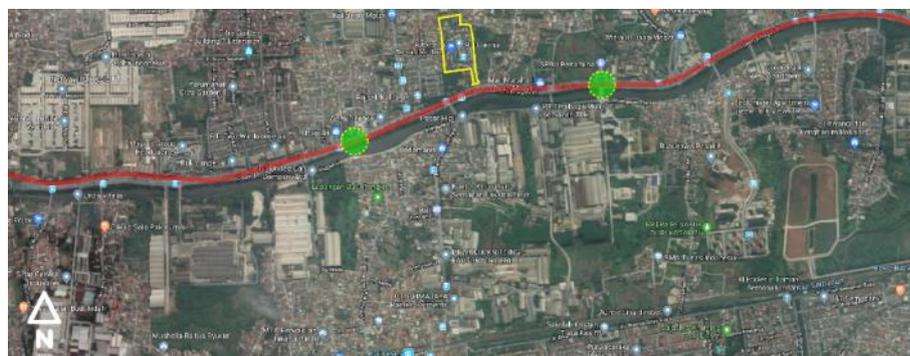


*Gambar 1.4 Lokasi Letak Terminal Bus Kalideres
Sumber: Google Maps,2019*



*Gambar 1.5 Lokasi Tapak Terminal Bus Kalideres
Sumber: Google Maps,2019*

Titik merah bergaris kuning merupakan lokasi tapak Terminal Bus Kalideres, Jakarta Barat dengan luasan 35344 m² (data dari Terminal Bus Kalideres) (lih. Gambar I.4). Garis kuning merupakan pembatas kaveling (*property lines*) untuk Terminal Bus Kalideres (lih. Gambar I.5).



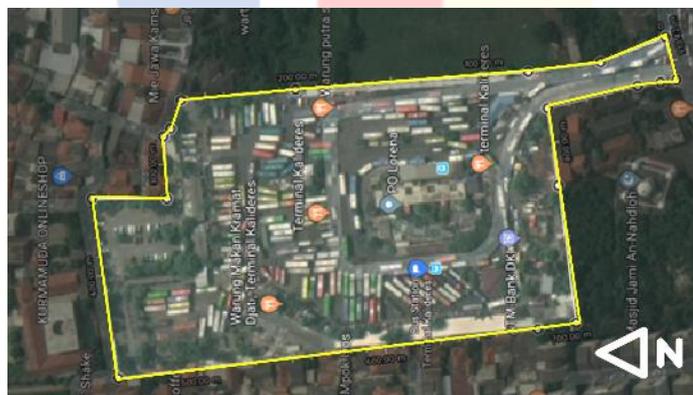
*Gambar 1.6 Analisa Kawasan; Sirkulasi Jalan Arteri
Sumber: Google Maps & Analisa Pribadi, 2020*

Untuk sistem sirkulasi/lajur untuk penumpang, pelayanan, dll. dinilai kurang baik sehingga tidak efisien. Jarak dari terminal untuk ke arah Tangerang harus melakukan putar-balik sejauh 620 m dengan total jarak bersih putar-balik hingga 1240 m (1,2 km). dan untuk kendaraan pribadi yang ingin masuk terminal dari arah Cengkareng harus putar-balik hingga 590 m dengan total jarak bersih putar-balik hingga 1180 m (1,2 km).



*Gambar 1.7 Analisa Kawasan; Fungsi Sekitar dan Masa Depan
Sumber: Google Maps & Analisa Pribadi, 2020*

Pada radius kawasan sekitar Terminal Bus Kalideres juga terdapat perkembangan pemukiman penduduk, banyak apartemen akan dan telah dibangun.



*Gambar 1.8 Terminal Bus Kalideres dilihat lewat Satelit View
Sumber: Google Maps,2020*

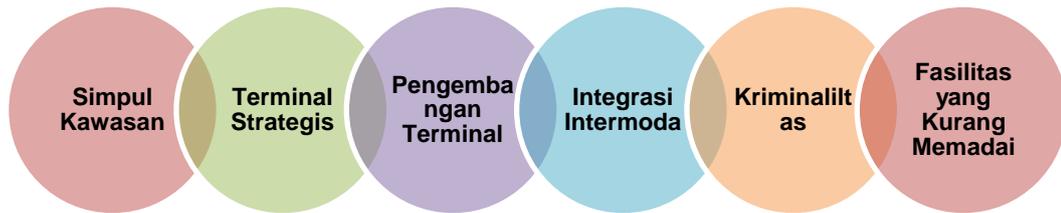


Gambar 1.9 Terminal Bus Kalideres dilihat lewat Diagram
 Sumber: Terminal Bus Kalideres,2019

Berikut adalah data Terminal Bus Kalideres (*existing*) yang bersumber dari Terminal Bus Kalideres;

- Tanggal Dibangun : 5 April 1985
- Luas Gedung Kantor : 1.481 m²
- Luas Taman : 162 m²
- Luas Trotoar : 844 m²
- Luas Emplasemen : 16,48 m²
- Jumlah Kios : 49 kios
- Jumlah Toilet : 6 toilet
- Jumlah Locket : 125 locket
- Daya Tampung Emplasemen : 144 kendaraan
- Daya Tampung Emplasemen Pool : 20 kendaraan

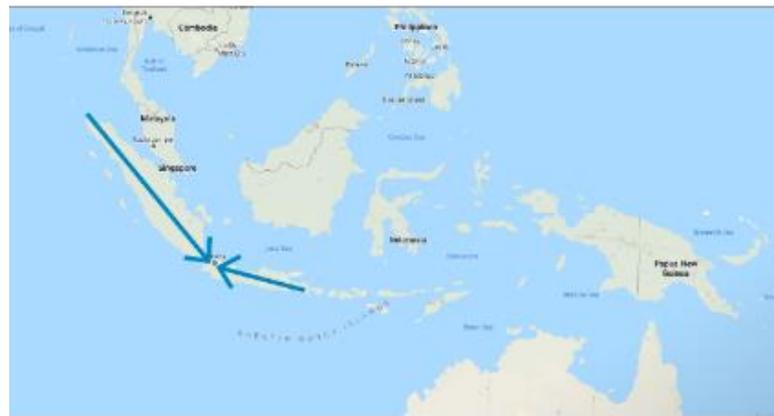
Maka dari itu, penataan ulang dalam rancangan pada simpul penting kota berbasis publik, seperti terminal bus menjadi sangat penting dan genting. Penulis memilih Terminal Bus Kalideres yang terletak di Jakarta Barat, dan berbatasan dekat dan langsung dengan Tangerang, Banten. Setelah diamati lebih dalam, Terminal Bus Kalideres, memiliki banyak faktor yang membuat terminal ini perlu segera dilakukan redesain (perancangan ulang), faktor itu di antaranya ada 6 (enam) yaitu;



Gambar 1.10 6 (enam) Faktor Utama Redesain Terminal Bus Kalideres
 Sumber: Analisa Pribadi,2019

1. Simpul Kawasan

a. Makro



Gambar 1.11 Peta Arah Penyebaran Simpul Makro Terminal Bus
 Sumber: Analisa Pribadi dari Google Maps, 2020

Terminal Bus Kalideres merupakan simpul utama penghubung antara provinsi-provinsi yang berada di Pulau Sumatera, juga provinsi-provinsi yang ada di Pulau Jawa.

Maka, dengan adanya sistem pelayanan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) serta Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang berada di dalam terminal, membuat kapasitas pelayanan angkutan penumpang menjadi melebihi kapasitasnya. Dalam wawancara dengan Bapak Revi Zulkarnaen (Kepala Terminal Bus Kalideres) dan Bapak R. Supono (Kepala Regu AKAP); menyatakan bahwa saat musim mudik, seperti Lebaran dan Nataru (Natal dan Tahun Baru) sehingga menjadikan terminal ini didapati lonjakan penumpang hingga 25% (Redaksi24, 2019), bahkan perlu penambahan ruang tunggu pada ruang *outdoor*.

Menurut Wartakota, dalam 7 (tujuh) hari arus mudik, 15.811 penumpang berangkat dari Terminal Bus Kalideres, yang puncaknya terjadi hari Rabu, tanggal 22 Desember 2019 yang berjumlah 3.488 penumpang, sementara pada Natal hari Rabu, 25 Desember 2019, berjumlah 2.344 penumpang. (Wartakota, 2019).



Gambar 1.12 Ruang Tunggu Tambahan pada Outdoor saat Mudik Nataru
Sumber: Dokumen Pribadi, 2020



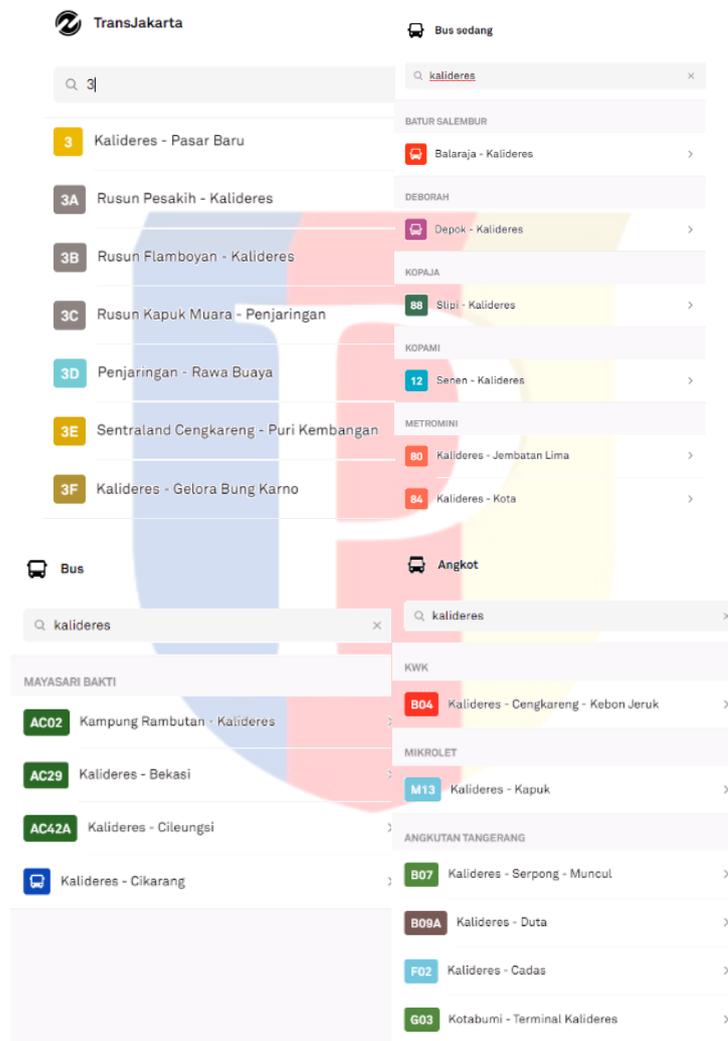
Gambar 1.13 Suasana Loker dan Ruang Tunggu saat Mudik Nataru (kiri),
saat hari terakhir Mudik Nataru (Selasa, 7 Januari 2020)(kanan)
Sumber: Wartakota, 2019 (kiri) Dokumen Pribadi, 2020 (kanan)

b. Mikro

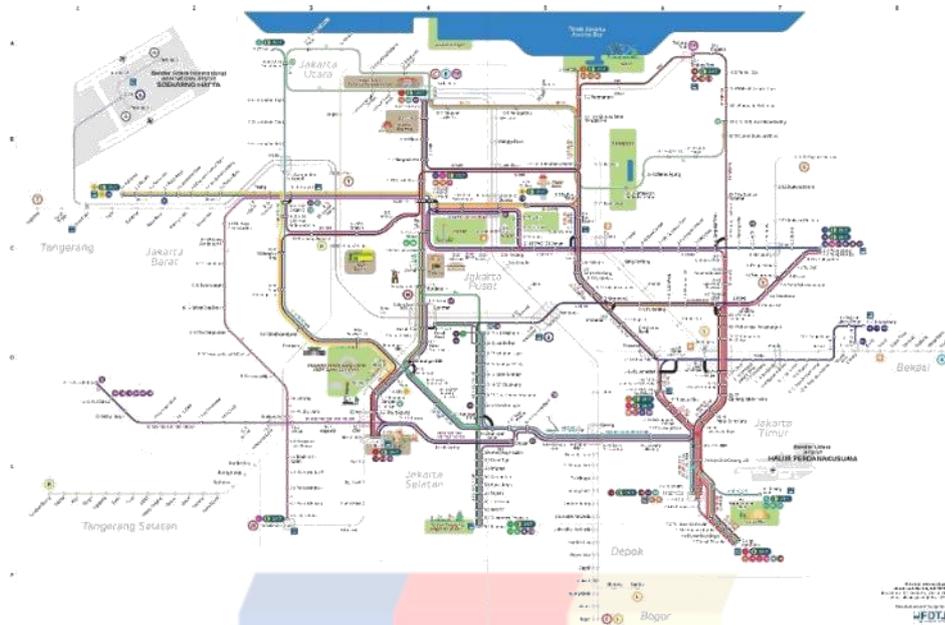


Gambar 1.14 Lokasi Seluruh Terminal Bus di DKI Jakarta
Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, 2020

Terminal Kalideres merupakan terminal salah satu terminal dalam kota strategis yang menghubungkan dalam kota Jakarta dengan kota Tangerang (lih. Gambar I.14). Kota Jakarta sekarang mulai bergeser dari sistem konvensional menjadi sistem integrasi (modern) dengan adanya TransJakarta (bus) sejak 2006 dan JakLingko (pengumpan) sejak 2018 (lih. Gambar I.15).



Gambar 1.15 Rute TransJakarta, Bus, Bus Sedang dan Angkot via Kalideres di DKI Jakarta
Sumber: Trafi,2020



Gambar 1.16 Rute BRT Integrasi TransJakarta
 Sumber: TransJakarta, 2020

2. Terminal Strategis

a. Sejarah

Tabel 1.1 Terminal di Provinsi DKI Jakarta

No	Nama Terminal	Jenis	Tipe	Lokasi	Dires mikan
1	Kampung Rambutan	Antar Kota	A	Jl. TB Simatupang	1992
2	Kampung Rambutan	Dalam Kota	A	Jl. TB Simatupang	1992
3	Kalideres	Antar Kota	A	Jl. Daan Mogot	1984
4	Kalideres	Dalam Kota	A	Jl. Daan Mogot	1984
5	Pulogadung	Dalam Kota	B	Jl. Raya Bekasi	1976
6	Lebak Bulus	Dalam Kota	B	Jl. Lebak Bulus	1990
7	Blok M	Dalam Kota	B	Jl. Hasanudin	1968
8	Grogol	Dalam Kota	B	Jl. Kyai Tapa	1970
9	Senen	Dalam Kota	B	Jl. Senen Raya	1974
10	Pinang Ranti	Dalam Kota	B	Jl. Pd. Gede Raya	1995
11	Tanjung Priuk	Antar Kota	A	Jl. Enggano	1969
12	Klender	Dalam Kota	B	Jl. Bunga Rampai	1981
13	Rawamangun	Dalam Kota	B	Jl. Perserikatan	1972
14	Manggarai	Dalam Kota	B	Jl. Minangkabau	1971
15	Pasar Minggu	Dalam Kota	B	Jl. Ps. Minggu	1988
16	Muara Angke	Dalam Kota	B	Jl. Pluit	1991
17	Cililitan	Dalam Kota	B	Jl. Letjen Sutoyo	1998
18	Ragunan	Dalam Kota	B	Jl. Margasatwa	1991
19	Kampung Melayu	Dalam Kota	B	Jl. Jatinegara Barat	1968

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, 2020

Menurut, data dari Terminal Bus Kalideres, ukurannya yang cukup besar membuatnya cukup terkenal di Kawasan ataupun lingkungannya. Terminal Kalideres sudah sejak tahun 1984, yang sudah mengalami pergantian pimpinan terminal hingga 12 kali, hingga 2019.

Tabel 1.2 Kepala Terminal di Terminal Kalideres sejak 1985

No.	Nama Kepala Terminal	Tahun
1	Nawawi Ali	1985 - 1988
2	M. Tahir	1988 - 1990
3	Revol Damanik	1990 - 1993
4	Djafar Sidik	1993 - 1996
5	Djumaka	1996 - 1998
6	Beny Simatupang	1998 - 2001
7	Darjiman	2001 - 2002
8	Johny Hutasoit	2002 - 2006
9	Akh. Rustham	2006 - 2009
10	Hengki Sitorus	2009 - 2013
11	Djoko Soekarno	2013 - 2015
12	Revi Zulkarnain	2015 - sekarang

Sumber: Terminal Bus Kalideres, 2019

Sejak berdiri di atas tanah yang ada namun belum ada peningkatan yang signifikan secara fasilitas, ataupun rancangan yang tepat dan efisien. Seperti peningkatan mayor hanya adanya pembangunan fitur pelayanan baru dalam AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi); yaitu TransJakarta, pada tahun 2006 (dulu Rest Area).

b. Pelayanan (AKAP dan AKDP)



Gambar 1.17 Lokasi Emplasemen AKAP di Terminal Bus Kalideres

Sumber: Terminal Bus Kalideres, 2019

Untuk AKAP, dirancang dengan sistem emplasemen sehingga beroperasi di atas tanah lapang, dan belum di atur secara sistem yang

lebih baik dan efisien, sehingga terjadi persilangan antara kebutuhan AKAP dan AKDP, bahkan hingga pergerakan manusia, kendaraan pribadi yang ingin menuju *Park & Ride* ataupun kendaraan yang ingin melakukan *drop-off* (penurunan) penumpang saja.



Gambar 1.18 View pada Emplasemen AKAP di Terminal Bus Kalideres
Sumber: Dokumen Pribadi, 2020

Terlebih lagi, Terminal Kalideres merupakan terminal yang cukup padat, yang mana puncaknya terjadi pada saat Mudik Lebaran dan Nataru (Natal dan Tahun Baru) yang kurang lebih hingga 25% (Redaksi24, 2019). Lalu menurut wawancara dengan Kepala AKAP, Terminal Kalideres, selalu dikembangkan lebih pengelola (manajemen) sendiri sesuai kebutuhan di lapangan secara langsung. Maka dari itu, konsep berkelanjutan kurang diimplementasikan dapat rancangan terminal ini dalam jangka panjang.



Gambar 1.19 Lokasi Halte TransJakarta Koridor 3
 Sumber: Terminal Bus Kalideres, 2019



Gambar 1.20 View Halte Keberangkatan TransJakarta Koridor 3
 Sumber: Terminal Bus Kalideres, 2019

Untuk bagian AKDP lainnya, semuanya hanya menggunakan emplasemen, seperti pelayanan bus kota dan angkot JakLingko (pengumpan) dengan rancangan darurat, sehingga disisi lain, tidak mempermudah pengguna dalam melakukan perpindahan moda, misalnya; masalah sirkulasi yang bersilangan dan cuaca hujan (tidak ada atap).



Gambar 1.21 Lokasi Halte JakLingko (angkutan pengumpan)
 Sumber: Terminal Bus Kalideres, 2019



Gambar 1.22 View Halte JakLingko (angkutan pengumpan) tanpa Atap
 Sumber: Dokumen Pribadi, 2020

3. Pengembangan Terminal



Gambar 1.23 Analisa Titik Rawan oleh Tim Terminal Bus Kalideres
 Sumber: Terminal Bus Kalideres, 2019

Menurut analisa yang dilakukan oleh Tim Terminal Bus Kalideres, dan penulis, angkot (angkutan kota/AK) dan mikrobus yang

melanggar dan tidak masuk ke dalam terminal. Mereka lebih memilih menaik-turunkan penumpang di luar jalan dan itu bukan tanpa sebab, penumpangnya juga lebih memilih seperti itu, sehingga menimbulkan penyempitan ruas jalan dari 3 (tiga) menjadi 2 (dua) bahkan 1 (satu) lajur. Itu semua disebabkan jarak masuk ke dalam fasilitas, terutama AKDP cukup jauh dan tidak mudah di akses, bagi pejalan kaki.



Gambar 1.24 Diagram Sirkulasi Kendaraan dalam Terminal Bus Kalideres
Sumber: Terminal Bus Kalideres, 2019



Gambar 1-25 View Sirkulasi Pejalan Kaki menuju dan atau dari Terminal (1)
Sumber: Dokumen Pribadi & Google Maps, 2020

Bahkan di dalam tapak, sirkulasinya pun tidak di rancangan dengan rancangan universal, yang mana mengakomodasi para lansia dan difabel, misalnya menggunakan bidang miring (*ramp*) ataupun jalur pemandu (*guiding block*).



Gambar 1.26 View Sirkulasi Kendaraan di dalam Terminal
Sumber: Google Maps, 2020

Selain itu, kemacetan dalam tapak juga sering terjadi, menurut wawancara dengan Kepala AKAP dan Staf TU, kemacetan dalam tapak (terminal) terjadi karena percampuran segala jenis moda dan kendaraan pribadi yang memiliki kepentingan yang berbeda-beda, sehingga menimbulkan penumpukan secara sirkulasi dalam tapak. Hal tersebut dinyatakan oleh Pengelola Terminal Bus Kalideres yang sudah membuat jalur rekayasa sementara untuk mengurai penumpukan dalam tapak.



Gambar 1.27 Jalur Rekayasa Sementara di Jalur Keberangkatan (kiri),
Kanal Berita: Satu Harapan Dishub DKI Berlakukan Sanksi Tegas Angkutan Melanggar (kanan)
Sumber: Terminal Bus Kalideres, 2019 (kiri), Satu Harapan, 2015 (kanan)

Menurut kanal berita Satu Harapan, angkutan berhenti tidak pada halte melainkan berhenti termasuk “mangkal/mengetem” disembarang titik jalan (lih. Gambar 1.27), hal ini terjadi karena umumnya penumpang malas naik angkutan umum lewat terminal, sehingga awak bus pun mau tidak mau dan terpaksa mengikuti situasi di lapangan, yang mengakibatkan budaya/perilaku masyarakat pengguna dan awak

angkutan umum menjadi buruk, yang akhirnya berimbas pada penumpukan kendaraan pada titik jalan tertentu dilaur terminal (Satu Harapan, 2015).

Hal itu disebabkan oleh karena tidak adanya jalur ataupun sirkulasi yang efisien dan ringkas, membuat cukup banyak angkutan yang melakukan pelanggaran demi mengejar target sewa harian (setoran), yang mana berimbas kemacetan pada jalan utama, Jl. Daan Mogot.



*Gambar 1.28 Titik Macet Tipikal di Jl. Daan Mogot
Sumber: Google Maps, 2020*



*Gambar 1.29 Angkot yang mengetem
Sumber: Pasang Mata, 2015*

Berikut adalah gambar yang diambil oleh salah satu pengendara yang di unggah ke situs web Pasang Mata, dari sana dapat kita lihat

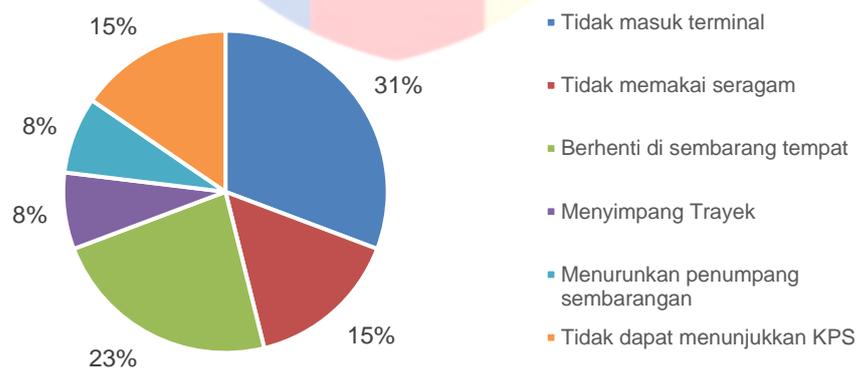
angkot mengambil 2 lajur dari total 3 lajur yang ada, sehingga menimbulkan kemacetan pada Jl. Daan Mogot (lih. Gambar I.28).



Gambar 1.30 Penindakan Angkot yang Mengetem oleh Dishub
Sumber: Sudinhub Jakarta Barat, 2018

Tindakan tegas juga telah di tegakan, sehingga para pelanggan mendapatkan efek jera, yang harapannya dapat membuat wilayah Terminal Bus Kalideres menjadi lebih tertib dalam lalu lintas. Walaupun demikian, ternyata tindakan tegas juga belum memberikan efek jera yang signifikan, karena mereka tetap melanggar saat tak ada petugas, buktinya dalam pencatatan 15 November hingga 13 Desember 2019 (kurang lebih 1 bulan), pelanggaran yang terciduk dan tercatat hingga 12 kasus penindakan. (catatan: belum termasuk yang tidak tercatat, misalnya hanya ditegur dan pengimbauan).

Tabel 1.3 Penertiban Hasil Operasi pada Bulan November 2019



Sumber: Terminal Bus Kalideres, 2020

4. Integrasi Intermoda

Secara fitur, Terminal Bus Kalideres sudah memiliki integrasi yang cukup beragam, mulai dari AKAP, AKDP, AK, juga memiliki

sistem *Park & Ride* dan tempat angkut Ojek Daring/*Online* “ojol”. Namun secara operasional dan sistem perpindahan belum di rancang dengan baik, sehingga terdapat “disintegrasi perpindahan” antar moda, sehingga membutuhkan perjalanan yang bersilangan dengan moda lain, misalnya: kendaraan yang melintas. Area *Park & Ride* juga tidak terhubung langsung dengan fitur AKAP, AKDP, AK (termasuk TransJakarta) sehingga setiap penumpang harus berjalan di emplasemen. Maka dari itu, terminal ini belum dapat terintegrasi secara operasional dalam rancangannya pada tapak secara fungsi antar moda, sehingga menyulitkan para pengguna (masyarakat) dalam perpindahan moda.



*Gambar 1.31 Disintegrasi Fungsi antara Park & Ride dan Fitur Transportasi
Sumber: Dokumen Pribadi, 2020*



*Gambar 1.32 Disintegrasi Fungsi antar AKAP, AKDP, AK (termasuk TransJakarta)
Sumber: Dokumen Pribadi, 2020*



*Gambar 1.33 Titik Terminal dan Stasiun dengan radius 500 meter
Sumber: Google Maps & Analisa Pribadi, 2020*

5. Kriminalitas

Aksi Premanisme (misalnya: pemalakan dan pencopetan) dan calo kerap terjadi di dalam dan luar kawasan Terminal Bus Kalideres, sehingga kenyamanan dan rasa aman pengguna sangat rendah, dan tidak menumbuhkan rasa “ingin naik transportasi publik” pada khalayak. Hal itu, timbul karena mudahnya akses bagi orang yang tidak berkepentingan untuk hilir-mudik “keluar-masuk” dan pada terminal. Ditambah lagi ruang tunggu dan loket dan kios berada dititik yang dekat, ramai dan terkesan padat, sehingga menambah kemungkinan tindak kriminal misalnya, pencopetan. Maka dari itu, munculnya jasa calo juga disebabkan karena adanya sistem yang terkesan tidak taktis dan rumit pada fungsi terminal. Namun menurut wawancara kepada Kepala Regu AKAP, kriminalitas mulai menurun hingga sekarang (awal Januari 2020).

Jalanan Mendadak Macet, 30 Preman di Terminal Kalideres Gak Berkutik, Sebongkah Batu Ikut Diamankan



Gambar 1.34 Penangkapan 30 Preman di lingkungan Terminal Bus Kalideres
Sumber: Gridmotorid, 2019

Di atas ini adalah sebuah kanal berita yang membahas tindak Premanisme yang tercatat media, misalnya terdapat 30 preman per bulan November 2019, hingga “pak ogah” orang yang mengatur jalan secara tidak resmi dan mengharapkan uang pada tiap pengemudi (lih. Gambar 1.34) (GridMotor.id, 2019), hal tersebut “rasa ingin naik transportasi” menjadi turun karena adanya “rasa tidak aman”.

6. Fasilitas yang Kurang Memadai

Dilansir dari *Tribunnews*, pada saat musim mudik Nataru (Natal dan Tahun Baru) lonjakan penumpang terjadi pada terminal, sehingga membuat para penumpang menumpuk di area depan loket tiket, hingga keluar batas menuju lajur bus AKAP itu sendiri (Tribun Jakarta, 2019).



Gambar 1.35 Suasana saat Penumpang melebihi kapasitas Ruang Tunggu
 Sumber: Inilah.com, 2018

Pada gambar di atas (lih. Gambar 1.35), ruang tunggu tidak dapat menampung para penumpang saat ingin melakukan mudik lebaran pada tahun 2018, sehingga menyebabkan ketidaknyamanan bagi para penumpang harus menunggu waktu keberangkatan di luar ruang dan panas.



Gambar 1.36 Ruang Loker Tiket dan Ruang Tunggu yang berjauhan dengan Fasilitas Park & Ride
 Sumber Google Maps, 2019 & Dokumen Pribadi, 2020

Pada gambar di atas (Gambar I.36), adanya peletakan motor yang terparkir bukan pada tempatnya, yang seharusnya diparkirkan di *Park & Ride*, hal ini disebabkan karena lokasinya yang cukup jauh membuat kecenderungan pelanggaran parkir sementara terjadi.



*Gambar 1.37 Suasana Loker Tiket dan Ruang Tunggu yang Padat dan Panas
Sumber: Dokumen Pribadi, 2020*

Pada ruang loket tiket dan ruang tunggu juga terletak sangat dekat dan kapasitasnya juga sudah melebihi batas walaupun ruang tunggu tambahan sudah di sediakan (yang jaraknya agak jauh), sehingga menyebabkan penumpang, sehingga mereka menunggu hingga duduk di lantai, bahkan hingga di luar ruangan. Kenyamanannya juga kurang, karena tidak ada fitur pendingin ruangan karena hanya mengandalkan udara alami



*Gambar 1.38 Ruang Tunggu Tambahan
Sumber: Dokumen Pribadi, 2020*

Pada fasilitas AKDP, JakLingko terletak pada lahan terbuka sehingga punya permasalahan iklim (misalnya: hujan dan panas terik siang hari) sehingga menyulitkan para pengguna. TransJakarta

memiliki ruang yang cukup standar dan cenderung sempit (kurang luas) sehingga pada pagi hari selalu dibanjir penumpang yang menumpuk hingga keluar gerbang “*tap-in & out*” dan juga pada area kedatangan; *railing* pada halte juga rusak parah yang berimbas pada penumpang yang melanggar (melompat ke bawah langsung). Hubungan antara JakLingko dan TransJakarta memang sudah terintegrasi secara sistem, namun secara operasional masih ada ketidaksinambungan yang mengakibatkan kesulitan akses bagi para pengguna transportasi publik.



Gambar 1.39 Lokasi JakLingko yang jauh dari halte TransJakarta
Sumber: Dokumen Pribadi, 2020



Gambar 1.40 Keadaan Halte Keberangkatan TransJakarta pada pagi hari (hari kerja)
Sumber: Dokumen Pribadi, 2019



Gambar 1.41 Halte Kedatangan TransJakarta dengan Kerusakan pada Railing
Sumber: Dokumen Pribadi, 2019

Maka dari itu perlu solusi Terminal Terpadu dengan pendekatan berkelanjutan (*sustainable*) sangat di perlukan di diterapkan pada lokasi tapak ini karena dengan adanya sistem terpadu pada terminal dalam peningkatan aspek sosial, ekonomi yang dapat berdampak hingga ke lingkungan sekitarnya ditambah lagi dengan konsep berkelanjutan (*sustainable*) yang menambah nilai pada tapak sehingga lebih merespons aspek sosial, ekonomi dan lingkungan dengan tingkatan yang lebih lanjut di mana pendekatan berkelanjutan (*sustainable*) masih sangat kurang di terapkan pada sebagian besar bangunan di Jakarta.

1.2. Perumusan Masalah

1. Bagaimana kondisi eksisting Terminal Bus Kalideres, apakah sudah memenuhi standar Terminal Terpadu?
2. Bagaimana desain Terminal Terpadu Bus Kalideres dengan konsep arsitektur berkelanjutan/*sustainable architecture*?

1.3. Maksud dan Tujuan Penelitian

1. Mengetahui kondisi eksisting dan penerapan sistem terminal terpadu pada Terminal Bus Kalideres.
2. Membuat desain Terminal Terpadu Bus Kalideres dengan konsep arsitektur berkelanjutan/*sustainable architecture*.

1.4. Metode Penelitian

Peneliti menggunakan metode kualitatif dan kuantitatif dalam riset penelitiannya. Maka dari itu, dengan menggunakan metode ini, penulis dapat melihat dan mengukur fenomena yang terjadi secara menyeluruh/holistik, seperti manusia, hubungan dengan kota, fungsi sekitar dan lanskap – dengan tahapan sebagai berikut:

1. Kualitatif
 - Observasi/Studi Lapangan
 - Wawancara Narasumber
 - Preseden Tipologi

- Kajian Teori
2. Kuantitatif
- Penilaian Arsitektur Berkelanjutan

1.5. Manfaat Penelitian

Dengan adanya redesain Terminal Terpadu Bus Kalideres memberikan manfaat dari penelitian ini, yaitu;

1.5.1. Bagi Penulis

Mengetahui segala fungsi, aturan, dan lain hal yang terkait dalam aspek dan kriteria sebuah terminal bus terpadu sehingga sebuah terminal bus dapat beroperasi secara baik dan efisien. Kemudian, menyelesaikan masalah pada terminal eksisting dengan strategi, konsep dan ide yang kontekstual.

1.5.2. Bagi Pemerintah

Memberi masukan visi perihal; terminal terpadu bus, melalui strategi redesain pada Terminal Terpadu Bus Kalideres sehingga dapat menjadi visi awal meningkatkan mutu terminal bus di Jakarta juga di seluruh Indonesia.

1.5.3. Bagi Pembaca

Memberi pengetahuan dan pola pikir tentang pentingnya perancangan terminal terpadu bus yang terintegrasi dengan bermacam moda, dan pentingnya pengaturan sirkulasi dan zonasi pada sebuah terminal bus.

1.6. Batasan Masalah

Penelitian dilakukan di tapak eksisting Terminal Bus Kalideres, Jakarta. Kemudian, penelitian dilakukan guna mengetahui masalah inti dan penting dan esensial dari Terminal Bus Kalideres dan mencoba untuk menyelesaikan dengan pendekatan arsitektur yang berkelanjutan (*sustainable architecture*) beraskan ekonomi, sosial dan lingkungan sehingga akhirnya dapat menjadi acuan dasar ataupun metode baru dalam mengubah wajah kota, dalam

meningkatkan penggunaan transportasi publik terintegrasi berbasis bus dan dalam perekonomian lingkungan di berdayakan.

Lokasi : Terminal Bus Kalideres

Alamat : Jl. Daan Mogot, RT.4/RW.1, Kalideres, Kec. Kalideres,
Kota Jakarta Barat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 11840

1.7. Nilai Kebaruan

Dengan injeksi konsep sistem terminal terpadu bus dan arsitektur berkelanjutan (*sustainable architecture*), maka tipologi dasar dari terminal biasa (*mainstream*) akan secara dinamis meningkat, secara ekonomi, sosial dan budaya kota.

1.8. Sistematika Penelitian

BAB 1 – PENDAHULUAN ; Membahas latar belakang, masalah, tujuan manfaat penelitian hingga ruang lingkup dan metode penelitian terkait.

BAB 2 - TINJAUAN PUSTAKA ; Mengkaji teori arsitektur (juga meliputi standarisasi tipologi) dan non-arsitektur terkait masalah penelitian terkait.

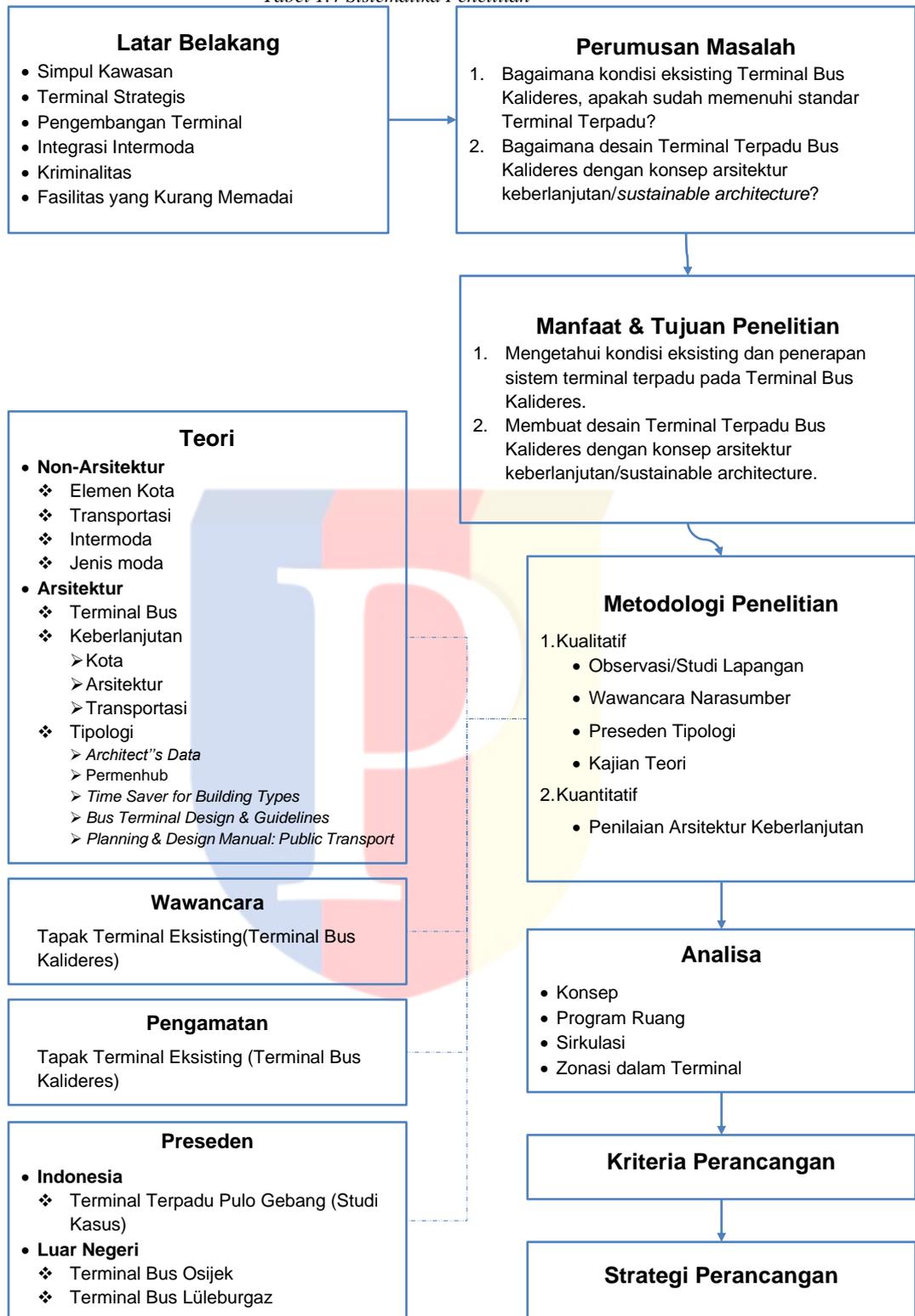
BAB 3 - METODE PENELITIAN ; Mengkaji tentang metodologi penelitian lewat kualitatif dan studi kasus untuk menyelesaikan masalah penelitian terkait

BAB 4 – ANALISA ; Membahas preseden fungsi terkait dan kriteria perancangan yang terkait masalah penelitian.

BAB 5 - SIMULASI PERANCANGAN ; Membahas konsep perancangan, solusi dan detail perancangan arsitektur.

BAB 6 – KESIMPULAN ; Memuat kesimpulan dari penelitian.

Tabel 1.4 Sistematika Penelitian



Sumber: Dokumen Pribadi,2019