

BAB I

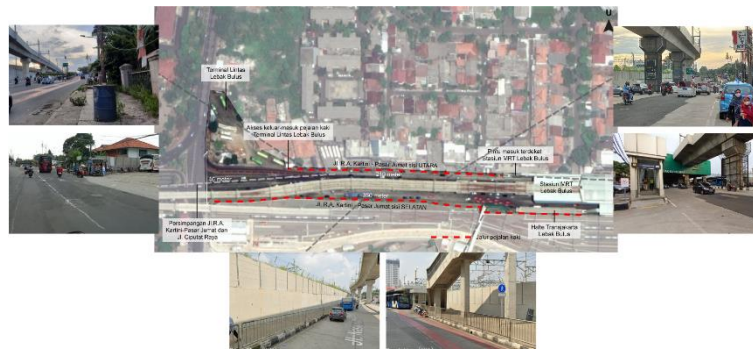
PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Terminal merupakan salah satu elemen kota yang terpenting karena perannya untuk mendukung kegiatan transportasi orang ataupun barang. Dalam segi transportasi orang (penumpang), terminal menjadi pusat jaringan transportasi umum yang mana memuat beberapa jenis moda transportasi dengan berbagai trayek destinasi sehingga menciptakan kemudahan bagi penggunaannya untuk berpindah. Setiap kota di suatu negara pasti memiliki terminal untuk mendukung mobilitas atau perpindahan masyarakatnya, karena hal tersebut juga akan mendukung produktivitas dan perekonomian kota itu sendiri. Sebagai salah satu kota administrasi di dalam ibu kota Negara, Kota Jakarta Selatan memiliki terminal-terminal penumpang yang telah menunjang mobilitas masyarakatnya sejak puluhan tahun yang lalu. Salah satu terminal penumpang yang selalu ramai dan menjadi andalan masyarakat adalah Terminal Lebak Bulus. Terminal ini terletak di dekat perbatasan antarkota, yakni Jakarta Selatan dengan Tangerang Selatan.

Terminal Lebak Bulus terletak di Jl R.A Kartini, Jakarta Selatan dan pertama kali diresmikan serta diselenggarakan langsung oleh Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta pada tahun 1990. Terminal ini melayani mobilitas bus AKAP (Antarkota Antarprovinsi), angkutan kota berupa mikrolet (KWK, BUN, KAB), Transjakarta, DAMRI (dari dan ke Bandara Soekarno-Hatta), Mayasari Bakti, serta saat itu masih ada bus sedang dalam kota seperti Koantas Bima, Metromini, dan Kopaja. Sayangnya pada awal tahun 2014, terminal tersebut ditutup dan dibongkar untuk pembangunan Depo MRT Jakarta (Lebak Bulus). Menurut Kepala Terminal (Hernanto Setiawan) beserta Kepala Regu II Terminal Lintas Lebak Bulus (Hilmansyah), saat itu Pemerintah berniat untuk memindahkan beberapa trayek bus AKAP (Antarkota Antarprovinsi) ke terminal-terminal besar lainnya di Jakarta, seperti Terminal Kampung Rambutan, Terminal Kalideres, dan Terminal

Pondok Cabe. Akibatnya, tentu saja timbul berbagai bentrok dan masalah saat ditutupnya terminal tersebut. Terjadi demo penolakan yang dilakukan oleh penyedia jasa otobus dan pengelola terminal hingga masalah jangka panjang seperti deretan mikrolet dan bus DAMRI yang parkir di sepanjang pinggir jalan Depo MRT Lebak Bulus karena tidak memiliki tempat khusus untuk menaiki-turunkan penumpang (Lova, 2019). Setahun setelah peristiwa itu, terdapat suatu terminal kecil di sudut persimpangan jalan Jl. R.A. Kartini-Pasar Jumat dan Jl. Ciputat Raya yang mana dikonfirmasi sebagai pengganti sementara Terminal Lebak Bulus. Terminal tersebut sering kali disebut dengan nama Terminal Lintas Lebak Bulus.



Gambar 1. Kawasan Terminal Lintas Lebak Bulus

Sumber: Dokumentasi peneliti (2021)

Kepala Terminal (Hernanto Setiawan) beserta Kepala Regu II Terminal Lintas Lebak Bulus (Hilmansyah) menyatakan bahwa terminal lintas merupakan hasil perundingan bersama antara pengelola internal terminal, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, dan PT MRT Jakarta sebagai solusi sementara. Terminal yang benar-benar resmi belum dibangun hingga saat ini, padahal pihak Pemprov DKI Jakarta beberapa kali telah memberikan sinyal dan wacana mengenai perwujudan hal tersebut. Perencanaan kawasan Lebak Bulus sebagai kawasan TOD telah dipaparkan pada akun Twitter tatakota, namun setelah ditelaah tidak ada fakta mengenai terminal baru yang akan dibangun pada kawasan TOD Lebak Bulus. Lahan yang digunakan untuk Terminal Lintas merupakan lahan milik Direktorat Jenderal Bina Marga yang mana dibebaskan pada tahun 2014. Lahan juga merupakan zona hijau dan jalan kolektor berdasarkan Info Peta Rencana Kota pada situs Jakarta Satu. Hal ini

mengkhawatirkan karena ketika rencana kota terealisasi, maka akan terjadi pengrusakan kembali akan terminal tersebut.



Gambar 2. Masterplan Kawasan TOD Lebak Bulus Mendatang

Sumber: DCKTRP Provinsi DKI Jakarta (2021)

Terminal Lintas ini tidak terlihat seperti terminal pada umumnya, melainkan hanya seperti tempat parkir bus. Sebenarnya, Terminal Lintas dilengkapi dengan beberapa fasilitas untuk penumpang bus yang akan melakukan keberangkatan, namun sayang hanya dengan kualitas yang sekadarnya. Loket penjualan tiket yang dibangun menggunakan atap seng serta dinding berlapis seng memperlihatkan bahwa terminal ini kurang baik dalam segi penampilan. Ruang tunggu bagi penumpang pun tidak senyaman Terminal Lebak Bulus yang dahulu pernah ada, yaitu ditempatkan di halaman warung-warung yang hanya beralaskan tanah dan beratap seng, serta dilengkapi oleh kursi kayu panjang dan kursi plastik. Untuk fasilitas servis atau sanitasi, tersedia toilet-toilet portabel pada terminal ini sedangkan untuk kepentingan administrasi dan pengelolaan, disediakan kantor pengelola menggunakan kontainer.



Gambar 3. Terminal Lintas Lebak Bulus

Sumber: Dokumentasi peneliti (2021)

Peristiwa relokasi turut menyebabkan Terminal Lintas Lebak Bulus terletak agak jauh dan terpisah dari stasiun/halte moda transportasi lainnya (stasiun MRT dan halte Transjakarta Lebak Bulus). Untuk pindah moda transportasi dari terminal, pengguna butuh untuk berjalan kaki sejauh 200-400 meter melalui jalur pejalan kaki yang kurang memadai karena masih bercampur dengan jalur kendaraan bermotor tanpa pembatas atau pembeda material apapun. Penyeberangan berupa *zebra-crossing* tidak terlihat di sepanjang Jl. R.A. Kartini-Pasar Jumat sehingga pengguna tetap harus menyusuri pinggir jalan raya untuk menyeberangi jalan melalui Stasiun MRT Lebak Bulus. Tingkat kegemaran masyarakat Indonesia akan berjalan kaki diketahui masih sangat rendah sebagaimana hasil studi yang dikemukakan peneliti Stanford University pada 2017 lalu, yakni rata-rata masyarakat Indonesia hanya berjalan 3513 langkah perhari sehingga berada di bawah rata-rata global 5000 langkah perhari. Maka dari itu, kondisi fasilitas dan infrastruktur pejalan kaki yang tidak layak semakin menurunkan minat dan motivasi masyarakat untuk berjalan kaki dan menggunakan transportasi umum. Seorang sosiolog Grendi Hendrastomo menyetujui hal ini dengan pernyataannya bahwa keamanan dan kenyamanan pejalan kaki memang belum bisa didapatkan di Indonesia (Hasan, 2017).

Lebak Bulus sendiri merupakan salah satu kawasan yang diusung untuk menjadi kawasan TOD (*Transit Oriented Development*) sehingga berjalan kaki menjadi hal yang wajib ditingkatkan pada kawasan ini. Berjalan kaki

merupakan prinsip pertama dan terutama dari konsep TOD karena menjadi moda transportasi manusia yang paling mudah, terjangkau, alami, sehat, efisien, dan inklusif untuk mencapai suatu titik tuju, serta menjadi dasar dari kegiatan mobilisasi yang seimbang dan berkelanjutan di dalam suatu sistem perkotaan (ITDP, 2017). Maka dari itu, penting bagi setiap kawasan TOD untuk memperhatikan penerapan unsur *walkability* lebih dahulu dibandingkan unsur lainnya karena prinsip berjalan kaki akan tercapai dengan baik apabila diwadahi oleh lingkungan yang layak, termasuk fasilitas dan infrastruktur khusus pejalan kaki. Ketika prinsip berjalan kaki telah tercapai dengan baik, prinsip TOD lainnya seperti perpindahan moda transportasi umum (prinsip transit) akan otomatis terdukung sehingga berpartisipasi dalam menciptakan jaringan kota yang lebih baik.

Sebuah terminal di kawasan Lebak Bulus sebenarnya masih sangat dibutuhkan oleh masyarakat khususnya pengguna transportasi umum sebagaimana telah dipertegas oleh Kepala Regu II Terminal Lintas Lebak Bulus, Hilmansyah. Dilansir juga dari Kompas.com, jumlah penumpang bus yang tercatat berangkat dari Terminal Lintas Lebak Bulus pada beberapa hari di bulan Maret 2020 lalu adalah sebanyak 250-500 orang perharinya. Selain itu, terjadi ledakan penumpang saat menjelang mudik pada awal Mei 2021 yaitu terhitung sekitar hampir 2000 orang pada periode tersebut (Wiguna, 2021). Di luar kebutuhan pengguna, terminal juga dibutuhkan untuk menjadi wadah bagi oleh transportasi umum lainnya seperti mikrolet (JakLingko, KWK, BUN, KAB) dan bus DAMRI untuk parkir dan menaik-turunkan penumpang sehingga tidak menimbulkan penumpukan dan kesemrawutan di pinggir jalan, tepatnya pinggir Depo MRT Lebak Bulus.

Berdasarkan pemaparan pada paragraf-paragraf sebelumnya, peneliti berniat melakukan penggalan kriteria-kriteria untuk menciptakan perancangan Terminal Lintas Lebak Bulus yang lebih layak bagi penggunanya dan dapat mewadahi kegiatan mobilitas kota dengan lebih baik. Selain itu, perlu dilakukan penelitian dan pengukuran mengenai *walkability* pada kawasan Terminal Lintas Lebak Bulus agar dapat diketahui seberapa

layak/ramahnya kawasan tersebut dalam mewadahi pejalan kaki serta rekomendasi terkait pengembangan *walkability*. Pada akhirnya, perancangan Terminal Lintas Lebak Bulus yang lebih layak dapat merespons *walkability* sehingga memudahkan pengguna transportasi umum dalam berpindah moda sekaligus berpartisipasi dalam mengoptimalkan kawasan Lebak Bulus sebagai kawasan TOD.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan fenomena dan isu yang telah diuraikan pada latar belakang, maka masalah-masalah yang akan dibahas dalam penelitian adalah:

1. Area Terminal Lintas Lebak Bulus masih dalam kondisi yang seadanya (masih mengutamakan segi fungsi dan belum mengoptimalkan kenyamanan) serta menempati zona lahan yang tidak sesuai dengan Info Peta Rencana Kota.
2. Mikrolet (JakLingko, KWK, BUN, KAB) dan bus DAMRI tidak memiliki tempat resmi untuk menunggu dan menaik-turunkan penumpang sehingga menimbulkan kesemrawutan di pinggir jalan/Depo MRT Lebak Bulus.
3. Terminal Lintas Lebak Bulus terletak 200-400 meter dari stasiun moda transportasi lainnya (stasiun MRT dan halte Transjakarta Lebak Bulus) tanpa dihubungkan jalur pejalan kaki yang memadai.

1.3. Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka masalah dan pertanyaan penelitian yang dapat dirumuskan oleh peneliti adalah:

1. Seberapa layak/ramahnya kawasan Terminal Lintas Lebak Bulus dalam mewadahi pejalan kaki?
2. Bagaimana kriteria-kriteria Terminal Lintas Lebak Bulus yang layak untuk pengguna serta dapat mengatasi kesemrawutan mikrolet dan bus DAMRI?

1.4. Permasalahan Perancangan

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka permasalahan perancangan yang dapat dirumuskan oleh peneliti adalah:

1. Bagaimana perancangan Terminal Lintas Lebak Bulus yang layak untuk pengguna dan menerapkan *walkability* yang baik antar stasiun moda transportasi?

1.5. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian yang ingin dicapai oleh peneliti adalah untuk:

1. Mengetahui tingkat kelayakan/keramahan kawasan Terminal Lintas Lebak Bulus dalam mewadahi pejalan kaki.
2. Mengetahui kriteria-kriteria Terminal Lintas Lebak Bulus yang layak untuk pengguna serta dapat mengatasi kesemrawutan mikrolet dan bus DAMRI.
3. Merancang Terminal Lintas Lebak Bulus yang layak untuk pengguna dan menerapkan *walkability* yang baik antar stasiun moda transportasi.

1.6. Manfaat Penelitian

Berdasarkan latar belakang, rumusan masalah, dan tujuan penelitian yang telah ditentukan, adapun manfaat penelitian ini antara lain:

1. Pemerintah
Melalui penelitian ini, pemerintah khususnya Dinas Perhubungan diharapkan dapat mempertimbangkan kriteria perancangan prasarana-prasarana transportasi umum selanjutnya dengan sebaik-baiknya.
2. Pengguna transportasi umum
Melalui penelitian ini, pengguna transportasi umum diharapkan dapat lebih terdorong untuk senantiasa memanfaatkan transportasi umum dan berjalan kaki sebagai bentuk apresiasi dan memajukan kualitas mobilitas masyarakat.
3. Pengembang ilmu arsitektur
Melalui penelitian ini, pengembang ilmu arsitektur diharapkan mendapatkan inspirasi dan ide-ide terbaru terkait perancangan terminal yang terintegrasi dengan transportasi umum lain serta mengembangkan *walkability* lebih baik lagi.

1.7. Metodologi

Metodologi secara garis besar yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif namun terdapat sedikit kombinasi dari metodologi kuantitatif. Metodologi kualitatif digunakan karena peneliti menyatukan dan menganalisis segala temuan penelitian dengan interpretasi pribadi sedangkan metodologi kuantitatif berperan dalam salah satu proses pengambilan data yakni dengan instrumen kuesioner. Metode penelitian arsitektur yang digunakan adalah metode kualitatif khususnya dengan pendekatan fenomenologi di mana peneliti mengamati fenomena-fenomena yang terjadi pada objek penelitian, kondisi alami objek, serta menggali dan memahami sudut pandang pengguna terkait fenomena dan objek penelitian. Peneliti melakukan observasi/pengamatan akan kondisi fisik terkini Terminal Lintas Lebak Bulus, hal-hal yang terjadi pada keseharian Terminal Lintas dan sekitarnya, serta kondisi *walkability* dari kawasan terkait. Selain itu, wawancara peneliti lakukan untuk mengetahui fakta-fakta dari pihak pengelola terkait permasalahan, kekurangan, dan kebutuhan Terminal Lintas Lebak Bulus. Adapun penyebaran kuesioner turut dilakukan untuk menggali sudut pandang dan rekomendasi pengguna. Data yang didapatkan melalui instrumen penelitian tersebut kemudian dianalisis lebih lanjut hingga menghasilkan kriteria perancangan. Kriteria perancangan digunakan untuk melakukan simulasi perancangan Terminal Lintas Lebak Bulus yang layak untuk pengguna dan menerapkan *walkability* yang baik antar stasiun moda transportasi.

1.8. Ruang Lingkup dan Batasan

Penelitian ini berada pada lingkup:

1. Perancangan Terminal Lintas Lebak Bulus yang lebih layak untuk mewadahi aktivitas mobilitas perkotaan serta penggunanya.
2. Kawasan Terminal Lintas Lebak Bulus, yakni jalur pejalan kaki pada ruas jalan dari terminal lintas menuju ke Stasiun MRT Lebak Bulus serta Halte Transjakarta Lebak Bulus, dan sebaliknya (Jl. R.A. Kartini – Pasar Jumat

sisi utara dan selatan) (lih. garis merah pada Gambar 4)



Gambar 4. Ruang Lingkup Kawasan Terminal Lintas Lebak Bulus

Sumber: Dokumentasi peneliti (2021)

1.9. Nilai Kebaruan

Penelitian ini mengandung nilai kebaruan dalam hal pengembangan jenis terminal penumpang yaitu Terminal Lintas yang mana sebelumnya belum pernah ada di Indonesia secara resmi. Tipologi/jenis terminal ini dikembangkan karena keterbatasan lahan dan mencoba melanjutkan apa yang saat ini sudah ada di Lebak Bulus dengan versi yang lebih baik. Selain itu, Terminal Lintas turut dirancang dengan merespons parameter-parameter *walkability* agar pengguna mendapat kemudahan dan kenyamanan untuk berpindah moda transportasi yaitu terhadap Stasiun MRT dan Halte Transjakarta.

1.10. Sistematika Penulisan

BAB I. PENDAHULUAN

Dalam penelitian ini, peneliti membahas tentang permasalahan Terminal Lintas Lebak Bulus yang kondisi fisiknya masih seadanya/belum layak untuk mewadahi penggunanya, serta jalur pejalan kaki dari/ke Halte Transjakarta dan Stasiun MRT Lebak Bulus yang masih bercampur dengan jalur kendaraan sehingga sekilas mengurangi kualitas *walkability* kawasan tersebut. Maka dari itu, tujuan penelitian adalah untuk mengetahui tingkat kelayakan/keramahan kawasan Terminal Lintas Lebak Bulus dalam mewadahi

pejalan kaki hingga merancang Terminal Lintas Lebak Bulus yang layak untuk pengguna dan menerapkan *walkability* yang baik.

BAB II. TINJAUAN PUSTAKA

Peneliti melakukan tinjauan terhadap teori-teori yang berkaitan dengan penyelesaian masalah pada penelitian seperti mengenai transportasi umum, terminal penumpang bus, integrasi antarmoda, *walkability*, serta TOD (*Transit Oriented Development*) untuk mendukung penggalan kriteria Terminal Lintas yang layak.

BAB III. METODOLOGI PENELITIAN DAN PERANCANGAN

Metodologi yang digunakan dalam penelitian ini kombinasi antara metodologi kualitatif dan kuantitatif. Metode penelitian arsitektur yang digunakan adalah metode kualitatif khususnya dengan pendekatan fenomenologi. Peneliti melakukan observasi/pengamatan, wawancara, serta penyebaran kuesioner untuk menunjang penelitian ini. Data yang didapatkan melalui instrumen penelitian tersebut kemudian dianalisis lebih lanjut hingga menghasilkan kriteria perancangan.

BAB IV. ANALISIS

Seluruh proses dari BAB I hingga BAB III akan menghasilkan kriteria perancangan yang menjadi acuan atau pedoman ketika perancangan terminal tersebut akan disimulasikan pada BAB selanjutnya. Sebelum dihasilkan kriteria, dilakukan analisis dan sintesis dari data-data yang telah terkumpul yaitu terdiri atas analisis observasi tapak dasar, analisis hasil wawancara, preseden, *walkability*, hingga keterkaitan antara teori dengan hasil-hasil analisis tersebut. Kriteria perancangan terdiri atas tiga bagian yakni terkait pengguna, terkait tapak, dan terkait bangunan.

BAB V. SIMULASI PERANCANGAN

Kriteria perancangan yang telah dihasilkan pada BAB IV diolah menjadi strategi perancangan yang akan diterapkan pada simulasi perancangan.

Strategi dapat berupa konsep-konsep mengenai desain tapak, program ruang, konsep dan filosofi perancangan itu sendiri, serta teknologi dan utilitas bangunan. Simulasi perancangan yang dihasilkan berupa gambar-gambar kerja hingga panel konsep dan ide.

BAB VI. KESIMPULAN

BAB VI memuat kesimpulan hasil penelitian yang menjawab tujuan penelitian dan perancangan serta usulan penelitian lanjutan/pengembangan. Selain itu juga terdapat saran dan masukan dari dosen pembimbing, dosen penguji, serta narasumber.



1.11. Skema Berpikir

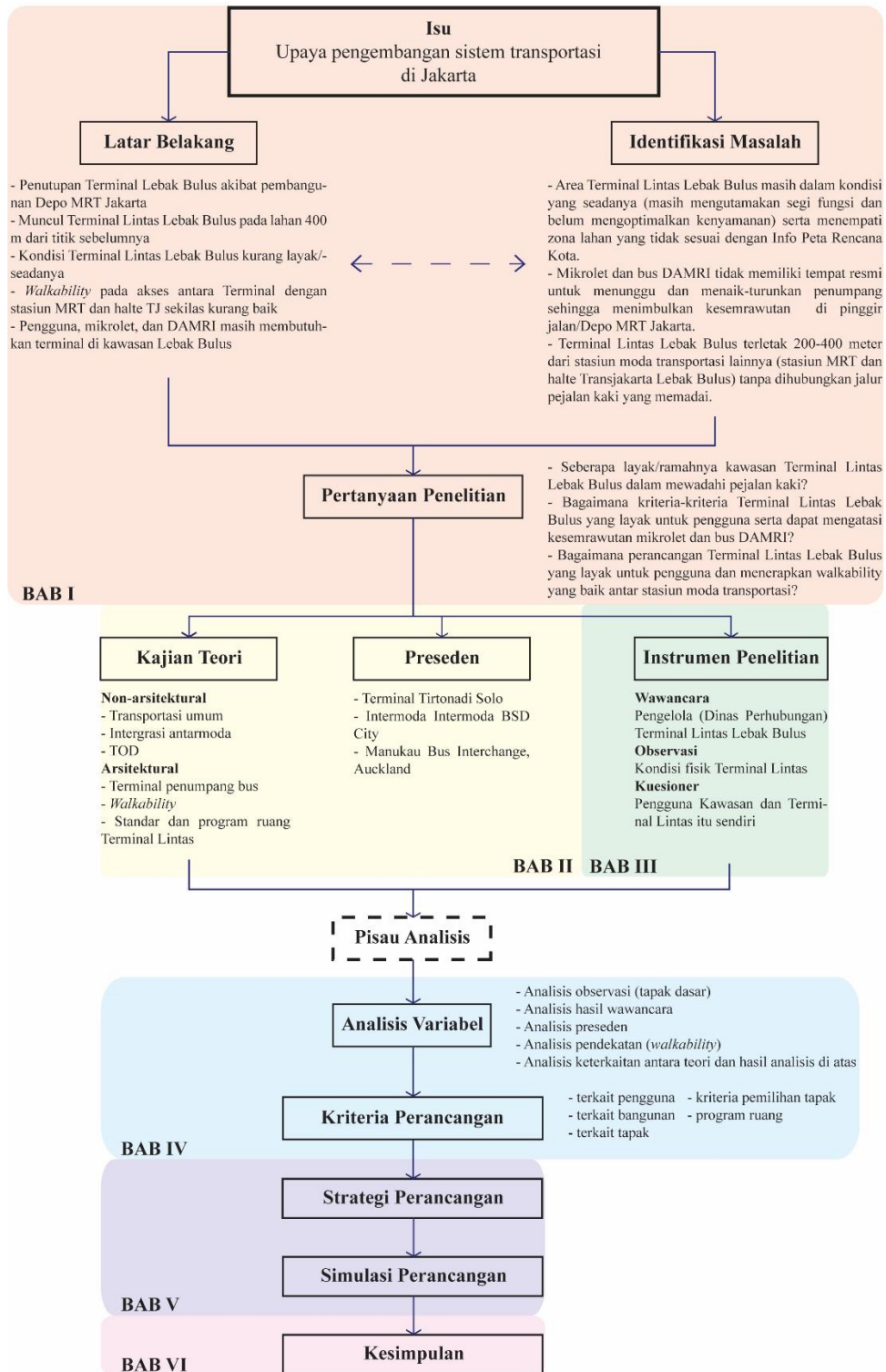


Diagram 1. Skema Berpikir

Sumber: Dokumentasi peneliti (2022)