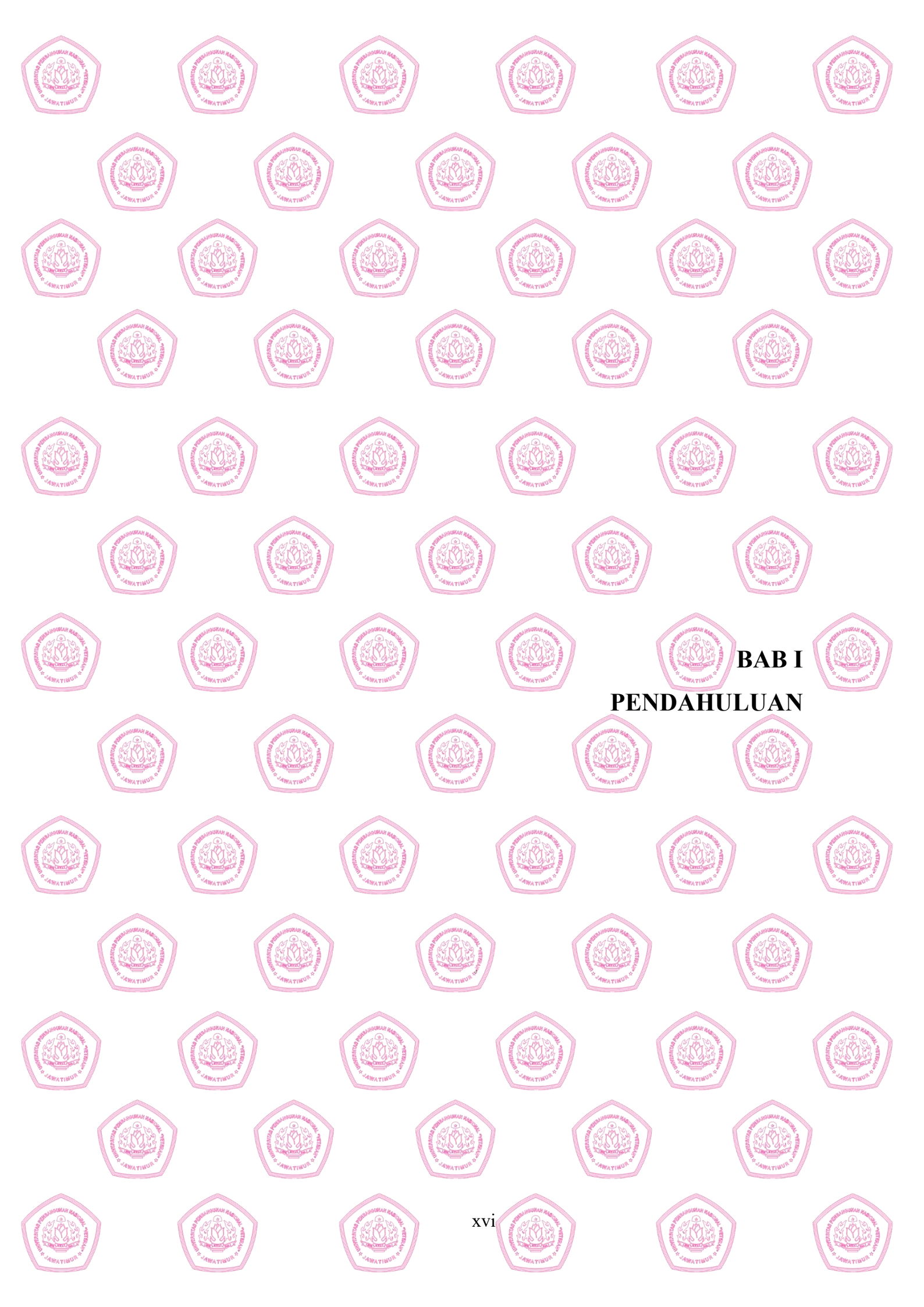




BAB I

PENDAHULUAN

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

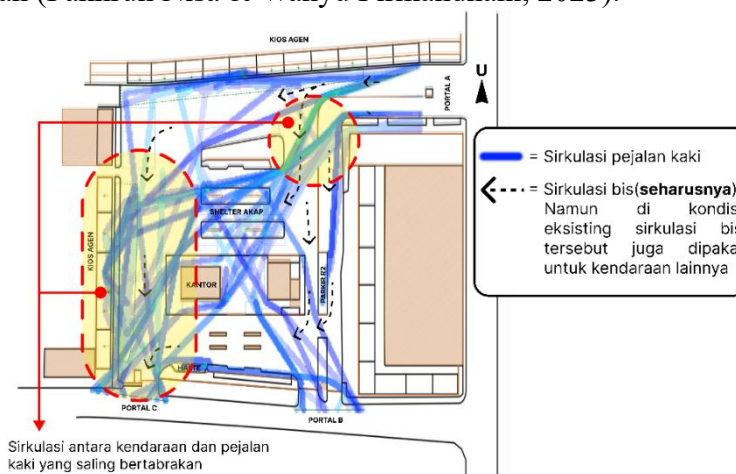
Arah kebijakan Pembangunan infrastruktur transportasi di Kabupaten Sleman memiliki landasan hukum kuat sebagai prioritas utama daerah. Hal ini tertuang secara eksplisit dalam Peraturan Daerah (PERDA) Kabupaten Sleman Nomor 3 Tahun 2021 tentang (*Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) 2021-2026*, 2021). Dalam dokumen perencanaan tersebut, Pemerintah Kabupaten Sleman menekankan pentingnya revitalisasi dan peningkatan kualitas infrastruktur transportasi public guna mendukung konektivitas antar moda serta meningkatkan standar pelayanan bagi masyarakat. Urgensi pembenahan ini mendapatkan dorongan yang lebih kuat di Tingkat provinsi. Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta (DPRD DIY) secara khusus mendorong pengembangan Terminal Jombor dan Terminal Wates. Dorongan ini muncul akibat penilaian bahwa fasilitas terminal tersebut sudah sangat minim dan tidak lagi memadai untuk melayani kebutuhan penumpang yang terus meningkat (Kumparan, 2022).

Terminal Jombor sendiri memegang peranan vital sebagai gerbang masuk utama di sisi utara Yogyakarta. Berstatus sebagai Terminal Tipe B dibawah pengelolaan Pemerintah Provinsi DIY, terminal ini melayani volume penumpang yang signifikan. Data Dinas Perhubungan DIY mencatat bahwa sepanjang tahun 2023, Terminal Jombor melayani sebanyak 886.833 penumpang (Transportasi Dalam Angka Tahun 2024, 2024). Secara operasional terminal ini menangani rata-rata 333 hingga 335 pergerakan bus setiap harinya pada kondisi normal, yang dapat melonjak hingga 395 bus saat periode puncak seperti lebaran (Pradika, 2024). Tingginya intensitas pergerakan ini menuntut adanya fasilitas fisik dan manajemen ruang yang prima.

Namun, Kondisi eksisting Terminal Jombor saat ini yang sempit justru menunjukkan kontradiksi dengan peran vitalnya. Berbagai permasalahan kronis

teridentifikasi di lapangan, mulai dari sirkulasi kendaraan (bus AKAP, Trans Jogja, taksi, mobil pengantar, dan ojek) yang bercampur baur, hingga alur pejalan kaki yang tumpang tindih dan tidak terlindungi (Bupu, 2015). Fasilitas ruang tunggu ini dinilai minim dan tidak terawat, serta tata letak keseluruhan terminal yang membingungkan (*illegible*) bagi pengguna. Kondisi ketidakteraturan ini diperkuat oleh analisis simulasi *heat mapping* yang menunjukkan adanya titik konflik sirkulasi yang padat dan tidak efisien, terutama di area pertemuan jalur bus dan zona tunggu.

Masalah ketidakteraturan sirkulasi di Terminal Jombor teridentifikasi secara visual melalui simulasi yang ditunjukkan pada gambar 1.1 Dengan menggunakan software AnyLogic, sebuah platform yang menggabungkan metode *agent-based* dan *system-dynamic modelling* dalam satu simulasi fleksibel untuk memprediksi hasil pergerakan dalam berbagai scenario dinamis (L. Liu et al., 2024). Berdasarkan visualisasi tersebut, terlihat bahwa pengguna pejalan kaki tidak memiliki jalur khusus, sehingga mereka secara alami mengikuti rute terpendek yang sering bertabrakan langsung dengan sirkulasi kendaraan. Pola ini terjadi secara berulang-ulang terutama pada jam sibuk pagi dan sore hari, di mana jalur kendaraan dan manusia bercampur di zona yang seharusnya steril; kondisi ini menyebabkan penurunan efisiensi sirkulasi dan meningkatkan resiko kecelakaan, di konflik antara jalur pengunjung dan kendaraan turut menurunkan kenyamanan pengguna terminal secara signifikan (Fakhrun Nisa & Wahyu Firmandhani, 2023).



Gambar 1. 1 Sirkulasi Pengunjung Terminal Jombor pada Simulasi AnyLogic
(Sumber: Analisa Penulis, 2025)

Simulasi semrawut tersebut secara langsung bertentangan dengan standar pelayanan yang diamanatkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021, yang mewajibkan adanya pemisahan jelas antara sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki demi keselamatan. Kegagalan fungsi spasial ini menyebabkan terminal menjadi ruang yang sulit dipahami (disorientasi), menurunkan kenyamanan, serta menciptakan citra mental yang buruk. Pendekatan perancangan ini tidak hanya berfokus pada perbaikan fisik, tetapi juga menggunakan prinsip *Wayfinding* untuk mentransformasi Terminal Jombor menjadi simpul transportasi yang modern, tertip, dan mudah dipahami, selaras dengan visi pembangunan daerah Kabupaten Sleman dan DIY.

Untuk menjawab permasalahan disorientasi dan kekacauan sirkulasi tersebut, diperlukan intervensi desain melalui pendekatan *Wayfinding*. Secara umum, *wayfinding* bukan sekedar penyediaan papan petunjuk arah, melainkan proses kognitif dan perilaku pengguna dalam menentukan posisi diri serta merencanakan rute menuju tujuan dalam sebuah lingkungan spasial. Urgensi penerapan *wayfinding* pada bangunan transportasi seperti terminal sangat vital, mengingat pengguna sering kali berada di bawah tekanan waktu (*time pressure*) dan membawa barang bawaan, kegagalan dalam orientasi ruang tidak hanya menyebabkan kebingungan psikologis, tetapi juga berdampak langsung pada inefisiensi arus pergerakan yang memicu penumpukan massa.

Dalam strategi perancangan ini, teori Kevin Lynch mengenai citra kota (*Image of The City*) yang lazimnya digunakan dalam skala tata kota, diadopsi ke dalam skala arsitektur bangunan terminal. Penerapan ini didasarkan pada studi Almaas & Dianingrum (2025) pada Terminal Tipe A Kota Magelang, yang membuktikan bahwa elemen-elemen spasial Lynch yakni *path* (jalur), *edge* (batas), *district* (kawasa), *node* (simpul), dan *landmark* (penanda) dapat ditransformasikan ke dalam tata ruang terminal untuk menciptakan zonasi yang jelas dan sirkulasi yang mudah dipahami. Sebuah lingkungan dianggap “terbaca” ketika kelima elemen ini hadir secara jelas dan saling berhubungan, memungkinkan pengguna untuk bernavigasi dengan mudah dan membentuk citra mental yang kuat tentang ruang tersebut (Lynch, 1960). Melengkapi pendekatan spasial tersebut,

perancangan ini juga mengacu pada teori *spatial problem solving* dari Romedi Passini yang menekankan pada proses pengambilan Keputusan pengguna. Sejalan dengan penelitian Lestari et al. (2015) pada Redesain Terminal Seruni Cilegon, penerapan prinsip Passini memastikan bahwa arsitektur terminal mampu menyediakan informasi visual yang tepat pada titik-titik Keputusan strategis, sehingga memfasilitasi mobilitas penumpang yang lebih efisien dan intuitif di Tengah kompleksitas aktivitas terminal.

1.2 Tujuan dan Sasaran Perancangan

Redesain Terminal Jombor berfokus pada hasil dan dampak jangka panjang yang ingin dicapai antara lain :

- a. Terwujudnya efisiensi operasional armada untuk mengurangi waktu tunggu bus dan kemacetan.
- b. Terjadinya pengurangan tingkat stress dan kebingungan yang sering dialami penumpang.
- c. Terjadinya peningkatan keselamatan pengguna dengan meminimalisir konflik antara kendaraan dan pejalan kaki.
- d. Terwujudnya perpindahan antarmoda secara lancar dan intuitif.

Untuk mencapai tujuan tersebut, ditetapkan sasaran-sasaran perancangan yang spesifik dan terukur sebagai berikut:

- a. Menciptakan tata letak terminal yang mudah dipahami.
- b. Merencanakan jalur pedestrian terproteksi dan meminimalisir titik persilangan (*crossing*) dengan kendaraan.
- c. Menyediakan konektor fisik yang nyaman dan terintegrasi antar titik henti moda transportasi.

1.3 Batasan dan Asumsi

Batasan-batasan ini mencakup lingkup arsitektural dan non-arsitektural yang akan menjadi koridor dalam proses perancangan:

- a. Batasan Tapak (Site): Lingkup perancangan terbatas pada area yang telah ditetapkan sebagai lahan Terminal Jombor saat ini. Perancangan sesuai dengan aturan tata ruang yang berlaku di Kabupaten Sleman, termasuk Koefisien Dasar Bangunan (KDB), Koefisien Lantai Bangunan (KLB), dan Garis Sempadan Bangunan (GSB).
- b. Batasan Fungsional: Perancangan ini secara administrative tetap berada dalam koridor klasifikasi Terminal Tipe B yang berada di bawah kewenangan Pemerintah Provinsi DIY. Namun, menanggapi kondisi eksisting di mana terminal berfungsi sebagai simpul vital bagi trayek Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), maka spesifikasi teknis, standar ruang, dan kelengkapan fasilitas yang dirancang mengadopsi standar Terminal Tipe A. Penerapan standar teknis ini bertujuan untuk mengintegrasikan pelayanan AKAP, AKDP, serta angkutan perkotaan/pedesaan secara memadai, sehingga operasional terminal dapat berjalan efektif, teratur, dan memenuhi kapasitas beban layaknya terminal utama, tanpa menyalahi status kewenangan pengelolaannya.
- c. Batasan Pengguna: Penerapan prinsip desain yang universal menjadi sebuah batasan wajib untuk memastikan aksesibilitas dan kemudahan bagi semua pengguna, termasuk penyandang disabilitas.
- d. Batasan Operasional: Jam operasional untuk fasilitas utama terminal (jalur bus dan ruang tunggu) dibatasi untuk kegiatan transit selama 24 jam. Namun, untuk area komersial penunjang, jam operasionalnya dibatasi mengikuti standar jam retail pada umumnya (misalnya, pukul 10.00 - 22.00 WIB) untuk efisiensi operasional.

Sedangkan asumsi-asumsi ini dibuat sebagai landasan prediktif yang logis dan dapat dipertanggungjawabkan untuk pengambilan keputusan desain:

- a. Diasumsikan status kepemilikan dan pengelolaan proyek tetap berada di bawah Pemerintah Provinsi DIY. Oleh karena itu, orientasi perancangan adalah pelayanan publik (*public service oriented*), di mana aspek komersial berfungsi sebagai penunjang, bukan tujuan utama.

- b. Kapasitas terminal yang baru diasumsikan harus mampu menampung lonjakan jumlah penumpang dan mengakomodasi kebutuhan sirkulasi hingga 10 tahun ke depan. Proyeksi ini didasarkan pada prediksi pertumbuhan populasi dan dampak operasional penuh dari Jalan Tol Jogja-Bawen dan Jogja-Solo.
- c. Integrasi Moda Transportasi: Seluruh operator moda transportasi yang beroperasi di Terminal Jombor (bus AKAP/AKDP, Trans Jogja, taksi, ojek online) bersedia untuk terintegrasi dalam sistem sirkulasi baru yang dirancang untuk menciptakan alur perpindahan yang lancar dan efisien.
- d. Diasumsikan bahwa dengan perancangan sirkulasi yang sangat jelas, intuitif, dan didukung oleh manajemen serta penegakan aturan yang baik, maka perilaku pengguna (baik penumpang maupun awak bus) akan cenderung mengikuti alur yang telah dirancang dan menjadi lebih teratur dibandingkan kondisi saat ini.

1.4 Tahapan Perancangan

Perancangan Redesain Terminal Jombor dilakukan secara sistematis dan berbasis data, agar menghasilkan desain yang logis, kuat, dan dapat dipertanggungjawabkan. Tahapan-tahapan tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Interpretasi Judul: Redesain Terminal Jombor berangkat dari pemahaman mendalam terhadap perilaku pengguna dalam ruang, dengan tujuan utama menciptakan pola sirkulasi yang efisien dan intuitif. Fokus desain tidak hanya pada aspek fungsional, tetapi juga pada pengalaman psikologis dan kognitif pengguna, sehingga terminal dapat menjadi ruang publik yang mudah dinavigasi, nyaman, dan bebas stres.
- b. Pengumpulan Data: Data primer diperoleh dari observasi lapangan, dan wawancara pengguna, sedangkan data sekunder berasal dari studi literatur, regulasi, dan Teori *Wayfinding* Kevin Lynch (*Paths, Edges, Districts, Nodes, Landmarks*).
- c. Analisis Data: Data dikumpulkan dan dianalisis menggunakan perangkat lunak AnyLogic untuk mengidentifikasi pola-pola sirkulasi yang tidak

efisien, area yang diabaikan, serta titik-titik konflik yang muncul secara alami dari perilaku pengguna..

- d. Perumusan Konsep: Tahap ini berfokus pada pendalaman kerangka teori yang akan menjadi "perspektif" dalam merancang. Fokus utama adalah bagaimana prinsip-prinsip Arsitektur Perilaku dan kelima elemen *Wayfinding* Kevin Lynch dapat diterapkan menjadi solusi desain yang konkret untuk memandu pergerakan.
- e. Pengembangan Rancangan: Konsep yang matang dikembangkan melalui proses berulang menjadi desain arsitektur konkret, dimulai dari sketsa awal hingga gambar detail, dengan evaluasi berkelanjutan untuk menjaga konsistensi.
- f. Gambar pra-Rancangan
Mewujudkan rancangan awal ke dalam bentuk visual berupa gambar teknis, meliputi site plan, layout plan, denah, potongan, tampak bangunan, perspektif visual, serta sistem utilitas yang mendukung.

1.5 Sistematika Laporan

Sistematika pembahasan yang digunakan dalam penyusunan Laporan Program Perencanaan dan Perancangan ini adalah sebagai berikut:

- a. BAB I PENDAHULUAN

Memuat rangkaian proses yang dimulai dari penjabaran latar belakang pemilihan judul, perumusan tujuan desain, penetapan batasan dan asumsi rancangan, hingga tahapan perancangan yang disertai dengan penjelasan.

- b. BAB II TINJAUAN OBYEK PERANCANGAN

Memuat penjelasan terhadap judul perancangan, Kumpulan referensi literatur yang relevan sebagai dasar pengembangan desain, serta analisis studi kasis sejenis yang berfungsi sebagai bahan oembanding dan inspirasi dalam proses perancangan.

- c. BAB III TINJAUAN LOKASI PERANCANGAN

Memuat uraian serta alas an strategis yang melatarbelakangi pemilihan area di Kabupaten Sleman sebagai tapak pengembangan.

- d. BAB IV ANALISA KONSEP PERANCANGAN

Memuat kajian terhadap kondisi tapak, pengembangan zonasi, konfigurasi bentuk bangunan, pengaturan ruang, serta karakter fasad yang diterapkan dalam perancangan.