

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Persoalan Perancangan

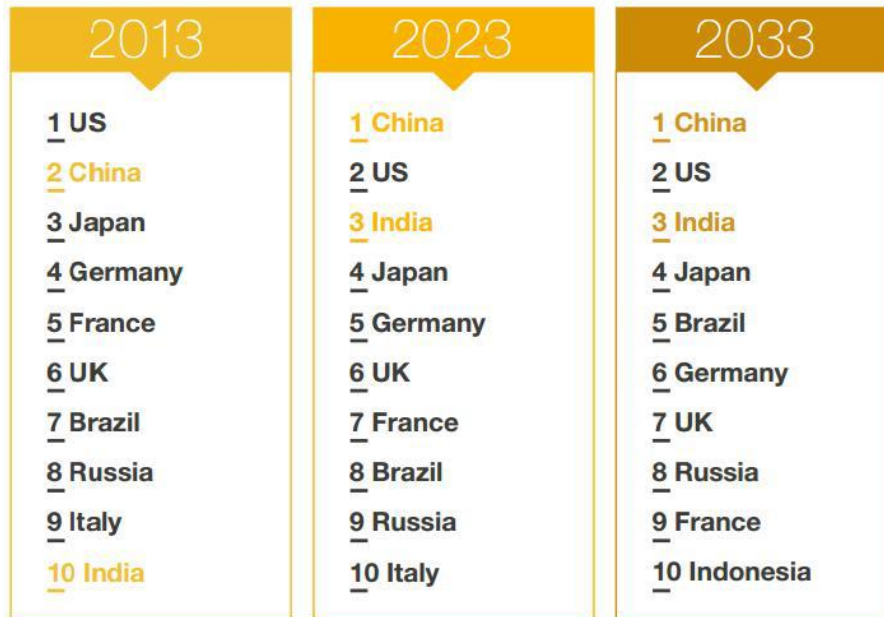
#### Latar Belakang Proyek

##### 1.1.1 Permasalahan Transportasi di Daerah bermobilitas Tinggi

Perkembangan densitas manusia dan kegiatan yang semakin kompleks mengindikasikan bahwa kebutuhan manusia semakin banyak dan beragam, ditandai dengan mobilitas manusia yang semakin tinggi. Kebutuhan berbagai jenis mengisyaratkan perencanaan transportasi yang lebih efektif untuk dapat meniasati kebutuhan jarak dan waktu. Sarana dan prasarana transportasi di kota metropolitan dewasa ini menjadi kebutuhan utama dalam memadai pergerakan manusia yang membentuk sistem ekonomi dan mampu menjawab kebutuhan akan sistem pergerakan global. Transportasi memegang peranan penting sebagai simpul yang memenuhi kebutuhan para penumpang dan juga dapat membentuk pola aktifitas dan polakeruangan suatu wilayah. Menurut (Parikesit & Djunaedi, 2014), menjelaskan bahwa faktor keberhasilan pembangunan salah satunya ditentukan oleh transportasi.

Pada abad ke -21 ini peran transportasi udara mendominasi destinasi lintas ruang dengan pengembangan yang sangat cepat dan luas. Hal tersebut diperkuat dengan data Airbus (Forecast, 2014) bahwa dalam tahun 2013 saja penggunaan transportasi udara meningkat 5,7% dari tahun 2012 ke tahun 2013. Konsep pengembangan bandara di berbagai macam negara awalnya hanya sebagai kebutuhan komersil saja dan tidak banyak memperhatikan dampak dari bandara tersebut. Dari fenomena pembangunan bandara tersebut, Kasarda (Kasarda, 2010) memperkenalkan sebuah konsep baru pengembangan kota berbasis bandara atau yang biasa disebut *Aerotropolis*. Konsep *Aerotropolis* telah banyak diterapkan di negara – negara maju seperti Amsterdam Airport Schipol di Belanda, Piedmot Triad Internasional Airport di Amerika Serikat, dan Incheon International Airport di New Sondo, Korea Selatan.

Menurut Global Market Forecast: Flying on Demand 2014-2033, Indonesia akan termasuk ke dalam 10 besar Negara dengan nilai GDP di tahun 2033, hal tersebut ditunjukkan pada tabel berikut :



Gambar 1. 1 Negara dengan Nilai GDP Tertinggi pada tahun 2013 dan tahun proyeksi 2023 dan 2033

Sumber : Airbus, 2014:16

Potensi penggunaan transportasi jalur udara di Indonesia di dukung juga oleh letak geografis Indonesia sendiri yang merupakan Negara kepulauan, sehingga jalur transportasi udara menjadi pilihan yang tepat untuk digunakan. Pembangunan Bandara New Yogyakarta International Airport di Kulon Progo dengan konsep utama Aetropolis City memberikan efek yang positif terhadap perkembangan kota yang mencakup aspek fisik maupun non-fisik di dalamnya seperti lingkungan, sosial, dan ekonomi masyarakat dengan lingkungan sekitarnya. Aspek ekonomi yang diberikan Aetropolis City menjadi magnet utama dan mampu menggerakkan perekonomian dari lingkungan sekitarnya dengan meningkatnya layanan publik yang mempermudah konektivitas mobilitas manusia di area bandara dan sekitarnya (Kasarda & Appold, 2014). Dalam dimensi pergerakan urban, distribusi aktifitas guna menunjang pergerakan manusia dengan moda transportasi darat

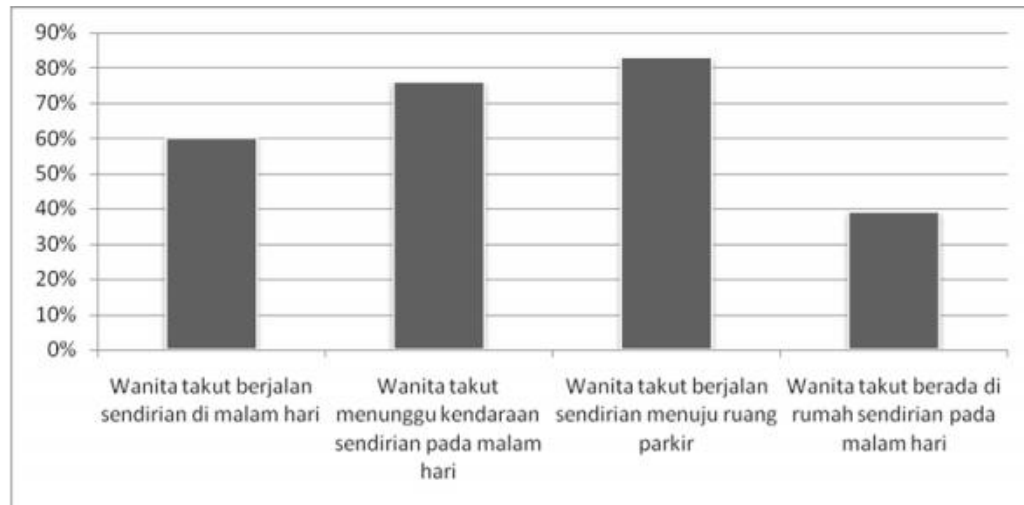
dapat menjadi salah satu pendukung sarana pembangunan New Yogyakarta International Airport di Kulon Progo. Perancangan Terminal Bus dibangun sebagai penunjang mobilitas di New Yogyakarta International Airport dianggap penting karena sebagai sarana transportasi umum yang mana paling berpengaruh besar untuk meminimalisir penggunaan dan menekan angka pertumbuhan transportasi darat secara pribadi. Dengan mengurangnya penggunaan transportasi milik pribadi dari efek pembangunan terminal bus ini, maka secara otomatis dapat menekan angka kemacetan di area Yogyakarta terutama disekitar New Yogyakarta International Airport.

#### 1.1.2 **Fenomena Peranan Fasilitas Publik Bagi Kaum Wanita**

Ruang publik merupakan ruang komunal milik bersama, tempat masyarakat melakukan aktivitas secara fungsional, baik secara individual maupun dalam kelompok aktivitas. Menurut (UN-HABITAT, 2016) Ruang Publik sendiri menyediakan ruang untuk interaksi sosial dan budaya yang dapat menumbuhkan rasa memiliki dan kebanggaan akan sesuatu. Sifat ruang publik secara umum adalah terbuka untuk sesama, terlepas dari semua etnis, tidak memisahkan usia atau jenis kelamin, dan bebas untuk semua warga Negara dan masyarakat, dengan artian secara luas sifat tersebut menjadi bukti bahwa semua golongan, dengan tidak melihat latar belakang mereka berasal dan perbedaan fisik diperbolehkan menggunakan ruang public sebagai tempat berkegiatan. Bentuk kebebasan yang ditawarkan ruang publik juga menimbulkan sisi negatif terhadap penggunaanya. Sisi negatif yang muncul belakangan ini adalah munculnya ketidakamanan untuk mengaksesnya yang disebabkan oleh adanya perbedaan aktifitas pengunjung. Apabila dikaitkan dengan sisi negatif yang muncul di sarana ruang publik, wanita menjadi komunitas pengunjung dalam kondisi rentan ketidakamanan.

Menurut (Riechert, 1997) wanita tidak dapat menjadi mitra yang baik dalam kehidupan perkotaan, karena gerakan mereka sendiri dibatasi dengan rasa takut. Mayoritas wanita takut terhadap laki – laki akibat kekerasan yang dilakukan terhadap mereka dan karena hal itu juga mereka disosialisasikan untuk memikirkan diri mereka sebagai korban kejahatan sehingga mereka terus merasakan ketakutan yang terus berlanjut sehingga ada fakta bahwa wanita lebih nyaman tinggal di rumah ketika malam hari dan tidak melakukan aktifitas seperti berpergian ke toko atau menggunakan sarana publik di malam hari. Grafik

yang dilakukan oleh peneliti di Kanada menyebutkan bahwa wanita merasa takut untuk beraktifitas di malam hari.



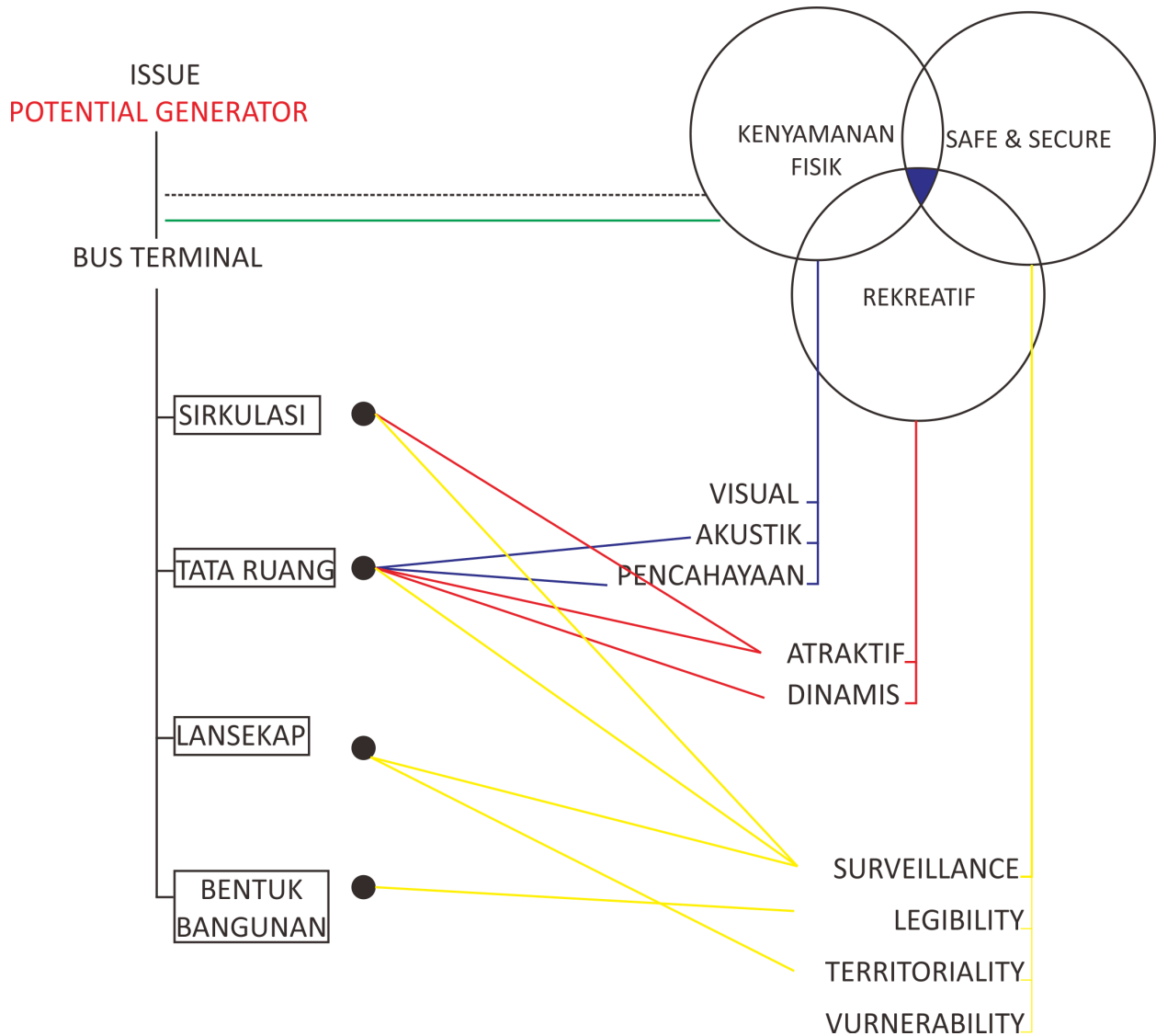
Gambar 1. 2 Persentase Wanita tidak aman dalam kondisi tertentu

Sumber: Wekerle,1995

Menurut (Siswanti, 2009), Kaum wanita sebagai pengguna ruang public memiliki hak – hak yang sama dengan pengguna lainnya, dan apabila mengacu dengan konsep hak “ kebebasan” yang dihadirkan oleh ruang public dan hak tersebut dapat diakomodir maka mereka merasa aman menggunakan ruang publik. Menurut (Ii, n.d.), Wanita perlu diarahkan untuk menuntut informasi dan hak membangun kapasitas mereka dan kesadaran akan isu – isu yang berkaitan dengan keselamatan, stereotip budaya. Pendekatan CPTED ( *Crime Prevention Through Environmental Design* ) merupakan konsep yang dapat ditawarkan untuk pencegahan kejahatan melalui perancangan lingkungan yang ada di permukiman, perkantoran, maupun ruang publik yang dapat mengundang ketidakamanan.

Ketidakamanan yang muncul salah satunya karena kurangnya *Informal Surveillance* (Pengawasan secara informal) dari para pengunjung dengan prinsip bahwa semakin banyak orang dalam satu titik lokasi dapat mengurangi resiko munculnya tindak kriminalitas. Peningkatan pengawasan dengan cara *Informal Surveillance* merupakan pendekatan dari

CPTED, sehingga dapat disimpulkan dalam laporan ini membahas keamanan wanita di terminal bus dengan pendekatan CPTED.



Gambar 1. 3 Peta Konflik

## 1.2 Pernyataan Persoalan Perancangan dan Batasannya

### 1.2.1 Permasalahan Umum

Bagaimana mendesain bangunan dengan fungsi pusat transit kendaraan dan menampung mobilitas pengguna moda angkutan darat dengan perencanaan perancangan Terminal Bus di kawasan Aetropolis City, New Yogyakarta International Airport, Kulon Progo.

### 1.2.2 Permasalahan Khusus

- Bagaimana merancang bangunan terminal bus yang menerapkan pendekatan CPTED
- Merancang tata masa bangunan terminal yang dapat meminimalisir tingkat kejahatan terhadap wanita
- Bagaimana merancang sirkulasi yang atraktif untuk pengguna dan mempertimbangkan tingkat pengamatan yang baik dari titik pengamat lainnya
- Bagaimana merancang elemen lansekap yang mempertimbangkan prinsip “ mengamati dan diamati “ oleh pengguna lainnya dan tidak mengganggu territorial dari wanita
- Bagaimana merancang bentuk bangunan dengan aman untuk menghindari jebakan
- Bagaimana merancang tata ruang yang atraktif dan dinamis serta mempertimbangkan tingkat surveilliance yang baik
- Bagaimana merancang tata ruang dengan mempertimbangkan aspek kenyamanan fisik bangunan melalui pencahayaan.

## 1.3 Metoda Pemecahan Persoalan yang Diajukan

### 1.3.1 Metode Penemuan Variabel Perancangan

Perancangan menggunakan tabel indikator yang memuat variable dan tolak ukur berdasarkan landasan teori dari masing – masing kajian yang kemudian direduksi dan dikelompokkan menjadi variabel perancangan yaitu : Analisis Konsep Zona Kawasan,

Analisa dan Konsep Sirkulasi, Analisa dan Konsep Orientasi dan Tata Masa, Analisa dan Konsep CPTED.

CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design ) adalah sebuah pendekatan problem-solving dengan mempertimbangkan kondisi lingkungan dan kemungkinan – kemungkinan yang dapat menimbulkan kriminalitas atau perilaku yang tidak menyenangkan. Menurut (Queensland Government, 2007) CPTED dapat diterapkan tanpa mengganggu penggunaan ruang secara normal karena dapat diberlakukan dan dapat menghemat dalam sisi ekonomis jika diimplementasikan sejak dini mulai dari perencanaan dan sampai strategi desain. CPTED ini mencoba untuk mengurangi atau menghilangkan kemungkinan-kemungkinan dengan menggunakan elemen lingkungan. Pendekatan CPTED sendiri memiliki berbagai macam prinsip pendekatan desain didalamnya meliputi Surveillance, Legibility, Territoriality, Owner Of The Outcomes, Management, dan Vulnerability.

#### 1.4 Prediksi Pemecahan Persoalan Perancangan (Design-Hypothesis)

CPTED sendiri dibagi kedalam 6 prinsip, yaitu Surveillance, Legibility, Territoriality, Owner Off The Outcomes, Management, dan Vulnerability (Paul Lucas MP, Judy Spence MP, Lindy Nelson - Carr MP, 2007). Dari beberapa prinsip – prinsip tersebut akan diimplikasikan ke dalam sebuah perencanaan Terminal Bus yang menunjang pembangunan New Yogyakarta International Airport di Kulon Progo yang dibagi menjadi aspek primer dan sekunder yang mendukung dalam merancang bangunan terminal yang aman terhadap pengguna wanita di dalamnya.

##### 1. *Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED)*

Dari 6 prinsip pengembangan CPTED pada kawasan diambil 4 aspek utama yaitu yang menjadikannya sebagai prinsip desain, Surveillance (Pengamatan), Legibility, Territoriality, dan Vulnerability.

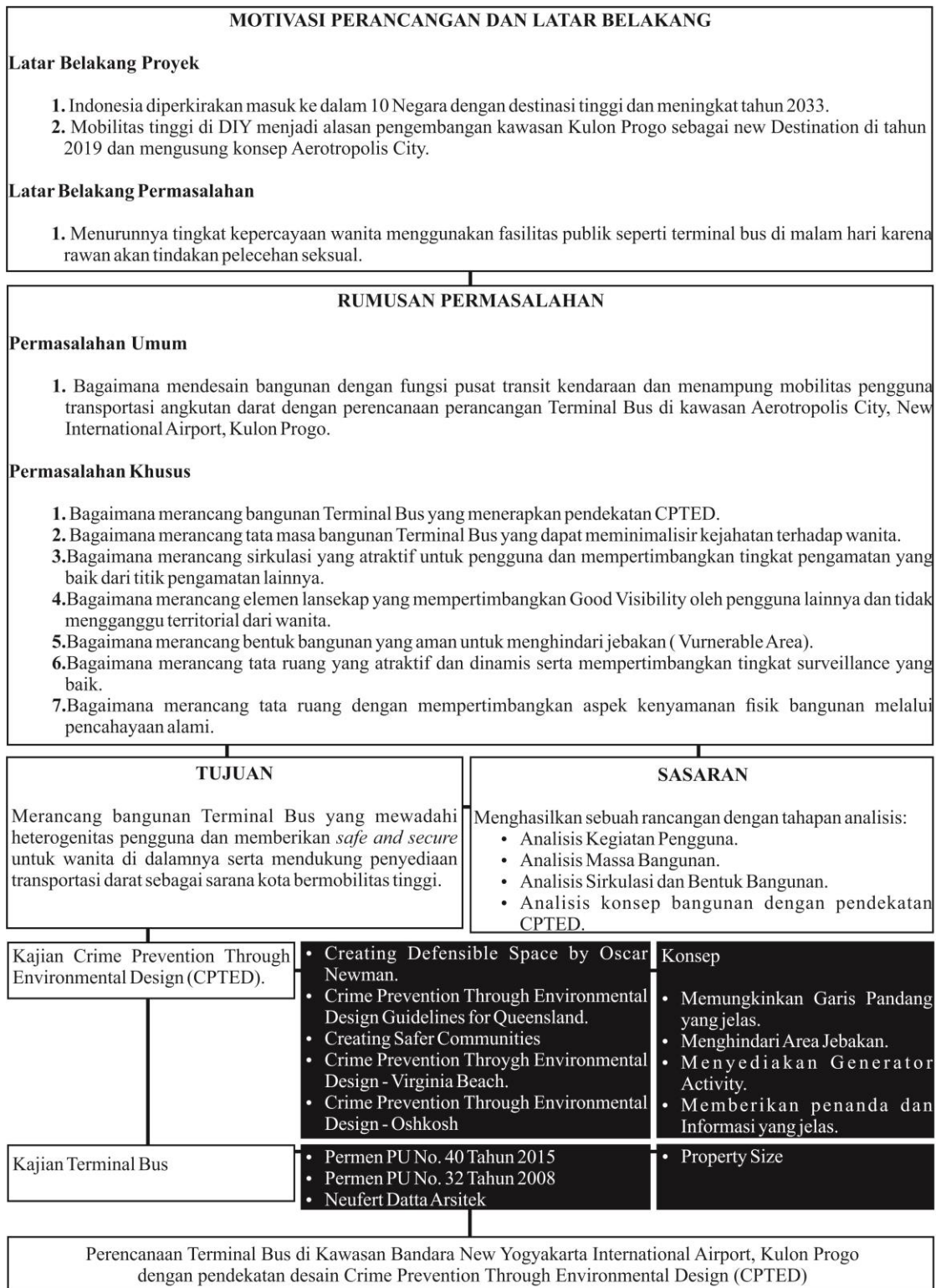
##### 2. Bangunan Terminal

Berdasarkan 6 variabel Standar Pelayanan Terminal penumpang yaitu Keselamatan, Keamanan, Keandalan, Kenyamanan, Kemudahan, dan

Kesetaraan akan diklasifikasikan untuk diarahkan menjadi 2 variabel yaitu fasilitas utama dan fasilitas pengunjung.



## 1.5 Peta Pemecahan Persoalan (Kerangka Berpikir)



*Gambar 1. 4 Peta Pemecahan Persoalan (Kerangka Berfikir)*

## 1.6 Keaslian Penulisan

Dalam usaha untuk mencegah adanya plagiasi penulisan tentang Tugas Akhir dalam penekanan masalah, penulis menggunakan Tugas Akhir yang memiliki pembahasan yang berkaitan dengan tema serta permasalahan Terminal Bus dan perayang menggunakan CPTED sebagai pendekatannya. Beberapa diantara jurnal tersebut dapat dijadikan sebagai referensi yaitu :

### **RE-DESAIN TERMINAL JOMBOR BERBASIS TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) DENGAN PENDEKATAN TRAFFIC ARRANGEMENT DAN GREEN LANDSCAPE**

Oleh :Amalia Nur Fitriani, Universitas Islam Indonesia

Perbedaan :Pendekatan perancangan ini lebih menonjolkan dalam desain terminal bus lebih mengutamakan TOD dengan perancangan Terminal Bus melalui beberapa (1) Analisa dan Konsep Zona Kawasan, (2) Analisa Konsep Sirkulasi, (3) Analisa Konsep dan Tata Masa, dan (4) Analisa dan konsep *green landscape*. Pendekatan perancangan kawasan Terminal Jombor menggunakan analisa TOD dengan range 800m dari terminal yang diperuntukkan menghasilkan konsep analisa mikro dalam terminal dan memisahkan antara sirkulasi manusia dan kendaraan agar tidak mengakibatkan *crossing*. Analisa serta pengaplikasian *green landscape* berisi analisa vegetasi yang digunakan didalam terminal meliputi ,jumlah dan jarak masing-masing vegetasi serta penempatannya untuk meminimalisir permasalahan yang ditimbulkan dari pembangunan dan emisi kendaraan (Amalia Nur Fitriani, 2016) .

### **TERMINAL INDUK DI WONOGIRI : PENEKANAN PADA SIRKULASI TERPADU MANUSIA DAN KENDARAAN**

Oleh :Haris Priyadi, Universitas Islam Indonesia

Perbedaan :Perancangan Terminal Tipe-A di Wonogiri sebagai simpul penggerak transportasi di daerah tersebut memiliki kekurangan representatif diantaranya adalah kondisi ketersediaan fasilitas terminal induk wonogiri dengan standar terminal penumpang type A dengan permasalahan sistem sirkulasi dan luasan yang kurang optimal. Hal itu ditunjukkan dengan area sirkulasi untuk kendaraan bus AKAP dan AKDP melebihi standar terminal yang ada sehingga untuk area – area

fasilitas lain tidak mencukupi. Permasalahan yang terdapat di dalamnya diantaranya konflik sirkulasi antara angkutan dan manusia, manusia dengan manusia, angkutan dengan angkutan, sirkulasi parkir angkutan dan penumpang. Penulis lebih mengedepankan pendekatan desain dengan kenyamanan sirkulasi ruang luar dan dalam bangunan baik sirkulasi kendaraan yang berhubungan dengan pengguna ataupun pengguna dengan pengguna .

### **PERANCANGAN TERMINAL BIS TIPE A DI KODYA KENDARI : LANSEKAP SEBAGAI ELEMEN PENGENDALI KENYAMANAN, SIRKULASI DAN VISUAL BANGUNAN**

Oleh :La Ode Abdul Syukur, Universitas Islam Indonesia

Perbedaan :Proses perancangan yang dilakukan oleh penulis berawal dari studi tipologi terhadap pemanfaatan lansekap dan terminal dan mengkaji kekurangan – kekurangan serta kelebihan – kelebihan dari setiap sistem penataan lansekap pada terminal- terminal yang sudah ada sekaligus memecahkan masalah – masalah dengan solusi yang tepat sehingga mendapatkan formulasi baru terhadap penataan lansekap pada bangunan terminal (La Ode Abdul Syukur, 1995).

### **ADAPTASI CRIME PREVENTION THROUGH ENVIRONMENT DESIGN (CPTED): STUDI KASUS FENOMENA DESAIN FASILITAS PUBLIK**

Oleh :Wiyantara Wizaka, Universitas Binus

Perbedaan :Penelitian ini lebih menekankan pencegahan kejahatan tidak hanya dilakukan oleh pihak – pihak tertentu saja karena sejauh ini pencegahan hanya bersifat menghukum saja. Oleh karena itu, penulis berpendapat bahwa sudah waktunya semua elemen masyarakat turut andil dalam keamanan lingkungan mulai dari desain lingkungan dan fasilitas public yang dibangun (Wiyantara Wizaka, 2012)

### **PENGARUH IMPLEMENTASI CRIME PREVENTION THROUGH ENVIRONMENTAL DESIGN (CPTED) TERHADAP PERSEPSI RASA AMAN PENGHUNI APARTEMEN KALIBATA CITY**

Oleh :Kinanti Kawuryan Darmastuti, Dr. Yuni Maharani, S.Sn, M.T.

Perbedaan :Penelitian ini dilakukan oleh penulis untuk mengukur seberapa jauh pendekatan CPTED berhasil diterapkan dibangunan komunal dengan berbagai macam tanggapan masyarakat terhadap penerapan natural access control di apartemen Kalibata City dan hasilnya dengan menerapkan teori CPTED dibangunan yang digunakan bahwa survey menjelaskan public merasa lebih aman dengan penerapan tersebut (Darmastuti, 2011).

### **RELATIONSHIP BETWEEN ACCESSIBILITY AND SAFETY CRITERIAS WITH THE ISSUES OF THE STREET : A CASE STUDY OF URBAN COMMERCIAL STREET IN KUALA LUMPUR CITY CENTRE**

Oleh :Norhafizah Abdul Rahman, Siti Rasidah Md Sakip, Universitas Teknologi MARA (Perak)

Perbedaan :Penelitian ini menunjukkan korelasi yang signifikan antara kriteria keselamatan dan aksesibilitas dengan penggunaan jalan di pusat komersial pusat kota Kuala Lumpur. Mereka menemukan bahwa hubungan positif antara lingkungan dan aktifitas berjalan kaki. Kriteria yang terdapat dalam konsep CPTED memiliki hubungan yang kuat dengan pengguna jalan perkotaan (Norhafizah Abdul Rahman & Siti Rasidah Md Sakip, 2008).