

BAB I

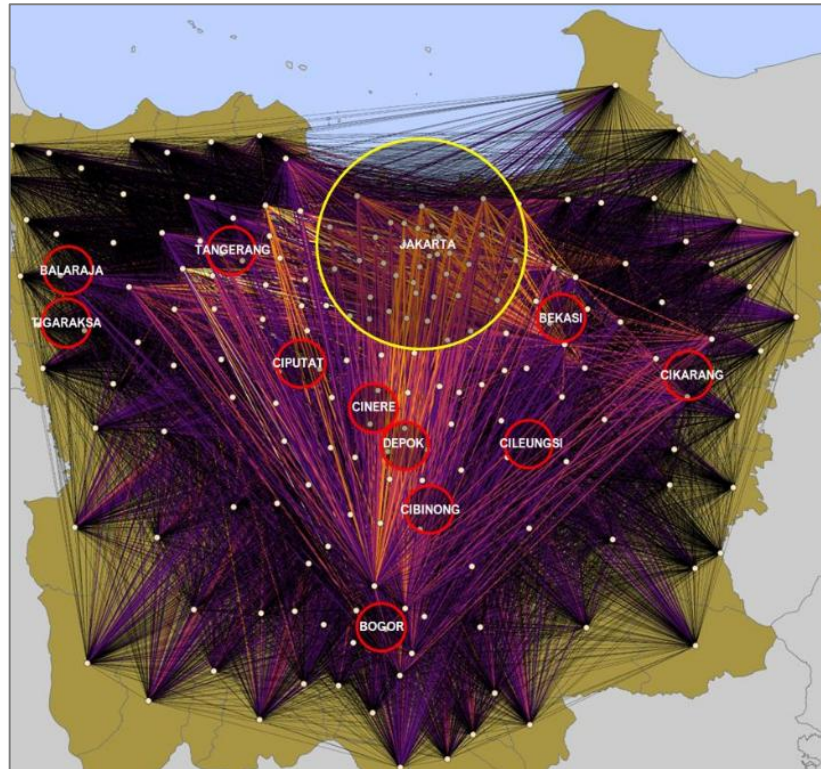
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sebagai pusat kemajuan ekonomi dan kehidupan sosial di Indonesia, kota Jakarta memiliki daya tarik tinggi yang mendorong laju urbanisasi yang masif bagi banyak orang dari seluruh wilayah di Indonesia. Hal ini tercermin dari peningkatan angka jumlah penduduk yang terus naik di keseluruhan wilayah aglomerasi Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi). Pada tahun 2024, jumlah penduduk di wilayah kota Jakarta mencapai angka 10.684.946 jiwa (Badan Pusat Statistik, 2025). Bersamaan dengan daerah-daerah lain di dalam wilayah aglomerasi Jabodetabek, jumlah penduduk mencapai angka 32.515.874 (Badan Pusat Statistik, 2025). Angka ini menempatkan wilayah Jabodetabek sebagai wilayah aglomerasi dengan jumlah penduduk terbanyak pertama di dunia (Our World in Data, 2025). Kebutuhan untuk bertahan hidup mengharuskan banyak orang untuk mencari kesempatan bekerja bahkan sampai ke luar kota/kabupaten tempat tinggalnya. Hal ini mendorong banyak penduduk untuk menjadi pekerja komuter sehari-harinya.

Pekerja komuter didefinisikan sebagai penduduk yang melakukan kegiatan bekerja dan secara rutin melakukan kegiatan pulang dan pergi di luar kabupaten/kota tempat tinggal (Badan Pusat Statistik, 2024). Di tahun 2024, jumlah masyarakat yang menjadi pekerja komuter di wilayah Jabodetabekpunjur (Puncak dan Cianjur) mencapai angka 16.89% dari keseluruhan populasi (Badan Pusat Statistik, 2024). Di saat yang bersamaan, mobilitas juga dilakukan oleh pekerja lokal sehari-harinya. Pekerja lokal didefinisikan sebagai pekerja yang bekerja di daerah tempat tinggal atau domisili nya (Permadi, et al., 2019). Peningkatan kebutuhan mobilitas pekerja komuter maupun pekerja lokal tercermin dari peningkatan jumlah volume kendaraan di wilayah Jabodetabek. Peningkatan mobilitas di wilayah Jabodetabek juga tercermin dari intensitas pergerakan

(perjalanan) yang mencapai angka 27,212,715 perjalanan per hari di tahun 2023 (Rencana Induk Transportasi Jakarta, 2024).

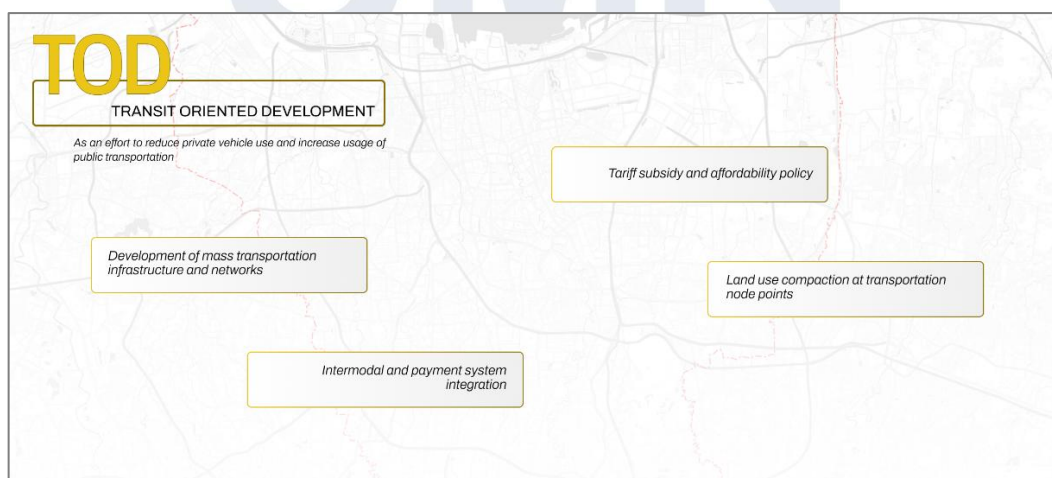


Gambar 1.1 Peta Intensitas Mobilitas di Wilayah Jabodetabek
Sumber: Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (2024)

Selama tahun 2022 – 2024, jumlah kendaraan bermotor di Jabodetabek mengalami pertumbuhan sampai 7.70% per tahun (Badan Pusat Statistik, 2024). Dari keseluruhan kendaraan bermotor yang ada di wilayah Jabodetabek, sepeda motor merupakan kendaraan bermotor dengan jumlah terbanyak sebanyak 9.157.512, mobil penumpang sebanyak 2.333.391, truk sebanyak 520.051, dan bus sebanyak 36.381 (Korlantas Polda Metro Jaya, 2025). Di saat yang bersamaan, di wilayah Jakarta sendiri, ruas panjang jalan di tahun 2024 adalah sebesar 6.505 km dan hanya mengalami penambahan sebesar 13 km dari tahun 2023 (Dinas Binamarga Provinsi DKI Jakarta, 2025). Hal ini mengakibatkan kemacetan lalu lintas karena terjadinya ketidakseimbangan kapasitas dan penggunaan jalan. Pada tahun 2024, rata-rata pengemudi di Jakarta mengalami keterlambatan yang diakibatkan oleh kemacetan sampai dengan 89 jam dalam setahun, meningkat 37%

dari 65 jam pada tahun 2023 (Goodstats, 2024). Di saat yang bersamaan, kerugian yang ditimbulkan akibat kemacetan diperkirakan mencapai Rp 71,4 triliun per tahun (Kompas, 2024). Selain kerugian waktu dan ekonomi, kemacetan juga berdampak buruk terhadap kualitas lingkungan serta kesehatan masyarakat, baik secara fisik maupun mental.

Sebagai langkah untuk menangani kemacetan beserta dengan dampaknya, Pemerintah Pusat dan Pemerintah Provinsi mulai berfokus untuk meningkatkan kualitas pelayanan transportasi publik melalui pengembangan ruang integrasi antarmoda dan TOD (*Transit Oriented Development*) di berbagai wilayah di Jabodetabek. Upaya ini dimaksudkan untuk mengurangi pemakaian kendaraan pribadi dan meningkatkan minat masyarakat dalam penggunaan transportasi publik. Hal ini diwujudkan lewat upaya-upaya berupa pengembangan infrastruktur dan jaringan transportasi massal, integrasi antarmoda dan sistem pembayaran, kebijakan subsidi dan keterjangkauan tarif, serta pemadatan tata guna lahan pada titik-titik simpul transportasi, yang tertuang dalam Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (Kemenhub, 2024). Upaya pengembangan infrastruktur serta integrasi antarmoda menjadi salah satu kunci utama dalam meningkatkan penggunaan transportasi publik, karena berdampak langsung terhadap kenyamanan pengguna transportasi publik.



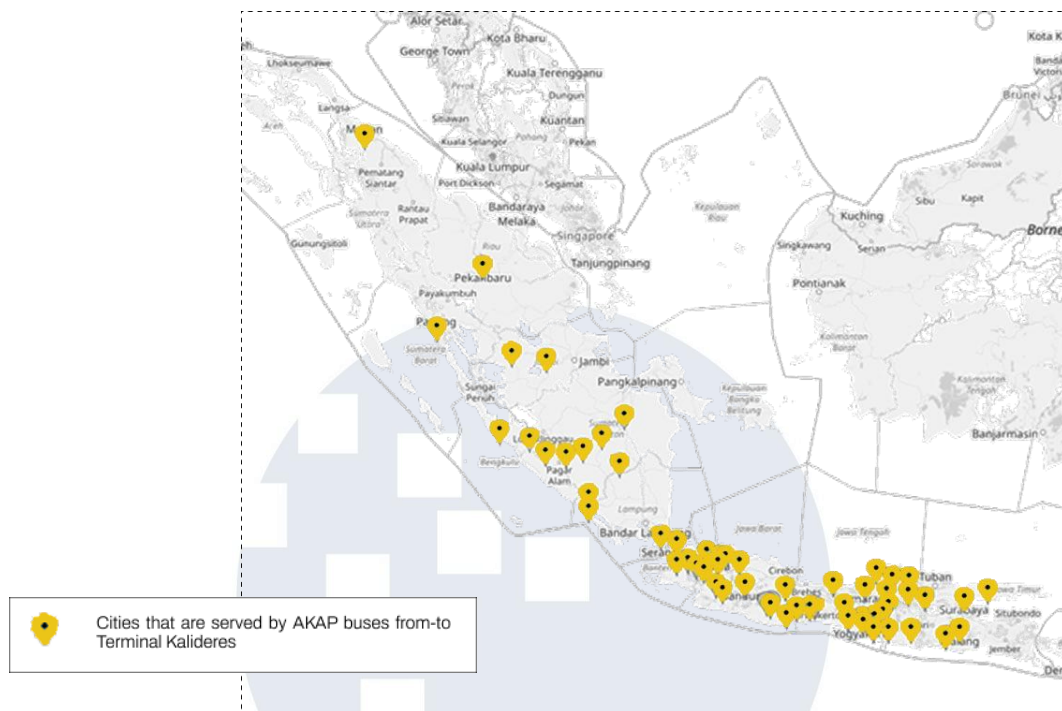
Gambar 1.2 Poin Utama Rencana Induk Transportasi Jabodetabek
Sumber: Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (2024)

Terminal Kalideres merupakan sebuah terminal kelas A yang terletak di Kalideres, Jakarta Barat (Kemenhub, 2024). Terminal Kalideres dibangun pada tahun 5 April 1985 dan beroperasi dengan luas 1.481 m² pada saat pertama kali dibangun (Ferels, A., 2020). Sejak pertama kali beroperasi, Terminal Kalideres telah menjalani proses revitalisasi pada tahun 2023 yang berfokus pada modernisasi dan ekspansi area loket bus, renovasi bangunan tunggu, dan peningkatan kualitas sarana penunjang lainnya (Hikmah, N. Y., 2023).



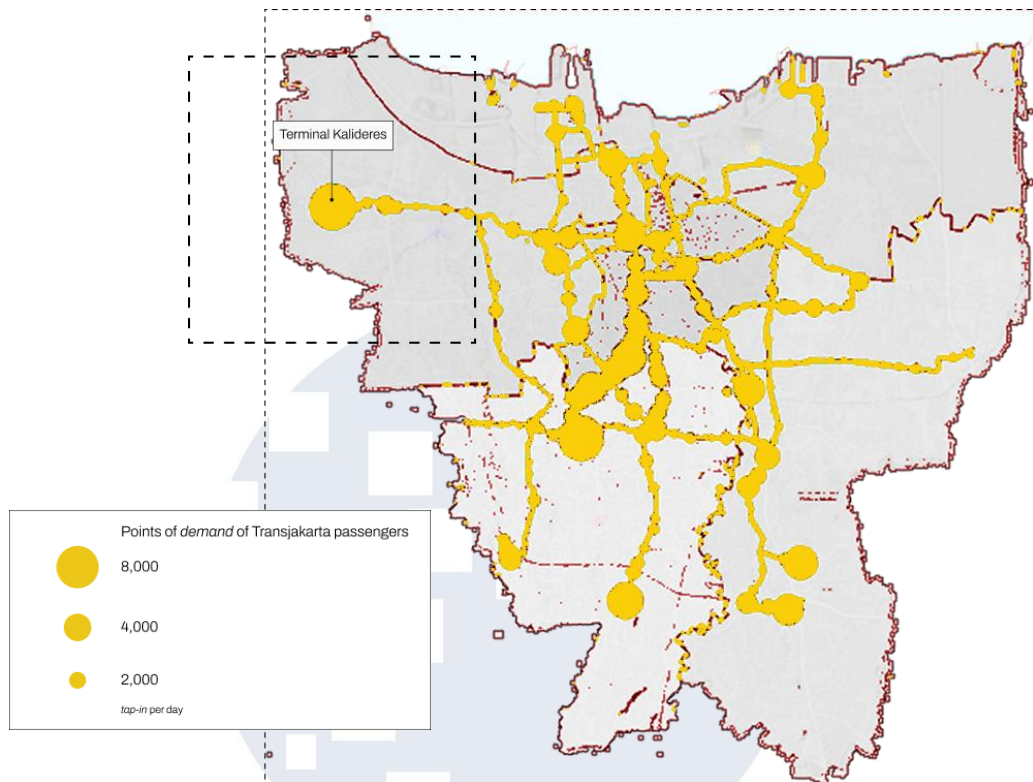
Gambar 1.3 Peta Kota Jakarta Barat dan Lokasi Terminal Kalideres
Sumber: Penulis (2026)

Sejak awal operasionalnya, Terminal Kalideres menjadi salah satu titik transportasi yang penting bukan hanya untuk kota Jakarta, tetapi wilayah Jabodetabek serta Pulau Jawa. Dalam operasionalnya, Terminal Kalideres terbagi menjadi dua kawasan operasional, Terminal Bus Antar Kota Kalideres dan Terminal Bus Dalam Kota Kalideres (Hikmah, N. Y., 2023). Terdapatnya layanan transportasi bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) bersamaan dengan layanan bus dalam kota (Transjakarta), transportasi pengumpan Mikrotrans, dan transportasi Angkutan Kota (Angkot) menjadikan Terminal Kalideres sebagai simpul integrasi antarmoda dan antar titik berjalannya kehidupan perkotaan. Maka dari itu, Terminal Kalideres memiliki peran yang penting dalam mewadahi mobilitas masyarakat terutama berbasis transportasi publik di wilayah Jakarta.



Gambar 1.4 Peta Jaringan Transportasi AKAP Terminal Kalideres
Sumber: Penulis (2026)

Keberadaan berbagai layanan transportasi yang menawarkan kemudahan untuk mencapai banyak titik pusat aktivitas (kota-kota di pulau Sumatera, Jawa, dan dalam wilayah Jabodetabek) pada realitanya masih menghalangi minat masyarakat dalam menggunakan transportasi publik sepenuhnya. Berdasarkan data Institute for Transportation and Development Policy (2020), Terminal Kalideres merupakan salah satu titik dengan tingkat pergerakan penumpang paling tinggi baik bagi pengguna bus AKAP maupun layanan Transjakarta. Namun, hal ini belum tercermin dari tingkat ketertarikan keseluruhan masyarakat yang masih rendah dalam menggunakan transportasi publik di keseluruhan wilayah Jabodetabek (Kemenhub, 2023). Hal ini juga tercermin salah satunya dari volume kendaraan di Jl. Daan Mogot yang menjadi jalan lokasi keberadaan Terminal Kalideres. Jl. Raya Pantura – Daan Mogot menjadi jalan utama yang menghubungkan Jakarta Barat dengan kota-kota sekitarnya, termasuk juga sebagai pintu masuk dari Kota Tangerang ke wilayah Jakarta. Nyatanya, Jl. Raya Pantura – Daan Mogot memiliki kategori tingkat pelayanan F yang berarti jalan memiliki arus lalu lintas yang macet, padat, berkecepatan rendah, dan memiliki antrean yang tinggi (Arianta, R., 2025).

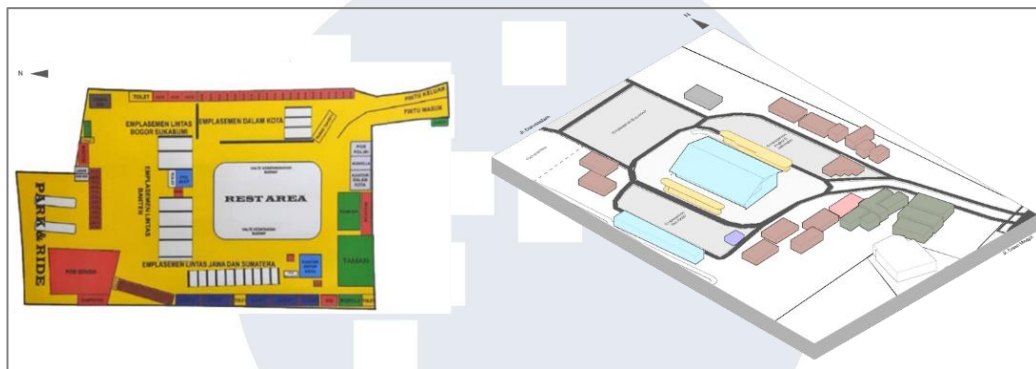


Gambar 1.5 Peta *Demand* Penumpang Transjakarta di Wilayah Jakarta
 Sumber: *Institute for Transportation and Development Policy* (2020) dan diolah Penulis (2026)

Terdapatnya berbagai layanan moda transportasi belum sepenuhnya menjadikan Terminal Kalideres sebagai titik integrasi antarmoda yang optimal, aman, dan nyaman bagi penggunaannya. Berdasarkan hasil observasi awal, pola penyusunan ruang tiap layanan moda transportasi di Terminal Kalideres dikembangkan tanpa terikat satu sama lain, sehingga mengakibatkan konflik sirkulasi berupa sirkulasi manusia dan sirkulasi kendaraan yang tumpang tindih. Hal ini berdampak utamanya bagi pengguna dalam hal sirkulasi. Pengembangan pola ruang tiap layanan yang tidak beriringan juga berdampak pada ruang sirkulasi kendaraan yang tidak efisien dan terciptanya ruang-ruang yang tidak dapat dimanfaatkan dengan optimal, terkhususnya untuk fungsi penunjang layanan operasional terminal maupun ruang sirkulasi manusia dan kendaraan.

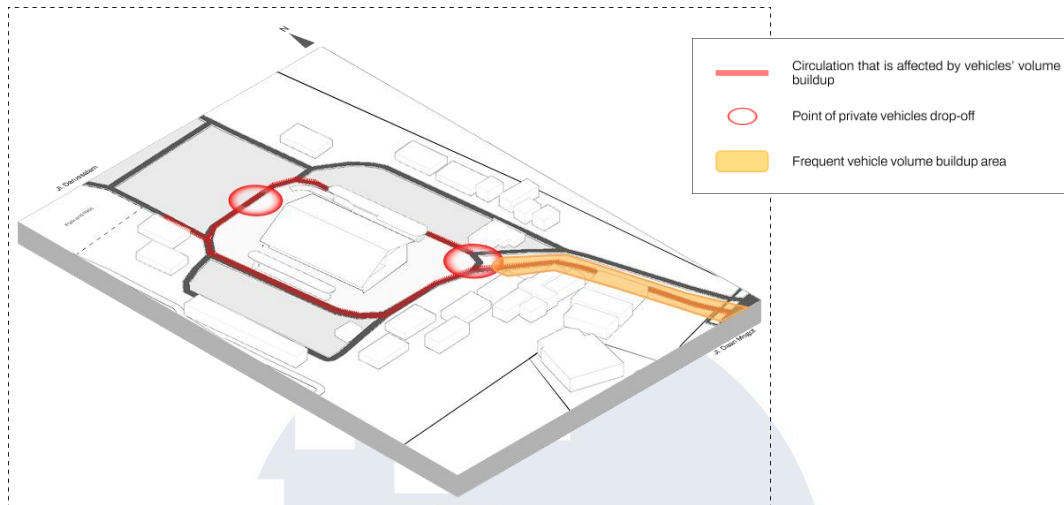
Susunan ruang di Terminal Kalideres didominasi oleh pola sirkulasi yang terpusat di sekitar *central island* yang menjadi tempat turun naik bus Transjakarta dan rest area. *Central Island* merupakan pengaturan konfigurasi emplasemen yang

terletak di antara dua jalur sirkulasi kendaraan (Haratma K. R., 2025). Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (2025), emplasemen merupakan sebuah tempat terbuka atau tanah lapang yang difungsikan untuk kebutuhan operasional kendaraan. Konfigurasi emplasemen *central island* yang digunakan di Terminal Kalideres memungkinkan akses layanan pendukung operasional dengan mudah bagi pengguna tanpa harus berpindah keluar dari area tersebut.

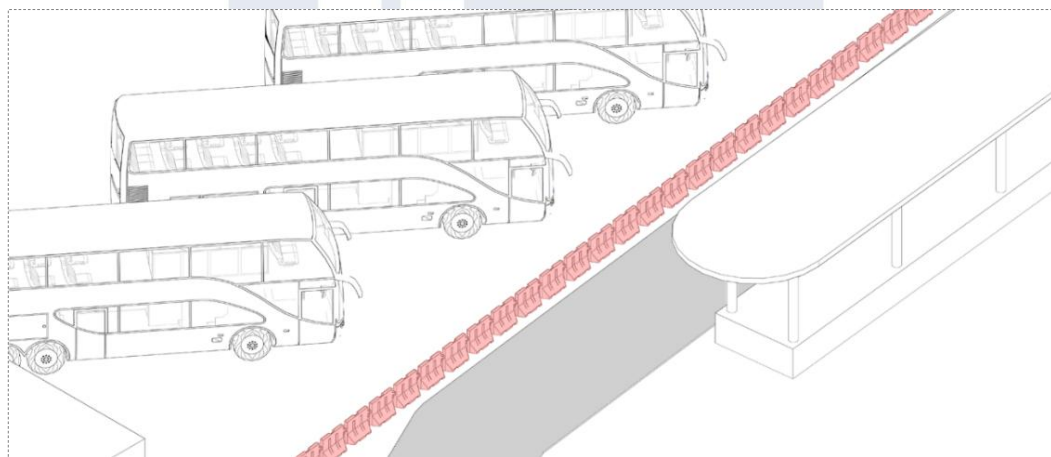


Gambar 1.6 *Site Plan* dan *Zoning* Terminal Kalideres
Sumber: Terminal Kalideres (2019) dan diolah Penulis (2026)

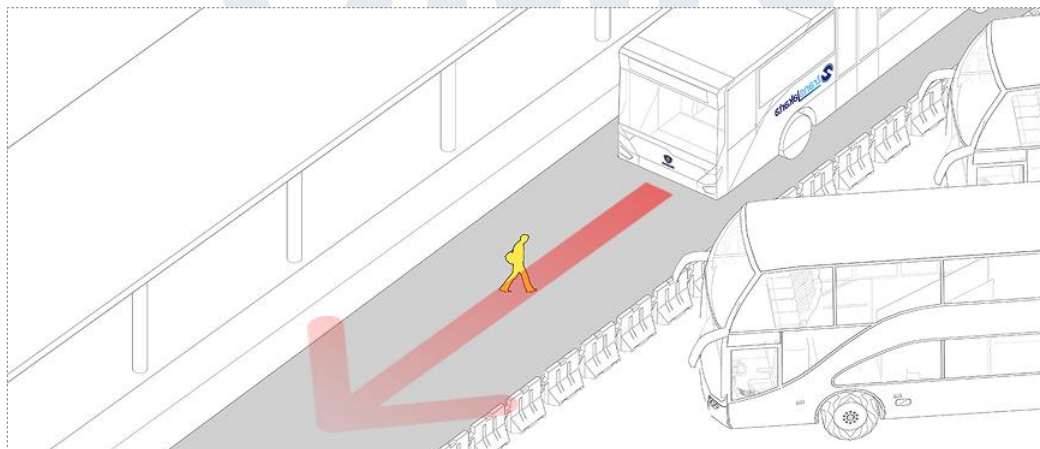
Area yang berada di luar *central island* difungsikan dan dibagi menjadi zona servis dan pengendapan kendaraan tiap layanan yang diatur dengan sistem emplasemen (terkecuali untuk bus Transjakarta tipe BRT), dimana mayoritas emplasemen difungsikan untuk operasional bus AKAP. Seluruh emplasemen yang ada dioperasikan pada lapangan terbuka dan dibantu pembatas jalan (*road barrier*) sebagai tanda pembagian zona yang hanya terdapat pada sekitar area *central island* dan area keluar masuk terminal. Walaupun begitu, hasil observasi awal menunjukkan transportasi pribadi (mobil dan motor) seringkali tidak mengikuti arahan sirkulasi yang telah ditetapkan sehingga menimbulkan penumpukan sirkulasi kendaraan yang akan masuk maupun keluar area terminal. Hal ini berimbas pada terjadinya kemacetan di titik akses keluar dan masuk terminal pada Jl. Daan Mogot.



Gambar 1.7 Peta Penumpukan Sirkulasi Kendaraan di Kawasan Terminal
Sumber: Penulis (2026)



Gambar 1.8 Ilustrasi Penggunaan Pagar Pembatas pada Area Emplasemen
Sumber: Penulis (2025)



Gambar 1.9 Ilustrasi Pola Sirkulasi Pengguna Melewati Jalur Kendaraan
Sumber: Penulis (2025)

Untuk dapat berpindah dari satu titik layanan moda transportasi ke titik layanan moda transportasi lainnya, pengguna perlu untuk melewati area sirkulasi kendaraan yang berada di emplasemen lapangan terbuka (tidak memiliki penanda secara fisik). Hal ini menyebabkan terjadinya perpotongan sirkulasi antara manusia dengan kendaraan, yang mengancam keamanan dan keselamatan pengguna (terutama pada waktu volume pengguna tinggi) karena volume sirkulasi kendaraan yang sangat tinggi di area terminal.

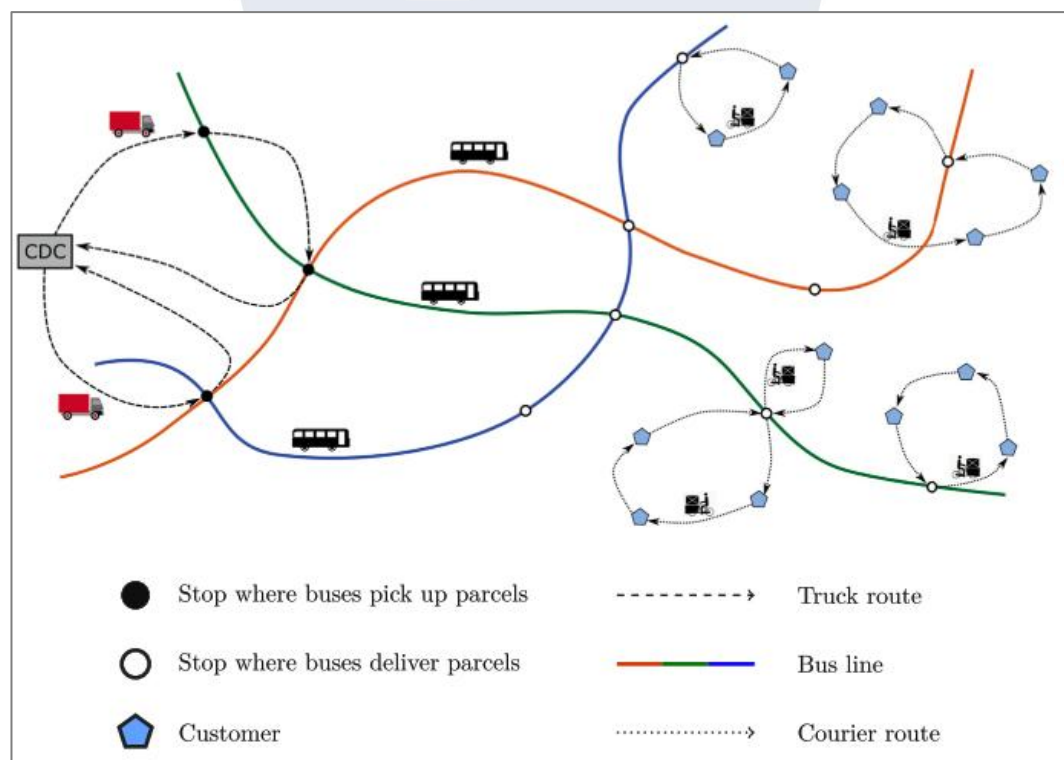
Pola pengembangan fungsi di dalam Terminal Kalideres menciptakan kualitas ruang di dalam kawasan terminal yang tidak optimal dan sesuai dengan peraturan maupun regulasi yang berlaku. Di saat yang bersamaan, pengembangan tata guna lahan di Terminal Kalideres masih terbatas hanya pada fungsi transportasi dan fungsi-fungsi pendukung lain dalam skala kecil. Mengingat lokasi nya yang strategis didukung dengan keberadaan berbagai layanan moda transportasi dengan banyak tujuan ke dalam maupun ke luar kota dan provinsi, Terminal Kalideres berpotensi untuk dikembangkan dengan pendekatan yang menggabungkan pengembangan fungsi berbasis transit dengan pendekatan pengembangan *Mobility Hub*.

Berdasarkan hasil observasi awal, direkomendasikan penyelesaian temuan isu berupa perancangan terminal intermoda dan optimalisasi tata guna lahan pada kawasan dengan pendekatan *Mobility Hub*. Perancangan ini mencakup fungsi-fungsi berupa: terminal intermoda yang melayani layanan transportasi bus AKAP, bus Transjakarta (BRT dan Non-BRT), Angkot, dan Mikrotrans, fasilitas kendaraan pribadi (*park and ride*), fasilitas moda kendaraan penghubung (ojek daring), *logistic and sorting center*, dan fasilitas pelayanan publik. Perancangan berada di kawasan Terminal Kalideres yang terletak di Kecamatan Kalideres, Kota Jakarta Barat dengan luas area perancangan sebesar 53,925.8 m² (5,39 ha). Area perancangan mencakup kawasan eksisting Terminal Kalideres dan lahan kosong eksisting yang berada di timur kawasan terminal.

Mobility Hub merupakan konsep pendekatan perancangan sebuah ruang yang menjadi wadah (tempat) fisik yang menghubungkan berbagai moda transportasi dalam berbagai skala, dari sepeda sampai dengan kereta api di titik sebuah titik di dalam sebuah lingkungan perkotaan. Tujuan utama sebuah *mobility hub* adalah untuk memfasilitasi perjalanan yang lebih mulus (*seamless journey*) bagi orang maupun barang, dan mendorong terciptanya sistem mobilitas yang berkelanjutan, rendah emisi, dan mampu memenuhi permintaan kebutuhan mobilitas bagi banyak orang. Konsep *mobility hub* berpusat pada upaya untuk menciptakan perilaku pengguna kendaraan yang lebih bergantung pada transportasi publik sekaligus optimalisasi pemanfaatan ruang kota (RISE Research Institutes of Sweden, 2020).

Perumusan *Mobility Hub* juga didasarkan pada tren perkembangan pasar barang berupa *consumer goods* di Indonesia. Pada beberapa tahun terakhir, pasar *consumer goods* yang ditopang oleh sektor *e-commerce* di Indonesia mengalami pertumbuhan yang sangat pesat dan diproyeksikan akan menghasilkan sampai dengan USD 160 miliar dalam bentuk penjualan online pada tahun 2030, memposisikan Indonesia sebagai pasar sektor *e-commerce* terbesar di Asia Tenggara (ITDP, 2025). Perkembangan pesat sektor *e-commerce* didorong oleh peningkatan daya beli masyarakat, peningkatan akses internet, dan pergeseran budaya belanja online oleh karena pandemi Covid-19 (ITDP, 2025). Perkembangan tren ini terefleksi pada peningkatan *demand* kebutuhan jasa logistik yang berperan sangat penting dalam proses pengiriman dan distribusi barang. Valuasi pasar logistik Indonesia diproyeksikan akan mencapai angka sampai dengan USD 178.1 miliar pada tahun 2030 ((ITDP, 2025). Dari keseluruhan rantai logistik, tahap *last-mile delivery* merupakan tahap yang paling kompleks dan kritis, oleh karena kebutuhan akan akurasi dan ketepatan waktu namun mahal dan memakan proses yang lama. Tahap *last mile delivery* menjadi tahap yang menyumbang 53% dari keseluruhan total biaya pengiriman dan seringkali bersifat tidak efisien dan cenderung berdampak buruk terhadap lingkungan (ITDP, 2025).

Hal ini melatarbelakangi upaya penerapan inovasi penggunaan moda transportasi publik sebagai bagian dari rantai logistik terutama di tahap *last mile delivery*. Inovasi ini memanfaatkan kapasitas kosong (*spare capacity*) yang terdapat pada kendaraan moda transportasi publik untuk digunakan menjadi area penyimpanan barang (Delle Donne et al., 2025). Inovasi ini secara garis besar memanfaatkan sistem *Three-Tier Delivery Problem using Public Transportation / 3T-DPPT* yang dirumuskan oleh Delle Donne et al. (2025) dimana barang terlebih dahulu diangkut dari pusat distribusi menuju titik perhentian transportasi publik, dipindahkan ke kendaraan transportasi publik, dan pada akhirnya diturunkan pada titik perhentian transportasi publik akhir sebelum dikirim menggunakan kendaraan ramah lingkungan lanjutan.



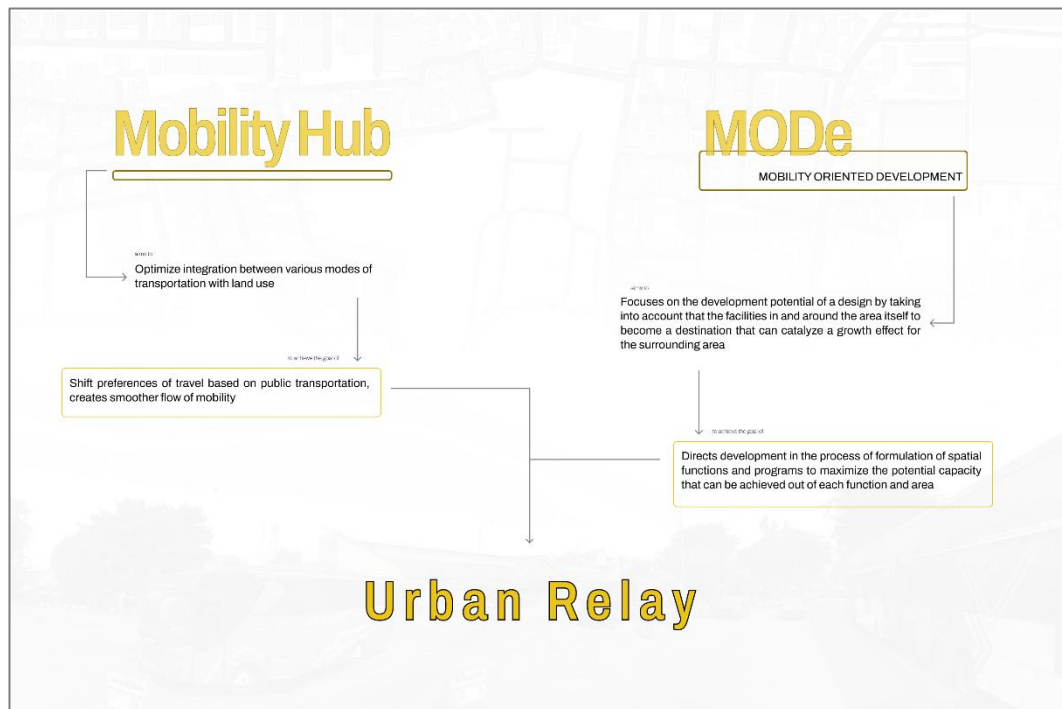
Gambar 1.10 Ilustrasi Perpindahan Barang Dengan Sistem 3T-DPPT
Sumber: Delle Donne et al. (2025)

Inovasi ini mengefisiensi kebutuhan pengiriman barang menggunakan kendaraan konvensional yang cenderung tidak ramah lingkungan dan menambahkan beban terhadap volume lalu lintas di kota (Delle Donne et al., 2025).

Integrasi inovasi ini ke dalam perancangan *mobility hub* memungkinkan perancangan ruang yang memfasilitasi proses turun-naik barang, proses barang, dan area peletakan barang untuk selanjutnya dikirim atau diambil secara pribadi oleh pemilik barang, menjadikan *mobility hub* sebagai titik simpul yang berperan bukan hanya untuk pergerakan manusia tetapi juga barang, spesifiknya *consumer goods*.

Maka dari itu, perancangan kawasan Terminal Kalideres juga menggunakan pendekatan berbasis konsep MODE (*Mobility-Oriented Development*). Konsep MODE berfokus pada potensi pengembangan sebuah perancangan dengan memperhatikan bahwasannya fasilitas di dalam dan di sekitar area itu sendiri menjadi sebuah destinasi (tujuan) yang dapat menciptakan efek pertumbuhan bagi kawasan sekitar (Arcadis, 2018). Dalam perancangan ini, tujuan utama penggunaan konsep MODE adalah untuk mengarahkan pengembangan dalam perumusan fungsi dan program ruang untuk memaksimalkan potensi kapasitas tiap fungsi maupun kawasan.

Pendekatan perancangan berbasis konsep *mobility hub* dan MODE bersifat komplementer satu sama lain, dimana tiap konsep dipertimbangkan sehingga dapat melengkapi satu sama lain. Maksimalisasi pendekatan berbasis dua konsep ini bertujuan untuk memperluas potensi serta kapasitas perancangan *mobility hub* yang tidak hanya berhenti pada perpindahan berbasis moda transportasi dan berjalan kaki, tetapi juga pemanfaatan moda transportasi lain, bukan hanya untuk perpindahan orang (manusia) tetapi juga barang. Hal ini dimaksudkan untuk merealisasikan potensi Terminal Kalideres yang ditelaah dari berbagai aspek, sehingga kawasan Terminal Kalideres dapat diposisikan menjadi sebuah *mobility hub* yang berdampak secara luas bukan hanya dari segi mobilitas, namun juga segi sosial dan ekonomi yang berkelanjutan.



Gambar 1.11 Konsep Perancangan
Sumber: Penulis (2026)

Kawasan Terminal Kalideres merupakan sebuah kawasan yang memiliki peran strategis sebagai sebuah simpul transportasi di wilayah Jakarta dan sekitarnya. Namun, tantangan konflik sirkulasi antara manusia dengan kendaraan serta tidak optimalnya pengembangan fungsi di dalam kawasan menjadi hambatan dalam keberlanjutan operasional dan pengembangan kawasan. Maka dari itu, pendekatan perancangan dibuat untuk merespon isu dan urgensi lewat penataan ulang tata ruang dan sirkulasi dan optimasi kawasan lewat pengembangan fungsi-fungsi baru yang bersifat komplementer untuk menciptakan ekosistem kawasan yang berbasis transit dan mobilitas. Lebih dari itu, pengembangan kawasan juga dilakukan dengan merespon potensi-potensi yang terdapat di dalam dan di sekitar kawasan. Dengan demikian, pendekatan perancangan menjadi dasar yang digunakan untuk menjawab pertanyaan perancangan yaitu “Bagaimana Strategi Desain yang Dapat Memaksimalkan Potensi Pengembangan Terminal Kalideres Sebagai Sebuah *Mobility Hub*?”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan sebelumnya, dirumuskan masalah yang ditemukan dan diidentifikasi, yaitu: “Bagaimana strategi desain yang dapat memaksimalkan potensi pengembangan Terminal Kalideres sebagai sebuah *mobility hub* sekaligus merespon isu konflik sirkulasi manusia dan pergerakan kendaraan?”

1.3 Batasan Masalah

Berdasarkan latar belakang serta rumusan masalah yang telah dipaparkan sebelumnya, dirumuskan batasan masalah untuk memfokuskan perancangan pada aspek-aspek tertentu. Batasan masalah meliputi:

- 1.3.1 Perancangan memiliki luas kawasan sebesar 53,925.8 m² (5,39 ha). Lokasi kawasan yang berada dalam jangkauan Kawasan Keselamatan Operasional Penerbangan (KKOP) Bandara Internasional Soekarno-Hatta sehingga terdapat peraturan maksimal tinggi objek perancangan sebesar 55 meter di atas tanah (lokasi perancangan berada dalam jangkauan Permukaan Kerucut).
- 1.3.2 Perancangan berfokus pada optimalisasi kawasan dengan perancangan fungsi Terminal Intermoda sebagai objek utama dan fungsi-fungsi komplementer lain berupa fasilitas *park and ride*, fasilitas moda kendaraan penghubung (ojek daring), *logistics and distribution center*, dan fasilitas pelayanan publik.
- 1.3.3 Pendekatan perancangan menggunakan konsep *mobility hub* sebagai acuan utama dan konsep MODE (*Mobility-Oriented Development*) sebagai acuan pendukung. Kedua pendekatan ini difokuskan pada optimalisasi sirkulasi dan tata ruang yang memperhatikan isu konflik sirkulasi antara manusia dengan kendaraan.
- 1.3.4 Perancangan menggunakan pendekatan pembagian zonasi untuk fungsi maupun sirkulasi lewat *levelling* (perbedaan lantai maupun ketinggian).

- 1.3.5 Perancangan merumuskan pengembangan kawasan di sekitar tapak sebagai respon upaya peningkatan kualitas ruang dari segi sirkulasi dan aksesibilitas untuk mendukung intensi perancangan.

1.4 Tujuan Perancangan

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dipaparkan sebelumnya, dirumuskan tujuan perancangan yang meliputi:

- 1.4.1 Mengoptimalisasi kawasan Terminal Kalideres sebagai sebuah *mobility hub* untuk memaksimalkan potensi kawasan dan meningkatkan kinerja fasilitas bagi pengguna, target pengguna, dan masyarakat secara luas.
- 1.4.2 Merancang fasilitas transportasi publik yang memperbaiki efektivitas, kenyamanan, dan keamanan pengguna dengan meminimalisir terjadinya konflik antara sirkulasi manusia dengan kendaraan.
- 1.4.3 Merancang fasilitas transportasi publik yang terintegrasi untuk mengakomodasi dan mendorong mobilitas masyarakat berbasis transit.

1.5 Manfaat Perancangan

Berdasarkan rumusan masalah dan tujuan perancangan yang telah dipaparkan sebelumnya, dirumuskan manfaat perancangan yang meliputi:

- 1.5.1 Menambah pengetahuan mengenai penerapan prinsip sebuah kawasan berbasis *mobility hub* dalam perancangan sebuah kawasan transportasi.
- 1.5.2 Menambah pengetahuan mengenai perancangan yang berdasar pada panduan desain dan perencanaan yang kontekstual, isu operasional yang spesifik, dan berorientasi pada berkelanjutan.
- 1.5.3 Menjadi panduan dan acuan bagi perancangan lain terkait perancangan sebuah kawasan berbasis *mobility hub* dan fasilitas transportasi publik.

1.6 Sistematika Penulisan

BAB 1 – PENDAHULUAN: Membahas latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan perancangan, manfaat perancangan, dan sistematika penulisan.

BAB 2 – TINJAUAN OBJEK DAN PENDEKATAN PERANCANGAN: Mengkaji objek beserta teori dan pendekatan yang menjadi dasar perancangan, termasuk standar, regulasi, kajian tipologi, kajian preseden. Standar maupun regulasi yang dibahas meliputi: standar pembagian fungsi (zona) pada kawasan, standar teknis jalur sirkulasi kendaraan, dimensi ruang dalam tiap fungsi, dan standar jumlah kebutuhan setiap fungsi. Sementara teori-teori yang dibahas meliputi: konsep ruang integrasi antarmoda, konsep *mobility hub*, prinsip *mobility hub*, konsep MODE, dan prinsip MODE. Bagian ini juga memuat pembahasan hasil kajian yang telah dilakukan pada penelitian sebelumnya sebagai salah satu dasar pertimbangan perancangan.

BAB 3 – METODE & ANALISIS PERANCANGAN: Membahas tentang metodologi perancangan, penentuan fokus perancangan, studi objek, studi teori perancangan, analisis tapak, analisis SWOT, serta pengembangan perancangan yang mencakup analisis program ruang dan strategi penerapan teori / pendekatan yang telah dikaji sebelumnya.

BAB 4 – HASIL PERANCANGAN: Membahas secara terperinci mengenai proses dan hasil perancangan. Bagian ini juga membahas pertimbangan dan justifikasi yang diambil pada tiap tahapan perancangan.

BAB 5 – KESIMPULAN DAN SARAN: Memuat kesimpulan dan saran dari keseluruhan proses dan hasil perancangan.