

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

1.1.1. Sistem Transportasi Darat di Kotamadya Malang

Sistem transportasi darat di kota Malang merupakan transportasi regional dan komuter. Jalur transportasi regional utama adalah dari dan menuju Surabaya, Kediri, Jombang dan Blitar. Sistem transportasi regional menuju wilayah barat laut (ke arah Batu, Kediri, Jombang) dan wilayah selatan (ke arah Blitar, Turen, Bululawang) sering mengalami kemacetan lalu lintas karena di wilayah ini banyak terdapat universitas dan pusat kegiatan lainnya.

Transportasi komuter di Malang dilayani oleh angkutan kota (mikrolet), taksi dan kendaraan tak bermotor (becak). Secara umum transportasi komuter di kota Malang telah dapat dilayani oleh kendaraan umum yang dapat melayani kebutuhan bagi masyarakat ekonomi lemah.

Saat ini terdapat 300 unit taksi yang beroperasi di Malang (Taxi Argo, Citra, Bima, Mandala). Dan terdapat 2.177 unit angkutan kota yang terdiri dari 25 rute yang beroperasi di kota Malang. Selama 5 tahun terakhir ini jumlah trayek angkutan kota telah mengalami penambahan 6 rute baru dan jumlah armadanya mengalami penambahan sebanyak 19 %.

Di kota Malang terdapat tiga terminal regional, yaitu : Terminal Arjosari di sisi utara kota, Terminal Gadang di sisi selatan kota dan Terminal Landungsari di sisi barat laut kota. Dan terdapat tiga sub terminal, yaitu : Mulyorejo, Madyopuro dan Tlogowaru.¹

1.1.2. Terminal Arjosari Kotamadya Malang

Terminal Arjosari ini merupakan terminal regional yang terbesar di kota Malang, terletak di sisi utara kota yang merupakan terminla bagi bus antar kota antar propinsi (AKAP) dan antar kota dalam propinsi (AKDP), juga terminal bagi angkutan kota (mikrolet), yang terdiri dari 9 trayek.

¹ RUTRK (Bid. Transportasi) Kotamadya Malang, hal. 135-136.

Luas terminal Arjosari 4,5 Ha dan mempunyai kapasitas untuk tiap moda yaitu untuk bus adalah 85 kend./jam dan untuk angkot adalah 120 kend./jam². Sedangkan rata-rata penumpang untuk AKAP sekitar 2.144 dan untuk AKDP sekitar 46.704 penumpang perhari.³

Terminal Arjosari ini termasuk terminal penumpang yang merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang perpindahan intra dan/atau antar moda transportai serta mengatur kedatangan dan pemberangkatana kendaraan umum.⁴ Sehingga diperlukan suatu penanganan khusus dengan memeperhatikan fasilitas-fasilitas utama dan hal-hal penting seperti areal pemberangkatan, areal kedatang, areal menunggu bis, areal tunggu penumpang dan areal lintas agar fungsi terminal dapat berjalan secara optimal. Namun pada terminal Arjosari ini justru terlihat suatu kondisi yang kurang baik, seperti yang kan diterangkan dibawah ini.

1.1.2.1. Kondisi Fisik

Kondisi prasarana dan fasilitas terminal Arjosari pada saat ini dirasa kurang memadai selain karena memang fasilitas yang ada belum lengkap, perawatan yang kurang dan kondisinya yang sudah tidak memadai karena sejak dibangun pada tahun 1987 sampai saat ini belum mengalami pembenahan.

Sebagai contoh pada ruang tunggu yang merupakan tempat bagi calon penumpang atau pengantar terlihat suatu keresahan dan ketidaknyamanan di sana karena tempat duduk yang terbatas, pedagang asongan yang hilir mudik menjajakan dagangannya, air hujan yang tampus diwaktu hujan, tempat yang kotor dan tidak sehat, udara dan hawa yang panas di akibatkan oleh asap knalpot dan juga polusi suara mesin kendaraan karena kedekatan ruang tunggu dengan tempat parkir kendaraan, membuat suasana menjadi sangat tidak nyaman.

Penataan ruang kurang baik, karena ruang-ruang yang ada pada saat ini tidak memperhatikan keterkaitan antara ruang yang satu dengan ruang yang lainnya sesuai dengan fungsi, kedekatan dan alur sirkulasinya sehingga menyebabkan pergerakan pengguna di dalam terminal menjadi tidak terarah.

² Lampiran Surat Kepala DLLAJ Daerah Kotamadya DATI II Malang.

³ Laporan Bulanan arus Penumpang dan Kendaraan di Terminal Arjosari, Kotamadya DATI II Malang

⁴ UU RI Nomor 14 Tahun 1992, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, hal. 154.

memantau keadaan di terminal dan juga berfungsi untuk mengendalikan sirkulasi dan laju keberangkatan.

b. Sirkulasi Manusia sebagai Pengguna Jasa Terminal

Aktivitas di dalam terminal sifatnya adalah gerak cepat sehingga sirkulasi merupakan hal yang sangat penting karena dapat membantu kelancaran kegiatan yang berlangsung di dalam terminal, dengan adanya sirkulasi yang jelas dan teratur maka hal-hal seperti crossing dapat dihindari. Namun di terminal Arjosari ini justru merupakan permasalahan utama, seperti :

1. Antara jalan masuk dan jalan keluar menjadi satu sehingga sering menimbulkan crossing terutama pada hari-hari libur.
2. Ketidakjelasan arah menyebabkan para calon penumpang merasa kebingungan untuk menuju tempat yang akan dituju.
3. Terjadinya crossing bagi penggunajasa terminal karena adanya persimpangan antara tiga fungsi ruang yaitu ruang entrance, ruang kedatangan/pemberangkatan penumpang untuk bus AKAP/AKDP dan ruang kedatangan/pemberangkatan penumpang untuk angkutan kota (mikrolet).
4. Banyaknya pedagang liar yang memenuhi ruang tunggu maupun koridor sehingga mengurangi dan mengganggu area untuk sirkulasi.

Pada Lampiran 2 ditunjukkan kondisi sirkulasi kendaraan dan penumpang yang merupakan area terjadinya crosing dan crowded.

1.2. PERMASALAHAN

Bagaimana mewujudkan orientasi pergerakan manusia dan kendaraan di dalam terminal yang dapat memberikan arah sehingga tidak menimbulkan kesemrawutan dan kemacetan pada jalur sirkulasi.

1.3. TUJUAN DAN SASARAN PEMBAHASAN

1.3.1. Tujuan

Mendapatkan rumusan konsep dan dasar perncanaan dan perancangan yang dapat digunakan sebagai dasar dalam merancang orientasi pergerakan manusia dan kendaraan melalui suatu jalur sirkulasi yang mampu memberikan kejelasan arah

sehingga tidak menimbulkan kesemrawutan dan kemacetan dengan suatu penataan massa, ruang dan sirkulasi.

1.3.2. Sasaran

- Mengetahui perilaku dan kondisi ruang
- Mengetahui fasilitas-fasilitas dan kebutuhan ruang di dalam terminal
- Mengetahui besaran ruang
- Memahami pola sirkulasi yang teratur
- Mengetahui jenis trayek kendaraan

1.4. LINGKUP PEMBAHASAN

1.4.1. Lingkup Pembahasan Non Arsitektural

Lingkup pembahasan pada masalah-masalah non arsitektural yang mendukung masalah pokok, yaitu seperti :

- Karakteristik aktivitas di terminal
- Jaringan trayek bus dan angkutan kota
- Jumlah kendaraan
- Waktu tunggu rata-rata bagi kendaraan dan penumpang
- Jenis moda transport
- Kapasitas terminal

1.4.2. Lingkup Pembahasan Arsitektural

Pembahasan pada lingkup arsitektural secara teoritis dibatasi pada :

- Fungsi terminal
- Besaran ruang
- Tata ruang, suasana dan kebutuhan ruang-ruang pada terminal
- Entance, sirkulasi kendaraan atau penumpang dan sistem parkir
- Penampilan bangunan
- Jaringan utilitas

1.5. METODE

1.5.1. Metode Memperoleh Data

Merupakan tahapan pengumpulan dan informasi untuk memperjelas pembahasan yaitu :

A.1. Data Lapangan Primer

Merupakan pengamatan langsung terhadap kota dan lokasi terminal berupa kondisi kota dan terminal :

- Kondisi rute dan sirkulasi angkutan kota dan antar kota
- Kondisi fisik bangunan terminal
- Kebutuhan ruang dan fasilitas terminal
- Sistem sirkulasi kendaraan
- Sistem srkulasi penumpang kendaraan

2. Data Sekunder

Untuk memperoleh data :

- RUTRK Kodya Malang
- RDTRK Kecamatan Blimbing Kotamadya Malang
- Sistem jaringan trayek angkutan penumpang di wilayah Jawa Timur
- Keputusan Menteri Perhubungan
- UU RI no. 14 Tahun 1992

B. Wawancara, yaitu menanyakan secara langsung kepada nara sumber mengenai :

C. Studi Literatur, dengan mempelajari masalah terminal dan bangunan terminal yang menyangkut ruang-ruang di dalamnya serta pola sirkulasi sesuai dengan standart yang berlaku.

1.5.2. Metode Analisis

Menganalisa permasalahan sebagai acuan dasar penyusunan konsep dasar perencanaan dan perancangan terminal bis dan angkutan kota yang meliputi : lokasi dan site, kebutuhan ruang, luasan fungsi ruang dan bangunan, tata ruang dan massa bangunan, pencapaian sirkulasi serta penampilan bangunan.

1.5.3. Metode Perumusan Konsep

Kesimpulan analisis disimpulkan sebagai dasar perumusan konsep digunakan untuk mendapatkan konsep yang sesuai dengan rancangan terminal bus dan angkutan kota melalui pendekatan perancangan arsitektur.

1.6. SISTEMATIKA PEMBAHASAN

BAB I. Pendahuluan

Mengemukakan latar belakang masalah, permasalahan, tujuan dan sasaran, lingkup pembahasan.

BAB II. Tinjauan Umum Sistem Terminal

Berisi tentang data, hasil survei dan hasil literatur yang nantinya akan dianalisa dan disintesa menurut permasalahan.

BAB III. Sistem Sirkulasi di Dalam Terminal

Berisi tentang tinjauan dan analisa sistem sirkulasi sebagai pedoman untuk pengembangan yang selanjutnya disintesakan dalam kesimpulan menuju proses penyelesaian dan pendekatan arsitektur.

BAB IV. Konsep Dasar Perencanaan dan Perancangan

Berisi tentang transformasi desain sebagai langkah perancangan fisik bangunan terminal berupa : Orientasi lokasi dan site terhadap lingkungan dan jaringan jalan, konsep penzoningan, konsep tata massa dan ruang, konsep sirkulasi, pencapaian bangunan terminal, konsep penampilan bangunan, konsep sistem struktur bangunan dan sistem utilitas.

1.7. KEASLIAN PENULISAN

1. Judul : Terminal Bis di Yogyakarta
Permasalahan : Bagaimana merencanakan tata ruang dalam, tata ruang luar, penataan fasilitas-fasilitas utama dan penunjangnya pada terminal bis agar tidak timbul pengkonsentrasian pemakai pada satu sisi tempat yang mengakibatkan disorientasi arah.
Perbedaan : Mewujudkan organisasi ruang yang menampilkan kaitan antara satu sama lainnya menurut fungsi, kedekatan maupun alur sirkulasinya.
2. Judul : Terminal Bis dan angkutan Kota di Kodya Pekalongan
Permasalahan : Bagaimana mewujudkan terminal bus dan angkutan kota yang terpadu dan representatif (dapat menjadi contoh), mendukung kegiatan di dalamnya (pelayanan, pencapaian,

kenyamanan dan keamanan) serta dapat mengurangi beban kemacetan lalu lintas Kodya Pekalongan.

Perbedaan : Mewujudkan terminal yang mampu memberikan kejelasan arah pada orientasi pergerakan.

3. Nama : Surya Irawadi

Judul : Terminal angkutan Kota dan Fasilitas Perbelanjaan di Kota Padang.

Landasan Konseptual Perencanaan dan Perancangan

Permasalahan : Bagaimana menentukan suatu wadah yang dapat untuk menampung dua fungsi yang berbeda sehingga dapat mengatasi permasalahan yang ada dan terjalin kesatuan operasional yang terpadu dan saling mendukung.

Perbedaan : Pengolahan terminal sebagai satu fungsi terminal yang dapat mengatasi sirkulasi pergerakan.

4. Nama : Abdul Rachmad Zahrial Amin

Judul : Terminal Bis Rajabasa di Bandar Lampung

Landasan Konseptual Perencanaan dan Perancangan

Permasalahan : Terjadinya percampuran sirkulasi penumpang naik turun, serta panjang pendek.

Perbedaan : Mewujudkan ruang sirkulasi yang mampu memberikan kejelasan arah sehingga tidak terjadi crossing.

1.8. KERANGKA POLA PIKIR

