

BAB I PENDAHULUAN

A. Judul

TERMINAL AKAP - AKDP KOTA BIMA

Penekanan Arsitektur Tropis Sebagai Faktor Penentu Dalam Perancangan

B. Batasan Pengertian Judul

Terminal : Prasarana transportasi jalan raya yang mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum, serta untuk keperluan memuat dan menurunkan orang / barang yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi.¹

AKAP : Sarana transportasi yang melayani rute untuk angkutan antar kota antar propinsi

AKDP : Sarana transportasi yang melayani rute untuk angkutan kota dalam propinsi.

Arsitektur : Seni dan ilmu merancang serta membuat konstruksi bangunan, dan atau metode dan gaya rancangan suatu konstruksi bangunan².

Tropis : Berknaan dengan daerah disekitar khatulistiwa

1.1. LATAR BELAKANG

1.1.1. Gambaran Umum Kota Bima

Pembangunan daerah merupakan bagian integral dalam kerangka pembangunan nasional, dalam arti sangat menentukan keberhasilan pembangunan nasional. Rencana struktur fungsional kota erat kaitanya dengan fungsi dan peran kota Bima dalam lingkup yang lebih luas, yang

¹ UURI. No 14. Th 1992. Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya

² Idem

ditentukan oleh potensi dan perkembangan wilayah. Kota Bima mempunyai tujuan, fungsi, dan peran kota yaitu sebagai pusat pemerintahan, pusat pelayanan umum skala regional, pusat pendidikan skala regional, pusat pengolahan bahan baku dan industri, pusat pertumbuhan bagi wilayah sekitarnya, pusat pelayanan skala regional, serta pusat pelayanan wisata/akomodasi wisata. Kota Bima secara geografis terletak di Propinsi Nusa Tenggara Barat, terdiri dari 6 kabupaten (Lombok Barat, Lombok Tengah, Lombok Timur, Sumbawa, Dompu, dan Bima). Kota Bima, yang merupakan bagian dari propinsi NTB, berada di ujung timur propinsi NTB, Luas wilayah kabupaten dan kota Bima adalah 4.596,90 km². dengan batas wilayah antara lain.

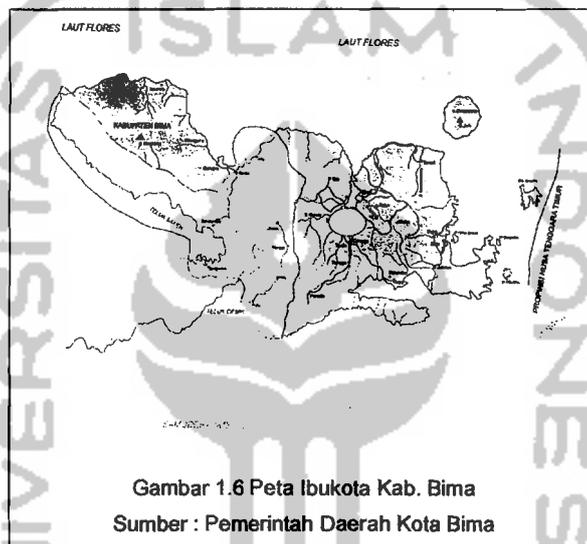
- a. Sebelah utara : Kec. Wera dan Laut Flores
- b. Sebelah Timur : Kec. Wawo
- c. Sebelah selatan : Kec. Belo
- d. Sebelah barat : Teluk Bima

Fungsi kota dan peran kota Bima tersebut memberikan peluang kegiatan yang sangat luas yang dapat memacu perkembangan dan pertumbuhan kota Bima. Masalah kotapun bermunculan seperti persoalan transportasi (kemacetan dan parkir), kepadatan penduduk yang tidak merata, kegiatan industri dalam kota, kebisingan dan sebagainya. Di samping itu kota ini memiliki potensi di sektor pertanian, peternakan, perkebunan, dan perikanan dimana merupakan sektor andalan dan unggulan, dalam pola pengembangan pembangunan daerah.³

Dalam perkembangan suatu kota sarana transportasi memegang peranan penting dalam memperlancar kegiatan ekonomi, Kelancaran mobilitas penduduk dan barang. Untuk mempermudah lalu lintas penduduk serta perdagangan antara daerah keberadaan terminal sangat mutlak

³ RUTRK Bima 2004 - 2013

diperlukan. Dengan perkembangan penduduk dan jumlah penduduk yang semakin tinggi maka perlu diperhatikan apakah sarana dan prasarana yang ada sekarang ini masih sesuai dengan tuntutan keadaan. Ketidak seimbangan antara tingkat kebutuhan sarana prasarana dan tingkat pelayanan transportasi menjadi suatu permasalahan umum yang harus dihadapi oleh sistem transportasi perkotaan.



1.1.2. Kebutuhan Sarana Transportasi

Transportasi darat merupakan transportasi yang paling dominan dibandingkan dengan moda transportasi lain. Hal ini karena transportasi darat mempunyai berbagai kelebihan bila di tirjau dari segi ekonomis, kemudahan, dan kelancaran. Keberadaan terminal yang mampu mengoptimalkan fungsinya, akan memperlancar suatu perkembangan di daerah tersebut. perkembangan suatu daerah akan terhambat bila sarana yang ada tidak memperhatikan faktor penggunaanya (kenyamanan pengguna dalam beraktivitas, manusia dan kendaraan).⁴

⁴ idem

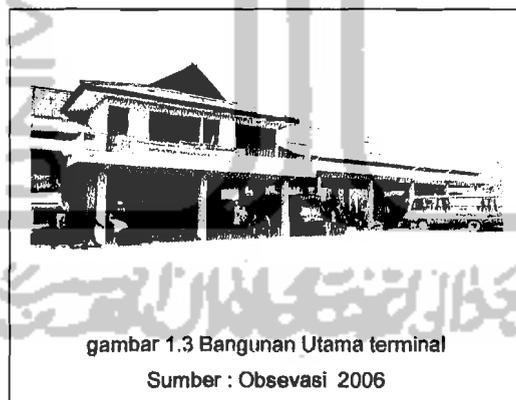
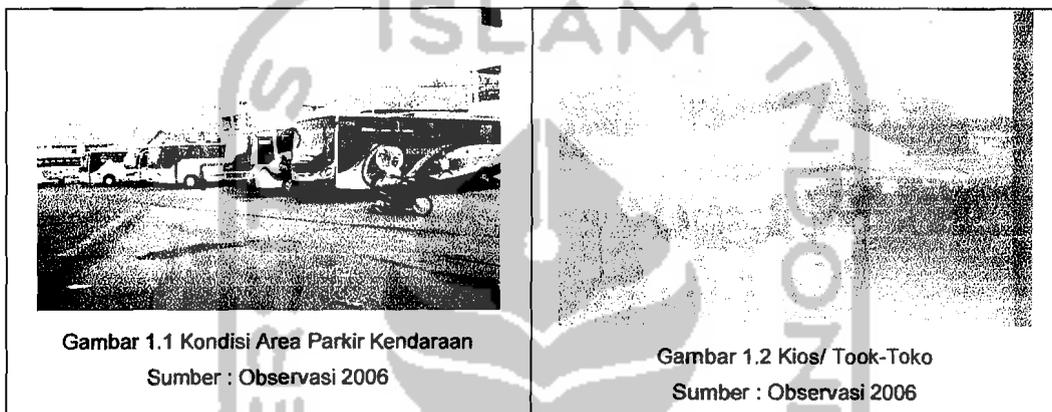
Ditinjau secara regional kota Bima mempunyai letak yang strategis karena menghubungkan antara ibu kota Propinsi Nusa Tenggara Barat (Mataram) dengan wilayah Nusa Tenggara Timur dan wilayah sekitar kota Bima. Perkembangan sistem transportasi kota Bima akan mempengaruhi perkembangan kota di masa mendatang.⁵

Keberadaan terminal bus utama di Bima (Terminal Dara) pada saat ini kurang memberikan kenyamanan dan keamanan bagi penggunanya (manusia dan kendaraan). Pada awalnya lokasi terminal Bima memang dianggap strategis yaitu terletak di kota Bima bagian tepi, namun tidak jauh dari pusat kota. Akses pelayanan terminal mencakup banyak wilayah di Bima maupun luar Bima, sehingga memudahkan dan meningkatkan pelayanan bagi masyarakat. Seiring dengan laju pertumbuhan kota, keberadaan terminal sekarang ini yang dikategorikan sebagai terminal tipe A, namun tidak memenuhi standar serta menimbulkan dampak negatif yaitu arus lalu lintas di sekitar terminal menjadi sangat padat dan tersendat karena kurang tersedianya area parkir bagi kendaraan umum maupun pribadi.

Oleh karena itu, pada lokasi ini tidak mungkin lagi dikembangkan karena selain terbatasnya area dan tidak mungkin dilebarkan lagi, juga letaknya berada didalam kota menambah beban lalu lintas kendaraan pada jalan-jalan dikota. Keberadaan terminal tentunya tidak akan lepas dari masalah polusi udara yang dihasilkan dari asap kendaraan (terutama bus). Posisi jalur landasan bus yang berdekatan dengan jalur sirkulasi pejalan kaki yang sekaligus berfungsi sebagai ruang tunggu bagi calon penumpang mengakibatkan asap kendaraan, langsung terhirup oleh pengunjung terminal, maka perlu direncanakan sebuah terminal sebagai simpul transportasi darat yang lebih representatif di banding terminal sebelumnya.

⁵ <http://www.suara ntb.com>

Selain itu suasana panas dan gersang pada terminal, serta di tambah lagi dengan polusi udara yang diakibatkan hilir mudiknya kendaraan-kendaraan penumpang dapat teratasi dengan penekanan pada arsitektur tropis. Pendekatan arsitektur tropis pada terminal tidak hanya berfungsi sebagai penambahan suatu objek dengan memasukan unsur-unsur alam (air, vegetasi, cahaya matahari) juga dapat menciptakan kenyamanan.



1.1.3. Latar Belakang Perencanaan dan Perancangan Terminal

Pada hakekatnya kota adalah suatu titik geografis yang senantiasa mengalami pertumbuhan dan perkembangan. Perkembangan tersebut dapat di pengaruhi oleh unsur pembentukan kota baik yang berasal dari dalam kota (internal) maupun yang dari luar kota (eksternal). Unsur - unsur yang dapat

disebutkan antara lain adalah aspek penduduk, kegiatan sosial ekonomi, unsur pemukiman berikut potensi yang terdapat didalamnya. Komponen-komponen tersebut mengandung sifat dinamis yang tercermin dalam perkembangan dan pertumbuhan kota seiring dengan perjalanan waktu.

Kota Bima merupakan kota yang berpotensi dibidang pertanian, perikanan, dan peternakan. Aset lainnya adalah terminal bus yang melayani rute Pulau Sumbawa dan Jawa. Sarana transportasi itulah yang selama ini turut serta mendorong pengembangan sector - sektor, terutama yang berhubungan dengan jasa dan perdagangan. Hanya saja, proses pengalihan administrasi sarana transportasi itu belum sempurna hingga saat ini, oleh karena itu diperlukan satu wadah yang dapat memperlancar transportasi kota.⁶

Sarana angkutan umum yang ada untuk menunjang kebutuhan akan transportasi di kota Bima terdiri dari mikrobus, bus, ojek, dan kendaraan umum lain. Adapun data jumlah kendaraan umum dari tahun 2002 – 2005, mengalami kenaikan jumlah kendaraan umum. Pada jenis kendaraan mobil barang (truk) $r = 9,79\%$, dan untuk bus, mikro bus, dan sejenisnya (plat kuning) mengalami kenaikan $r = 5,40\%$. Saat ini di kota Bima mempunyai trayek angkutan umum kota sebanyak 17 buah trayek yang terdiri dari 5 buah trayek bis AKAP, 4 trayek bis AKDP, dan 8 trayek angkutam umum dalam kota. Dengan meningkatnya jumlah moda angkutan umum tersebut maka hal ini berpengaruh terhadap kapasitas dan kualitas terminal Bima.

Alasan lain perlunya perkembangan pelayanan terminal adalah, keberadaan terminal saat ini menambah kepadatan lalulintas dikawasan sekitar, dikarenakan jumlah arus angkutan umum yang masuk ke terminal semakin meningkat, sehingga keberadaan angkuta-angkutan umum tersebut tidak mampu lagi ditampung didalam terminal. Selain itu, permasalahan yang

⁶ <http://www.suarantb.com>

ada yaitu belum tersedianya fasilitas dan infrastruktur yang layak dalam mendukung potensi dibidang sarana transportasi di kota Bima, dimana belum mampu memenuhi sarat/standar layaknya terminal type A.

Data kendaraan umum yang ada di Bima Thn. 2003 – 2005

Jenis Kendaraan	2003	2004	2005
Bemo, mobil barang, dan sejenisnya (plat kuning)	856	958	1.390
Bus, mikro bus, dan sejenisnya (plat kuning)	982	1.035	1.271

Sumber : Dinas Perhubungan Daerah Kota Bima

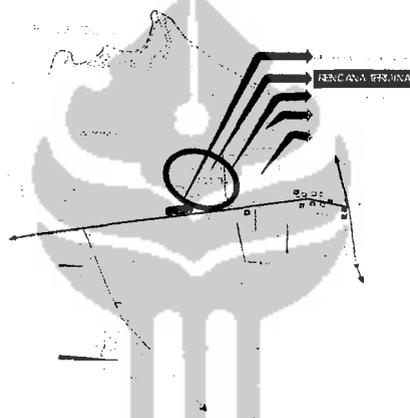
1.1.4. Latar Belakang Pemilihan Lokasi Terminal

Terminal adalah komponen penting dalam sistem transportasi, yang membutuhkan biaya besar dalam pelaksanaannya. Kesalahan dari desain sebuah terminal akan mempengaruhi sistem transportasi kota, koreksi dari kesalahan desain akan membutuhkan waktu dan biaya yang besar. Pemilihan lokasi terminal yang baru ini memperhitungkan beberapa aspek guna meminimalkan kesalahan yang mungkin timbul. Aspek-aspek tersebut adalah :Tingkat kemudahan pencapaian, Kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan disekitar terminal, Keterpaduan moda transportasi baik intra maupun antar moda, Kondisis topografi lokasi terminal, Kelestarian lingkungan, Rencana umum tata ruang kota, Sebagai salah satu kawasan pengembangan perekonomian regional

Pemilihan desa Panda sebagai lokasi terminal baru di rasa tepat karena memenuhi kriteria-kriteria di atas. Sedangkan dari kondisi lahan, desa Panda kecamatan Belo termasuk wilayah yang memiliki lahan ktitis yang cukup luas, sehingga pembangunan sarana dan prasarana transportasi pada lokasi ini tidak akan menggunakan lahan produktif. Di ibukota kabupaten Bima direncanakan hanya ada satu terminal yang melayani angkutan regional maupun dalam kota yaitu di sub bagian wilayah desa Panda, dengan

luas terminal yang direncanakan untuk terminal AKAP – AKDP lengkap fasilitas pendukungnya sekitar ± 5 Ha.⁷

Desa Panda kecamatan Belo akan di dukung oleh Talabiu dan Daru masing-masing sebagai pusat perdagangan atau Central Buseniss District (CBD) dan pusat pelayanan sosial (social service center), Sebagai cikal bakal titik pertumbuhan kota baru. Hal ini dimaksudkan untuk memacu pertumbuhan kota yang merata serta menghindari penumpukan aktifitas disatu titik yang akan menyebabkan statisnya penyebaran pemukiman.⁸



Gamabr 1.4 Peta Perencanaan Terminal
Sumber : Pemerintah Daerah Kota .Bima

1.1.5. Latar Belakang Penekanan Arsitektur Tropis

Salah satu alasan mengapa manusia membuat bangunan adalah karena kondisi alam iklim tempat manusia berada tidak selalu baik menunjang aktivitas yang dilakukannya. Aktivitas manusia yang bervariasi memerlukan kondisi iklim sekitar tertentu yang bervariasi pula. Untuk melangsungkan aktivitas terminal, misalnya, diperlukan ruang dengan kondisi sirkulasi yang baik antara lain, sirkulasi kendaraan (AKAP/AKDP, Angkot, Mikrobis, dan lain-lain), serta sirkulasi dalam terminal (bangunan terminal).

⁷ RUTRK Bima 2004 - 2013

⁸ RURTK Bima 2004 - 2013

Karena cukup banyak aktivitas manusia yang tidak dapat diselenggarakan akibat ketidaksesuaian kondisi iklim luar, manusia membuat bangunan. Dengan bangunan, diharapkan iklim luar yang tidak menunjang aktivitas manusia dapat dimodifikasi diubah menjadi iklim dalam (bangunan) yang lebih sesuai. Usaha manusia untuk mengubah kondisi iklim luar yang tidak sesuai menjadi iklim dalam (bangunan) yang sesuai seringkali tidak seluruhnya tercapai.

Dalam banyak kasus, manusia di daerah tropis sering kali gagal menciptakan kondisi termis yang nyaman didalam bangunan. Ketika berada didalam bangunan, pengguna bangunan justru sering kali merasakan udara ruang yang panas, sehingga kerap mereka lebih memilih berada di luar bangunan. Arsitektur tropis seringkali dilihat dari konteks 'budaya'. Padahal kata 'tropis' tidak ada kaitannya dengan budaya atau kebudayaan, melainkan berkaitan dengan 'iklim'. Pembahasan arsitektur tropis harus didekati dari aspek iklim.

Dari uraian diatas, perlu ditekankan kembali bahwa pemecahan rancangan arsitektur tropis pada akhirnya sangatlah terbuka. Arsitektur tropis dapat berbentuk apa saja tidak harus serupa dengan bentuk-bentuk arsitektur tradisional yang banyak dijumpai di wilayah Indonesia, sepanjang rancangan bangunan tersebut mengarah pada pemecahan persoalan yang ditimbulkan oleh iklim tropis seperti terik matahari, suhu tinggi, hujan dan kelembaban tinggi.

1.2. PERMASALAHAN

1.2.1. Permasalahan Umum

Bagaimana merancang terminal AKAP – AKDP Kota Bima yang dapat memenuhi segala kebutuhan aktivitas didalam terminal dan memberikan kenyamanan pada ruang luar (sirkulasi kendaraan).

1.2.2. Permasalahan khusus

Bagaimana merancang terminal AKAP – AKDP Kota Bima dengan penekanan pada arsitektur tropis yang memperhatikan faktor iklim yaitu orientasi matahari dan angin terhadap masa bangunan terminal.

1.3. TUJUAN DAN SASARAN

1.3.1. Tujuan

Mendapatkan sebuah alternatif desain terminal AKAP – AKDP kota Bima yang mampu mengoptimalkan fungsinya dalam memenuhi kebutuhan didalam terminal, yaitu penempatan kebutuhan ruang dalam maupun ruang luar, kaitanya dengan sirkulasi kendaraan dan aktivitas didalam terminal.

1.3.2. Sasaran

Menghasilkan konsep perancangan yang mampu mengoptimalkan terhadap penekanan arsitektur tropis pada masa bangunan terminal.

1.4. LINGKUP PEMBAHASAN

1. Pembahasan tentang perencanaan dan perancangan terminal yang sesuai dengan criteria dan standar terminal tipe A.
2. pembahasan tentang perencanaan dan perancangan terminal dalam penataan pola ruang dalam maupun ruang luar.
3. pembahasan tentang perencanaan dan perancangan terminal dengan penekan arsitektur tropis yang merujuk pada orientai masa bangunan yang dipengaruhi oleh pencahayaan/sinar matahari dan udara.

1.5. METODE PEMBAHASAN

Pengumpulan data dari berbagi referensi berupa laporan kerja praktek pada terminal kota Bima (Terminal Dara), Koran, data-data dari pemerintah daerah kota Bima, wawancara langsung dan survey lapangan. Kemudian

data-data tersebut diolah berdasar landasan teori yang ada yang akhirnya muncul suatu konsep untuk perencanaan dan perancangan.

▪ **Metode Pengumpulan Data**

1. Observasi

Pengumpulan data dan informasi yang dibutuhkan untuk memperjelas latar belakang permasalahan. Data – data tersebut adalah dengan melakukan survei lapangan sehingga memperoleh :

- Gambaran secara langsung keadaan terminal lama, membuat dokumentasi dengan foto.
- Survei di site yang menjadi rencana terminal AKAP kota bima dengan tujuan memperoleh gambaran mengenai sirkulasi jalur bus, pengolahan ruang, tapak, dan penapilan bangunan.

2. Wawancara

Wawancara dengan berbagai pihak yang mengetahui secara jelas hal yang berkaitan dengan penyusunan tugas akhir ini yaitu tentang terminal seperti dengan dinas perhubungan

3. Reverensi

- a. Mendapatkan data dari pemda kota Bima yang berhubungan dengan perencanaan dan perancangan terminal AKAP-AKDP.
- b. Kajian buku literature tentang hubungannya dengan terminal bis tipe A, yang berupa :
 - Buku – buku tentang transportasi
 - Internet
 - Buku tugas akhir sebelumnya.

4. Studi Literature

Data-data tentang terminal :

- Sarat-sarat yang harus dipenuhi dalam sebuah terminal

- Tipologi-tipologi bangunan sejenis guna memperoleh gambaran prestasi bangunan.

Data-data tersebut diperoleh melalui beberapa literature, antar lain :

- Tugas akhir beberapa mahasiswa dengan permasalahan yang berbeda tentang terminal
- Beberapa majalah arsitektur sebagai bahan referensi tipologi bangunan sejenis
- Buku-buku yang memuat tentang arsitektur tropis dan bagaimana penerapan dalam bangunan
- Buku-buku yang memuat standar-standar dan syarat-syarat sebuah terminal

5. Analisa

Analisa mengenai penampilan fisik bangunan dan perancangan ruang yang mampu mengadirkan citra terminal dengan pendekatan pada arsitektur tropis. Selain itu menganalisa hal yang berkaitan dengan jenis dan kebutuhan terminal dengan menentukan kriteria kegiatan dalam terminal, jumlah kendaraan umum maupun kendaraan pribadi dengan fasilitas pendukung dalam terminal, ruang tunggu, kios-kios dan lain-lain.

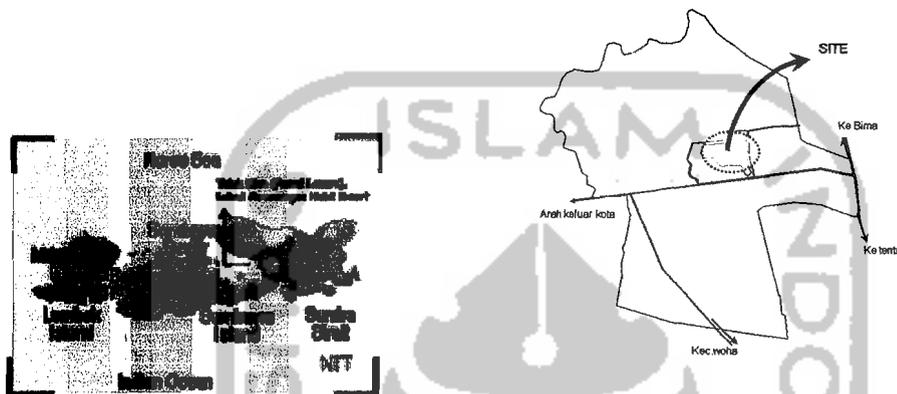
6. Perumusan Konsep

Data-data setelah terkumpul diolah dan dianalisis, sehingga diharapkan muncul suatu kesimpulan berupa konsep perencanaan dan perancangan terminal yang akan di wujudkan dalam desain arsitektur

1.6. SPESIFIKASI PROYEK

Proyek terletak di Kabupaten Bima, propinsi Nusa Tenggara Barat. Lokasi proyek di daerah Panda – Kec. Talibiu, sekitar 16 Km dari pusat kota

Bima, Raba. Raba memiliki ketinggian terendah dibanding kota-kota yang ada dipropinsi NTB, yaitu 14 m dari permukaan laut, dan kelembaban antara 89-97 %. Untuk letak bangunan, terletak di lahan yang masih kosong.



Gambar : Peta Pulau Sumbawa Besar - NTB
Sumber : RUTRK Bima

1.7. KEASLIAN PENULISAN

1. Judul Terminal Tipe A Purwekerto

Oleh : Aryo Priyo Prasetya/TA-U11/00154

Penekanan Pada Ruang Tunggu Yang Kreatif

Permasalahan :

Permasalahan yang terdapat pada terminal lama adalah ruang tunggu yang sempit yang dapat menghambat sirkulasi manusia dan barang. Dalam hal ini ruang tunggu yang merupakan ruang tunggu bagi penjemput, pengantar, maupun penumpang di harapkan dapat merasakan nyaman.

2. Judul : Terminal Penumpang Tipe A Gede Bage Di Kotamadya Bandung.

Oleh : Yogi Jatnika/TA-U11/94081

Perancangan terminal penumpang yang berwawasan arsitektur hijau

Permasalahan :

Bagaimana merancang terminal penumpang tipe A Gede Bage di Kotamadya Bandung yang berwawasan arsitektur hijau.

1.8. Sistematika Penulisan

Terdiri dari beberapa bab, yaitu :

BAB I :

Penulisan tentang latar belakang terminal, Permasalahan terminal dikota Bima, Tujuan dan Sasaran, Lingkup Pembahasan, Metode Tugas Akhir, Sistematika Penulisan, Keaslian Penulisan, dan kerangka pola pikir.

BAB II :

Tinjauan mengenai lokasi perancangan, Tinjauan tata ruang Kota Bima, Tinjauan perancangan dan permasalahan terminal, Tinjauan arsitektur tropis, Kesimpulan.

BAB III :

Analisis pendekatan persyaratan ruang terminal, Analisis pendekatan perancangan terminal, Analisis penzoningan, Analisis program ruang, Analisis penekanan arsitektur tropis.

BAB IV :

Berisi konsep – konsep dasar yang telah di analisa untuk mendapatkan alternatif dan gambaran serta ide yang dapat di tuangkan yang kemudian dijadikan sebagai pemecahan masalah dan diwujudkan dalam bentuk rancangan desain Terminal AKAP – AKDP Kota Bima.

BAB V :

Berisi tentang hasil rancangan yang diwujudkan dalam bentuk gambar rancangan desain bangunan.

1.9. Kerangka Pola Pikir

