

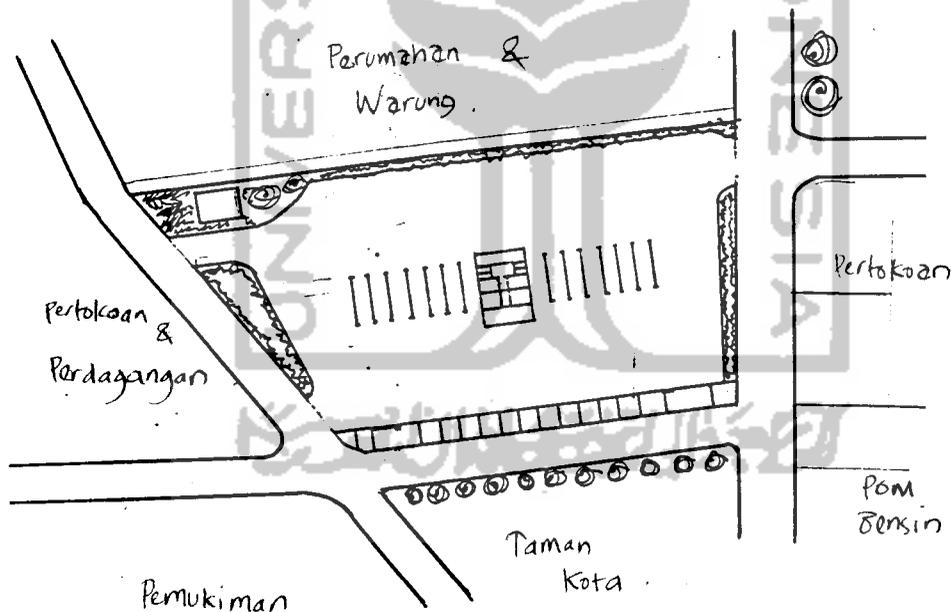
## BAB III SISTEM TRANSPORTASI UMUM TERMINAL DARA

### 3.1 Tinjauan Terminal Dara

#### 3.1.1 Site Terminal Dara, Bima

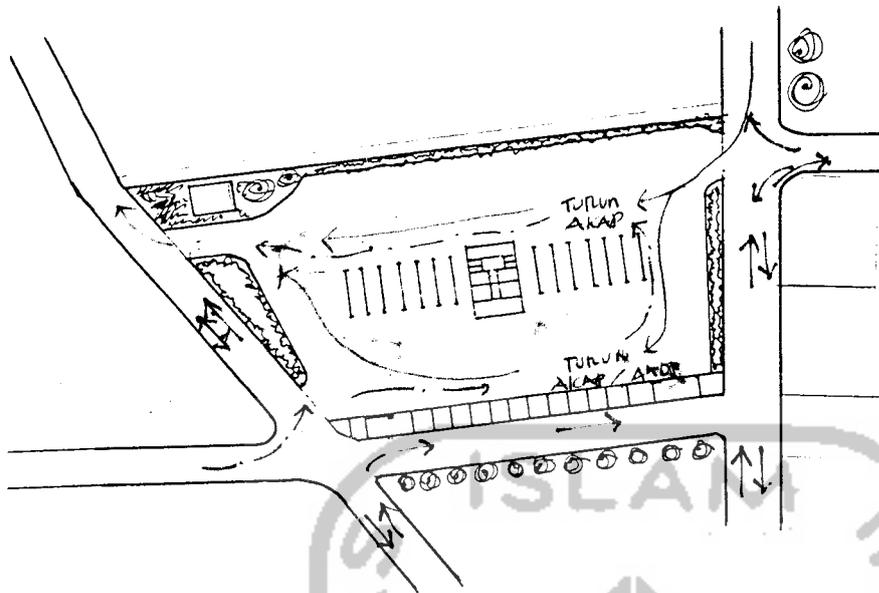
Terminal Dara, Bima berada pada sisi jalan arteri primer, dengan diapit oleh areal pertokoan pada sisi sebelah timur dan barat, sebelah utara menuju kota dan sebelah selatan merupakan pemukiman. Luas site terminal adalah  $15.560 \text{ m}^2$ . Luas ruang-ruang yang ada dalam terminal adalah sebagai berikut.

- Luas parkir bis dan mobil angkutan =  $4.968 \text{ m}^2$
- Luas ruang tunggu dan halte =  $50 \text{ m}^2$
- Luas kios =  $330 \text{ m}^2$
- Luas km/wc =  $6 \text{ m}$
- Luas kantor =  $140 \text{ m}^2$



Gambar 3.1. Denah Site Terminal Dara, Bima  
(Sumber : DLLAJR, kotib Bima)

## BAB III SISTEM TRANSPORTASI UMUM TERMINAL DARA



Gambar 3.4 Sistem sirkulasi Terminal Dara  
(sumber: Observasi. 1999)

**Dari arah selatan.**

Untuk mobil AKAP dan AKDP  
Datang – turunkan penumpang – Ke garasi.

**Untuk Mobil AK**

Datang – turunkan penumpang – Parkir – berangkat

**Dari arah utara.**

Prosesnya sama dengan angkutan Yang dari arah selatan

**Dari garasi**

Untuk mobil AKAP dan AKDP Dari garasi – menaik penumpang - Pergi

Karena sistem sirkulasi yang tidak menyediakan tempat parkir pada terminal sehingga banyak dari bis angkutan yang tidak masuk terminal melainkan menaik dan menurunkan penumpang diluar terminal, untuk langsung menuju garasi masing – masing.

Untuk kedatangan penumpang pintu yang dominal digunakan yaitu pada sisi timur, pintu bagian utara. hal ini disebabkan tempat turunya penumpang dari angkutan kota dekat pintu ini. Sedangkan untuk penumpang yang keluar dari terminal dominan menggunakan jalan terobosan menuju tempat parkir kendaraan AK, untuk lebih jelas melihat hubungan sirkulasi terminal dapat dilihat pada bagan dibawah ini.

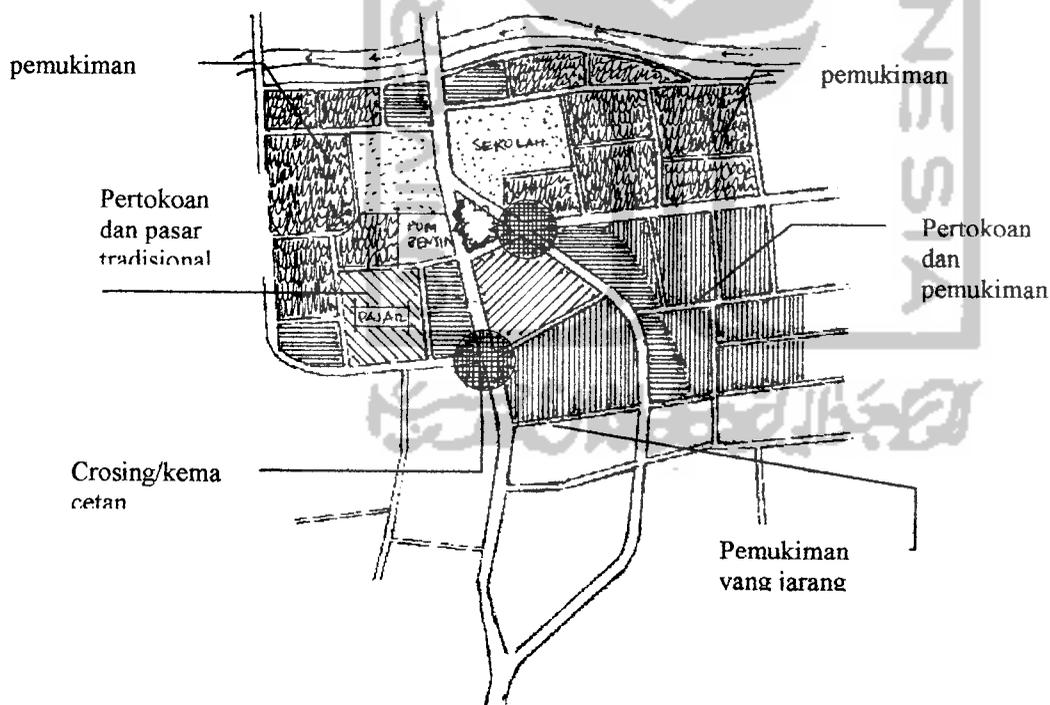
## BAB III SISTEM TRANSPORTASI UMUM TERMINAL DARA

### 3.1.6 Sistem Parkir

Pada Terminal Dara sebenarnya tidak ada tempat parkir khusus. Bis – bis yang menunggu penumpang dalam waktu tertentu akan menuju tempat parkir pribadinya / garasi dan pada jam pemberangkatan datang lagi keterminal untuk mengangkut penumpang. Tetapi untuk bis – bis yang pemberangkatannya secara cepat akan nemarkir kendaraanya pada bagian selatan terminal dengan model parkir sejajar. Hal ini untuk menghemat lahan terminal yang sempit.

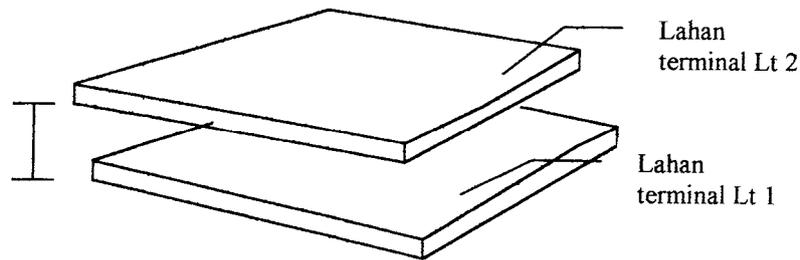
### 3.1.7 Kondisi Terminal Dara.

Pada Terminal Dara, Bima terjadi Crossing antara kendaraan hal ini dikarenakan adanya penggunaan pintu masuk pada dua sisi terminal, dan karena tempat parkir untuk angkutan pada terminal yang kurang. Menyebabkan bis menurunkan penumpang diluar terminal dan langsung menuju tempat parkir mereka masing-masing tanpa masuk kelokasi terminal, sehingga pada lingkungan sekitar terjadi kemacetan lalu lintas.



Gambar 3.7 Peta Lingkungan Sekitar Terminal

### BAB III SISTEM TRANSPORTASI UMUM TERMINAL DARA



Gambar 3.12 Pengembangan lahan secara vertikal

Adapun keuntungan dan kerugian dari pengembangan secara vertical.

Keuntungan.

- Lahan yang dipakai sedikit
- Terjadi sentralisasi kegiatan pengelolaan terminal
- Penggunaan fasilitas-fasilitas yang mempermudah jalur barang dan penumpang seperti penggunaan lift barang, tangga berjalan..

Kerugian

- Membutuhkan biaya yang mahal
- Membutuhkan jalan layang (fly over)

## 2. Pengembangan Terminal Secara Horizontal

### a). Kebagian Barat Terminal

Pada bagian barat terminal terdapat lahan yang kosong berupa lapangan, sehingga terminal dipisahkan oleh jalan arteri primer.

Pada pengembangan lahan terminal kebagian barat terdapat beberapa kendala antara lain:

- Susah dalam hal pengawasan karena terminal dipisahkan oleh jalan umum yang merupakan jalan utama menuju kota Bima
- Akan terjadi kemacetan pada simpul pertemuan jalan Sultan Salahuddin dengan jalan yang menuju kepasar karena terdapat kegiatan yang ramai

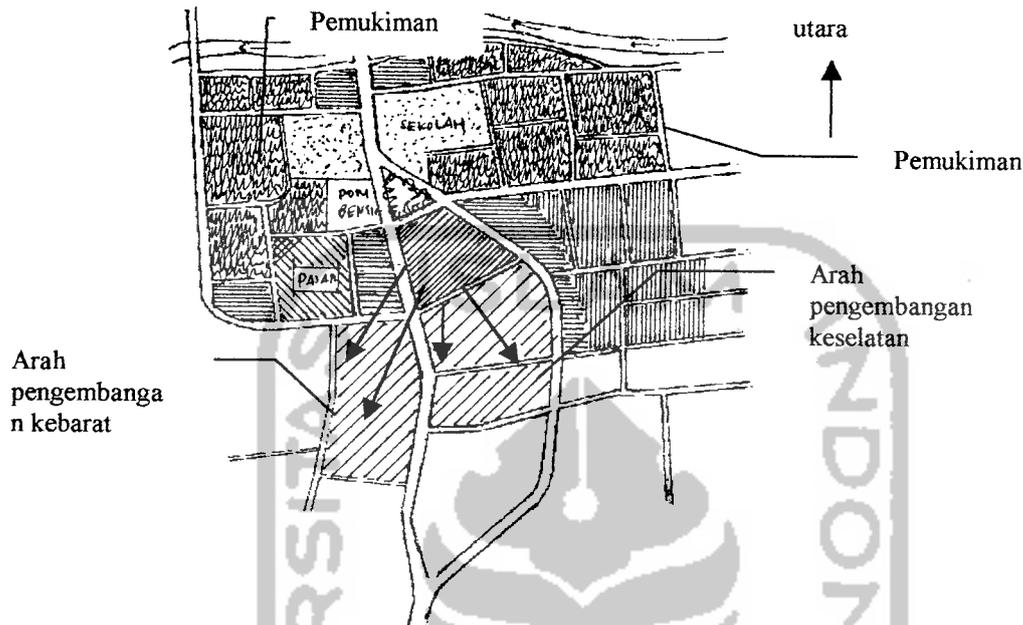
### b). Pengembangan kebagian Selatan Terminal

Pada bagian selatan yang berbatasan langsung dengan terminal sudah didirikan warung yang menjual berbagai kebutuhan penumpang dan beberapa losmen penginapan pada bagian selatan dari sisi lalan dan beberapa rumah penduduk yang masih jarang.

### BAB III SISTEM TRANSPORTASI UMUM TERMINAL DARA

Pada bagian selatan terdapat kendala pembebasan tanah milik penduduk yang akan digunakan sebagai lahan terminal.

Untuk masa 20 tahun yang akan datang lokasi disekitar terminal akan dipenuhi oleh bangunan pemukiman dan sektor – sektor jasa lainnya sehingga kondisi jalan disekitar terminal akan semakin ramai



Gambar 3.13 Lahan Pengembangan bagian Barat dan Selatan

Dari ketiga alternatif pengembangan lahan terminal diatas maka pengembangan lahan yang paling cocok dan murah yaitu pada pengembangan keselatan Karena :

- Pada lahan ini memungkinkan terjadi sentralisasi kegiatan operasional terminal
- Tidak terjadi crossing dengan kendaraan umum maupun pribadi dikarenakan lahan terminal berada pada satu tempat yang tidak terpisah seperti halnya pada alternatif pengembangan kebarat
- Biaya konstruksi relatif lebih murah karena pengembangan terminal secara horizontal.

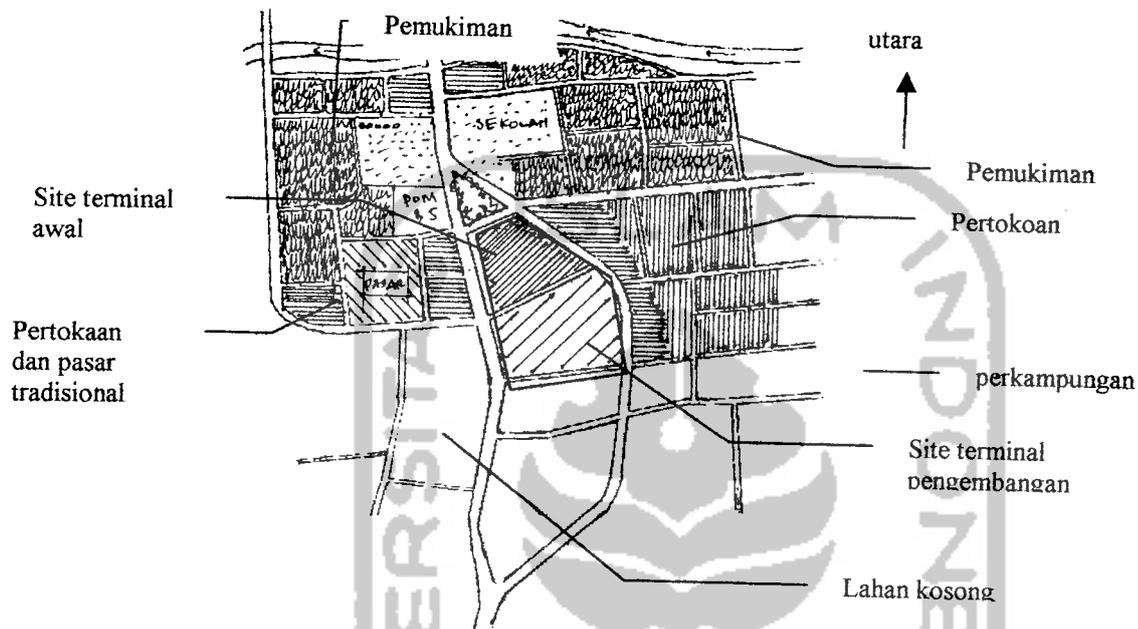
#### 3.2.3 Site Terminal Pengembangan

Luas lahan yang akan dijadikan sebagai pengembangan terminal seluas 4,5 Ha dengan komposisi luas lahan sebelum pengembangan 15.560 m<sup>2</sup> dan luas lahan



### BAB III SISTEM TRANSPORTASI UMUM TERMINAL DARA

pengembangan 29.440 m<sup>2</sup>, yang terletak pada jalan arteri primer yaitu jalan Sultan Salahudin km 6. Pada pengembangan lahan selatan ini terdapat jalan setapak dan pemukiman penduduk serta beberapa losmen. Pada lahan terminal yang menuntut lahan yang utuh tanpa terpisah oleh jalan maka jalan setapak yang ada pada sisi selatan terminal dihilangkan dan penduduk yang terkena lahan pengembangan bisa dipindahkan ke bagian barat yang menjadi lahan kosong.



Gambar 3.14 Site Terminal Terpilih

Lokasi terpilih terminal memiliki beberapa kelebihan antara lain.

- Lokasi berada pada daerah pinggiran kota
- Lokasi berada pada ruas jalan arteri yaitu jalan Sultan Salahudin Km 6
- Lokasi tidak terlalu jauh dari kota sehingga untuk distribusi barang dan penumpang bisa dilakukan secara cepat.
- Lokasi mudah dijangkau dari sektor-sektor pelayanan kota.
- Lokasi mudah dicapai oleh jalur kendaraan dalam maupun luar kota sebagai tempat transit akhir / melanjutkan perjalanan.

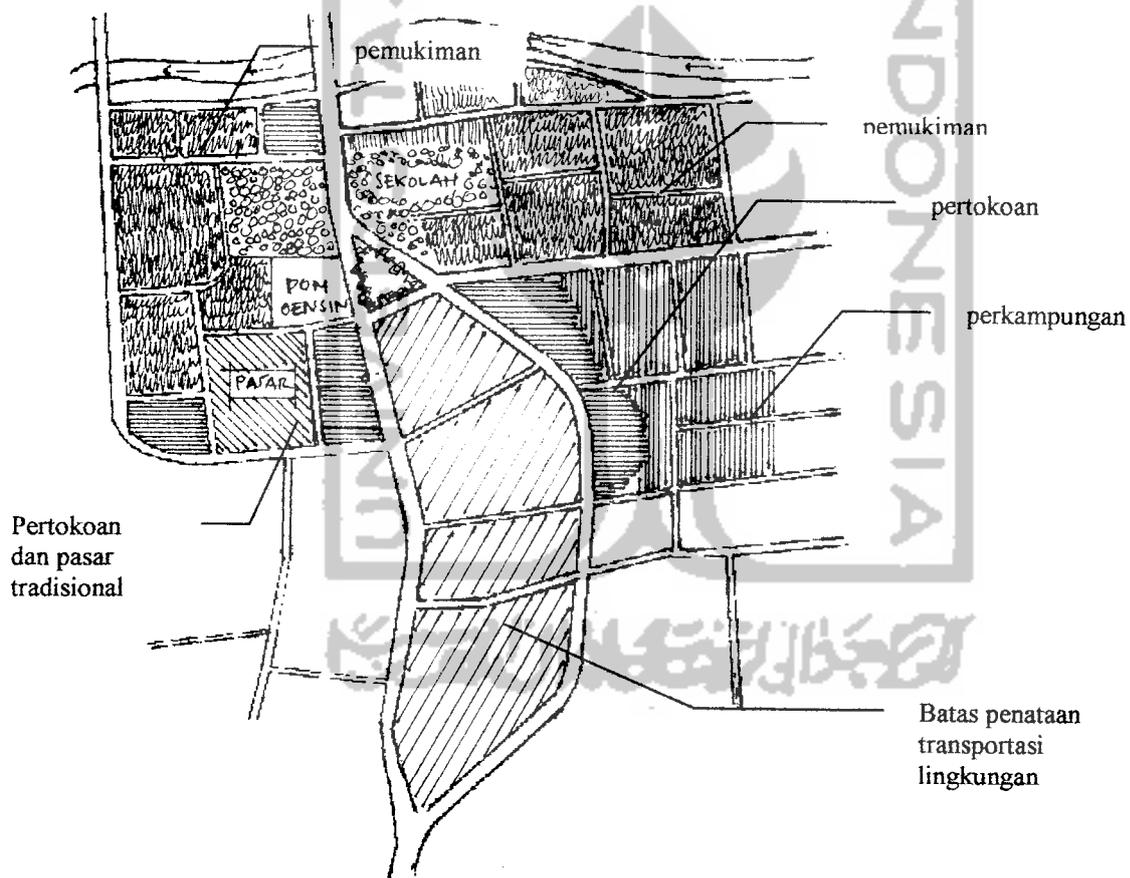
## BAB III SISTEM TRANSPORTASI UMUM TERMINAL DARA

**3.2.2 Dampak Lokasi Terhadap Prasarana transportasi Lingkungan Sekitar**

pengaruh langsung yang terjadi dengan dibangunnya terminal pada lokasi ini adalah semakin tingginya tingkat mobilitas kegiatan yang terjadi, sehingga jalan yang ada akan ditata baik itu arah jalurnya maupun pertimbangan pelebaran jalan karena semakin meningkatnya jumlah pengguna jalan.

**3.2.4 Batas Lokasi Penataan Transportasi Lingkungan**

Batas lokasi penataan transportasi lingkungan adalah jalan pertemuan antara jalan Sultan Salahudin dan Jalan Pahlawan baik itu pada bagian utara maupun pertemuan jalan pada bagian selatan. Hal ini dimaksudkan supaya pola sirkulasi yang menuju terminal lebih terencana dan efektif.



Gambar 3.15 Lokasi Penataan Sirkulasi Lingkungan