

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Permasalahan

Dalam Rencana Umum Tata Ruang Kodya Surakarta tahun 1993 - 2013, Pemda Kodya Surakarta telah menjalankan konsep pembangunan yang terarah dan terpadu melalui Badan Kerja Sama Antar Daerah (BKSD), yaitu : daerah Surakarta, Boyolali, Karanganyar, dan Sukoharjo.<sup>1</sup>

Akibat adanya pengembangan kota Surakarta, mobilitas di wilayah tersebut meningkat, sehingga sarana dan prasarana transportasi sebagai pendukung aktivitas sangat diperlukan dan terus mengalami kemajuan. Kebutuhan akan angkutan umum sangatlah mendesak. Sebagai contoh, jasa angkutan di Surakarta tahun 1981 sebanyak 65.765 penumpang/hari, sedangkan kenaikan rata-rata lima tahun terakhir sebanyak 12.000 penumpang/hari.<sup>2</sup> Dengan demikian perlu adanya penambahan jumlah angkutan umum bis yang dapat mengangkut penumpang yang cukup banyak akibat dari semakin bertambahnya permintaan jumlah sarana angkutan bus ini. Hal ini perlu diimbangi dengan peningkatan prasarana agar tidak menimbulkan permasalahan yang lain.

Terminal bus di Surakarta saat ini hanya satu buah, yaitu terminal bus induk Tirtonadi yang mempunyai areal seluas 3,52 ha dengan kemampuan daya tampung 120 buah bis untuk melayani 97 jurusan. Jumlah penumpang yang menggunakan terminal sebanyak 88.165 penumpang yang datang dan 93.972 penumpang yang berangkat, sedangkan bus yang datang dan berangkat perhari rata-rata sekitar 3.994 rit bus.<sup>3</sup> Lingkungan di sekitar site terminal terdapat pertokoan yang terdapat di Jalan Tagor dan Jalan Ahmad Yani bagian timur. Di daerah ini terdapat jalur keluar bis yang sering disalahgunakan untuk menaikkan penumpang yang enggan masuk ke terminal karena terlalu jauh dan memutar untuk berjalan kaki. Pada sekitar pertokoan tersebut terdapat pangkalan jasa transportasi travel non bis yang menyatu dengan parkir pertokoan, sehingga fungsi terminal kabur karena terpengaruh kegiatannya. Untuk pengembangan Terminal bus Tirtonadi, sekarang ini sudah tidak memungkinkan lagi karena letaknya dibatasi oleh tanggul Anak Sungai Bengawan Solo serta rumah penduduk yang sangat padat. Kelancaran mobilitas di dalam maupun di luar terminal menjadi tidak lancar karena fakta-fakta tersebut. Kondisi jalan pada lokasi terminal saat ini yang tingkatan jalannya sudah

<sup>1</sup> Sumber Data : SK Walikotaamadya Dati II Surakarta No.050/228/1989

<sup>2</sup> Sumber Data : RBWK Surakarta 1986/87-2003

<sup>3</sup> Laporan DLLAJR Terminal Bis Tirtonadi Dalam Angka Rata-rata Jumlah rit bis per hari-1998

berubah menjadi jalan arteri sekunder, menyebabkan arus lalu-lintas padat dan banyak melibatkan lalu-lintas regional. Maka pada Pelita VII, rencana terminal bus induk baru diharapkan sudah berada di pinggir kota di sekitar *jalan arteri primer* di bagian utara kota Surakarta.<sup>4</sup>

Terminal sebagai titik awal, tengah, dan akhir perjalanan dituntut untuk mampu berperan dan berfungsi sebaik mungkin dalam pelayanan terhadap penumpang. Wadah yang banyak berperan dalam perpindahan moda adalah ruang penumpang, oleh karena itu perlu adanya kondisi yang memungkinkan agar sirkulasi penumpang lancar, sehingga akan mempercepat proses perpindahan pada moda angkutan di terminal.<sup>5</sup> Adanya pergerakan dari kendaraan bus dari Surakarta khususnya dan kota-kota di Pulau Jawa, Bali dan Sumatera yang tergolong dalam trayek AKDP (Antar Kota Dalam Propinsi), AKAP (Antar Kota Antar Propinsi), dan Bis Kota (bis tingkat atau non tingkat), terminal Surakarta diharapkan mampu untuk menampung dan mampu mengatur semuanya. Trayek yang *Origin* ( asal dan akhir di Surakarta ) maupun yang *Lintas* (sebagai tempat transit untuk menurunkan dan menaikkan penumpang dalam waktu yang relatif singkat ) pada terminal secara otomatis juga mempengaruhi sirkulasi di dalam maupun di luar tapak terminal.<sup>6</sup>

Pada tahun 1995 kendaraan umum yang beroperasi di Terminal Tirtanadi Surakarta ini mampu mengimbangi kebutuhan penumpang. Akan tetapi tahun 1998 sampai sekarang ini kendaraan umum dan kebutuhan penumpang sudah tidak imbang lagi. Dapat terlihat tabel di bawah ini, yaitu rata-rata jumlah kendaraan yang beroperasi dan jumlah penumpang per hari di tahun 1998.

Banyaknya Rel/jam	Banyaknya Penumpang			
	Datang	Turun	Naik	Berangkat
260	10.422	10.422	10.742	10.742

Tabel 1.1. Rata-rata Jumlah Penumpang dan kendaraan per jam tahun 1998<sup>7</sup>

Dari tabel di atas berarti meningkatnya kebutuhan penduduk yang menggunakan moda sebagai alat transportasi berpengaruh terhadap meningkatnya jumlah kendaraan yang beroperasi di terminal tersebut. Dari beberapa hal yang melatarbelakangi perlunya relokasi terminal tersebut adalah *optimalisasi ruang*. Optimalisasi ruang dalam hal ini adalah suatu usaha untuk mendapatkan ketentuan berupa standar , rumusan sebagai patokan dasar yang dipakai alat

<sup>4</sup> RUTRK Kodya Surakarta 1993-2013

<sup>5</sup> Ofyar Z. Tamin, Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, ITB, Bandung, 1997

<sup>6</sup> Morlok, Prof. Edward : Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, Erlangga, Jakarta 1985

<sup>7</sup> DLLAJR Terminal Bis Tirtanadi, Buku Laporan Trayek, Surakarta, 1998.

untuk mengoptimalkan besaran ruang.<sup>8</sup> Fungsi optimalisasi ruang disini adalah sebagai tolok ukur bagaimana terminal tersebut mampu memwadahikan penumpang dan kendaraan sesuai dengan kebutuhan ruang dan kenyamanan. Hal-hal ini berpengaruh pula pada pola penyusunan ruang, struktur terminal dan juga penampilan bangunannya pada kebutuhan transportasi 12 tahun mendatang. Menurut Anthoni Catanese : *Peningkatan jumlah kegiatan yang menyebabkan kelebihan beban pada fasilitas-fasilitas transportasi yang harus ditanggulangi dengan peningkatan yang sama besarnya dalam menyediakan pelayanan.*<sup>9</sup>

Aktivitas penumpang dalam sehari-hari rata-rata berlangsung pada area sirkulasi. Apabila ditambah dengan aktivitas pedagang, pengemudi, serta pegawainya, maka akan berlangsung kegiatan yang cukup padat. Namun kegiatan yang cukup padat ini tidak merata pada seluruh luasan terminal, tetapi hanya berlangsung pada sekitar pemberangkatan jalur-jalur tertentu saja. Sementara pada area yang lain relatif sepi. Bahkan pada beberapa tempat terutama pada emplasemen kedatangan menjadi lebih padat dan buruk akibat beban kegiatan yang lebih tinggi.<sup>10</sup> Dengan melihat kecenderungan perilaku yang terjadi, maka dapat disimpulkan bahwa kegiatan di terminal menuntut *efisiensi* dan *efektifitas* ruang. Sehingga dalam perencanaan relokasi terminal baru harus mampu menyediakan ruang dengan ukuran dan batas yang efisien dan efektif penggunaannya. Efisiensi dalam hal ini merupakan ketepatan cara untuk menentukan fungsi ruang, sedangkan efektifitas merupakan pengaruh terhadap penggunaannya.

## B. Permasalahan

Dengan memperhatikan latar belakang permasalahan Terminal bus di Surakarta merupakan bagian dari sistem transportasi, dalam hal ini diharapkan mampu berperan dengan baik sesuai dengan fungsinya, Maka dapat dirumuskan suatu permasalahan makro dan permasalahan mikro sebagai berikut :

- a) "Bagaimana wujud konsep perencanaan dan perancangan relokasi terminal induk/utama di Kotamadya DATI II Surakarta dengan tata letak ruang fasilitas utama dan penunjang yang optimal sesuai dengan tipe yang direncanakan ?"
- b) "Bagaimana efektifitas dan efisiensi ruang terminal yang mampu memenuhi dan melayani kebutuhan kegiatan di dalam terminal sebaik mungkin ?"

<sup>8</sup> Syaifullah, MJ., Catatan kuliah Teori Arsitektur II, UIL, Yogyakarta, 1997

<sup>9</sup> (Anthoni) Catanese, James C. Snyder, Pengantar Perencanaan Kota.

### C. Tujuan dan Sasaran

#### (1) Tujuan

Menghasilkan konsep perencanaan dan perancangan dalam kaitannya dengan relokasi terminal bis yang optimum sehingga memberikan kelancaran mobilitas dan pelayanan lebih baik dan dapat melayani kebutuhan angkutan umum bagi masyarakat Surakarta khususnya dan juga masyarakat Pulau Jawa, Bali dan Sumatera sehubungan dengan pemekaran wilayah kota.

#### (2) Sasaran

- Ruang yang efisien dan efektif berupa Ruang tunggu penumpang, parkir pengunjung dan bis serta ruang-ruang yang ada dalam terminal.
- Terwujudnya sistem transportasi yang memadai sesuai dengan fungsinya dalam wadah pelayanan masyarakat di sektor transportasi, berupa areal kedatangan dan keberangkatan penumpang angkutan umum bus serta wadah penunjang kegiatan kehidupan terminal sebagai pelengkap.

### D. Keaslian Tugas Akhir

(1) Judul : *"Terminal Bis di Yogyakarta" studi khusus efek sinergis perilaku pemakai dalam kaitannya dengan penataan fasilitas-fasilitas terminal.*

Oleh : Harris Priyadi, TA-UH

#### Pembahasan :

Membahas pola sirkulasi serta penataan fasilitas- fasilitas utama dan penunjang yang dianalisa berdasarkan efek sinergis perilaku pemakai kaitannya dengan fasilitas terminal. Pembahasan mencakup analisa penataan fasilitas utama dan fasilitas penunjang pada Terminal Umbulharjo serta hasil analisis yang saling mendukung dengan mempertimbangkan permasalahan di Terminal Umbulharjo. Analisis keeratan hubungan antar fasilitas dilakukan untuk memperoleh tatanan sirkulasi dan kemudahan identifikasi arah yang disesuaikan dengan keadaan pola dan jalur sirkulasi serta aktivitas sistem transportasi wilayah Yogyakarta pada saat itu.

(2) Judul : *"Terminal Bus di Cilacap"*

Oleh : Lukman 89/72860/TK/16114, TA-UGM

#### Pembahasan :

Membahas tentang tuntutan akan sebuah terminal sebagai salah satu fasilitas kota, yang mampu mengantisipasi berkembangnya motivasi perjalanan. Sehingga menuntut angkutan

---

<sup>10</sup> Wawancara dengan Bp. Supriyono, BSc, Kepala DLLAJR Terminal Bis Tirtonadi, Surakarta, November, 1999

yang lancar, mudah dan aman. Daya tampung dan pola sirkulasi menjadi pokok pembahasan untuk prediksi pemakaian. Daya tampung serta sirkulasi yang bagaimana, menjadi pusat permasalahan dengan penyesuaian pola dan jalur sirkulasi sistem transportasi yang ada di wilayah Cilacap. Jadi pada intinya membahas tentang penyesuaian daya tampung dan pola sirkulasi kendaraan umum pada Terminal Cilacap dengan keadaan peta sistem transportasi di wilayah Cilacap.

#### **Perbedaan dengan Tugas Akhir ini :**

Judul : “*Relokasi Terminal Bus di Surakarta*”

#### **Pembahasan :**

Membahas tentang pemekaran kota di Kodya Dati II Surakarta tahun 1999 - 2019 sebagai pengembangan kota Surakarta yang telah menjalankan konsep pembangunan terpadu dan terarah melalui Badan Kerja Sama antar Daerah (BKSD). Hal ini merupakan proses pembangunan berkelanjutan dan berkesinambungan. Bila ditinjau dari tuntutan ruang Terminal, bangunan harus memberikan perasaan *aman, mudah, lancar, dan nyaman* di dalam ruang penumpang maupun ruang kendaraan. Dalam perencanaan ini dibuat keadaan yang memungkinkan proses di dalam ruang penumpang pada bangunan terminal bergerak tiada henti sehingga perlu pengaturan dan pembagian jalur untuk masing masing kegiatan yang ada serta ditunjang dengan ruang gerak yang cukup. Optimalisasi ruang sebagai alat untuk mengoptimalkan kebutuhan dan penyusunan ruang pada terminal sehingga akan menunjang kelancaran mobilitas manusia yang terlibat di dalamnya sehubungan dengan *relokasi ke tempat baru*. Serta tuntutan terminal yang mampu menyediakan ruang dengan ukuran dan batas yang efisien dan efektif penggunaannya.

### **E. Lingkup Batasan**

#### **Batasan Pengertian Judul**

##### **Relokasi :**

Pemindahan tempat dari lokasi semula ke lokasi baru (*Kamus Besar Edisi 2 Cetakan 4, Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan & Pengembangan Bahasa, Balai Pustaka, Jakarta, 1995*)

##### **Terminal bis :**

satu tempat / bangunan yang dikelola oleh suatu lembaga yang berfungsi sebagai prasarana untuk kepentingan angkutan jalan raya, guna mengatur pemberangkatan, kedatangan dan berpangkalnya kendaraan bis umum, serta menurunkan dan memuat orang dan barang bawaannya. (*Pedoman Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pengelolaan Terminal bis di Prop. Jawa Tengah*)

### **Lingkup batasan berkaitan dengan masalah terminal bus di Surakarta.**

- (1) Penekanan pembahasan berkaitan dengan ruang penumpang terminal bus antar kota, sedangkan untuk hal lain tidak dibahas tetapi tetap dipikirkan dan diperhatikan secara mendalam dengan bertolak dari standar dan asumsi penalaran secara logis.
- (2) Rencana induk kota dianggap benar dan masih berlaku, begitu pula data yang diperoleh dapat dipertanggungjawabkan.
- (3) Dalam segi pembiayaan proyek ini tidak ada permasalahan dalam arti biaya pembangunannya dianggap ada anggaran pembangunan Pemda Kotamadya Surakarta.
- (4) Pembahasan terutama dibatasi dalam lingkup disiplin arsitektur dan Metode Operasional Research dengan penekanan pada aspek fisik bangunan transportasi yang dapat menghasilkan konsep disain perencanaan dan perancangan terminal yaitu : :
  - a. Fungsi Terminal
  - b. Besaran Ruang
  - c. Tata Ruang, suasana dan kebutuhan ruang-ruang pada terminal
  - d. Entrance, sirkulasi kendaraan atau penumpang dan sistem parkir
  - e. Penampilan bangunan
  - f. Jaringan Utilitas

### **F. Metoda Pengumpulan Data dan Pembahasan**

Dalam pembahasan proyek ini dipakai norma-norma tertentu yang digariskan oleh Pemda melalui Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya serta perbaikan dan penyempurnaan sistem pelayanan. Metode yang digunakan :

- (1) *Pengumpulan Data*
  - (a) Studi literatur, bertujuan untuk mendapatkan informasi tentang proyek terminal yang menyangkut kriteria dan persyaratannya.
  - (b) Wawancara dengan instansi terkait serta mengumpulkan data dari BAPPEDA, DLLAJR, DIPENDA, Humas dan Dinas Tata Kota Surakarta untuk memperjelas permasalahan yang berhubungan dengan proyek terminal.
  - (c) Pengamatan langsung terhadap Terminal bus di Surakarta yang ada sekarang dan terhadap terminal lain, seperti : Terminal Bungurasih di Surabaya, sebagai studi banding.
- (2) *Metode Pembahasan*
  - (a) *Analisa* mengenai besaran ruang dengan prediksi peningkatan kegiatan di terminal berdasarkan modul dan standar ruang sehingga didapatkan besaran ruang yang diinginkan. Analisa mengenai komposisi ruang dengan penyatuan kegiatan untuk

mengetahui kebutuhan ruang dan pengelompokan ruang selanjutnya dianalisa derajat kedekatan antar serta sistim perhentian bis sehingga didapat tata letak fasilitas utama dan penunjang yang optimal. Analisa pola sirkulasi dengan melihat hubungan kegiatan serta tata letak ruang untuk mendapatkan aksesibilitas yang mudah, menghindari crossing sirkulasi seminimal mungkin.

(b) Menyusun *Konsep* perencanaan dan perancangan

Metode yang dipakai dalam konsep perencanaan dan perancangan menggunakan hasil analisis dari permasalahan yang ada.

### G. Sistematika Penulisan

Secara garis besar, sistematika dalam pembahasan ini disusun dalam beberapa tahapan, antara lain :

- TAHAP I : Menguraikan latar belakang masalah, permasalahan, tujuan dan sasaran, lingkup pembahasan, metode pembahasan, sistematika penulisan dan pola pikir.
- TAHAP II : Memahami tentang transportasi, mulai dari pengertian, jenis, dan prospek transportasi darat di masa mendatang, juga mengenai pengertian bus, pemakai, dan macam kegiatannya
- TAHAP III : Meninjau data dan hasil survey serta hasil studi literatur yang akhirnya akan di analisa dan disintesa menurut permasalahan.
- TAHAP IV : Menganalisa data yang ada dan analisa mengacu pada permasalahan dan pemecahan masalah sebagai pedoman untuk pengembangan lebih lanjut yang selanjutnya disintesa dalam kesimpulan menuju proses penyelesaian dan pendekatan arsitektur.
- TAHAP V : Membuat konsep perencanaan dan perancangan yang berhubungan erat dengan fungsi bangunan mencakup pola pengaturan suasana dan hubungan ruang, pola sirkulasi, pola hijau dan utilitas.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

# H. POLA PIKIR

Gambar 1.1. Pola Pikir

ISSUE      GAGASAN      PERMASALAHAN      TOLOK UKUR      ANALISA      KONSEP

