

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Kebutuhan manusia terhadap angkutan dan transportasi merupakan kebutuhan yang sangat utama, guna memudahkan perpindahan dan pergerakan dalam memenuhi dan melangsungkan kehidupannya. Pertumbuhan ekonomi menyebabkan mobilitas seseorang meningkat sehingga kebutuhan pergerakan dan perpindahannya pun melebihi kapasitas system prasarana transportasi yang ada. Permasalahan tersebut semakin parah melihat kenyataan bahwa system infrastruktur transportasi sudah sangat terbatas, dan banyak dari system prasarana tersebut yang berfungsi secara tidak efisien (beroperasi dibawah kapasitas).

Infrastruktur transportasi di Indonesia masih perlu banyak pembenahan dan perhatian khusus. Selain jumlahnya kurang memadai, dari aspek kualitas pelayanan prasarana dan infrastruktur tersebut masih cukup memprihatinkan. Dilihat dari jumlah peningkatan penduduk yang sangat tajam yaitu mencapai 1,36% per tahun seharusnya angkutan umum menjadi solusi terbaik penyelesaian masalah kepadatan lalu lintas, namun tingkat penggunaannya menurun drastis. Hal ini disebabkan oleh banyak sekali faktor, antara lain kenaikan harga BBM yang berdampak pada kenaikan harga angkutan umum, Kemacetan lalu lintas dan tingginya minat masyarakat terhadap kendaraan pribadi. Menurunnya minat masyarakat terhadap penggunaan angkutan umum turut juga berdampak pada penggunaan prasarana dan infrastruktur transportasi seperti salah satunya adalah terminal penumpang transportasi jalan. Dampak ini menyebar hingga ke seluruh Kota-kota yang ada di Indonesia.

Di Kota Bima, Nusa Tenggara Barat, penggunaan transportasi umum seperti bus masih cukup dibutuhkan, baik itu angkutan antar Provinsi, antar Kota, antar Desa bahkan antar Negara. Namun kebutuhan masyarakat Kota Bima terhadap sarana angkutan umum sangat berbanding terbalik dengan fasilitas dan infrastruktur yang disediakan, salah satunya adalah terminal penumpang. Terminal penumpang yang ada di Kota Bima masih sangat tidak layak (dibawah standar minimal), hal ini memicu berbagai macam masalah, seperti penumpukan kendaraan, kecelakaan yang disebabkan karena sirkulasi manusia dan kendaraan disatukan, polusi udara, kotor, panas, berbau, dan masih banyak lagi, sehingga menimbulkan ketidaknyamanan.

Terminal Kota Bima saat ini merupakan terminal Bus tipe C, yang seharusnya standar pelayanannya hanya di khususkan untuk angkutan umum antar desa (ADES), tetapi terminal tersebut sudah melayani angkutan antara propinsi (AKAP), yang seharusnya dilayani oleh terminal bus tipe A. Masalah ini membutuhkan perhatian lebih lanjut oleh pihak-pihak yang bersangkutan, demi kenyamanan dan keamanan pengguna terminal.

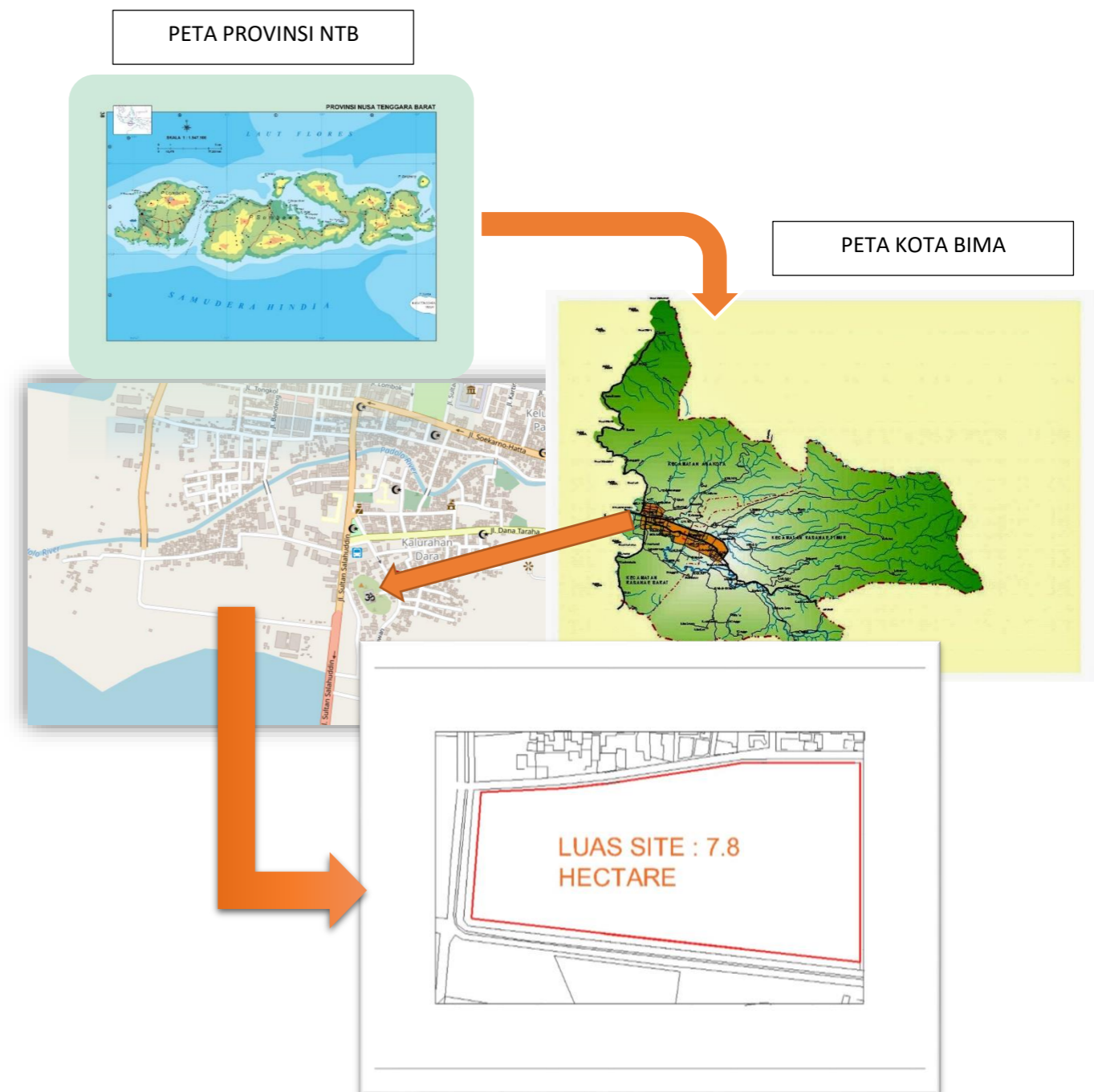
Dalam merealisasikan rencana detail tata kota, pada tahun 2014-2015 pemerintah Kota Bima melaksanakan proyek reklamasi pantai, yang bertujuan untuk menambah, memperlebar dan memindahkan fasilitas dan infrastruktur umum yang dibutuhkan oleh masyarakat Kota Bima, seperti pasar, pelabuhan, pelebaran jalan, dan pembangunan ruko-ruko.

1.2. TUJUAN PERANCANGAN

Adapun tujuan dari perancangan terminal bus tipe A Kota Bima ini adalah:

1. Merancang sebuah fasilitas terminal yang memenuhi standar minimal terminal bus tipe A, sehingga dapat memberikan kemudahan, kenyamanan, dan keamanan bagi pengguna transportasi umum.
2. Terciptanya kemudahan aksesibilitas masyarakat untuk bergerak dan berpindah-pindah.
3. Meningkatnya tingkat kualitas hidup masyarakat karena tersedianya alat transportasi dan infrastruktur transportasi yang nyaman, aman dan mudah diakses.

1.3. LOKASI TAPAK



Gambar 1.1. lokasi tapak

(sumber : kahab.net dan data pribadi tahun 2019)

Tapak berada di Jalan. Sultan Muhammad Salahuddin, Desa Dara, Kecamatan Rasanae Barat, Kota Bima, Provinsi Nusa Tenggara Barat.

Secara geografis Kota Bima terletak di bagian timur Pulau Sumbawa pada posisi 118°41'00"-118°48'00" Bujur Timur dan 8°20'00"-8°30'00" Lintang Selatan. Tingkat curah hujan rata-rata 132,58 mm dengan hari hujan: rata-rata 10.08 hari/bulan. Sementara matahari bersinar terik sepanjang

musim dengan rata-rata intensitas penyinaran rata-rata 21 °C sampai 30,8 °C. suhu tertinggi terjadi pada Bulan Oktober dengan suhu berkisar 37.2 °C sampai 38 °C. hal ini menyebabkan Bima ditetapkan sebagai kota terpanas di Indonesia pada tahun 2018.

Kota Bima memiliki areal tanah berupa: persawahan seluas 1.923 hektare (94,90% merupakan sawah irigasi), hutan seluas 13.154 ha, tegalan dan kebun seluas 3.632 ha, ladang dan huma seluas 1.225 ha dan wilayah pesisir pantai sepanjang 26 km.

Secara umum kondisi tanah di Kota Bima didominasi oleh gunung batu, hal ini menyebabkan rata-rata masyarakatnya bertani dengan menanam jagung dan tanaman keras lainnya.

Luas tapak yang digunakan untuk perancangan terminal bus tipe A ini adalah 78.000 m² atau 7,8 Hectare. Lokasi tapak berada di zona kawasan perdagangan dan jasa sehingga ketentuan umum peraturan zonasi kawasan peruntukkan perdagangan dan jasa di Kota Bima sebagaimana dimaksud dalam pasal 67 huruf (c), dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:

- a. zonasi kawasan peruntukkan perdagangan dan jasa terdiri dari zona perdagangan dan jasa internasional, nasional, regional, dan lokal;
- b. ketentuan luas pemanfaatan ruang untuk zona perdagangan dan jasa minimum 500 – 1.000 (lima ratus sampai dengan seribu) meter persegi pada jalan kolektor sekunder dan lokal primer;
- c. intensitas ruang untuk zona perdagangan dan jasa internasional dan nasional dengan ketentuan sebagai berikut:
 1. KDB paling tinggi sebesar 90 %;
 2. KLB paling tinggi sebesar 13,5
 3. KDH paling rendah sebesar 30 %.

1.4. LATAR BELAKANG TEMA

Di era modern seperti sekarang, dimana industri sangat berkembang pesat, diantaranya adalah timbulnya sistem fabrikasi di mana sebagian besar elemen bangunan dibuat dipabrik, penggunaan mesin-mesin, teknologi baja tulangan, dan sebagainya. Sistem fabrikasi tersebut memungkinkan pembangunan dalam waktu yang relatif singkat. Dalam masa modernisasi awal teori-teori keindahan dalam arsitektur berkembang secara radikal menentang klasikisme. Sejalan dengan hal itu berlangsung pemasyarakatan fungsionalisme yang mengakibatkan lahirnya gerakan arsitektur modern.

Gaya arsitektur modern muncul sebagai gaya internasional yang cukup memiliki kemiripan di semua tempat, semua negara. Setidaknya, gaya modern tetap mengusung fungsi ruang sebagai titik awal desain sehingga, pada zaman itu bangunan-bangunan yang muncul mempunyai style yang hampir sama meskipun diberbagai tempat yang berbeda. Bahkan, bangunan-bangunan yang muncul terkadang tidak memperhatikan kondisi lokal lingkungan sekitar. Sampai-sampai ada yang mengatakan bahwa arsitektur pada masa itu tidak mempunyai ruh.

Pada era modern seperti sekarang, sangat jarang sekali kita menemukan bangunan yang mampu mempertahankan kondisi lokal lingkungan sekitar tapak, bentuk bangunan disekitar tapak, nilai historis yang terkandung dalam bangunan disekitar tapak, dan yang mampu membuat koneksi dengan bangunan disekitar.

Untuk keperluan perancangan Terminal Bus Kota Bima, dibutuhkan tema khusus yang mampu menampilkan ciri khas bangunan-bangunan di kawasan sekitar tapak, rancangan ini diharapkan mampu menjadi icon yang mewakili bentuk, maupun nilai-nilai yang terkandung dalam bangunan yang ada di Kota Bima. Selain menjadi landmark, rancangan terminal ini diharapkan mampu beradaptasi dengan lingkungan, suhu, dan kehidupan sosial masyarakat disekitar tapak. Sehingga menghasilkan sebuah desain yang nyaman, aman dan sehat untuk pengguna terminal maupun masyarakat disekitarnya.

Dari pemaparan diatas, maka tema yang cocok adalah “Kontekstual Arsitektur”. Brent C. Brolin dalam bukunya *Architecture in Context* (1980) menjelaskan, kontekstualisme adalah kemungkinan perluasan bangunan dan keinginan mengaitkan bangunan baru dengan lingkungan sekitarnya. Dengan kata lain, kontekstualisme merupakan sebuah ide tentang perlunya tanggapan terhadap lingkungannya serta bagaimana menjaga dan menghormati jiwa dan karakter suatu tempat.

1.5. BATASAN PERANCANGAN

Batasan dan ruang lingkup dalam perancangan Terminal Bus Kota Bima ini meliputi beberapa aspek cakupan penting, antra lain:

1.5.1. Subyek atau Pengguna

Terminal Bus ini diperuntukkan bagi pengguna transportasi darat baik dari masyarakat lokal, luar daerah maupun mancanegara dan tentu saja petugas terminal.

1.5.2. Obyek Rancangan

Rancangan terminal Bus Kota Bima ini direncanakan dapat menjadi tempat yang tidak hanya berfungsi sebagai fasilitas infrastruktur transportasi, namun juga sebagai icon Kota, yang didalamnya terdapat sarana penunjang lainnya terkait obyek perancangan.

1.5.3. Skala Pelayanan

Terminal bus yang dirancang ini direncanakan mampu melayani kendaraan umum untuk Angkutan Antar Kota Antar Propinsi (AKAP), Angkutan antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), Angkutan Kota (AK), dan Angkutan Pedesaan (ADES).

Tabel 1.1

Jalur Trayek dan Jumlah Bus AKAP Kota Bima

NO	Dari	Tujuan	Armada	Seat Tersedia	Bus Cadangan
1	Bima	Mataram – Surabaya - Jakarta	12	360	2

Dishubkominfo NTB 2017

Tabel 1.2

Jalur Trayek dan Jumlah Bus AKDP Kota Bima

NO	Dari	Tujuan	Jumlah Bus
1	Bima	Tente – Dompu – Kore - PP	2
2		Talabiu – Dompu - PP	1
3		Sila – Dompu - PP	1
4		Dompu – Kilo - PP	2
5		Dompu – Calabai – L. Kananga - PP	1
6		Dompu – L.Kananga - PP	2
7		Dompu – Hu’u - PP	1
8		Tente – Dompu – Hu’u - PP	2
9		Sape – Sumbawa Besar - PP	2
10		Ginte – Dompu – Kore - PP	2

Dishubkominfo NTB 2017

Untuk jumlah Angkutan Desa (ADES) hanya ada 10-20 unit.

1.6. RUMUSAN MASALAH

- Bagaimana rancangan terminal Bus Kota Bima ini bisa memenuhi standar pelayanan minimal terminal bus tipe A?
- Bagaimana mengkombinasikan karakter-karakter bangunan yang terdapat di lingkungan sekitar tapak untuk diaplikasikan pada desain terminal bus ini?
- Bagaimana rancangan terminal Bus ini mampu memperbaiki dan menjadi tolak ukur perancangan berkelanjutan di Kota Bima?