

TERMINAL BUS TIPE A KOTA BIMA (KONTEKSTUAL ARSITEKTUR)

Abdul Khair Kaum¹, Lalu Mulyadi², Bayu Teguh Ujianto³

Mahasiswa Prodi Arsitektur, Fak. Teknik Sipil dan Perencanaan, ITN Malang

Dosen Prodi Arsitektur, Fak. Teknik Sipil dan Perencanaan, ITN Malang

e-mail: ¹abdul.khair.kaum28@gmail.com, ²lalu.mulyadi@gmail.com,

³bayu_teguh@lecturer.itn.ac.id

ABSTRAK

Bima merupakan salah satu Kota di Provinsi Nusa Tenggara Barat, yang terletak di ujung timur dari pulau Sumbawa dan bersebelahan dengan Kabupaten Bima. Wilayah yang biasa disebut dana Mbojo dalam bahasa Bima ini memiliki kualitas pendidikan, pariwisata dan perikanan yang unggul. Sektor-sektor tersebut sampai saat ini harus lebih dikembangkan dan ditingkatkan oleh pemerintah daerah demi menciptakan Kota Bima yang maju dan semakin baik kedepannya. Salah satu kebutuhan penting yang mampu mendukung peningkatan aspek-aspek tersebut adalah transportasi, baik itu transportasi darat, laut maupun udara. Peningkatan sektor-sektor tersebut harus di topang oleh peningkatan kualitas bus. Peningkatan kualitas bus tentu saja harus di imbangi dengan peningkatan kualitas terminal. Maka perancangan Terminal Bus Tipe A Kota Bima akan dapat membantu meningkatkan kualitas hidup masyarakat kota Bima. Yang sangat membutuhkan pelayanan dari transportasi Bus. Tema Kontekstual Arsitektur yang di terapkan pada perancangan Terminal Bus Tipe A Kota Bima ini diharapkan mampu menciptakan sebuah landmark baru bagi Kota Bima, yang menggambarkan entang budaya, seni, dan filosofi-filosofi masyarakat Kota Bima.

Kata kunci : Terminal, Bus, Bima, kontekstual.

ABSTRACT

Bima is one of the cities in West Nusa Tenggara Province, which is located at the eastern end of the island of Sumbawa and is adjacent to the Bima Regency. This area, which is commonly called the Mbojo fund in Bima, has a superior quality of education, tourism, and fisheries. These sectors have to be developed and improved by the local government to create an advanced and better city in the future. One important requirement that can support the improvement of these aspects is transportation, whether land, sea or air transportation. The improvement of these sectors must be supported by improving the quality of buses. Improving the quality of buses, of course, must be balanced by improving the quality of the terminal. So the design of the Bima City Type A Bus Terminal will be able to help improve the quality of life of the Bima city community. Those who need services

from Bus transportation. The Architectural Contextual Theme applied to the Bima City Type A Bus Terminal is expected to be able to create a new landmark for the City of Bima, which illustrates the culture, arts, and philosophies of the people of the City of Bima.

Keywords : Terminal, Bus, Bima, Contextual.

PENDAHULUAN

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 prasaran 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.

Tujuan Perancangan

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

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

Lokasi Tapak



Gambar 1. Lokasi tapak
(sumber : kahab.net dan kaum, 2019)

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

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.

Batasan Perancangan

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

- Subyek atau Pengguna

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

- Obyek Rancangan

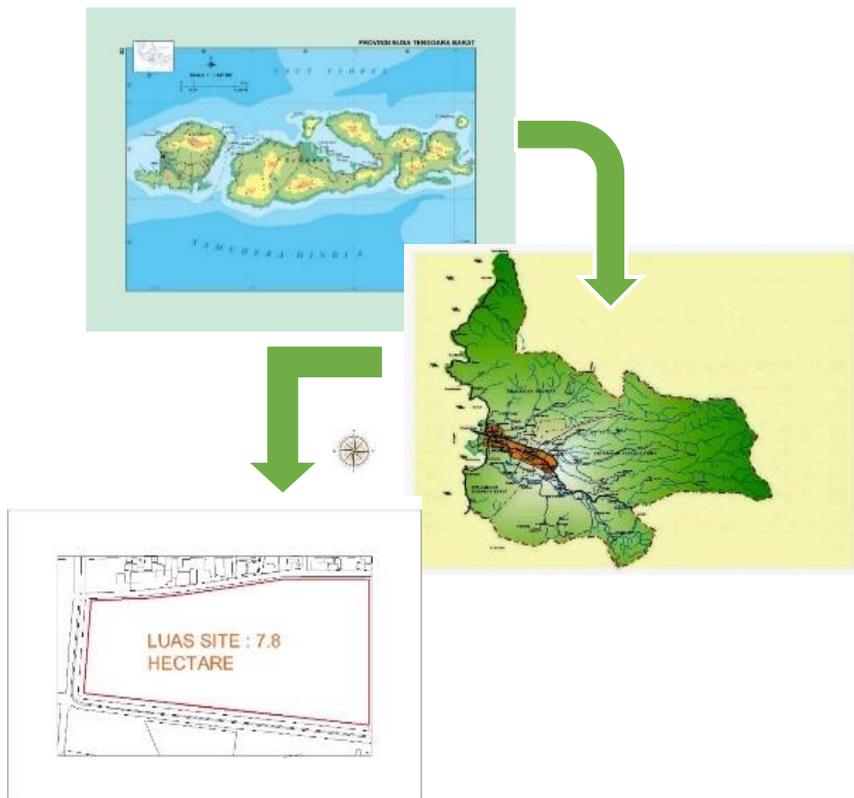
Rancangan terminal Bus Kota Bima ini direncanakan dapat menjadi tempat yang tidak hanya berfungsi sebagai fasilitas infrastruktur transportasi, namun juga sebagai icon Kota, yang didalamnya terdapat sarana penunjang lainnya terkait obyek perancangan.

- 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).

PEMAHAMAN OBYEK PERANCANGAN

Kajian Tapak dan Lingkungan



Gambar 2. Tautan wilayah
(sumber : kahab.net dan kaum, 2019)

Tapak berada di zona perdagangan dan jasa, sehingga Ketentuan umum peraturan zonasi kawasan peruntukkan perdagangan dan jasa sesuai dengan peraturan Daerah Kota Bima, sebagaimana dimaksud dalam pasal 67 huruf (c), dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:

- 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:
 - KDB paling tinggi sebesar 90 %;
 - KLB paling tinggi sebesar 13,5
 - KDH paling rendah sebesar 30 %.
 - GSB ditentukan setengah dari lebar jalan.

Kajian Fungsi

- Definisi Terminal

Terminal adalah titik-titik dimana penumpang dan barang masuk dan keluar dari system dan merupakan komponen penting dalam system transportasi. Walaupun terminal mempunyai fungsi yang penting dalam system transportasi, tingkat pengetahuan mengenai karakteristik-karakteristik operasi dan petunjuk desain sangat berbeda-beda pada jenis terminal yang berlainan.

- Klasifikasi Terminal

Didalam Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 tentang prasarana dan sarana lalu lintas jalan, terminal diklasifikasikan menjadi 3 (tiga) bagian, sebagai berikut:

- Terminal Penumpang Tipe A, Berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan Antar Kota Antar Propinsi (AKAP), dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), Angkutan Kota (AK) dan Angkutan Pedesaan (ADES).
- Terminal Penumpang Tipe B, Berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), Angkutan Kota (AK) dan Angkutan Pedesaan (ADES).
- Terminal Penumpang Tipe C, Berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Pedesaan (ADES).

- Fasilitas Terminal
 - Fasilitas utama : Peron Kedatangan, Peron Keberangkatan, Ruang tunggu, parkir, loket, menara pengawas dll.
 - Fasilitas Penunjang: Toilet, Masjid, Pos, area merokok dll.

Kajian Tema

Kontekstualisme berusaha untuk menciptakan arsitektur yang tidak hanya berdiri sendiri, namun bisa memberikan kontribusi terhadap lingkungan sekitarnya. Brent C Brolin dalam bukunya *Architecture in Context* (1980) menjelaskan, kontekstualisme adalah kemungkinan perluasan bangunan dan keinginan mengaitkan bangunan baru dengan bangunan lama.

Berbicara mengenai kontekstualisme, berarti membicarakan suatu bangunan dalam keterkaitannya dengan bangunan lama. Kontekstual, sesuai dengan pengertian diatas, berarti meningkatkan kualitas bangunan yang telah ada sebelumnya menjadi lebih baik. Untuk mewujudkan hal ini, sebuah desain tidak harus selamanya kontekstual dalam aspek fisik saja, akan tetapi kontekstual dapat pula dihadirkan melalui aspek non fisik, seperti fungsi, filosofi, maupun teknologi. Kontekstual pada aspek fisik, dapat dilakukan dengan cara:

- Mengambil motif-motif desain setempat : bentuk massa, pola atau irama bukaan, dan ornamen desain.
- Menggunakan bentuk-bentuk dasar yang sama, tetapi mengaturnya kembali sehingga tampak berbeda.
- Melakukan pencarian bentuk-bentuk baru yang memiliki efek visual sama atau mendekati yang lama.
- Mengabstraksi bentuk-bentuk asli (kontras).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Bentuk



Gambar 3. Pasar modern amahami, asi mbojo, dan masjid terapung Kota Bima
(sumber : *Indonesiakaya.com*, 2019)

Sesuai dengan tema kontekstual yang diterapkan pada perancangan terminal bus ini, dengan memperhatikan konteks bangunan disekitar tapak perancangan dan konteks budaya, maka terpilih tiga bangunan sebagai ide dasar, yaitu pasar modern amahami, asi mbojo, dan masjid terapung Kota Bima.



Gambar 4. Perspektif bangunan
(sumber : Kaum, 2019)

Ruang

Demi memberikan kenyamanan dan keamanan bagi pengguna terminal, baik itu untuk armada bus maupun penumpang bus, maka perlu memperhatikan sirkulasi dan kualitas ruang. Pemisahan sirkulasi bus dan sirkulasi penumpang diharapkan mampu mengurangi tingkat kecelakaan. Pemilihan ukiran dan tekstur yang konteks dengan budaya masyarakat Bima diharapkan mampu menciptakan suasana dengan nilai-nilai filosofi Bima.



Gambar 5. Tata ruang dan interior
(sumber : Kaum, 2019)

Utilitas

- Sistem Penyediaan Air Bersih

Konsep SPAB yang digunakan pada Terminal ini menggunakan PDAM. Sistem distribusi air bersih dimana air dari sumber air ditampung di tangki bawah yang terletak pada sebuah ruangan bagian bawah bangunan kemudian dialirkan ke seluruh bangunan atau ruangan-ruangan yang membutuhkan air bersih.

- Sistem Pembuangan Air Kotor

Untuk memenuhi syarat-syarat kesehatan dan menjamin pembuangan semua zat cair dan kotoran yang ditimbulkan dari aktifitas yang dilakukan dalam bangunan berikut zat-zat yang terkandung di dalamnya secara cepat dan aman, maka terdapat beberapa konsep pembuangan berdasarkan klasifikasi jenis zat buangan. Secara umum, jenis zat buangan dari dalam bangunan dapat digolongkan menjadi dua, yaitu zat padat dan cair. Zat padat adalah kotoran yang berasal dari kloset berupa tinja, sedangkan zat cair adalah air kotor yang berasal dari air hujan, uriniur, bak mandi, westafel dan bak cuci.

- **Sistem Distribusi Listrik**

Sistem pengaliran listrik utama menggunakan listrik yang bersumber dari PLN. Untuk mengantisipasi pemadaman listrik maka menggunakan sumber listrik cadangan dari generator listrik atau genset yang berfungsi secara otomatis apabila listrik dari PLN mengalami pemadaman. Alternatif ketiga yaitu menggunakan sumber listrik yang berasal dari panel surya.

- **Sistem Pemadam Kebakaran**

Sistem pencegah kebakaran pada bangunan Terminal ini adalah dengan fire alarm protection, pencegahan (portable extinguisher, fire hydrant, sprinkler), dan usaha evakuasi berupa penempatan fire escaping berupa tangga darurat, Halon gas, Fire damper, Smoke and Heating Ventilating. Sistem pemadam kebakaran dalam bangunan menggunakan sprinkler yang terhubung pada tangki atas sedangkan pada bagian eksterior bangunan diletakkan hidran pada titik-titik tertentu.

Struktur

Konstruksi rangka baja adalah suatu konstruksi yang dibuat dari susunan batang-batang baja yang membentuk kumpulan segitiga, dimana setriap pertemuan beberapa batang disambung pada alat pertemuan/simpul dengan menggunakan alat penyambung (bout, paku keeling dan las lumer).

Dibandingkan dengan konstruksi lain seperti beton atau kayu pemakaian baja sebagai bahan konstruksi mempunyai keuntungan dan kerugian, yaitu:

Keuntungan :

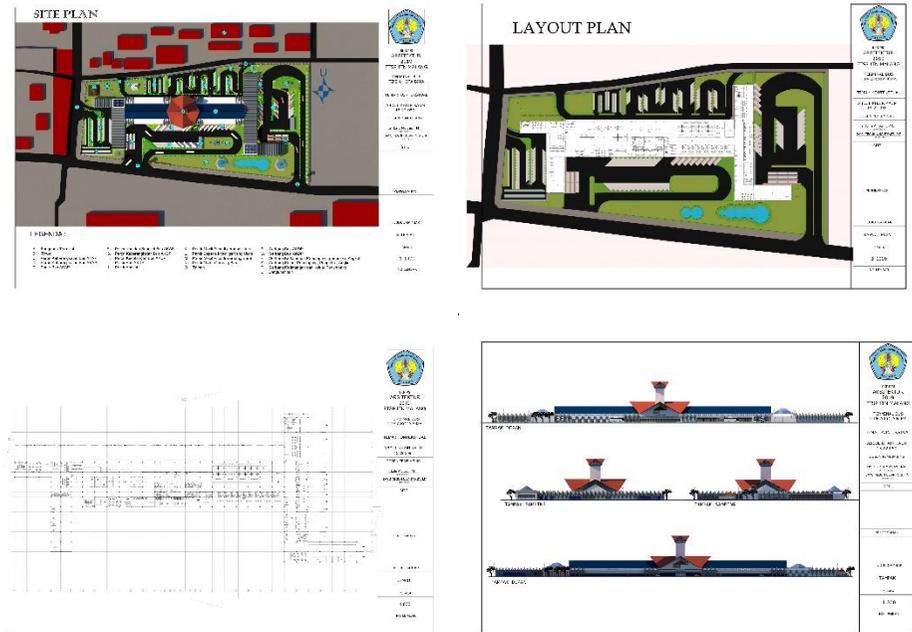
- Bila dibandingkan dengan beton baja lebih ringan
- Baja lebih mudah untuk dibongkar atau dipindahkan
- Konstruksi baja dapat dipergunakan lagi
- Pemasangannya relative mudah
- Baja sudah mempunyai ukuran dan mutu tertentu dari pabrik

Kerugian :

- Bila konstruksinya terbakar maka kekuatannya berkurang
- Baja dapat terkena karat sehingga membutuhkan perawatan

- Memerlukan biaya yang cukup besar dalam pengangkutan
- Dalam pengerjaannya diperlukan tenaga ahli dalam hal konstruksi baja

Pengembangan Desain



Gambar 6. Pengembangan desain
(sumber : Kaum, 2019)

KESIMPULAN

Pada proses perancangan terminal bus tipe A Kota Bima ini, perancang berusaha memperbaiki sistem transportasi angkutan umum di Kota Bima yang pelayanannya masih dibawah standar pelayanan minimal. Yang awalnya terminal di Kota Bima hanya ada yang bertipe C maka dirancang sebuah terminal tipe A dengan luas lahan 7.8 hectare.

Segala pedoman perancangan terminal bus ini selalu mengacu pada Standar Pelayanan Minimal (SPM) Terminal Bus Tipe A, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 tahun 1995 dan *Architecture data neufert* sebagai

referensi tambahan dan mengacu pada standar yang ada, sehingga menghasilkan sebuah bangunan dan sistem terminal yang memenuhi standar pelayanan minimal.

Kontekstual arsitektur yang diterapkan pada desain bangunan terminal mampu memberikan kesan bahwa terminal ini adalah bagian dari masyarakat Kota Bima, dengan mengadopsi bentuk bangunan, budaya, dan filosofi dalam keseharian masyarakat Kota Bima.

DAFTAR PUSTAKA

Amiruddin, A. (2011). Perancangan Kembali Terminal Bus Patria Kota Blitar. Laporan Pra Tugas Akhir pada Jurusan Teknik Arsitektur UIN Maliki Malang. Malang; tidak diterbitkan.

Kementerian Pekerjaan Umum RI. (2010). Keputusan Kementerian Pekerjaan Umum Tentang Pedoman Pengelolaan Terminal.

Kementerian Perhubungan RI. (1995). Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan.

Neufert Peter, Ernst. Data Arsitek Jilid I. Edisi 33.

Neufert Peter, Ernst. Data Arsitek Jilid II. Edisi 33.

Neufert Peter, Ernst. Data Arsitek Jilid III. Edisi 33.

Sedayu, A. (2012). Standar Pelayanan Minimum Terminal Angkutan Umum. Laporan Desertasi S3 Universitas Brawijaya Malang. Malang; tidak diterbitkan.

Agung Sedayu, Harnen Sulisto, Agoes Soehardjono, Achmad wicaksono. (2014). Standar Pelayanan Minimal Terminal Bus Tipe A.

<https://architecturejournals.wordpress.com/2010/10/28/arsitektur-kontekstual/>