BAB I
PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masasalah

Pemerintah DATI II Bojonegoro melalui instansi-instansi terkait telah mencanangkan RUTRK dan RDTRK yang tujuannya yaitu untuk menetapkan kebijaksanaan dan mengarahkan pembangunan kota sesuai dengan ketentuan yang termuat di dalam GBHN. Salah satu rencananya adalah di bidang transportasi dengan pemanfaat lahan yang optimal guna mendukung kelancaran transportasi di dalam kota[1].

Merencanakan pengembangan sebuah Terminal Induk perlu adanya suatu pemecahan baru yang menyangkut penggunaan lahan,. karena itu perlu adanya suatu efisiensi lahan untuk pengembangan sebuah Terminal Induk di Bojonegoro, sehingga fungsi sebagai Terminal Induk tetap dapat melayani/menampung moda angkutan dan memberikan kemudahan sistem pelayanan bagi pengguna terminal[2].

Terminal, titik di mana penumpang dan barang masuk dan keluar dari sistem merupakan komponen penting dalam sistem transportasi.[3] Terminal di Bojonegoro berfungsi sebagai terminal awal dan akhir tujuan bagi AKDP maupun AKAP dan angkutan kota, dilihat dari pelayanannya terminal di Bojonegoro sudah termasuk terminal Induk, adapun kriteria terminal induk untuk pulau Jawa menurut Keputusan Mentri Perhubungan Tentang Transportasi Jalan :

a) Berfungsi melayani kendaraan umum untuk AKAP, AKDP, Angkutan Kota dan Akades.
b) Lokasi terminal berada pada titik kritis pergantian moda angkutan

---

[1]Sumber Data : *BAPPEDA*, Bojonegoro, 1998.
[2]Sumber Data : Suwardjoko Warpani, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Bandung 1990

c) Lokasi terminal terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas III A.

d) Memiliki akses jalan masuk dan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 50 meter.

e) Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 3 ha.[4]

Di Kota Bojonegoro terdapat satu terminal bis yang kelayakannya sudah merasa perlu untuk dipikirkan. Terminal ini terbagi dua. Satu melayani bis-bis besar (AKDP/AKAP) letaknya di Jl. Rajegwesi Kota Bojonegoro menempati sebidang tanah dengan luas 12.800 m^2. Sedangkan terminal colt/taxi serta bus kota berada di sebelah selatan terminal bis menempati areal tanah seluas 8.000 m^2. Kedua terminal ini terpisahkan oleh pertokoan dan jalan (± 30 m). Sehingga terkesan adanya perpindahan penumpang dari terminal satu ke terminal lain.[5]

Kondisi Terminal Rajegwesi, sendiri belum sepenuhnya memenuhi kreteria yang ditetapkan oleh pemerintah, misalnya dilihat dari luas lahan hanya 2,9 ha. Akses jalan masuk hanya 20 m. Daya tampung terminal yang kurang mewadahi kegiatan terminal akibat dari peningkatan jumlah penumpang dan jumlah kendaraan angkutan umum yang setiap tahunnya selalu mengalami pertambahan seiring dengan meningkatnya kegiatan-kegiatan yang ada di perkotaan.

Di dalam terminal sendiri juga menimbulkan berbagai permasalahan pada fungsi beberapa ruang, seperti ruang tunggu yang menjadi tempat berjualan para pedagang yang mengganggu kenyamanan penumpang, ruang parkir bis sekaligus menjadi tempat empalesmen sehingga menimbulkan krossing sirkulasi kendaraan dengan penumpang. Akibatnya kemacetan pada sirkulasi baik didalam terminal itu sendiri ataupun diluar terminal disebabkan oleh beberapa faktor,

---

[3]Edward K. Morlok, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Jakarta, 1985
[4]Sumber Data : *DEPHUB*, Bojonegoro, 1998
[5]Sumber Data : *DLLAJR*, Bojonegoro, 1998

diantaranya tempat parkir sepeda motor dan becak yang berhadapan langsung dengan terminal, sehingga mengganggu kelancaran sirkulasi disekitar terminal, jalur sirkulasi keluar dan masuk terminal dicampur antara manusia dan kendaraan..[6]

Di tinjau dari penggunaan lahan untuk kedua terminal tersebut terasa kurang optimal karena adanya pemisahan antara kedua terminal, lahan area pemisa ini belum dimanfaatkan secara baik untuk fasilitas terminal. Terpisahnya kedua terminal angkutan tersebut akibat dari pembangunan yang tidak terencana. Sehingga sistem pelayanan pun terasa kurang nyaman, hal ini merugikan penumpang, untuk pindah dari angkutan moda satu ke angkutan moda yang lain.

Hal tersebut terjadi karena kondisi terminal yang sekarang dalam perancangan awalnya masih minim fasilitas utama dan penunjang. Terminal menjadi kurang efektif, seperti pada ruang fasilitas utama : tidak tersedianya ruang parkir untuk para pengantar, ruang tunggu yang dijadikan tempat berjualan oleh pedagang, ruang kantor pengelola yang tidak memadai, sedangkan fasilitas penunjang : tidak terdapat parkir peron, fasilitas km/wc yang tidak layak. Hal tersebut diatas tentunya menuntut perkembangan terminal serta peningkatan fasilitas utama dan penunjang terminal agar mampu mewadahi kegiatan-kegiatan yang ada dalam terminal.

Mengingat lahan terminal yang terbatas sementara pada jam-jam sibuk sering terjadi penumpukan jumlah kendaraan dan penumpang. Pada akses jalan masuk dan keluar terminal terjadi kepadatan sehingga sering terjadi krossing antar kendaraan angkutan umum dengan penumpang maupun kendaraan pribadi yang lewat, karena akses jalan masuk ke terminal juga merupakan jalan umum menuju pusat kota. Dan tidak optimalnya penataan ruang-ruang yang ada pada terminal terutama pada jalur pemisah antara terminal bis dan angkutan kota.

---

[6] *Wawancara dengan Kepala Terminal*, Bojonegoro
[7] Sumber Data : *RUTRK*, Bojonegoro, 1998
[8] Ofyar Z. Tamin, Perencanaan & Pemodelan Transportasi, ITB Bandung, 1997

Terminal yang ada sekarang memiliki akses yang baik dengan pusat kota, stasiun kerata api dan kota-kota lain di luar kota Bojonegoro. Terminal angkutan yang sekarang ini terletak di jalan Rajegwesi lokasinya cukup strategis dilihat dari kaitanya dengan komponen-komponen tersebut.[7]

Di lihat dari kondisi exsisting lokasi terminal yang ada sekarang terletak pada jalur arteri yang dilalui oleh jalur angkutan regional. Dan letak lokasi yang berada di luar dari rencana jalan lingkar dengan luas lahan terbatas tapi pada tempat yang strategis untuk dikembangkan sebagai sebuah terminal yang memiliki fasilitas utama dan penunjang sebuah Terminal Induk.

Dengan memperhatikan hal-hal diatas dapat disimpulkan bahwa pengembangan Terminal Induk di Bojonegoro nantinya perlu mempertimbangkan efisiensi lahan. Efisiensi dalam hal ini merupakan cara memanfaat lahan ada secara optimal guna dapat menampung fasilitas utama serta penunjang dan dapat mewadahi perkembangan jumlah kendaraan dan penumpang untuk 10 tahun ke depan serta pengaturan tata letak ruang yang optimal pada lahan yang terbatas.[8]

1.2. Permasalahan

Dengan melihat latar belakang di atas maka permasalahn dalam perencanaan terminal yang baru diantaranya :

- Bagaimana merencanakan Terminal Induk yang memenuhi kebutuhan akan fasilitas utama dan penunjang dengan penggunaan lahan yang efisien ?

1.3. Tujuan dan sasaran

1.3.1. Tujuan

Mendapatkan konsep perencanaan dan perancangan untuk sebuah Terminal Induk dengan pertimbangan efisiensi lahan dan tetap memenuhi kebutuhan akan fasilitas utama/penunjang.

1.3.2. Sasaran

Untu mencapai landasan konseptual perencanaan dan perancangan Terminal Induk Bojonegoro beberapa sasaran yang harus dicapai :

a) Besaran ruang yang optimal pada fasilitas utama dan penunjang
b) Memperoleh pola sirkulasi perpindahan penumpang dari sarana angkutan satu ke sarana angkutan lain.
c) Tata letak ruang fasilitas utama dan penunjang yang optimal yang mendukung diperolehnya :
   1. Pola sirkulasi penumpang
   2. Pola sirkulasi kendaraan

   Yang mendukung kelancaran sirkulasi dan kemudahan kontrol pengaturan pada lahan yang terbatas.
d) Memperoleh pola sirkulasi kendaraan pada lahan yang terbatas

1.4. Lingkup Pembahasan

Melihat pada permasalahn yang ada maka lingkup bahasan yang terkait dengan persoalan, yaitu :

1) Tata letak dan dimensi ruang
2) Kondisi dan prediksi jumlah penumpang dan kendaraan
3) Konstelasi dengan pola ruang dan pola transportasi kota, yaitu persoalan kebijaksanaan pengaturan lalu lintas dalam kota.

1.5. Metode Pembahasan

A. Metode

1. Metode Pengumpulan Data

a) Mencari issue data pengembangan dalam suatu kota
b) Mencari literatur yang berhubungan dengan topik yang diambil
c) Pengamatan dilapangan terhadap kondisi dan potensi kota Bojonegoro

2. Metode Pengolahan data

Menyusun data yang di dapat secara baik, sesuai dengan permasalahan yang diambil.

3. Metode Analisa

a) Analisa mengenai besaran ruang dengan prediksi peningkatan kegiatan di terminal berdasarkan modul dan standar ruang sehingga di dapat

besaran ruang yang diinginkan. Analisa mengenai komposisi ruang dengan penggabungan sistem pelayanan angkutan trayek jauh dan trayek dekat untuk mengetahui kebutuhan ruang dan pengelompokan ruang selanjutnya dianalisa derajat kedekatan antara ruang shelter keberangkatan dan kedatangan bis yang optimal. Analisa pola sirkulasi dengan melihat hubungan kegiatan serta tata letak ruang untuk mendapatkan aksebilitas yang muda, menghindari krossing sirkulasi seminimal mungkin.

b) Menyusun konsep perencanaan dan perancangan.

Metode yang dipakai dalam konsep perencanaan dan perancangan mempergunakan hasil analisa dari permasalahan yang ada.

B. Metode Pembahasan

1) Tinjauan atau kajian kondisi dari situasi terminal dan kota untuk mendapatkan ragam dan struktur masalah :

Norma-norma yang menentukan kebijakan terminal/sistem transportasi.

2) Analisis permasalahan yang mengacu/mempetimbangkan stuktur masalah :

a) Bidang Mikro adalah wujud terminal Terminal Induk

Membahas tentang perwujudan sebuah terminal Induk yang dapat menampung fasilitas utama dan penunjang serta kendaraaan angkutan dengan penggunaan lahan yang efisien.

b) Bidang Makro adalah didalam Terminal sendiri

1. Sirkulasi

Sirkulasi yang dimaksud adalah sirkulasi dalam terminal sendiri yang dapat memudahkan begi pengunjung untuk berganti bis dan pencapaian antar fasilitas

2. Penataan fasilitas dalam terminal

Penataan fasilitas-fasilitas yang dapat memberikan kenyamanan bagi armada bis atau pengunjung (penumpang). Sedangkan hala-hal yang menyangkut disiplin ilmu lain, seperti : ekonomi, sosial dan budaya akan dibahas secara selektif dengan pendekatan atas logika yang sederhana.

1.6. Sistematika Penulisan

Dalam penulisan ini di bagi menjadi bab-bab menjelaskan seluruh penulisan secara sistematis dan disusun seperti di bawah ini :

BAB I. PENDAHULUAN

Berisi tentang latar belakang permasahan, permasalahan umum dan tinjauan khusus, tujuan dan sasaran, lingkup bahasan, motede penulisan, sistematika penulisan, keaslian tulisan serta pola pikir

BAB II. TINJAUAN UMUM SISTEM TERMINAL

Berisi tentang dasar-dasar teori tentang sistem transportasi dan standar-standar tentang sarana yang digunakan, kemudian digunakan sebagai pendukung analisa permasalahan.

BAB III. ANALISA PERMASALAHAN

Berisi tentang analisa permasalahan yang ada menurut batasan-batasan permasalahan dan cara atau metode pembahasan. Dan untuk mendukung permasalahan ini juga digunakan peta-peta, analisa sirkulasi untuk kemudahan dalam menganalisa. Kesimpulan hasil dari analisa yang memecahkan permasalahan-permasalahan.

BAB VI. KONSEP DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Berisi konsep dasar perencanaan dan perancangan yang menjelaskan tentang pola ruang Terminal Induk di kota Bojonegoro dengan mempertimbangkan efisiensi lahan. Serta konsep tentang tata ruang gabungan antara sistem pelayanan trayek dekat dan trayek jauh. Dan konsep tentang sirkulasi perpindahan penumpang dari kendaraan satu ke kendaraan lain.

1.7. Keaslian Tulisan

1) Pengembangan Terminal Jombor Menjadi Terminal Tipe A Untuk Wilayah Yogyakarta, Moch. Munif, teknik Arsitektur UII, 1997

   Penekanan pada : *Potensi kawasan serta potensi pelayanannya untuk mewujudkan pelayanan yang saling mendukung dengan Terminal pengembangan Kodya Yogyakarta Di Giwangan.*

Perbedaan :

- Potensi kawasan pelayanan terminal yang saling mendukung
- *'Pengembangan terminal baru untuk meningkatkan segi pelayanan'*

2) Terminal Bis di Cilacap, Lukman, Teknik Arsitektur UGM

Penekanan pada : *Membahas tentang tuntutan akan sebuah terminal sebagai salah satu fasilitas kota, yang mampu mengantisipasi berkembangnya motivasi perjalanan. Sehingga menuntut angkutan yang lancar, mudah dan aman dan pola sirkulasi menjadi pokok pembahasan.*

Perbedaan

- Tuntutan sistem angkutan yang lancar, mudah, aman, dan pola sirkulasi
- ***'Pola sirkulasi perpindahan penumpang dari sarana angkutan satu ke sarana angkutan lain dengan pertimbangan efisiensi waktu.'***

3) Terminal Bis Di Yogyakarta, Dian Nurlihawanti, TeknikArsitektur UII tahun 1996.

Penekanan pada : *studi khusus efek sinergis perilaku pemakai dalam kaitannya dengan penataan fasilitas-fasilitas terminal.*

Perbedaan :

- Sinergis perilaku pemakai, kaitannya dengan penataan fasilitas terminal
- ***'Penataan ruang shelter yang melayani trayek dekat dan jauh sekaligus dengan tetap mensyaratkan kenyamanan bagi penumpang'.***

4) Terminal Gabungan Bis Dan Kereta Api Penumpang Di Yogyakarta, Teguh Priyono, UGM, 1992

Penekanan pada : *Studi kasus penataan sirkulasi kaitannya dengan proses penggabungan antara sub sistem pelayanan angkutan bis dengan sub sistem pelayanan angkutan kereta api penumpang.*

Perbedaan :

- Penggabungan antara sub sistem pelayanan angkutan bis dengan sub sistem angkutan kereta api penumpang.
- ***'Penggabungan antara sistem pelayanan trayek jalur jauh dengan trayek jalur dekat dengan pertimbangan efesiensi lahan***

1.8. POLA PIKIR

