

TERMINAL BIS SAMARINDA

MUHAMMAD AMIN AMRULLAH*, AGUNG DWIYANTO, ERNI SETYOWATI

Departemen Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia

*amrutopo@gmail.com

PENDAHULUAN

Di dalam proses perkembangan kota, pusat – pusat kegiatan ekonomi seperti pasar, terminal, pertokoan atau perdagangan merupakan embrio pembentuk struktur ruang kota menyebabkan persebaran fungsi – fungsi kegiatan akan terbentuk dan diikuti dengan sistem transportasi yang ada (Zahnd, 1999).

Sebagai Ibukota Provinsi Kalimantan Timur, Kota Samarinda mengalami perkembangan kegiatan dan fungsi perkotaan, bahkan menjadi salah satu pusat pertumbuhan ekonomi sekaligus pusat kegiatan bagi kawasan Timur Pulau Kalimantan. Secara geografis, Kota Samarinda terletak pada posisi 116 15 36 – 117 24 16 BT dan 0 21 18 -1 09 16 LS. Kota ini terbelah oleh Sungai Mahakam dan memiliki wilayah dengan luas total 71.800 Ha dengan batas – batas wilayah.

Berdasarkan latarbelakang tersebut, maka diperlukan adanya sebuah perencanaan dan perancangan terminal bus di Kota Samarinda sebagai fasilitas transisi penumpang dari dalam kota menuju luar kota dan sebaliknya.

KONSEP DAN TEORI PERANCANGAN

Terminal bus adalah prasarana untuk angkutan jalan raya guna untuk mengatur kedatangan pemberangkatan pangkalannya kendaraan umum serta memuat atau menurunkan penumpang atau barang. Dalam proses tersebut, terminal melakukan berbagai fungsi seperti memuat penumpang atau barang ke dalam kendaraan dan sebagainya. Berdasarkan Undang – Undang No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terminal merupakan prasarana transportasi jalan untuk barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan satu wujud simpul jaringan transportasi untuk keperluan memuat dan menurunkan orang atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan satu simpul jaringan transportasi.

Kota Samarinda merupakan ibukota dari Kalimantan Timur, Dengan menerapkan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dalam pengembangan daerah Kota Samarinda diharapkan dapat mempermudah dalam mobilitas dan dapat meningkatkan intensitas aktivitas di wilayah tersebut, selain itu dengan adanya keputusan pemindahan ibukota Negara di Kalimantan Timur, penerapan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dapat menunjang dan mempermudah mobilitas pada daerah tersebut, dengan memanfaatkan pengembangan lokasi site yang merupakan Terminal Lempake dengan menerapkan konsep TOD pada area tersebut.

Untuk mendukung keberlangsungan aktivitas pada Kawasan TOD Sungai pinang nantinya, maka diperlukan fasilitas-fasilitas pendukung pada Terminal bus ini. Berdasarkan rencana blok plan, fasilitas yang dimungkinkan untuk dibangun berdekatan dengan area terminal bus adalah budget hotel atau hotel berbintang dua, hotel ini berfungsi sebagai penunjang dari konsep TOD terutama untuk pngguna fasilitas terminal dalam melakukan perjalanan singkat maupun perjalanan jauh namun terkendala waktu dan situasi sehingga dengan mengembangkan hotel bintang dua dapat menambah fasilitas pada kawasan TOD

PENERAPAN PADA DESAIN

Metode desain yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif dengan melalui beberapa tahapan. Tahapan pertama adalah eksplorasi ide, yang kemudian didapatkan bahwa Terminal Intermoda perlu diimplementasikan untuk memenuhi kebutuhan sistem transportasi yang saling terintegrasi. Terminal Bus merupakan area yang bersifat integral. Keberadaan terminal bus seagai ruang publik dapat menjadi ikon dan landmark sebuah wilayah. Namun identitas yang ditampilkan tidak harus selalu mengikuti ciri khas adat istiadat dan budaya setempat. Dengan adanya terminal yang menyesuaikan dengan arsitektur Postmodern, diharapkan bangunan dapat menjadi ikon tersendiri di wilayah Samarinda karena dapat menjadi bangunan yang berbeda dengan bangunan lainnya tentu akan menjadi ikon tersendiri di area tersebut.

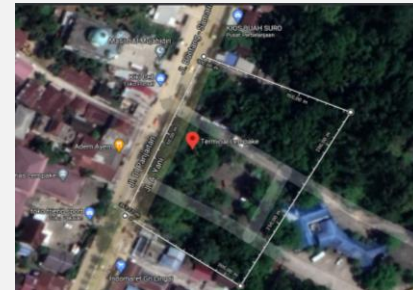
Terminal Samarinda sebagai pra-sarana transportasi yang mengintegrasikan beberapa moda membutuhkan sirkulasi yang lancar. Ciri-ciri dan pedoman tersebut, dipilih dengan pertimbangan representasi arsitektur high-tech untuk membentuk citra dinamis. Citra dinamis memiliki nilai fungsional maupun visual. Strategi perancangan sirkulasi berdasarkan ciri-ciri dan pedoman terpilih, sebagai solusi untuk menjawab permasalahan di terminal sebagai berikut:

1. Pertama, inside out adalah memperlihatkan bagian interior keluar dengan penggunaan material penutup yang transparan, seperti kaca.
2. Kedua, innovation planning adalah menampilkan inovasi baru yang merupakan harapan di masa yang akan datang, meliputi penggunaan material, warna dan inovasi baru.
3. Ketiga, Ekspos struktur merupakan karakter dari arsitektur high tech yang mencerminkan kebanggaan atas teknologi. Ekspos struktur diaplikasikan pada kolom di lantai satu.
4. Keempat, flexible interior (fleksibilitas ruang) sebagai akibat dari ekspos elemen bangunan yang menciptakan sebuah keluwesan. Penerapan flexible interior dengan mengeluarkan elemen bangunan berupa elemen sirkulasi vertikal.

KAJIAN PERENCANAAN

Dalam perancangan arsitektur, analisis tapak merupakan penilaian atau evaluasi mulai dari kondisi fisik, kondisi non fisik hingga standart peraturan kebijakan. Kemudian menghasilkan analisis erktrenal dan internal yang meliputi komponen desain berupa problem, limitasi, potensi fisik. Sehingga dapat merencanakan fisik, fasilitas, dan fungsi bangunan yang akan dirancang.

Perancangan Terminal Bus Samarinda terletak Jl. Kebon Agung, Gn. Lingai, Kec. Sungai Pinang, Kota Samarinda, Kalimantan Timur 75243, Indonesia



Tapak perencanaan Terminal bus memiliki aturan kepranataan sebagai berikut:

1. GSB : Sepadan jalan: 3 - 4m
2. KDB : maksimal 40 %
3. KLB : maksimal 0,8 dan maksimal 2 lantai
4. KDH : minimal 20%

PENERAPAN PADA DESAIN

Terminal Bus merupakan area yang bersifat integral. Keberadaan terminal bus seagai ruang publik dapat menjadi ikon dan landmark sebuah wilayah. Namun identitas yang ditampilkan tidak harus selalu mengikuti ciri khas adat istiadat dan budaya setempat. Bentuk dinamis pada area parkir disesuaikan dengan arsitektur post-modern. Bentuk yang dinamis pada bangunan pada bagian bus dalam hal ini untuk bangunan yang bersifat aerodinamis diterapkan pada rancangan bangunan. Selain itu bentuk dinamis pada bangunan sangat berkaitan dengan aspek fungsi ruang yang dinaungi yang membutuhkan kecepatan pergerakan secara psikologis. Selain itu struktur berbentuk aerodinamis (lancip) merupakan salah satu bentuk yang mendukung struktur dalam massa bangunan. Bentuk lengkung dan bentuk countinue pada elemen - elemen bangunan membentuk suatu bentuk yang modern. Berikut material bangunan yang akan digunakan pada Terminal Bus Samarinda:

- Brick Pevers, sebagai perkerasan parkiran.
- Smart Glass, digunakan untuk dinding Gedung dan struktur pelingkup area parkir.
- Fiber, digunakan untuk material dinding jembatan dan beberapa area pelingkup parkir angkutan umum.
- Baja ringan, digunakan pada beberapa struktur seperti jembatan penyebrangan penumpang, atap, dan pelingkup parkir.
- Baja, digunakan untuk terminal sebagai bahan utama pada struktur bangunan.

KESIMPULAN

Perancangan Terminal Bus Samarinda ini menerapkan TOD yang bertujuan untuk menciptakan sirkulasi yang saling menghubungkan antar kota dengan mudah untuk di akses dan diwujudkan. Di Kota Samarinda sendiri dan intra kawasan TOD dapat menciptakan percepatan konektivitas yang dapat menaikkan dan menggenjot roda perekonomian serta mampu menaikkan jumlah wisatawan lokal maupun asing di Kota Samarinda.

DAFTAR REFERENSI

- Peraturan Menteri ATR / BPN No. 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit.
- Warpani, P. Suwardjoko. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung : Penerbit ITB.
- Zahnd, Markus. 1999. *Perancangan Kota Secara Terpadu*. Yogyakarta : Kanisius dan Soegijapranata University Press.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dala Trayek.
- Abubakar, Iskandar. DKK. *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib*, DirektoratJenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana DanLalu Lintas Jalan.
- Morlok, Edward K, 1984. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Erlangga :Jakarta.
- Widodo, Arief Subechi. 2007. Analisis Dampak Lalu – Lintas (ANDALALIN) pada Pusat Perbelanjaan yang Telah Beroperasi Ditinjau dari Tarikan Perjalanan (Studi Kasus Pada Pacific Mall Tegal), Tesis, Program Manajemen Rekayasa Infrastruktur, Universitas Diponegoro Semarang.