

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

#### **1.1.1. Latar Belakang Pengadaan Proyek**

Pertumbuhan ekonomi yang terjadi pada suatu daerah disertai penambahan penduduk dengan pergerakan yang tinggi mempengaruhi peningkatan mobilitas antar Propinsi, Kabupaten, Kecamatan, maupun antar Desa. Mobilitas penduduk yang tinggi dalam sebuah wilayah membutuhkan suatu sistem transportasi masal yang dapat mengimbangnya. Transportasi merupakan sistem jalur penghubung dalam bidang perdagangan yang menghubungkan titik simpul yang satu ke titik simpul yang lain. Dalam upaya untuk mendukung perkembangan dalam bidang perdagangan dan perekonomian maka disesuaikan arahan pola pengembangan pola jaringan jalan perlu ditetapkan arahan pengembangan sistem terminal. Arahan pengembangan sistem terminal pada dasarnya menunjukkan struktur hirarki simpul koleksi dan distribusi jaringan pelayanan transportasi. Terminal tidak hanya berfungsi sebagai tempat pemberhentian dan pemberangkatan bus dan angkutan umum tetapi harus menyediakan berbagai fasilitas dengan tujuan menciptakan suasana yang efektif dan efisien terutama bagi penumpang.

Keberadaan terminal bus di seluruh daerah di Indonesia selama ini secara umum cenderung belum berfungsi secara optimal. Padahal peran dan fungsi terminal penumpang angkutan jalan menjadi sangat penting sebagai tempat perpindahan penumpang antar moda, tempat naik atau turunnya penumpang, tempat pendataan angkutan umum serta sebagai tempat melakukan pemeriksaan terhadap kelaikan kendaraan umum, sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Banyak perusahaan otobus (PO) enggan mengoperasikan armadanya masuk terminal karena alasan fasilitas yang jelek dan tidak ada penumpang yang mau ke terminal. Inilah yang menjadi acuan dari pemerintah untuk mulai meredesain terminal-terminal yang ada di Indonesia. Di Jawa Tengah, banyak terminal bus tipe B yang dianggap sudah tidak layak, baik dari segi pelayanan maupun infrastruktur. Hal ini diungkapkan oleh anggota Komisi D DPRD Jateng. Nur Sa'adah. Beliau menyebutkan jika saat ini 24 terminal bus tipe B yang dikelola oleh Pemprov Jateng, namun belum semuanya memenuhi standar layak pakai. Sehingga diperlukan langkah evaluasi dan penyempurnaan pada terminal-terminal tersebut.

Kabupaten Blora sendiri memiliki 7 buah terminal yang terletak dalam lingkup kabupatennya (Tabel 1.1). Dari tujuh terminal tersebut, Terminal Gagak Rimang merupakan terminal yang berada di timur dari pusat kota Blora berjarak kurang lebih 4 km dan merupakan satu-satunya Terminal Tipe B di Kabupaten Blora. Terminal ini melayani penumpang umum untuk angkutan antar provinsi (AKAP), angkutan kota dalam provinsi (AKDP) dan trayek pedesaan (ADES). Terminal Gagak Rimang sendiri berdiri diatas tanah seluas 11.363 m<sup>2</sup>. Terminal ini awalnya dibangun pada tahun 1993 untuk menggantikan terminal lama yang sudah 30 tahun lebih tidak terdapat aktivitas apapun atau dapat dikatakan menjadi terminal mati.

**Tabel 1.1.** Terminal dan Sub Terminal Angkutan Umum Blora

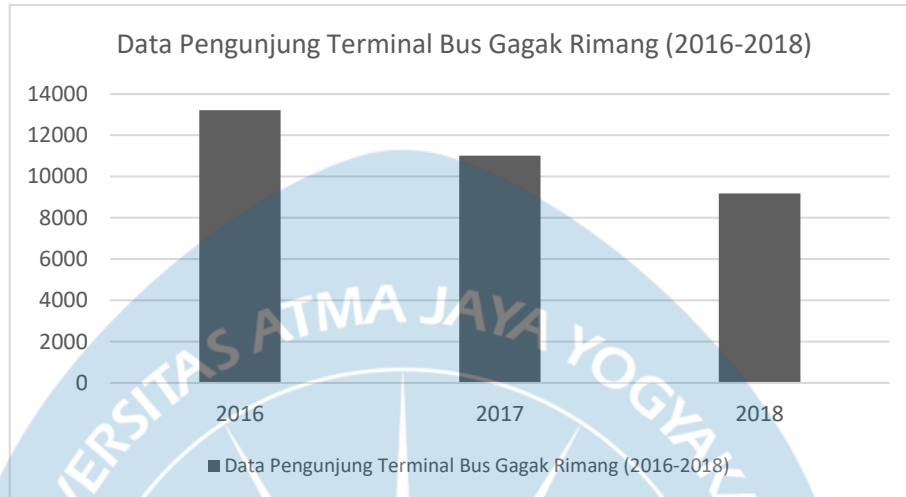
| No | Kota Lokasi Terminal | Fungsi Terminal  |
|----|----------------------|--|
| 1. | Blora                | Terminal penumpang Tipe B, untuk :<br>- angkutan jarak jauh (AKAP dan AKDP)<br>- angkutan jarak sedang<br>- angkutan jarak dekat |
| 2. | Cepu                 | Terminal penumpang Tipe A, untuk :<br>- angkutan jarak jauh (AKAP dan AKDP)<br>- angkutan jarak sedang                           |

| No | Kota Lokasi Terminal | Fungsi Terminal   |
|----|----------------------|---|
|    |                      | - angkutan jarak dekat  |
| 3. | Kunduran             | Terminal penumpang Tipe C, untuk :<br>- angkutan jarak sedang<br>- angkutan jarak dekat |
| 4. | Randublatung         | Terminal penumpang Tipe C, untuk :<br>- angkutan jarak sedang<br>- angkutan jarak dekat |
| 5. | Ngawen               | Terminal penumpang Tipe C, untuk :<br>- angkutan jarak sedang<br>- angkutan jarak dekat |
| 6  | Todanan              | Terminal penumpang Tipe C, untuk :<br>- angkutan jarak sedang<br>- angkutan jarak dekat |
| 7  | Bogorejo             | Terminal penumpang Tipe C, untuk :<br>- angkutan jarak sedang<br>- angkutan jarak dekat |

Terminal Gagak Rimang telah berdiri selama 26 tahun dan hingga saat ini belum pernah dilakukan renovasi ataupun *redesain* pada bangunan padahal kondisi bangunan terminal ini terlihat dari bagian luar saja sudah terlihat cukup tua dan kumuh, serta tidak sesuai dengan fasilitas terminal dengan standart terminal tipe B saat ini. Hal ini yang menjadi salah satu acuan bagi pemerintah kabupaten untuk melakukan peninjauan ulang kepada Terminal Gagak Rimang Blora agar dapat dilakukan *redesain* pada bangunan, sehingga terminal dapat memiliki bangunan yang fungsinya dapat digunakan lebih optimal pada jaman sekarang.

Selain itu, alasan lain yang mendasari *redesain* terminal gagak rimang ini adalah terjadinya penurunan pengunjung terminal maupun penumpang bus yang naik dan turun di terminal ini. Menurut data statistic pengunjung

di Terminal Gagak Rimang, dari tahun 2016 hingga 2018 telah terjadi penurunan pengunjung yang cukup signifikan. (Diagram 1.1)



**Gambar 1.1** Data Pengunjung Terminal Gagak Rimang 2016-2018 (sumber : Dinas Perhubungan Jawa Tengah)

Menurut data terakhir yang didapatkan dari Dinas Perhubungan Jawa Tengah, penurunan jumlah pengunjung di Terminal Gagak Rimang ini telah berkurang hampir 50% sejak tahun 2016 hingga 2018. Pada tahun 2016, menurut data dari Dinas Perhubungan Jawa Tengah, penumpang yang naik-turun di terminal Gagak Rimang Blora hanya sekitar 13.220 orang, yang kemudian mengalami penurunan di tahun 2017 menjadi sekitar 11.016 penumpang. Di tahun 2018 lalu, jumlah penumpang yang naik-turun di terminal Gagak Rimang berkurang lagi hingga hanya menjadi sekitar 9.184 penumpang. Ditakutkan dalam waktu dekat terminal akan terus mengalami penurunan pengunjung dan menyebabkan terminal ini menjadi terminal mati.

Menurut keterangan dari Bapak Suyatno selaku Kepala dari Terminal Gagak Rimang Blora, penurunan jumlah penumpang bus di daerah Blora ini dikarenakan masyarakat masih banyak yang beranggapan jika terminal itu tempat yang tidak aman sehingga lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi untuk berpergian keluar daerah. Selain jumlah penumpang, jumlah bus dan angkutan desa yang masuk di Terminal

Gagak Rimang juga terus berkurang tiap tahunnya meski tidak sedrastis jumlah penumpang. (Tabel 1.1. Data Operasional Kendaraan di Terminal Gagak Rimang Blora tahun 2016-2018).

**Tabel 1.2** Data Operasional Kendaraan di Terminal Gagak Rimang Blora  
Tahun 2016-2018

|          | 2016 | 2017 | 2018 |
|----------|------|------|------|
| AKAP     | 93   | 92   | 87   |
| AKDP     | 22   | 20   | 17   |
| AngkuDes | 9    | 5    | 3    |

Sumber : Dinas Perhubungan Jawa Tengah Wilayah II

Kedua hal yang telah disebutkan inilah yang menjadi alasan utama perlu dilakukannya *redesain* bangunan pada Terminal Gagak Rimang, agar masyarakat setempat maupun perusahaan otobus tertarik lagi untuk mengunjungi terminal.

#### 1.1.2. Latar Belakang Permasalahan

Terminal Gagak Rimang ini awalnya dibangun untuk menggantikan terminal lama yang sudah 30 tahun lebih tidak terdapat aktivitas apapun atau dapat dikatakan menjadi terminal mati. Akan tetapi dalam perjalanannya, terminal bus Gagak Rimang ini tidak pernah dilakukan renovasi dan pemugaran bangunan. Hal ini menjadikan terminal terlihat kumuh dan tua. Bangunan yang telah berusia 29 tahun ini diperlukan adanya *redesain* agar bangunan ini menjadi lebih selaras dengan teknologi maupun fasad arsitektur *green design* yang sedang digalakkan pada jaman ini serta dapat memberikan pelayanan secara maksimal kepada pengguna secara terpadu, aman dan nyaman dan dapat menarik kembali minat masyarakat untuk datang ke Terminal.

Menurut pernyataan dari Ketua DPPKKI Kab. Blora, Terminal Bus Gagak Rimang ini memiliki lokasi yang kurang strategis dan berada cukup jauh dari pusat kota dengan jarak sekitar 4 km dari timur pusat kota Blora,

masyarakat lebih memilih tempat-tempat menunggu bus yang lebih strategis, seperti di perempatan-perempatan lampu merah, sehingga membuat Terminal Gagak Rimang sendiri saat ini hampir menjadi terminal mati, dikarenakan sangat sedikitnya penumpang yang mengunjungi terminal ini. Selain itu, karena kondisinya yang mulai sepi pengunjung, terminal ini menjadi sebuah lokasi yang sering di salah gunakan menjadi tempat untuk berjudi oleh oknum-oknum tertentu.

Lokasi terminal yang dihipit oleh dua lahan RTH membuat *redesain* ini perlu mempertimbangkan desain yang cocok untuk terminal Gagak Rimang sendiri. Untuk itu, desain yang diperlukan adalah desain yang selain mampu menaikkan citra terminal dimasyarakat juga mampu mendukung keberadaan ruang terbuka hijau di samping kanan dan kirinya. Selain itu, penerapan arsitektur hijau pada perancangan terminal bus difokuskan pada prinsip-prinsip yang berhubungan dengan usaha konservasi energi dan air. Bangunan terminal bus merupakan bangunan yang mengonsumsi energi listrik dan air dalam jumlah yang besar untuk operasionalnya. Dengan menekankan prinsip-prinsip arsitektur hijau pada perancangan bangunan, penggunaan energi listrik dan air dapat diminimalisir.

Pengadaan *redesain* pada Terminal Bus Gagak Rimang ini sendiri diharapkan mampu menarik kembali minat masyarakat dalam menggunakan transportasi bus ditempat pemberhentian yang disarankan dan juga menghilangkan stigma buruk mengenai Terminal Gagak Rimang ini sendiri. Selain itu, *redesain* terminal ini juga menjadi salah satu bentuk upaya peningkatan layanan publik oleh pemerintah kota Blora dan pemerintah provinsi Jawa Tengah..

## **1.2. Rumusan Masalah**

Bagaimana Wujud Rancangan *Redesain* Terminal Bus Gagak Rimang di Kelurahan Bangkle, Kabupaten Blora yang rekreatif dan informatif sehingga mampu meningkatkan fungsi pelayanan public dan kenyamanan melalui penataan area pengunjung dan fasilitas penunjang dengan pendekatan *green design*?

### **1.3. Tujuan dan Sasaran**

#### 1.3.1. Tujuan

Adapun tujuan dari penulisan adalah dengan terwujudnya bentuk rancangan desain Terminal Gagak Rimang Blora dengan pendekatan *green design* yang diharapkan mampu menarik kembali minat masyarakat dalam menggunakan transportasi bus ditempat pemberhentian yang disarankan dan juga dapat menghilangkan stigma buruk mengenai Terminal itu sendiri.

#### 1.3.2. Sasaran

Untuk mencapai tujuan, maka sasaran penulisan adalah

1. Penekanan kepada bentuk massa bangunan yang berfokus kepada area pelayanan publik dan area pengunjung.
2. Penyelesaian arsitektural yang dapat memberikan nuansa baru dan estetika pada bangunan

### **1.4. Lingkup Pembahasan**

#### 1.4.1 Lingkup Pembahasan Materi

##### 1.4.1.1 Lingkup Spasial

Meliputi aspek kontekstual tapak dengan memperhatikan potensi dan kendala dari bangunan eksisting Terminal Gagak Rimang Blora.

##### 1.4.1.2 Lingkup Substansial

Meliputi indikator dari *green design* yang sesuai dengan karakteristik pada tapak bangunan sehingga dapat digunakan mengatasi permasalahan pada desain *redesain* Terminal Gagak Rimang Blora.

##### 1.4.1.3 Lingkup Temporal

Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat mengatasi permasalahan desain pada Terminal Gagak Rimang Blora hingga jangka waktu 25 tahun kedepan.

#### 1.4.2. Lokasi Kajian



Lokasi dari proyek gedung pertemuan adalah Terminal Gagak Rimang Blora dengan Tipe B yang letak di jalan raya Cepu-Blora, Kelurahan Bangkle, Kabupaten Blora.

## 1.5. Metode

### 1. Pengumpulan Data

Ada dua jenis data, yaitu data primer dan data sekunder.

- ❖ Pengumpulan Data Primer : Dilakukan dengan cara melakukan konsultasi kepada pemilik proyek ataupun kepada instansi pemerintah seperti BAPPEDA. Salah satu cara lainnya adalah dengan datang langsung ke tempat proyek dan melakukan wawancara dengan warga sekitar.
- ❖ Pengumpulan Data Sekunder : Dilakukan dengan cara membaca buku-buku, jurnal maupun literatur lainnya yang mendukung dan sesuai dengan tema pembahasan yaitu *redesain* terminal dengan pendekatan green design.

### 2. Analisis

Melakukan perbandingan data dari hasil pengamatan di lapangan dengan teori-teori dan standar yang didapatkan pada buku ataupun literatur terkait.

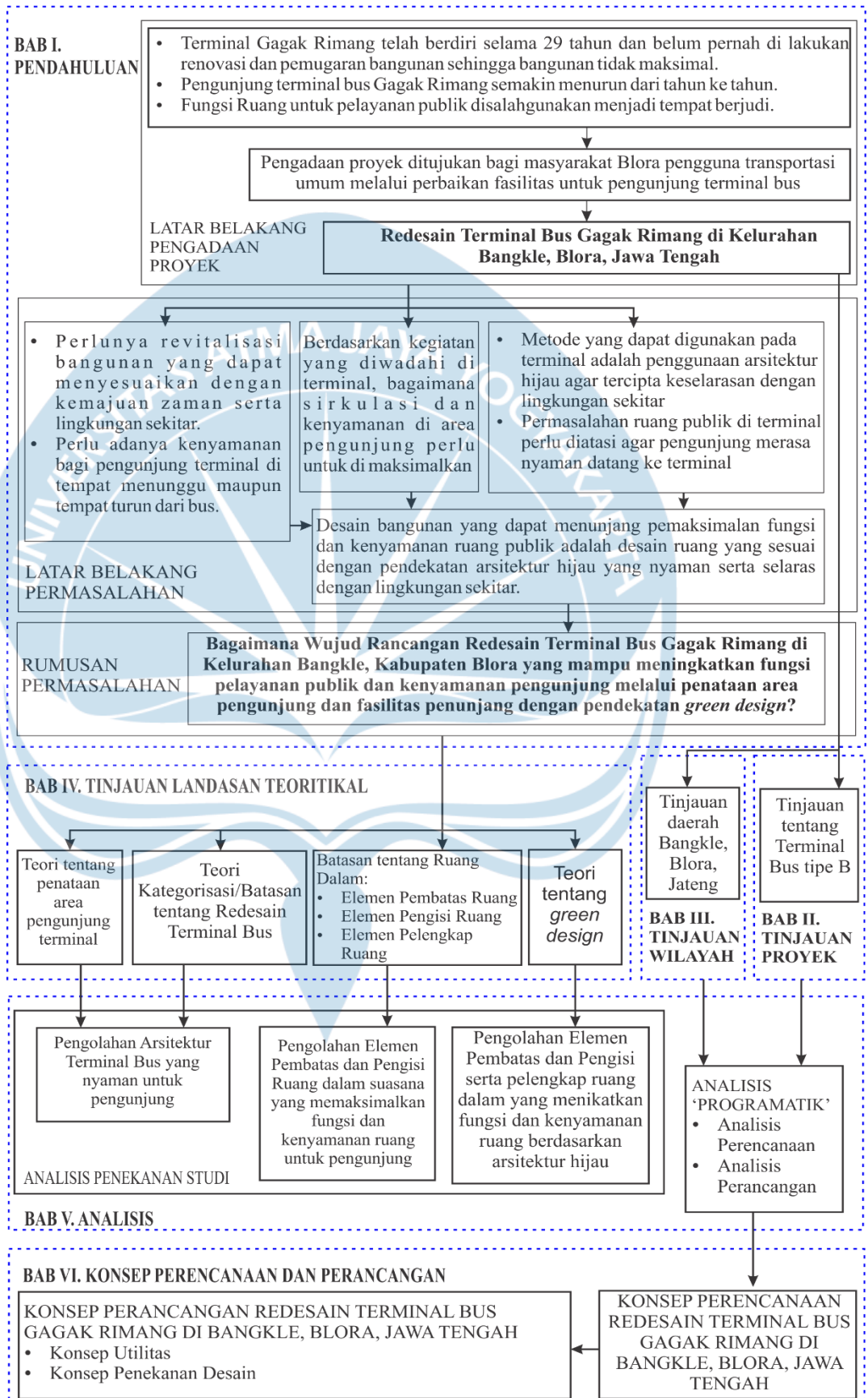
### 3. Penarikan Kesimpulan

Menyimpulkan hasil akhir dari analisis yang telah dilakukan dan juga sebagai jawaban dari perumusan masalah laporan.



## 1.6. Kerangka Pemikiran





## 1.7. Sistematika Penulisan

### BAB I Pendahuluan

Bab ini menjelaskan tentang latar belakang dari penulisan diadakan, latar belakang pemilihan topik materi, dan latar belakang permasalahan dari topik materi/ lingkup kajian, Rumusan Permasalahan, Tujuan dan Sasaran, Lingkup Pembahasan, Manfaat, Metode, dan Sistematika.

### BAB II Tinjauan Proyek

Bab ini memaparkan tentang nama proyek, pemilik proyek, lokasi, fungsi bangunan/ proyek, jumlah lantai, luas lantai bangunan, luas lahan, nama dan alamat perusahaan (Lembaga studi/ instansi yang berwenang), serta dokumen penunjang lainnya (foto, gambar pra rencana).

### BAB III Tinjauan Landasan Teoritik

Bab ini memaparkan tentang teori-teori dan standar yang terkait dengan topik penulisan yang direncanakan yaitu *redesain* terminal bus dengan pendekatan *green design*, untuk dijadikan acuan/ landasan dalam membahas berbagai data yang diperoleh di lapangan dan perancangan desain.

### BAB IV Tinjauan Umum Wilayah Lokasi perencanaan

Bab ini memaparkan secara lengkap data-data yang diperlukan dalam analisis. Memuat kondisi geografis, administratif, kondisi Kawasan, kondisi sarana dan prasarana, dan lain sebagainya

### BAB V Analisis Perencanaan dan Perancangan

Bab ini memuat 2 macam analisis, yaitu analisis perencanaan dan analisis perancangan. Analisis Perencanaan dimaksudkan sebagai kajian untuk memperoleh garis besar rencanasolusi bagi pewujudan rancangan obyek studi; Analisis Perancangan dimaksudkan sebagai kajian untuk memperoleh

'gambaran' rinci dan konkretisasi rencanasolusi bagi pewujudan rancangan obyek studi.

## BAB VI Konsep Perencanaan dan Perancangan

Bab ini berupa 'gambaran' solusi rinci dan konkret bagi penekanan desainyang telah dirumuskan di dalam Rumusan Permasalahan. Dengan demikian, bagian ini memuat rumusan konkret tentang wujud yang akan dirancang sebagai solusi-desain penekanan studi, yang menjadi 'jawaban' terhadap Target Kualitas Penekanan Studi yang telah dirumuskan di dalam rumusan masalah.

