

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Peningkatan pertumbuhan perekonomian akan turut meningkatkan peranan sektor transportasi dalam menunjang pencapaian sasaran pembangunan dan hal lain yang terkait. Sebaliknya fungsi sektor transportasi akan merangsang peningkatan pembangunan ekonomi, karena antara fungsi sektor transportasi dan pembangunan ekonomi mempunyai hubungan kausal atau timbal balik. Hal ini lah yang terjadi pada Kota di sebelah timur Kota DKI Jakarta, Kota Bekasi.

Kota Bekasi merupakan kota berkembang yang berada dalam lingkungan megapolitan Jabodetabek dan menjadi kota besar ke empat di Indonesia. Karena letak geografisnya, Kota Bekasi terkena dampak secara langsung akibat pertumbuhan ekonomi yang di alami oleh Ibukota Indonesia, yaitu pertumbuhan penduduk.

Seiring dengan meningkatnya jumlah penduduk dan tugasnya sebagai kota yang memiliki posisi dan peran yang sangat strategis dalam pembangunan nasional, maka penataan infrastruktur sarana dan prasarana wilayah Kota Bekasi menjadi hal yang sangat penting agar segala aktivitas pembangunan dapat terselenggara secara optimal dan dapat terjalin hubungan dengan baik antar kegiatan pembangunan.

Saat ini Kota Bekasi memiliki satu buah terminal induk dan tiga sub terminal. Terminal induk kota Bekasi merupakan terminal regional yang menyatu dengan terminal lokal. Terminal Bekasi yang ada saat ini merupakan terminal tipe C (tipe C secara kapasitas luas standar, tipe B menurut SK penetapan terminal, dan tipe A secara de facto lapangan) dengan luas 1,3 Ha, dan kapasitas 523 bus. Skala pelayanan terminal ini mencakup pelayanan antar kota antar propinsi, antar kota dalam propinsi, serta angkutan dalam kota. Kondisi fasilitas yang ada di terminal ini sudah tidak memadai lagi, banyak yang rusak dan kurang terawat. Kondisi perparkiran terminal juga sangat semrawut serta konstruksi perkerasaan banyak lubang lubang dan tidak rata sehingga sangat mengganggu kinerja terminal.

Untuk melakukan pengembangan terminal Bekasi pada lokasi yang sama sangat tidak memungkinkan, karena sekitar lokasi sudah banyak terdapat bangunan; seperti: sekolah, kantor, dan lain sebagainya. Selain itu, Jalan Cut Meutia merupakan salah satu ruas jalan Jalur Pantura Jawa, sehingga lalu lintas di jalan ini cukup tinggi dan kendaraan yang lewat juga dari berbagai jenis, sedangkan kondisi lalu lintas pada Jalan Juanda juga sangat semrawut. Penyebab utama kesemrawutan lalu lintas di Jalan Juanda adalah banyaknya angkutan umum non bis yang berhenti dan mengambil penumpang sesukanya, serta banyaknya pedagang kaki lima yang berjualan di jalan tersebut.

Dengan latar belakang seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, dapat disimpulkan bahwa **Kota Bekasi memerlukan terminal induk baru tipe A** dengan kapasitas lebih besar dan mampu memberikan pelayanan yang lebih baik.

Beberapa tahun terakhir ini Kota Bekasi memang berencana membangun Terminal Regional Kota Bekasi (Terminal Tipe A Kota Bekasi). Dari Badan Perencanaan Dan Pembangunan Daerah Kota Bekasi sendiri melalui hasil kajian dalam kegiatan Review Rencana Pembangunan Terminal Tipe A Kota Bekasi, telah menunjuk Kecamatan Jatiasih, tepatnya di Kampung Kebantenan, sebelah utara Tol Jakarta *Outer Ring*

Road (JORR), untuk dijadikan lokasi pembangunan terminal. secara luasan, lokasi tersebut telah memenuhi luasan minimal yang dibutuhkan terminal tipe A, yaitu seluas 5 Ha (menurut Kepmenhub KM No. 31 Tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan).

Diharapkan pembangunan terminal tersebut dapat memperbaiki sarana dan prasarana transportasi di Kota Bekasi pada kemudian hari.

1.2. Tujuan dan Sasaran

1. Tujuan

Menyusun landasan konseptual perencanaan dan perancangan mengenai terminal Bis Kota Bekasi yang memenuhi kebutuhan masyarakat akan sarana dan prasarana di bidang transportasi khususnya penyediaan terminal penumpang yang sesuai dengan fungsi dan tipe pelayanan terminal ditinjau dari segi pemenuhan kebutuhan ruang beserta persyaratan teknisnya.

2. Sasaran

Tersusunnya langkah-langkah kegiatan penyusunan Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur (LP3A) dengan judul Terminal Bis Tipe A di Kota Bekasi berdasarkan atas aspek-aspek panduan perancangan (*design guidelines aspect*).

1.3. Manfaat

Manfaat yang dapat diperoleh dalam penyusunan Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur (LP3A) dengan judul Terminal Bis Tipe A Kota Bekasi ini adalah sebagai pegangan dan acuan selanjutnya dalam proses desain grafis yang merupakan bagian yang tak terpisahkan dari tugas akhir serta untuk memenuhi salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar sarjana teknik di jurusan arsitektur fakultas teknik Universitas Diponegoro Semarang.

Manfaat lain adalah sebagai tambahan pengetahuan dan wawasan bagi mahasiswa yang akan mengajukan tugas akhir guna memperoleh gelar sarjana teknik, dan sebagai masukan untuk pemerintah Kota Bekasi dalam pengembangan dan pembangunan sarana transportasi.

1.4. Ruang Lingkup

1.4.1 Ruang Lingkup Substansial

Lingkup pembahasan substansial dalam LP3A ini dititikberatkan pada lingkup ilmu arsitektur terutama perancangan terminal bis tipe A yang berkaitan dengan perencanaan pembangunan terminal bis tipe A Kota Bekasi. Hal-hal di luar ilmu arsitektur akan dibahas seperlunya sepanjang masih berkaitan dan mendukung permasalahan utama.

1.4.2 Ruang Lingkup Spasial

Perencanaan dan perancangan terminal bis tipe A Kota Bekasi ini memperhatikan standar-standar perancangan sebuah terminal bis tipe A dengan segala fasilitas utama dan penunjangnya.

1.5. Metode Pembahasan

Pembahasan dilakukan dengan menggunakan metode deskriptif, yaitu dengan mengumpulkan, memaparkan, kompilasi dan menganalisa data sehingga diperoleh suatu pendekatan program perencanaan dan perancangan untuk selanjutnya digunakan dalam penyusunan program dan konsep dasar perencanaan

dan perancangan. Adapun Metode yang dipakai dalam penyusunan penulisan ini antara lain :

1. **Metode deskriptif**, yaitu dengan melakukan pengumpulan data. Pengumpulan data dilakukan dengan cara: studi pustaka/studi literatur, data dari instansi terkait, wawancara dengan narasumber, observasi lapangan serta *browsing* internet.
2. **Metode dokumentatif**, yaitu mendokumentasikan data yang menjadi bahan penyusunan penulisan ini. Cara pendokumentasian data adalah dengan memperoleh gambar visual dari foto-foto yang di hasilkan.
3. **Metode komparatif**, yaitu dengan mengadakan studi banding terhadap bangunan terminal bis tipe A yang sudah ada.

Dari data - data yang telah terkumpul, dilakukan identifikasi dan analisa untuk memperoleh gambaran yang cukup lengkap mengenai karakteristik dan kondisi yang ada, sehingga dapat tersusun suatu Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur terminal bis tipe A Kota Bekasi.

1.6. **Sistematika Pembahasan**

Penulisan dilakukan dengan sistematika sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Membahas tentang uraian latar belakang, tujuan dan sasaran, manfaat, lingkup pembahasan, metode pembahasan, dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Berisi tentang tinjauan teori berkenaan dengan tinjauan perencanaan dan perancangan terminal bis, studi banding, dan penekanan prinsip arsitektur organik.

BAB III TINJAUAN UMUM KOTA BEKASI

Berisi tentang tinjauan Kota Bekasi, tinjauan terminal Bis Induk Kota Bekasi, tinjauan perencanaan dan perancangan Terminal Bis Kota Bekasi beserta data yang diperoleh.

BAB IV BATASAN DAN ANGGAPAN

Berisi mengenai batasan dan anggapan yang diperlukan agar Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur yang disusun lebih terarah dan tidak melebar.

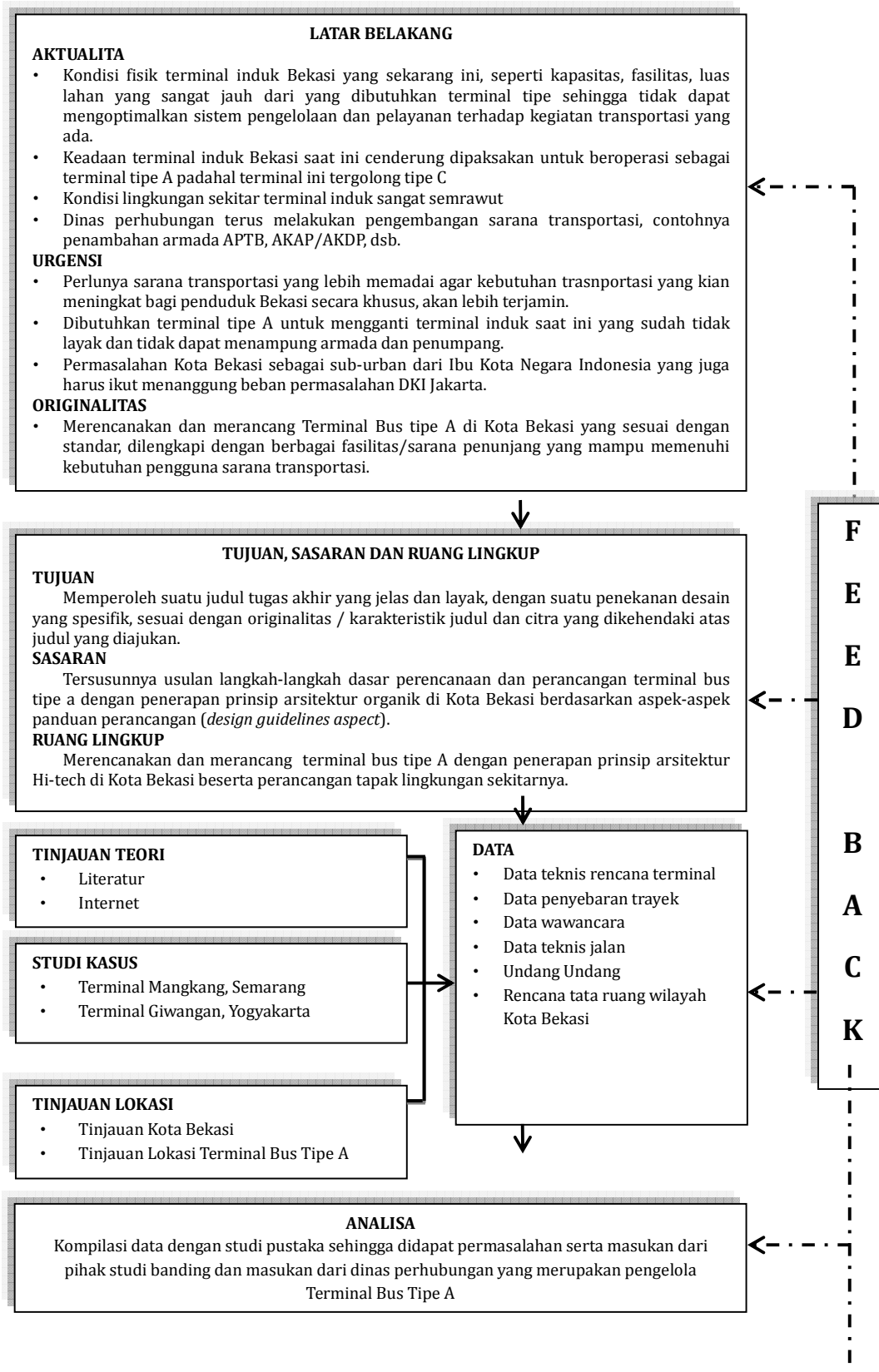
BAB V PENDEKATAN PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Pendekatan fisik dan non-fisik sebagai dasar penentuan kebutuhan ruang, sistem struktur, utilitas.

BAB VI PROGRAM PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Berisi rumusan konsep dasar perencanaan dan perancangan sebuah Terminal Bis.

1.7. Alur Pikir





**LANDASAN KONSEPTUAL PROGRAM DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN
ARSITEKTUR TERMINAL BUS TIPE A DI KOTA BEKASI**

Konsep perancangan meliputi penekanan desain fisik bangunan, serta program perencanaan,
meliputi: tapak, program ruang dan sistem utilitas

