

Terminal Tipe-A Arjosari di Kota Malang

Yohanes Babtista Alan Prasetyo dan Ir. Riduan Sukardi, S.T., M.T.
Program Studi Arsitektur, Universitas Kristen Petra
Jl. Siwalankerto 121-131, Surabaya
alanpras47@gmail.com;



Gambar. 1.1. Perspektif utara bangunan (akses masuk pengguna) Terminal Tipe-A Arjosari di Kota Malang

ABSTRAK

Terminal Arjosari adalah terminal paling besar di Kota Malang. Terminal ini termasuk dalam terminal tipe A. Namun terminal ini tidak berfungsi dengan maksimal. Hal ini dikarenakan keadaannya yang minim perawatan, banyak oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab, dan kemacetan yang sering terjadi pada jam-jam tertentu.

Banyak calon penumpang yang enggan untuk masuk melalui pintu masuk terminal karena peletakan yang kurang tepat pada desainnya serta kondisi terminal yang sepi dan minim pencahayaan pada tempat tertentu yang disebabkan karena kurangnya perawatan pada terminal. Hal ini berdampak pada bus yang akhirnya enggan untuk masuk melalui pintu masuk bus terminal (terutama bus Antar Kota Dalam Provinsi). Bus-bus ini mengantri di pinggir jalan dan seringkali menyebabkan kemacetan.

Melihat dari masalah-masalah Terminal Arjosari, perencanaan redesain Terminal Arjosari ini bertujuan untuk merubah Terminal Arjosari yang awalnya memiliki gambar kurang beraturan, tidak aman, tidak nyaman, dan kacau-balau karena macet dan kurangnya perawatan, menjadi Terminal Arjosari yang baru dengan gambar baru yang aman, nyaman, tidak semrawut, dan ramah terhadap pengguna terminal. Dalam penyelesaian masalah yang ada, pendekatan yang akan digunakan adalah sistem

sirkulasi dengan memperhatikan hubungan dan urutan kegiatan terminal agar desain alur dan hubungan kegiatan bisa saling terintegrasi dan terdefinisi dengan baik.

Kata kunci: terminal, macet, pintu masuk terminal, pintu masuk bus, minim perawatan, oknum tidak bertanggung jawab, sistem sirkulasi

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Terminal Arjosari adalah terminal regional terbesar di kota Malang, terletak di sisi utara kota yang merupakan terminal bagi bus antar kota antar provinsi (AKAP) atau antar kota dalam provinsi (AKDP), juga terminal bagi angkutan kota (mikrolet). Sesjen Kemenhub Djoko Suseno sempat berkunjung ke Terminal Arjosari untuk melakukan peninjauan dan mengatakan bahwa banyak yang harus dibenahi untuk Terminal Arjosari dari fasilitas hingga alur penumpangnya. Djoko Suseno berkata bahwa perlu dilakukan pemolesan terkait *flow* (alur pergerakan) penumpang dan berharap supaya

ada perbaikan segera agar calon penumpang tidak perlu lagi berhadapan langsung dengan bus (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 2018).

Kondisi dari Terminal Arjosari yang kurang memadai dan keamanan yang kurang juga menjadi masalah. Terminal Arjosari menjadi sumber kejahatan seperti pencopetan dan pelecehan seksual yang dilakukan oleh oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab. Pada bulan April tahun 2022, sempat terjadi pelecehan pada seorang wanita oleh oknum tidak bertanggung jawab, wanita itu sempat berteriak namun petugas dari Dinas Perhubungan hanya melihat dan diam saja (Perdana, 2022). Terminal Arjosari juga menjadi kawasan terlarang untuk transportasi berbasis *online* karena dipenuhi oleh preman dan ojek pangkalan yang saling bekerja sama. Hal ini membuat para penumpang bis tidak turun di tempat yang ditentukan (Riskiyah, 2022).

Banyak bis yang tidak berhenti menunggu penumpang di dalam terminal, namun di tempat penumpang-penumpang ini turun untuk mencari penumpang yang meneruskan perjalanannya. Keadaan di terminal juga sama, banyak bis, terutama bis AKDP yang tidak masuk ke dalam terminal. bus-bus ini antri menunggu penumpang yang ada di pintu keluar terminal. Antrian bus-bus di pinggir jalan ini membuat kemacetan, terutama pada jam-jam padat seperti pukul 18.00 hingga 20.00.

Kurangnya perawatan pada Terminal Arjosari juga sangat minim. Koordinator Satuan Pelaksana Terminal Arjosari, Hadi Supeno berkata tiap tahun dana perawatan yang diterima untuk Terminal Arjosari terus menyusut. Pada tahun 2018 Terminal Arjosari menerima dana sebesar 140 juta rupiah. Tahun berikutnya menurun sebesar 2 kali lipat menjadi 70 juta rupiah saja (Nugroho, 2020). Atap bagian angkutan kota di Terminal Arjosari juga sempat ambruk pada tanggal 17 Januari 2022. Ini disebabkan oleh hujan deras dan angin kencang (Syarief, 2022).

Terminal Arjosari juga sempat ada rencana untuk renovasi namun mangkrak.

Rencana pembangunan ini dimulai pada tahun 2011 silam. Pada tahun 2016, Ignasius Jonan selaku Menteri Perhubungan kala itu, sempat melakukan peninjauan pada Terminal Arjosari dan menyesalkan dengan lambatnya proses renovasi (Loppies, 2016). Lalu pada tanggal 2 Oktober 2016 Pemerintah Kota Malang menyerahkan Terminal Arjosari pada pemerintah pusat dengan keadaan apa adanya. Pemerintah Kota Malang juga tidak akan memberi kucuran dana lagi untuk melanjutkan pembangunan Terminal Arjosari (AtmaGo, 2016).

Melihat dari beberapa masalah yang sudah dijelaskan di atas, maka diperlukan pembenahan dan penataan ulang seperti yang telah dikatakan oleh Sesjen Kementerian Perhubungan, Djoko Suseno. Terminal Arjosari akan dibuat menjadi terminal yang aman, nyaman, mudah diakses, dan teratur. Memberikan sirkulasi yang baik berdasarkan orientasi pergerakan manusia dan kendaraan yang mampu memberikan kejelasan arah sehingga tidak terjadi kemacetan dan kesemrawutan melalui penataan ruang, massa, dan sirkulasi.

1.2. Rumusan Masalah

- Kemacetan yang sering terjadi akibat bus yang tidak berhenti di tempat yang ditentukan
- Calon penumpang yang enggan masuk melalui pintu terminal karena letaknya yang ada di belakang site sedangkan pintu keluar bus ada di depan site
- Oknum tidak bertanggung jawab yang melarang penjemputan taksi online
- Fungsi bangunan yang tidak digunakan sesuai fungsinya
- Penyalahgunaan bangunan, terutama area retail dan kios yang tidak digunakan, menjadi tempat tinggal liar

1.3. Tujuan Perancangan

Perancangan “Renovasi Terminal Arjosari Tipe-A di Kota Malang” ini bertujuan untuk memberikan fasilitas berupa terminal penumpang yang aman, nyaman, mudah

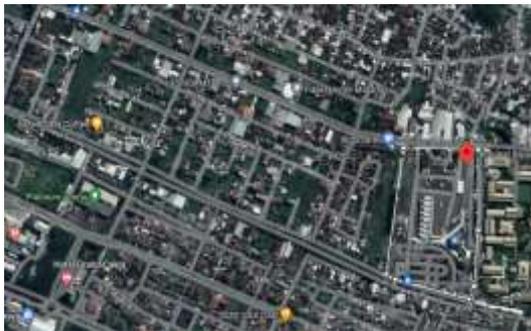
diakses, dan teratur. Serta memberikan sirkulasi yang baik berdasarkan orientasi pergerakan manusia dan kendaraan yang mampu memberikan kejelasan arah sehingga tidak terjadi kemacetan dan kesemrawutan melalui penataan ruang, massa, dan sirkulasi.

1.3. Manfaat Perancangan

Perancangan Terminal Tipe-A Arjosari di Kota Malang adalah sebuah solusi desain yang diharapkan dapat menyelesaikan masalah tidak teraturnya Terminal Arjosari yang sering menyebabkan kemacetan. Menjadi desain baru untuk Terminal Arjosari karena minimnya perawatan dan bangunan-bangunan yang tidak difungsikan semestinya. Diharapkan perancangan ini bisa merubah gambaran orang yang buruk tentang Terminal Arjosari yang lama menjadi gambaran yang lebih baik dan bisa berguna untuk perkembangan Kota Malang yang saat ini sedang mengembangkan moda-moda transportasi lainnya.

1.4. Data dan Lokasi Tapak

Lokasi site berada di Kota Malang dan dekat dengan pintu jalan tol Kota Malang. Hal ini merupakan sebuah hal positif untuk sebuah terminal.



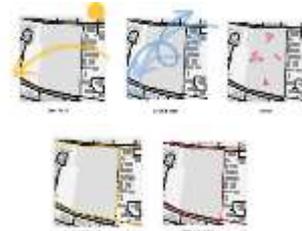
Gambar 1. 4. 1. Lokasi tapak

- Lokasi tapak : Jalan Raden Intan No. 1
- Luas tapak : 53.500 m²
- KDB : maksimum 70%
- KDH : minimum 10%
- KLB : maksimum 1,2 poin
- TLB : 1-4 lantai
- GSB depan : 5 meter
- GSB samping : 3 meter
- Batas utara : Jalan Raden Intan
- Batas selatan : Jalan Simpang Panji Suroso

Batas timur :Jalan Teluk Pacitan, BBPPMPV BOE Malang
 Batas barat : lahan kosong

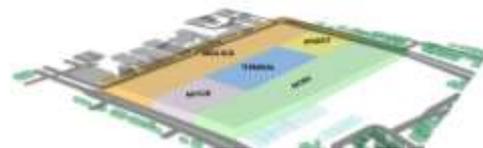
2. DESAIN BANGUNAN

2.1. Analisa Tapak & Zoning



Gambar 2. 1. 1. Analisa site

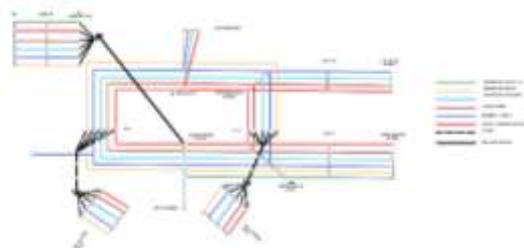
Dari semua analisa site di atas menghasilkan beberapa respon pada bangunan, seperti peletakan bangunan, penggunaan fasad, dan penggunaan stack effect demi mendapatkan hasil desain bangunan yang dapat merespon site dengan baik.



Gambar 2. 1. 2. Zoning site

Zoning awalnya dibagi menjadi 2 bagian, dengan menempatkan bangunan terminal di tengah. Hal ini membuat bagian kanan dan kiri site terpisah. Bagian kanan menjadi zona untuk kendaraan umum dan kanan untuk pengguna terminal dan kendaraannya. Lalu diolah lagi dengan membuat bagian kanan dari bangunan menjadi area untuk bus. Bagian belakang untuk angkot, bagian depan untuk parkir motor, dan bagian samping untuk parkir mobil.

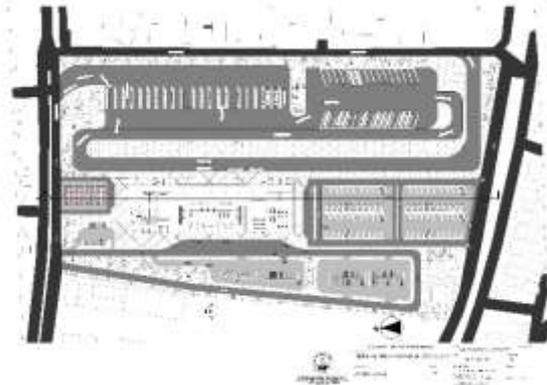
2.2. Pendekatan Perancangan



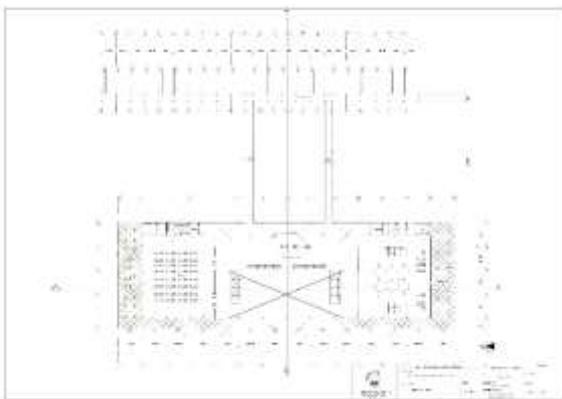
Menggunakan pendekatan sistem, terutama pada sistem sirkulasi. Hal ini diperlukan supaya

belakang lantai 2 yang berfungsi sebagai jembatan penghubung/*boarding*. Dilakukan pula adisi dengan menambahkan bentuk persegi panjang di ujung kedua jembatan untuk platform keberangkatan bus. Terakhir, menambahkan atap engkung yang memiliki beda ketinggian secara berulang.

2.4. Perancangan Tapak dan Bangunan



Gambar 2.4.1. Layout Plan

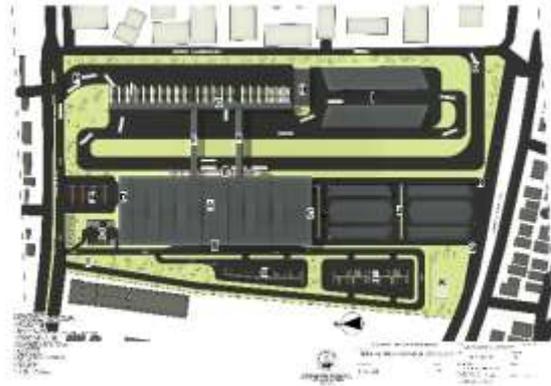


Gambar 2.4.2. Denah Lantai 2

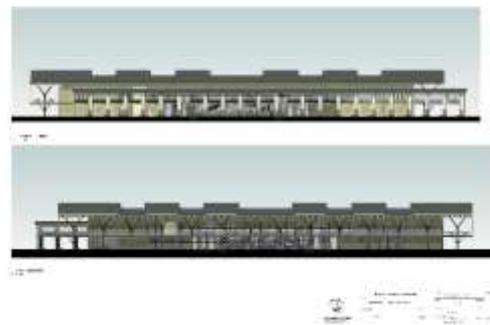
Entrance menuju *site* untuk pengguna terminal berada di sisi utara. Disambut dengan fasad segi enam yang dibuat berpola. Lalu terdapat area *kiss and ride* untuk motor di sisi utara, dan mobil di sisi barat. Lalu calon penumpang bisa menuju *lobby* untuk calon penumpang bus atau keberangkatan angkot untuk calon penumpang angkot. Dari *lobby*, akan ada *ticketing* untuk yang belum memiliki tiket.

Setelah itu, bisa menaiki eskalator untuk menuju *hall* keberangkatan yang berada di lantai 2. Untuk menghindari terjadinya penerobosan penumpang tanpa tiket, diadakan *access control* di mana calon penumpang harus menggunakan

tiketnya untuk masuk ke area tunggu, *food court*, atau *boarding hall*.



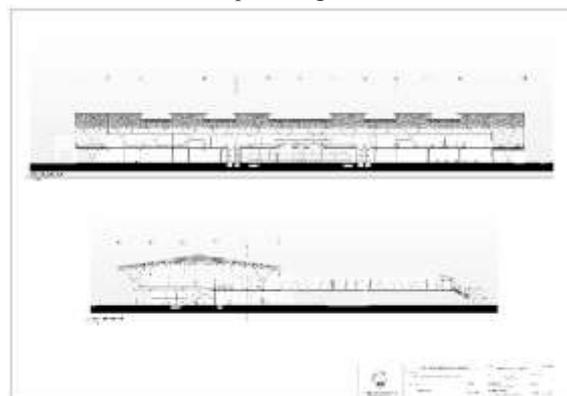
Gambar 2.4.3. Site Plan



Gambar 2.4.4. Tampak Bangunan Timur & Barat



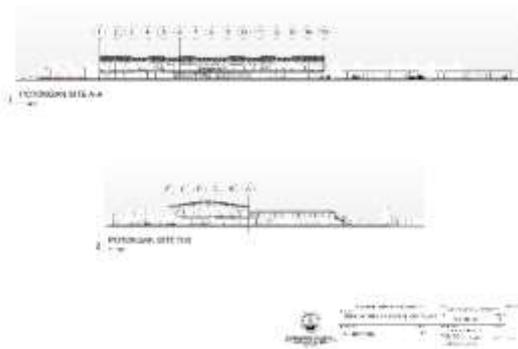
Gambar 2.4.5. Tampak Bangunan Utara & Selatan



Gambar 2.4.6. Potongan Bangunan



Gambar 2.4.6. Tampak Site



Gambar 2.4.7. Potongan Site

Penambahan area parkir pengguna motor dan pengelola di sisi utara, area parkir pengguna mobil di sisi barat, area parkir sementara untuk bus di sisi selatan bagian kanan, dan area parkir sementara untuk angkot di sisi selatan bagian kiri.

3. PENDALAMAN DESAIN

Pendalaman desain berupa *sequence* antar ruangan pada bangunan yang terjadi didasari oleh sistem sirkulasi yang didesain berdasarkan urutan kegiatan pengguna terminal.

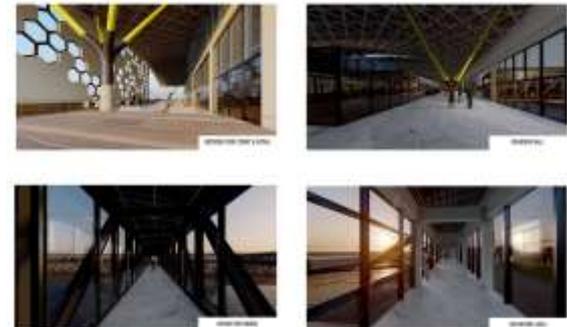
3.1. Sequence Keberangkatan Bus



Gambar 3.1.1. Sequence Keberangkatan Bus 1



Gambar 3.1.2. Sequence Keberangkatan Bus 2



Gambar 3.1.3. Sequence Keberangkatan Bus 3

3.2. Sequence Kedatangan Bus



Gambar 3.2.1. Sequence Kedatangan Bus

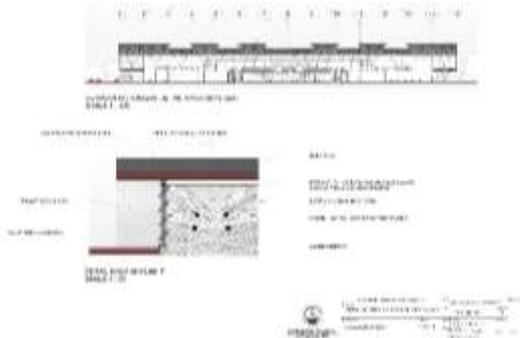
4. SISTEM STRUKTUR



Gambar 4.1.1. Isometri Struktur

Sistem struktur bangunan menggunakan rangka beton bertulang. Sistem struktur atap

menggunakan kolom beton *precast* untuk bagian bawah dan menggunakan pipa untuk bagian atas yang akan menopang atap yang dibuat naik dan turun dengan rangka atap *space frame* dengan spesifikasi *grid* 2 meter x 2 meter, diameter pipa 15 cm, dan *standard joint*.



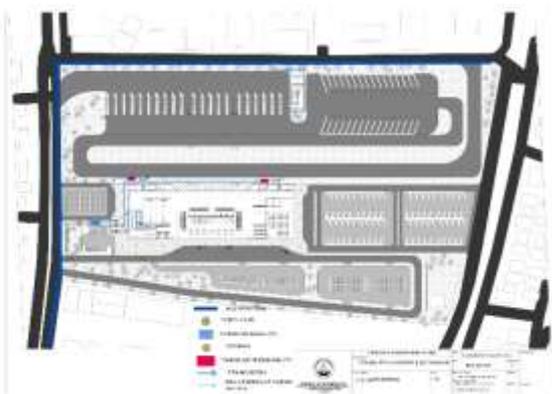
Gambar 4.1.2. Detail Kaca Skylight

Pada celah atap yang dinaik-turunkan, dipasang kaca *skylight* dari kaca nako yang berfungsi untuk mengurangi penggunaan lampu di siang hari dan *stack effect* untuk mengurangi hawa panas.

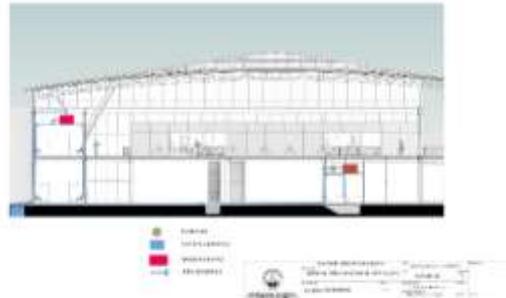
5. SISTEM UTILITAS

5.1. Sistem Utilitas Air Bersih

Menggunakan kombinasi antara sistem *up feed* dengan satu buah tandon utama yang didistribusikan menuju tandon pendukung menggunakan pompa. Lalu dari tandon pendukung didistribusikan menuju tandon pendukung atas yang nantinya disalurkan ke tempat kebutuhan air menggunakan sistem *down feed*.



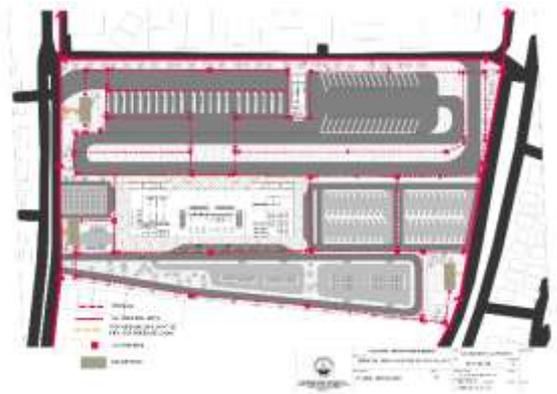
Gambar 5.1.1. Utilitas Air Bersih



Gambar 5.1.2. Detail Sistem *Up Feed & Down Feed*

5.2. Sistem Air Hujan

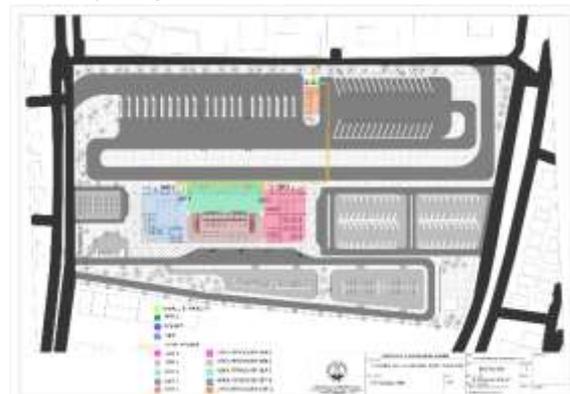
Air hujan disalurkan melalui selokan, menuju ke bak retensi, dan dibuang menuju saluran riol kota. Untuk air hujan dari atap, disalurkan melalui *gutter* pada atap, melalui pipa vertikal, dan menuju selokan.



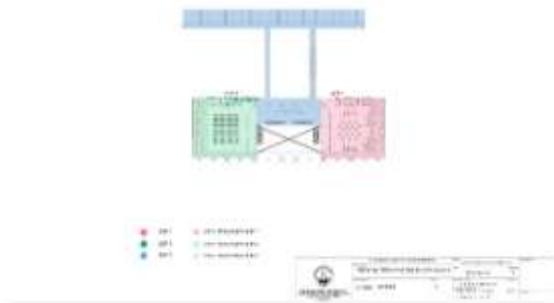
Gambar 5.1.1. Utilitas Air Bersih

5.3. Sistem Utilitas Listrik

Distribusi listrik menggunakan gardu PLN yang kemudian didistribusikan melalui trafo, MDP, dan SDP yang tersebar pada bangunan. Penambahan genset untuk pembangkit cadangan di kala jaringan listrik mati .



Gambar 5.3.1. Utilitas Listrik Lantai 1



Gambar 5.3.2. Utilitas Listrik Lantai 2

6. KESIMPULAN

Hasil dari perancangan ini adalah Terminal Arjosari yang baru, yang bebas dari kesemrawutan dengan penataan yang baru dan sirkulasi kendaraan dan manusia yang jelas. Menggunakan konsep yang penulis sebut “ON POINT”, sirkulasi diperjelas antara calon pengguna bus, angkot, maupun calon pengguna dari kedatangan yang akan pulang atau melanjutkan perjalanan menggunakan bus atau angkot. Perancangan Terminal Tipe-A Arjosari di Kota Malang adalah sebuah solusi desain yang diharapkan dapat menyelesaikan masalah tidak teraturnya Terminal Arjosari yang sering menyebabkan kemacetan. Serta dapat menjadi desain baru untuk Terminal Arjosari karena minimnya perawatan dan bangunan-bangunan yang tidak difungsikan semestinya. Semoga hasil perancangan ini bisa merubah gambaran orang yang buruk tentang Terminal Arjosari yang lama menjadi gambaran yang lebih baik. Dan semoga perancangan ini bisa berguna untuk perkembangan Kota Malang yang saat ini sedang mengembangkan moda-moda transportasi lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Atmago, Warga. (2016, Juni 16). *Bencana Terminal Arjosari Terancam Mangkrak Dilaporkan oleh Warga*. Diakses dari: https://www.atmago.com/laporan-warga/bencana-terminal-arjosari-terancam-mangkrak-dilaporkan-oleh-warga_edfc7344-d213-4094-8b63-813002850e82.
- Biro Komunikasi dan Informasi Publik. (2018, Juni 13). *Kunjungi Terminal Arjosari, Sesjen Minta Dishub Jatim Usulkan Re-Design Alur Pergerakan Penumpang di Terminal*. Diakses dari <https://dephub.go.id/post/read/kunjungi-terminal-arjosari,-sesjen-minta-dishub-jatim-usulkan-re-design-alur-pergerakan-penumpang-di-terminal?language=id>.
- Ching, Francis D.K. (2007). *Arsitektur Bentuk, Ruang, dan Tatanan; edisi ketiga*. Jakarta: Erlangga.
- Independent, Kontras. (2021, Juni 2). *Hati-Hati Komplotan Copet dan Rampok Beroperasi dalam Bus Blitar-Malang*. Diakses dari: <https://www.kontrasindependent.com/2021/06/02/hati-hati-komplotan-copet-dan-rampok-beroperasi-dalam-bus-blitar-malang/>.
- Loppies. Sukma Nugraha. (2016, Juni 16). *Mangkrak, Menteri Jonan Kritik Terminal Arjosari Malang*. Diakses dari: <https://nasional.tempo.co/read/780528/mangkrak-menteri-jonan-kritik-terminal-arjosari-malang>.
- Morlok, Edward K. (1991). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Purnomo. Slamet Hadi. (2014, Januari 14). *Pembangunan Terminal Modern Arjosari Malang Mangkrak*. Diakses dari: <https://jatim.antaranews.com/berita/125125/pembangunan-terminal-modern-arjosari-malang-mangkrak>.
- Redaksi FN. (2020, Februari 10). *Dana Perawatan Minim, Terminal Arjosari Malang, Ajukan Dana Tambahan*. Diakses dari: <https://faktualnews.co/2020/02/10/dana-perawatan-minim-terminal-arjosari-malang-ajukan-dana-tambahan/193602/>.
- Sedayu, Agung dkk. (2014). *Standar Pelayanan Minimal Terminal Bus Tipe A*. Malang: UB Press.