

PERPUSTAKAAN FTSP UH  
 HADIAH/BELI  
 TGL. TERIMA : 14/02/06  
 NO. JUDUL : 001751  
 NO. INDUK. : 920001751001

LAPORAN PERANCANGAN TUGAS AKHIR

**TERMINAL BUS TYPE A DI PURWOKERTO**  
 Penekanan Pada Ruang Tunggu Yang Rekreatif

**PURWOKERTO TYPE A BUS STATION**  
 Recreative Hall Room



DIBACA DI TEMPAT  
 TIDAK DIBAWA PULANG

disusun oleh :

Aryo Priyo Prasetya  
 00512154

Dosen Pembimbing :

*Ir. Hastuti Saptorini, M Arch*

JURUSAN ARSITEKTUR  
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
 UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA  
 TAHUN 2004 / 2005

## PRAKATA

Bismillahirrahmanirrohim

Assalamualaikum Wr.Wb.

Alhamdulillahirobbil'alamin dengan segala puji bagi Allah SWT yang telah melimpahkan rahmatnya kepada hamba-hambanya. Aku bersaksi tiada Tuhan selain Allah. Shalawat dan salam kepada junjungan kita Rasulullah Muhammad SAW.

Setelah berjuang dengan kemampuan dan ilmu yang dimiliki, akhirnya saya dapat menyelesaikan laporan tugas akhir ini. Laporan ini sebagai salah satu prasyarat akademis untuk dapat memperoleh gelar keserjanaan strata satu jurusan arsitektur pada Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Islam Indonesia. Judul yang diambil adalah **Terminal Bus Type A Di Purwokerto Dengan Penekanan Pada ruang Tunggu Yang Rekreatif.**

Dalam penyusunan tugas akhir ini, penulis telah banyak mendapat masukan dan saran-saran dari beberapa pihak. Pada kesempatan ini perkenankanlah penulis menyampaikan terima kasih kepada :

1. **Bapak Revianto Budi Santosa M.Arch.** selaku Ketua Jurusan Asitektur Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
2. **Ibu Ir. Hastuti Saptorini. M.Arch.** selaku dosen pembimbing yang telah banyak memberikan pengarahan, bimbingan serta saran selama penyusunan tugas akhir ini.
3. **Bapak Ir. Yulianto Prihatmaji** selaku dosen penguji yang telah memberikan kritik dan masukan yang bersifat membangun.
4. Seluruh staf FTSP, atas bantuan dan kerjasamanya serta fasilitas yang diberikan selama ini.
5. Ayahanda dan ibunda tercinta, kakaku Junu dan kedua adikku Pandu dan Danang, yang telah memberikan do'a, dukungan, semangat, materi serta nasihat-nasihatnya sehingga laporan ini dapat tersusun dengan baik.
6. Terima kasih kepada yang tersayang Sabrina yang secara tulus, ikhlas sabar membantu dan memberikan dukungan hingga laporan tugas akhir ini selesai.
7. Ir. Susanto. Kepala Dinas Cipta Karya yang telah banyak membantu
8. Ir Anto Jatiwinangun Purwokerto, yang telah memberikan masukan dan contoh-contoh gambar pelaksanaan proyek terminal baru Purwokerto.
9. Kepala Terminal Purwokerto yang telah banyak membantu pencarian data.
10. Teman-teman seperjuangan tugas akhir periode II 2004/2005 yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.
11. Teman-teman Vourtoricco band yang telah banyak memberikan bantuan. Guruh, Supir, Genthong, Akas, Emwete, Vivi, dan Prista.
12. Teman-teman kos "Rindu Wesel" candi III, Jakal 12,5.
13. Seluruh komunitas Arsitektur, khususnya angkatan 2000, atas dorongannya.
14. Semua pihak yang telah banyak membantu dalam menyelesaikan laporan tugas akhir ini.

Pada dasarnya penulis menyadari banyak kesalahan dan kekurangan dalam penyusunan laporan ini, sehingga masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu penulis mohon maaf dan mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun.

Semoga laporan ini dapat bermanfaat khususnya bagi penulis sendiri semua pembaca sebagai bahan pertimbangan ilmu pengetahuan kita semua. Akhir kata, penulis hanya dapat mengucapkan terima kasih.

Wabillahi taufik Walhidayah  
Wassalamualaikum Wr. Wb.



Penulis, Yogyakarta Juli 2005

Aryo Priyo Prasetya

## **ABSTRAK**

### **TERMINAL BUS TYPE A PURWOKERTO** **Penekanan Pada Ruang Tunggu Yang Rekreatif**

#### ***PURWOKERTO TYPE A BUS STATION*** ***Recreative Hall Room***

**Aryo Priyo Prasetya**  
**00512154**

Terminal Purwokerto yang semula sudah dikategorikan sebagai terminal type A, namun tidak memenuhi syarat, sehingga terminal bus Purwokerto dipindahkan ke lokasi yang lebih lebar dan strategis. Permasalahan yang terdapat di dalam terminal lama adalah masih kurangnya kapasitas parkir kendaraan baik umum maupun pribadi, ruang tunggu yang sempit, sehingga menghambat sirkulasi manusia dan barang. Dalam hal ini, ruang tunggu yang merupakan tempat menunggu bagi penjemput, pengantar maupun penumpang diharapkan dapat merasakan nyaman. Konsep untuk menciptakan suasana yang rekreatif pada ruang tunggu adalah memasukan suasana outdoor, yaitu suasana alam obyek wisata baturaden kedalam indoor ruang tunggu, karena obyek wisata baturaden merupakan suatu tujuan utama bagi sebagian besar pendatang dari luar kota maupun dalam kota.

Dari realita diatas menjadikan konsep dasar kedalam bentuk rancangan, yaitu mengambil tranformasi dari kedua pohon, yaitu pinus dan kelapa sebagai dasar rancangan. Dengan bentuk atap limasan sebagai transformasi dari pohon pinus dan atap lengkung dari pelepah pohon kelapa, hal ini dimaksudkan sebagai proses penciptaan suasana yang rekreatif, khususnya pada ruang tunggu juga memasukan unsur alam, seperti vegetasi, air, batu, angin, sinar matahari yang secukupnya. Kondisi kontur yang bervariasi, yaitu dengan kemiringan sampai – 5.00 meter dapat sebagai potensi untuk menciptakan suasana yang rekreatif didalam terminal.

Implementasi konsep tersebut adalah pemilihan warna hijau tua, dengan bahan sirap untuk limasan dan tegola, polikarbonat untuk atap lengkung, yang dikombinasikan dengan dak. Sebagai penciptaan suasana yang rekeatif pada ruang tunggu, penggunaan atap dari transformasi pohon pinus dengan pemasukan unsur alam seperti kolam dan vegetasi, dan pola tempat duduk yang melingkar. sehingga selain dapat melihat kendaraan yang akan dituju, pengunjung juga dapat merasakan view yang enak dipandang, suasana yang tercipta menjadi rekreatif. Untuk ruang tunggu dibagi menjadi tiga tempat, yaitu untuk Angkot, Mikrobus, dan Bus AKAP / AKDP, dengan maksud untuk memudahkan penumpang menuju kendaraan yang akan dituju. Dengan posisi miring, sebagai pemasukan angin yang melaju dari selatan ke utara, kedalam ruang tunggu. Peletakan ruang tunggu di dalam terminal memerlukan pergantian udara dengan cepat. Pengunjung / penumpang yang akan meneruskan perjalanan, akan difasilitasi dengan koridor penghubung untuk menuju ruang tunggu kendaraan umum lain.

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
PRAKATA	iii
ABSTRAK	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	xi

### BAGIAN I. PERUMUSAN KONSEP PERANCANGAN

<b>BAB 1. PENDAHULUAN</b>	<b>1</b>
1.1 Batasan / Pengertian Judul	1
1.2 Latar Belakang	1
1.2.1 Gambaran Umum Kota Purwokerto	1
1.2.2 Kebutuhan Sarana Transportasi	3
1.2.3 Perpaduan Antara Suasana Rekreatif Obyek Wisata Dengan Terminal	4
1.3 Permasalahan	6
1.4 Tujuan Dan Sasaran	6
1.5 Lingkup Pembahasan	7
1.6 Metode Pembahasan	7
1.6.1 Observasi	7
1.6.2 Menganalisa Permasalahan	7
1.6.3 Menyusun Pendekatan Konsep Dasar	8
1.6.4 Perumusan Konsep Perencanaan dan Perancangan	8
1.7 Spesifikasi Proyek	8

1.8 Keaslian Penulisan.....	9
1.9 Pola Pikir.....	10
<b>BAB II. TINJAUAN TERMINAL DI PURWOKERTO.....</b>	<b>12</b>
2.1 Tinjauan Terminal Sebagai Prasarana Pergerakan.....	12
2.1.1. Pengertian, Fungsi dan Tujuan Terminal.....	12
2.1.2 Type Terminal.....	13
2.1.3 Proses Pergerakan Penumpang, Barang, Kendaraan Pada Terminal.....	14
2.1.4 Pelayanan Dalam Terminal.....	14
2.1.5. Unsur-Unsru Dalam Terminal.....	15
2.1.6 Perilaku Kegiatan Dalam Terminal.....	15
2.1.7 Fasilitas-Fasilitas Dalam Terminal.....	19
2.2 Tinjauan Ruang Tunggu Yang Rekreatif.....	20
2.2.1 Pengertian rekreatif.....	20
2.3 Tinjauan Baturaden Sebagai Ide Dasar Rekreatif.....	21
2.3.1 Potensi baturaden.....	21
2.4 Studi Kasus.....	22
2.5 Kesimpulan.....	23
<b>BAB III ANALISIS TERMINAL BUS DENGAN PENDEKATAN</b>	
<b>TERHADAP RUANG TUNGGU YANG REKREATIF.....</b>	<b>24</b>
3.1 Analisis Pendekatan Persyaratan Ruang.....	24
3.1.1 Fasilitas Utama.....	24
3.1.2 Fasilitas Penunjang.....	24

3.2 Analisa Dan Pendekatan Perancangan.....	24
3.2.1 Lokasi Site.....	24
3.2.2 Analisa Ruang Pada Site.....	25
3.3 Analisa Pendekatan Potensi Purwokerto Terhadap Ruang Tunggu Terminal.....	26
3.4 Analisa Hubungan Ruang.....	27
3.5 Analisa Organisasi Ruang.....	30
3.6 Analisa Ruang Tunggu Yang Rekreatif.....	30
3.6.1 Suasana Rekreatif Kaitannya Dengan kenyamanan Visual.....	30
3.6.2 Ruang Tunggu Yang Rekreatif.....	38
3.6.2.1 Memasukan Suasana Outdoor Ke Indoor pada Ruang Tunggu...38	
3.6.2.2 Lay out Ruang Tunggu Yang Rekreatif.....	39
<b>BAB IV KONSEP DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN.....</b>	<b>42</b>
4.1 Konsep Dasar Perencanaan.....	42
4.1.1 Konsep Dasar Lokasi.....	42
4.1.2 Konsep Dasar Site.....	42
4.2 Konsep Dasar Perancangan.....	43
4.2.1 Konsep Ruang Pada Site.....	43
4.3 Konsep Pengelompokan Ruang.....	44
4.3.1 Pengelompokan Ruang.....	44
4.3.3 Konsep Tata Massa.....	45
4.3.4 Konsep Dasar Sirkulasi.....	50
4.3.4.1 Konsep Pemilihan Entrance.....	50
4.3.4.2 Sirkulasi Secara Makro.....	54

4.3.5 Konsep Ruang Tunggu Yang Rekreatif.....	61
4.3.6 Konsep Rekreatif Pada Ruang - Ruang Di Terminal.....	65
4.3.7 Konsep Tampak.....	69
4.3.8 Konsep Dasar Struktur.....	69
4.3.9 Konsep Dasar Landscape.....	70
4.3.10 Konsep Dasar Utilitas.....	71
4.3.11 Konsep Parkir Kendaraan.....	74

## DAFTAR PUSTAKA

### BAGIAN II. SKEMATIK DESAIN

II.1 Kondisi Eksisting Site.....	75
II.2 Skema Pemilihan Entrance.....	76
II.3 Skema Jalur Sirkulasi.....	79
II.4 Skema Pola Sirkulasi.....	82
II.5 Skema Sirkulasi Makro.....	84
II.6 Skema Sirkulasi Ruang Dalam.....	85
II.7 Skema Permilayahan.....	86
II.8 Skema Tata Ruang Dalam dan Luar.....	87
II.9 Skema Gubahan Massa.....	89
II.10 Skema Landscape.....	92
II.11 Skema Ruang Tunggu Rekreatif.....	94
II.12 Skema Ruang – Ruang Terminal Yang Rekreatif.....	98
II.13 Skema Taman.....	101
II.14 Skema Tampak.....	102

### BAGIAN III. PENGEMBANGAN DESAIN

III.1 Kondisi Eksisting Site.....	103
III.2 Situasi.....	104
III.3 Sirkulasi Kendaraan.....	105
III.4 Denah ( Bentukan ).....	106

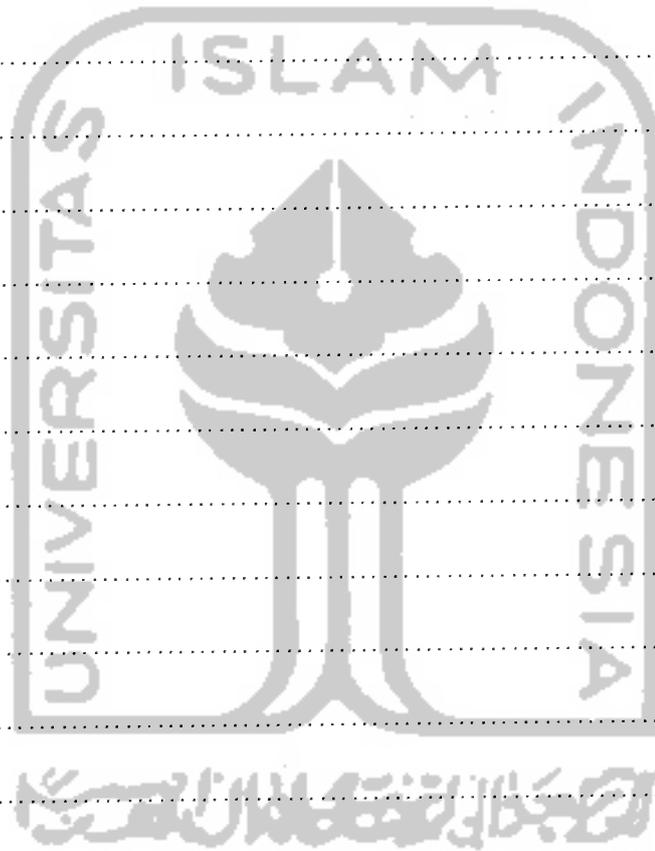
III.5 Denah dan Pola Parkir.....	110
III.6 Ruang Tunggu Penumpang dan Pengantar Yang Rekreatif.....	111
III.7 Ruang Tunggu Penjemput Yang Rekreatif.....	112
III.8 Entrance Bangunan.....	113
III.9 Tampak Bangunan.....	114
III.10 Landscape.....	115
III.11 Detail Arsitektur.....	116
III.12 Interior.....	118
III.13 Exterior.....	119

**BAGIAN IV. LAMPIRAN**



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1.....	5
Gambar 1.2.....	8
Gambar 1.3.....	9
Gambar 2.1.....	22
Gambar 2.2.....	23
Gambar 3.1.....	26
Gambar 3.2.....	38
Gambar 3.3.....	39
Gambar 3.4.....	40
Gambar 3.5.....	41
Gambar 4.1.....	43
Gambar 4.2.....	45
Gambar 4.3.....	50
Gambar 4.4.....	51
Gambar 4.5.....	52
Gambar 4.6.....	53
Gambar 4.8.....	60
Gambar 4.9.....	61
Gambar 4.10.....	62
Gambar 4.11.....	63
Gambar 4.12.....	64
Gambar 4.13.....	65



Gambar 4.14.....	66
Gambar 4.15.....	67
Gambar 4.16.....	68
Gambar 4.17.....	69

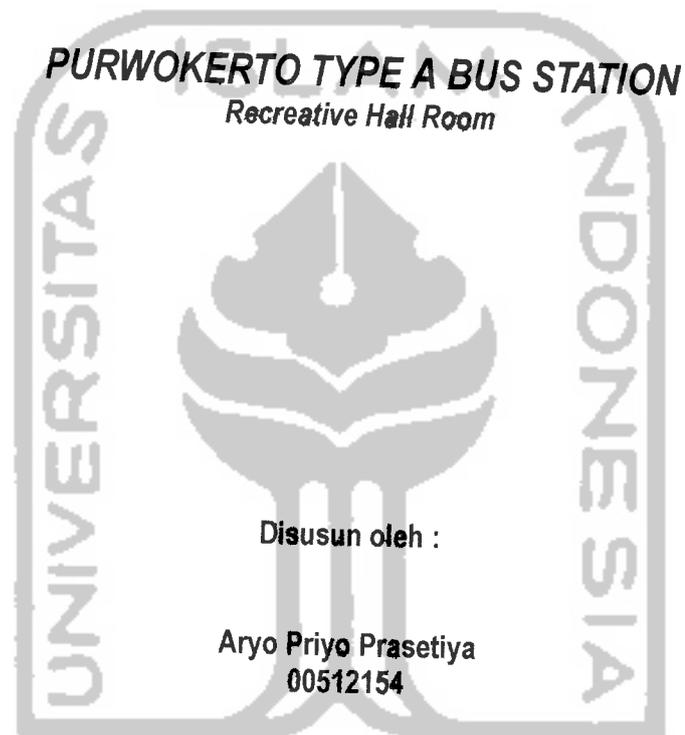


# LEMBAR PENGESAHAN

LAPORAN PERANCANGAN TUGAS AKHIR

## TERMINAL BUS TYPE A DI PURWOKERTO

Penekanan pada ruang tunggu yang rekreatif



Laporan ini telah diperiksa dan disahkan oleh :

Mengetahui :

Ketua Jurusan Arsitektur,



Reyan Eudi Santoso, M.Arch

Dosen Pembimbing

Ir. Hastuti Saptorini, M.Arch

# إهداء

Kubersambatkan karyaku ini  
Untuk orang-orang yang betah di dalam bid'ahnya..

Allhamdulillah puji dan syukur kubahjatkan kepada ALLAH S.W.T atas berkah-Nya  
Aku bisa menyelesaikan karyaku yang sederhana ini

Ayahanda dan Bunda terpujia  
Yang telah membentangkan bimbingan, perhatian, dan Do'a..  
Dan Menemani...Tanpa henti kebadaku..

Buat kakak dan adik-adik yang telah banyak membentangkan support...tangkanya..

Anak-anak Vouttorico Band yang selalu mendukung jalannya Tugas Akhir ini.  
Si Sutopi..Gentong..Guh Mas Ariel..uh..Mapi..Pris..MSGS..M Wete..dll  
Yang kadang membuatku kevalahan mengatur jadwal show. Woyouttallah!!!

Teman-teman I Studio))) Kang Rama..Kang Anto..Nucky..Hetty..  
Nana..Byra..Ivan..Ident..Setyo..Uji..dll  
Akbar..lia..

Anak-anak kos Pindu Wasol, khususnya Oj.. Tangkora!!  
Anak-anak Nyanq laen, biasa di tuju...

Asneq Cihac. Makasie atas peringatannya. Sopy katinanya rusak!!! Hette.

Bony...Makasie uda mau bantu lanjut ngelanjut, Walau akhirnya ngga' ke'ade..haha.

MasEqa cs. Makasi atas penyediaan makanan selama  
lanjut Tugas Akhir..hmm Less/ad...!!

Makasie atas do'a yang selalu dibentangkan padaku....  
Ciblex-IP...kitsemenNhd..Yunvi...MaksP...dll

Seluruh komunitas Arsitektur, khususnya angkatan 2000.  
Yang ga disebut diatas jangan marah...  
Semoga kita semua selalu mendaratkan  
Limbah nalmat dan karyunia dari NYC...Amen..

## **BAB I PENDAHULUAN**

### **1.1 BATASAN / PENGERTIAN JUDUL**

#### **Terminal bis :**

Prasarana transportasi jalan raya untuk keperluan memuat dan menurunkan orang / barang, serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi. ( *UURI..No 14. Th 1992. tentang lalu lintas dan angkutan jalan raya* )

#### **Type A :**

Suatu ukuran atau tingkatan pada sebuah terminal yang melayani kendaraan umum untuk Angkutan Antar Kota Antar Propinsi ( AKAP ), dan atau Angkutan Lintas Batas Negara, Angkutan Antar Kota Dalam Propinsi ( AKDP ), Angkutan Kota dan Angkutan Pedesaan.

#### **Suasana :**

Keadaan atau kondisi dalam suatu wilayah atau kawasan.

#### **Ruang Tunggu :**

Suatu wadah atau tempat yang memiliki ukuran tertentu, yang dfungsikan sebagai tempat untuk menunggu.

#### **Rekreatif :**

Suasana yang dapat membuat orang merasa nyaman.

### **1.2 LATAR BELAKANG**

#### **1.2.1 Gambaran Umum Kota Purwokerto**

Kota Purwokerto mempunyai tujuan utama dan tujuan penunjang bagi perkembangan wilayah sekitarnya dalam arahnya terhadap fungsi kota sebagai pusat pemerintahan, pusat pelayanan sosial, pusat pengendalian pembangunan, dan pusat kegiatan ekonomi dan transportasi. Disamping itu, kota ini juga mengandung fasilitas khusus yaitu sebagai kota transit jalur lalulintas yang kuat dari Jawa Tengah dengan Jawa Barat dan simpul distribusi perdagangan, kota transit

pariwisata, serta kota pusat kegiatan pelayanan pemasaran hasil pertanian dan alat produksi juga sebagai kota pendidikan. Kota Purwokerto merupakan kota transit yang penting bagi Kota Tegal dan Kota Cilacap. Dengan demikian Kota Purwokerto dapat dijadikan sebagai pendorong perkembangan kota sekaligus menjadikan Purwokerto sebagai pusat pertumbuhan bagi kota – kota disekitarnya. <sup>1</sup>

Purwokerto merupakan salah satu kota di Kabupaten Banyumas. Selain itu Ajibarang, Sokaraja, wangon, Sumbang, Sumpiuh, Cilongok, Rawalo, Kebasen dan masih banyak lagi, juga merupakan bagian dari Kota di Kabupaten Banyumas. Kecamatan – kecamatan ini mempunyai potensi di bidang batik tradisional Indonesia.

Pada sektor pariwisata, kota Purwokerto mempunyai obyek wisata cukup banyak dan mudah dijangkau. Baturraden adalah salah satu kawasan wisata yang berada pada 640 meter diatas permukaan laut di lereng Gunung Slamet yang memiliki ketinggian 3.428 m dan merupakan gunung berapi terbesar ke-2 di Jawa. Obyek wisata Baturraden tersebut hanya berjarak 14km dari pusat kota Purwokerto. Baturraden menawarkan beberapa keindahan alam didalamnya, yang berupa kebun binatang, sumber air panas Pancuran 3 dan Pancuran 7, serta Goa Sarabadak. Sementara itu obyek wisata yang berada diluar kawasan Baturraden adalah berbagai macam curug, antara lain Curug Cipendok yang memiliki ketinggian 92 m dan dikelilingi pemandangan alam yang indah. Dan masih ada lagi tempat wisata yang dapat dikunjungi seperti Telaga Sunyi, Kalibacin, Bumi Perkemahan Baturaden, dan Curug Ceheng. Pemandangan yang indah, udara yang segar dan sejuk dengan suhu udara bekisar antara 18-25 °C, dapat dirasakan di tempat – tempat wisata di kota Purwokerto. Oleh karena itu, sangatlah beralasan bahwa

---

<sup>1</sup> RUTRK Purwokerto 2003

pengunjung yang menuju obyek – obyek tersebut naik secara signifikan, yaitu  $r = 20,9\%$  (**tabel 1**) untuk tahun 1999 - 2003. Kenaikan pengunjung ini otomatis mempengaruhi daya tampung dan kebutuhan fasilitas pergerakan. Dari jumlah rata – rata tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa dalam setiap tahun jumlah pengunjung yang mengunjungi obyek wisata di Purwokerto meningkat.

### **1.2.2 Kebutuhan Sarana Transportasi**

Dalam hal pencapaian terhadap suatu obyek wisata diperlukan suatu alat transportasi. Untuk memenuhi kebutuhan akan transportasi diperlukan adanya moda ( kendaraan ). Sarana angkutan umum yang ada untuk menunjang kebutuhan akan transportasi di kota Purwokerto terdiri dari bus, mikrobus, dan kendaraan umum lain. Adapun data jumlah kendaraan umum dari tahun 1999 – 2003, mengalami kenaikan jumlah kendaraan umum. Pada jenis kendaraan sedan, sedan station, bemo, dan sejenisnya ( plat kuning ) mengalami kenaikan yaitu  $r = 12,17\%$  (**tabel 2**). Dan untuk Bus, Mikrobus, dan sejenisnya ( plat kuning ) mengalami kenaikan yaitu  $r = 13,54\%$  (**tabel 3**). Hal ini menunjukkan bahwa kenaikan macam moda tidak ada tetapi mengalami kenaikan jumlah. Dilihat dari tiga tahun terakhir perkembangan jumlah kendaraan ( bus umum ) yang masuk dan keluar terminal Purwokerto rata – rata meningkat ( $r = 0,98\%$  / **tabel 4**). Pada tahun 2004 frekuensi kendaraan ( bus umum ) yang masuk dan keluar lebih banyak dari tahun 2003, artinya semakin meningkatnya kendaraan yang masuk dan keluar maka semakin meningkat pula kebutuhan akan tempat.

Saat ini di Kota Purwokerto mempunyai trayek angkutan umum kota sebanyak 53 buah trayek yang terdiri dari 8 buah trayek bis AKAP, 13 buah trayek bis AKDP, 10 buah trayek mikrobis AKDP, dan 22 trayek angkutan umum dalam kota. ( **tabel 5** ).

Dengan meningkatnya jumlah moda angkutan umum tersebut, maka hal ini berpengaruh terhadap kemampuan kapasitas dan kualitas

terminal Purwokerto. Terminal Purwokerto yang telah dikategorikan type A yaitu, dengan dasar masuknya bus AKAP / AKDP ke terminal Purwokerto tersebut, belum mampu memenuhi syarat ( standar ) layaknya terminal type A. Adapun kondisi terminal Purwokerto yang sekarang antara lain :

- Luas Terminal hanya 1.8 Ha.
- Belum ada menara pengawas / pengatur.
- Belum jelasnya papan rambu – rambu informasi.
- Area penurunan penumpang tidak jelas.
- Ruang tunggu pengantar dan atau penumpang sempit, terganggu oleh pedagang kecil.
- Kotor dan kumuh.

Sedangkan standar dari terminal bus type A diharapkan mampu memenuhi kebutuhan segala aktivitas didalam kawasan terminal ( lampiran).

### **1.2.3 Perpaduan Antara Suasana Rekreatif Obyek Wisata Dengan Terminal.**

Merujuk pada potensi – potensi geografis kota Purwokerto dan tentunya juga pada kekurangan akan sarana dan prasarana transportasi, maka Kota Purwokerto bisa dikategorikan sebagai salah satu kota yang cukup potensial dalam hal geografis, namun kurang akan fasilitas pendukung potensi tersebut seperti wadah untuk akomodasi. Yang sebenarnya suatu obyek wisata di Purwokerto akan lebih mudah dicapai dengan menggunakan kendaraan bermotor khususnya kendaraan umum. Dalam hal ini, mencoba untuk memadukan dari berbagai potensi tersebut dengan menciptakan sebuah wadah untuk memenuhi kebutuhan akan transportasi, yaitu sebuah terminal bus type A. Dengan adanya terminal bus, maka dapat mempermudah pencapaian orang dari kota lain menuju kota Purwokerto, dari kota Purwokerto menuju kota lain, dan dari kota menuju lokasi obyek wisata di kota Purwokerto.

Dengan melihat kekurangan dari terminal lama khususnya pada ruang tunggu pengantar / penjemput dan atau penumpang masih tidak nyaman. Kondisi area yang sempit yaitu, berukuran lebar 3m untuk sirkulasi sudah termasuk tempat duduk, tidak ada pembatas antara area tunggu dengan pedagang kecil, dan sirkulasi antara orang dan barang masih saling teganggu, merupakan kendala kenyamanan yang dimaksud. Tuntutan kenyamanan yang dimaksud akan rasa nyaman bila masuk suatu area terminal, merupakan dasar fenomena bangunan ini.



**Gambar 1.1**

Dari gambar diatas terlihat ruang tunggu yang kurang nyaman. Dan tentunya desain bangunan dan wilayah terminal didesain sedemikian rupa khususnya ruang tunggu penumpang dan atau pengantar, sehingga dapat menjadikan ruang tunggu nyaman.

Bagi penjemput dan pengantar, ruang tunggu sangatlah penting keberadaannya, yaitu sebagai tempat transit sambil menunggu kedatangan bus yang dimaksud, diharapkan mereka dapat menikmati suasana yang membuat betah di ruang tunggu tersebut. Pergerakan dari pengantar dan penjemput adalah datang, masuk ruang tunggu untuk mengantar atau menjemput, dan menunggu. Dalam hal ini suasana yang dibutuhkan adalah suasana yang rekreatif untuk mengurangi kejenuhan mereka dan memberikan kenyamanan.

Persyaratan kenyamanan bangunan gedung meliputi kenyamanan ruang gerak dan hubungan antar ruang. Kenyamanan fisiologis, dan kenyamanan visual<sup>2</sup> dalam suatu terminal, kenyamanan ruang gerak dan kenyamanan fisiologis sangatlah melekat. Sehingga kenyamanan visual yang akan menjadi bahan pertimbangan utama dalam sebuah terminal.

### **1.3. PERMASALAHAN**

#### ***Permasalahan umum***

Bagaimana konsep terminal type A yang memenuhi perkembangan fasilitas sarana dan prasarana pergerakan untuk pencapaian ke tempat obyek wisata di Purwokerto dan segala aktivitas kebutuhan didalam terminal.

#### ***Permasalahan khusus***

Bagaimana merancang terminal type A yang dapat menciptakan suasana rekreatif, khususnya pada ruang tunggu penumpang, pengantar, dan penjemput.

### **1.4. TUJUAN DAN SASARAN**

#### **Tujuan**

Untuk mencapai tujuan yaitu :

- Mengoptimalkan suatu terminal dalam pemenuhan kebutuhan yang terjadi di dalam terminal.
- Mengoptimalkan penempatan kebutuhan ruang dalam maupun luar kaitanya dengan ruang tunggu penumpang dan atau pengantar, dengan pemasukan unsur alam seperti vegetasi, sebagai penciptaan suasana yang rekreatif.

---

<sup>2</sup>UURI No 28 Tentang Bangunan Gedung, Paragraf 4, Pasal 26, tahun 2002

## **Sasaran**

Meghasilkan konsep perancangan yang mampu mengoptimalkan terhadap penekanan suasana yang rekreatif pada ruang tunggu penumpang dan atau pengantar.

### **1.5. LINGKUP PEMBAHASAN**

- 1) Pembahasan tentang perancangan terminal type A sebagai tolak ukur perencanaan dan perancangan.
- 2) Pembahasan tentang perencanaan dan perancangan terminal yang merujuk pada penciptaan suasana yang rekreatif.
- 3) Pembahasan tentang penataan pola ruang baik dalam maupun luar, khususnya ruang tunggu.

### **1.6. METODE PEMBAHASAN**

#### **1.6.1. observasi**

Pengumpulan data dan informasi yang dibutuhkan untuk memperjelas latar belakang permasalahan. Data – data tersebut adalah :

##### *Observasi langsung :*

- Melakukan pengamatan langsung ke lokasi terminal bis Purwokerto yang lama dan melakukan pengamatan langsung ke lokasi site yang direncanakan akan dibangun terminal baru.
- Membuat dokumentasi dengan foto.

##### *Observasi tak langsung :*

Kajian buku dan literatur tentang hubungannya dengan terminal bis type A, yang berupa :

- Data dan informasi dari instansi terkait.
- Buku – buku tentang transportasi.
- Buku tugas akhir
- Internet

#### **1.6.2. Menganalisa permasalahan**

Menganalisa permasalahan yang ada di terminal bus Purwokerto yang lama, yaitu berupa: fasilitas yang ada, sirkulasi, kebutuhan ruang, fisik bangunan, yang kemudian menghasilkan tipe terminal yang sesuai dengan kebutuhan.

#### 1.6.3. Menyusun pendekatan konsep dasar

Menyusun pendekatan konsep dasar sebagai alternatif perencanaan dan perancangan sebagai rumusan konsep dasar.

#### 1.6.4. Perumusan konsep perencanaan dan perancangan

Metode yang dipakai dalam perumusan konsep perencanaan dan perancangan menggunakan analisa sintesis dari permasalahan – permasalahan yang ada.

### 1.7. SPESIFIKASI PROYEK

#### IDENTITAS PROYEK

Proyek Tugas Akhir : Terminal Bus Type A di Purwokerto

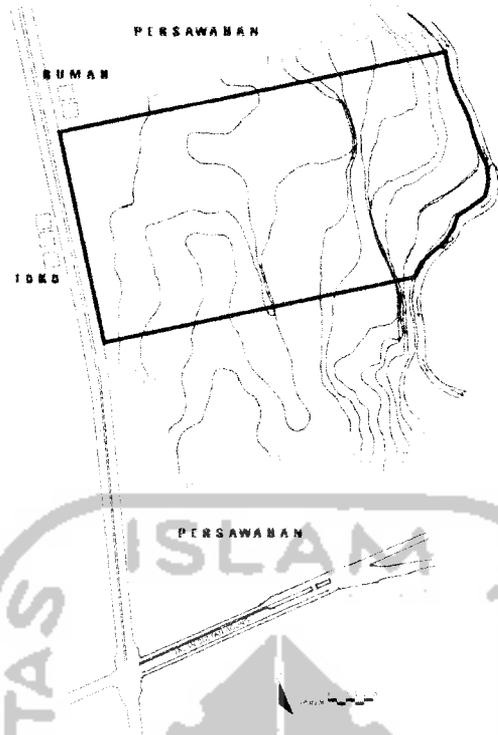
Lokasi : Jl. Suwatyo, Purwokerto.

Berdasarkan RUTRK Kota Purwokerto tahun 2003, lokasi pembangunan terminal bus yang baru sudah ditentukan lokasinya. Yaitu :



**Gambar 1.2.** Peta lokasi terminal lama dan baru

Sumber : RDTRK Purwokerto, th 2003



*gambar 1.3 site*

### 1.8. KEASLIAN PENULISAN

Untuk menghindari duplikasi penulisan, terutama pada penekanan masalah maka berikut ini disebutkan beberapa penulisan Tugas akhir yang digunakan sebagai literature dalam penulisan ini :

- Judul : Terminal Penumpang Type A Gede Bage Di Kotamadya Bandung.

Nama : Yogi Jatnika / UII / 2001

Permasalahan :

- Bagaimana merancang terminal penumpang type A Gede Bage di Kotamadya Bandung yang berwawasan arsitektur hijau.

- Judul : Terminal Bis di Kota Cilacap  
Nama : Efendi / UII / 1997

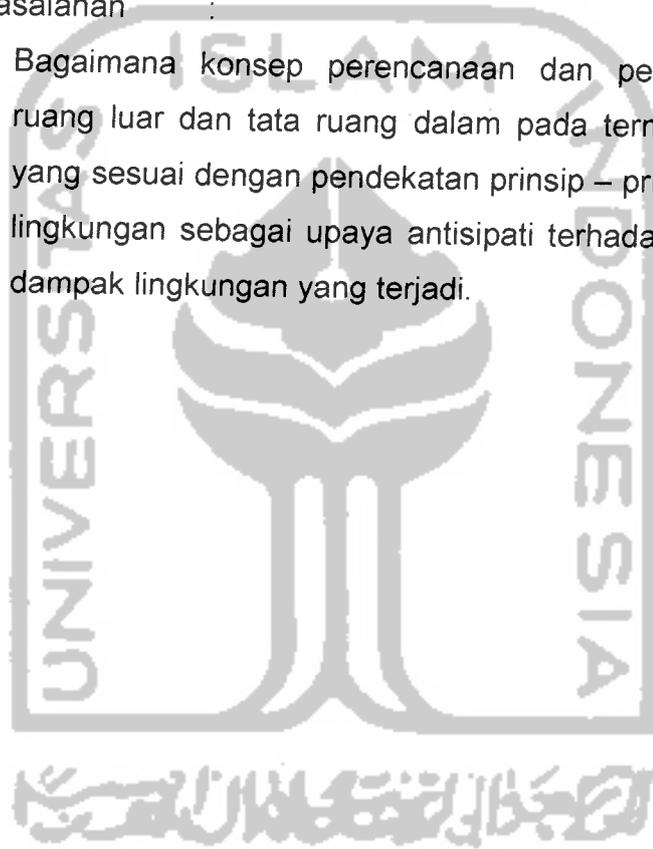
Permasalahan :

- Bagaimana merancang tatanan ruang dan massa bangunan yang dapat membentuk sirkulasi di dalam terminal yang lancar dan nyaman.

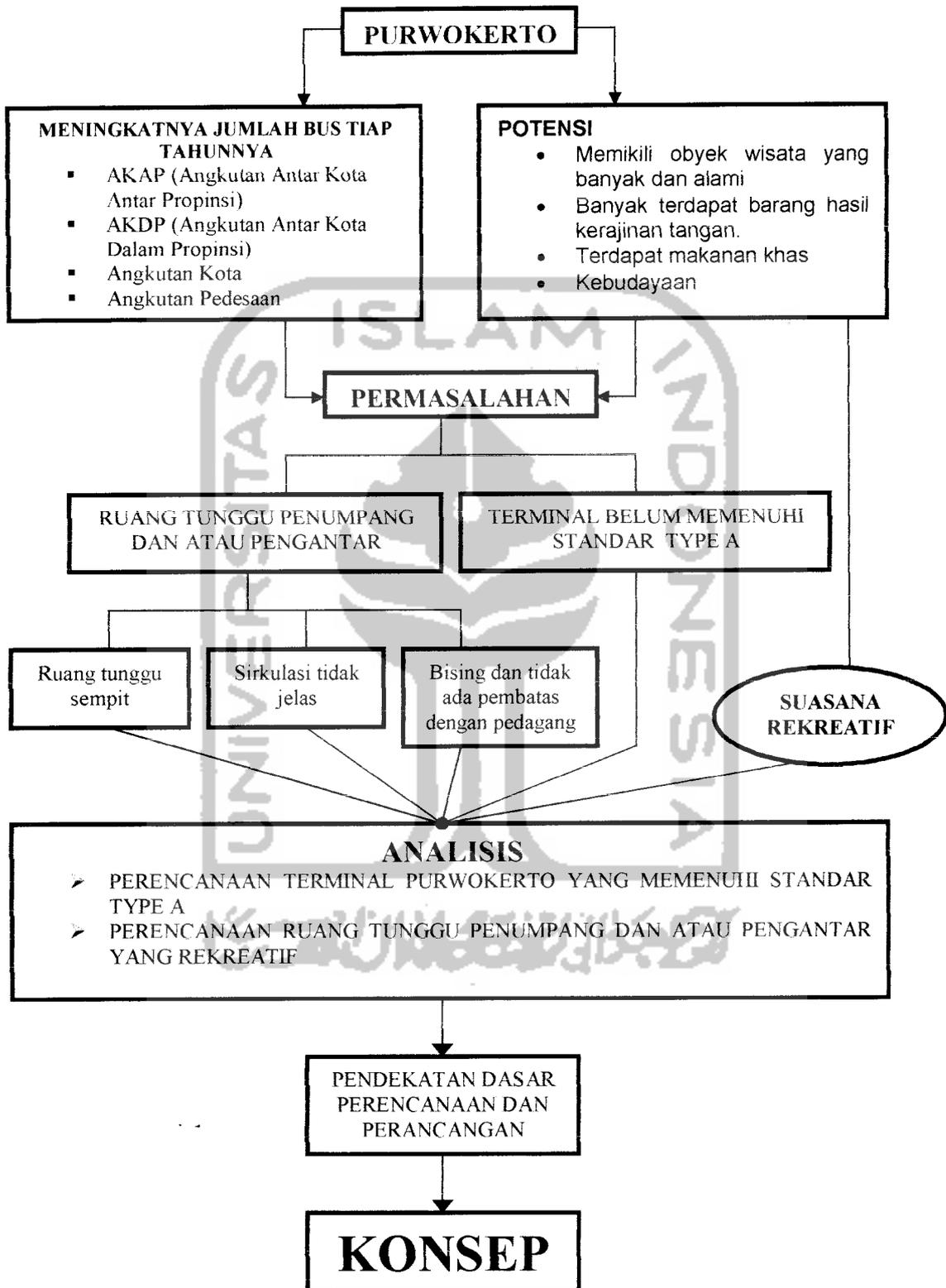
- Judul : Terminal Antar Kota Di Kotamadya Dati II Bogor  
Nama : Lutfi Bisyr

Permasalahan :

- Bagaimana konsep perencanaan dan perancangan tata ruang luar dan tata ruang dalam pada terminal antar kota yang sesuai dengan pendekatan prinsip – prinsip konservasi lingkungan sebagai upaya antisipasi terhadap kemungkinan dampak lingkungan yang terjadi.



**1.9. POLA PIKIR**



## **BAB II**

### **TINJAUAN TERMINAL DI PURWOKERTO**

#### **2.1. TINJAUAN TERMINAL SEBAGAI PRASARANA PERGERAKAN**

##### **2.1.1. Pengertian, Fungsi dan Tujuan Terminal**

###### **1. Pengertian Terminal**

- a. Prasarana transportasi jalan keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang, perpindahan intra antara moda transportasi serta mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum.<sup>3</sup>
- b. Agar pergerakan kendaraan umum lancar, diperlukan tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, tempat pertukaran jenis angkutan serta tempat pengaturan dan pemberangkatan kendaraan – kendaraan angkutan umum, yang selanjutnya prasarana ini dikenal sebagai terminal.<sup>4</sup>

###### **2. Fungsi Terminal**

Terminal angkutan darat memiliki 8 ( delapan ) fungsi dasar yang dapat meningkatkan nilai layanannya, yaitu :<sup>5</sup>

- a. Sebagai tempat titik konsentrasi lalu lintas angkutan darat, tempat untuk memulai perjalanan.
- b. Sebagai tempat memuat dan membongkar barang, yaitu pergerakan penumpang dan barang dari tempat tunggu kearah tujuan.

<sup>3</sup> Terminal Transportasi Jalan "Kep. Menteri Perhubungan", No.31, tahun 1995.P.4

<sup>4</sup> Nuds. Program Pengembangan Kota-kota jangka pendek 1993

<sup>5</sup> AG. Pringgoda, "Ensiklopedia Umum", Kanisius Yogyakarta, dalam terminal. M. Toha, 1997.

- c. Sebagai tempat transit penumpang, penumpang datang ke terminal untuk berpindah ke angkutan lain guna menyelesaikan tujuannya.
  - d. Sebagai tempat kegiatan pada perjalanan darat.
  - e. Sebagai tempat pelayanan aktifitas didalamnya.
  - f. Sebagai tempat pengklarifikasian, kemudian dibagi menurut tujuan dan jenis angkutannya.
  - g. Sebagai tempat menunggu tujuan dan angkutan umum.
  - h. Sebagian tempat service dan memelihara kendaraan.
3. Tujuan Diadakan Terminal
- Melancarkan arus sirkulasi di dalam terminal maupun pada system transportasi kota.
  - Pembangunan terminal penumpang dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan jasa transportasi.<sup>6</sup>
  - Mewadahi arus sirkulasi kendaraan pada simpul – simpul pemberhentian di suatu wilayah.

### 2.1.2. Type Terminal

a. Terminal Bus Type A

Terminal yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dan, Angkutan Kota Dalam Propinsi (AKDP), Angkutan Kota dan Angkutan Pedesaan.

b. Terminal Bus Type B

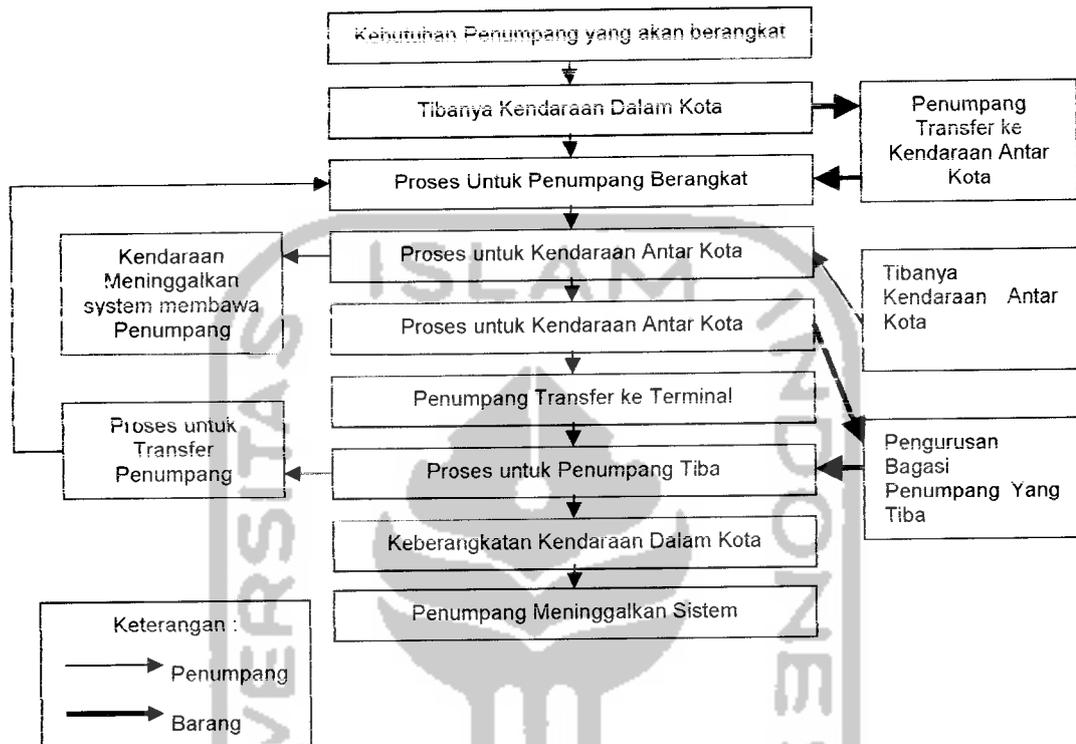
Terminal yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Kota Dalam Propinsi (AKDP), Angkutan Kota, dan Angkutan Pedesaan.

<sup>6</sup> Kep. Menteri Perhubungan, tahun 1996

c. Terminal Bus Type C

Terminal yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Pedesaan.

**2.1.3 Proses Pergerakan Penumpang, Barang, dan Kendaraan pada Terminal<sup>7</sup>**



**Diagram 1.** Proses Pergerakan Barang, Manusia dan Kendaraan  
 Sumber : Consad Researc Corp.

**2.1.4. Pelayanan Dalam Terminal!**

**1. Sistem Parkir<sup>8</sup>**

a. Sistem Parkir Paralel ( Paralel Loading ).

1. Parkir dan manuver bus mudah.
2. Membutuhkan ruang yang cukup besar.

<sup>7</sup> Consad Research Corp. 1970, vol. II, hal 281 ( Edward K. Morlok, Erlangga Jakarta 1985, Hal 276 ) Diagram 2.

<sup>8</sup> Joseph D & John C, Time Saver Standart for Building Type, Mc Graw Hill Book, Co. USA, 1980.

3. Membutuhkan sirkulasi tersendiri untuk menghubungkan lajur satu dengan yang lainnya.
  4. Pencapaian bus sulit, memungkinkan terjadinya tabrakan dengan jalur belakang.
  5. Cocok untuk terminal bus frekuensi tinggi
- b. Sistem Parkir Tegak Lurus.
1. Parkir bus sulit tetapi pencapaian menuju bus mudah.
  2. Penumpang dapat langsung ke koridor penghubung.
  3. Kebutuhan ruang relatif luas.
  4. Penumpang dapat melihat langsung bus yang akan dituju.
- c. Sistem Parkir Gergaji Lurus. ( Straight Sawtooth Load )
1. Parkir dan manuver bus mudah.
  2. Penumpang dapat langsung ke koridor dan langsung melihat bus yang akan dituju.
  3. Pencapaian bus mudah, penumpang dapat langsung ke koridor penghubung.
  4. Kebutuhan ruang relatif kecil.
- d. Sistem Parkir Gergaji Melingkar ( Radial Sawtooth Load ).
1. Parkir dan manuver bus mudah.
  2. Penumpang dapat langsung ke koridor dan dapat melihat bus yang di tuju.
  3. Kebutuhan ruang sedikit.
- 2. Sistem Peron Terminal.**
- a. Sistem Peron Keliling ( Harbour/Circle ).
  - b. Sistem Peron di Tengah ( Island ).
  - c. Sistem Peron Paralel ( Trough Platform ).
- 3. Sistem Pengelompokan Bus.**
- a. Menurut Jenis Kendaraan ( bus antar kota dan angkot ).
  - b. Kedatangan dan Keberangkatan.

### **2.1.5. Unsur – unsur Dalam Terminal**

Unsur – unsur yang terkait dalam terminal adalah.<sup>9</sup>

1. Penumpang dan barang merupakan unsur yang dilayani oleh terminal dan menjelajahi proses perpindahan.
2. Kendaraan umum bus dan angkutan kota merupakan sarana angkutan penumpang dan barang.
3. Kendaraan penunjang merupakan sarana angkutan penunjang ( kendaraan pribadi, taksi, ojek ).
4. Pengelola merupakan unsur pengatur, pengawas, dan penjaga.
5. Pedagang jalanan, cafeteria, restoran dan kios – kios.
6. Kantor agen bus, bank, mini market.

### **2.1.5. Perilaku Kegiatan Dalam Terminal**<sup>10</sup>

#### 1. Kegiatan Manusia

##### a. Kegiatan Penumpang

Pola penumpang dalam terminal bus dan angkutan kota adalah:

- 1) Datang dengan jalan kaki menuju terminal melakukan perjalanan keluar kota atau ke dalam kota dengan angkutan.
- 2) Datang dari luar kota dengan angkutan luar kota ( AKAP/AKDP ) ke terminal, melanjutkan perjalanan dengan pindah jalur luar kota / dalam kota.
- 3) Datang dari dalam kota dengan angkutan dalam kota ke terminal, melanjutkan perjalanan dengan pindah jalur dalam kota / luar kota ( AKAP/AKDP ).
- 4) Penumpang yang datang dan berangkat di terminal bus Purwokerto yaitu  $r = 16.500$  orang per harinya ( **tabel 6.1**).

<sup>9</sup> Terminal Transportasi Jalan “Kep. Menteri Perhubungan” No. 31 tahun 1995

<sup>10</sup> Kepala Unit Terminal, Purwokerto, 2004.

- 5) Menunggu di ruang tunggu, untuk menunggu bus yang belum datang, menunggu dijemput. Karakteristik penumpang, pengantar dan penjemput pada ruang tunggu adalah selama **30 menit** orang menunggu keberangkatan bus AKAP dan AKDP, dan selama **10 menit** untuk mikrobis dan angkutan kota dan pedesaan
- b. Kegiatan Jual Beli  
Merupakan kegiatan pedagang jajanan / makanan ( getuk goreng, keripik tempe, jenang jaket dsb. ) minuman, majalah / koran sebatas melayani kebutuhan penumpang. termasuk penjualan tiket oleh agen – egen bus. Terdapat kios – kios yang menampung pedagang. ( **table 6.2** )
- c. Kegiatan Pengelola  
Merupakan kegiatan yang melibatkan bersifat mengelola administrasi, pungutan TPR / peron, pengaturan kedatangan dan keberangkatan kendaraan, pelayanan informasi dan pencatatan jumlah kendaraan kedatangan dan keberangkatan kendaraan dan pengunjung. Pengelola terdiri dari Pegawai Negeri Sipil ( PNS ), Pegawai Tidak Tetap ( PTT ), Cleaning service, dan POLRI. ( **table 6.3** ). Adapun skema struktur organisasi pada pengelola terminal adalah sbb :



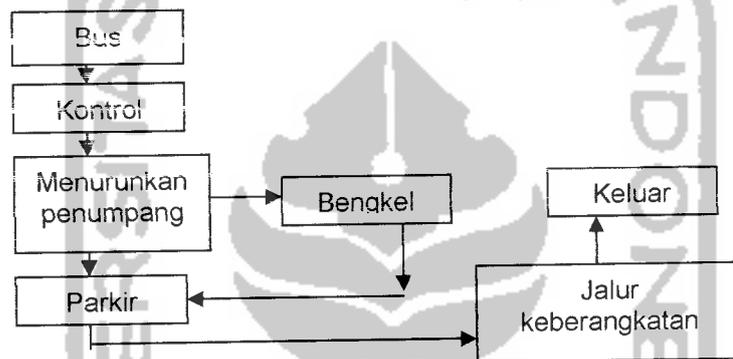
**2. Kegiatan Kendaraan**

Kegiatan yang dilakukan angkutan umum di dalam terminal bus dan angkutan kota adalah :

**a. Bus AKAP dan AKDP**

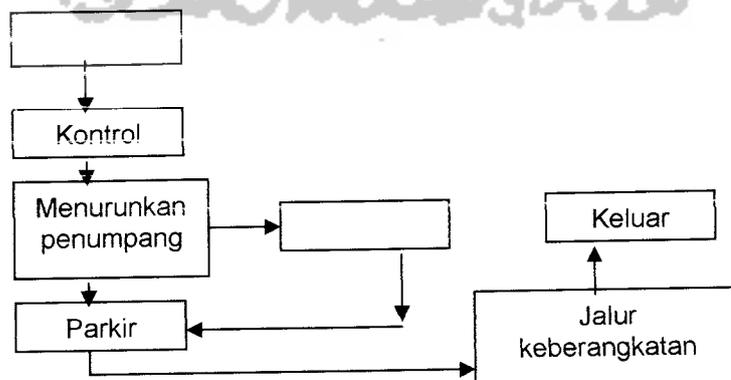
Datang ke terminal, menurunkan penumpang ( emplasemen penurunan ), masuk emplasemen pemberangkatan, menunggu penumpang selama 30 menit dan berangkat melanjutkan perjalanan.<sup>11</sup> Sebagian bus parkir lama untuk bus cepat dengan agen – agen bus.

Pola Pergerakan Bus :



**b. Mikrobus**

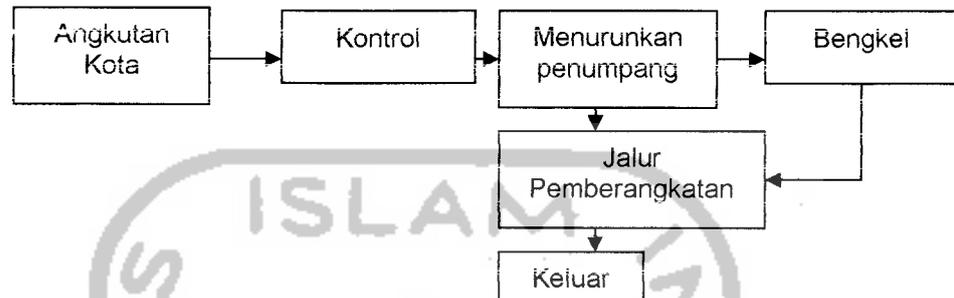
Datang memasuki terminal, menurunkan penumpang, menunggu penumpang selama 15 menit, dan berangkat melanjutkan perjalananan.<sup>12</sup>



c. Angkutan Perkotaan / Angkutan Pedesaan

Datang memasuki terminal, menurunkan penumpang, menunggu penumpang selama 10 menit, dan berangkat melanjutkan perjalananan.<sup>13</sup>

Pola Pergerakan Angkutan Kota :



3. Kegiatan Perpindahan

a. Perpindahan Inter Moda

Merupakan kegiatan perpindahan penumpang dari luar kota masuk ke terminal, pindah jalur keluar kota / ke dalam kota atau sebaliknya perpindahan penumpang dari dalam kota menuju luar kota.

b. Perpindahan Intra Moda

Kegiatan perpindahan penumpang dari dan kedalam kota atau perpindahan penumpang dengan kendaraan umum dalam lingkup dalam kota.

<sup>11</sup> Kepala Unit Terminal, Purwokerto, 2004.

<sup>12</sup> Kepala Unit Terminal, Purwokerto, 2004.

<sup>13</sup> Kepala Unit Terminal, Purwokerto, 2004.

### **2.1.7. Fasilitas – Fasilitas Dalam Terminal<sup>14</sup>**

#### **1. Fasilitas Utama**

- a. Jalur Pemberangkatan
- b. Tempat parkir kendaraan
- c. Ruang tunggu
- d. Loket penjualan karcis / peron / agen bus
- e. Tempat parkir pengantar / penjemput
- f. Jalur kedatangan kendaraan
- g. Kantor terminal
- h. Menara pengawas

#### **2. Fasilitas Penunjang**

- a. kamar mandi / toilet
- b. kios – kios / restoran / mini market / Bank / ATM
- c. Mushola
- d. Ruang pengobatan
- e. Warung telekomunikasi
- f. Ruang informasi dan pengadaan
- g. Tempat penitipan barang
- h. Bengkel
- i. Taman terminal

---

<sup>14</sup> Terminal Transportasi Jalan “Kep. Menteri Perhubungan” No. 31 tahun 1995.

## 2.2. TINJAUAN RUANG TUNGGU YANG REKREATIF

### 2.2.1. Pengertian Rekreatif

Rekreatif adalah suatu suasana atau kondisi pada sesuatu yang dapat membuat nyaman seseorang.<sup>15</sup> Persyaratan kenyamanan meliputi.<sup>16</sup>

(1) Persyaratan kenyamanan bangunan gedung adalah kenyamanan ruang gerak dan hubungan antarruang kenyamanan visual, dan kenyamanan fisiologis.

(2) Kenyamanan ruang gerak sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) merupakan tingkat kenyamanan yang diperoleh dari dimensi ruang dan tata letak ruang yang memberikan kenyamanan bergerak dalam ruangan.

(3) Kenyamanan hubungan antarruang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) merupakan tingkat kenyamanan yang diperoleh dari tata letak ruang dan sirkulasi antarruang dalam bangunan gedung untuk terselenggaranya fungsi bangunan gedung.

(4) Ketentuan mengenai kenyamanan ruang gerak, tata hubungan antarruang diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

## 2.3. TINJAUAN BATURADEN SEBAGAI IDE DASAR REKREATIF

### 2.3.1. Potensi Baturaden

Baturraden adalah salah satu kawasan wisata yang berada pada 640 meter diatas permukaan laut di lereng Gunung Slamet yang memiliki ketinggian 3.428 m dan merupakan gunung berapi

---

<sup>15</sup> [www.republika.co.id](http://www.republika.co.id)

<sup>16</sup>UURI No 28 Tentang Bangunan Gedung, Paragraf 4, Pasal 26, tahun 2002.

terbesar ke-2 di Jawa. Obyek wisata Baturraden tersebut hanya berjarak 14km dari pusat kota Purwokerto. Baturraden menawarkan beberapa keindahan alam didalamnya, yang berupa kebun binatang, sumber air panas Pancuran 3 dan Pancuran 7, serta Goa Sarabadak.



Gerbang pintu masuk kawasan obyek wisata Baturraden, yang dari kejauhan terlihat. Dengan jalan yang lurus.



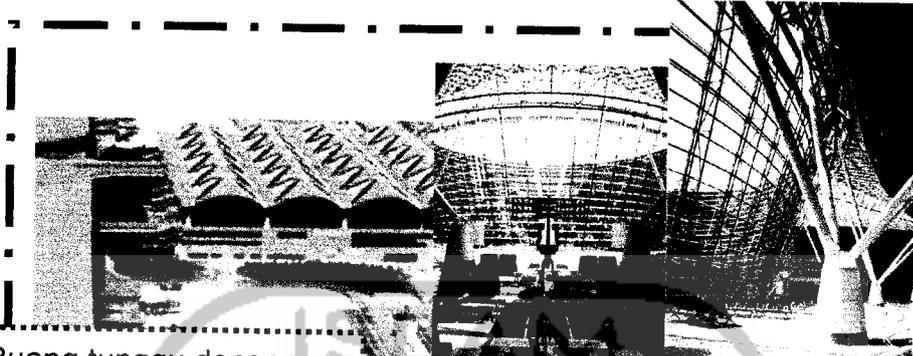
Baturraden yang menyuguhkan berbagai suasana alami yang terawat dengan baik. Dan terdapat air terjun yang menambah keaslian suasana di Baturraden.



Pancuran 7 dengan mata air yang panas dan mengandung belerang. Goa Sara Badak merupakan goa yang terdapat bertemunya dua mata air yaitu, dingin dan panas sehingga air yang dihasilkan menjadi hangat.

## 2.4. STUDI KASUS

### Kuala Lumpur International Airport



Ruang tunggu dengan dihadapkan pada taman dapat menciptakan suasana yang rekreatif

Airport yang membawa suasana outdoor ke dalam indoor, yang ditunjukkan dengan kolom yang ditransformasikan dari bentuk pohon.

### TERMINAL BUNGUR ASIH SURABAYA



Ruang tunggu yang memiliki bukaan lebar akan memengaruhi kenyamanan visual

Keberadaan taman untuk menunjang kenyamanan visual bagi yang jalan maupun yang duduk

## 2.5. KESIMPULAN

- Ruang tunggu yang disertai taman dalam mempengaruhi kenyamanan visual. Taman dengan disertai kolam air dapat menambah kesan alami.
- Adanya bukaan lebar untuk menunjang view. View kearah lingkungan sekitar site maupun lingkungan diluar wilayah site. Dan keberadaan bukaan sangat bermanfaat sebagai pergantian udara didalam ruangan dengan cepat.
- Terminal yang membawa suasana outdoor ke dalam indoor, yang ditunjukkan dengan atap yang ditransformasikan dari bentuk pohon.



## BAB III

### ANALISIS TERMINAL BUS DENGAN PENDEKATAN TERHADAP RUANG TUNGGU YANG REKREATIF

#### 3.1. ANALISIS PENDEKATAN PERSYARATAN RUANG

##### 3.1.1. Fasilitas Utama

Sebuah terminal type A harus mampu melayani kendaraan umum untuk Angkutan Antar Kota Antar Propinsi ( AKAP ), dan atau Angkutan Lintas Batas Negara, Angkutan Antar Kota Dalam Propinsi ( AKDP ), Angkutan Kota dan Angkutan Pedesaan. Fasilitas yang lain yaitu, ruang pengelola, ruang tunggu penumpang, pengantar dan penjemput, parkir, loket, dan sebagainya.

Untuk ruang tunggu penumpang, pengantar dan penjemput harus dapat secara langsung melihat area parkir bus yang di maksud dan jaraknya dekat / mudah dijangkau

##### 3.1.2. Fasilitas Penunjang

Fasilitas penunjang di dalam terminal bus sangat penting untuk memenuhi kebutuhan yang terjadi. Antara lain : Musholla, telphon umum, toilet, taman. Keberadaan taman juga merupakan suatu sarana untuk menciptakan suasana yang rekreatif.

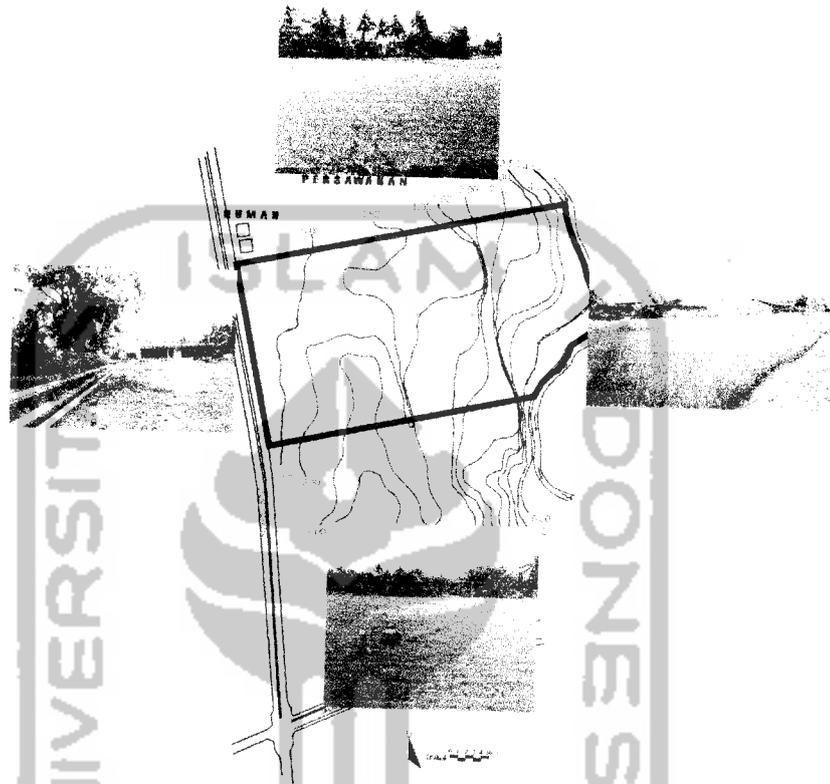
#### 3.2. ANALISA DAN PENDEKATAN PERANCANGAN

##### 3.2.1. Lokasi Site

Site yang tersedia merupakan site yang sudah disetujui dan sudah ditentukan oleh pemerintah daerah kota Purwokerto. Dengan ketentuan sebagai berikut :

- a. Bukan merupakan lahan pengembangan aktifitas perdagangan, industri, perumahan, dll.

- b. Mudah dicapai dari luar dan dalam kota.
- c. Bukan daerah banjir.
- d. Luas 10 Ha



*gambar 3.1* Daerah sekitar Site

### **3.2.2. Analisa Ruang Pada Site**

Lahan pada site diatur dalam penzonangan yang dilakukan secara horizontal dan vertikal. Dan dibagi antara area publik, area privat, semi publik dan area pelayanan ( service ).

Perlu dipertimbangkan batas – batas lahan barrier ataupun buffer zone antara bangunan terminal dengan lingkungan sekitarnya. Untuk menentukan zona –zona tersebut harus melihat faktor – faktor lingkungan sekitar. Prinsip – prinsip konservasi lingkungan dapat dipertimbangkan pada tapak, yaitu sebagai berikut :

1. Pengelolaan tapak harus diminimalkan penggunaan bahan bakar fosil untuk mendukung fungsi pada site. Supaya tidak mengubah kondisi awal.
2. Kondisi iklim didalam site dan diluar site dimanfaatkan dan dikendalikan.
3. Pemanfaatan elemen – elemen alam yang ada didalam site atau diluar site.
4. Respon terhadap gangguan dari luar atau dari dalam tapak seperti kebisingan, polutan dan lain – lain.

### **3.3. ANALISA PENDEKATAN POTENSI PURWOKERTO TERHADAP RUANG TUNGGU TERMINAL**

Salah satu potensi yang penting di Kota Purwokerto adalah keberadaan obyek wisata yang jumlah pengunjung setiap tahunnya meningkat secara signifikan ( tabel 1 ).

Dengan adanya potensi tersebut, maka pergerakan yang terjadi adalah orang, baik dari dalam kota maupun luar kota, akan menuju suatu fasilitas untuk menunjang kebutuhan transportasi. Orang akan menuju suatu obyek wisata memerlukan suatu moda ( kendaraan umum ). Dan sebagai wadah untuk menampung sarana moda tersebut adalah terminal bus ( kendaraan umum ).

Keberadaan terminal bus sangatlah penting. Yaitu sebagai peningkatan pelayanan jasa transportasi. sebagai tempat titik konsentrasi lalu lintas angkutan darat, dan sebagai tempat untuk memulai perjalanan. Semua jasa transportasi seperti bus, angkutan kota, dan angkutan pedesaan, akan masuk terminal untuk melayani penumpang yang akan melakukan perjalanan ke suatu tempat tujuan.

Penumpang yang masuk ke terminal, tidak menutup kemungkinan untuk dijemput atau diantar. Sehingga dalam hal ini penumpang, penjemput, dan pengantar akan memerlukan suatu

tempat transit untuk menunggu kendaraan yang dimaksud, yaitu sebuah ruang tunggu. Fenomena yang terjadi, didalam sebuah terminal bus adalah bila mengalami kenaikan jumlah penumpang pada hari – hari tertentu ( hari libur dan hari besar ), ruang gerak yang minimal dan hubungan ruang yang tidak jelas akan membuat bingung pengunjung, dan sering terjadi kekroditan penumpang.

Maka dari itu, sebuah ruang tunggu di dalam terminal harus dapat menciptakan suasana yang rekreatif. Karena suasana tersebut dapat menjadikan nyaman sebuah ruangan terutama pada ruang tunggu di terminal. Kenyamanan yang dimaksud adalah kenyamanan visual.

### 3.4. ANALISA HUBUNGAN RUANG

Pola hubungan dibagi menjadi 2 yaitu :

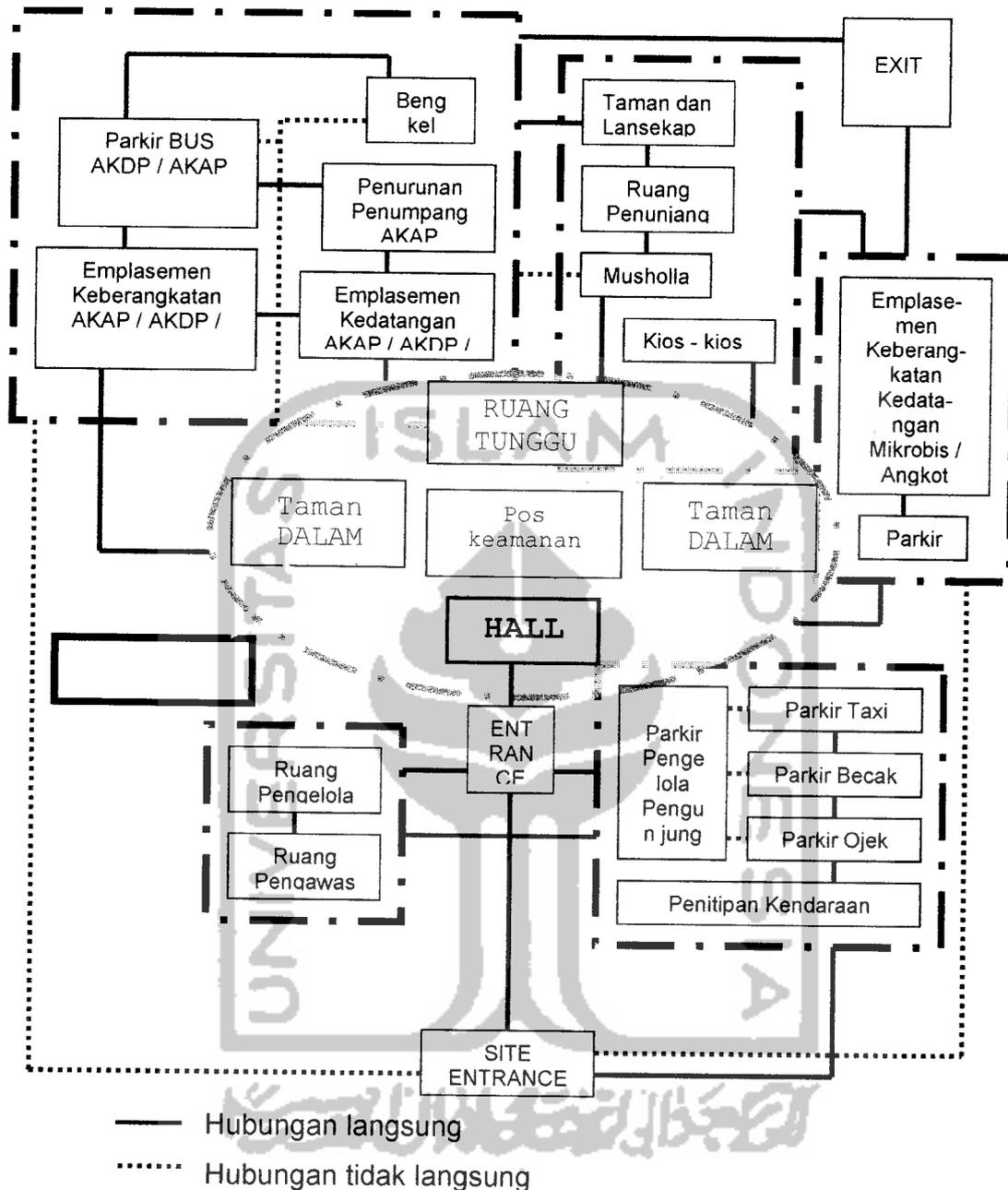
#### a. Hubungan Secara Mikro

Hubungan antara tiap – tiap ruang baik hubungan ruang dalam maupun ruang luar. Dasar pertimbangan dari hubungan tersebut adalah :

1. Hubungan erat > Ruang yang satu dengan yang lain saling berdekatan atau berhubungan.
2. Hubungan kurang erat > Ruang yang satu dengan yang lain kurang berhubungan.
3. Hubungan kurang erat > Ruang tidak berhubungan dengan ruang lain atau berjauhan.

#### b. Hubungan Secara Makro

Pola hubungan secara makro didasarkan dari pola hubungan secara mikro, maka pola hubungan secara makro dapat dilihat pada diagram dibawah ini.



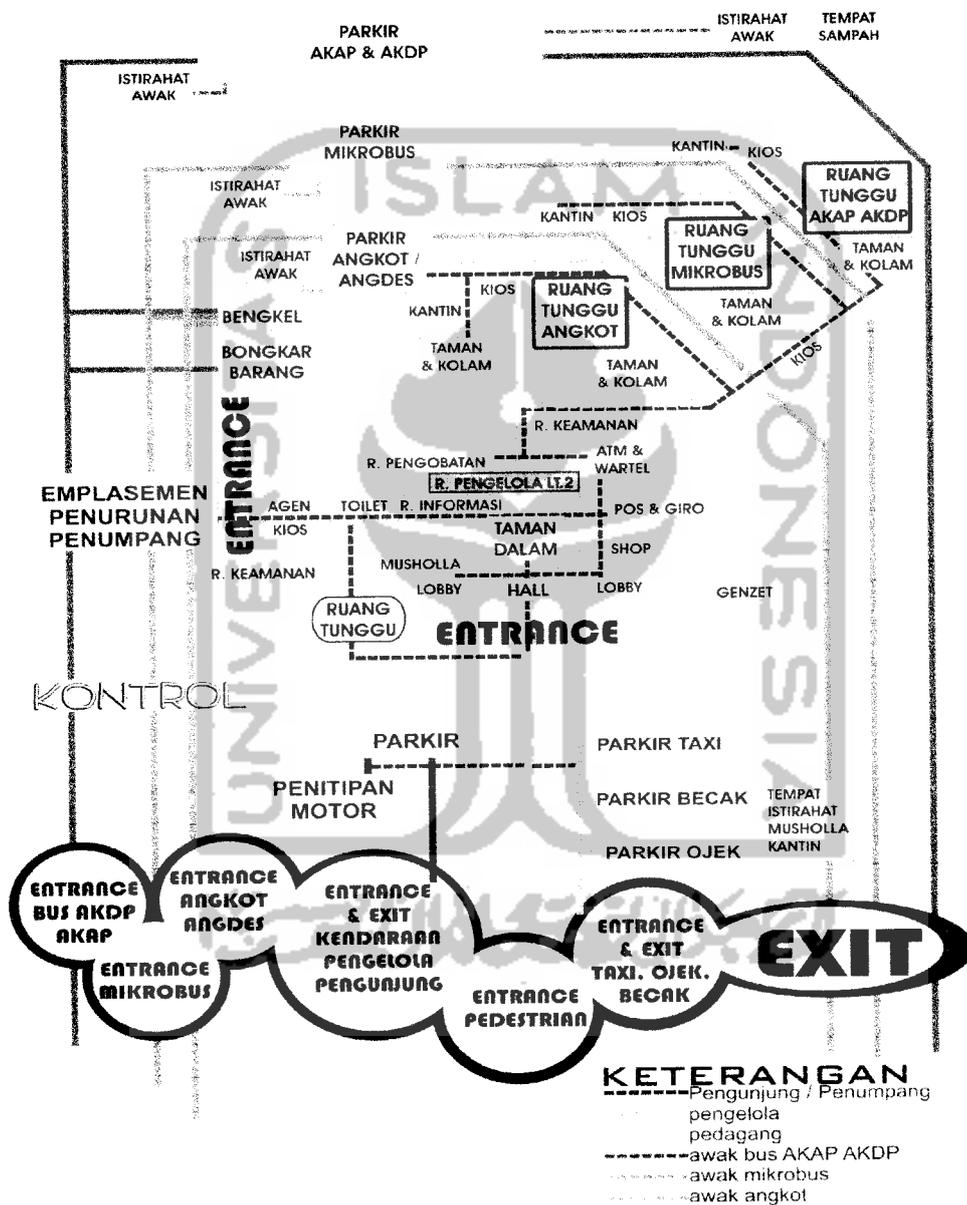
**Skema 3.1** Pola Hubungan Secara Makro

Keterangan :

- Ruang penumpang berhubungan langsung dengan angkutan
- Ruang penumpang berhubungan dengan fasilitas umum
- Ruang pengelola berhubungan dengan angkutan
- Ruang pengelola tidak berhubungan dengan ruang service.

**3.5. ANALISA ORGANISASI RUANG**

Organisasi ruang didalam terminal dengan memperhatikan pengelompokan fungsi ruang kemudian menghubungkan ruang yang satu dengan yang lain. Adapun skema organisasi ruang sebagai berikut :



*Skema 3.2 Organisasi Ruang*

**3.6. ANALISA RUANG TUNGGU YANG REKREATIF**

**3.6.1. Suasana Rekreatif Kaitannya Dengan Kenyamanan Visual**

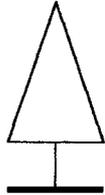
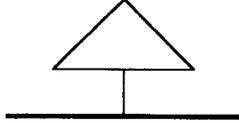
Kenyamanan visual adalah kenyamanan yang dialami oleh mata seseorang yang melakukan kontak langsung dengan sesuatu dan membuat mata terasa nyaman untuk melihat. Kenyamanan akan view terkait dengan potensi Kota Purwokerto yang memiliki suatu obyek wisata yang sering dikunjungi dan merupakan obyek wisata yang menjadi tujuan utama para pendatang, yaitu baturaden.

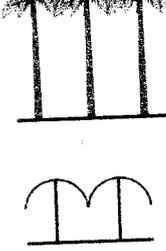
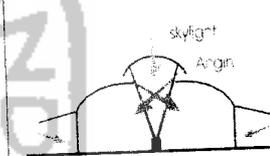
Baturaden merupakan suatu obyek wisata unggulan di Kota Purwokerto. Yang menawarkan berbagai arena rekreasi dan memiliki suasana alami yang terawat dengan baik.

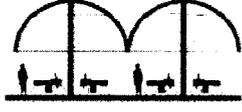
Terkait dengan perancangan suatu terminal bus type A di Purwokerto, keberadaan obyek wisata baturaden sangatlah mempengaruhi perancangan tersebut. Memasukan suasana outdoor, dalam hal ini adalah suasana baturaden, kedalam suasana indoor, yaitu terminal. Namun tidak menutup kemungkinan penerapan tersebut pada ruang luar sebuah terminal. Kondisi eksisting di Baturaden adalah, terdapatnya hutan yang masih alami dan di manfaatkan dengan baik, pohon pinus dan kelapa mendominasi keberadaan hutan tersebut. Dengan demikian, sebagai upaya mengekspose ruang tunggu yang rekreatif diambil analogi dari realita tersebut. Sehingga pertama kali orang masuk sebuah terminal, langsung disuguhi suasana alam baturaden. Hal ini diharapkan dapat menciptakan suasana yang rekreatif didalam sebuah terminal.

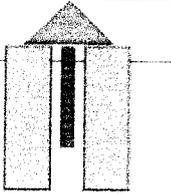
Eksistensi yang dominan pada baturaden adalah hutan yang ditumbuhi pohon pinus dan kelapa. Dengan demikian, sebagai upaya mengekspose ruang tunggu yang rekreatif, diambil analogi dari realita tersebut.

Berikut tabel pendekatan potensi Baturaden terhadap rancangan terminal Purwokerto :

Baturaden	Bangunan	Analisis	Konsep
<p><b>Pohon Pinus</b></p> 	Ruang Tunggu	Atap dengan bentuk <u>limasan</u> yang berwarna hijau tua sebagai pendekatan terhadap alam yaitu daun. bahan adalah <u>sirap</u> , karena akan semakin dekat dengan alam.	<p>Dengan bahan sirap yang mudah dalam pemasangan dan murah.</p> 
	Ruang kontrol	Dengan atap yang bentuknya lancip dan tinggi. Ketika penumpang akan masuk terminal, dari jauh sudah terlihat ruang kontrol yang menyerupai pohon - pohon. Menjadikan suasana yang <u>rekreatif</u> . Menggunakan system <u>pelana</u> , agar bentukan segitiga dari atap lebih tajam dilihat dari depan.	<p>Transformasi dari pohon pinus yang berjejer.</p> 
<p><b>Pohon Kelapa</b></p> 	Emplasemen keberangkatan kendaraan umum	Dengan transformasi pohon kelapa ke bentuk atap. Orang akan merasa menu-ju sekumpulan pohon, dengan bentuk <u>lengkung</u> yang menyerupai dahan pohon kelapa. Dan bahan penutup atap adalah <u>polikarbonat</u>	<p>Atap yang berbentuk lengkung dengan bahan plastik poli karbonat yang fleksibel, sehingga dapat dibentuk dengan mudah.</p>

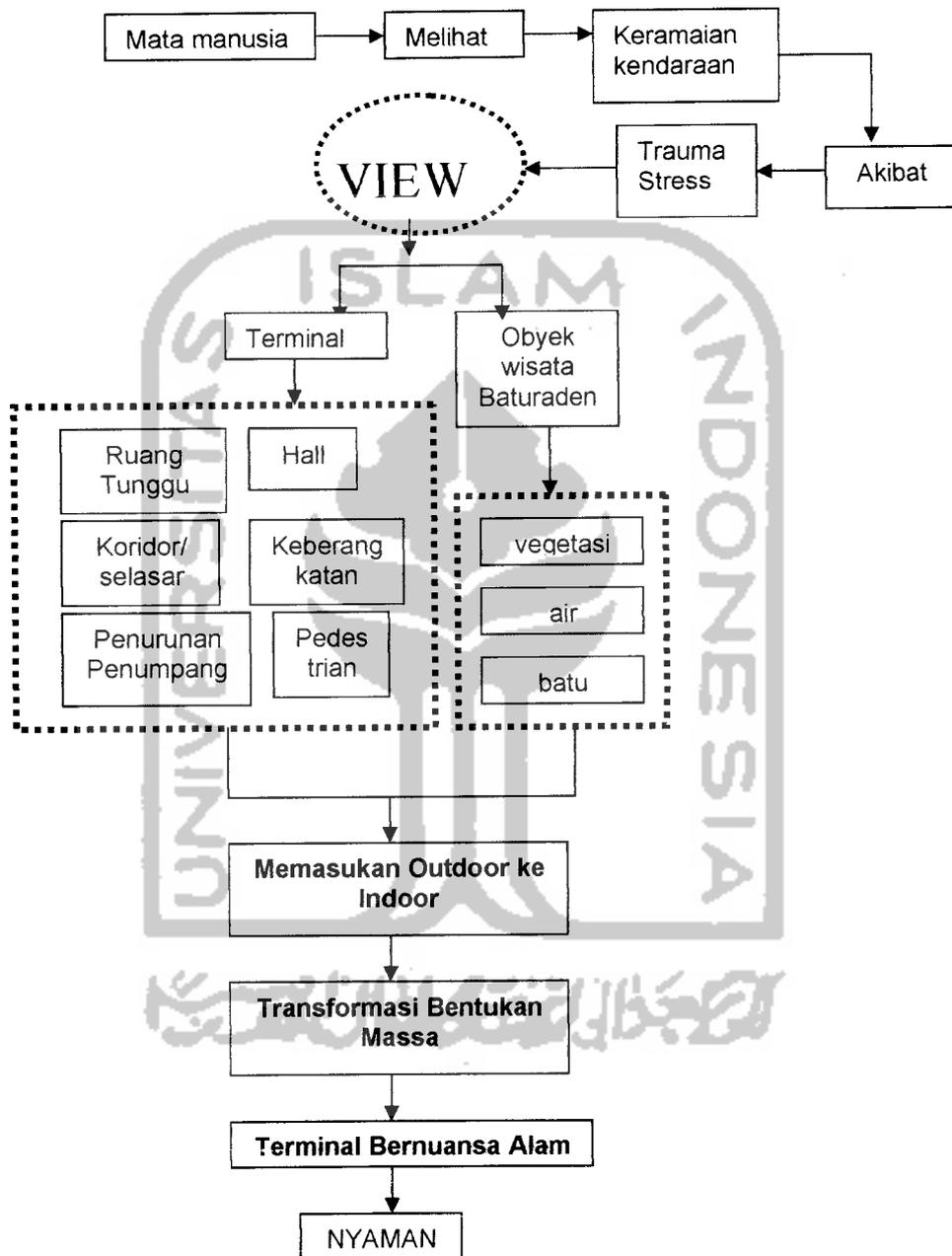
		<p>karena bentuk yang fleksibel dan mudah dibersihkan, terkait dengan sebuah terminal yang banyak debu. Berwarna <u>hijau tua</u> untuk menselaraskan ta- naman hijau dise- kitarnya.</p> <p>Dengan transformasi pohon kelapa ke bentuk atap. Dan pada koridor terdapat taman kecil ditengah sebagai pengarah. Atap yang berbentuk lengkung dengan bahan plastik <u>poli karbonat</u> berwarna hijau ( sebagai pendekatan terhadap alam ) dan untuk penutup atap diatas taman berwarna <u>putih bening</u>, sebagai sky light dan penunjang kelangsungan hidup tanaman dibawahnya. Dan disertai lobang udara sebagai jalur pergantian udara segar. Terkait dengan iklim tropis, panjang overstek dari atap mencapai 1,5 meter.</p>	 <p>Atap yang lengkung dengan bahan polikarbonat. Berwarna hijau. Dan struktur menggunakan baja.</p>  <p>Bentuk yang menyerupai pohon kelapa.</p>
	Koridor	<p>Dikhususkan hanya pada parkir motor dan becak, dan kendaraan lain seperti mobil</p>	
	Parkir		

		hannya dengan pohon peneduh, karena pengguna motor dan becak untuk kendaraannya sendiri tidak menggunakan atap. Bahan atap menggunakan polikarbonat, karena mudah dibersihkan dan fleksibel.	
Open space (Hutan)	Hall	Pertama kali masuk hall, orang akan dikejutkan dengan ruang yang lebar dan tinggi. Dengan tinggi 6 meter, untuk menunjang pemasukan angin segar ke area hall. Disertai sky light di atasnya, dengan bahan kaca 10mm bertekstur, untuk pemasukan cahaya didalam hall dan orang yang dibawahnya, tidak merasa panas. Dan pada hall terdapat taman dalam berupa tanaman dan kolam untuk memberikan view yang segar kepada pengunjung. Terdapat ruang untuk lobby, ruang informasi.	Tinggi hall 6meter, sebagai akses pengunjung terminal.  Open space  Taman  Hall
Air terjun	Tampak	Tampak bangunan dari jalan (tampak depan) dari transformasi bentuk air terjun di baturaden. Transformasi bentuk dengan	Tampak bangunan (tampak depan) mengambil dari bentuk air terjun di baturaden.

		<p>bentuk kotak dan ada kaca ditengahnya yang memanjang untuk menggambarkan air terjun dan sebagai pemasukan cahaya alami. Bahan penutup dinding dengan batu candi, sebagai pendekatan terhadap alam sehingga view orang sebelum masuk area terminal sudah merasakan keberadaan nuansa baturaden pada terminal. Yang akhirnya menjadikan suasana yang <u>rekreatif</u>.</p>	
<p><b>Jalan</b></p>	<p>Pedestrian</p>	<p>Jalan yang lurus, diterapkan pada pedestrian, sehingga berpola linier dengan disertai vegetasi akan menambah suasana menjadi <u>nyaman</u> dan <u>rekreatif</u>. Bahan lantai menggunakan lantai batu kali yang bertekstur untuk menambah kesan <u>rekreatif</u> dan sebagai wujud pendekatan terhadap alam.</p>	

<p><b>Hutan baturaden</b></p>	<p>Hutan mini (taman)</p>	<p><b>Taman dalam</b> diletakan pada tempat – tempat strategis seperti pedestrian, hall ,koridor, <b>Ruang tunggu,</b> penurunan penumpang, karena tempat tersebut yang sering dilalui orang. Penggunaan elemen vegetasi, air, dan batu untuk menciptakan taman dalam yang <b>fungsi- sional</b> ( dapat sebagai area bermain anak) dan terdapat mahluk hidup didalamnya seperti ikan dan kelinci, tidak disertai dinding, hanya skat pembatas yang dapat berupa tanaman perdu, karena akan lebih mudah dijangkau manusia.</p> <p><b>Taman Luar</b> sebagai open space pada bangunan. Pemasukan taman (hutan mini) kedalam terminal bus, orang akan semakin dekat dengan alam. Sehingga suasana menjadi <u>rekreatif</u>. Semua keberadaan taman dimaksudkan untuk menciptakan suasana <u>rekreatif</u></p>	
-------------------------------	---------------------------	---	--

Alur pikir dan deskripsi secara rinci, transformasi unsur alam ke elemen interior dan penampilan bangunan diuraikan secara diagramatik dan deskriptif sebagai berikut :



**Diagram 2** Ruang tunggu yang rekreatif

### 3.6.2. Ruang Tunggu Yang Rekreatif

#### 3.6.2.1. Memasukan Suasana Outdoor ke Indoor pada Ruang Tunggu

Ruang tunggu yang rekreatif pada kasus ini diupayakan memanfaatkan elemen landscape pada interior ruang tersebut. Dalam hal ini unsur landscape yang dimasukkan ke dalam interior ruang tunggu adalah elemen vegetasi dan air.

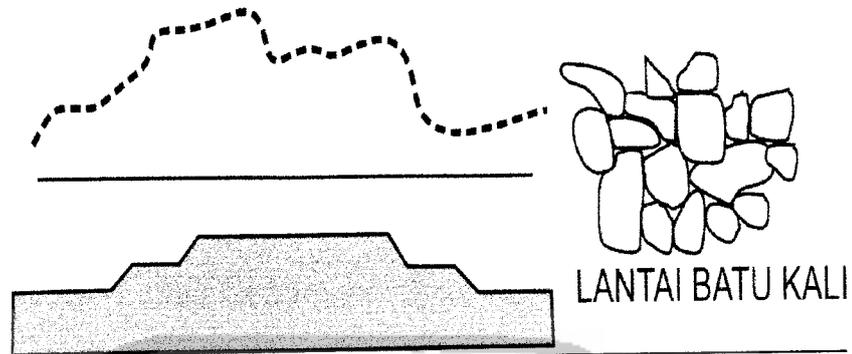
Secara simbolik, unsur landscape di transformasikan ke elemen bangunan ruang tunggu. Dalam hal ini, konfigurasi bentuk pohon ditransformasikan ke bentuk atap, sehingga nuansa alam dapat tercermin pada bangunan. Sebagaimana teruraikan pada bagian berikut.

- Transformasi bentuk atap yang menyerupai pohon dengan atap yang berwarna hijau tua seperti warna daun. Dengan maksud untuk membuat pengunjung merasa diteduhi oleh pohon yang besar, yang akhirnya akan membuat nyaman.



- Permainan ketinggian lantai seperti halnya pada sirkulasi obyek wisata Baturaden, yang jalannya naik turun. Lantai menggunakan batu kali yang dipipihkan, untuk menghilangkan kejenuhan pengunjung dan sebagai proses

kedekatan dengan alam. Yang akhirnya menjadikan suasana yang rekreatif.



Memasukkan elemen taman dan kolam sebagai sarana penunjang pada ruang tunggu, untuk penciptaan suasana yang rekreatif.

### 3.6.2.2. Lay Out Ruang Tunggu Yang Rekreatif

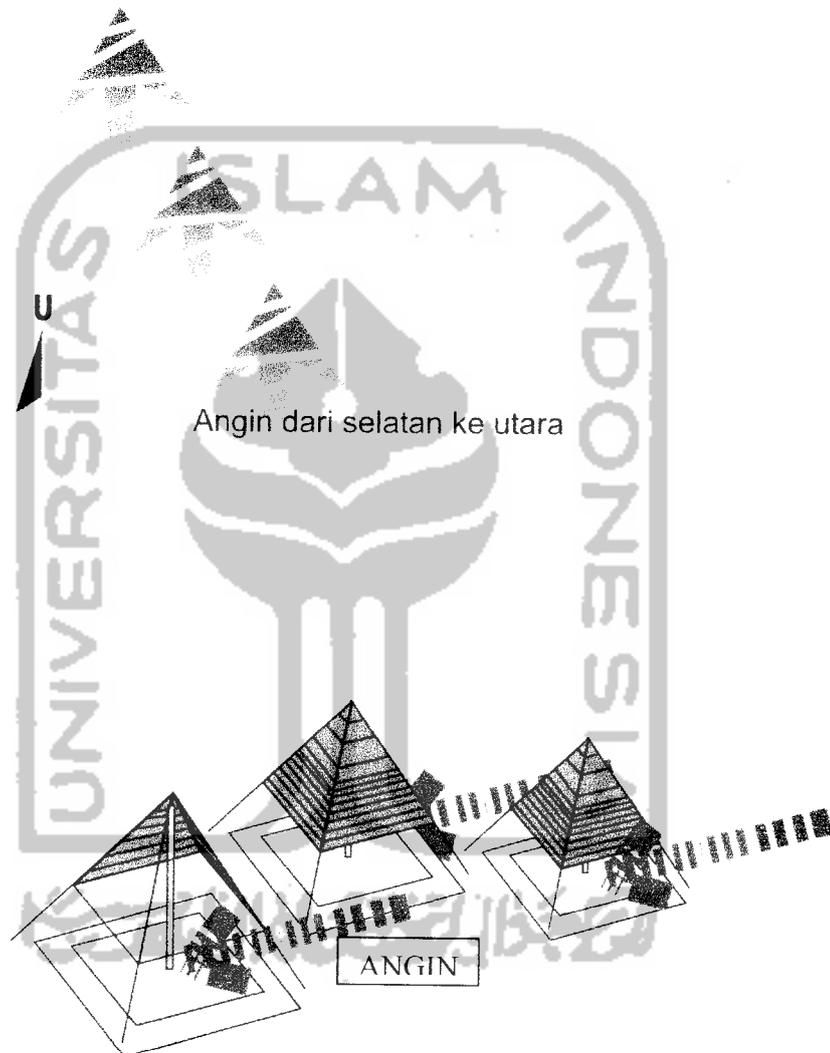
Lay out ruang tunggu menyesuaikan dengan iklim yang ada, yaitu arah angin yang cenderung dari selatan ke utara dan pergerakan sinar matahari.

Dari dasar kebutuhan sebuah ruang tunggu yang membutuhkan space yang luas, untuk menghindari berdesakan antar penumpang ( penumpang ) maupun barang, maka ruang tunggu di bagi menjadi tiga bagian, yaitu ruang tunggu untuk penumpang bus AKAP / AKDP, ruang tunggu Mikrobus, dan ruang tunggu Angkutan Kota. Yang akhirnya akan berpengaruh pada layout ruang.

Suasana rekreatif akan tercipta dengan pemanfaatan iklim sekitar kedalam terminal. Antara lain :

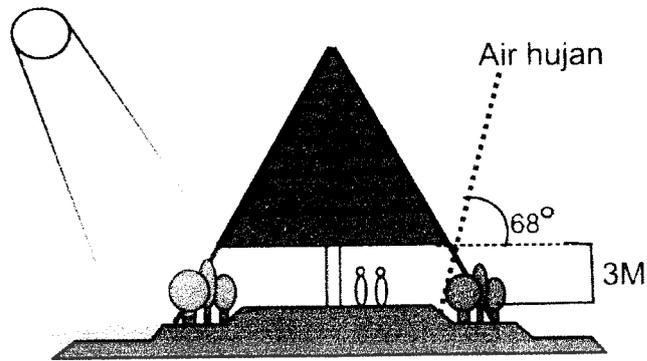
- Pemasukan udara segar yang maksimal, untuk proses pergantian udara kotor dengan cepat, yang berpengaruh pada lay out ruang dan bukaan yan lebar, yang kemudian akan tercipta suasana yang rekreatif. Ruang akan terpisah menjadi tiga, karena masing – masing mempunyai

kebutuhan akan tempat untuk menghindari kemacetan didalam terminal, namun ruang satu ke ruang lain dapat berhubungan dengan adanya koridor penghubung.

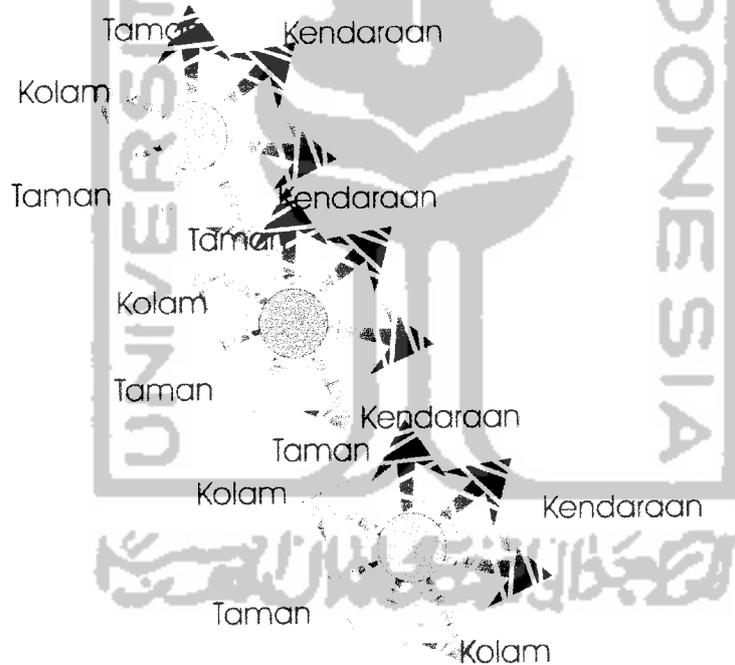


- Pergerakan matahari dari timur ke barat akan mempengaruhi bukaan pada ruang tunggu dan penempatan taman, untuk menunjang kelangsungan hidupnya. Panjang

overstek atap diharapkan dapat menghambat masuknya air hujan, kurang lebih 1,5 meter.



- Tempat duduk disusun secara melingkar sehingga, orientasi pengunjung dapat menuju ke kendaraan, taman, dan kolam.



**Ruang Tunggu Yang Rekreatif :**

- Pemasukan suasana outdoor (baturaden) ke indoor (terminal), untuk menciptakan suasana yang rekreatif.
- Mentransformasikan potensi baturaden sebagai bagian dari desain struktur. Sehingga orang dapat merasakan kedekatannya dengan alam.
- Terminal bukan hanya sebagai wadah untuk transportasi. Namun juga secara tidak langsung sebagai tempat rekreasi. Sehingga dapat menjadi suasana yang rekreatif pada ruang tunggu.



## **BAB IV KONSEP DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN**

### **4.1. KONSEP DASAR PERENCANAAN**

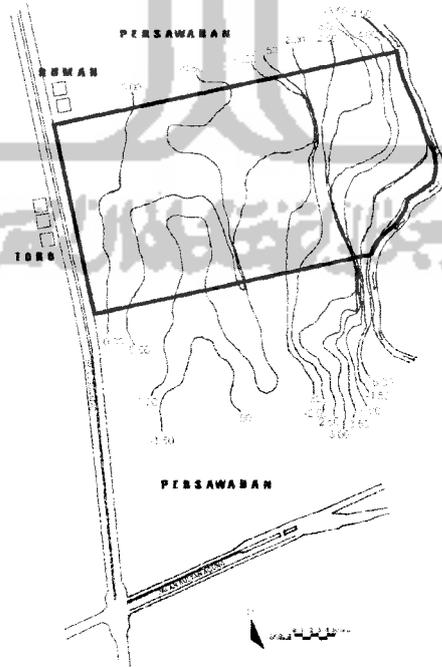
#### **4.1.1. Konsep Dasar Lokasi**

Untuk lokasi sudah ditentukan pemerintah daerah kota Purwokerto. Yaitu di jl. Suwatyo, dengan luas 11 Ha.

#### **4.1.2. Konsep Dasar Site**

Site yang ada adalah, sebelah utara daerah persawahan, sebelah timur persawahan, sebelah selatan persawahan, dan sebelah barat pertokoan.

Kondisi site yang berkontur sangat berpotensi untuk memanfaatkan gubahan massa bangunan. Namun mengingat sebuah terminal memerlukan pola sirkulasi yang mudah dicapai, keberadaan kontur hanya dapat dimanfaatkan sekurang – kurangnya 30%.



*gambar 4.1* Kontur Site.

## **4.2. KONSEP DASAR PERANCANGAN**

### **4.2.1. Konsep Ruang Pada Site**

konsep berdasarkan karakteristik kegiatan dan tingkat interaksi antara masyarakat dan kegiatan didalam bangunan, yaitu :

a. Publik

Ruang terbuka untuk umum, artinya siapapun boleh memasuki ruang publik tersebut baik penumpang, pengantar, pengelola, Cleaning service, dll.

b. Semi Publik

Ruang kegiatan untuk umum tetapi yang berkepentingan, artinya ruang yang membutuhkan ketenangan dan konsentrasi, serta memberi kenyamanan, seperti ruang tunggu, loket, musholla, dll.

c. Privat

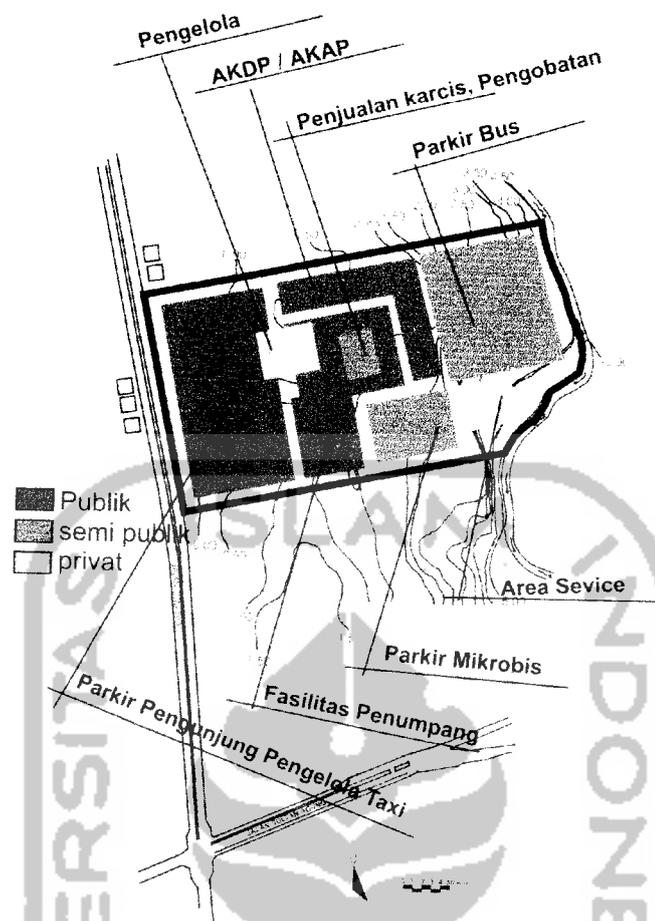
Ruang kegiatan yang membutuhkan konsentrasi dan ketenangan tinggi, seperti ruang pengelola.

d. Service

Ruang pelayanan yang berfungsi untuk melayani semua kegiatan yang ada di terminal bus.

e. Ruang Hijau

Ruang yang terdapat baik di dalam maupun di luar bangunan dengan maksud untuk menciptakan suasana rekreatif di terminal bus.



**gambar 4.2.** Konsep Ruang Pada Site

### **4.3. KONSEP PENGELOMPOKAN RUANG**

#### **4.3.1. Pengelompokan Ruang**

Pengelompokan ruang dibagi menjadi 2 fasilitas, yaitu :

##### **1. Fasilitas Utama**

##### **a. Kelompok Ruang Pengelola**

##### **➤ Ruang Kantor**

- Ruang Kepala Terminal
- Ruang Wakil Kepala Terminal
- Ruang Sub Bagian Umum dan Administrasi
- Ruang Seksi Pendapatan
- Ruang Seksi Pengaturan dan Pengawasan

- Ruang Area Pelayanan Penumpang
  - Ruang penjualan karcis
  - Ruang control entrance
  - Ruang keamanan
  - Gudang
  - Lavatory
- b. Kelompok Ruang Penumpang Antar Kota
  - Entrance / hall / lobby
  - Koridor penghubung
  - Ruang penurunan penumpang
  - Ruang pemberangkatan
  - Ruang tunggu
  - Lavatory
- c. Kelompok Ruang – ruang Penumpang Angkutan Perkotaan / Bus Kecil
  - Ruang penurunan
  - Hall / lobby
  - Koridor penghubung
  - Ruang tunggu
  - Ruang pemberangkatan
  - Lavatory
- d. Kelompok Ruang – ruang Kendaraan Bus Antar Kota (AKDP / AKAP )
  - Emplasemen penurunan
  - Emplasemen keberangkatan
  - Area parkir bus
- e. Kelompok Ruang – ruang Kendaraan Angkutan Perkotaan / Khusus Bus Kecil.
  - Emplasemen penurunan
  - Emplasemen keberangkatan
  - Area parkir, istirahat / menunggu

**2. Fasilitas Penunjang**

**a. Pelayanan Penumpang**

- Kantin
- Kios / toko
- Mini market
- Agency
- Biro perjalanan
- Wartel
- Musholla
- Pos dan giro dan ATM

**b. Pelayanan Kendaraan dan Kelengkapan Bangunan**

- Tempat cuci dan bengkel kendaraan
- Ruang awak angkutan
- Parkir pengunjung
- Genzet
- Water tower
- Taman ( lansekap )

**4.3.2. Konsep Dasar Kebutuhan Ruang Dan Besaran Ruang – Ruang.**

**1. Fasilitas utama**

**a. Kelompok Ruang Pengelola**

No	Nama Ruang	Luas Rg (m <sup>2</sup> )	Jumlah (m <sup>2</sup> )
1.	Ruang Kantor DLLAJR		
	- Rg Kep. Terminal dan r. tamu (lantai 2)	40	
	- Ruang tata usaha (lantai 2)	20	
	- Ruang seksi teknik (lantai 2)	40	
	- Ruang seksi operasional (lantai 2)	60	
	- Ruang urusan umum (lantai 2)	20	
	- Ruang Jaga	12	

	- Ruang rapat (lantai 2)	100	
	- Lavatory (lantai 2)	20	
	- Gudang (lantai 2)	12	324
2.	Ruang Kantor Dipenda		
	- Ruang Kepala dan r. tamu (lantai 2)	16	
	- Ruang bina program (lantai 2)	20	
	- Ruang seksi pendapatan (lantai 2)	20	160
3.	Ruang Pelayanan		
	- Ruang informasi ( 2 orang )	64	
	- Ruang peron ( 4 tempat )	64	
	- Ruang keamanan ( 4 orang )	64	
	- Ruang pengobatan/PPPK ( 1 ruang )	37	<b>229</b>
	Lantai 1 = <b>229</b>	TOTAL	<b>713</b>

**b. Kelompok Ruang Penumpang**

No	Nama Ruang	Luas Rg (m <sup>2</sup> )	Jumlah (m <sup>2</sup> )
1.	Rg. Penumpang Angkot & mikrobus		
	- Ruang penurunan penumpang	660	
	- Entrance / hall / lobby/lavatory	1388	
	- Koridor Penghubung	600	
	- Rg tunggu / pemberangkatan	225	2873
2.	Rg. Penumpang AKAP / AKDP		
	Ruang penurunan penumpang	990	
	- Rg tunggu / pemberangkatan	400	1390
		TOTAL	<b>4263</b>

**c. Kelompok Ruang Kendaraan**

No	Nama Ruang	Luas Rg (m <sup>2</sup> )	Jumlah (m <sup>2</sup> )
1.	Kendaraan Bus AKAP / AKDP		
	- Emplasemen penurunan	555	
	- Emplasemen keberangkatan	2062	
	- Area parkir bus	5830	8447
2.	Kendaraan Mikro bus / Angkutan Kota		
	- Emplasemen penurunan	232	
	- Emplasemen keberangkatan	718	
	- Area parkir bus	2196	3146
	<b>TOTAL</b>		<b>11593</b>

**2. Fasilitas Penunjang**

No	Nama Ruang	Luas Rg (m <sup>2</sup> )	Jumlah (m <sup>2</sup> )
1.	Pelayanan Penumpang		
	- kantin 3 tempat	220	
	- 60 Kios( 3x3 ) 30 kios (3x4)	978	
	- Mini market / shop	120	
	- Agency	153	
	- Wartel & ATM	90	
	- Mosholla	50	
	- Pos & giro dan ATM	30	2283
2.	Pelayanan Kendaraan dan kelengkapan Bangunan		
	- Tempat cuci dan bengkel kendaraan	750	
	- Ruang awak angkutan	327	
	- Parkir pengunjung	1032	
	- Ruang genzet	24	
	- Water tower	9	
	- Penitipan motor	225	2367
	<b>TOTAL</b>		<b>4331</b>

**Perhitungan : lampiran**

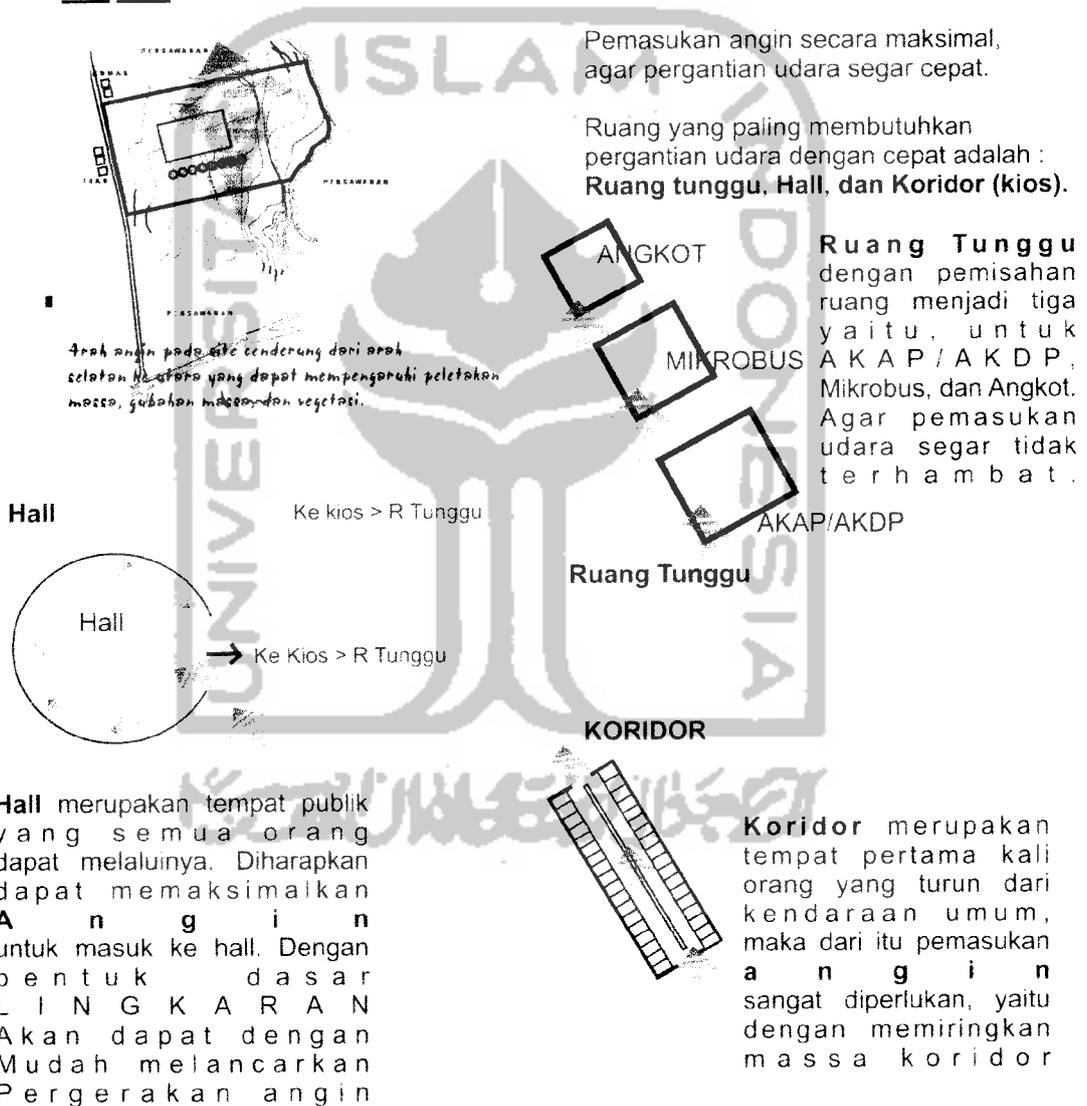
$$\begin{aligned} \text{JUMLAH} &= 20.416 \text{ m}^2 \\ &= 10,2 \text{ Ha} \end{aligned}$$

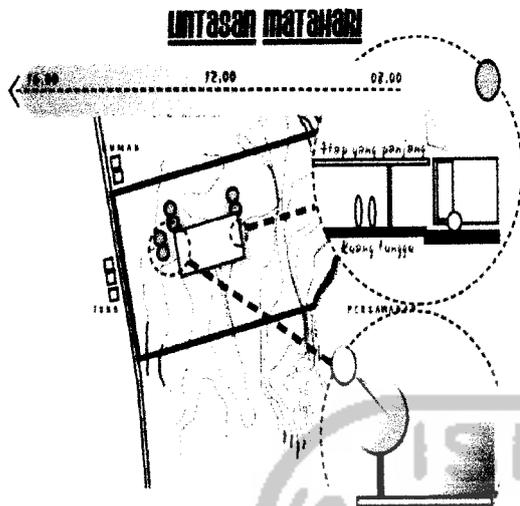
**4.3.3. Konsep Tata Massa**

Pola gubahan massa menyesuaikan kondisi iklim yang ada, yaitu arah angin dari selatan ke utara, dan pergerakan matahari dari timur ke barat.

GUBAHAN MASSA BERAWAL DARI KEADAAN IKLIM PADA SITE YAITU ARAH ANGIN DAN PERGERAKAN MATAHARI

**arah angin**



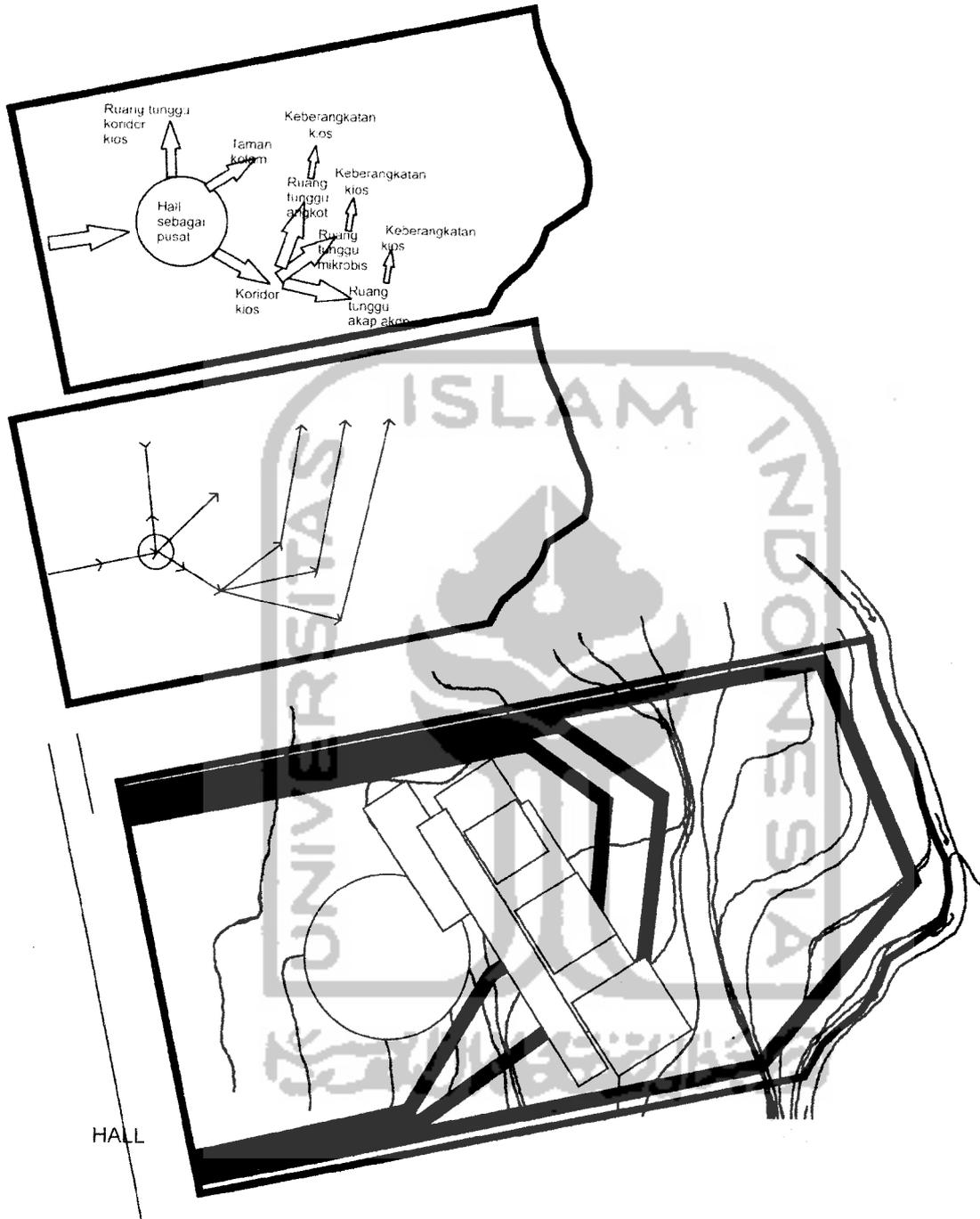


Adanya **Open Space** yang mendukung pemasukan cahaya alami dari matahari Untuk mengurangi cahaya langsung dapat di halau dengan Keberadaan vegetasi.

Arah pergerakan matahari menimbulkan bayangan pada bangunan dan memperlihatkan efek - efek cahaya terhadap bangunan terutama pada ruang tunggu. Penempatan vegetetasi untuk meminimalisasi terhadap sinar matahari langsung.

Selain angin, dengan maksud untuk memasukan cahaya alami, Ruang tunggu dipisah menjadi tiga bagian.

- Memaksimalkan udara sebagai pergantian udara dengan cepat.
- Open space sebagai penahan cahaya yang masuk secara langsung, tanpa menghilangkan pemasukan sinar matahari ke dalam bangunan



*gambar 4.4* Konsep Gubahan Massa

#### 4.3.4. Konsep Dasar Sirkulasi

##### 4.3.4.1 Konsep Pemilihan Entrance

ENTRANCE PADA BANGUNAN DITENTUKAN BERDASAR PERTIMBANGAN KUALITAS JALAN DAN KEDEKATAN DENGAN SITE  
DARI ANALISIS SITE DISAMPING PERGERAKAN ARUS SIRKULASI TERJADI DI JALAN SUWATYO, DENGAN PERGERAKAN YAITU :  
DARI UTARA >> BUS DARI JAKARTA, TEGAL  
DARI SELATAN >> BUS DARI SEMARANG, JOGJA

###### MAIN ENTRANCE

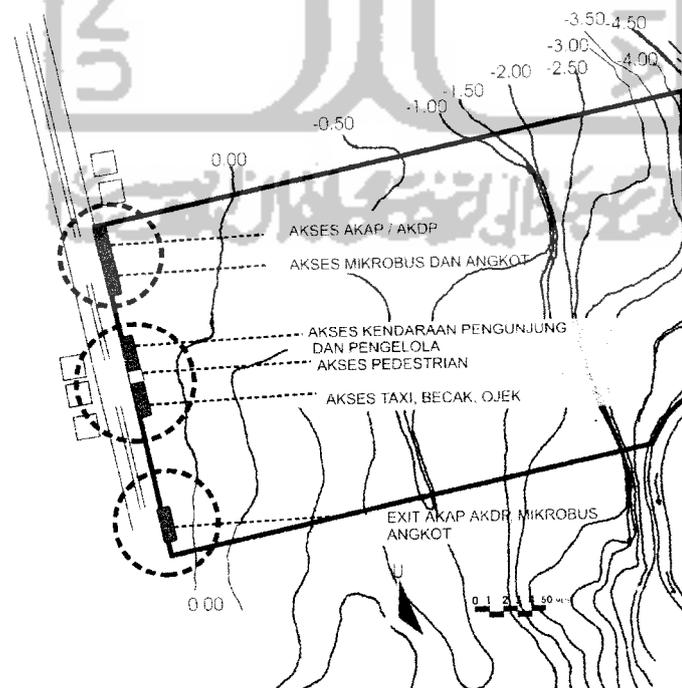
MAIN ENTRANCE DILETAKAN PADA SISI BARAT SITE YANG BERHADAPAN LANGSUNG DENGAN SITE. PELETAKAN POSISI MAIN ENTRANCE KENDARAAN AKAP / AKDP, MIKROBUS, DAN ANGKOT BERADA DISEBELAH UTARA

###### SIDE ENTRANCE

SIDE ENTRANCE BERADA DI SISI TENGAH SEBAGAI SEBAGAI AKSES PEJALAN KAKI, KENDARAAN PENGUNJUNG DAN PENGELOLA, TAXI, BECAK.

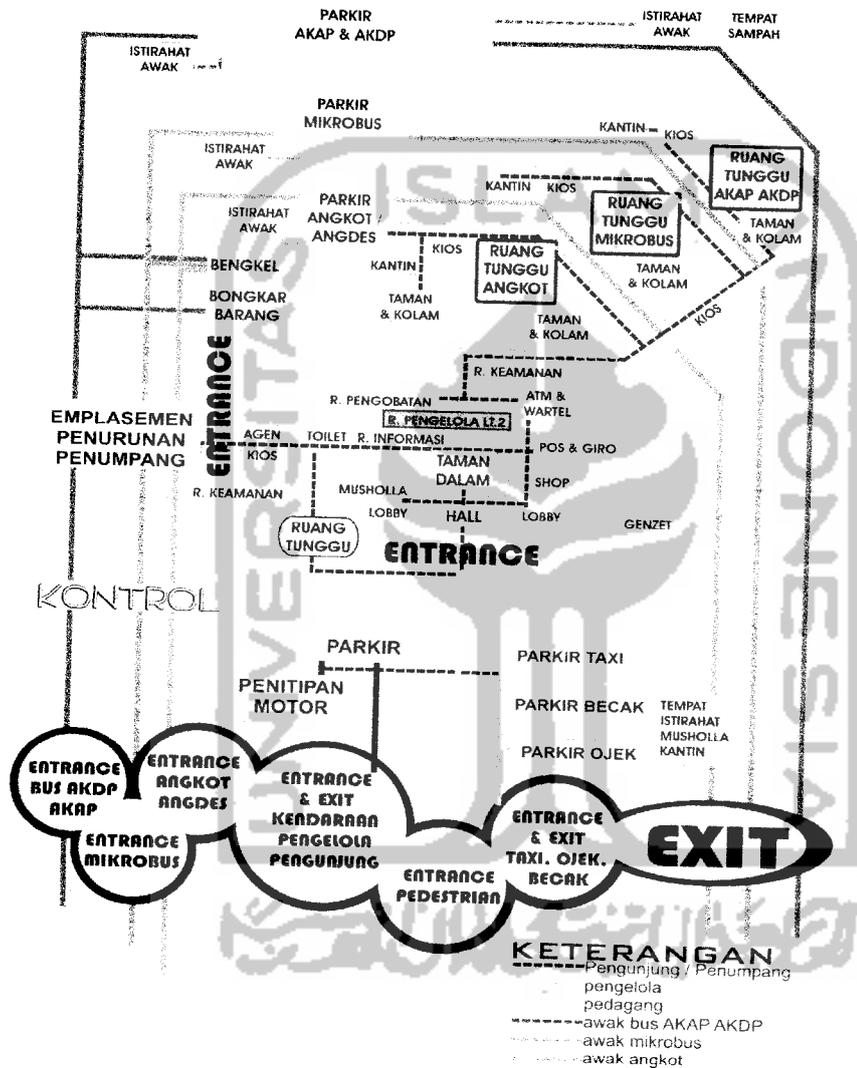
###### EXIT

EXIT BERADA DI SISI SELATAN, UNTUK MENGHINDARI KEMACETAN.



**4.3.4.1 Sirkulasi Secara Makro**

Sirkulasi secara makro merupakan sirkulasi yang mencakup 3 elemen, yaitu kendaraan manusia dan barang. Adapun sirkulasi makro sbb :

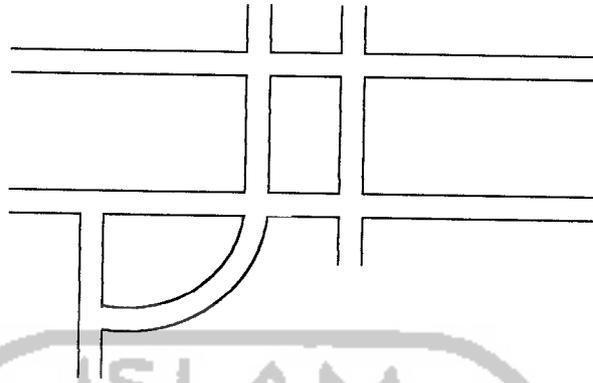


**4.3.4.2. Sirkulasi Secara Mikro**

**A. Sirkulasi Kendaraan**

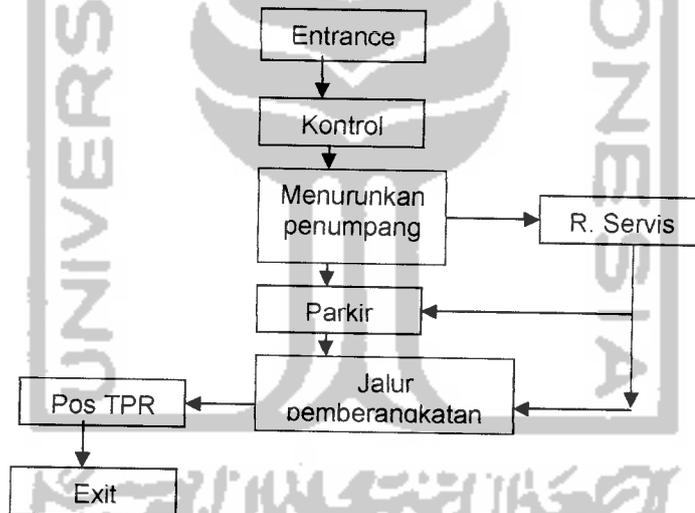
1. Sirkulasi Bus AKAP / AKDP / Mikrobus / Angkot.

Sirkulasi kendaraan menggunakan *system curvelinier*, adalah system sirkulasi yang memadukan pola linier dengan pola curv e.

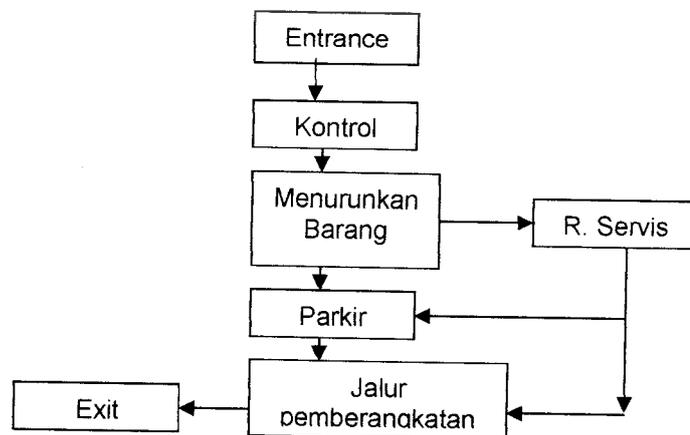


Kelebihan dari system ini adalah :

- Bisa mengikuti tapak dengan topografi yang tidak rata
- Bisa dikombinasi dengan grid dan cul-desac
- Suasana sangat menarik

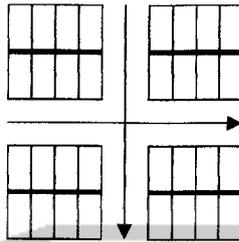


2. Sirkulasi Bus Barang



### 3. Sirkulasi Taxi

Sirkulasi kendaraan menggunakan system grid.

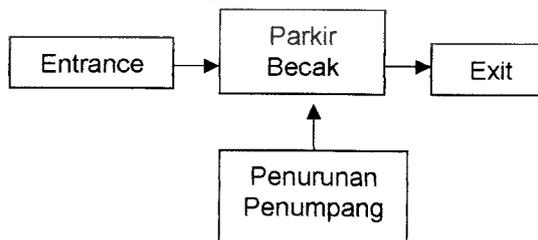


- Bentuk grid dapat digunakan untuk menutup beberapa permukaan dan bermacam – macam bentuk.
- Orientasi ke arah yang kurang luwes.



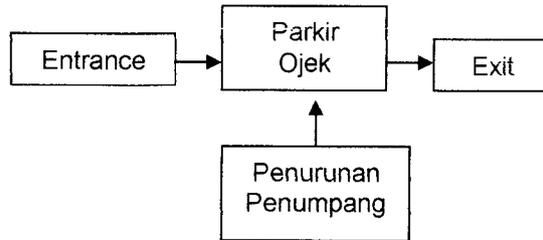
### 4. Sirkulasi Becak.

Sirkulasi becak menggunakan system linier. Untuk memudahkan pencapaian, karena merupakan kendaraan yang fleksibel ( mudah ) untuk diarahkan.



### 5. Sirkulasi Ojek.

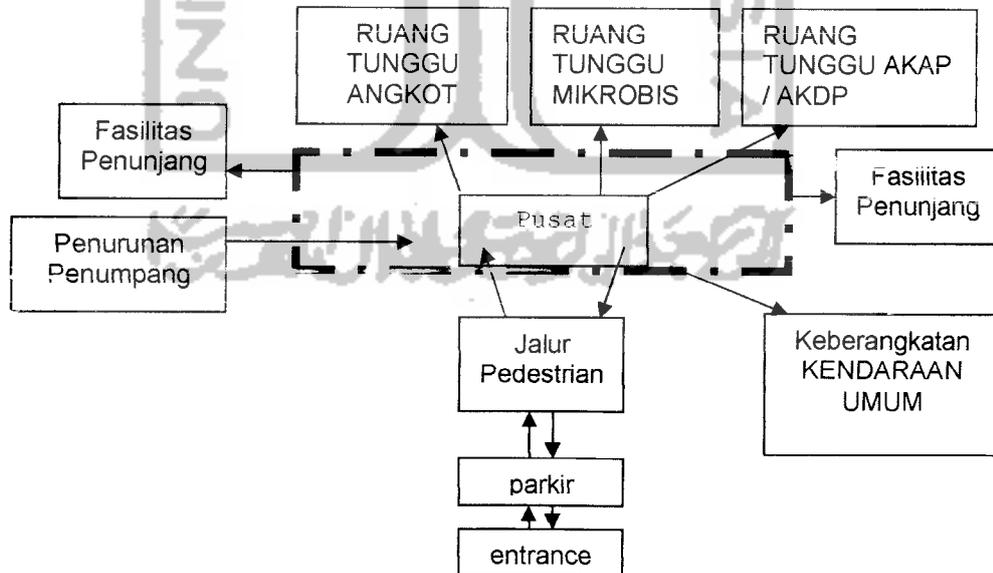
Sama seperti halnya becak, sirkulasi menggunakan system linier.



### B. Sirkulasi Manusia

Sirkulasi manusia di dalam maupun diluar bangunan pada dasarnya uantuk mempermudah pencapaian oleh pengguna bangunan sehingga diperoleh kenyamanan gerak. Sirkulasi merupakan jalur pergerakan yang ikut mendukung terbentuknya gubahan – gubahan ruang.

Salah satu sirkulasi yang sesuai dengan fungsi terminal adalah dengan Konfigurasi Radial yang memiliki jalan berkembang dari pusat atau berhenti pada sebuah pusat. Pusat tersebut adalah ruang untuk memfasilitasi penumpang bus AKAP, AKDP, Mikrobus, dan Angkot.

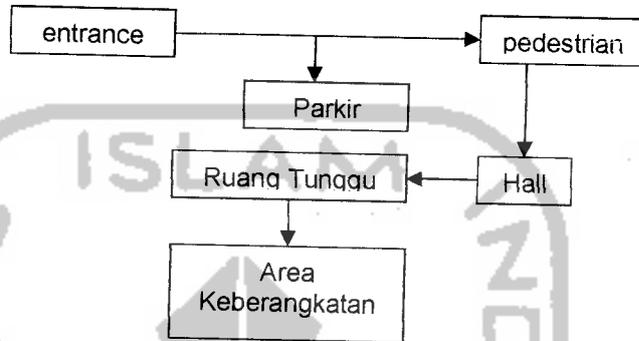


Skema 4.1. Sirkulasi Manusia

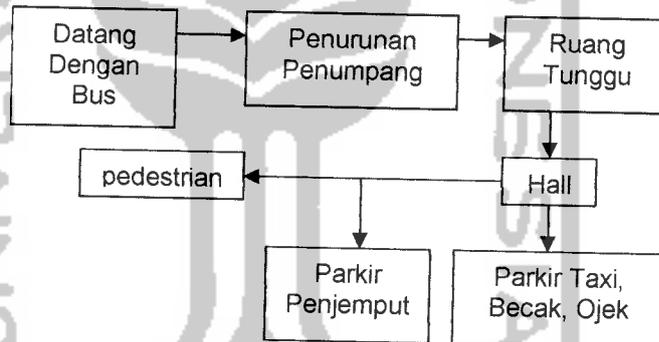
Dalam sebuah skema diatas, pusat merupakan ruang – ruang untuk fasilitas penumpang, seperti ruang pengelola, hall, lobby. Yang membutuhkan jalur sirkulasi untuk menuju ruang selanjutnya.

1. Sirkulasi Penumpang.

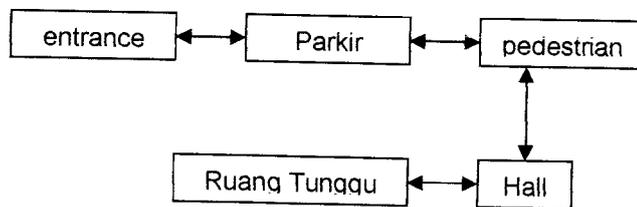
▪ Berangkat



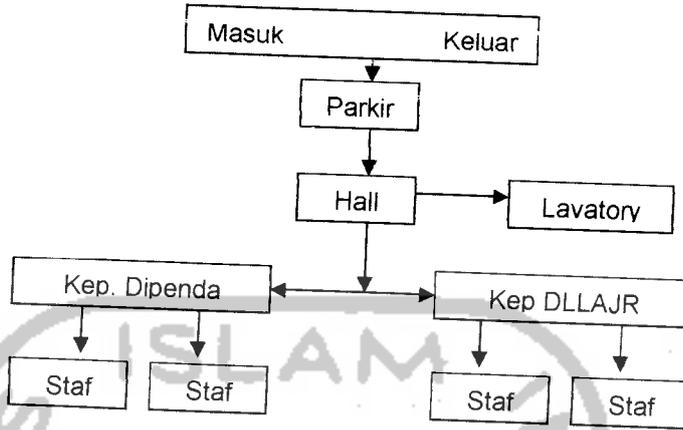
▪ Datang



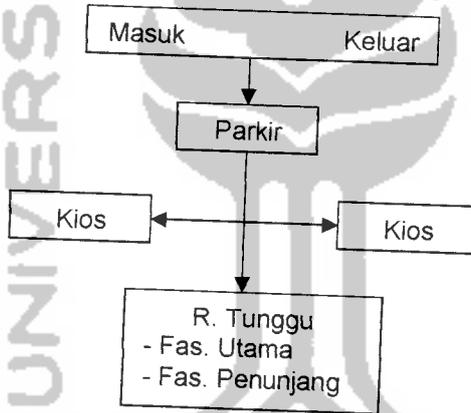
2. Sirkulasi Pengantar dan Penjemput.



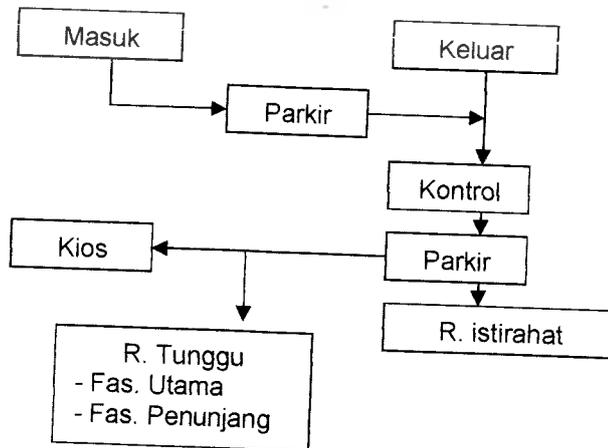
**3. Pola Pergerakan Pengelola**



**4. Pola Pergerakan Pedagang**

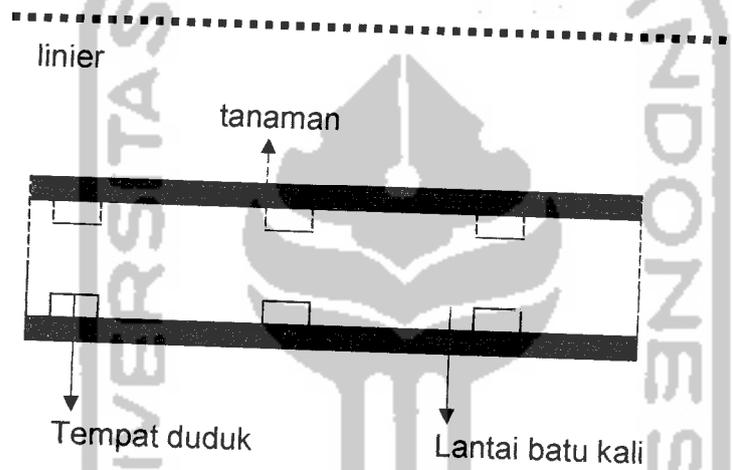


**5. Pola Pergerakan Awak Bus**



**Konsep Pedestrian :**

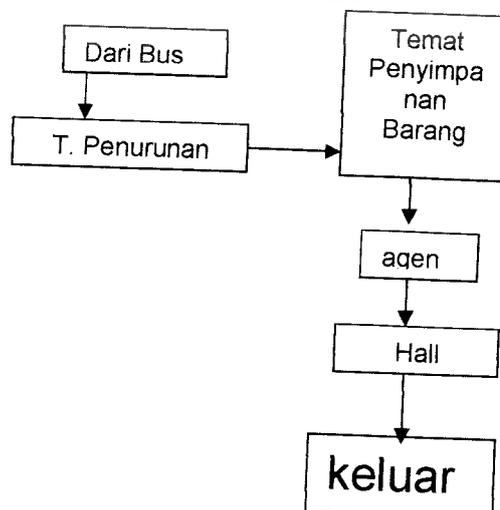
Pedestrian sebagai akses manusia membutuhkan suasana yang tidak membuat jenuh dan capek. Dengan mengambil dari pola jalan pintu gerbang menuju obyek wisata Baturaden yang jalannya lurus. Dengan ditumbuhi vegetasi disisi jalan pedestrian. Seperti perdu, pohon palem sebagai pengarah. Pemilihan pohon palem dikarenakan, lebih indah dan tidak berbahaya dibanding pohon kelapa.



*gambar 4.5 Konsep Pedestrian*

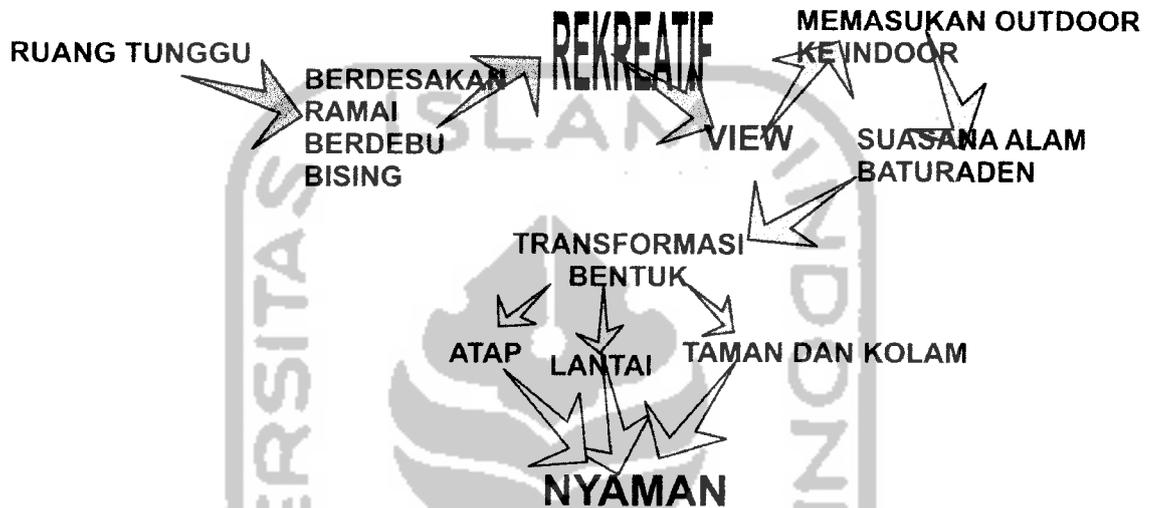
**B. Sirkulasi Barang**

Sirkulasi barang harus langsung menuju tempat penyimpanan barang.



#### 4.3.5. KONSEP RUANG TUNGGU YANG REKREATIF

Ruang tunggu terbagi menjadi 2 yaitu ruang tunggu untuk penjemput dan ruang tunggu untuk pengantar dan penumpang. Ruang tunggu yang rekreatif dapat diciptakan dengan memasukan beberapa faktor. Hal ini dapat dilihat pada skema dibawah ini.



skema 4.2 Ruang Tunggu

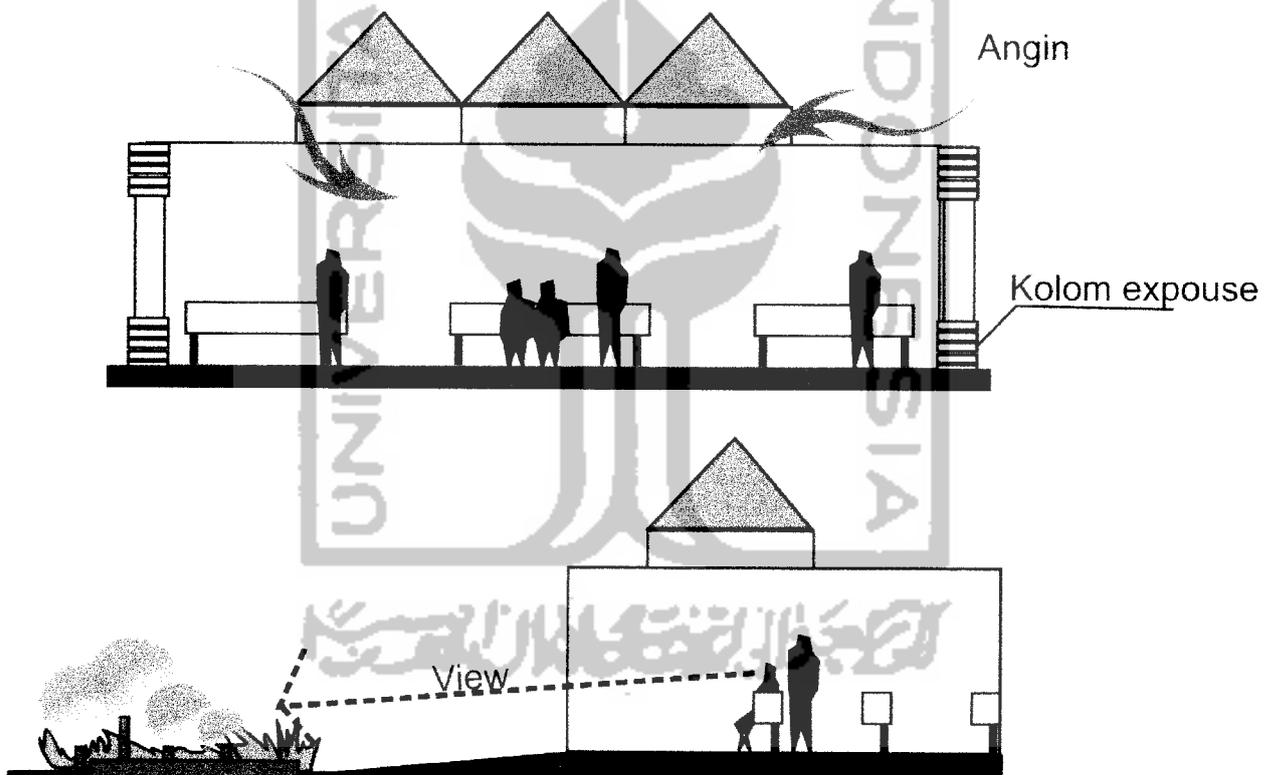
Dengan berbagai kriteria tersebut kemudian dipadukan, yang akhirnya sebagai dasar mendesain ruang tunggu yang rekreatif.



**Ruang tunggu kaitannya dengan arah angin.**

- **Ruang tunggu penjemput**

Ruang tunggu untuk penjemput terletak dekat dengan emplasemen penurunan kendaraan. Berusaha untuk memasukan angin kedalam ruangan, yaitu dengan memberikan bukaan lebar. Kaitannya dengan view, ruang tunggu disertai dengan potensi taman yang ada didekat ruang tunggu. Sehingga akan menjadikan suasana menjadi rekreatif. Penggunaan material alam seperti kolom expouse yang di lapiisi dengan batu alam.



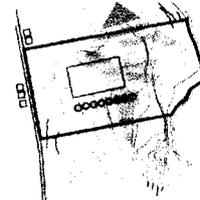
• **Ruang tunggu pengantar dan penumpang**

**ARAH ANGIN >>>** Arah angin dari selatan ke utara. Konsep ruang tunggu yang rekreatif, adalah berusaha memasukkan angin semaksimal mungkin, untuk proses pergantian udara dengan cepat

**Besaran ruang yang berbeda** karena sesuai dengan kapasitas dan frekuensi orang pada ruang tunggu. Besaran ruang untuk ruang tunggu  
 AKAP / AKDP = 25x25=625 m<sup>2</sup>  
 Mikrobus = 20x20=400 m<sup>2</sup>  
 Angkot = 15x15=225 m<sup>2</sup>

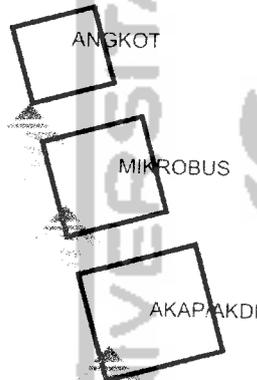
Dibagi menjadi tiga bagian yaitu Ruang tunggu untuk AKDP /AKAP, Mikrobus, dan Angkot. Dengan Peletakan yang sejajar Dengan posisi dimiringkan, untuk memasukan angin pada ruang tunggu Yang akhirnya akan membuat suasana menjadi r e k r e a t i f

ARAH ANGIN



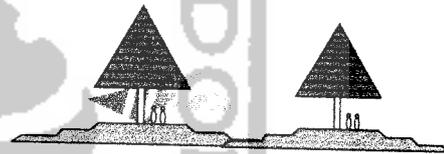
Arah angin pada site cenderung dari arah selatan ke utara yang dapat mempengaruhi peletakan massa, perubahan massa, dan vegetasi.

AnGIN dari selatan ke utara

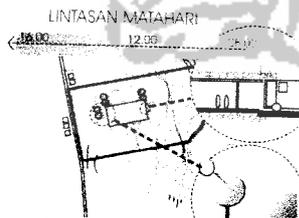


**Ruang Tunggu** dengan pemisahan ruang menjadi tiga yaitu, untuk AKAP /AKDP, Mikrobus, dan Angkot. Agar pemasukan udara segar tidak terhambat.

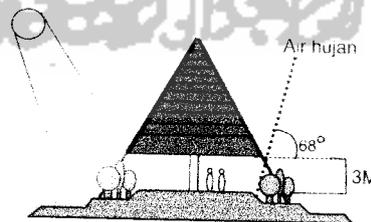
**Ruang Tunggu**



**Ruang tunggu kaitannya dengan Infiltrasi Sinar Matahari**

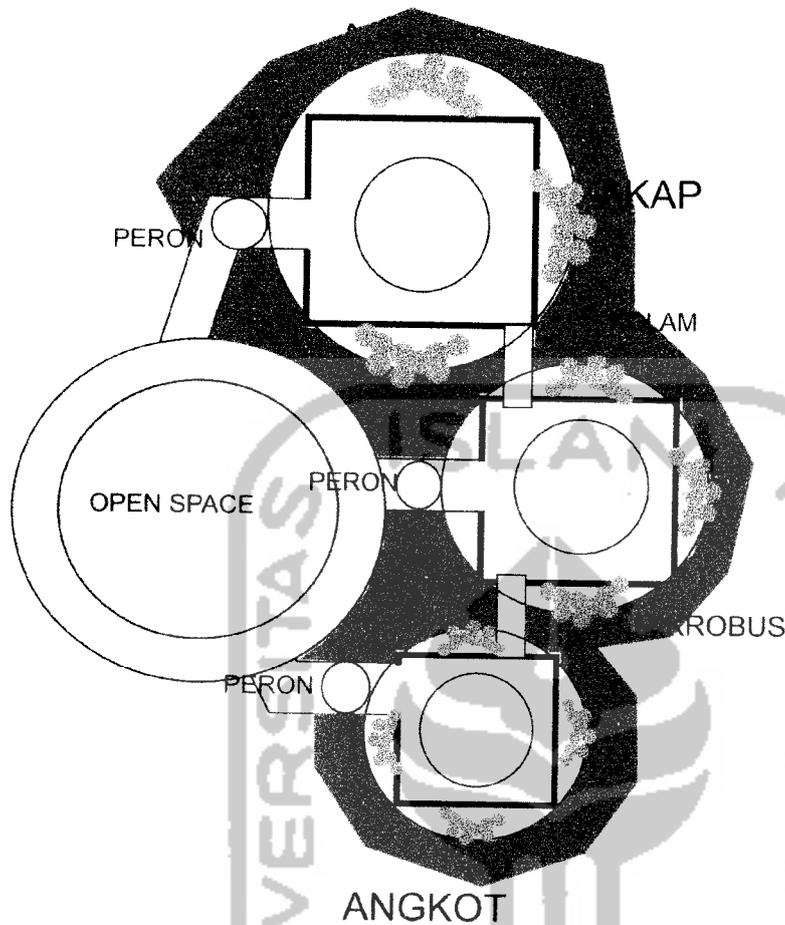


Arah pergerakan matahari yang diarahkan ke arah taman dan kolam, cahaya akan dipantulkan ke dalam ruang tunggu. Tanaman dan vegetasi untuk meminimalkan kebocoran sinar matahari ke ruang tunggu.



Pergerakan matahari yang mempengaruhi panjang overstek atap (1,5m) dan pemanfaatan taman dalam sebagai penunjang suasana rekreatif

**PERGERAKAN MATAHARI >>>** Berusaha memasukan sinar matahari Namun mencegah masuknya sinar matahari secara langsung yaitu dengan pengadaaan taman dan kolam, cahaya akan dipantulkan kolam dan cahaya yang langsung ke ruang tunggu akan diserap Vegetasi dahulu. Tanpa menghambat masuknya sinar matahari, Sinar akan Tetap masuk, pemilihan tanaman yang berdaun jarang

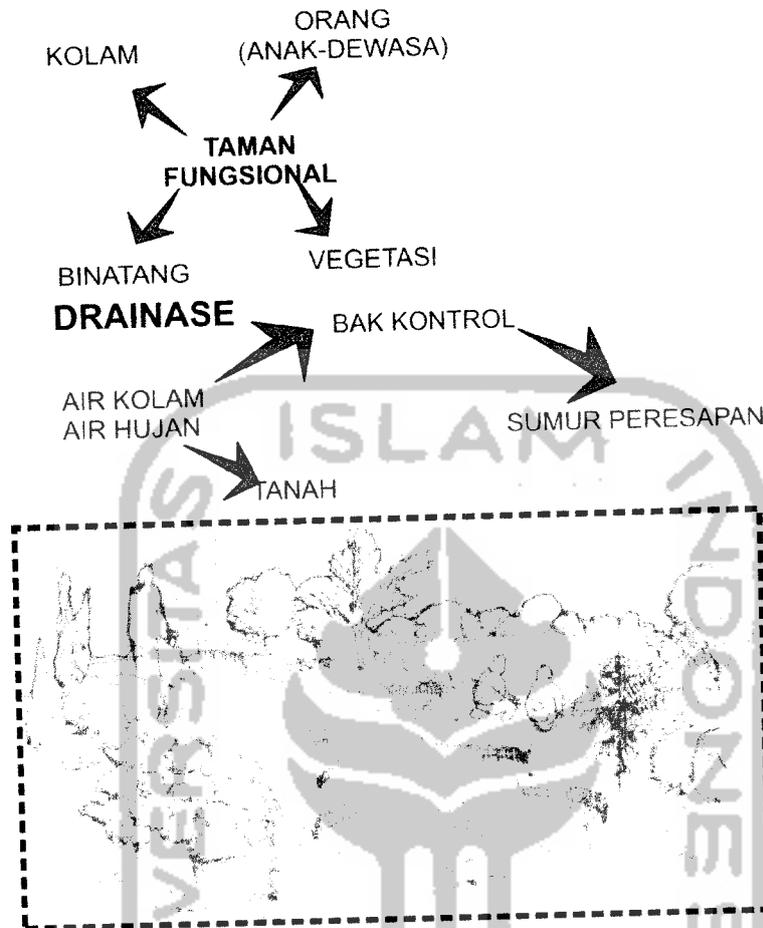


*gambar 4.6. Konsep Ruang Tunggu*

**Konsep Taman Dalam :**

Taman dalam ditata untuk menciptakan hutan mini didalam terminal, sebagai tuntutan terhadap suasana yang rekreatif. Taman tersebut juga fungsional, dalam arti area taman bisa digunakan sebagai area bermain pengunjung khususnya anak.

- Taman membutuhkan air dan sinar matahari untuk kelangsungan hidup vegetasi didalamnya, sehingga pada taman tidak diberi atap.
- Tidak disertai dinding, sehingga semua orang dapat menikmati taman dengan leluasa. Hanya disertai tanaman perdu sebagai sekat.



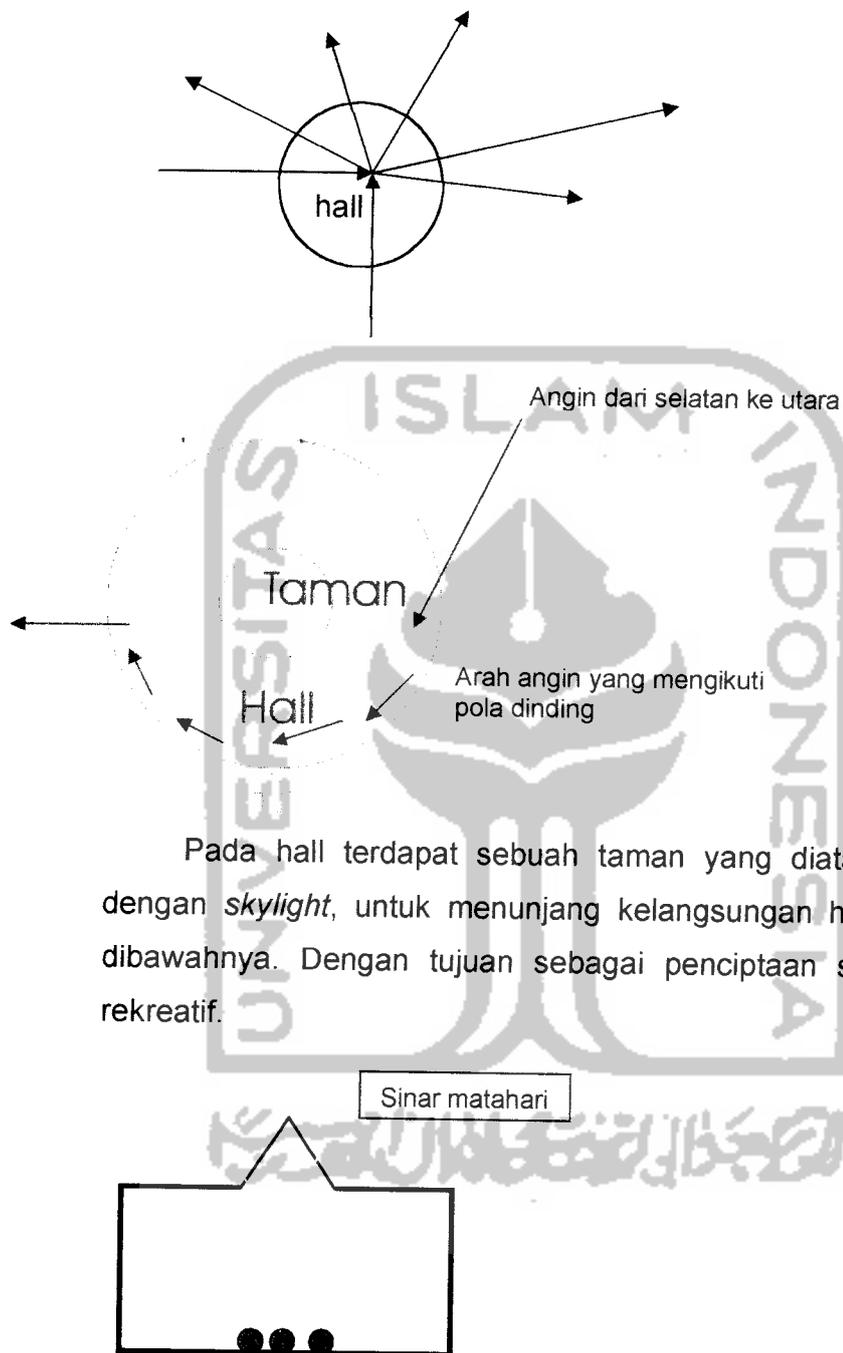
*gambar 4.7. Konsep Taman Dalam*

#### 4.3.6. Konsep Rekreatif Pada Ruang – Ruang di Terminal

Konsep ruang yang memasukan suasana outdoor ( Baturaden ) ke Indoor ( Terminal ).

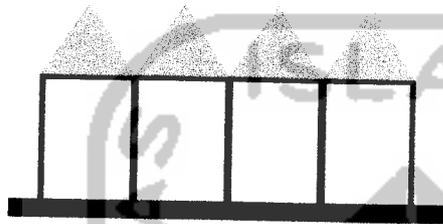
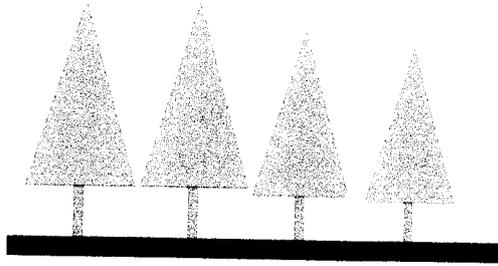
- Ruang Hall

Berusaha memasukan udara segar dan sinar matahari yang cukup. Karena sebuah terminal cocok menggunakan sistem radial dan memusat, maka hall sebagai pusat orang berlalu-lalang untuk menuju fasilitas di dalam terminal. Bentuk massa bangunan yang berbentuk dasar lingkaran akan memudahkan jalannya aliran angin, karena dipantulkan oleh dinding yang berbentuk lengkung.



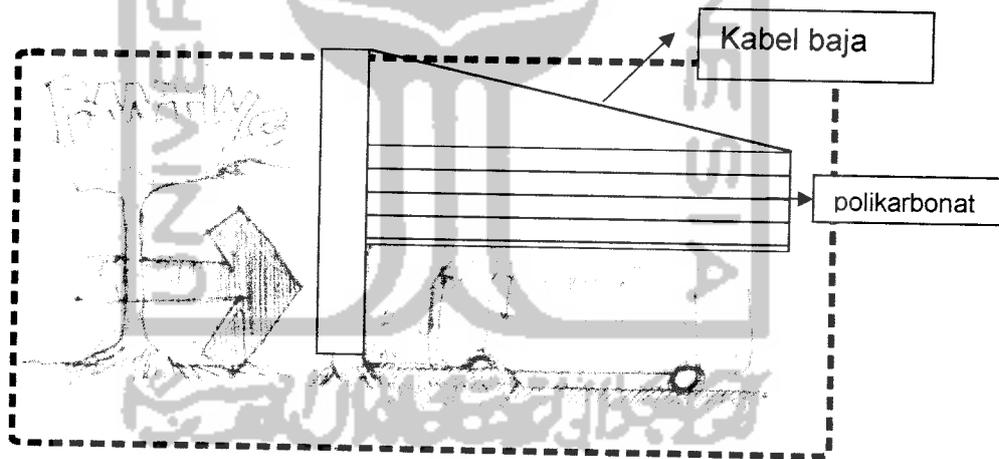
Pada hall terdapat sebuah taman yang di atasnya disertai dengan *skylight*, untuk menunjang kelangsungan hidup tanaman dibawahnya. Dengan tujuan sebagai penciptaan suasana yang rekreatif.

- Ruang Penurunan Penumpang

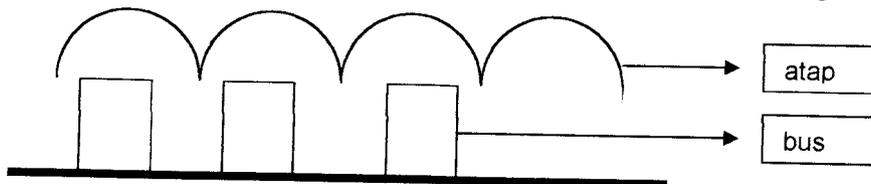


Ruang penurunan kendaraan umum mentransformasikan dari bentuk pohon.

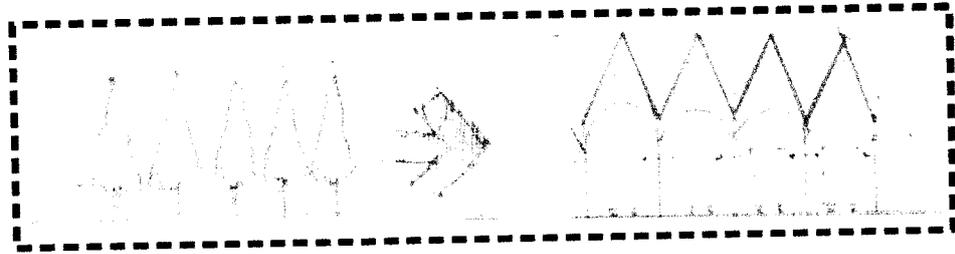
- Ruang Keberangkatan Kendaraan



Berawal dari bentuk pohon yang beranting lebar, kemudian ditransformasikan pada ruang keberangkatan bus. Dan atap yang mengambil dari pohon kelapa, sehingga berbentuk lengkung.

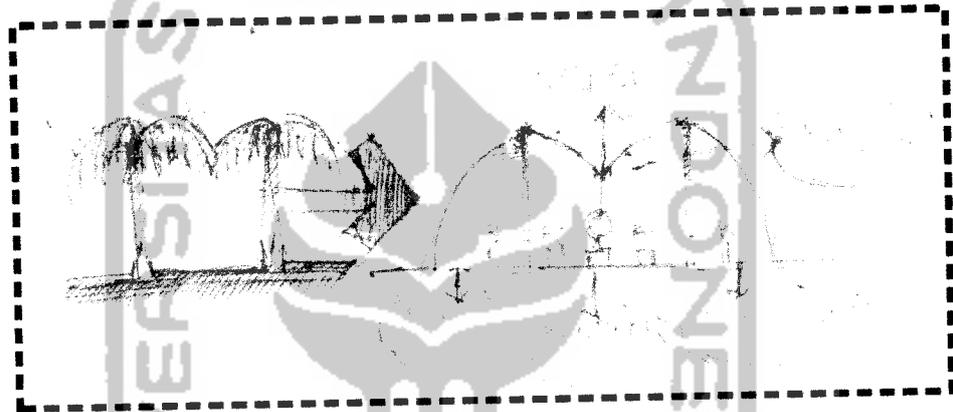


- Ruang Kontrol



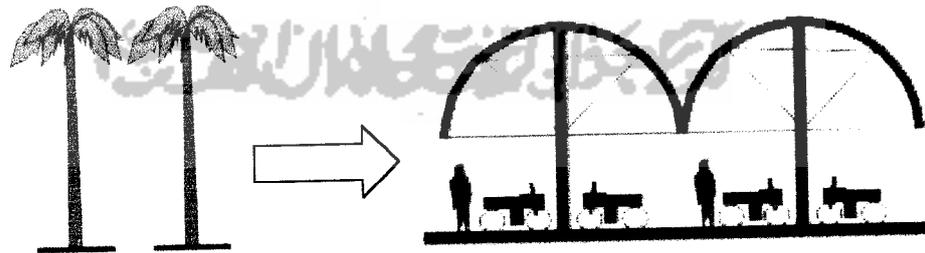
Mengambil dari deretan pohon pinus yang berujung runcing.

- Koridor / kios / agen



Koridor mentransformasikan dari bentuk pohon, dengan sky light ditengahnya untuk menyinari taman dalam dibawahnya. Tanaman dipilih yang tidak dapat tumbuh besar ( tanaman perdu ).

- Parkir



Parkir dari transformasi pohon kelapa. Untuk parkir yang beratap hanya diterapkan pada parkir motor dan becak saja, karena mobil dan atau sejenisnya hanya perlu menggunakan pohon sebagai peneduh.

#### 4.3.7. Konsep Tampak

Tampak bangunan dari jalan ( tampak depan ) dari transformasi bentuk air terjun di baturaden. Transformasi bentuk dengan bentuk kotak dan ada kaca ditengahnya yang memanjang untuk menggambarkan air terjun dan sebagai pemasukan cahaya alami. Bahan penutup dinding dengan batu candi, sebagai pendekatan terhadap alam. Sehingga view orang sebelum masuk area terminal sudah merasakan keberadaan nuansa baturaden pada terminal. Yang akhirnya menjadikan suasana yang rekreatif.



#### 4.3.8. Konsep Dasar Struktur

Penggunaan struktur berteknologi tinggi untuk mendukung proses kegiatan yang ada didalam terminal. Akan lebih menguntungkan dan memenuhi segi estetis.

1. Sistem Pondasi

Sub struktur menggunakan pondasi foot plat pada bagian utamanya, dengan bahan beton bertulang yang kedap air. Selebihnya akan didukung dengan pondasi menerus.

2. Super Struktur

Mempunyai kelebihan untuk :

- Menahan beban angin dan gempa
- Mendukung kekuatan bangunan
- Struktur bentang panjang

3. Struktur Atap

Menggunakan struktur rangka baja yang dirancang mengikuti bentuk. Penutup atap menggunakan atap sirap, tegola dan sky light.

Kaitannya dengan transformasi bentuk, struktur diambil dari transformasi sebuah pohon. Untuk bentuk atap limasan menggunakan bahan sirap dengan warna hijau tua, Sedangkan atap berbentuk lengkung menggunakan bahan tegola yang bisa dengan mudah dibentuk, dan warna hijau tua. Untuk atap kendaraan dan *skylight* juga berbentuk lengkung, menggunakan bahan polikarbonat, karena mudah dibentuk dan mudah dalam pemasangan. Warna untuk atap kendaraan hijau tua, untuk *skylight* berwarna putih bening.

4.3.9. Konsep Dasar Lanscape

Konsep landscape pada terminal sebagai penunjang penciptaan suasana yang rekreatif. Penempatan tanaman hijau pada luar dan dalam bangunan ( open space ). Adapun tanaman yang digunakan adalah :

Pohon besar dengan diameter 4 – 6 meter, ketinggian 8 – 10 meter sebagai peneduh dan pembatas. Pohon kecil dengan diameter 1- 2 meter, tinggi 3 – 5 meter, berdaun kerucut, digunakan

pada sepanjang jalan sebagai pengarah. Tanaman perdu dengan tinggi 50 -100 cm pada sisi pedestrian dan open space untuk menciptakan hutan mini. Tanaman penutup tanah berupa rumput.

Untuk menunjang kelengkapan dari konsep rekreatif tersebut, pada terminal disertakan kolam – kolam yang dibentuk dengan disertai air terjun sehingga suasana yang rekreatif tercipta. Dan juga pola permainan sebuah kontur, mengingat perbedaan kontur pada site sangat bervariasi.

#### 4.3.10. Konsep Dasar Utilitas

System utilitas sangat penting dalam sebuah terminal, antara lain untuk aktivitas sbb :

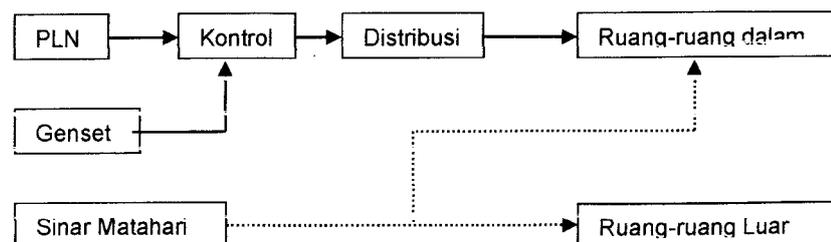
1. Penerangan dan Pencahayaan

Ada 2 faktor pencahayaan yaitu alami dan buatan.

Penggunaan system penerangan adalah untuk meningkatkan keamanan di kawasan bangunan, kenyamanan, dan sebagai petunjuk arah.

2. Penghawaan

Pemanfaatan unsur – unsur alam seperti angin, antara lain dengan bukaan – bukaan lebar untuk pemasukan angin, dengan memperhatikan kebisingan yang terjadi maupun polusi yang ditimbulkan kendaraan bermotor.

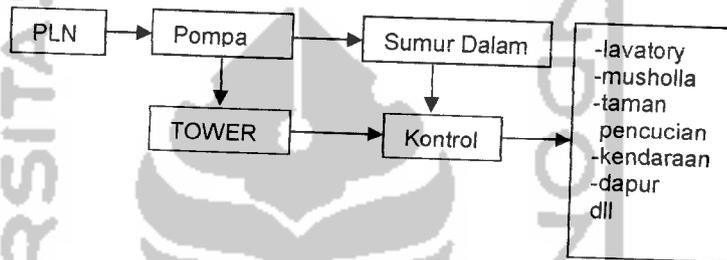


- Penggunaan setiap waktu
- ..... Penggunaan siang hari

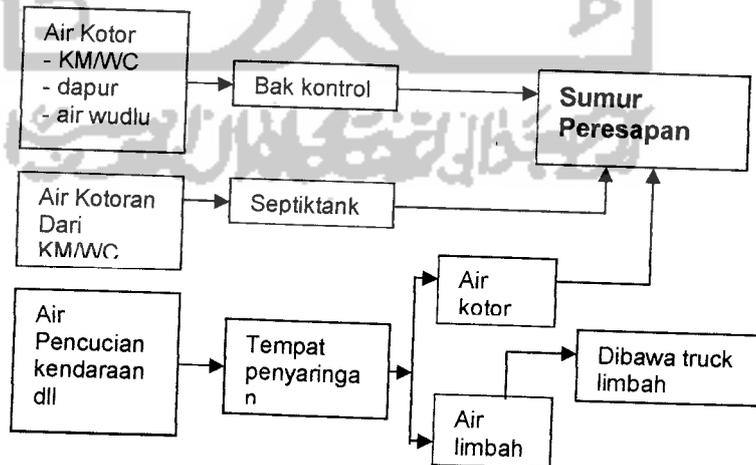
**Skema 4.4** Konsep Pendistribusian Listrik

**3. Air Bersih dan Air Kotor**

System pendistribusian air bersih menggunakan system *down feed*, yaitu air dinaikan kedalam bak penampungan kemudian didistribusikan kebawah.

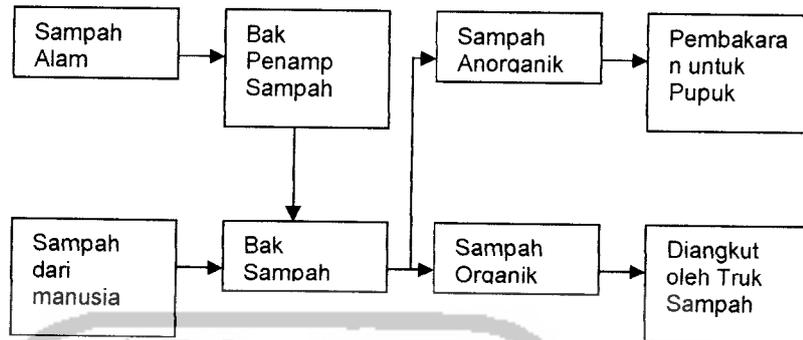


**Skema 4.5** Konsep Sistem Air Bersih



**Skema 4.6** Konsep Sistem Air Kotor

#### 4. Sampah



*Skema 4.7 Konsep Sistem Sampah*

#### 5. System Pengontrolan

Komputer sebagai alat Bantu pengontrolan kendaraan masuk dan berangkat, untuk menginformasikan kepada penumpang tentang bus yang datang dan yang berangkat.

#### 6. Pencegah Kebakaran

Penggunaan tabung hidran dan selang air yang di letakkan pada ruang – ruang strategis. Jarak antar titik peletakan tabung hidran adalah 30 meter.

#### 7. Security Sistem

Satpam bekerjasama dengan TNI dan Kepolisian. Untuk satpam berjaga di ruang kedatangan dan keberangkatan, sedangkan polisi dan TNI ditempatkan pada satu pos yang terpisah. System keamanan menggunakan alarm.

#### **4.3.11. Konsep Parkir Kendaraan**

Sistem Parkir Gergaji Lurus. ( Straight Sawtooth Load )

1. Parkir dan manuver bus mudah.
2. Penumpang dapat langsung ke koridor dan langsung melihat bus yang akan dituju.
3. Pencapaian bus mudah, penumpang dapat langsung ke koridor penghubung, dan kebutuhan ruang relatif kecil.



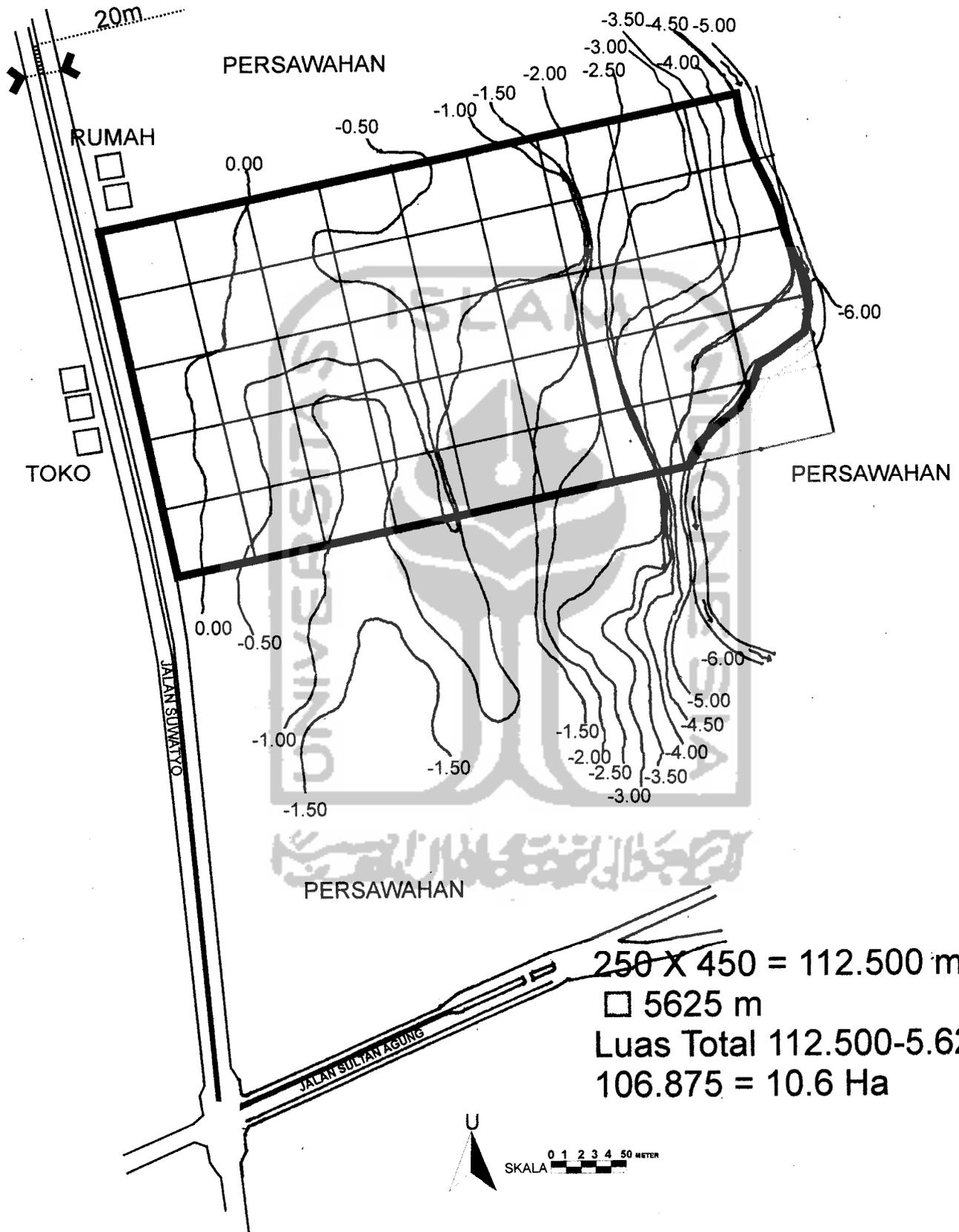
## DAFTAR PUSTAKA

- Kabupaten Banyumas Dalam Angka 2002.
- Kabupaten Banyumas Dalam Angka 2003.
- RUTRK Purwokerto 2003.
- RDTRK Purwokerto 2003.
- Terminal Transportasi Jalan “Kep. Menteri Perhubungan”,No.31, tahun 1995
- Nuds, Program Pengembangan Kota-kota jangka pendek, 1993.
- AG, Pringgoda, “Ensiklopedia Umum”, Kanisius Yogyakarta, dalam terminal. M. Toha. 1997
- Consad Research Corp. 1970, vol. II, hal 281 ( Edward K. Morlok, Erlangga Jakarta 1985, Hal 276 ) Diagram 2.
- Edward K. Morlok, Erlangga Jakarta 1985.
- Joseph D & John C, Time Saver Standart for Building Type, Mc Graw Hill Book, Co. USA, 1980.
- Kepala Unit Terminal, Purwokerto, 2004.
- DLLAJR purwokerto, tahun 2003.
- [www.architectureweek.com](http://www.architectureweek.com)
- Data Arsitek edisi kedua “Ernst Neufert”, hal21, tahun1991.
- UURI No 28 Tentang Bangunan Gedung, Paragraf 4, Pasal 26, tahun 2002.
- “Tata Ruang”. Fritz Wilkening, kanisius 1992.
- “Teknik Mendesain Perabot Yang Benar”, M. Gani Kristianto, Kanisius, 1993.



**BAGIAN II**  
SKEMATIK DESAIN

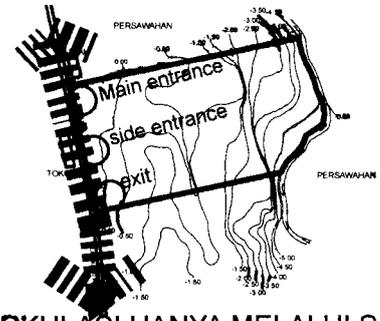
## Kondisi existing site



250 X 450 = 112.500 m<sup>2</sup>  
 □ 5625 m<sup>2</sup>  
 Luas Total 112.500 - 5.625 =  
 106.875 = 10.6 Ha

# skema pemilihan entrance

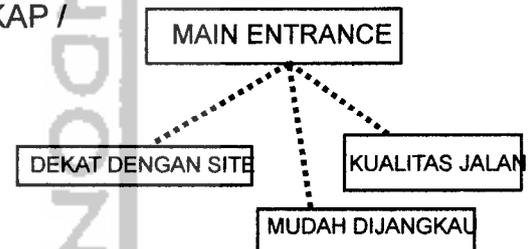
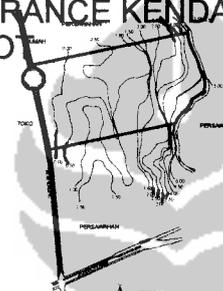
ENTRANCE PADA BANGUNAN DITENTUKAN BERDASAR PERTIMBANGAN KUALITAS JALAN DAN KEDEKATAN DENGAN SITE  
 DARI ANALISIS SITE DISAMPING PERGERAKAN ARUS SIRKULASI TERJADI DI JALAN SUWATYO, DENGAN PERGERAKAN YAITU :  
 DARI UTARA >> BUS DARI JAKARTA, TEGAL  
 DARI SELATAN >> BUS DARI SEMARANG, JOGJA



SIRKULASI HANYA MELALUI SATU JALAN UTAMA, YAITU JALAN SUWATYO DENGAN FREKUENSI KENDARAAN YANG TIDAK BEGITU RAMAI.

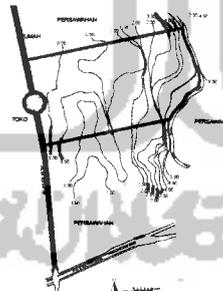
## MAIN ENTRANCE

MAIN ENTRANCE DILETAKAN PADA SISI BARAT SITE YANG BERHADAPAN LANGSUNG DENGAN SITE. PELETAKAN POSISI MAIN ENTRANCE KENDARAAN AKAP / AKDP, MIKROBUS, DAN ANGKO BERADA DISEBELAH UTARA



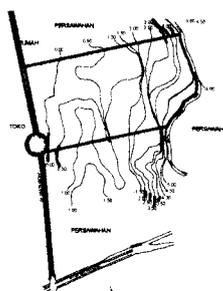
## SIDE ENTRANCE

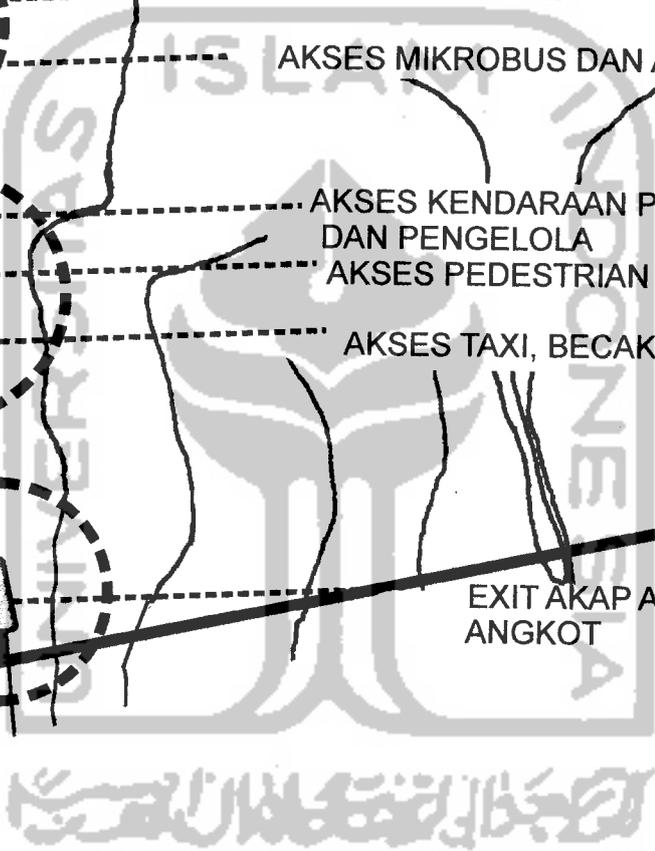
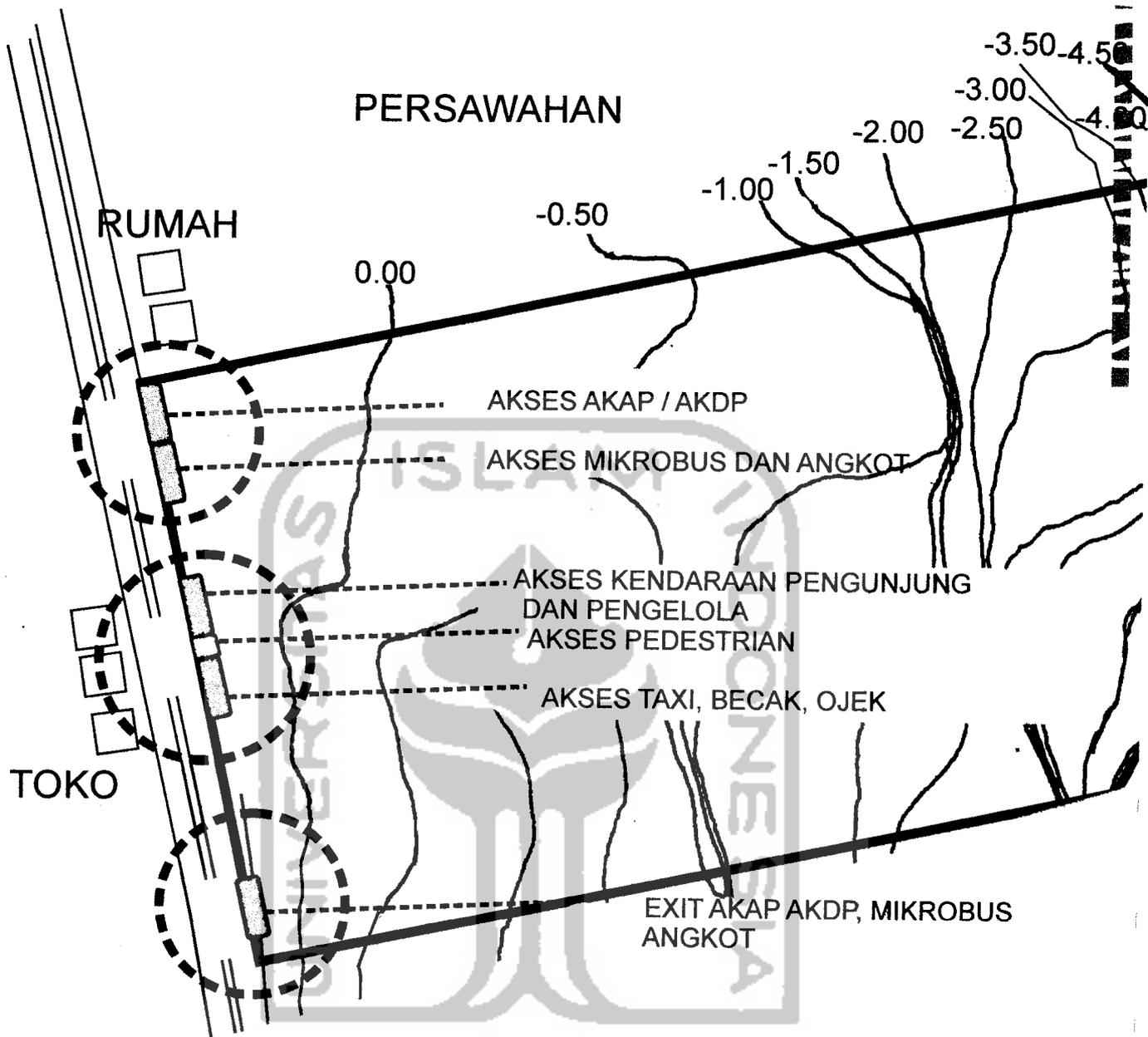
SIDE ENTRANCE BERADA DI SISI TENGAH SEBAGAI SEBAGAI AKSES PEJALAN KAKI, KENDARAAN PENGUNJUNG DAN PENGELOLA, TAXI, BECAK.



## EXIT

EXIT BERADA DI SISI SELATAN, UNTUK MENGHINDARI KEMACETAN.

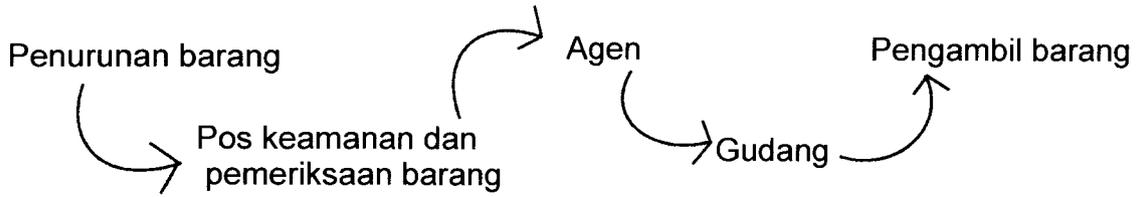




SKALA 0 1 2 3 4 50 METER

## Bongkar Muat Barang

Bongkar barang



Muat barang

Pengambil barang



# skema jalur sirkulasi

## Lebar Jalur Sirkulasi

### KENDARAAN

#### Kendaraan Umum

- >Bus AKAP / AKDP  
Lebar jalan untuk 1 bus = 3 meter
- >Mikrobus  
Lebar jalan untuk 1 mikrobus = 2.75 meter
- >Angkot  
Lebar jalan untuk 1 angkot = 2.5 meter
- >Taxi  
Lebar jalan untuk taxi = 2.5 meter
- >Becak  
Lebar jalan untuk becak = 1.25 meter
- >Ojek  
Lebar jalan untuk ojek = 1 meter

#### Kendaraan Pribadi

- >Mobil Pengelola dan Pengunjung  
Lebar jalan untuk mobil = 2.5 meter
- >Motor Pengelola dan Pengunjung  
Lebar jalan untuk motor = 1 meter

### MANUSIA

Pengelola  
 Penumpang  
 Pengunjung  
 Pedagang  
 Cleaning Service  
 Awak kendaraan umum  
 Keamanan  
 Sopir taxi tukang becak dan tukang ojek  
 Untuk 1 orang ukuran manusia dewasa membutuhkan 1m<sup>2</sup>  
 dan lebar pedestrian untuk 4 orang jadi lebar = 4 meter

### BARANG

Lebar jalan untuk sirkulasi barang = 4 meter

TERMINAL BUS TYPE A PURWOKERTO

Penekanan Pada Ruang Tunggu Yang Kreatif

## Street Furniture

Jalan  
Lampu  
Rambu - rambu  
Tempat Duduk  
Vegetasi  
Tempat Sampah

### JALAN

#### KENDARAAN

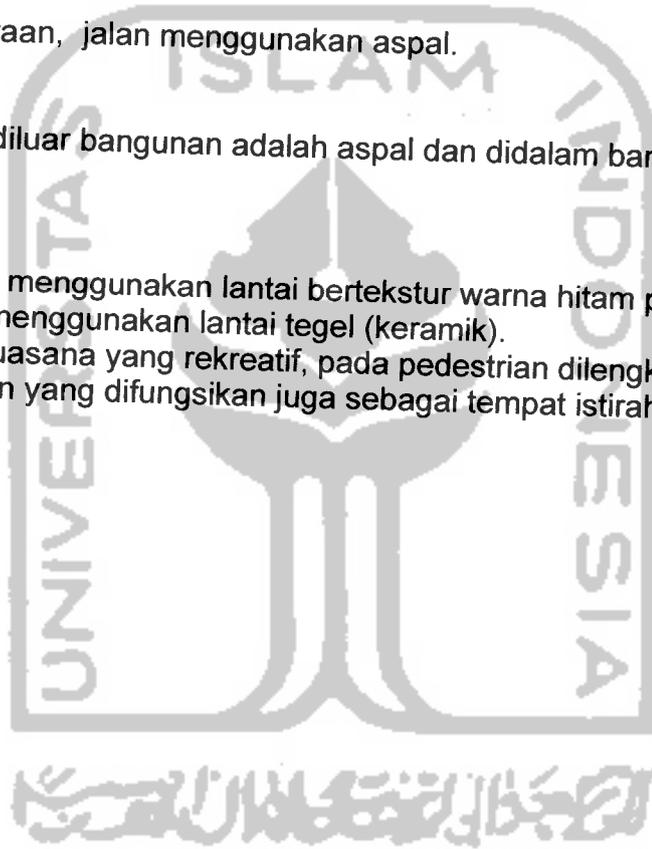
Untuk Semua kendaraan, jalan menggunakan aspal.

#### BARANG

Untuk akses barang diluar bangunan adalah aspal dan didalam bangunan adalah lantai tegel.

#### MANUSIA

Untuk akses manusia menggunakan lantai bertekstur warna hitam pada ruang pedestrian dan pada bangunan menggunakan lantai tegel (keramik).  
Untuk menciptakan suasana yang rekreatif, pada pedestrian dilengkapi dengan open space dengan disertai taman yang difungsikan juga sebagai tempat istirahat (shelter) untuk manusia.



## LAMPU

### LAMPU JALAN

Lampu jalan sebagai penerangan kendaraan terutama untuk bus, didesain sesuai dengan kebutuhan penerangan dan ketinggian bus.

### LAMPU PEDESTRIAN

Lampu pada pedestrian sebagai penerangan untuk menerangi taman sekitar pedestrian yang menghasilkan efek - efek cahaya buatan pada malam hari.

### RAMBU - RAMBU

Rambu - rambu untuk tanda atau petunjuk arah baik untuk kendaraan maupun manusia. Keberadaan rambu - rambu sebagai kemudahan akses didalam sebuah terminal.  
Contoh rambu - rambu :

### TEMPAT DUDUK

Tempat duduk sebagai fasilitas pada taman di area pedestrian, yang berfungsi sebagai tempat duduk sementara bagi penumpang yang menunggu dijemput.

### VEGETASI

Elemen hijau (vegetasi) juga mendukung untuk penciptaan sebuah area yang rekreatif.

### TEMPAT SAMPAH

Tempat sampah sebagai sarana untuk menekankan pada sebuah terminal yang bersih. Jarak antar tempat sampah kurang lebih 10 meter. Desain yang memudahkan untuk orang membuang sampah dan petugas kebersihan untuk mengambil sampah.

# skema pola sirkulasi

Sirkulasi ruang luar terdiri dari :

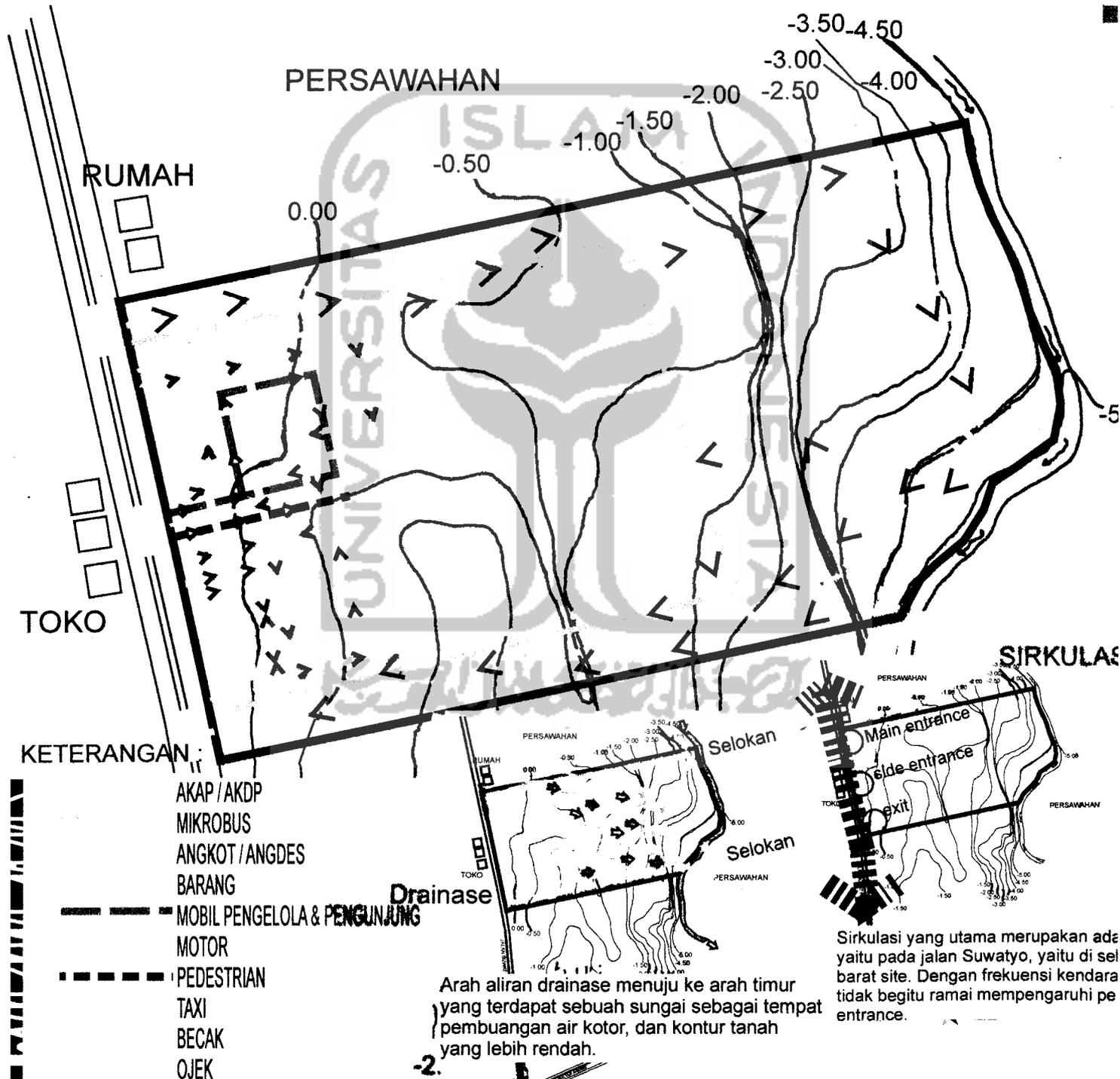
Sirkulasi Kendaraan Umum : Bus AKAP, Bus AKDP, Mikrobus, Angkot, Taxi, Ojek, dan Becak

Sirkulasi Kendaraan Pribadi : Mobil, Sepeda Motor, dan Sepeda.

Sirkulasi Manusia ( Pedestrian )

Pola sirkulasi :

Pola *Curvelinier*, yaitu kombinasi antara pola *curve* ( lengkung ) dan *linier* ( lurus ).



## 2. TERMINAL BUS TYPE A

Penekanan Pada Ruang Tunggu Dan Rekreatif

## PEDESTRIAN

Jalan yang lurus Pada jalan menuju obyek wisata Baturaden, diterapkan pada pedestrian, Dan berpola linier. Dengan disertai vegetasi akan menambah suasana menjadi nyaman, dan rekreatif. Bahan lantai menggunakan lantai Batu kali dengan maksud untuk mendekatkan pada alam, untuk menambah kesan rekreatif, atap limasan yang berderet seperti pohon pinus. Dissisi pedestrian ditanami pohon palem Sebagai penunjuk arah.

Existing jalan menuju baturaden

Berpola linier kanan kiri vegetasi

PEDESTRIAN

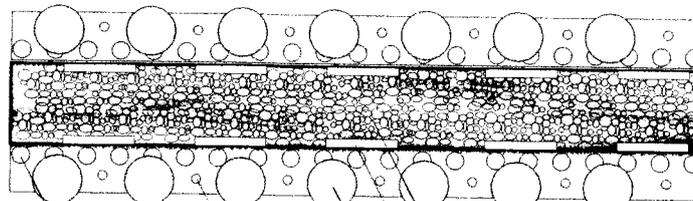
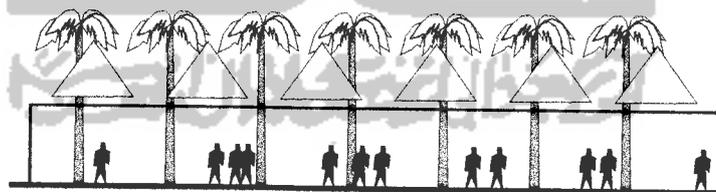
Lantai batu kali adanya tempat istirahat vegetasi

lampu atap transformasi dari pohon

Pendekatan terhadap ALAM

NYAMAN

REKREATIF



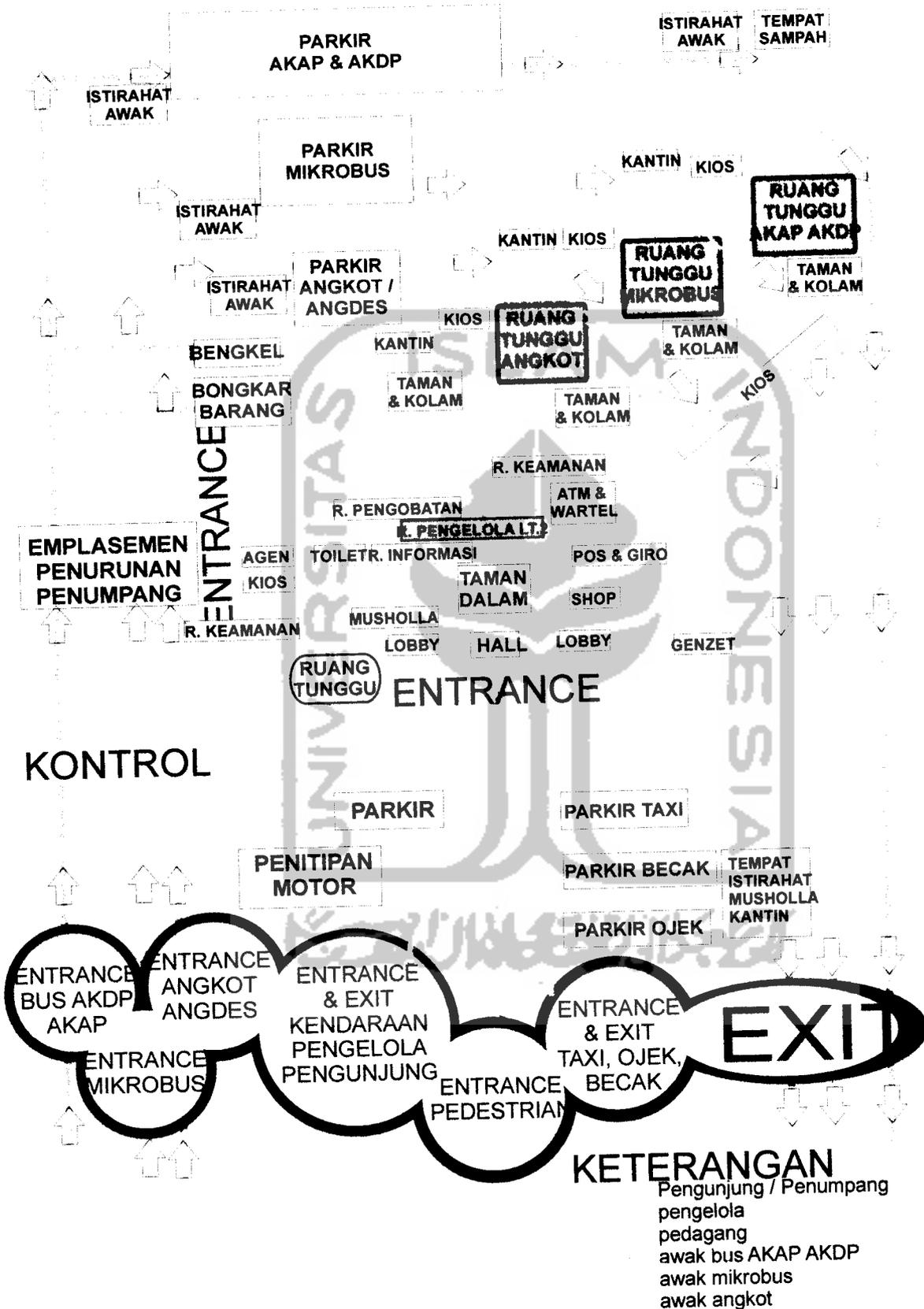
Perdu

Lampu taman

Lantai batu kali  
Tempat duduk

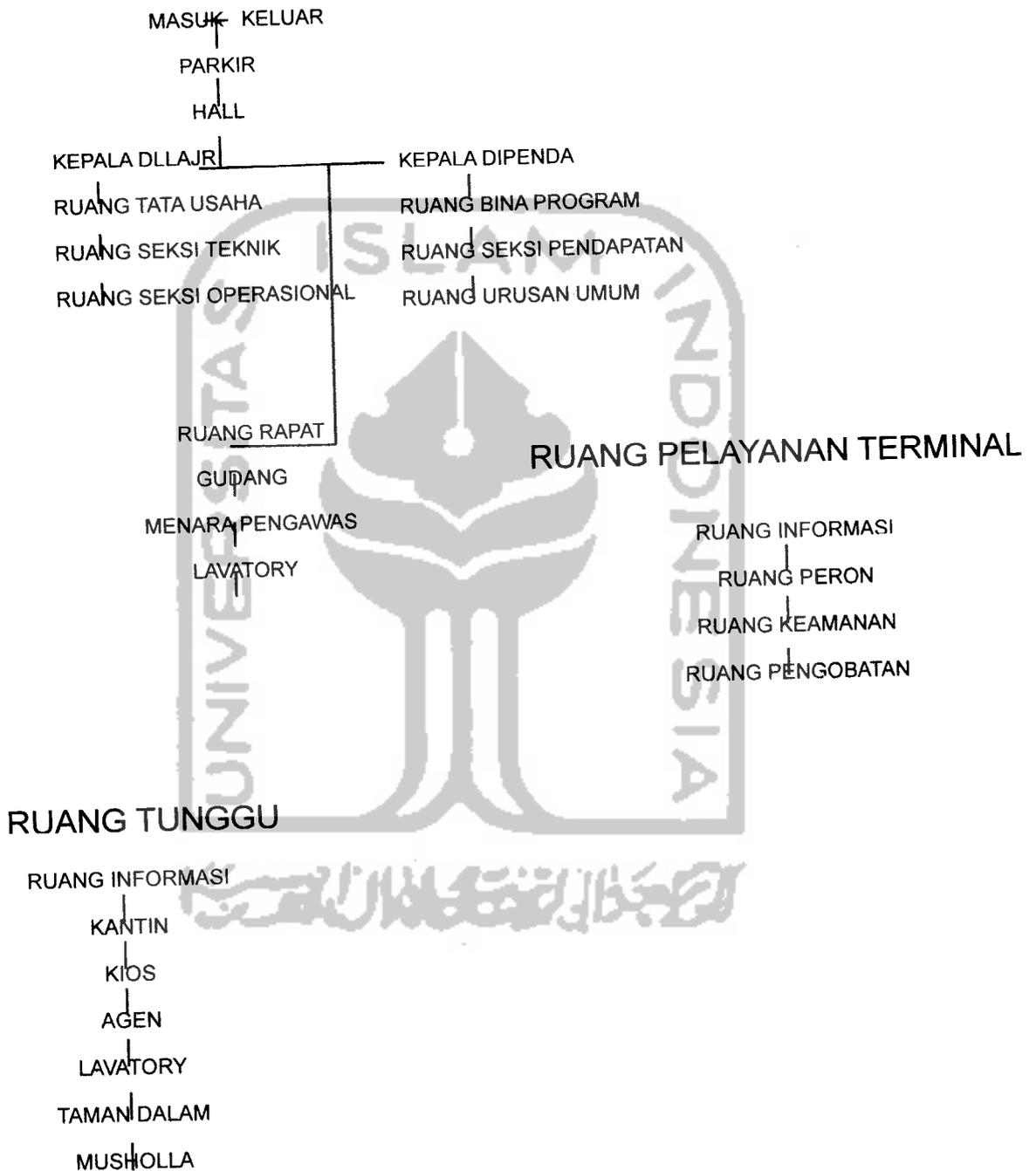
Pohon palem sebagai pengarah

## skema sirkulasi secara makro



# skema sirkulasi ruang dalam

## RUANG PENGELOLA



# skema perwilayahan kegiatan

**ZONIFIKASI >>>> PENGELOMPOKAN RUANG - RUANG KEGIATAN BERDASARKAN FUNGSI, SIFAT DAN HUBUNGAN KEDEKATANNYA. WILAYAH TERSEBUT DIBAGI MENJADI TIGA, YAITU SIFAT PRIVAT, SEMI PRIVAT, DAN PUBLIK.**

## KELOMPOK KEGIATAN PRIVAT

### Unit Pengelola

- Ruang Kepala Terminal
- Ruang Wakil Kepala Terminal
- Ruang Sub Bagian Umum dan Administrasi
- Ruang Seksi Pendapatan
- Ruang Seksi Pengaturan dan Pengawasan

- Genzet
- Water tower
- Area Service
- Tempat Istirahat Awak

## KELOMPOK KEGIATAN SEMI PRIVAT

- Ruang penjualan karcis
- Ruang control entrance
- Ruang control exit
- Ruang kewanaman
- Gudang
- Area parkir bus
- Ruang Pengobatan

## KELOMPOK KEGIATAN PUBLIK

### Kelompok Ruang ruang Kendaraan Bus Antar Kota ( AKDP / AKAP )

- Emplasemen penurunan
- Emplasemen keberangkatan

### Kelompok Ruang ruang Kendaraan Angkutan Perkotaan / Khusus Bus Kecil.

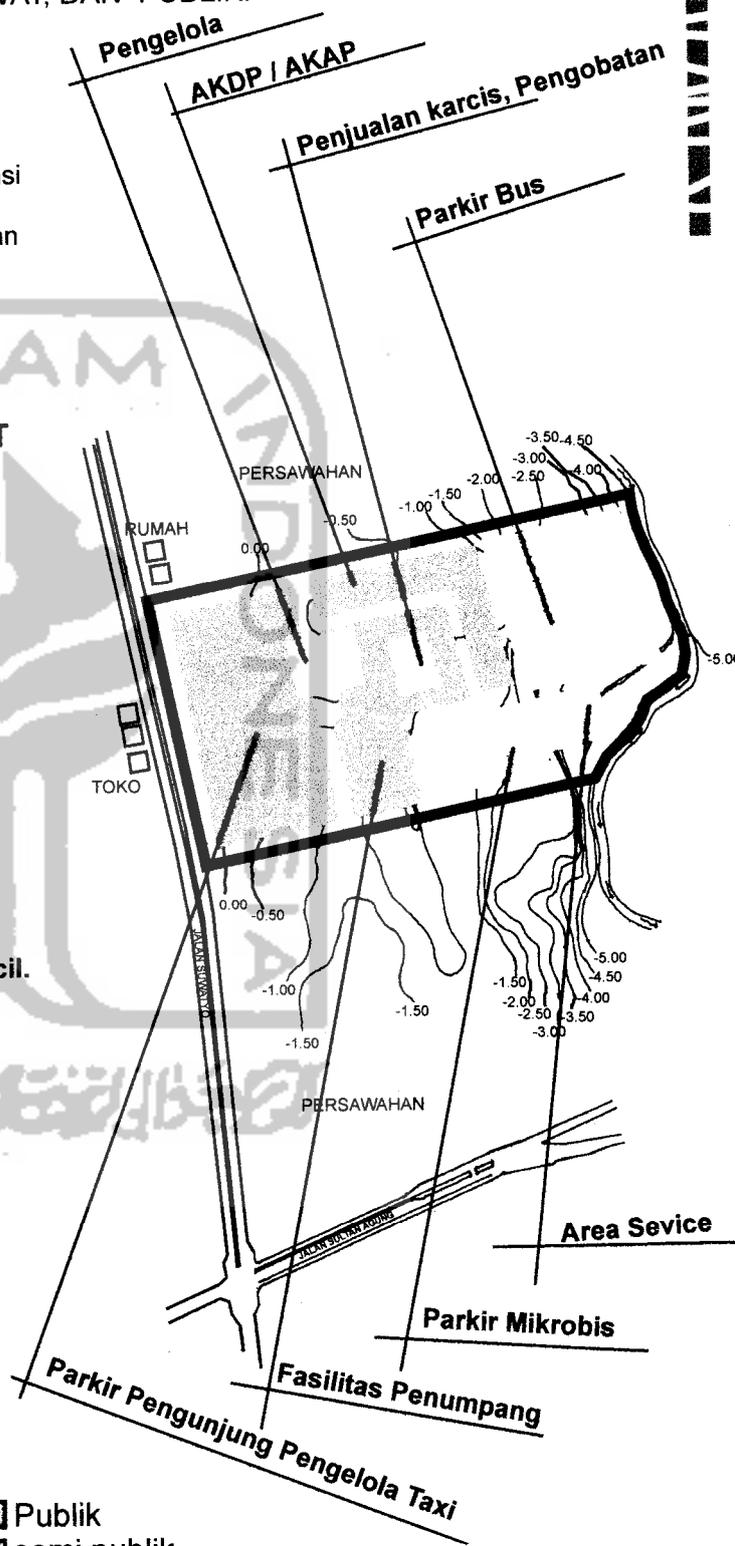
- Emplasemen penurunan
- Emplasemen keberangkatan

### Fasilitas Penumpang

- Ruang tunggu
- Entrance / hall / lobby
- Koridor penghubung
- Ruang penurunan penumpang
- Ruang pemberangkatan
- Agency
- Biro perjalanan

- Lavatory
- Restoran
- Kios / toko
- Mini market
- Wartel
- Musholla
- Pos dan giro dan ATM
- Taman ( lansekap )
- Parkir pengunjung

- Publik
- semi publik
- privat





# skema tata ruang dalam dan luar

## KELOMPOK KEGIATAN PUBLIK

### Kelompok Ruang ruang Kendaraan Bus Antar Kota ( AKDP / AKAP )

- Emplasemen penurunan
- Emplesemen keberangkatan

### Kelompok Ruang ruang Kendaraan Angkutan Perkotaan / Khusus Bus Kecil.

- Emplasemen penurunan
- Emplasemen keberangkatan

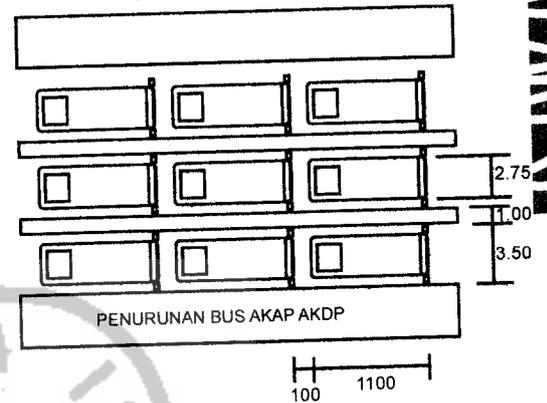
### Fasilitas Penumpang

#### •Ruang tunggu

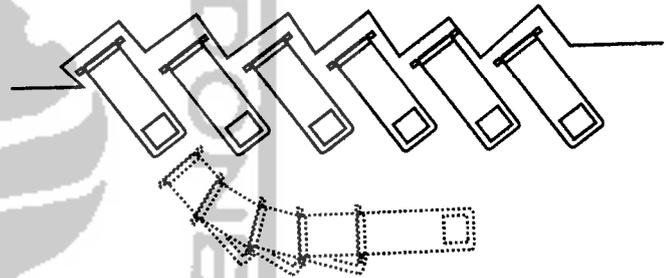
- Entrance / hall / lobby
- Koridor penghubung
- Ruang penurunan penumpang
- Ruang pemberangkatan
- Agency
- Biro perjalanan

- Lavatory
- Restoran
- Kios / toko
- Mini market
- Wartel
- Musholla
- Pos dan giro dan ATM
- Taman ( lansekap )
- Parkir pengunjung

Lay out ruang berdasarkan kapasitas ruang, hubungan ruang, dan kebutuhan ruang.



## Rekreatif

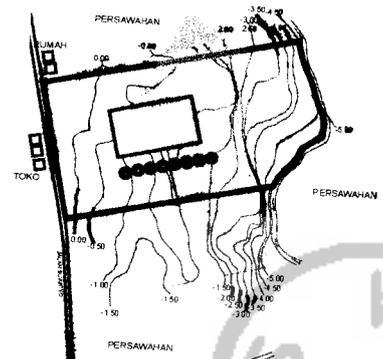


Semua ruangan diharapkan Dapat menciptakan suasana yang **r e k r e a t i f** Yaitu dengan pengolahan lanscape yang ada, bentuk transformasi Dari bentuk pohon. Pemasukan unsur alam Seperti angin dan sinar matahari Diharapkan juga sasaran suasana yang rekreatif tersebut tidak hanya bagi **p e n g u n j u n g** Namun juga terhadap penghuni terminal seperti pengelola, pedagang , **a w a k k e n d a r a a n u m u m .**

# skema gubahan massa

GUBAHAN MASSA BERAWAL DARI KEADAAN IKLIM PADA SITE YAITU ARAH ANGIN DAN PERGERAKAN MATAHARI

## ARAH ANGIN



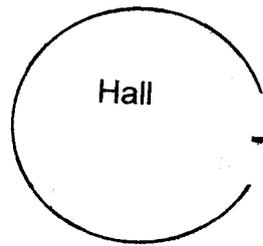
Arah angin pada site cenderung dari arah selatan ke utara yang dapat mempengaruhi peletakan massa, gubahan massa, dan vegetasi.

Pemasukan angin secara maksimal, agar pergantian udara segar cepat.

Ruang yang paling membutuhkan pergantian udara dengan cepat adalah : Ruang tunggu, Hall, dan Koridor (kios).

Ruang Tunggu dengan pemisahan ruang menjadi tiga yaitu, untuk AKAP / AKDP, Mikrobus, dan Angkot. Agar pemasukan udara segar tidak terhambat.

Hall



Hall

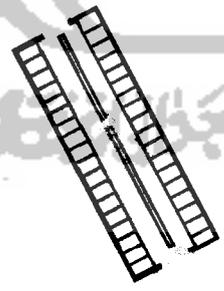
→ Ke Kios > R Tunggu

Ke kios > R Tunggu



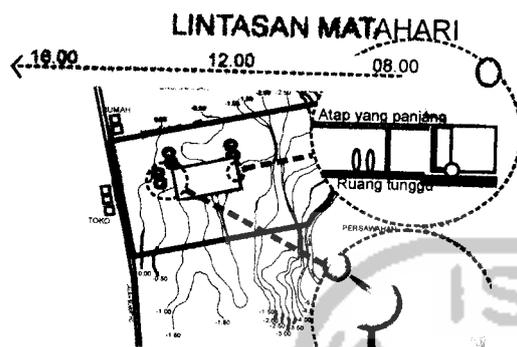
Ruang Tunggu

KORIDOR



Koridor merupakan tempat pertama kali orang yang turun dari kendaraan umum, maka dari itu pemasukan angin sangat diperlukan, yaitu dengan memiringkan massa koridor

Hall merupakan tempat publik yang semua orang dapat melaluinya. Diharapkan dapat memaksimalkan Angin untuk masuk ke hall. Dengan bentuk dasar LINGKARAN Akan dapat dengan Mudah melancarkan Pergerakan angin

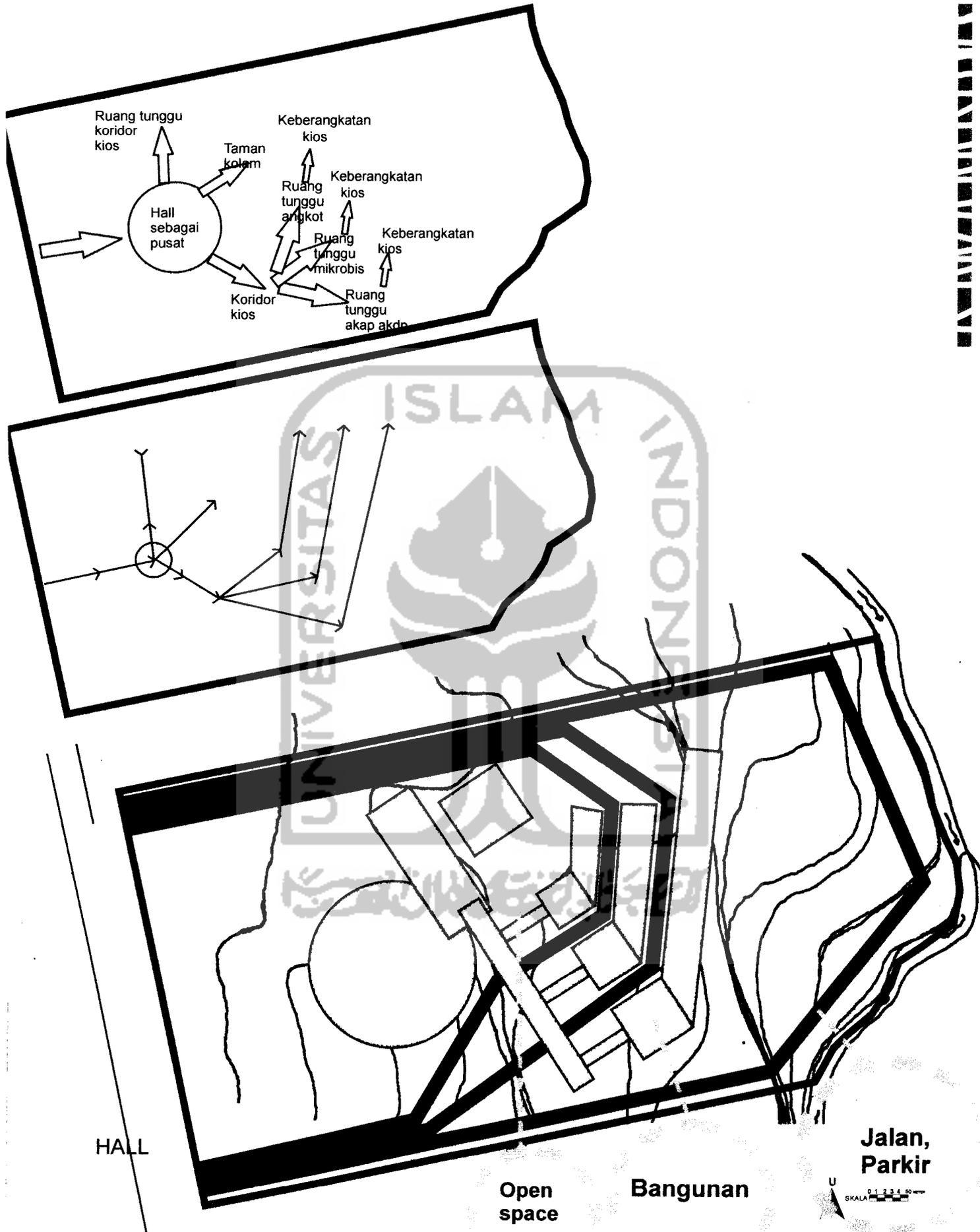


Arah pergerakan matahari menimbulkan bayangan pada bangunan dan memperlihatkan efek - efek cahaya terhadap bangunan terutama pada ruang tunggu. Penempatan vegetetasi untuk meminimalisasi terhadap sinar matahari langsung.

Adanya **Open Space** yang mendukung pemasukan cahaya alami dari matahari Untuk mengurangi cahaya langsung dapat di halau dengan Keberadaan vegetasi.

Selain angin, dengan maksud untuk memasukan cahaya alami, Ruang tunggu dipisah menjadi tiga bagian.

- Memaksimalkan udara sebagai pergantian udara dengan cepat.
- Open space sebagai penahan cahaya yang masuk secara langsung, tanpa menghilangkan pemasukan sinar matahari ke dalam bangunan



## TERMINAL BUS TYPE A PONDOKRENTO

Penekanan Pada Ruang Tunggu Yang Kreatif

# skema landscape

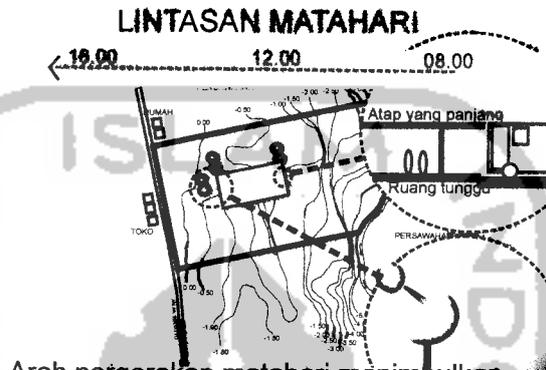
Konsep lanscape pada terminal >>> menciptakan suasana yang rekreatif dengan permainan vegetasi baik didalam maupun diluar ruangan.

Elemen Pembentuk Landscape :

Vegetasi, air, lantai dari tegel / keramik.

Fungsi >>> Vegetasi >>> Melindungi dari sinar matahari langsung  
Mengurangi kebisingan

Air >>> Menambah kesan alami



Arah pergerakan matahari menimbulkan bayangan pada bangunan dan memperlihatkan efek - efek cahaya terhadap bangunan terutama pada ruang tunggu. Penempatan vegetetasi untuk meminimalisasi terhadap sinar matahari langsung.

## Jenis Vegetasi

### Pohon Besar

- > Diameter 4-6 meter
- > Ketinggian 8-10 meter
- > Tidak mudah rontok
- > Pada sisi pinggir site sebagai peneduh dan pembatas dengan jalan

### Pohon Kecil

- > Diameter 1-2 meter
- > Tinggi 3-5 meter
- > Berdaun kerucut
- > Sebagai pengarah

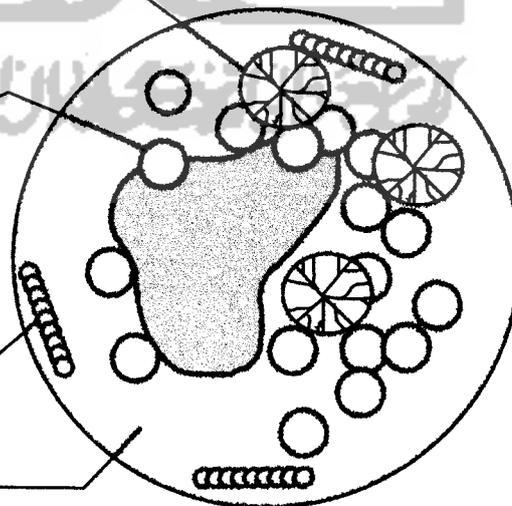
### Tanaman Perdu

- > Tinggi 50-100 cm
- > Di sepanjang sisi pedestrian

### Tanaman Penutup Tanah

- > Jenis rumput dan batu
- > Rumput jenis yang merambat

## OPEN SPACE



air

Keberadaan elemen air akan menambah kesan alami sebuah ruang dan membuat suasana ruang menjadi rekreatif.

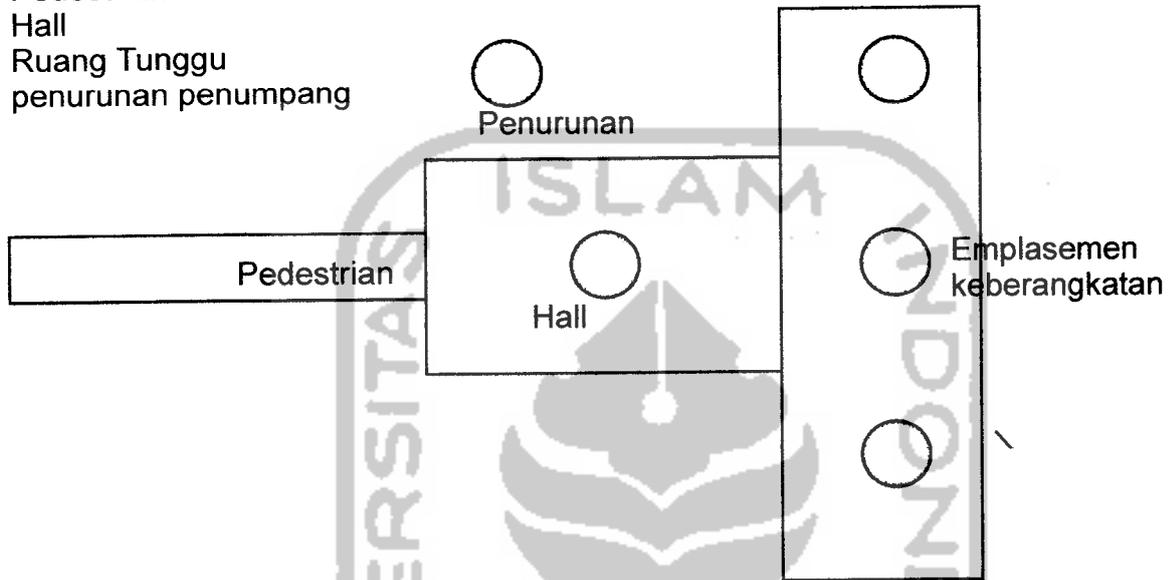
Penempatan kolam pada area yang banyak dilewati oleh manusia, seperti :

Pedestrian

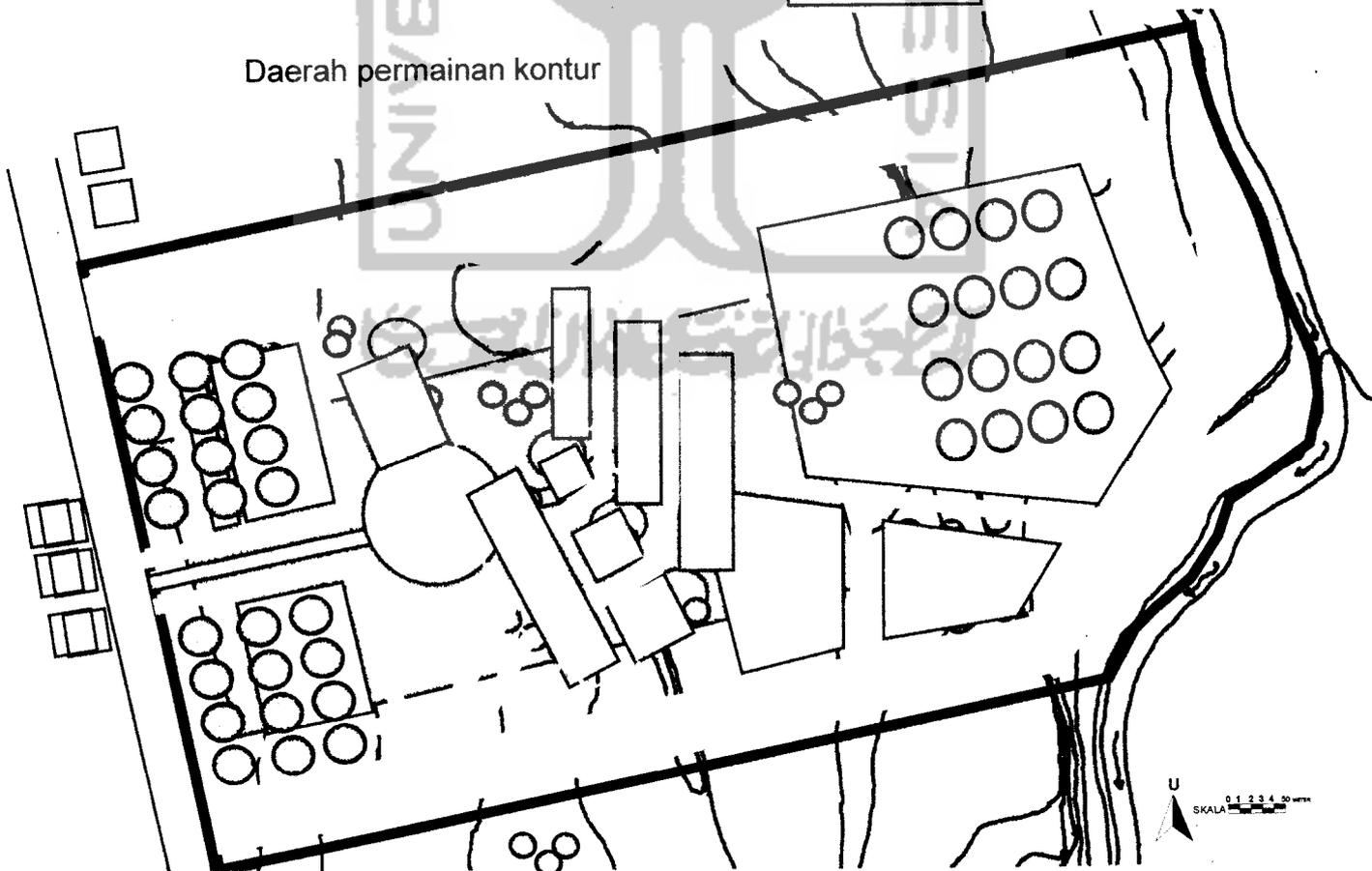
Hall

Ruang Tunggu

penurunan penumpang



Daerah permainan kontur

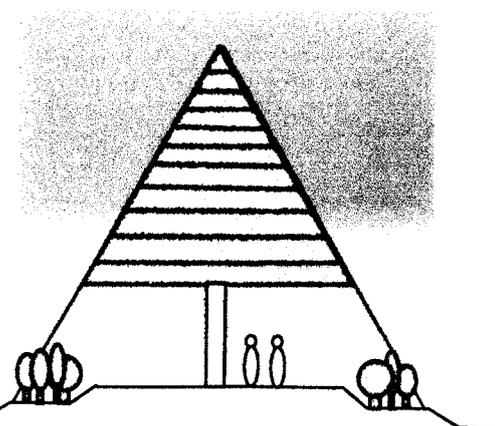
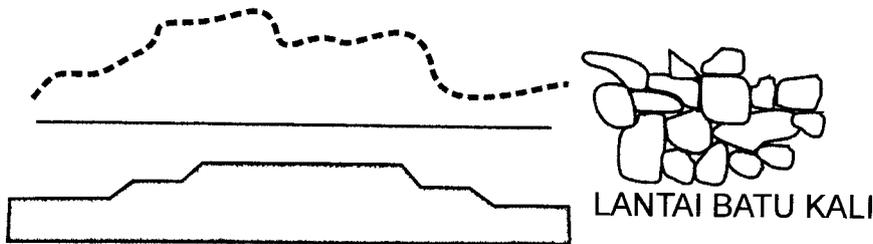
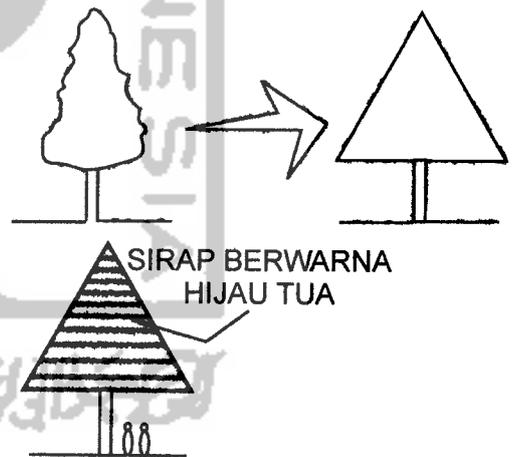


# skema ruang tunggu rekreatif

- Ruang tunggu >>> Tempat menunggu penumpang, pengantar dan penjemput, kendaraan umum yang akan dituju.
- Rekreatif >>> Suasana, dimana orang merasakan nyaman, dalam hal ini nyaman dalam view yang ada.
- Sasaran >>> penumpang, pengantar, penjemput dan yang terpenting adalah penghuni terminal seperti pengelola pedagang dan awak kendaraan.



**ATAP >>>** ATAP PADA RUANG TUNGGU MENTRANSFORMASIKAN SEBUAH POHON PINUS YAITU DENGAN BENTUK LIMASAN DAN BAHAN ATAP BERUPA SIRAP BERWARNA HIJAU TUA, S E B A G A I PENDEKATAN TERHADAP ALAM, ORANG AKAN MERASA D I L I N D U N G I OLEH POHON YANG BESAR YANG MENJADIKAN SUASNA R E K R E A T I F



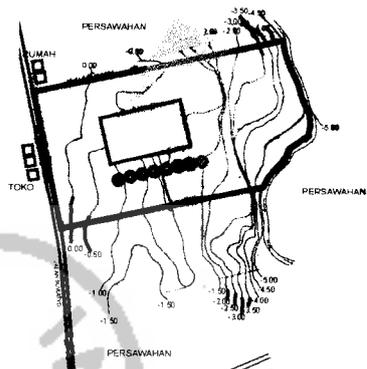
LAYOUT RUANG TUNGGU KAITANNYA DENHAN IKLIM

ARAH ANGIN

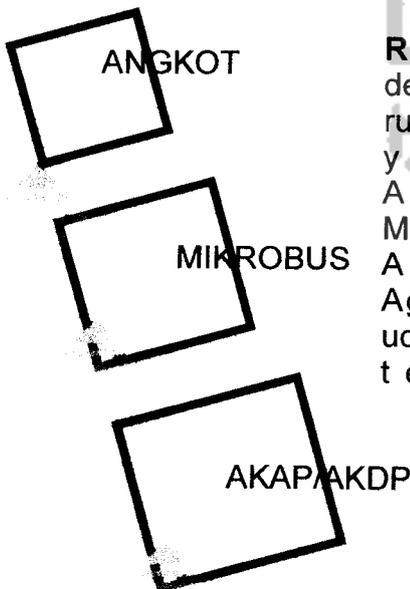
**ARAH ANGIN >>>** Arah angin dari selatan ke utara. Konsep ruang tunggu yang rekreatif, adalah berusaha memasukkan angin semaksimal mungkin, untuk proses pergantian udara dengan cepat

Besaran ruang yang berbeda karena sesuai dengan kapasitas dan frekuensi orang pada ruang tunggu. Besaran ruang untuk ruang tunggu  
 AKAP / AKDP = 25 x 25 = 625 m<sup>2</sup>  
 Mikrobis = 20 x 20 = 400 m<sup>2</sup>  
 Angkot = 15 x 15 = 225 m<sup>2</sup>

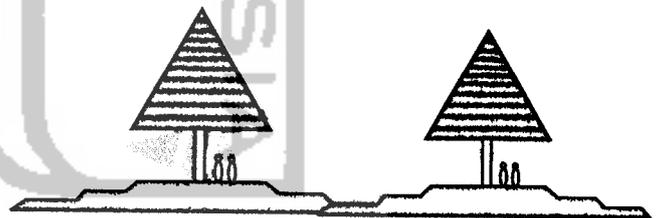
Dibagi menjadi tiga bagian Yitu Ruang tunggu untuk AKDP /AKAP, Mikrobis, dan Angkot. Dengan Peletakan yang sejajar Dengan posisi dimiringkan, untuk memasukan angin pada ruang tunggu Yang akhirnya akan membuat suasana menjadi r e k r e a t i f



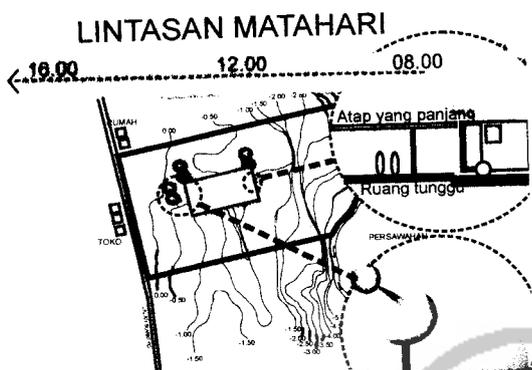
Arah angin pada site cenderung dari arah selatan ke utara yang dapat mempengaruhi pe massa, gubahan massa, dan vegetasi.



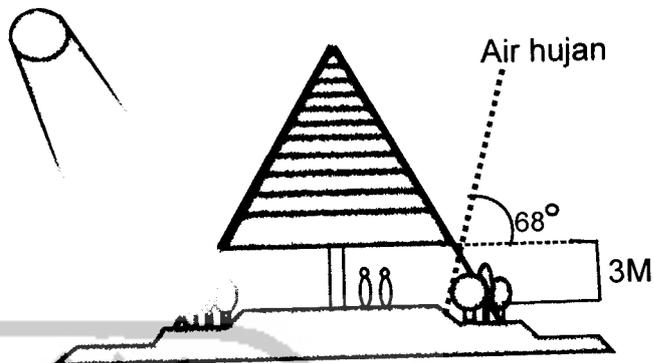
**Ruang Tunggu** dengan pemisahan ruang menjadi tiga yaitu, untuk AKAP/AKDP, Mikrobis, dan Angkot. Agar pemasukan udara segar tidak terhambat.



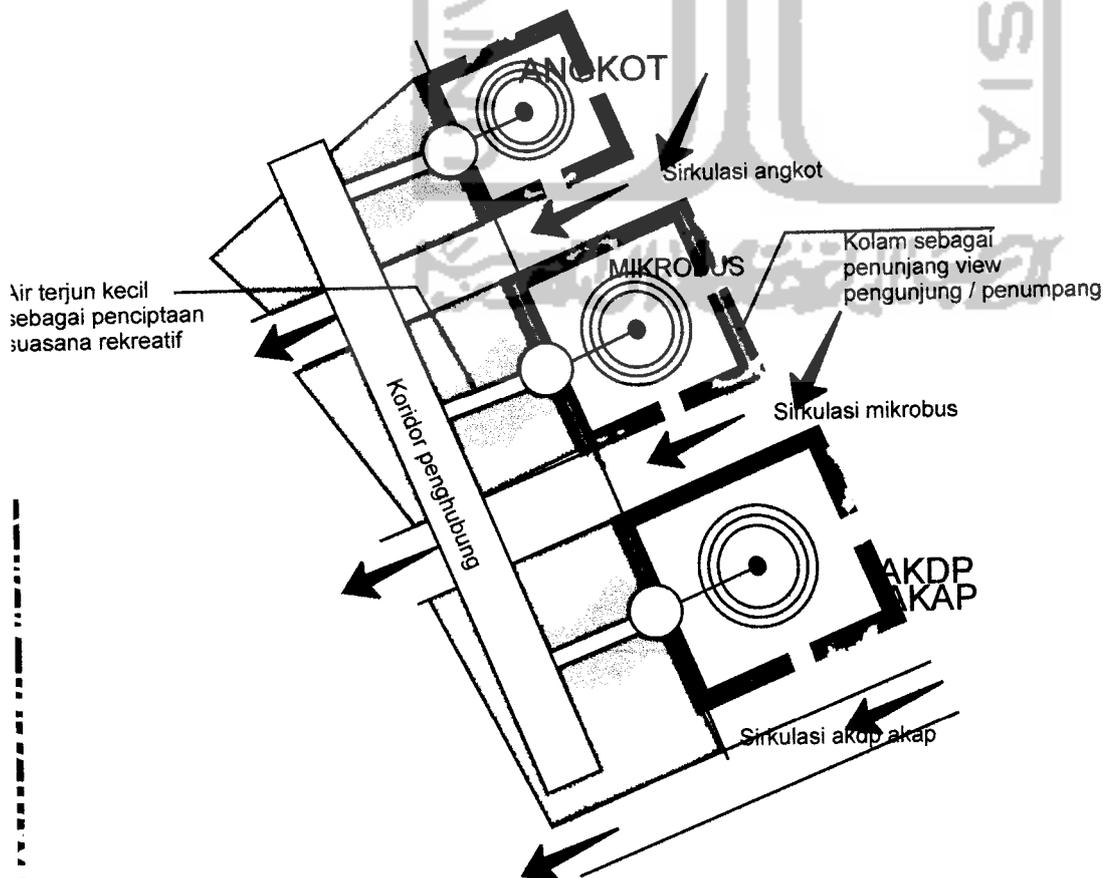
Ruang Tunggu



Arah pergerakan matahari menunjukkan bayangan pada bangunan dan memperlihatkan efek-efek cahaya terhadap bangunan terutama pada ruang tunggu. Penempatan vegetasi untuk meminimalisasi terhadap sinar matahari langsung.



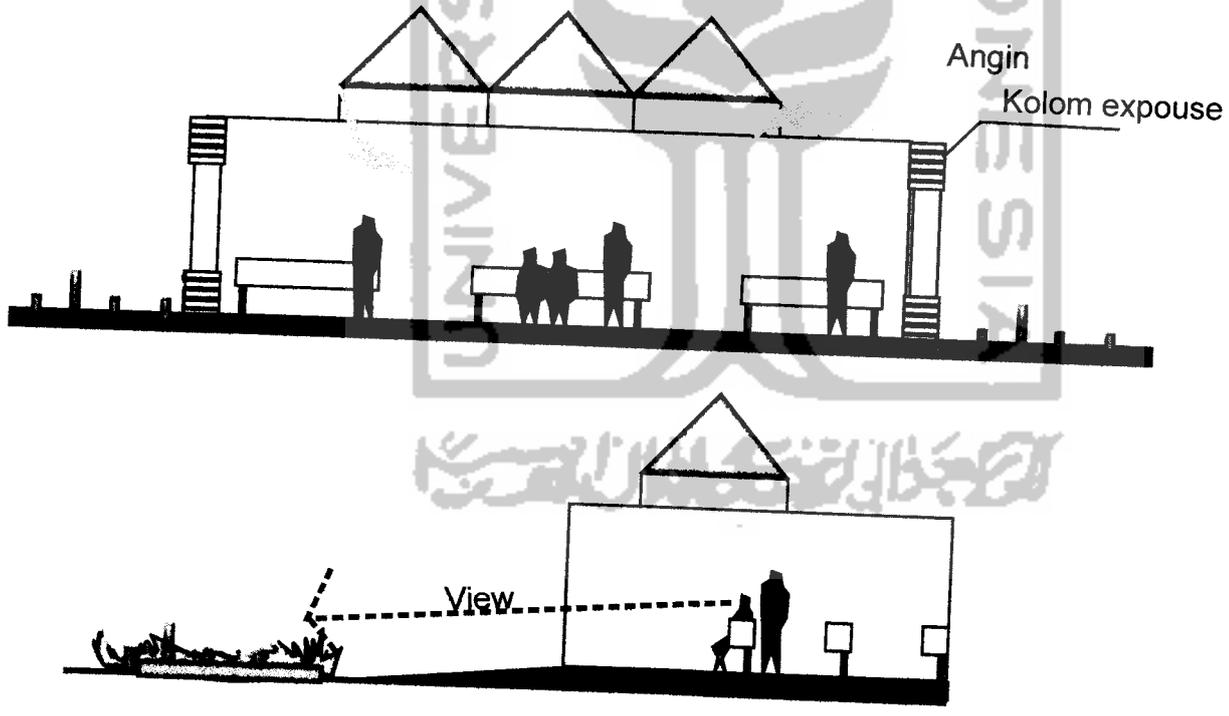
**PERGERAKAN MATAHARI >>>** Berusaha memasukan sinar matahari Namun mencegah masuknya sinar matahari secara Langsung yaitu dengan pengadaaan taman dan kolam, cahaya akan dipantulkan kolam dan cahaya yang langsung ke ruang tunggu akan diserap Vegetasi dahulu Tanpa menghambat masuknya sinar matahari, Sinar akan Tetap masuk, pemilihan tanaman yang berdaun jarang



# skema ruang tunggu penjemput yang rekreatif

Ruang tunggu penjemput  
 Diharapkan dapat menciptakan suasana  
 yang **rekreatif**  
 Yaitu dengan menerapkan bukaan lebar  
 Untuk menunjang view orang  
 Menuju ke taman.  
 Penggunaan kolom expose  
 Dengan material batu kali.  
 Penggunaan atap limasan  
 Dengan bahan sirap  
 Dan berwarna hijau  
 Tua sebagai proses pendekatan  
 Terhadap alam.

Memasukan unsur alam seperti  
 Angin yaitu dengan  
 Membuat lubang penghawaan pada atap.



# skema ruang ruang terminal yang rekreatif

## RUANG KONTROL

Dengan atap yang bentuknya lancip dan tinggi. Ketika penumpang akan masuk terminal, dari jauh sudah terlihat ruang kontrol yang menyerupai pohon - pohon. Menjadikan suasana yang rekreatif. Menggunakan system pelana, agar bentuk segitiga dari atap lebih tajam dilihat dari depan.

RUANG KONTROL

MEMASUKAN OUTDOOR KE INDOOR

SEKUMPULAN POHON PINUS

TRANSFORMASI PADA ATAP YANG BERBENTUK SEGITIGA

REKREATIF



## Emplasemen keberangkatan kendaraan umum

Dengan transformasi pohon kelapa ke bentuk atap. Orang akan merasa menuju sekumpulan pohon, dengan bentuk lengkung yang menyerupai dahan pohon k e l a p a . Dan bahan penutup atap adalah P o l i k a r b o n a t karena bentuk yang fleksibel dan mudah dibersihkan, terkait dengan sebuah terminal yang banyak debu. Berwarna hijau tua untuk menelaraskan t anaman hijau disekitarnya.

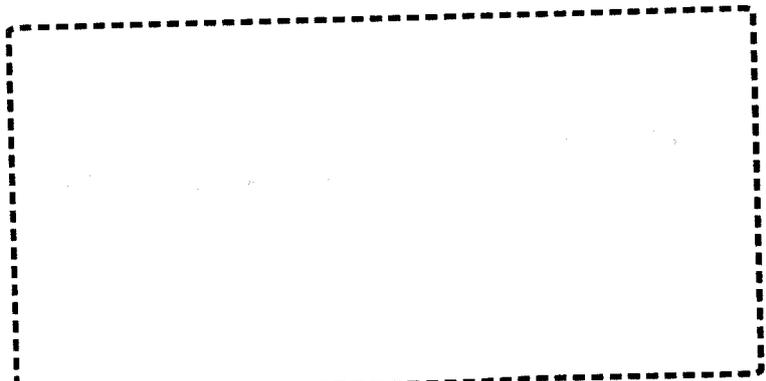
Bahan polikarbonat

POHON → Transformasi bentuk atap

Dekat dengan alam

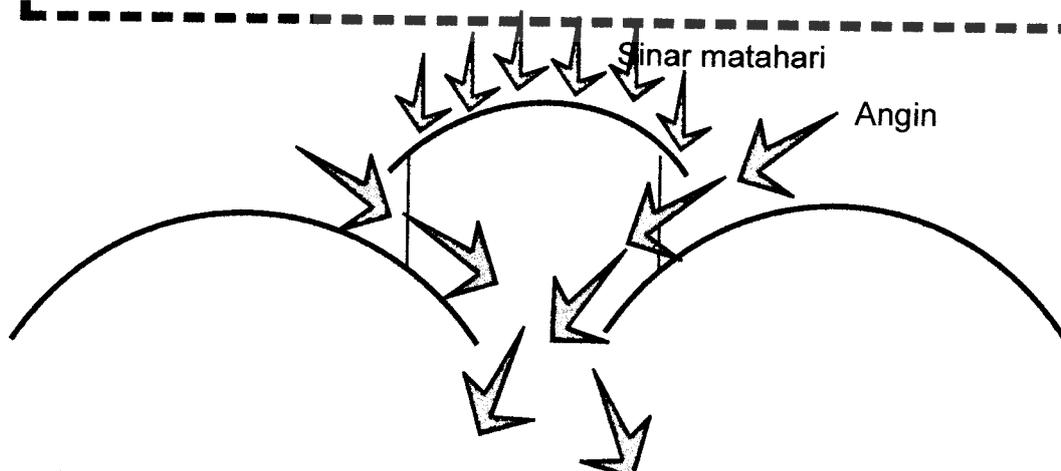
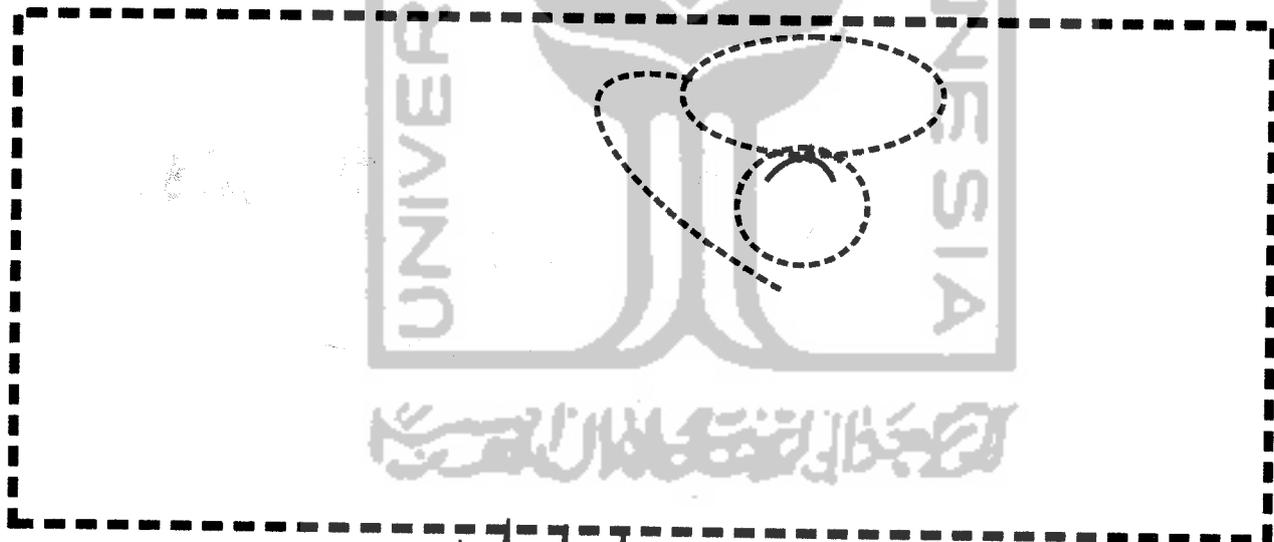
Warna hijau tua

REKREATIF



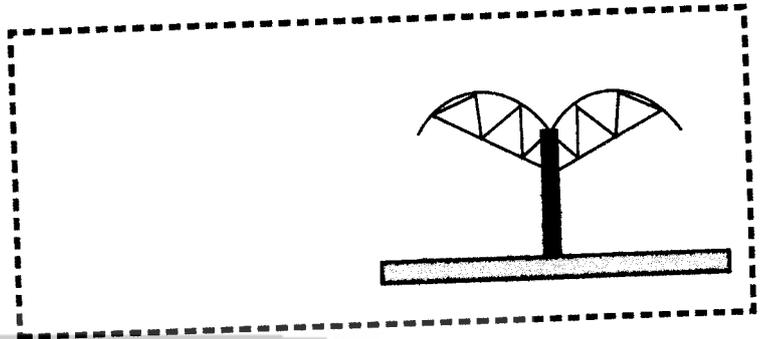
**KORIDOR**

Dengan transformasi pohon kelapa ke bentuk atap. Dan pada koridor terdapat taman kecil ditengah Sebagai **P e n g a r a h**. Atap yang berbentuk lengkung dengan bahan plastik poli karbonat berwarna hijau ( sebagai pendekatan terhadap alam ) dan untuk penutup atap diatas taman berwarna putih bening, sebagai sky light dan penunjang kelangsungan hidup tanaman dibawahnya. Dan disertai lobang udara sebagai jalur pergantian udara segar. Terkait dengan iklim tropis, panjang overhang dari atap Mencapai 1,5 meter.



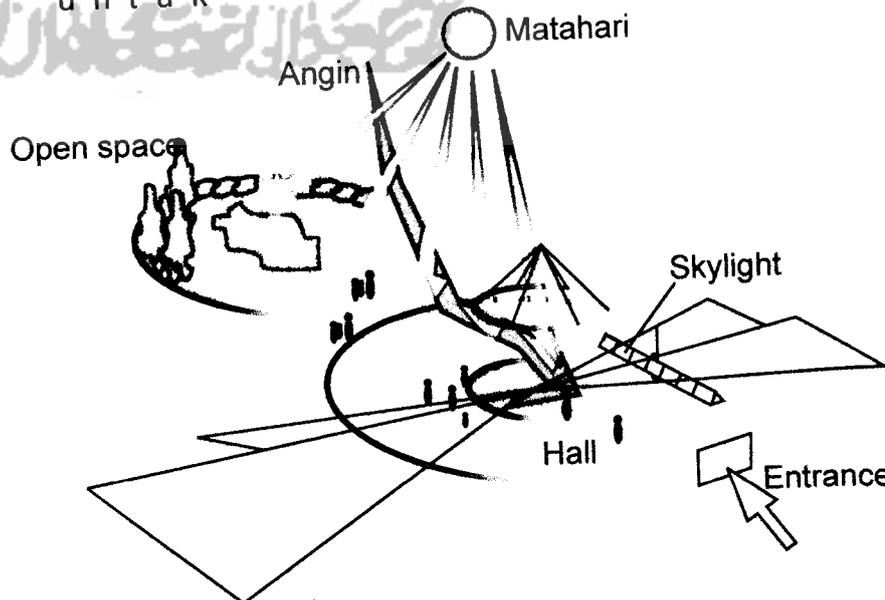
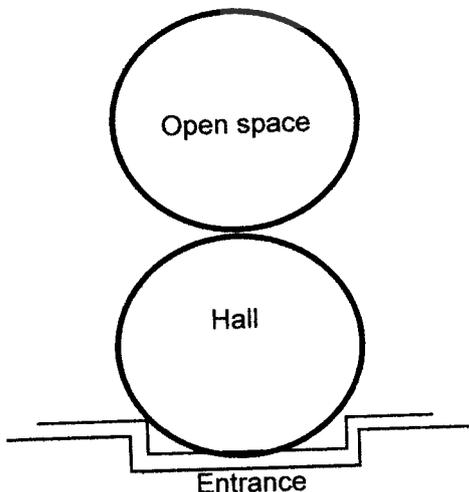
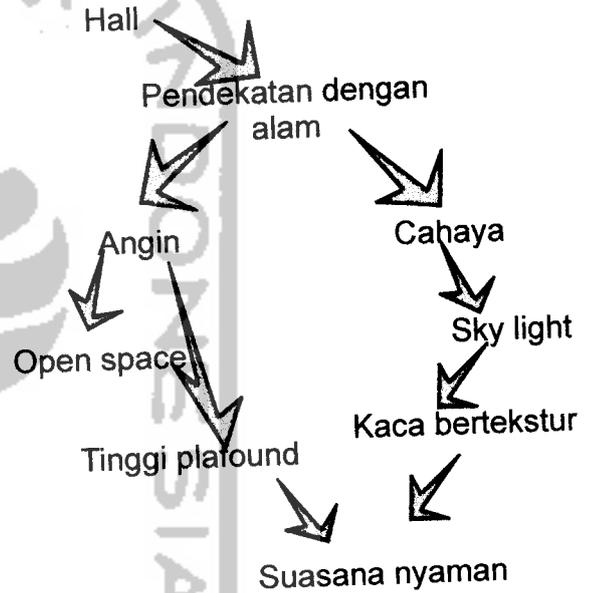
**PARKIR**

Dikhususkan hanya pada parkir motor dan becak, dan kendaraan lain seperti mobil hanya dengan pohon peneduh, karena pengguna Motor dan becak untuk kendaraannya sendiri tidak menggunakan atap. Bahan atap menggunakan Polikarbonat,



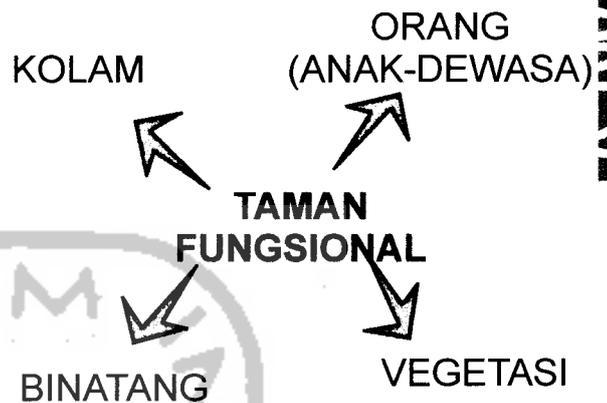
**HALL**

Pertama kali masuk hall, orang akan dikejutkan dengan ruang yang lebar dan tinggi. Untuk memasukan angin segar ke area hall. Disertai sky light di atasnya, dengan bahan kaca 10mm, bertekstur, untuk memasukan cahaya didalam hall dan orang yang dibawahnya, tidak merasa panas. Dan pada hall terdapat **OPEN SPACE** berupa tanaman dan kolam untuk memberikan view yang segar kepada p e n g u n j u n g . Terdapat ruang untuk lobby, ruang informasi.



# skema taman

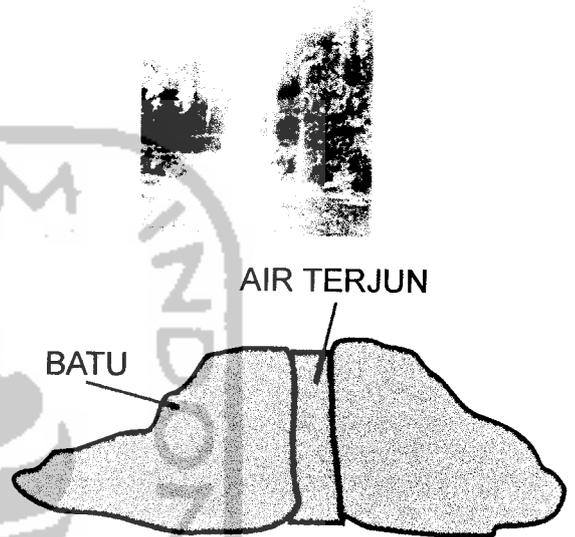
Taman dalam diletakan pada tempat tempat strategis seperti pedestrian, hall, koridor, Ruang tunggu, penurunan penumpang, karena tempat tersebut yang sering dilewati orang. Penggunaan elemen vegetasi, air, dan batu untuk menciptakan taman dalam yang Fungsional (dapat sebagai area bermain anak) dan terdapat mahluk hidup didalamnya seperti ikan dan kelinci, tidak disertai dinding, hanya skat pembatas yang dapat berupa tanaman perdu, karena akan lebih mudah dijangkau manusia. Taman Luar sebagai open space pada bangunan. Pemasukan taman (hutan mini) kedalam terminal bus, orang akan semakin dekat dengan alam. sehingga suasana menjadi rekreatif. Semua keberadaan taman dimaksudkan untuk menciptakan suasana rekreatif



# skema tampak

## TAMPAK

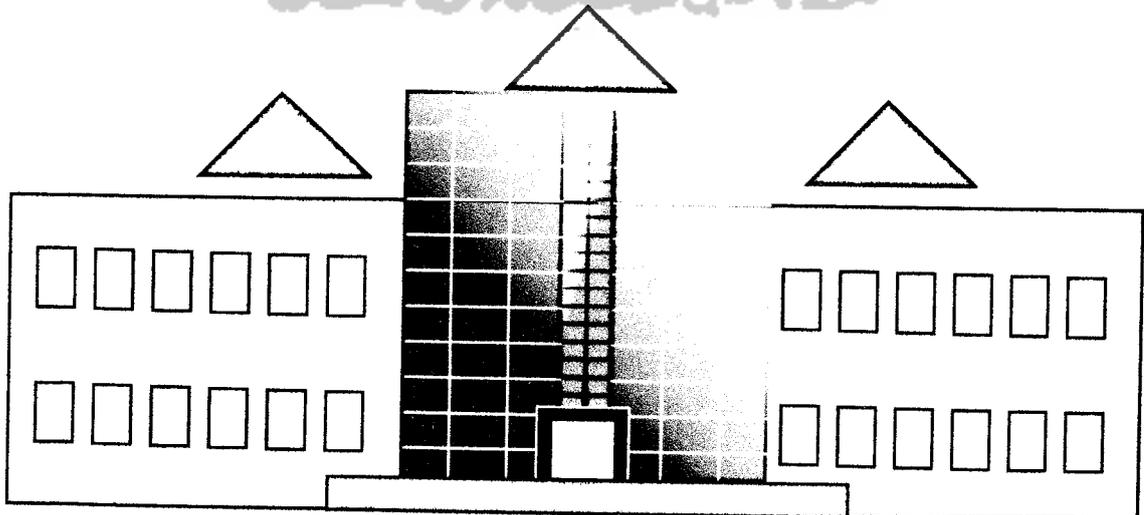
Tampak bangunan dari jalan ( tampak depan ) dari transformasi bentuk untuk air terjun di baturaden. Transformasi bentuk dengan bentuk kotak dan ada kaca ditengahnya yang memanjang untuk menggambarkan air terjun dan sebagai pemasukan cahaya alami. Bahan penutup dinding dengan batu candi, sebagai pendekatan terhadap alam, sehingga view orang sebelum memasuki area terminal sudah merasakan keberadaan nuansa baturaden pada terminal. Yang akhirnya menjadikan Suasana yang rekreatif.



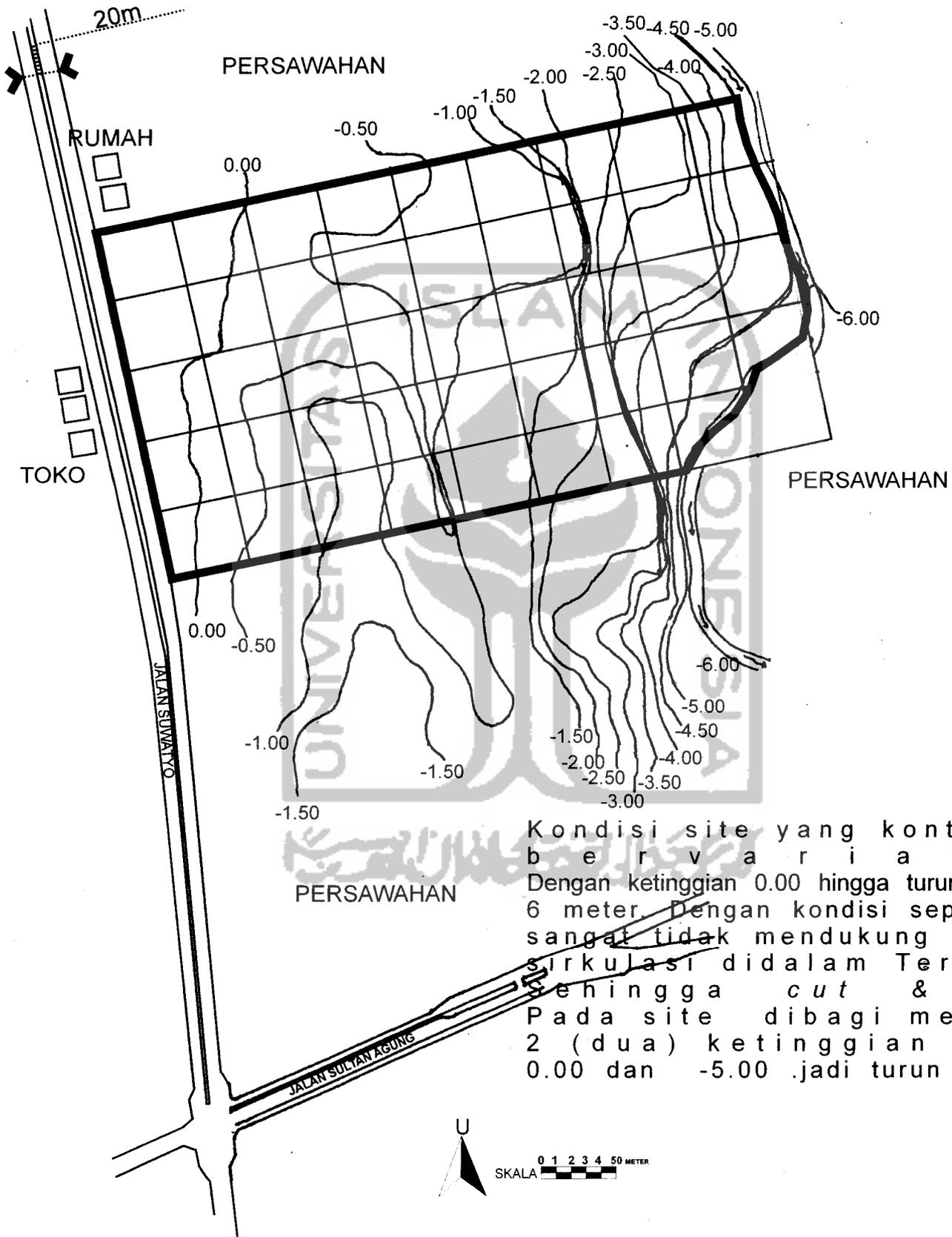
TRANSFORMASI  
AIR TERJUN

KACA MEMANJANG  
DITENGAH

DINDING DENGAN  
BATU CANDI WARNA  
HITAM



## KONDISI EXISTING

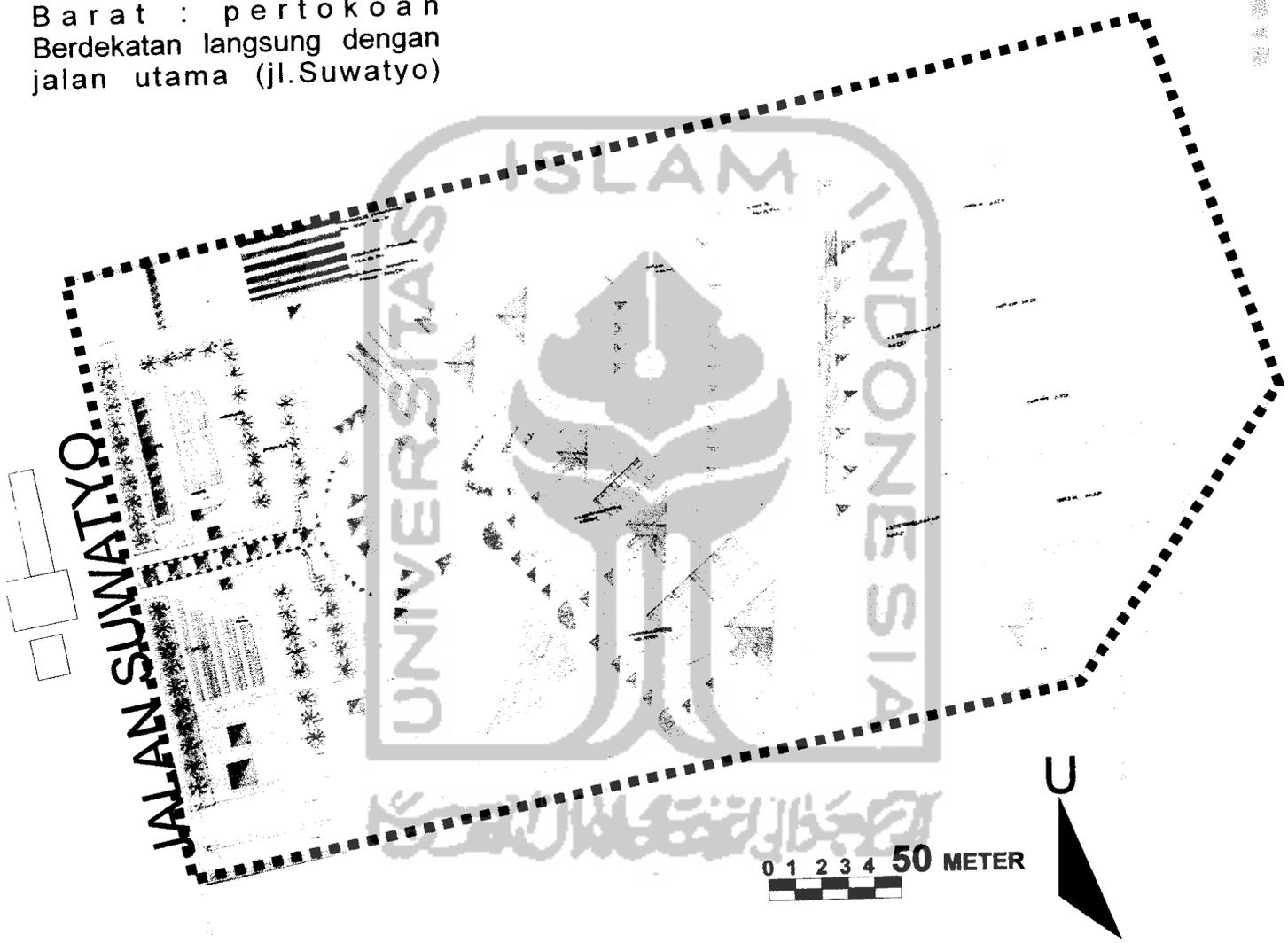


Kondisi site yang konturnya b e r v a r i a t i f Dengan ketinggian 0.00 hingga turun sampai 6 meter. Dengan kondisi seperti ini sangat tidak mendukung proses sirkulasi didalam Terminal sehingga *cut & fill* Pada site dibagi menjadi 2 (dua) ketinggian yaitu 0.00 dan -5.00 jadi turun 5meter

# SITUA

## SITUASI SITE :

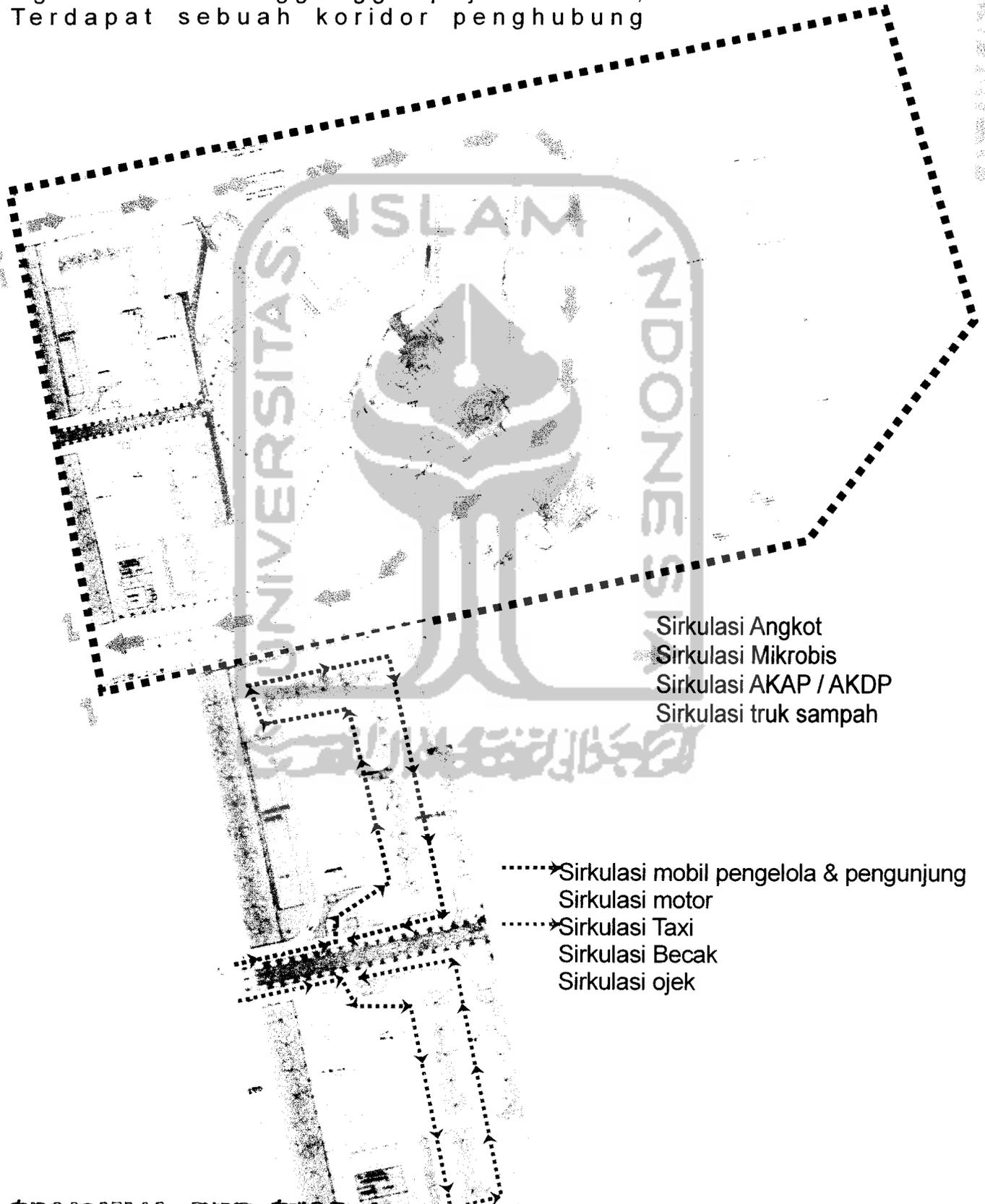
Sebelah utara : persawahan  
 Timur : persawahan dan sungai  
 Selatan : persawahan  
 Barat : pertokoan  
 Berdekatan langsung dengan  
 jalan utama (Jl.Suwatyo)



Penerapan atap yang berbentuk limasan dengan bahan sirap Dan berwarna hijau seperti daun Yaitu bentuk transformasi pohon pinus. Dan atap berbentuk Lengkung dari transformasi pohon kelapa. Dengan kombinasi dak.

# SIRKULASI

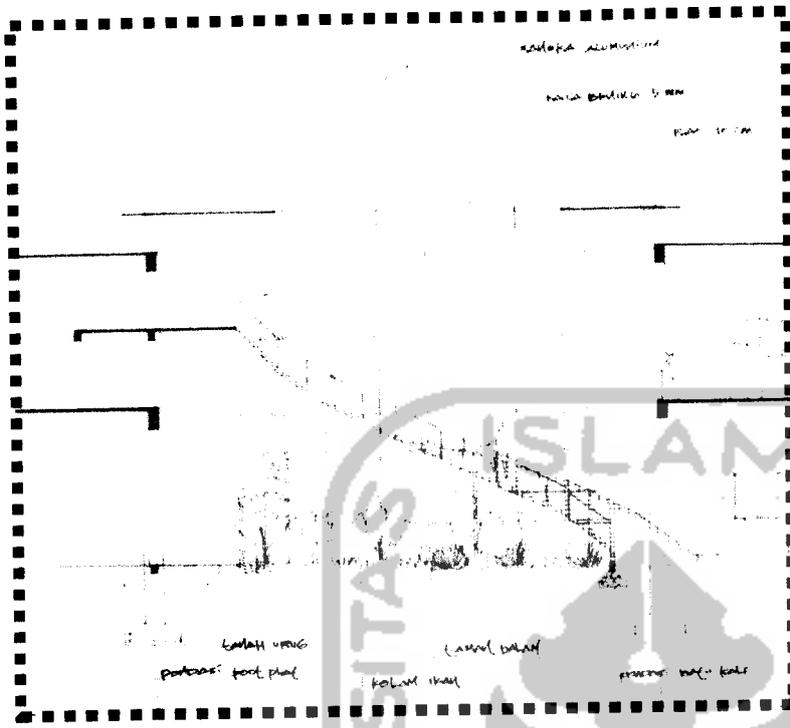
Konsep sirkulasi : Menerus  
 ENTRANCE>>>KONTROL>>>PENURUNAN>>>  
 BEGKEL>>>PARKIR>>>KEBERANGKATAN>>>KELUAR.  
 Agar tidak mengganggu pejalan kaki,  
 Terdapat sebuah koridor penghubung



Sirkulasi Angkot  
 Sirkulasi Mikrobis  
 Sirkulasi AKAP / AKDP  
 Sirkulasi truk sampah

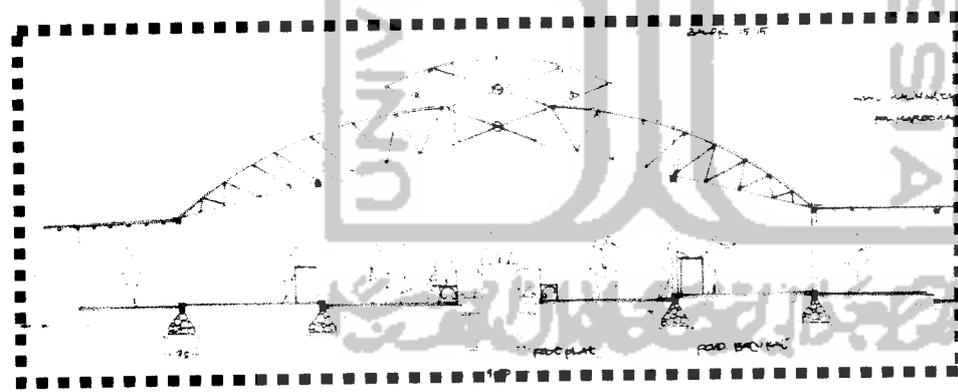
Sirkulasi mobil pengelola & pengunjung  
 Sirkulasi motor  
 Sirkulasi Taxi  
 Sirkulasi Becak  
 Sirkulasi ojek





Pada potongan terlihat tangga yang berbentuk lengkung Sebagai sarana bentukan yang r e k r e a t i f Agar pengguna tangga tidak jenuh. Yang kemudian ditunjang dengan adanya taman dalam Yang disertai kolam Akan menambah kesan rekreatif.

Dinding tangga menggunakan kaca , sehingga pejalan kaki Dapat merasakan keberadaan Taman tersebut, dan tidak terpengaruh oleh Air hujan yang mengalir dari atas, karena tidak disertai atap untuk diatas taman

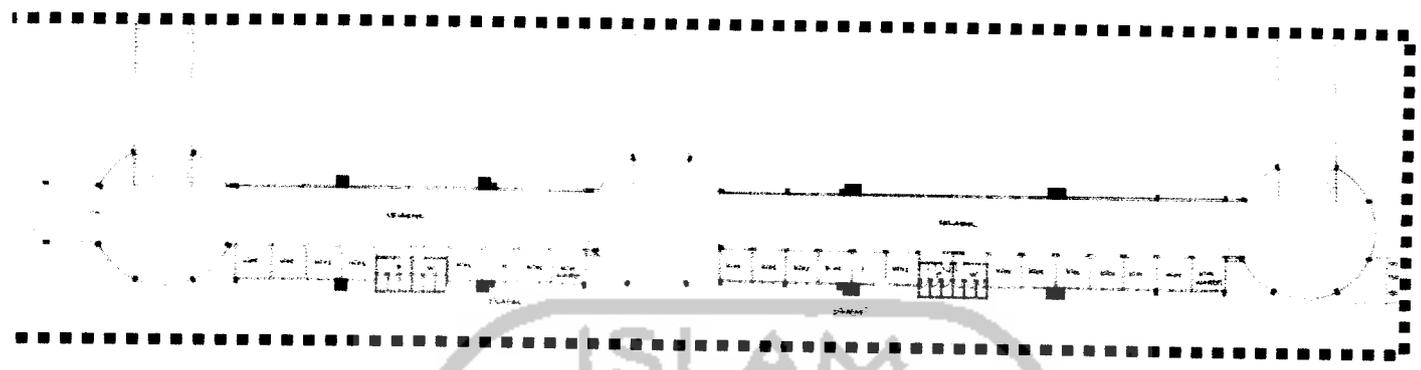


Penggunaan kolom Baja dengan desain struktur seperti batang p o h o n Yang bercabang, sebagai penambahan kesan r e k r e a t i f

Potongan diatas dapat dilihat bahwa, Suasana rekreatif diciptakan dengan transformasi pohon Kelapa yang berjejer. Dengan disertai taman Dibawahnya yang berpola linier Untuk pengarah. Atap menggunakan bahan tegola, karena mudah dibentuk lengkung. Pada skylight menggunakan polycarbonat. Untuk melangsungkan hidup tanaman dibawahnya

# DENA

## BLOK B



KORIDOR dengan panjang mencapai 103 meter menggunakan sistem dilatasi untuk memisahkan massa bangunan, dengan maksud untuk mencegah runtuhnya bangunan, bila ada gempa. Kolom menggunakan struktur beton bertulang dengan ukuran sampai 1 meter x 1 meter, untuk mendukung bentang lebar untuk trowongan sirkulasi bus. Untuk mengurangi kejenuhan, pada koridor terdapat *shelter* sebagai tempat istirahat yang berbentuk lingkaran. Dan adanya bukaan lebar yang menuju taman sebagai penciptaan suasana yang rekreatif. Sasaran tidak hanya untuk pengunjung, melainkan pengguna terminal seluruhnya

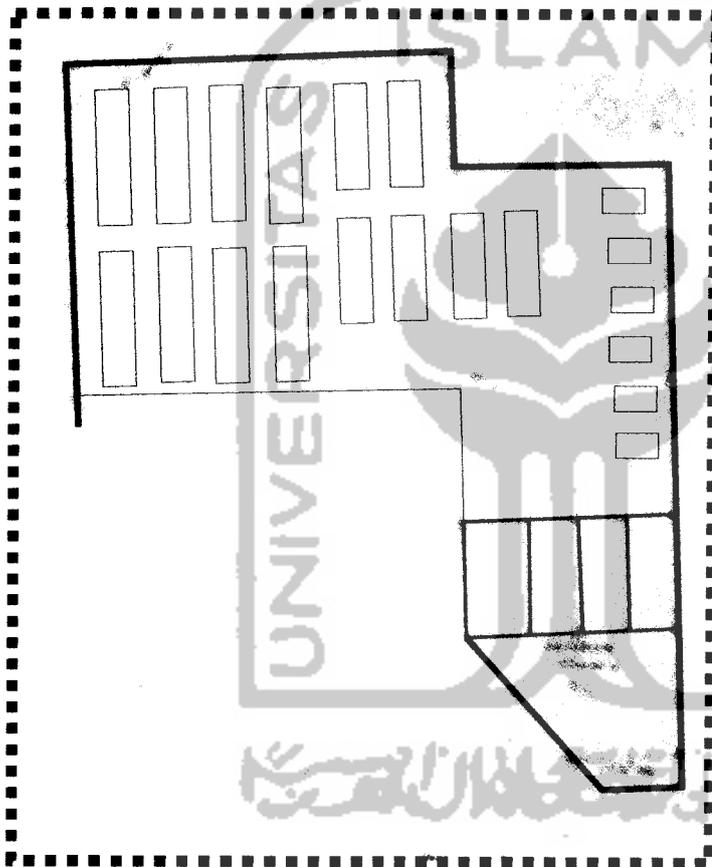


Pada tampak terlihat bahwa penggunaan atap kombinasi sirap yang berbentuk limasan dengan atap dak yang datar, dengan maksud untuk pendekatan terhadap alam yaitu berupa transformasi pohon Pinus kedalam bentuk atap limasan yang berwarna hijau. Adanya bukaan lebar untuk mendukung view seseorang

# DENAH

## BENGGEL

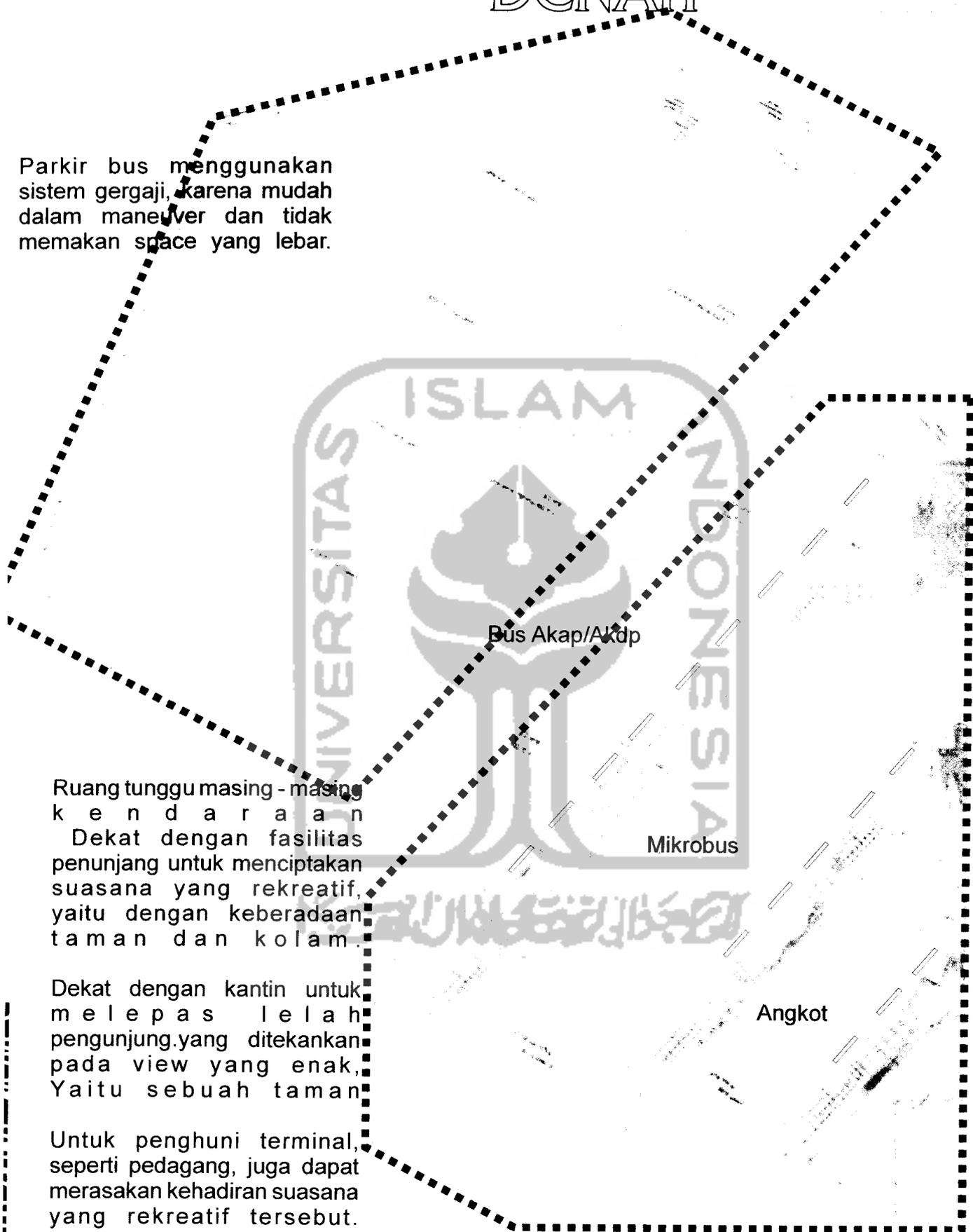
Pada bengkel berbentuk kotak, untuk memudahkan kendaraan masuk kedalam bangunan. Mengkapasitasi 8 bus, 6 mikrobus, dan 6 angkot. Fasilitas yang tersedia adalah : Toko onderdil, gudang tempat penyimpanan alat. Di bengkel juga terdapat sapce untuk cuci kendaraan.. Peletakan bengkel dekat dengan ruang penurunan penumpang, jadi setelah kendaraan datang, akan langsung dihadapkan sebuah bengkel, bila suatu perbaikan diperlukan.



Gudang untuk penyimpanan dan transaksi Pengantaran barang. Bus atau truk yang membawa barang kecil maupun besar, terlebih dahulu melalui perwakilan agen yang berada di depan kemudian menyimpan atau mengangkut b a r a n g .

# DENAH

Parkir bus menggunakan sistem gergaji, karena mudah dalam manuver dan tidak memakan space yang lebar.



Ruang tunggu masing - masing kendaraan. Dekat dengan fasilitas penunjang untuk menciptakan suasana yang rekreatif, yaitu dengan keberadaan taman dan kolam.

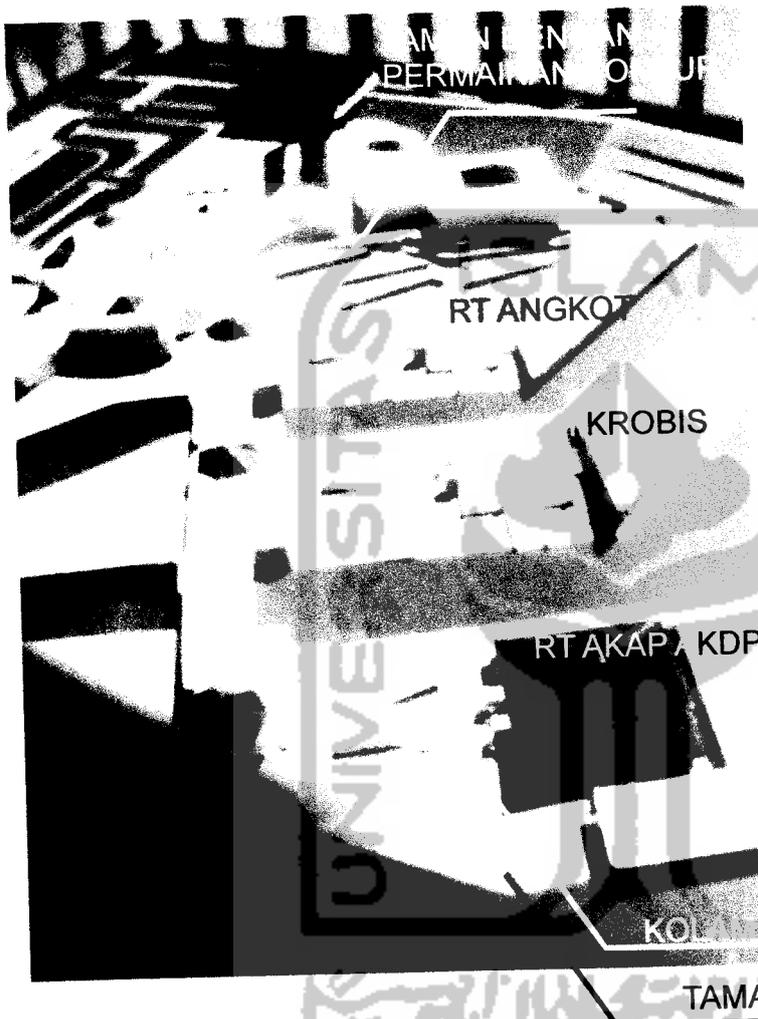
Dekat dengan kantin untuk melepas lelah pengunjung yang ditekankan pada view yang enak, yaitu sebuah taman

Untuk penghuni terminal, seperti pedagang, juga dapat merasakan kehadiran suasana yang rekreatif tersebut.

## TERMINAL BUS TYPE A Penekanan Pada Ruang

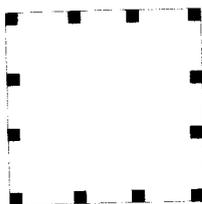
# RUANG TUNGGU DAN

REKREATIF



Ruang tunggu penumpang dan p e n g a n t a r  
Dibagi menjadi tiga tempat yaitu:  
Untuk Angkot, Mikrobus dan Bus Akap/ Akdp.  
Masing masing mempunyai Perbedaan dimensi.  
Untuk angkot , lebih kecil dibandingkan dengan ruang tunggu Mikrobus atau AKAP/AKDP  
Kaena durasi orang menunggu Pada angkot lebih cepat yaitu antara 5 menit sampai 10menit, dibanding dengan Bus AKAP yang mencapai 3 0 m e n i t

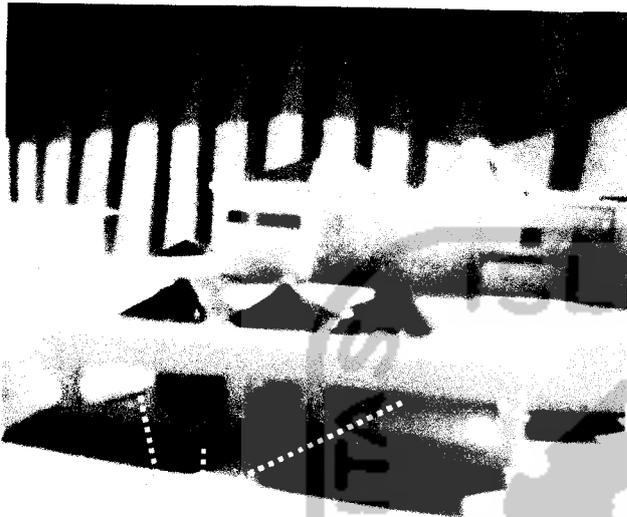
Keberadaan taman dan kolam sebagai Proses untuk menciptakan suasana yang rekreatif. Orientasi pengunjung dihadapkan pada Dua komponen tersebut, sehingga Bentuk lay out tempat duduk yang berbentuk lingkaran.



Pada denah yang berbentuk persegi empat Dengan penggunaan atap sirap Yang didukung oleh rangka Baja, maka kolom hanya ditempatkan pada Sisi, jadi ditengah tidak terdapat kolom.

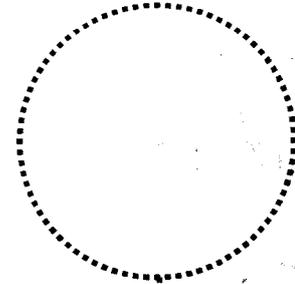
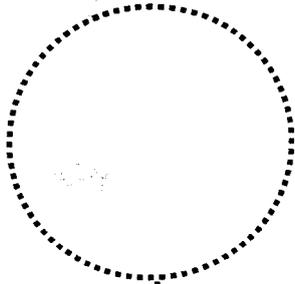
## RUANG TUNGGU

## REKREATIF



Menciptakan suasana rekreatif pada ruang tunggu penjemput. Yaitu dengan pengadaan Taman yang keberadaannya dapat dirasakan penjemput sambil menunggu penumpang. Dengan atap yang berbentuk limasan dengan pelubangan udara, sehingga udara alami dapat masuk dengan mudah. Penggunaan material alam seperti kolom expose dengan bahan penutup kolom batu kali dan lantai menggunakan lantai batu kali yang dipipihkan secara rata, sehingga alas lantai tidak bergelombang, dan memudahkan sirkulasi Barang dan manusia

## ENTRA

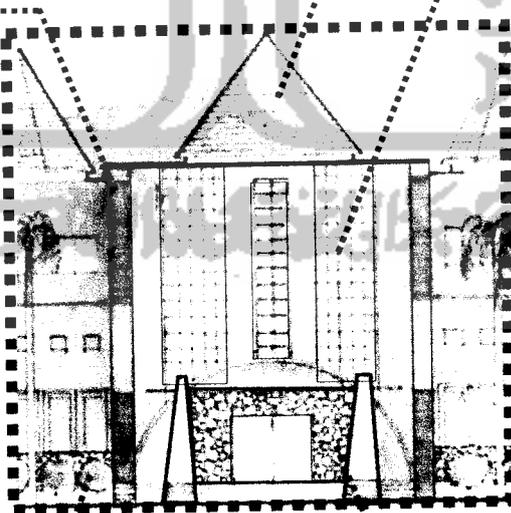


Entrance dengan jalan berpola lingkaran dan adanya perbedaan ketinggian lantai akan membuat kesan rekreatif, ditambah dengan penanaman vegetasi pada entrance akan menambah suasana menjadi rekreatif

Kolom ekpose Dengan kombinasi beton dan batu tempel untuk permukaan luarnya

Atap dengan bentuk limasan dengan bahan sirap sebagai transformasi pohon pinus

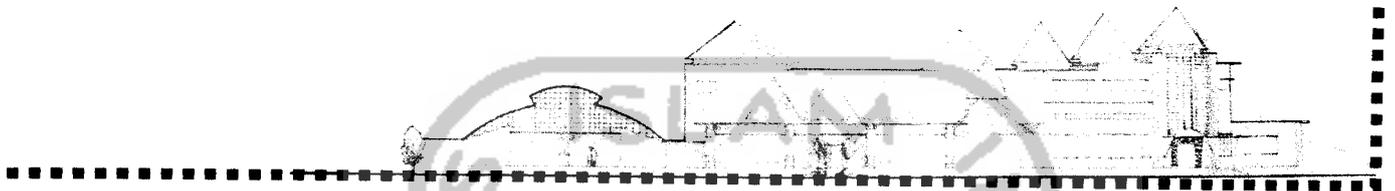
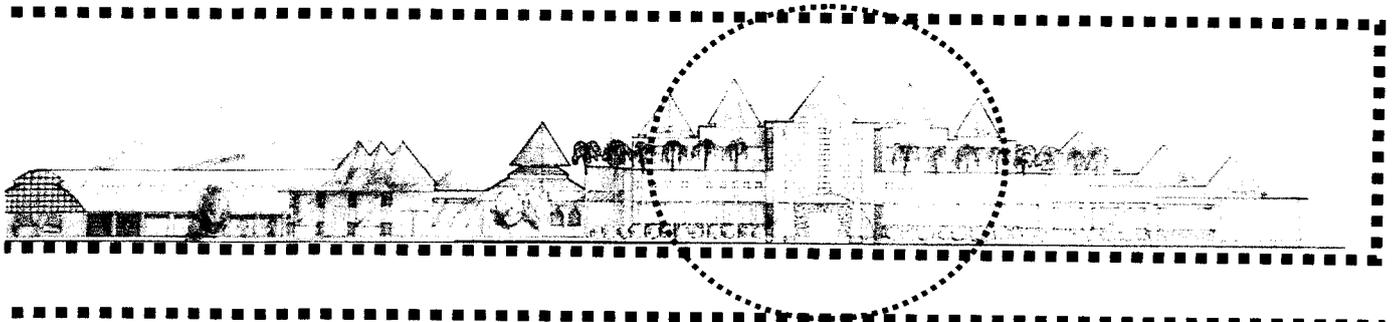
Dinding batu candi berwarna hitam sebagai pendekatan terhadap alam



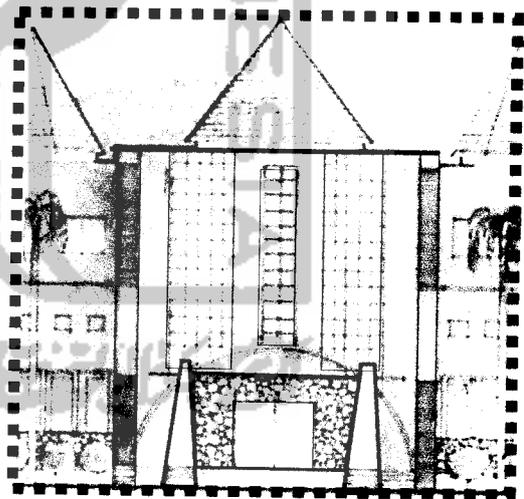
Dinding dengan material batu kali yang ditempel sebagai pendekatan rekreatif

Dinding dengan material batu kali yang ditempel sebagai pendekatan rekreatif

## TAMPAK



Konsep awal yaitu: mentransformasikan Air terjun ke dalam tampak bangunan sehingga menjadi Menjadikan rekreatif. Untuk dinding air terjun ditransformasikan dengan Penggunaan material alam batu candi yang berwarna hitam, yang disusun secara vertikal. Dan air, dengan adanya kaca yang memanjang ke atas. Dan transformasi berupa pohon pinus yang berjejer untuk atapnya. Hal diatas akan menjadikan Suasana sebelum masuk Bangunan sudah merasakan kehadiran Alam baturaden, yang akhirnya menjadikan rekreatif

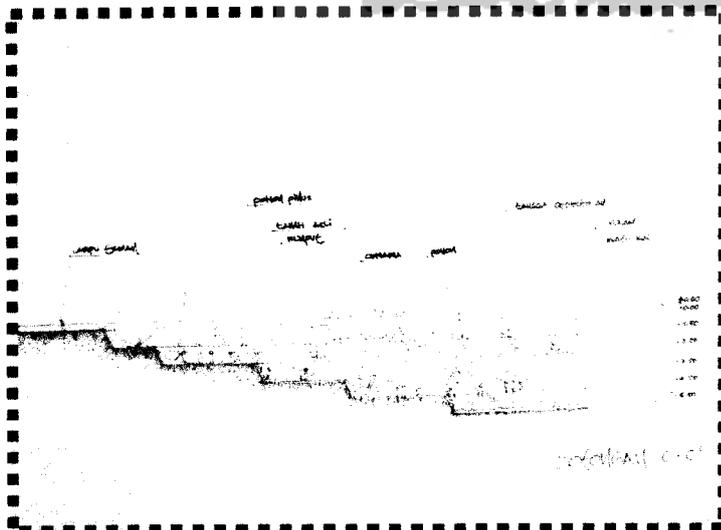
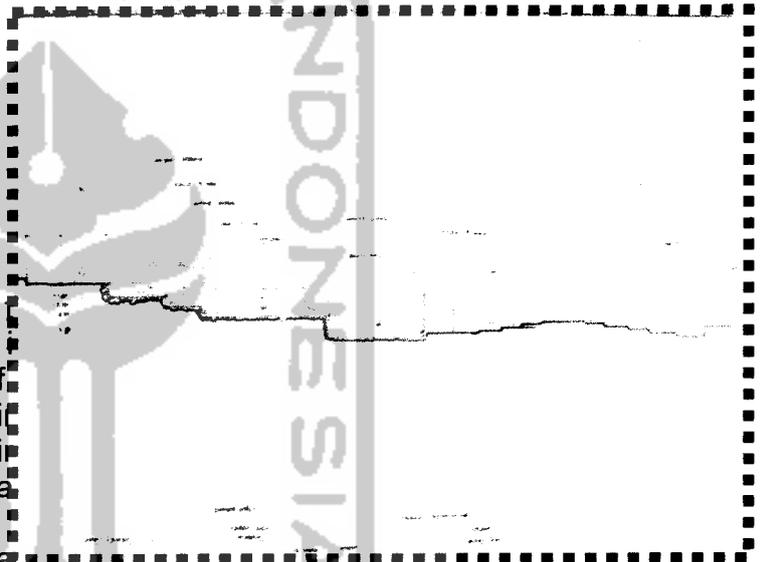


# LAND



Pada pedestrian berlantai datar Dan berpola linier. Namun, untuk menghilangkan Perasaan jenuh seseorang, pada pedestrian menggunakan material alam, seperti batu kali untuk Lantai. Dan pada sisi pedestrian ada Deretan pohon palem untuk pengarah. Karena pohon palem bila dibanding dengan pohon kelapa lebih indah Dan tidak membahayakan.

Tanah yang berkontur snga Berpotensi sebagai Penciptaan suasana yang rekreatif. Dengan adanya kolam yang mengalir secara menerus kemudian disertai air terjun kecil akan menambah suasana menjadi rekreatif. Didukung dengan adanya tangga yang tidak curam sehingga orang dapat menikmati taman tanpa rasa c a p e k .



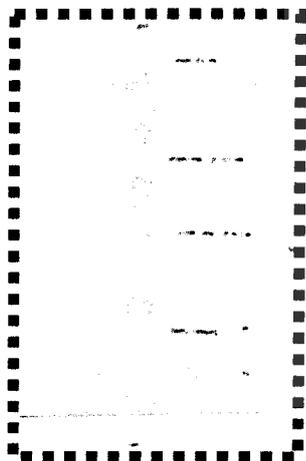
Untuk akses pejalan kaki pada site yang berkontur untuk menuju Ruang tunggu Angkot, tidak beratap, sebagai pendekatan terhadap alam. Hanya akses menuju rg tunggu angkot, karena kebanyakan pendatan menuju Kota Purwokerto, yang dituju 60% untuk obyek wisata di Purwokerto, dan akses hanya menggunakan angkot.

## TERMINAL BUS FYDE A Penekanan Pada Ruang

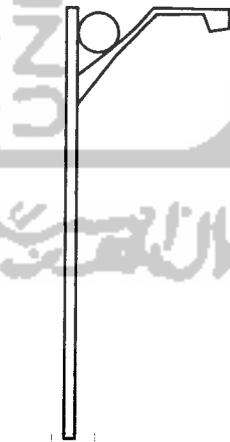
# DETAIL



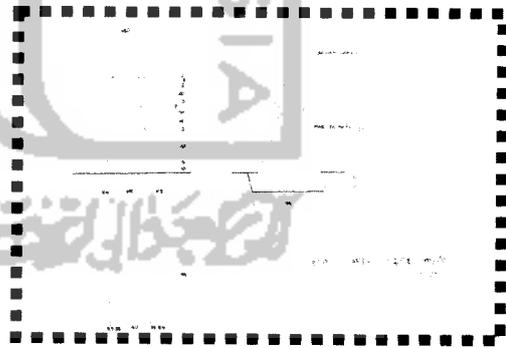
Detail diatas menunjukan bagaimana orang menikmati suasana terminal yang disertai pemasukan unsur alam, sambil menunggu bus. Orang tidak akan jenuh menunggu.



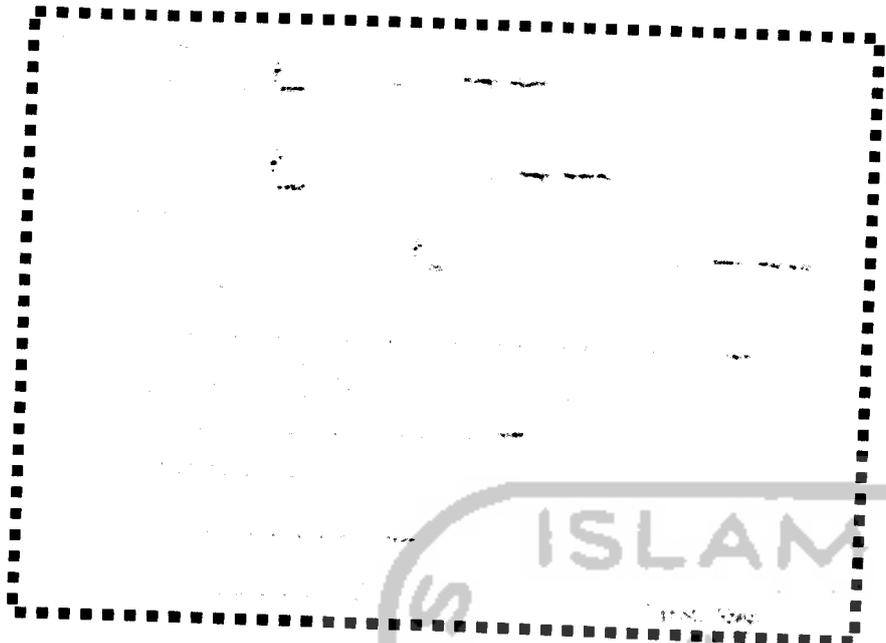
Lampu pada parkir mobil



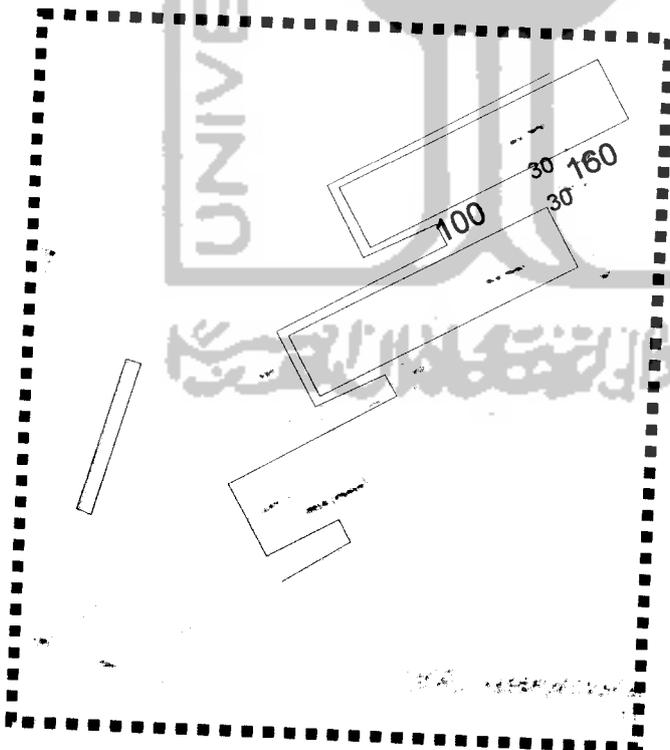
Lampu jalan



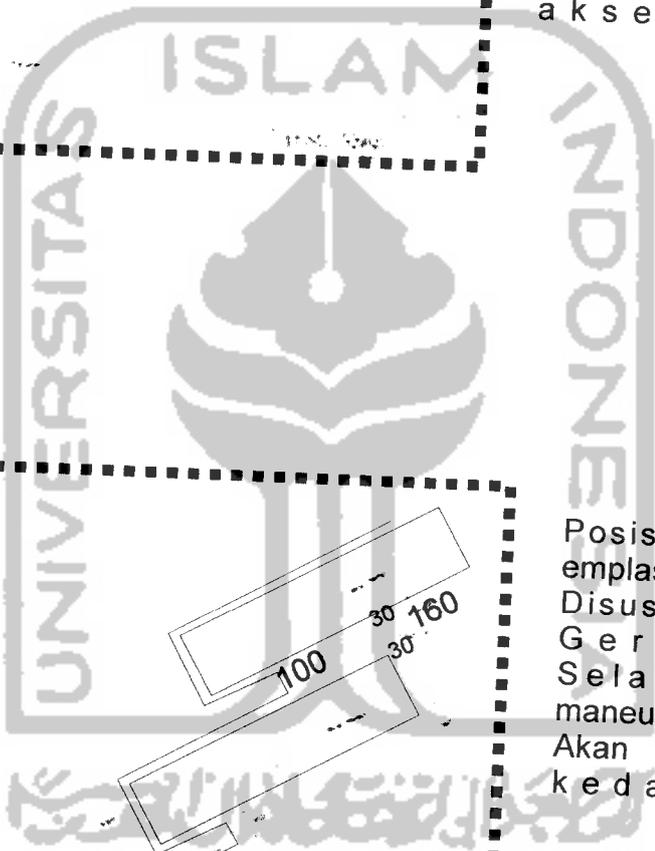
Lampu taman



Karena sebuah terminal membutuhkan akses yang jelas dan mudah, dan karena kondisi kontur yang cukup curam, maka kedua poin tersebut dijadikan satu bagaimana untuk memanfaatkan keaslian kontur, dengan memperhatikan sirkulasi didalam terminal. Site yang turun 5 meter, perlu menggunakan ramp untuk akses kendaraan.



Posisi parkir bus pada emplasemen keberangkatan disusun secara sistem Gergaji, karena selain memudahkan manuver bus, juga orang akan lebih mudah melihat kedatangan bus.



## INTE

## RUANG TUNGGU REKREATIF

Ruang tunggu yang berorientasi ke kendaraan dan taman sehingga posisi tempat duduk yang melingkar.

View yang didapat ketika orang menunggu dan makan di kantin



Penggunaan Material alam sebagai lantai (batu Kali)

## KORIDOR REKREATIF

Selain pengunjung, pedagangpun dapat merasakan suasana yang rekreatif. Dengan adanya bukaan lebar yang menuju taman

Plafond yang disusun secara variatif

## HALL REKREATIF



Pada hall, pertama kali orang masuk bangunan, ditunjukkan dengan space ruang yang besar dengan disertai taman dalam untuk menunjang suasana menjadi rekreatif

**BAGIAN 3** 118

## TERMINAL BUS TYPE A

Penekanan Pada Ruang

**BAGIAN 3** 118

## EXSTE

Pada eksterior bangunan (perspektif mata burung)  
Terlihat bahwa terminal ini dari kejauhan seperti sekumpulan  
Pohon pohon yang berdaun hijau, yang akhirnya dapat menjadikan  
s u a s a n a r e k r e a t i f .



Merupakan bentuk transformasi dari sebuah pohon  
ke dalam bentuk atap. Orang sebelum menuju ke suatu obyek wisata,  
(khususnya baturade, sebelumnya akan merasakan kehadiran  
alam baturaden itu sendiri, pada sebuah termina.

## LAMPIRAN

**Tabel 1**

DATA JUMLAH PENGUNJUNG YANG MASUK OBYEK WISATA  
DI PURWOKERTO DARI TAHUN 1999-2003

OBYEK WISATA	1999	2000	2001	2002	2003
Curug Cipendok	12.687	16.578	21.133	21.468	29.418
Telaga Sunyi	4.005	3.788	4.839	4.545	4.942
Pancuran Tujuh	63.013	91.586	87.325	64.014	64.610
Lokawisata Baturaden	496.271	638.420	566.743	486.119	412.444
Kalibacin	3.573	4.489	4.427	3.963	5.057
Wanawisata Baturaden	48.491	64.223	54.975	53.113	58.245
Curug Ceheng	16.727	15.281	19.267	11.597	15.542

*Sumber : - Perum Perhutani KPH Banyumas Timur  
- Dinas Pariwisata Kabupaten Banyumas, th 2003*

**Tabel 2**

DATA KENDARAAN UMUM YANG ADA DI PURWOKERTO  
SELAMA TAHUN 1999-2003.

Jenis Kendaraan	1999	2000	2001	2002	2003
Sedan, sedan station, bemo, dan sejenisnya (plat kuning)	806	781	768	797	913
Bus, Mikrobus dan sejenisnya (plat kuning)	761	707	1777	867	981

*Sumber : Cabang Dipenda Propinsi Jawa Tengah, Kab. Banyumas, th 2003*

**Tabel 3**

DATA FREKUENSI KENDARAAN UMUM YANG KELUAR MASUK TERMINAL  
PURWOKERTO SELAMA 3 TAHUN TERAKHIR  
TAHUN 2002

	BIS/RIT	DATANG	TURUN	NAIK	BERANGKAT	KET
JUMLAH	260.568	6.460.479	5.895.443	5.377.347	6.132.780	
RATA-RATA	21.714	538.373	491.287	448.112	511.065	

TAHUN 2003

	BIS/RIT	DATANG	TURUN	NAIK	BERANGKAT	KET
JUMLAH	263.172	6.525.081	5.954.395	5.431.128	6.253.001	
RATA-RATA	21.931	543.757	496.200	452.593	521.038	

#### TAHUN 2004

	BIS/RIT	DATANG	TURUN	NAIK	BERANGKAT	KET
JUMLAH	244.180	6.047.550	5.568.862	5.054.897	5.850.780	
RATA-RATA	22.150	549.777	506.260	459.536	531.889	

*Tanpa Bulan Desember*

**Sumber : Dinas Perhubungan Terminal Purwokerto, th 2003.**

#### DATA TENTANG STANDAR TERMINAL TYPE A

##### A. FASILITAS UTAMA

1. Melayani kendaraan umum untuk Angkutan Antar Kota Antar Propinsi ( AKAP ), dan atau Angkutan Lintas Batas Negara, Angkutan Antar Kota Dalam Propinsi ( AKDP ), Angkutan Kota dan Angkutan Pedesaan.
2. Adanya jalur pemberangkatan kendaraan umum.
3. Area penurunan penumpang.
4. Tempat parkir kendaraan umum selama menunggu keberangkatan, termasuk didalamnya tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan umum.
5. Bangunan kantor terminal.
6. Tempat tunggu penumpang dan atau pengantar.
7. Menara pengawas.
8. Loket penjualan karcis.
9. Rambu – rambu dan papan informasi, yang sekurang – kurangnya memuat petunjuk jurusan, tariff dan jadwal perjalanan.
10. Pelataran parkir kendaraan pengantar dan atau taksi.
11. Luas minimal 4 Ha.

##### B. FASILITAS PENUNJANG

1. Kamar kecil atau toilet.
2. Musholla.
3. Kios / kantin.
4. Ruang Pengobatan.
5. Ruang informasi dan pengaduan.
6. Telphon umum.
7. Tempat penitipan barang.
8. Taman.

**\*Sumber : KEP. MEN. HUB. No.31/1995**

**Tabel 5**

**JARINGAN TRAYEK YANG MASUK TERMINAL**

JARINGAN KENDARAAN YANG MASUK TERMINAL	JUMLAH PO (PERUSAHAAN OEMOEM)	JUMLAH KENDARAAN	JUMLAH BIS/RIT
<b>BIS AKAP</b>			
PURWOKERTO-MALANG	2	4	4
PURWOKERTO-BLITAR	1	16	16
PURWOKERTO-BLITAR-SURABAYA	2	26	64
PURWOKERTO-JAKARTA	15	64	64
PURWOKERTO-TEGAL-BANDUNG	3	28	28
PURWOKERTO-TASIK-BANDUNG	9	60	60
PURWOKERTO-YOGYA-SOLO	3	18	18
PURWOKERTO-BANJAR PATOMAN	7	43	43
<b>BIS AKDP</b>			
PURWOKERTO-TEGAL	7	41	82
PURWOKERTO-WONOSOBO	11	73	146
PURWOKERTO-PEMALANG	9	42	84
PRWKERTO-SIDARJA-PNGANDRAN	3	41	123
PURWOKERTO-AJIBRANG-CILACAP	6	16	48
PURWOKERTO-RAWALO-CILACAP	7	47	141
PURWOKERTO-WANGON-CILACAP	3	41	123
PURWOKERTO-KROYA-CILACAP	14	36	108
PURWOKERTO-SAMPANG-CLCP	4	18	54
PURWOKERTO-GOMBONG-SMG	9	56	56
PURWOKERTO-WONOSOBO-SMG	9	84	84
PURWOKERTO-BAWEN-SOLO	4	13	13
PWKRT-GOMBONG-YOGYA-SOLO	11	88	88
<b>MIKROBIS AKDP</b>			
PWT-BANYUMAS-BANJARNEGARA		60	180
PWT-PURBALINGGA-BOBOTSARI		89	267
PWT-GOMBONG-KEBUMEN		64	192
PWT-ADIPALA-CILACAP		24	72
PWT-AJIBARANG-BUMIAYU		60	180
PWT-WONOSOBO			
PWT-RAWALO-CILACAP			
PWT-AJIBARANG-CILACAP			
PWT-KROYA-CILACAP			
PWT-BUNTU-SAMPANG-CILACAP			
<b>ANGKUTAN PEDESAAN</b>			
DALAM KOTA PURWOKERTO		22	22

**Sumber : Kepala Unit Terminal Purwokerto, th 2003**

**Tabel 6**

**MONOGRAFI DATA TERMINAL BUS PURWOKERTO  
JL. GERILYA PURWOKERTO ( TERMINAL LAMA )**

**TABEL 6.1 KAPASITAS TERMINAL**

1.	JUMLAH KENDARAAN YANG PARKIR MAKSIMUM	240 KENDARAAN
2.	JUMLAH KENDARAAN YANG DATANG / HARI	
	- BUS	
	- ANGKUTAN KOTA	768 KENDARAAN
	- MIKROBUS	195 KENDARAAN
	- ANGKUTAN PEDESAAN	297 KENDARAAN
3.	JUMLAH KENDARAAN YANG BERANGKAT / HARI	23 KENDARAAN
	- BUS	
	- ANGKUTAN KOTA	786 KENDARAAN
	- MIKROBUS	195 KENDARAAN
	- ANGKUTAN PEDESAAN	297 KENDARAAN
4.	JUMLAH KENDARAAN PARKIR JALUR DATANG	23 KENDARAAN
5.	JUMLAH KENDARAAN PARKIR JALUR BERANGKAT	10 KENDARAAN
6.	JUMLAH KENDARAAN PARKIR JALUR ISTIRAHAT	22 KENDARAAN
7.	JUMLAH PENUMPANG RATA – RATA / HARI	44 KENDARAAN
		16.500 ORANG

**TABEL 6.2 PELAKU KEGIATAN EKONOMI RAKYAT**

<b>A.</b>	<b>AWAK KENDARAAN ( PENGEMUDI, KENET, DAN KONDEKTUR )</b>		
	- AKAP	259 X 3 ORANG	777 ORANG
	- AKDP	527 X 3 ORANG	1.581 ORANG
	- MIKROBUS	297 X 2 ORANG	594 ORANG
	- ANGKOT	195 X 2 ORANG	390 ORANG
	- ANGDES	23 X 2 ORANG	46 ORANG
	- PLAT HITAM	20 X 2 ORANG	40 ORANG
		<b>JUMLAH</b>	<b>3.438 ORANG</b>
<b>B.</b>	<b>PEDAGANG</b>		
	- KIOS	75 X 3 ORANG	225 ORANG
	- PEDAGANG TETAP	82 X 2 ORANG	164 ORANG
	- ASONGAN		196 ORANG
		<b>JUMLAH</b>	<b>585 ORANG</b>
<b>C.</b>	<b>KEAGENAN BUS</b>		
	- AGEN BIS	17 X 5 ORANG	85 ORANG
	- PENGURUS		120 ORANG
		<b>JUMLAH</b>	<b>205 ORANG</b>
<b>D.</b>	<b>LAIN - LAIN</b>		
	- PENAWAR JASA TAK RESMI (CALO)		70 ORANG
	- OJEK		285 ORANG
	- BECAK		40 ORANG
	- PENGAMEN		40 ORANG
		<b>JUMLAH</b>	<b>475 ORANG</b>
		<b>JUMLAH A+B+C+D</b>	<b>4.702 ORANG</b>

**TABEL 6.3 JUMLAH PENGELOLA**

1.	Pegawai Negeri Sipil ( PNS )	35 ORANG
2.	Pegawai Tidak Tetap ( PTT )	20 ORANG
3.	Pembersih	24 ORANG
4.	POLRI	5 ORANG

*Sumber : Kepala Unit Terminal Purwokerto, th 2003*

## Perhitungan Besaran Ruang

### 1. Fasilitas Utama

#### a. Kelompok Ruang Pengelola

##### Lantai 2

##### ➤ Ruang Kantor DLLAJR

##### ▪ Ruang kepala terminal dan wakil

$$\text{Meja } 2 \times 1 = 2 \times 2 = 4$$

$$\text{Meja tamu } 2 \times 1 = 2$$

$$\text{Lemari } 0,5 \times 3 = 2,25$$

$$\text{Sofa } 0,80 \times 4 = 3,2$$

$$\text{Sirkulasi } 40\% = 13,23 \text{ m}^2 = 20 \times 2 = 40 \text{ m}^2$$

##### ▪ Ruang tata usaha & urusan umum

$$\text{Meja } 2 \times 1 = 2 ( 4 \text{ buah } ) = 2 \times 4 = 8$$

$$\text{Kursi } 0,4 \times 0,5 = 0,2 ( 4 \text{ buah } ) = 0,2 \times 4 = 0,81$$

$$\text{Lemari} = 0,5 \times 3 = 2,25$$

$$\text{Sirkulasi } 50\% = 17,00 = 20 \times 2 = 40 \text{ m}^2$$

##### ▪ Ruang seksi teknik

$$\text{Meja } 2 \times 1 = 2 ( 6 \text{ buah } ) 6 \times 2 = 12$$

$$\text{Lemari } 0,5 \times 3 = 2,25 \times 3 = 6,75$$

$$\text{Kursi } 2 \times 0,4 = 0,8 \times 6 = 4,8$$

$$\text{Rak buku } 0,75 \times 2 = 1,5 \times 3 = 4,5$$

$$\text{Sirkulasi } 40\% = 39,27 = 40 \text{ m}^2$$

- Ruang seksi operasional

Meja 2x1 = 2 ( 4 buah ) =  $2 \times 4 = 8$

Kursi 0,4x0,5 = 0,2 ( 4 buah ) =  $0,2 \times 4 = 0.81$

Lemari =  $0,5 \times 3 = 2,25$

Sirkulasi 50% =  $17,00 = 20 \times 3 = 60 \text{ m}^2$

- Ruang rapat

Meja 1x1 = 1 (15 buah) = 15

Kursi 0,45x0,45 = 0,2 ( @ 10 orang )  $0,2 \times 15 = 3$

Meja alat tulis =  $0,5 \times 0,5 = 1$

Meja dokumen 2x0,75 =  $1,5 \times 4 = 6$

Papan tulis 0,5 x3 = 1,5

Sirkulasi 50% =  $39,75 = 40 \times 2,5 = 99,375 = 100 \text{ m}^2$

- Lavatory

3 km/wc pria =  $2 \times 1 = 2 \times 3 = 6$

3 km/wc wanita =  $2 \times 1 = 2 \times 3 = 6$

= 12

sirkulasi 50% =  $18 = 20 \text{ m}^2$

- Gudang

$3 \times 4 = 12 \text{ m}^2$

- Ruang Kantor Dipenda

- Ruang kepala dan ruang tamu & wakil

Meja 2x1 =  $2 \times 2 = 4$

Meja tamu 2x1 = 2

Lemari 0,5x3 = 2,25

Sofa 0,80x4 = 3,2

Sirkulasi 40% =  $13,23 \text{ m}^2 = 20 \times 2 = 40 \text{ m}^2$

- Ruang bina program
  - Meja  $2 \times 1 = 2$  ( 4 buah ) =  $2 \times 4 = 8$
  - Kursi  $0,4 \times 0,5 = 0,2$  ( 4 buah ) =  $0,2 \times 4 = 0,81$
  - Lemari =  $0,5 \times 3 = 2,25$
  - Sirkulasi 50% =  $17,00 = 20 \times 2 = 40 \text{ m}^2$

- Ruang seksi pendapatan
  - Meja  $2 \times 1 = 2$  ( 4 buah ) =  $2 \times 4 = 8$
  - Kursi  $0,4 \times 0,5 = 0,2$  ( 4 buah ) =  $0,2 \times 4 = 0,81$
  - Lemari =  $0,5 \times 3 = 2,25$
  - Sirkulasi 50% =  $17,00 = 20 \times 4 = 80 \text{ m}^2$

#### Lantai 1

- Ruang Pelayanan
  - Ruang informasi
    - $4 \times 4 = 16$
    - 4 tempat  $16 \times 4 = 64 \text{ m}^2$
  - Ruang jaga
    - Meja  $2 \times 1 = 2$  ( 2 buah )  $2 \times 2 = 4$
    - Lemari  $0,5 \times 3 = 2,25$
    - Kursi  $2 \times 0,4 = 0,8$
    - Rak buku  $0,75 \times 2 = 1,5$
    - Sirkulasi 30% =  $11,11 = 12 \text{ m}^2$

- Ruang peron
  - 4 tempat  $4 \times 4 = 16$
  - =  $64 \text{ m}^2$
- Ruang keamanan
  - 4 tempat  $4 \times 4 = 16$

$$= 64 \text{ m}^2$$

- Ruang pengobatan / PPPK  
3 perawat =  $3 \times 0,75 = 2,25 \text{ m}^2$   
2 meja  $1 \times 0,75 = 0,75 \times 2 = 1,5 \text{ m}^2$   
ruang tunggu  $3 \times 3 = 9 \text{ m}^2$   
3 tempat tidur  $2 \times 1 = 2 \times 3 = 6 \text{ m}^2$   
sirkulasi 100 % =  **$37 \text{ m}^2$**

b. Ruang Penumpang

➤ Ruang penumpang Angkutan Kota dan Desa dan mikrobus

- Ruang penurunan penumpang  
Penumpang 16.500 orang/hari  
40% dari angkot = 6.600 orang/hari  
dibagi waktu sibuk ( 06.00-18.00 )  $6.600/12 = 550$   
ruang gerak orang =  $1 \text{ m}^2 \times 550 = 550$   
@ 20% membawa barang =  **$660 \text{ m}^2$**

- Koridor penghubung  
 $120 \times 5 = 600$   
2 koridor =  **$600 \text{ m}^2$**

- Ruang tunggu / keberangkatan  
16.500 orang/hari  
@ 30% diantar = 4950 dibagi jam sibuk  
 $4950 : 12 = 412,5 = 413$  Orang perjam sibuk  
Data dari kepala terminal :  
40 % untuk penumpang angkot  
35 % untuk penumpang mikrobus  
25 % untuk penumpang AKAP/AKDP  
Orang menunggu butuh 5-10 menit untuk angkot

10-15 menit untuk mikrobus

15-30 menit untuk AKAP / AKDP

Ruang tunggu AKAP / AKDP 190 kursi

Ruang tunggu Mikrobis 134 kursi

Ruang tunggu Angkot 78 kursi

Dimensi ruang tunggu bervariasi

Angkot 15x15 = **225**

Mikrobis 20x20 = **400**

AKAP / AKDP 25x25 = **625**

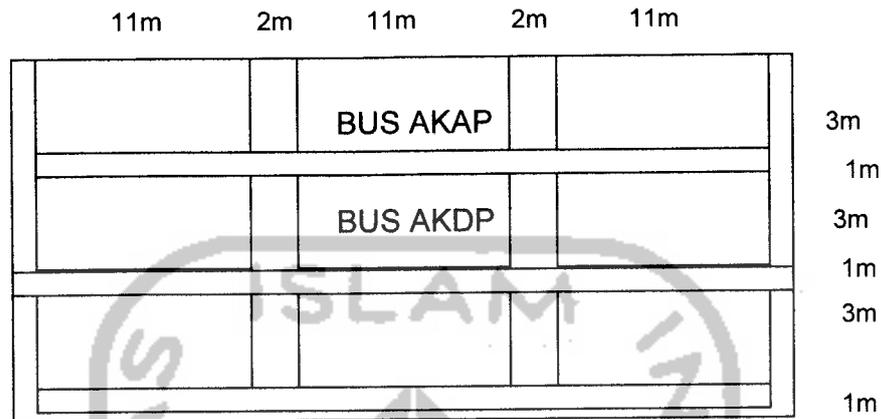
sirkulasi 50% = **1250 m<sup>2</sup>**

- ◆ Ruang Tunggu Penjemput = 413 orang /jam  
30% untuk orang tidak melanjutkan perjalanan  
 $413 \times 30\% = 123,9 = 124$   
Sirkulasi 70% = **220 m<sup>2</sup>**
- Ruang penumpang AKAP / AKDP
  - Ruang penurunan penumpang  
Penumpang 16.500 orang/hari  
60% dari angkot = 9.900 orang/hari  
dibagi waktu sibuk ( 06.00-18.00 )  $9.900/12 = 825$   
ruang gerak orang =  $1 \text{ m}^2 \times 825 = 825$   
@ 20% membawa barang = **990 m<sup>2</sup>**
  - Entrance / Hall / Lobby / Lavatory  
 $60\% \ 16.500 = 9.900 : 12 = 825 + @ 100 \text{ orang}$   
 $925 \text{ orang} \times 1 \text{ (ruang orang )} = 925$   
sirkulasi 50 % = **1388 m<sup>2</sup>**

c. Ruang Kendaraan

➤ Kendaraan bus AKAP / AKDP

▪ Emplasemen kedatangan



$37 \times 15 = 555 \text{ m}^2$

▪ Emplasemen keberangkatan

Dimensi bus  $11 \times 2,5 = 27,5$

Jumlah bus yang parkir 25 buah

$25 \times 27,5 = 687,5$

sirkulasi 200% manuever =  **$2062 \text{ m}^2$**

▪ Area parkir bus

Dimensi bus  $11 \times 2,5 = 27,5$

Jumlah bus yang parkir 106 buah

$106 \times 27,5 = 2915$

sirkulasi 100% =  **$5830 \text{ m}^2$**

➤ Kendaraan Mikrobus / Angkutan Kota

▪ Emplasemen Kedatangan

Dimensi microbus @  $\frac{1}{2}$  bus besar =  $\frac{1}{2} 27,5 = 13,75$

Area penurunan penumpang mencakup 6 mikrobus

$$6 \times 13,75 = 82,5$$

$$\text{sirkulasi } 100\% = 165$$

$$\text{Dimensi angkot } 2,8 \times 2 = 5,6$$

Area penurunan penumpang mencakup 6 angkot

$$6 \times 5,6 = 33,6$$

$$\text{sirkulasi } 100\% = 67,2$$

$$\text{jumlah} = 232 \text{ m}^2$$

- Emplasemen keberangkatan  
20 mikrobus dan 15 angkutan  
 $20 \times 13,75 = 275$  untuk mikrobus  
 $15 \times 33,6 = 84$  untuk angkot  
sirkulasi 100% = **718 m<sup>2</sup>**
- Area parkir Mikrobus / angkot  
60 mikrobus dan 50 angkutan  
 $60 \times 13,75 = 818$  untuk mikrobus  
 $50 \times 5,6 = 280$  untuk angkot  
sirkulasi 100% = **2196 m<sup>2</sup>**

## 2. Fasilitas penunjang

➤ Pelayanan Penumpang

- Restoran

@ untuk 40 orang

$$1 \text{ meja } 4 \text{ orang} = 10 \text{ meja} \times (2 \times 1) = 20 \text{ m}^2$$

$$40 \text{ kursi } 0,45 \times 0,45 = 0,2025$$

$$0,2025 \times 40 = 8,1$$

$$\text{dapur } 3 \times 4 = 12$$

$$\text{km } 2 \times 1 = 2 \text{ (2buah)} = 4$$

$$\text{sirkulasi } 50\% = 66 \times 4 \text{ tempat} = 66 \text{ m}^2$$

- Kios
  - 32 kios 3x4 = 120
  - 60 kios 3x3 = 369
  - = 489
  - Sirkulasi 100% = **978 m<sup>2</sup>**
  
- Shop (soufenir)
  - 12x10 = **120 m<sup>2</sup>**
  
- Agency
  - 17 agen ukuran 3x3 = **153 m<sup>2</sup>**
  
- Wartel & ATM
  - 2x1 wartel x 15 = 30
  - 10 ATM 1.5x1.5 = 15
  - = 45
  - Sirkulasi 40% = **90 m<sup>2</sup>**
  
- Musholla
  - Untuk menampung 30 orang.
  - @ space orang sholat adalah 0,75 x 1,5 = 1,125 m<sup>2</sup>
  - 30 x 1,125 = 33,75 m<sup>2</sup>
  - tempat wudlu & km 3x4 = 12
  - = 45,75 m<sup>2</sup> = **50 m<sup>2</sup>**
  
- Pos & Giro
  - Ruang tunggu 4x6= 20
  - Ruang karyawan= 7x7 = 49
  - 20+49 = 69
  - sirkulasi 50% = **103 m<sup>2</sup>**

➤ Pelayanan Kendaraan dan Kelengkapan Bangunan

▪ Tempat cuci dan bengkel kendaraan

@ untuk kapasitas 8 bus

$$8 \times 27,5 = 220$$

@ untuk kapasitas 6 Mikrobus

$$6 \times 13,75 = 82,50$$

@ untuk kapasitas 6 Angkot

$$6 \times 5,6 = 33,6$$

$$\text{ruang peralatan } 3 \times 3 = 9$$

$$\text{gudang } 3 \times 4 = 12$$

$$\text{ruang mesin } 3 \times 6 = 18$$

sirkulasi 100 %

$$= 750 \text{ m}^2$$

▪ Ruang awak angkutan

-AKAP/AKDP

44 kendaraan istirahat, tiap bus berisi 3 orang

$$44 \times 3 = 132 \text{ awak}$$

dimensi orang santai 1 m<sup>2</sup>

$$1 \times 132 = 132 \text{ m}^2$$

-Mikrobus

22 mikribis istirahat, tiap bus berisi 3 orang

$$22 \times 3 = 66 \text{ m}^2$$

-Angkot

10 angkot istirahat, berisi 2 orang

$$2 \times 10 = 20 \text{ m}^2$$

$$\text{sirkulasi } 50 \% = 327 \text{ m}^2$$

▪ Tempat penitipan motor

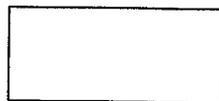
Menampung 200 motor

Dimensi motor  $0.75 \times 1.5 = 1,125 \text{ m}^2$

$1,125 \times 200 = 225 \text{ m}^2$

- Parkir pengunjung
  - @ mobil tiap jamnya terdapat 40 mobil yang parkir

3m



2m =  $6 \text{ m}^2$

$6 \text{ m} \times 40 = 200 \text{ m}^2$

sirkulasi 100 % =  $200 \text{ m}^2$

---

 $= 400 \text{ m}^2$

- @ jumlah motor untuk 1 jamnya = 100 motor

2m



1m =  $2 \text{ m}^2$

$2 \times 100 = 200 \text{ m}^2$

Taxi :

$6 \times 40 \text{ taxi} = 200$

100% = 400

Becak :

$1,25 \times 1,50 = 1,875$

$\times 30 \text{ becak} = 56,25$

100% = 112,50

Ojek  $2 \times 1 = 2$

$2 \times 60 \text{ ojek} = 120$

**=  $1032 \text{ m}^2$**

- Ruang genzet

$6 \times 4 = 24 \text{ m}^2$

- Water tower  
3x3 = 9 m<sup>2</sup>
- Ruang sirkulasi untuk kendaraan dan manusia adalah 100% dari luas fasilitas.
- Taman dan fasilitas rekreasi diasumsikan 50% dari luas terminal.

**Rekapitulasi :**

1. Fasilitas Umum

a. Kelompok Ruang Pengelola	=	229 m <sup>2</sup>
b. Kelompok Ruang Penumpang	=	4.263 m <sup>2</sup>
c. Kelompok Ruang Kendaraan	=	11.593 m <sup>2</sup>

2. Fasilitas Penunjang	=	4331 m <sup>2</sup>
------------------------	---	---------------------

JUMLAH	=	17.578 m <sup>2</sup>
--------	---	-----------------------

Ruang sirkulasi 100% x	=	40.832 m <sup>2</sup>
------------------------	---	-----------------------

Taman lansekap & fasilitas

Tambahan 50 % x	=	20.416 m <sup>2</sup>
-----------------	---	-----------------------

TOTAL	=	61.248 m <sup>2</sup>
-------	---	-----------------------

Building Coverage Bangunan Terminal (BC) 40 % = 30/100

BC = Luas Lantai

Luas Site

$$100/60 \times 61.248 = 102.080 \text{ m}^2 = 10,2 \text{ Ha}$$

# MAKET

