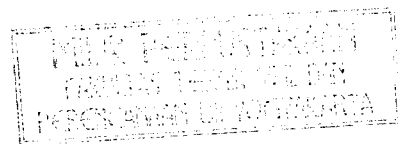


TUGAS AKHIR

PERPUSTAKAAN FTSP UII
HADIAH/BELE
TGL TERIMA : 11-3-03
NO. JUDUL : 000 310
NO. INV. : 5120000310001
NO. SIPUK :

**TERMINAL BIS DAN TEMPAT TRANSIT KENDARAAN
DI KAB. INDRAMAYU**
SUASANA REKREATIF ALAM PANTAI SEBAGAI FAKTOR PENENTU PERENCANAAN
TATA RUANG



Oleh :

Zuama Brilliant

96 340 124

**JURUSAN TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

2002

LEMBAR PENGESAHAN

TERMINAL BIS DAN TEMPAT TRANSIT KENDARAAN DI KABUPATEN INDRAMAYU

Suasana Rekretif Alam Pantai Sebagai Faktor Penentu Perencanaan
Tata Ruang

Disusun Oleh :

ZUAMA BRILLIAN

No.Mhs : 96 340 124

NIRM : 960051013116120124

Yogyakarta, 22 Mei 2002

Menyetujui,

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II



Ir. Fajrivanto, MTP



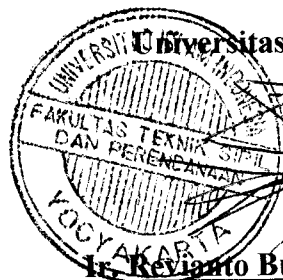
Noor Choliz Idham, ST.

Mengetahui,

Ketua Jurusan Arsitektur

Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan

Universitas Islam Indonesia



Ir. Kevianto Budi Santoso, M.Arch

Sebuah karya kupersembahkan untuk

Ibu dan Bapak tercinta yang selalu membekali aku, materi dan bimbingan sehingga dapat terselesaikannya studi...

Kakak-kakak tersayang Yita Kumawati dan Sof Simawati serta adik-adik, Falaq, Rizkaun atas semangat dan dukungannya.

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Assalamu 'alaikum Wr.Wb

Segala puji dan syukur atas segala rahmat dan hidayah Nya serta sholawat dan salam kepada junjungan Nabi Besar Muhammad SAW, keluarga, sahabat dan para pengikutnya sampai akhir zaman, yang telah memberikan kemampuan sehingga terselesaikannya penulisan tugas akhir yang berjudul “Terminal Bis dan tempat Transit Kendaraan di Kab. Indramayu, dengan suasana rekreatif alam pantai yang diterapkan sebagai faktor penentu perencanaan tata ruangnya”.

Selama proses penulisan tugas akhir hingga selesai ini, penulis telah mendapatkan banyak bantuan, bimbingan serta pengarahan dari berbagai pihak. Untuk itu pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih kepada :

1. Bapak Ir. Revianto, M. Arch, selaku Ketua Jurusan Arsitektur Universitas Islam Indonesia.
2. Bapak Ir. Fajriyanto, MTP, selaku dosen pembimbing utama.
3. Bapak Ir. Noor Cholis Idham, selaku dosen pembimbing kedua.
4. Ayah dan Ibunda tercinta atas doa, materi dan motivasinya.
5. Heri, Wildan, Arta yang solid satu bimbingan.
6. Emboen Creative House dengan sani “thank’s scannernya”, Q-Con atas additional printernya, David serta semua anak-anak emboen.
7. Bambang dan Rahmat atas arahan dan masukkan-masukkannya.
8. Andri (gundul), Penjol, Yadi, To’ol dan Rudi yang lucu-lucu dan selalu tak sadarkan diri.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan laporan Tugas Akhir ini masih jauh dari kesempurnaan, untuk itu kritik dan saran yang membangun penulis sangat diharapkan. Akhir kata semoga laporan ini dapat berguna dan bermanfaat bagi semua.

Wassalamu 'alaikum Wr.Wb

Yogyakarta, April 2002

Zuama Brillian

**TERMINAL BIS DAN TEMPAT TRANSIT KENDARAAN
Di KAB. INDRAMAYU**

Suasana Rekreatif Alam Pantai Sebagai Faktor Penentu Perencanaan Tata Ruang

**THE TRANSIT PLACES AND TERMINAL
IN KAB. INDRAMYU**

Recreational Situation of the Beach as Planing Interior/Eksterior Factor

ABSTRAKSI

Jalur pantura Indramayu merupakan jalur lingkaran kota yang padat akan aktifitas kendaraan yang membutuhkan pengaturan lalu lintas diantaranya penerapan sebuah wadah terminal bis regional sebagai tempat pelayanan umum, tempat kendaraan umum, menurunkan dan menaikkan penumpang, tempat perpindahan penumpang baik intra maupun antar moda seta tempat transit sebagai wadah yang menampung kegiatan istirahat perjalanan. Karena letak jalur pantura dekat dengan pantai, maka potensi pantai dimanfaatkan sebagai pembangkit suasana sebagai pendukung kegiatan relaksasi pelaku dalam terminal dan tempat transit kendaraan.

Permasalahan umum yang timbul adalah bagaimana merencanakan terminal bis dan tempat transit kendaraan di Indramayu yang sesuai dengan tuntutan kebutuhan fungsional terminal antar kota dan transit angkutan pribadi dan angkutan antar kota antar propinsi di Kab. Indramayu. Sedangkan pada permasalahan khususnya bagaimana merencanakan tata ruang terminal bis dan tempat transit dengan menerapkan karakter alam pantai sebagai pembangkit suasana yang rekreatif. Tujuannya adalah untuk mendapatkan konsep desain terminal dan tempat transit kendaraan dengan suasana alam pantai sebagai faktor penentu perencanaan tata ruang dengan mengidentifikasi aspek-aspek yang berpengaruh di dalamnya.

Sebuah landasan teori untuk permasalahan khusus tentang pengaturan dan pengolahan tata ruang baik interior maupun eksterior sangat diperlukan, tentunya pengolahan tata ruang yang bisa membangkitkan suasana rekreatif yang berkarakter alam pantai.

Sebagai tuntutan permasalahan secara umum, diperlukan analisa karakter kegiatan pelaku yang menentukan pemanfaatan ruang bersama secara efisien antara terminal dan tempat transit kendaraan sehingga didapat suatu tatanan ruang yang fungsional. Sedangkan tuntutan permasalahan khusus, diperlukan analisa pada pengolahan tatanan ruang luar dan ruang dalam yang membangkitkan suasana rekreatif alam pantai. Dari hasil analisis diambil kesimpulan yang dapat diangkat sebagai konsep. Pada konsep perencanaan dihasilkan pemintakatan, konsep sirkulasi dan tata ruang luar dan gubahan massa yang diterapkan dengan memasukkan karakter alam pantai, sedangkan konsep perancangannya berupa pengolahan ruang dalam yang bisa membangkitkan suasana rekreatif yang berkarakter alam pantai, sehingga pada akhirnya digunakan sebagai dasar untuk ditransformasikan ke dalam bentuk dalam desain.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
ABSTRAKSI.....	vi
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL DAN DIAGRAM.....	xiii

BAB I PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang	1
1.1.1. Tinjauan Terminal di Kab. Indramayu.....	1
1.1.2. Tinjauan Jalur Distribusi Pantura.....	2
1.1.2.1. Potensi Pantai Pada Jalur Distribusi Pantura	3
1.1.2.2. Potensi Pantura Sebagai Lokasi Terminal Terpadu Indramayu.....	4
I.2. Permasalahan.....	6
I.2.1. Permasalahan Umum	6
I.2.2. Permasalahan Khusus	6
I.3. Tujuan dan Sasaran	6
I.3.1. Tujuan	6
I.3.2. Sasaran	6
I.4. Batasan dan Lingkup Pembahasan.....	7
I.4.1. Batasan.....	7
I.4.2. Lingkup Pembahasan.....	7
I.4.2.1. Pembahasan Non Arsitektural	7
I.4.2.2. Pembahasan Arsitektural	7
I.5. Metode Pengumpulan Data	8
I.5.1. Wawancara	8
I.5.2. Oservasi	8
I.5.3. Studi Literatur	8

I.5.4. Analisa	8
I.5.5. Sintesa.....	8
I.5.6. Kesimpulan	8
I.6. Sistematika Penulisan.....	9
I.7. Keaslian Penulisan.....	9
I.8. Diagram Pola Pikir.....	11

BAB II TINJAUAN UMUM DAN TEORITIS

II.1. Tinjauan Umum	12
II.1.1. Tinjauan Terminal Angkutan Darat.....	12
II.1.1.1. Pengertian Terminal	12
II.1.1.2. Fungsi Terminal Angkutan Darat.....	12
II.1.1.3. Maksud Dan Tujuan Pembuatan Terminal.....	13
II.1.1.4. Klasifikasi Terminal Angkutan Darat.....	13
II.1.1.5. Kriteria Perencanaan Terminal	15
II.1.2. Tinjauan Umum Tempat Transit Kendaraan	18
II.1.2.1. Pengertian	18
II.1.2.2. Maksud dan Tujuan	18
II.1.2.3. Kegiatan Tempat Transit Kendaraan	18
II.2. Tinjauan Teoritis.....	19
II.2.1. Tinjauan Suasana Rekreatif Alam Pantai	19
II.2.1.1. Pengertian Rekreatif.....	19
II.2.1.2. Karakteristik Rekreasi Pantai	20
II.2.1.3. Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Rekreasi Pantai	21
II.2.2. Tinjauan Pantai Utara Indramayu.....	22
II.2.2.1. Kondisi Alam Pantai	22
II.2.2.2. Kondisi Perairan	23
II.2.3. Tinjauan Teoritis Tata Ruang	24
II.2.3.1. Tata Ruang Dalam	24
II.2.3.2. Tata Ruang Luar.....	27
II.2.3.3. Studi Komparatif	28
II.2.3.4. Kesimpulan	37

BAB III ANALISA DAN PENDEKATAN KONSEP

III.1. Analisis Fungsi.....	39
III.2. Pendekatan Pemilihan Lokasi.....	39
III.2.1 Dasar Pemikiran.....	39
III.2.2. Kondisi Tapak	41
III.3. Analisis Pendekatan Program Kegiatan dan Program Ruang	42
III.3.1. Pendekatan pelaku kegiatan dan Karakteristik	
Pola Sirkulasi pada Terminal Bis dan Tempat Transit	43
<i>III.3.1.1. Pelaku kegiatan dan Karakteristik</i>	
<i>Pola Sirkulasi pada terminl bis.....</i>	43
<i>III.3.1.2. Pelaku kegiatan dan Karakteristik</i>	
<i>Pola Sirkulasi pada terminal transit</i>	47
<i>III.3.1.3. Jalur sirkulasi masuk dan keluar kendaraan.....</i>	49
<i>III.3.1.4. Sirkulasi dan sistem parkir kendaraan</i>	51
III.3.2. Analisis pendekatan kebutuhan dan program ruang	56
<i>III.3.2.1. Analisis besaran ruang</i>	57
<i>III.3.2.2. Analisis program ruang</i>	59
III.3.3. Pendekatan Organisasi dan Hubungan Ruang	61
<i>III.3.3.1. Pendekatan organisasi ruang</i>	61
<i>III.3.3.2. Pendekatan hubungan ruang</i>	63
III.4. Analisis Pendekatan Konsep Suasana Rekreatif Alam Pantai.....	64
III.4.1. Analisis tata ruang	64
<i>III.4.1.1. Analisis zoning</i>	64
<i>III.4.1.2. Analisis tata ruang luar yang berkarakter rekreatif.....</i>	66
<i>III.4.1.3. Analisis tata ruang dalam</i>	68
III.4.2. Analisis pola tata masa.....	71
<i>III.4.2.1. Analisis pola tata massa keseluruhan.....</i>	72
III.4.3. Analisis Bentuk dan Orientasi Massa Bangunan	73
<i>III.4.3.1. Pendekatan konsep bentuk massa</i>	73
<i>III.4.3.2. Orientasi Massa</i>	73

III.5. Analisis Pendekatan Sistem Bangunan

III.5.1. Pendekatan sistem struktur.....	74
III.5.2. Pendekatan sistem utilitas	74

BAB IV KONSEP PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

IV.1. Konsep Dasar Perencanaan

IV.1.1. Konsep pemintakatan.....	75
IV.1.2. Konsep penataan sirkulasi dalam terminal dan tempat transit.....	77
<i>IV.1.2.1. Jalan masuk keluar terminal dan tempat transit.....</i>	<i>77</i>
<i>IV.1.2.2. Konsep sistem sirkulasi kendaraan di tempat parkir</i>	<i>78</i>
<i>IV.1.2.3. Konsep sirkulasi kegiatan pelaku.....</i>	<i>80</i>
IV.1.3. konsep Tata Ruang Luar	83
<i>IV.1.3.1. Sirkulasi kendaraan dan pedestrian.....</i>	<i>83</i>
<i>IV.1.3.2. Open space</i>	<i>83</i>
IV.1.4. Konsep tata masa	84
<i>IV.1.4.1. Tata masa keseluruhan.....</i>	<i>84</i>
<i>IV.1.4.2 Orientasi massa.....</i>	<i>84</i>
<i>IV.1.4.3. Bentuk massa.....</i>	<i>85</i>

IV.2. Konsep Dasar Perancangan

IV.2.1. Konsep tata ruang	86
<i>IV.2.1.1. Hubungan ruang.....</i>	<i>86</i>
<i>IV.2.1.2. Konsep karakter rekreatif pada ruang tunggu, restoran, cofe shop dan ruang pengelola</i>	<i>86</i>
IV.2.2. Konsep sistem struktur.....	88
Daftar Pustaka	89

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1. Peta Jalur Distribusi Pantura di Kab. Indramayu.....	2
Gambar 2.1. Gagasan Pengendalian Sirkulasi dalam terminal Tipe B.....	15
Gambar 2.2. Contoh Pengelompokkan ruang vertikal terminal tipe B	16
Gambar 2.3. Jenis-jenis Parkir Kendaraan pasda Terminal	17
Gambar 2.4. Peta Lokasi Pantai Utara Indramayu	22
Gambar 2.5. Pantai Utara Indramayu	23
Gambar 2.6. Kondisi Pantai Utara Indramayu	23
Gambar 2.7. Bidang Dasar Yang dipertinggi	24
Gambar 2.8. Bidang Dasar yang diperendah.....	25
Gambar 2.9. Bidang Ambang Atas.....	25
Gambar 2.10 Derajat Ketertutupan Ruang	26
Gambar 2.11. Cahaya Alami	26
Gambar 2.12. Visual Pemandangan dari dalam ruangan.....	26
Gambar 2.13. Peta Lokasi Terminal Bis Purbaya	28
Gambar 2.14. Akses Masuk ke Terminal Bis Purbaya.....	29
Gambar 2.15. Jalan masuk keterminal yang dibagi dua.....	29
Gambar 2.16. Akses keluar masuk kendaraan di Terminal Bis Purbaya	30
Gambar 2.17. Penataan Sirkulasi.....	30
Gambar 2.18. Jalur Pemberangkatan bis kota	31
Gambar 2.19. Jalur Kedatangan bis antar kota.....	31
Gambar 2.20. Jalur Keberangkatan bis antar kota.....	32
Gambar 2.21. Parkir Jalur keberangkatan	32
Gambar 2.22. Jalur istirahat dan jalur tunggu bis.....	33
Gambar 2.23. Ruang Tunggu bis.....	33
Gambar 2.24. Ruang Parkir kendaraan penumpang.....	34
Gambar 2.25. Zuiderterras café/restaurant Antwerp, Belgium	35
Gambar 2.26. Interior Zuiderterras café/restaurant Antwerp, Belgium	36
Gambar 2.27. Parking Area Zuiderterras café/restaurant Antwerp, Belgium	36
Gambar 3.1. Peta lokasi Terminal di Kab. Indramayu	41
Gambar 3.2. Analisis data lapangan.....	41

Gambar 3.3. Site Terpilih.....	42
Gambar 3.4. Analisis Jalur Sirkulasi Masuk dan Keluar.....	50
Gambar 3.5. Analisa Parkir kendaraan angkutan antar kota.....	53
Gambar 3.6. Analisa Parkir kendaraan Angkutan Dalam Kota.....	54
Gambar 3.7. Analisa Penzonungan.....	65
Gambar 3.8. Analisa sirkulasi pedestrian dengan menerapkan vegetasi.....	66
Gambar 3.9. Analisa sirkulasi kendaraan tersamar pada pencapaian ke bangunan.....	67
Gambar 3.10. Analisa Open Space.....	68
Gambar 3.11. Analisa Rekreatif Pada Ruang Tunggu.....	69
Gambar 3.12. Analisa suasana rekreatif paa restoran dan cofe shop.....	71
Gambar 3.13. Analisis pola tata massa secara keseluruhan.....	72
Gambar 3.14. Pendekatan konsep bentuk massa yang berkarakter rekreatif.....	73
Gambar 3.15. Pendekatan Konsep Orientasi masa.....	74
Gambar 4.1. Konsep Pemintakatan.....	76
Gambar 4.2. Konsep Jalan Masuk dan Keluar Kendaraan.....	77
Gambar 4.3. Konsep Sistem Parkir angkutan Antar Kota.....	78
Gambar 4.4. Konsep sistem parkir Angkutan Dalam Kota.....	79
Gambar 4.5. Konsep Sistem Parkir Kendaraan Pribadi.....	79
Gambar 4.6. Konsep Vegetasi sebagai Penegas arah, pembatas ruang dan peneduh ..	83
Gambar 4.7. Konsep Open Space menunjukkan tingkat hirarki.....	83
Gambar 4.8. Konsep Tata Massa Keseluruhan.....	84
Gambar 4.9. Konsep Orientasi Massa.....	85
Gambar 4.10. Konsep Bentukkan massa.....	85
Gambar 4.11. Konsep Tata Ruang dalam yang berkarakter rekreatif.....	87
Gambar 4.12. Konsep Sistem Struktur.....	88

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1. Kebutuhan Ruang Terminal Bis dan Tempat Transit.....	56
Tabel 3.2. Besaran Ruang Terminal Bis dan Tempat Transit	59

DAFTAR DIAGRAM

Diagram 3.1. Sirkulasi Penumpang pada Terminal Bis	43
Diagram 3.2. Sirkulasi Pengantar dan Penjemput Pada Terminal Bis.....	44
Diagram 3.3. Sirkulasi Pedagang Pada Terminal Bis	45
Diagram 3.4. Sirkulasi Pengelola.....	45
Diagram 3.5. Sirkulasi Pengusaha Bis.....	46
Diagram 3.6. Sirkulasi Kendaraan Pada Terminal Bis	47
Diagram 3.7. Sirkulasi Pengunjung pada Tempat Transit	48
Diagram 3.8. Pola sirkulasi Pengelola pada tempat transit.....	48
Diagram 3.9. Pola sirkulasi kendaraan pada tempat transit	49
Diagram 3.10. Hubungan Ruang pada Pelayanan Terminal Bis dan Tempat Transit	63
Diagram 4.1. Konsep sirkulasi Manusia di Terminal Bis	80
Diagram 4.2. Konsep sirkulasi Angkutan Penumpang di Terminal Bis	81
Diagram 4.3. Konsep sirkulasi Pengunjung di tempat Transit	81
Diagram 4.4. Konsep sirkulasi pengelola pada tempat transit.....	82
Diagram 4.5. Konsep sirkulasi kendaraan pada tempat transit.....	82
Diagram 4.6. Konsep Hubungan Ruang Terminal dan Tempat Transit	86

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. LATAR BELAKANG

Terminal merupakan salah satu unsur tata ruang kota yang mempunyai peranan penting sebagai tempat terjadinya putus arus lalu lintas yang merupakan prasarana angkutan yang berfungsi pokok sebagai tempat pelayanan umum, berupa tempat kendaraan umum, menurunkan dan menaikkan penumpang atau barang, bongkar muat barang, tempat perpindahan penumpang atau barang baik intra maupun antar moda yang terjadi sebagai akibat adanya arus pergerakan manusia dan barang serta untuk memenuhi tuntutan efisiensi transportasi¹. Dilain pihak terminal merupakan bagian dari satu kesatuan sistem transportasi, khususnya kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang ditujukan untuk lebih menertibkan dan melancarkan kegiatan transportasi.

I.1.1 Tinjauan Terminal di Kabupaten Indramayu

Kabupaten Indramayu memiliki sebuah terminal lokal dengan luas 2000 m² diperuntukkan sebagai terminal angkutan perkotaan (angkot) dengan kapasitas 135 unit kendaraan mikro bis. Kapasitas terminal lokal sebagai terminal angkutan perkotaan dalam menampung kegiatan perangkutan dalam kota tidak optimal. Hal ini disebabkan oleh makro bis dengan trayek Indramayu – Bandung sebanyak 12 unit dan mikro bis (elve) trayek Indramayu – Cirebon sebanyak 90 unit transit dalam terminal tersebut. Kegiatan transit jenis makro bis dan mikro bis jenis elve pada terminal lokal ini disebabkan karena belum tersedianya wadah khusus untuk perangkutan umum jenis makro bis. Wadah tersebut berupa terminal bis regional yang mampu menampung kegiatan perangkutan antar kota di Indramayu.

Pengadaan terminal bis regional sebagai wadah kegiatan perangkutan antar kota di Indramayu dinilai sangat penting. Hal ini disamping sebagai penampung kegiatan perangkutan antar kota di Indramayu juga sebagai tuntutan efisiensi pergerakan penduduk dalam maupun luar Indramayu, mengingat letak geografis

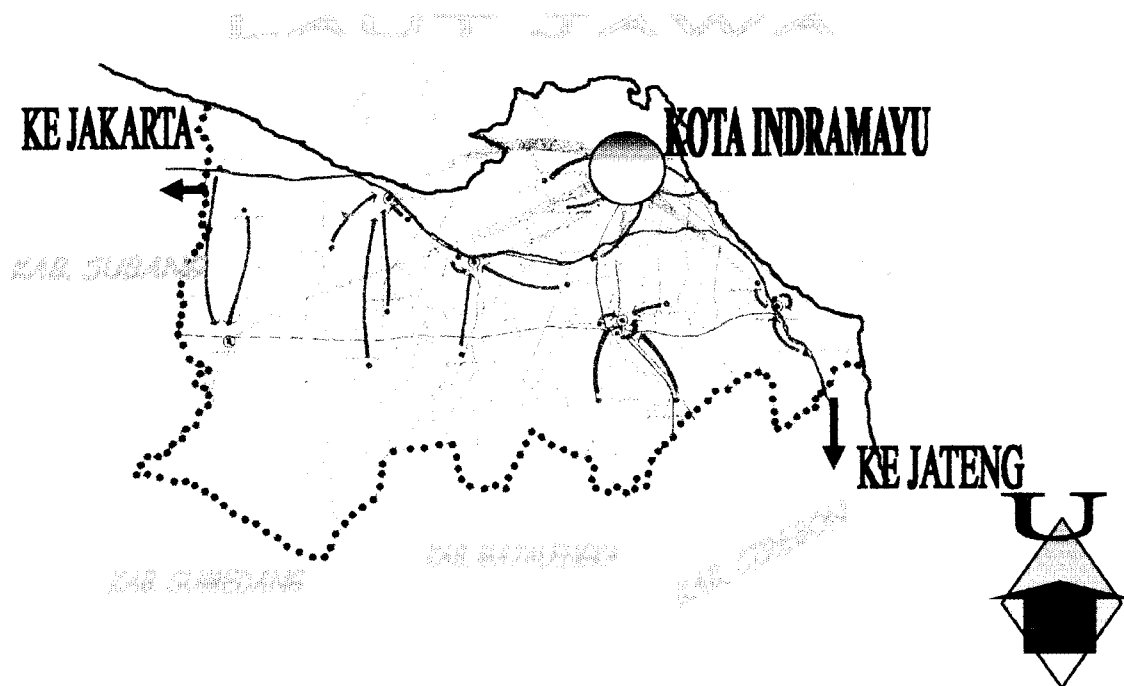
¹ Ditjen Perhubungan Darat, *RANCANGAN PEDOMAN TEKNIS PEMBANGUNAN DAN PENYELENGGARAAN TERMINAL ANGKUTAN PENUMPANG DAN BARANG*, Dephub 1993.

Indramayu yang dilalui jalur distribusi pantura serta terletak 207 km dari Jakarta, 180 km dari Bandung, dan 55 km dari Cirebon. Disamping itu Indramayu sebagai kota pengembangan industri minyak bumi memicu untuk mendatangkan tenaga kerja dari berbagai kota baik dari dalam maupun dari luar propinsi. Hal ini membuktikan bahwa keberadaan terminal bis regional sebagai wadah untuk mendukung efisiensi pergerakan penduduk baik dalam maupun luar Indramayu sangat dibutuhkan.

I.1.2. Tinjauan Jalur Distribusi Pantura (Pantai Utara)

Jalur distribusi pantura adalah jalur perjalanan yang terbentang dari merak (Jawa Barat) sampai ke Banyuwangi (Jawa Timur). Dimana jalur ini merupakan jalur penghubung utama antar propinsi di Jawa Barat – Jawa Tengah – Jawa Timur atau sebaliknya.

Indramayu merupakan kota yang dilalui oleh jalur distribusi pantura. Dimana pada jalur ini padat akan kendaraan bermotor. Kepadatan kendaraan bermotor ini akibat dari pengkonsentrasian terpusat pada akses pantura di Indramayu sebagai jalur utama yang menghubungkan Jakarta dengan Jawa Tengah atau sebaliknya.



Gambar 1.1. Peta Jalur Distribusi Pantura di Kab. Indramayu

Sumber : RDIRK Kab. Indramayu

Kepadatan akibat pengkonsentrasian jalur pantura ini memicu bertambahnya jumlah kendaraan bermotor dengan intensitas kendaraan yang masuk pada jalur pantura tiap jamnya sepanjang tahun 1999/2000 di Kab. Indramayu adalah :

- Mobil penumpang sebanyak 180/jam
- Mobil bis sebanyak 75/jam
- Sepeda motor sebanyak 316/jam

Jumlah total kendaraan bermotor yang masuk di jalur pantura Kab. Indramayu tiap jamnya adalah 571 unit/jam².

Akibat dari kepadatan ini, jalur pantura yang merupakan jalur penghubung antar propinsi yang didominasi kendaraan dengan jarak tujuan jauh (antar kota antar propinsi), mendorong pemakai jalan untuk melakukan istirahat perjalanannya. Hal ini dimaksudkan untuk menghilangkan kejenuhan dan kelelahan akibat dari aktifitas transportasi yang dilaluinya. Kegiatan istirahat pemakai jalan dilakukan dengan *transit* kendaraannya pada tempat-tempat yang menyediakan makanan siap saji yang dilengkapi dengan fasilitas pendukungnya seperti sarana mck dan mushola yang yang dinilai masih kurang akan kapasitas dan perawatannya. Tempat transit kendaraan dengan fasilitas yang serba minim ini cenderung kepuasan pemakai jalan dalam memanfaatkan waktu istirahatnya tidak optimal. Hanya sekedar melakukan kegiatan makan, mck dan sholat saja. Hal ini tidak cukup dilakukan oleh pemakai jalan untuk beristirahat menghilangkan kejenuhan, kelelahan dan kesan monoton yang ditimbulkan dari aktifitas transportasi. Tempat atau sarana yang menampung kegiatan transit dengan mengutamakan fasilitas didalamnya yang juga mampu menghadirkan kesan *rekreatif* untuk menghilangkan kesan jenuh dan monoton pemakai jalan itu belum tersedia.

1.1.2.1. Potensi Pantai Pada Jalur distribusi Pantura

Alam pantai pada jalur distribusi pantura merupakan potensi yang dapat diangkat untuk membangkitkan kesan *rekreatif* pemakai jalan yang melakukan kegiatan transit kendaraannya.

² DLLAJR Kab. Indramayu 2000

Di sepanjang jalur distribusi pantura Indramayu, alam pantai yang berpotensi sebagai pendukung kegiatan transit kendaraan belum dimanfaatkan oleh tempat-tempat transit yang ada. Keindahan alam pantai ini mampu menghadirkan kesan *rekreatif* bagi pemakai jalan yang melakukan pemberhentian (transit). Kehadiran alam pantai dengan suasana pantai yang khas akan angin dan ombaknya menambah kesejukan suasana jalur pantura dengan kepadatannya Hal ini berbeda dengan kesan yang ditimbulkan oleh orang yang tidak sedang melakukan perjalanan. Kesan rekreatif pada alam pantai utara Indramayu sangat berarti bagi pemakai jalan, karena aktifitas dari transportasi itu sendiri mengakibatkan kejenuhan, kelelahan dan kesan monoton. Keinginan transit pemakai jalan adalah untuk mendapatkan kesan rekreatif, disamping kegiatan makan, mck dan sholat. Sehingga tujuan transit pemakai jalan sebagai kegiatan istirahatnya terpenuhi.

Untuk itu tempat transit kendaraan disamping mewedahi kegiatan makan, mck dan sholat juga mampu menghadirkan kesan *rekreatif*. Kesan *rekreatif* disini merupakan sesuatu yang tidak membosankan, tidak monoton, dapat memberikan kesenangan tersendiri dan sesuatu yang dapat menghibur³. Kesan rekreatif disini adalah kesan yang ditimbulkan oleh alam pantai utara Indramayu.

1.1.2.2. Potensi Pantura Sebagai Lokasi Terminal dan Tempat Transit Kendaraan di Indramayu

Jalur pantura di Indramayu merupakan jalur utama yang berupa jalan propinsi sebagai akses jalur perjalanan yang menghubungkan Jakarta – Jawa Tengah atau sebaliknya juga jalur penghubung Indramayu dengan kota-kota disekitarnya . Jalur ini juga merupakan jalur lingkaran kota yang padat akan aktifitas kendaraan baik kendaraan umum (AKAP dan AKDP) maupun kendaraan angkutan lainnya.

Keberadaan jalur pantura di Indramayu pada lingkaran kota dengan aktifitas transportasi yang ada, sangatlah berpotensi untuk dikembangkan sebuah tempat

³ Francis J. Geck, M.F.A., Interior Design and Decoration, (New York: WM.G.Briwn Company Publisher, 1984)

berupa terminal bis regional. Dimana pengadaan terminal bis ini ditujukan untuk melayani kegiatan umum regional Indramayu dengan menyediakan tempat untuk menurunkan dan menaikkan penumpang serta sebagai tempat perpindahan penumpang dengan tidak mengabaikan faktor kenyamanan penumpang seperti kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda atau kendaraan lain. Selain itu pengadaan terminal bis regional pada jalur pantura Indramayu ditujukan sebagai tempat putus arus lalu lintas sebagai usaha untuk mendukung kelancaran lalu lintas kendaraan di jalur pantura.

Disamping itu keberadaan pantai pada jalur pantura Indramayu berpotensi untuk mendukung dan meningkatkan pelayanan transit kendaraan. Dengan menghadirkan alam pantai utara, kegiatan transit kendaraan pada jalur pantura akan terkesan rekreatif.

Kehadiran alam pantai ini merupakan faktor penentu keterpaduan antara terminal bis regional dengan tempat transit. Dimana masing-masing memiliki tujuan yang berbeda tetapi saling berkaitan. Keterkaitan disini adalah sama-sama melakukan kegiatan putus arus lalu lintas dimana kegiatan ini terjadi pada jalur distribusi pantura dengan potensi alam pantainya yang dimanfaatkan sebagai sarana rekreatif. Sarana rekreatif ini ditujukan untuk :

- Tempat transit : sebagai penunjang kegiatan istirahat perjalanan berupa tempat istirahat yang menyediakan fasilitas restoran, mushola, mck dengan suasana rekreatif alam pantai.
- Terminal bis : sebagai peningkatan pelayanan terhadap kenyamanan penumpang diantaranya kenyamanan sirkulasi dalam kendaraan dan kenyamanan menunggu.

Dimana wadah untuk kegiatan ini ditampung dalam satu kesatuan yang padu.

I.2. Permasalahan

I.2.1. Permasalahan Umum

“Bagaimana merencanakan Terminal Bis dan Tempat Transit kendaraan di Indramayu yang sesuai dengan tuntutan kebutuhan fungsional terminal antar kota dan transit angkutan pribadi dan angkutan antar kota antar propinsi di Kabupaten Indramayu”.

I.2.2. Permasalahan Khusus

Bagaimana merencanakan tata ruang Terminal Bis dan Tempat Transit Kendaraan di Indramayu dengan menerapkan karakter alam pantai sebagai pembangkit suasana yang rekreatif.

I.3. Tujuan dan Sasaran

I.3.1. Tujuan

Mendapatkan konsep desain Terminal Bis dan Tempat Transit dengan karakter rekreatif terhadap alam pantai sebagai faktor penentu perencanaan tata ruang.

I.3.2. Sasaran

1. Identifikasi lokasi dan site terminal yang sesuai dengan kriteria lokasi di Kabupaten Indramayu, studi-studi literatur, serta studi-studi kasus yang sudah dilakukan dalam aspek penentuan lokasi terminal antar kota dan tempat transit kendaraan.
2. Identifikasi program kegiatan di terminal bis dan tempat transit kendaraan untuk mendapatkan program kegiatan pelaku dalam terminal bis dan tempat transit kendaraan.
3. Identifikasi dan analisa kebutuhan ruang yang sesuai dengan kebutuhan fasilitas dan luasan fungsi terminal bis regional dan terminal transit.
4. Identifikasi dan analisa ruang luar secara dinamic open space, sebagai unsur alam pantai yang diolah, sehingga keseluruhan sasaran dan fungsi yang ingin dicapai terlihat, terutama pada sirkulasi kendaraan dan lansekap pada bangunan terminal antar kota dan transit.
5. Identifikasi dan analisa ruang dalam ; bentuk dan derajat kedalaman, posisi bidang pembatas, bukaan-bukaan, dan sirkulasi.

6. Identifikasi dan analisa massa bangunan meliputi wujud, orientasi dan bidang bangunan sebagai tanggapan terhadap unsur alam pantai.

I.4. Batasan dan Lingkup Pembahasan

I.4.1. Batasan

Pembahasan dibatasi pada masalah bagaimana pengolahan tata ruang dalam dan luar serta penampilan bangunan terminal bis dan tempat transit kendaraan dengan suasana rekreatif alam pantai sebagai faktor penentu perencanaan tata ruang.

I.4.2. Lingkup Pembahasan

Ditekankan pada pembahasan yang menyangkut permasalahan :

I.4.2.1. Pembahasan Non Arsitektural

Teoritikal

1. Pembahasan mengenai terminal bis.
2. Pembahasan mengenai kriteria-kriteria Terminal Bis Regional sebagai terminal kota dan Tempat Transit kendaraan sebagai tempat peristirahatan.

Faktual

1. Pembahasan terhadap terminal lokal Kab. Indramayu.
2. Pembahasan mengenai lokasi dan site.
3. Pembahasan mengenai Kondisi Tapak.

I.4.2.2. Pembahasan Arsitektural

Teoritikal

1. Pembahasan mengenai kapasitas terminal bis dan tempat transit kendaraan.
2. Pembahasan mengenai fungsi ruang.
3. Pembahasan mengenai suasana rekreatif alam pantai.
4. Pembahasan mengenai orientasi bangunan pengaruh dari keberadaan pantai sebagai unsur rekreatif.

Faktual

1. Pembahasan Ruang Dalam : Bentuk ruang, tata ruang, organisasi ruang, sirkulasi manusia.

2. Pembahasan ruang Luar : Sirkulasi Manusia dan Kendaraan, Parkir kendaraan dan tata lansekap.
3. Pembahasan Pelayanan : Struktur, Penghawaan, Sanitasi, dan Drainasi.

I.5. Metode Pengumpulan data

Pengumpulan data dengan menggunakan metode analisa-sintesa, yaitu:

I.5.1. Wawancara

Melakukan kegiatan wawancara (interview) terhadap seseorang yang dianggap dapat memberikan keterangan-keterangan mengenai hal-hal yang berhubungan dengan masalah yang diangkat dan dapat dipercaya serta dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya. Wawancara dilakukan dengan Kepala Dinas Perhubungan Kab. Indramayu.

I.5.2. Pengamatan langsung (observasi)

Pengamatan terhadap obyek studi untuk mendapatkan data, baik data keadaan kota Indramayu maupun data pendukung dari terminal lain yang sudah ada.

I.5.3. Studi literatur

Mempelajari teori-teori yang ada baik berupa referensi buku, hasil-hasil tulisan atau penelitian pemerintah maupun perorangan, untuk mendapatkan data pendukung yang berkaitan dengan permasalahan yang diangkat.

I.5.4. Analisa

Sebagai tuntutan permasalahan khusus, diperlukan pendekatan analisa pada pengolahan tatanan ruang dalam dan tata ruang luar yang berkarakter rekreatif alam pantai sebagai faktor penentunya.

I.5.5. Sintesa

Rumusan konsep sebagai tahap transformasi pendekatan ke arah perancangan yang mencakup:

1. Pemilihan dan pendekatan lokasi dan site.
2. Pendekatan program peruangan.
3. Pendekatan persyaratan dan besaran ruang.
4. Pendekatan perancangan tata ruang dalam dan luar yang berkarakter rekreatif alam pantai sebagai faktor penentunya.

I.5.6. Kesimpulan

I.6. Sistematika Penulisan

- BAB I** Menyusun latar belakang permasalahan, permasalahan, tujuan dan sasaran, batasan.
- BAB II** Membahas tentang pengertian terminal angkutan darat dan tempat transit, fungsi terminal dan tempat transit, tinjauan terhadap lokasi dan site terminal, tinjauan terhadap tata ruang dalam dan luar terminal dan tempat transit kendaraan dengan penekanan pada suasana rekreatif alam pantai sebagai faktor penentu perencanaan dan perancangana
- BAB III** Menganalisa tentang terminal bis dan tempat transit kendaraan yang cocok pada lokasi dan site yang sudah ditentukan, Menganalisa suasana rekreatif alam pantai pada tata ruang dalam dan luar terminal dan tempat transit kendaraan serta orientasi bangunan terhadap keberadaan pantai.
- BAB IV** Membahas mengenai konsep perencanaan dan perancangan seperti:
Konsep dasar perencanaan terminal bis dan tempat transit kendaraan,
Konsep Dasar Ruang Dalam dengan penekanan pada suasana rekreatif alam pantai.

I.7. Keaslian Penulisan

1. Judul : Terminal Terpadu Di Yogyakarta
Disusun oleh : Dwi Suryatiningsih. 2001 JUTA- UII
Penekanan : Optimasi pelayanan pada terminal terpadu melalui kelancaran keamanan dan kenyamanan.
2. Judul : Terminal Antar Kota Di Kodya Dati II Bogor
Disusun oleh : Lutfi Bishir
Penekanan : Prinsip-prinsip konservasi lingkungan sebagai faktor penentu perencanaan tata ruang luar dan tata ruang dalam.

3. Judul : Pengembangan Terminal Induk Di Bojonegoro
Disusun oleh : Irawan Limas. 2000 JUTA- UII
Penekanan : Efisiensi lahan.
4. Judul : Terminal Terpadu Di Palembang
Disusun oleh : Abdul Syasid Chairil Z. 1999 JUTA- UII
Penekanan : Menentukan format terminal dengan penyediaan fasilitas-fasilitas terminal dan karakter arsitektural yang sesuai dengan aspirasi masyarakat..

Latar Belakang

- Dalam sistem transportasi jalan terminal diperlukan sebagai sarana untuk memenuhi tuntutan efisiensi transportasi.
- Belum tersedianya sarana terminal regional di Indramayu sebagai wadah angkutan umum antar kota.
- Jalur pantura di Indramayu sebagai jalur padat dan rawan kemacetan.
- Akibat dari kepadatan dan kemacetan, pemakai jalan cenderung merasa lelah, capek, bosan sehingga melakukan transit perjalanannya.
- Perlu wadah sebagai tempat istirahat untuk perjalanan untuk mengembalikan stamina pemakai jalan.
- Pantai utara yang berpotensi digunakan sebagai sarana rekreatif bagi pengguna jalan untuk melakukan istirahat perjalanannya.
- Menerapkan unsur rekreatif alam pantai pada terminal bis dan tempat transit kendaraan.

Permasalahan Umum

Tinjauan Umum

- Tinjauan umum terminal angkutan darat.
- Data kegiatan dalam terminal dan tempat transit kendaraan.
- Data hasil studi komparatif.
- Data teoritikal yang berkaitan dengan tata ruang dalam dan luar.

Permasalahan khusus

Tinjauan Khusus

- Suasana rekreatif mampu menghidupkan suasana yang monoton.
- Karakter alam pantai sebagai pembangkit suasana rekreatif.
- Menerapkan suasana alam pantai yang rekreatif pada bangunan terminal dan tempat transit kendaraan

Data

Analisis

Analisa terhadap data yang didapat dengan pemecahan terhadap suatu permasalahan dalam tata ruang dalam dan luar yang berkarakter rekreatif alam pantai sebagai penentu perancangannya.

Sintesis

Hasil dari analisa yang pedoman bagi pendekatan ke konsep dasar perancangan dan perancangannya.

Konsep

Pengolahan tata ruang dalam dan luar yang bersuasana rekreatif pada alam pantai.

Diagram Pola Pikir

BAB II

TINJAUAN UMUM DAN TEORITIS

II.1. TINJAUAN UMUM

II.1.1. Tinjauan Terminal Angkutan Darat

II.1.1.1 Pengertian Terminal

Pengertian terminal angkutan darat¹ adalah titik simpul dalam jaringan transportasi jalan, yaitu tempat terjadinya putus arus lalu lintas yang merupakan prasarana angkutan yang berfungsi pokok sebagai tempat pelayanan umum, berupa tempat kendaraan umum, menurunkan dan menaikkan penumpang atau barang, bongkar muat barang, tempat perpindahan penumpang atau barang baik intra maupun antar moda yang terjadi sebagai akibat adanya arus pergerakan manusia dan barang serta untuk memenuhi efisiensi transportasi.

II.1.1.2 Fungsi Terminal Angkutan Darat

Terminal angkutan darat memiliki delapan fungsi dasar yang dapat meningkatkan nilai layanannya², yaitu :

- A. Sebagai tempat konsentrasi lalu lintas angkutan darat. Para penumpang dan awak kendaraan datang bersama-sama berkumpul pada tempat ini.
- B. Sebagai tempat berjalannya proses aktifitas perjalanan darat. Fungsi ini meliputi pembelian tiket, Check in, penanganan barang - barang penumpang, persiapan perjalanan selanjutnya dan prosedur lain untuk moda angkutan darat.
- C. Sebagai tempat pengklasifikasian dan penyortiran penumpang dan moda angkutan. Penumpang dan moda angkutan diklasifikasikan kemudian disortir menurut tujuan dan jenis moda angkutan termasuk juga kelasnya.
- D. Sebagai tempat menunggu moda angkutan. Fasilitas yang diadakan untuk kegiatan menunggu ini berupa ruang tunggu dan fasilitas pendukungnya.

¹ Ditjen Perhubungan Darat, *RANCANGAN PEDOMAN TEKNIS PEMBANGUNAN DAN PENYELENGGARAAN TERMINAL ANGKUTAN PENUMPANG DAN BARANG*. Dephub 1993

² Paul H. Wright & Normal J. Ashford, *TRANSPORTATION ENGINEERING - Planning and Design*, John Wiley & Son - New York - Chichester - Brisbane - Toronto - Singapore, 1989.

- E. Sebagai tempat transit penumpang dan moda angkutan. Penumpang yang datang ke terminal untuk berpindah ke moda angkutan yang lain untuk menyelesaikan perjalanannya.
- F. Sebagai tempat pelayanan aktifitas didalamnya. Terminal melayani kebutuhan para pemakainya secara langsung dengan fasilitas utama dan pendukung, termasuk pula sistem transportasinya.
- G. Sebagai tempat pemeliharaan dan service kendaraan. Terminal angkutan darat selayaknya menyediakan fasilitas pemeliharaan dan servis kendaraan untuk pengisian bensin/ solar, cuci kendaraan, servis ringan dan tempat perbaikan kendaraan jika ada kerusakan ringan.

11.1.1.3. Maksud dan Tujuan Pembuatan Terminal

Maksud dan tujuan dibangunnya atau diadakannya terminal³ adalah :

1. Bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda atau kendaraan lain, tempat fasilitas-fasilitas informasi dan fasilitas parkir kendaraan pribadi.
2. Bagi pemerintah adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalu lintas dan angkutan serta menghindari dari kemacetan, sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali kendaraan umum.
3. Bagi operator/pengusaha adalah untuk pengaturan operasi bus, penyediaan fasilitas dan informasi bagi awak bus dan sebagai fasilitas pangkalan.

11.1.1.4. Klasifikasi Terminal Angkutan Darat

Secara khusus, dari segi pewadahan aktifitas, setiap bentuk pelayanan terminal pada setiap daerah memiliki beberapa perbedaan. Segi pelayanan terminal di kota-kota kecil tidaklah sekompleks dibandingkan dengan terminal di kota-kota besar yang mempunyai jangkauan pelayanan lebih luas. Untuk lebih jelasnya berdasarkan fungsi pelayanan terminal diklasifikasikan kedalam tiga⁴ bagian yaitu :

³ Dinas Perhubungan Kab. Indramayu tentang *TERMINAL TRANSPORTASI JALAN* .1996 BabIX hal 75.

1. Terminal Penumpang Tipe A

Berfungsi 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.

Dengan persyaratan lokasi :

- A. Terletak di Ibu kota Propinsi, Kotamadya atau Kabupaten dalam jaringan trayek AKAP dan/ atau angkutan lintas batas negara.
- B. Terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas III A.
- C. Jarak antara dua terminal penumpang tipe A sekurang-kurangnya 20 km di Pulau Jawa, 30 km di Pulau Sumatra dan 50 km di pulau lainnya.
- D. Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatra, dan 3 ha di pulau lainnya.
- E. Mempunyai jalan akses masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal, sekurang-kurangnya berjarak 100 meter di Pulau Jawa dan 50 meter di pulau lainnya.

2. Terminal Penumpang Tipe B

Berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi (AKDP), angkutan kota dan/ atau angkutan pedesaan.

Dengan persyaratan lokasi :

- A. Terletak di Kotamadya atau Kabupaten dalam jaringan trayek AKDP.
- B. Terletak di jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas III B.
- C. Jarak antara dua terminal penumpang tipe B atau dengan terminal tipe A sekurang-kurangnya 15 km di Pulau Jawa, 30 di pulau lainnya.
- D. Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 3 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatra, dan 2 ha di pulau lainnya.
- E. Mempunyai jalan akses masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal, sekurang-kurangnya berjarak 50 meter di Pulau Jawa dan 30 meter di pulau lainnya.

⁴ Dinas Perhubungan Kab. Indramayu. *TERMINAL TRANSPORTASI JALAN*, 1996 BAB IX hal 75.

3. Terminal Penumpang Tipe C

Berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

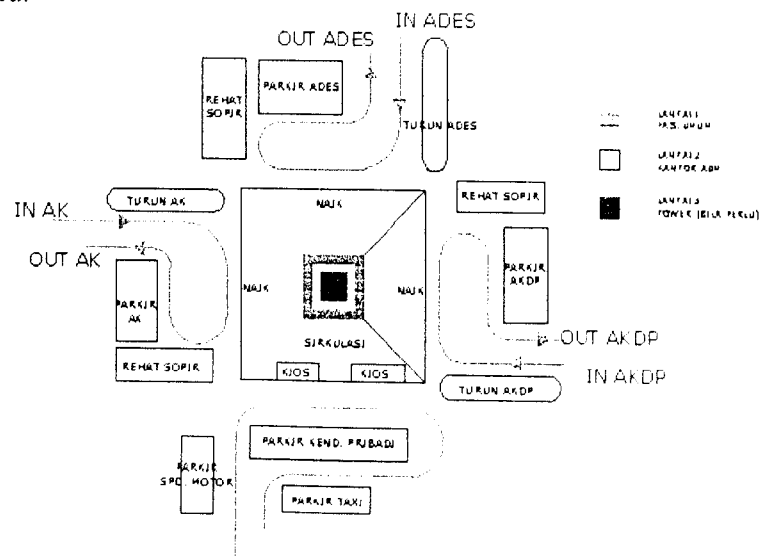
Dengan persyaratan lokasi :

- Terletak di dalam wilayah Kabupaten Daerah Tingkat II dan dalam jaringan trayek angkutan pedesaan
- Terletak di jalan kolektor atau lokasi dengan kelas jalan paling tinggi kelas III A.
- Tersedia lahan yang sesuai dengan permintaan angkutan.
- Mempunyai jalan akses masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal, sesuai kebutuhan untuk kelancaran lalu lintas di sekitar terminal.

II.1.1.5. Kriteria Perencanaan Terminal⁵

A. Sirkulasi Lalu-lintas

- Jalan masuk dan keluar kendaraan harus lancar, dan dapat bergerak dengan mudah.
- Jalan masuk dan keluar calon penumpang kendaraan umum harus terpisah dengan keluar masuk kendaraan.
- Kendaraan di dalam terminal harus dapat bergerak tanpa halangan yang tidak perlu.



Gambar 2.1 Gagasan pengendalian sirkulasi dalam terminal tipe B. Sisi kiri kendaraan menyinggung emplasmen.

Sumber : Dinas Perhubungan

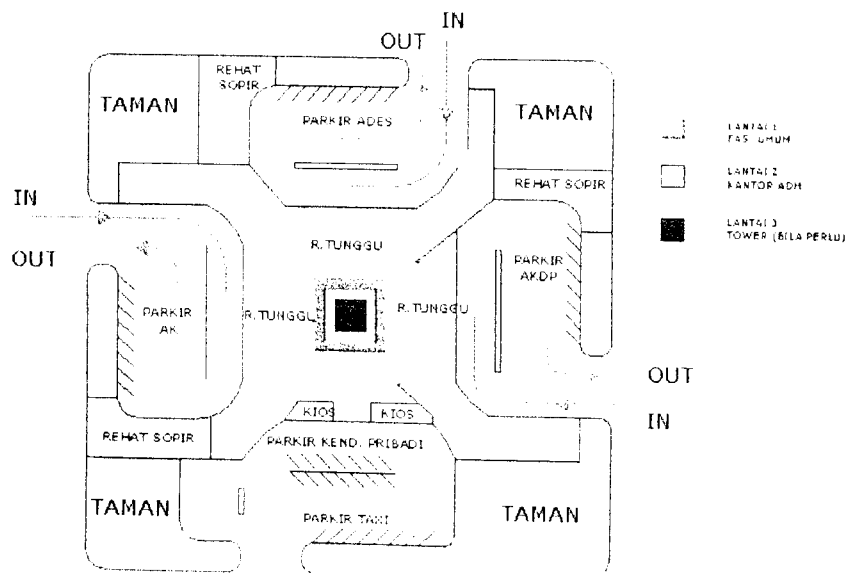
⁵ Dinas Perhubungan Kab. Indramayu. *TERMINAL TRANSPORTASI JALAN*, 1996 BAB IX hal 76-79.

B. Aspek kelengkapan terminal

Fasilitas terminal angkutan darat terdiri dari fasilitas utama dan fasilitas penunjang :

Fasilitas utama terminal	
1. Jalur pemberangkatan kendaraan umum	6. Tempat tunggu penumpang dan/atau pengantar.
2. Jalur kedatangan kendaraan umum.	7. Menara pengawas.
3. Tempat tunggu kendaraan umum.	8. Loket penjualan karcis.
4. Tempat istirahat sementara kendaraan umum.	9. Rambu-rambu dan papan informasi, yang memuat petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan.
5. Bangunan kantor terminal.	10. Pelataran parkir kendaraan pengantar dan taksi.

Fasilitas penunjang	
1. Kamar kecil/toilet	6. Tempat penitipan barang.
2. Mushola.	7. Tempat sampah.
3. Ruang pengobatan	8. Cleaning service
4. Ruang informasi dan pengaduan.	9. Taman.
5. Telpn umum.	



Gambar 2.2 Contoh Pengelompokan ruang vertikal terminal tipe B. Pencapaian fasilitas umum mudah dan merata

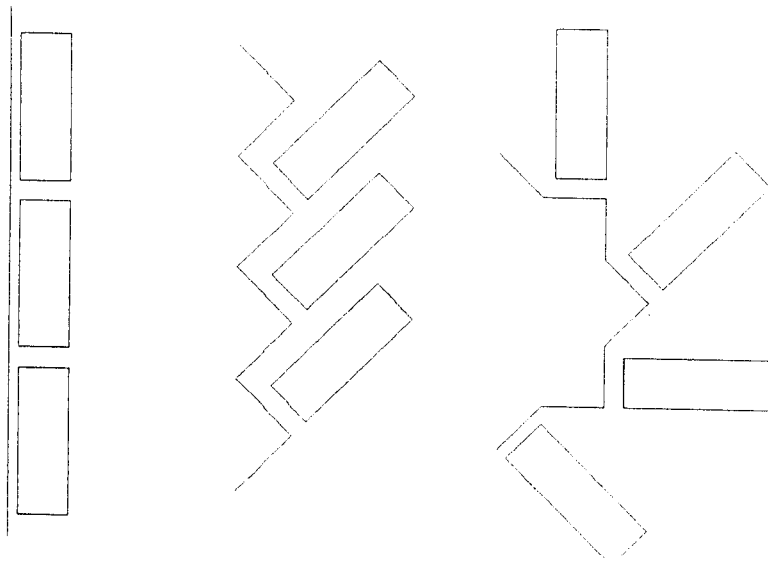
Sumber : Dinas Perhubungan

C. Sistem parkir

Sistem parkir kendaraan di dalam terminal harus ditata sedemikian rupa sehingga rasa aman, mudah dicapai, lancar dan tertib. Ada beberapa jenis sistem tipe dasar pengaturan platform, teluk dan parkir adalah :

1. Membujur. Dengan platform yang membujur bus memasuki teluk pada ujung yang satu dan berangkat pada ujung yang lain. Ada tiga jenis yang dapat digunakan dalam pengaturan membujur yaitu satu jalur, dua jalur dan shallow saw tooth.
2. Tegak lurus. Teluk tegak lurus bus-bus diparkir dengan muka menghadap ke platform, maju memasuki teluk dan berbalik keluar. Ada beberapa jenis teluk tegak lurus ini yaitu tegak lurus terhadap platform dan membentuk sudut dengan platform.

Untuk masing-masing jenis parkir kendaraan ini dapat dilihat pada gambar di bawah ini :



Gambar 2.3. Jenis-jenis parkir kendaraan pada terminal
Sumber : Dinas Perhubungan

*11.1.1.6. Ketentuan Umum Terminal Transportasi Jalan*⁶

1. **Areal Pemberangkatan** : pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menaikkan dan memulai perjalanan.
2. **Areal kedatangan** : pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menurunkan penumpang yang dapat pula merupakan akhir perjalanan.
3. **Areal tunggu penumpang** : pelataran tempat menunggu yang disediakan bagi orang yang akan melakukan perjalanan dengan kendaraan angkutan penumpang umum
4. **Areal Lintas** : pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum yang akan langsung melanjutkan perjalanan setelah menurunkan / menaikkan penumpang.

11.1.2. Tinjauan Umum Tempat Transit Kendaraan

11.1.2.1. Pengertian

Transit merupakan kegiatan perhentian atau singgah sejenak untuk melakukan suatu perhentian dalam jangka waktu relatif singkat. Sedangkan tempat transit merupakan tempat atau wadah yang menampung kegiatan perhentian. Jadi tempat transit kendaraan merupakan wadah atau tempat untuk kendaraan dalam melakukan pemberhentian untuk tujuan tertentu.

11.1.2.2. Maksud dan tujuan

Tujuan tempat transit kendaraan disini adalah sebagai tempat yang mewadahi kegiatan istirahat perjalanan berupa kegiatan makan, minum, mck atau sholat bagi penumpang dan awak kendaraan sebagai bagian dari kegiatan perhentian dalam satu-kesatuan kegiatan transportasi.

11.1.2.3. Kegiatan Tempat Transit kendaraan

Kegiatan tempat transit kendaraan pada umumnya adalah kegiatan relaksasi akibat dari aktifitas perjalanan yang cenderung lelah, jenuh dan membosankan sehingga istirahat perjalanan merupakan bagian dari kegiatan transportasi. Wadah dari kegiatan istirahat ini dalam bentuk restoran yang menampung

⁶ Dinas Perhubungan Kab. Indramayu. *TERMINAL TRANSPORTASI JALAN*, 1996 BAB IX hal 79-80.

kegiatan makan atau minum dengan fasilitas penunjangnya adalah kegiatan mck dan musholla.

II.2. TINJAUAN TEORITIS

II.2.1. Tinjauan Suasana Rekreatif Alam Pantai

II.2.1.1. Pengertian Rekreatif Alam Pantai

Rekreatif berasal dari kata rekreasi yang memiliki rumusan pengertian bermacam-macam. Hal ini sesuai dengan sudut pandang yang digunakan. Beberapa rumusan mengenai rekreasi disebutkan dibawah ini, yaitu :

A. Menurut Drs, Wing Haryono, MED, dalam bukunya *Pariwisata Rekreasi dan Entertainment* :

1. Rekreasi adalah suatu kegiatan yang bersifat fisik, mental maupun emosional. Rekreasi menghendaki kegiatan dan tidak selalu bersifat non aktif.
2. Rekreasi tidak mempunyai bentuk dan macam tertentu, semua kegiatan yang dilakukan manusia dapat dijadikan rekreasi asalkan pada waktu senggang.
3. Rekreasi dilakukan karena dorongan oleh suatu keinginan. Keinginan sekaligus menentukan pilihan pada bentuk dan macam rekreasi yang dilakukan.
4. Rekreasi bersifat flleksibel tidak dibatasi oleh tempat. Rekreasi dapat dilakukan oleh perseorangan maupun oleh kelompok orang.

B. Pengertian pantai adalah sebagai berikut :

Menurut kamus besar bahasa Indonesia oleh tim penyusun kamus pusat pembinaan dan pengembangan bahasa, dinas Pdan K tahun 1988 ;

Pantai adalah pembatasan antara daratan dan lautan atau massa air lainnya dan bagian yang dapat pengaruh dari air tersebut ; Pantai adalah daerah pasang-surut diantara pasang tertinggi dan surut terendah.

Dari beberapa rumusan diatas, dapat disimpulkan bahwa *rekreasi pantai adalah kegiatan yang dilakukan baik secara individu maupun sekelompok orang dengan tujuan untuk mencari kesenangan dan hiburan dari kesibukan sehari-hari untuk mendapatkan kembali (mengembalikan) kesegaran fisik,*

mental maupun mendapatkan kreatifitas, yang dilaksanakan dalam waktu luang dengan jalan menikmati potensi alam pantai yang dilakukan secara bebas dan leluasa.

II.2.1.2. Karakteristik Rekreasi Pantai

A. Rekreasi Alam Pantai

Rekreasi alam merupakan kegiatan rekreasi yang memanfaatkan potensi alam pantai yang bersifat pasif. Rekreasi pasif timbul karena adanya keinginan untuk menyegarkan kembali, baik pikiran maupun tenaga dari kegiatan sehari-hari. Maka kegiatan rekreasi yang dibutuhkan berupa kegiatan yang bersifat *refreshment* dan *relaxation*. Yang termasuk kegiatan rekreasi alam adalah :

1. *Melihat-lihat pemandangan*
2. *Berjalan-jalan di pantai atau taman*
3. *Duduk-duduk di pantai atau di taman*

B. Sifat Rekreasi Pantai

Sifat rekreasi pantai dipengaruhi oleh jenis pelaku kegiatan rekreasi yang pada umumnya selalu dikaitkan antara suasana rekreasi dengan kegiatan akibat adanya potensi pantai. Sifat rekreasi pantai digolongkan sebagai berikut :

1. Berdasarkan tempat kegiatannya

- *Rekreasi yang dilakukan di dalam ruangan (in door)*

Rekreasi yang dilakukan di dalam ruangan dilakukan relatif lebih lama, karena tidak terganggu oleh cuaca. Yang termasuk dalam rekreasi ini adalah kegiatan makan atau minum di suatu ruangan sambil menikmati pemandangan pantai

- *Rekreasi yang dilakukan di luar ruangan (out door)*

Rekreasi yang dilakukan diluar ruangan adalah rekreasi yang dilakukan di alam terbuka, dan dapat dipengaruhi oleh cuaca.

2. Berdasarkan bentuk kegiatannya

Berdasarkan bentuk kegiatannya, rekreasi yang dilakukan cenderung pasif seperti melihat dan menikmati pemandangan pantai.

II.2.1.3. Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Rekreasi Pantai

A. Faktor elemen pantai

1. Ombak

Ombak merupakan elemen khusus dari alam pantai yang dapat memberikan kesan dan menciptakan suasana tersendiri bagi yang menikmatinya.

2. Cakrawala

Merupakan garis horizontal yang dibentuk oleh batas pertemuan antara langit dan bumi, walaupun sebenarnya terlihat sebagai garis lengkung. Nuansa awan dan langit mendukung kesan yang diberikan pada kondisi saat-saat tertentu.

B. Faktor bentuk dan karakter elemen pantai

Batuan

- Batu kerikil, merupakan batuan kecil dengan bermacam bentuk dan juga runcing, dengan permukaan licin dan bertekstur halus dan kasar.
- Pasir pantai, pada kawasan pantai, pasir merupakan hamparan luas dan mempunyai ciri yang halus serta kasar tergantung pada kawasan tersebut.

C. Faktor vegetasi

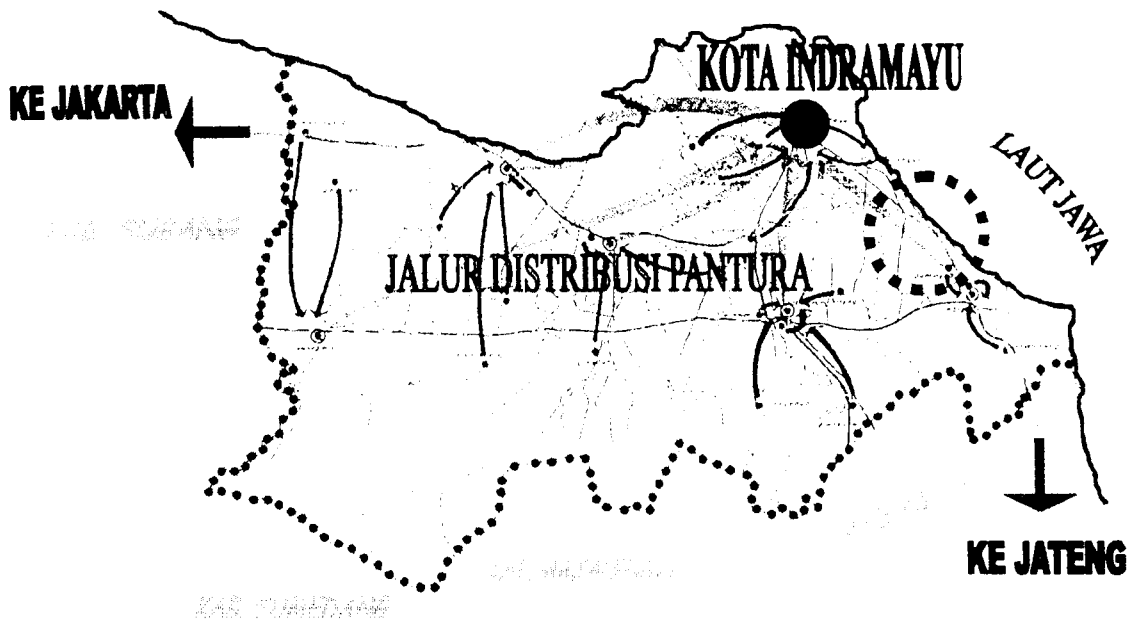
Pohon kelapa, merupakan jenis pohon yang banyak dijumpai pada setiap pantai, karena batangnya tunggal dan kuat sehingga tanaman ini cocok untuk kawasan pantai.

D. Faktor keadaan alam

Iklim, merupakan keadaan cuaca pada daerah pantai, hal ini sangat berpengaruh pada kondisi kawasan pantai termasuk angin

II.2.2. Tinjauan Pantai Utara Indramayu

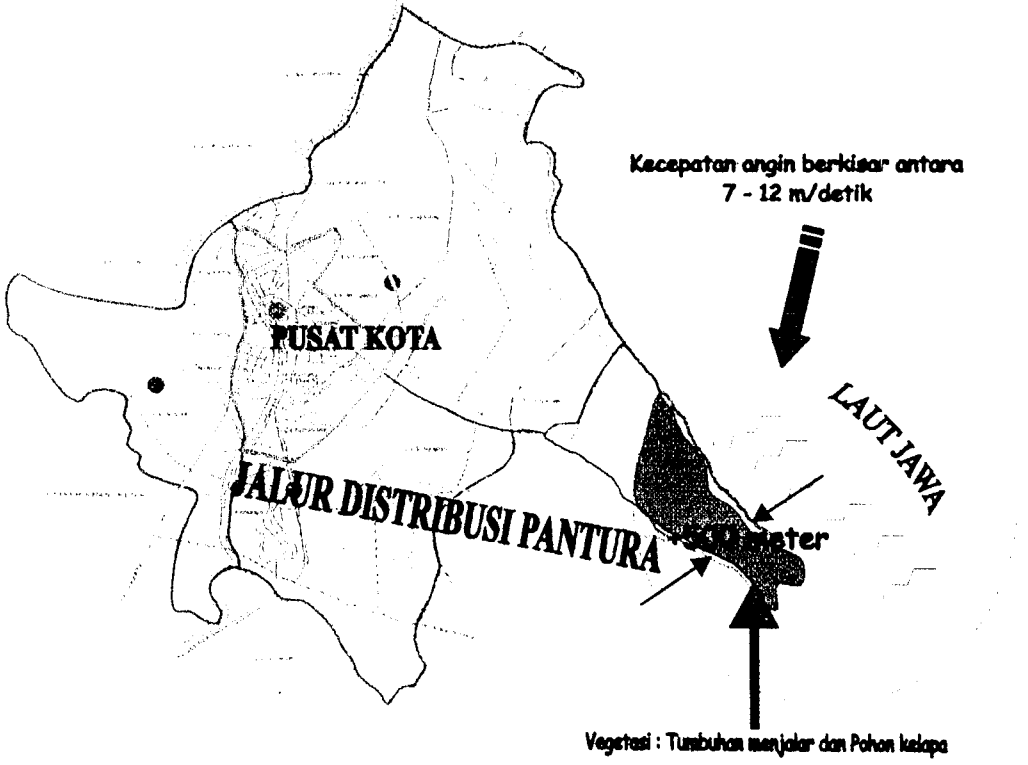
II.2.2.1. Kondisi Alam Pantai



Gambar 2.4. Peta lokasi pantai utara Indramayu

Lokasi pantai utara Indramayu yang terletak pada jalur transportasi regional antara Propinsi Jawa Barat dan Propinsi Jawa Tengah . adapun karakteristik kondisi alam pantai utara Indramayu adalah sebagai berikut :

- A. Ombak tidak terlalu keras/ganas, hal ini mengingat lokasi pantai terletak di pinggiran Laut Jawa.
- B. Bentuk pantainya relatif landai, dengan rata-rata ketinggian tanah $\pm 0-2$ m dari permukaan laut yang menghampar disepanjang pinggiran pantai, akan menambah keindahan pemandangan pantai.



Gambar 2.5. pantai utara Indramayu

II.2.3.2. Kondisi Perairan

Keadaan pasang surut diperairan pantai Indramayu berkisar antara 10-17 dm, atau rata-rata 12 dm, dengan kedalaman perairan pantai antara 6-8 m. Sedangkan salinitas (kadar garam) di Pantai Utara dalam hal ini pantai Indramayu berkisar antara 31-35%. Pendangkalan yang terjadi di perairan pantai Indramayu akibat endapan tanah yang dibawa oleh arus sungai. Endapan tanah yang terjadi berkisar antara 8-14 ml/tahun.



Gambar 2.6. Kondisi pantai utara Indramayu

II.2.3. Tinjauan Teoritis Tata Ruang

Pada tata ruang yang diolah adalah tata ruang dalam dan tata ruang luar. Adapun pengolahan tata ruang ini dipengaruhi oleh⁷ :

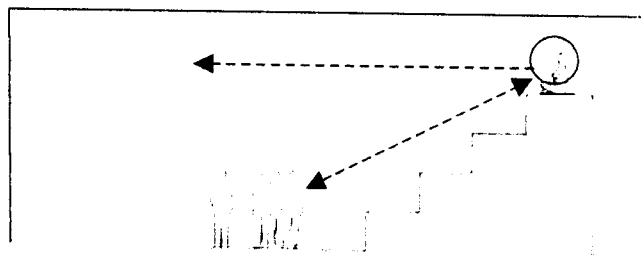
- A. *Bentuk dan dimensi ruang*, ukuran ruang yang dibutuhkan manusia pada dasarnya meliputi kebutuhan ragawi yaitu modul ukuran manusia, pergerakan dan perabotan.
- B. *Suasana Ruang*, merupakan respon penghayatan terhadap ruang secara tiga dimensional mealalui indra penglihatan.
- C. *Pembatas-pembatas ruang*, terdiri dari pembatas horizontal bawah sebagai penyangga ruang, kegiatan, pembatas vertikal paling kuat sebagai pembentuk ruang, elemen horizontal atas sebagai pelindung yang nyata.

II.2.3.1. Unsur Pembentuk Ruang Dalam

Pada dasarnya unsur pembentuk ruang akan mempengaruhi tingkat kualitas ruang yang akan dicapai. Unsur pembentuk ruang ini mencakup pengolahan bidang horizontal dan bidang vertikal. Adapun pengolahan bidang-bidang tersebut adalah⁸ :

A. Unsur bidang horizontal

1. Bidang Dasar Yang Dipertinggi



Gambar 2.7. *Bidang Dasar Yang Dipertinggi*
Sumber : Francis D.K.Ching

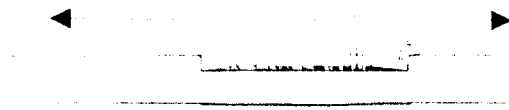
Derajat kesinambungan ruang maupun visual yang ada antara ruang yang ditinggikan dengan keadaan sekelilingnya tergantung pada skala perbedaan ketinggiannya.

⁷ Diktat kuliah perancangan Arsitektur 2./UII

⁸ Arsitektur : Bentuk, ruang dan susunannya, Francis D.K. Ching

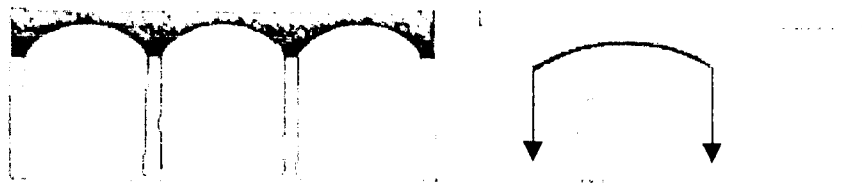
2. Bidang Dasar Yang Diperendah

Kawasan yang diperendah dapat merupakan pemutusan bidang tanah atau lantai dan tetap merupakan satu kesatuan dari ruang di sekitarnya.



Gambar 2.8. *Bidang Dasar Yang Diperendah*
Sumber : Francis D.K.Ching

3. Bidang Ambang Atas Langit-langit



Gambar 2.9. *Ambang Atas Mencerminkan Bentuk Struktur*
Sumber : Francis D.K.Ching

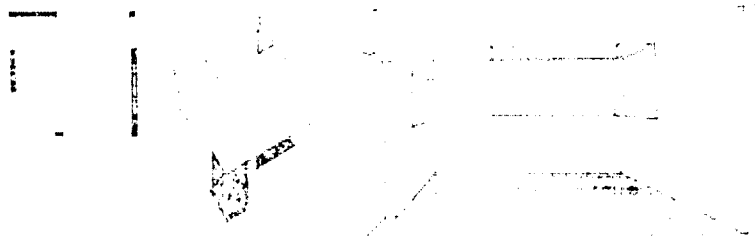
Bidang langit-langit suatu ruang dalam dapat mencerminkan bentuk sistem struktur yang menyangga bidang lantai atas ataupun atapnya..(gambar 2.9.)

B. Unsur bidang vertikal

Pengolahan unsur bidang vertikal yang menentukan kualitas ruang untuk mendapatkan nilai visual ruang adalah dengan mengolah bukaan-bukaan. Kualitas ruang yang dipengaruhi bukaan-bukaan pada bidang vertikal ini adalah untuk mendapatkan :

1. Tingkat penutupan

Bukaan-bukaan yang diletakkan disepanjang sisi-sisi bidang-bidang penutup ruang secara *visual* akan melemahkan batas-batas sudut suatu ruang. Bukaan-bukaan ini, kecuali dapat merusak bentuk ruang secara keseluruhan, sebaliknya juga akan meningkatkan kontinuitas visual dan kaitannya dengan ruang-ruang yang berdekatan.

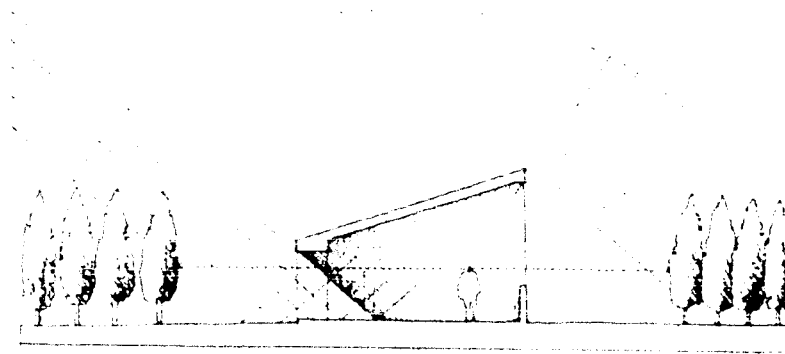


Gambar 2.10. *Derajat Ketertutupan Ruang*

Sumber : Francis D.K.Ching

2. Cahaya

Sebuah bukaan dapat diorientasikan untuk menerima cahaya matahari secara langsung dalam waktu-waktu tertentu setiap hari. Cahaya ini menimbulkan pola-pola terang dan gelap yang kontras pada permukaan suatu ruangan.



Gambar 2.11. *Cahaya Alami*

Sumber : Francis D.K.Ching

3. Pandangan

Ukuran dan perletakkan bukaan akan menentukan karakter atau sifat visual antara sebuah ruangan dengan ruang di sekitarnya.

Gambar 2.12. *visual pemandangan dari dalam terhadap lingkungan sekitar*

Sumber : Francis D.K.Ching

II.2.3.2. Ruang luar

A. Faktor Penentu Ruang Luar

Ruang luar ditentukan oleh unsur alam dan unsur buatan. Unsur alam ini mencakup *iklim, vegetasi dan topografi*. Sedangkan unsur buatan ini terbentuk akibat dari *penempatan bangunan*. Masing-masing unsur penentu ruang tersebut saling bertautan menjadi satu kesatuan tatanan ruang luar. Penataan ruang luar ini ditempuh dengan menata :

1. Sirkulasi

Alur sirkulasi dapat diartikan sebagai ‘tali’ yang mengikat ruang-ruang suatu bangunan atau suatu deretan ruang-ruang luar menjadi saling berhubungan. Dalam sistem sirkulasi, komponen-komponen pokok yang menjadi dasar perencanaan sirkulasi mencakup pengolahan:

- a. Pencapaian Bangunan
- b. Jalan masuk ke dalam bangunan
- c. Konfigurasi alur gerak

2. Open space

Open space merupakan ruang terbuka dengan tingkat keterbukaan ruangnya ditentukan oleh besaran dan derajat ketertutupan ruang. Derajat ketertutupan ruang ini merupakan faktor spasial penting, terutama untuk menempatkan fungsi yang sangat dipengaruhi oleh kebutuhan hubungan sirkulasi.

B. Kualitas Visual Ruang Luar

Kualitas visual ruang luar ditentukan oleh pengaturan :

1. Figure – Ground	8. Pola Teksture dan Warna
2. Kontinuitas	9. Hirarki
3. Squence (urutan)	10. Dominance
4. Ritme	11. Transparency
5. Balance	12. Arah
6. Wujud, Ukuran, Skala	13. Similaritas
7. Proporsi	14. Pemandangan (view) dan Vista

II.2.4. Studi Komparatif

II.2.4.1. TERMINAL BIS PURBAYA, SURABAYA

1. Terminal Bis Purbaya

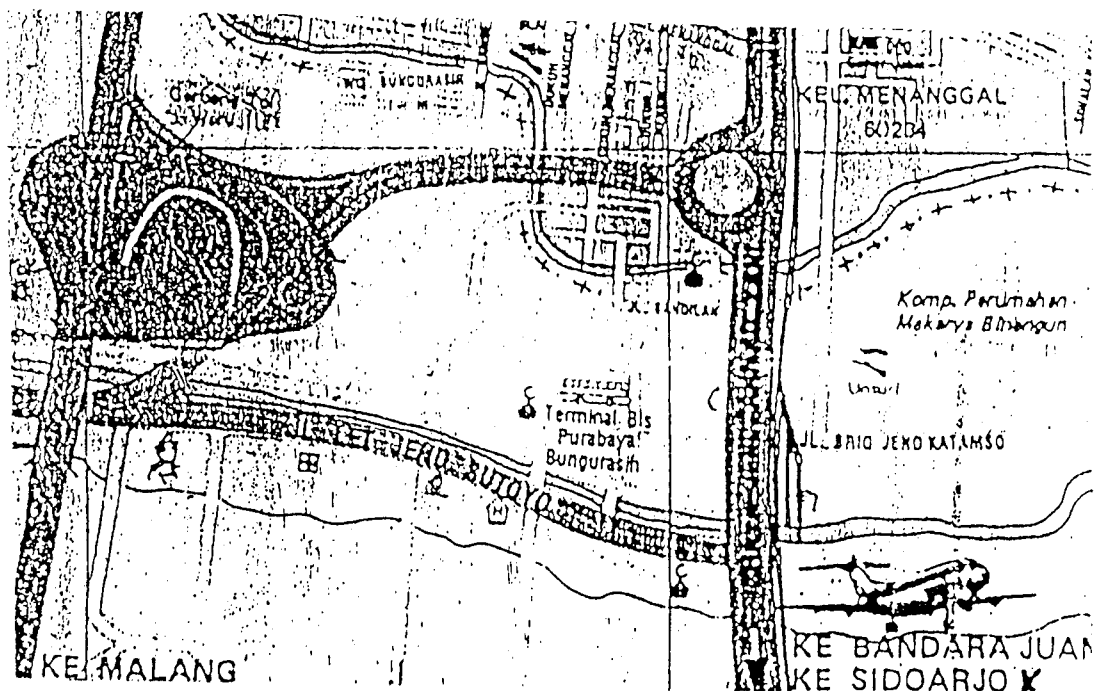
Terminal Purbaya di Selatan Kota Surabaya dan berbatasan dengan wilayah Kabupaten Sidoarjo. Kawasan lalu lintas di kawasan tersebut sangat ramai dan berdekatan dengan jalan bebas hambatan (jalan tol) sehingga memudahkan akses keluar kota. Terminal Purbaya merupakan terminal yang melayani bus-bus berbagai jurusan antara kota dalam propinsi, antar kota antar propinsi, antar kota antar pulau, angkutan kota, angkutan desa.

2. Site Terminal

Site terminal bus Purbaya berada di perbatasan antara kota kodya Surabaya dengan kabupaten Sidoarjo. Batas-batas terminal Purbaya antara lain :

- a. Sebelah Utara : Pemukiman
- b. Sebelah Timur : Jl. Jend. A. Yani
- c. Sebelah Selatan : Jl. Let. Jend. Sutoyo
- d. Sebelah Barat : Pertokoan Ramayana

Untuk lebih jelasnya lihat *gambar 2.13* dibawah ini.

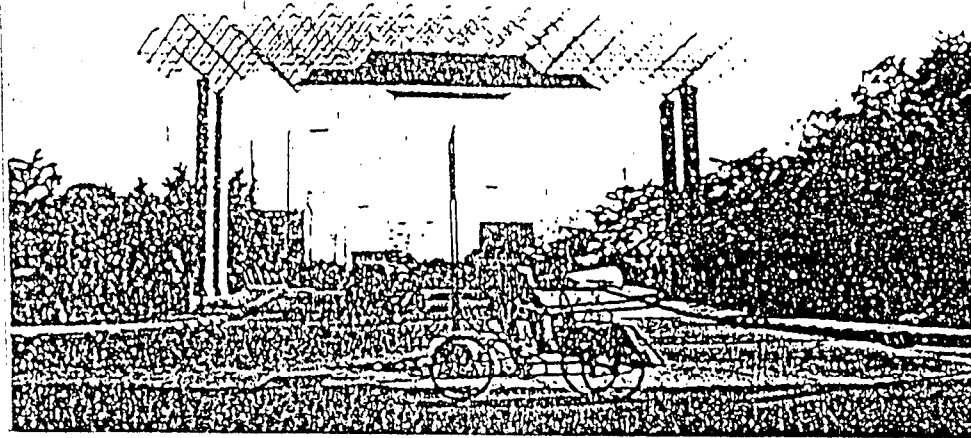


Gambar 2.13. Peta lokasi terminal bis purbaya, Surabaya
Sumber : DLLAJR, Surabaya

3. Akses

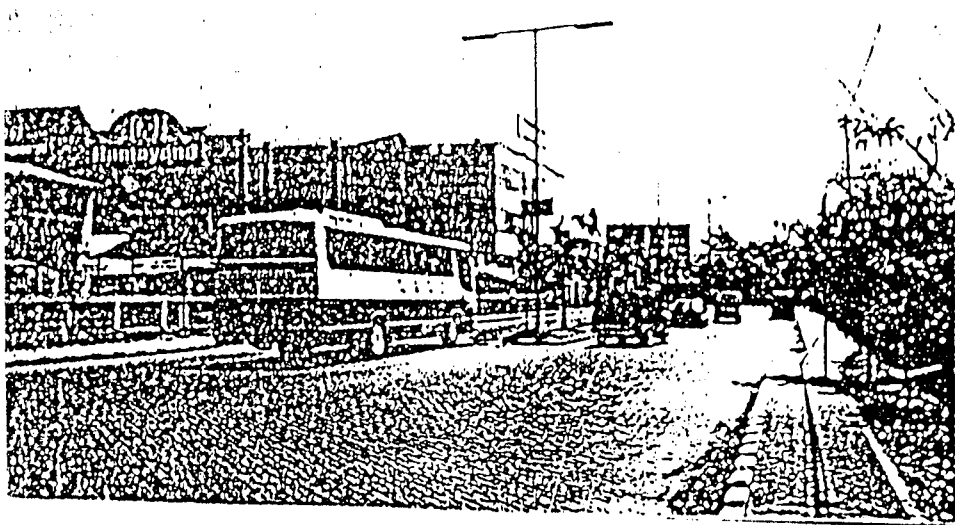
Pintu masuk ke terminal Purbaya terdapat 1 buah, melalui Jl. Let. Jend. Sutoyo, sedangkan akses masuk untuk manusia atau calon penumpang ada 3 yaitu : 2 dari arah Jl. Let.Jend. Sutoyo dan 1 dari arah Jl. Jend. A.

Kemudian jalan masuk ke area terminal dibagi menjadi dua yaitu (*lihat gambar 2.14 dan 2.15*):



Gambar 2.14. Akses masuk ke terminal bis purbaya
Sumber : DLLAJR, Surabaya

- a. Jalan masuk untuk tiap bus AKAP dan AKADP dan Colt angkutan desa.
- b. Jalan masuk untuk bus kota, taksi, dan mobil pengantar / penjemput.



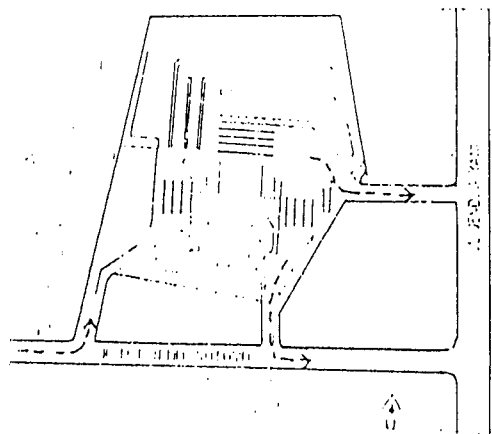
Gambar 2.15. Jalan masuk ke terminal yang dibagi dua
Sumber : DLLAJR, Surabaya

Akses keluar dari terminal Purbaya untuk kendaraan ada 2 yaitu :

- a. Akses keluar untuk bus AKAP, AKDP, dan Colt angkutan desa, kearah Jl. Jend. A. Yani.
- b. Akses keluar untuk bus kota, taksi dan mobil pengantar / penjemput, kearah Jl. Jend. Sutoyo.

Akses keluar dari terminal Purbaya untuk manusia ada 3 yaitu :

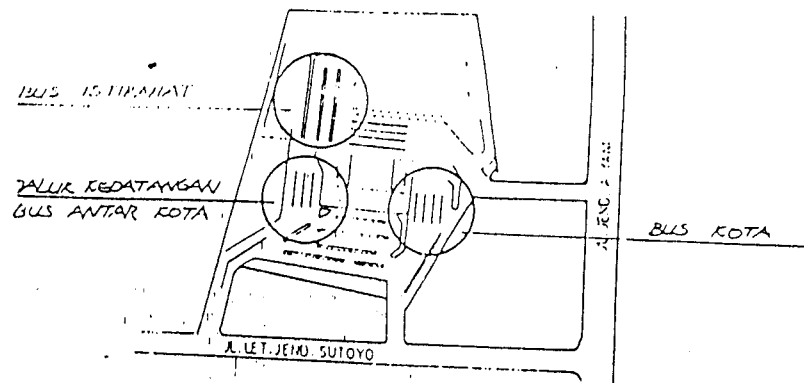
- a. Dua akses keluar dari terminal Purbaya yaitu ke arah Jl. Let. Jend. Sutoyo.
- b. Satu akses keluar dari terminal Purbaya yaitu ke arah Jl. Jend. A. Yani.



Gambar 2.16. Akses keluar-masuk kendaraan di Terminal Bis Purbaya

4. Sistem Terminal

- a. Penataan ruang terminal Purbaya penataan sirkulasi merupakan perhatian utama pada terminal Purbaya, sehingga ruang-ruang tempat berbagai sirkulasi terjadi di daerah ruang dominan terletak di bagian tengah terminal.



Gambar 2.17. Penataan sirkulasi

Tempat-tempat penumpang harus turun atau naik harus jelas, tempat tunggu, dan toko-toko tertata dengan baik, petunjuk-petunjuk, papan informasi dan yang lain jelas, sehingga secara keseluruhan penumpang terasa nyaman dengan adanya fasilitas penunjang yang diletakkan di berbagai sirkulasi pada bangunan utama, sehingga para pemakai terminal mudah menjangkau.

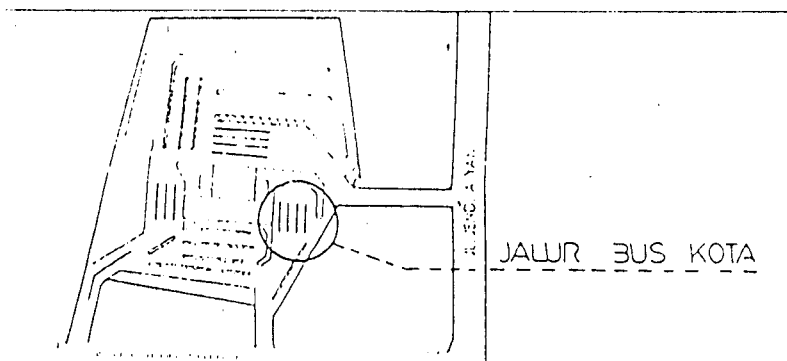
a. Sistem Penataan

i. Jalur kedatangan dan keberangkatan bus kota

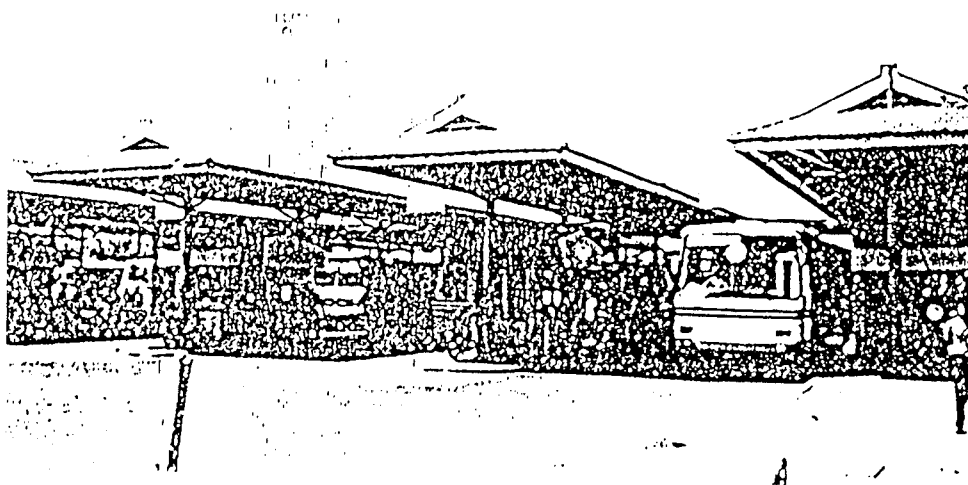
Jalur kedatangan dan keberangkatan bus kota berupa jalur terus menerus sebanyak lima jalur, yang masing-masing jalur terisi oleh dua bus. Bagian kedatangan dan keberangkatan banyak ditandai dengan papan petunjuk. (lihat gambar II.9.)

ii. Jalur kedatangan bus antar kota

Jalur kedatangan terdiri dari 3 jalur yang masing-masing jalur diisi oleh satu bus. (lihat gambar II.10)



Gambar 2.18. Jalur Pemberangkatan Bus Kota

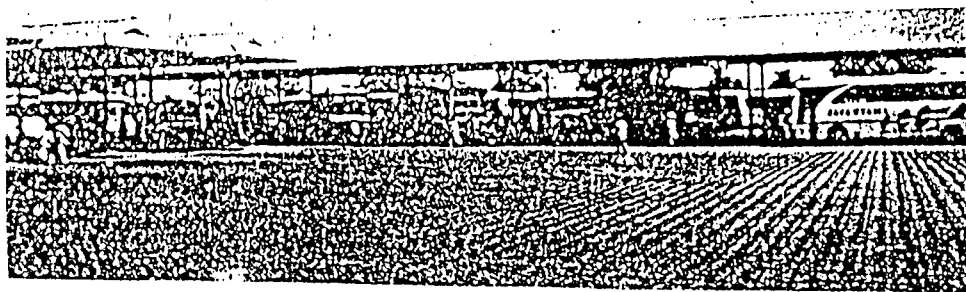


Gambar 2.19. Jalur kedatangan bis antar kota

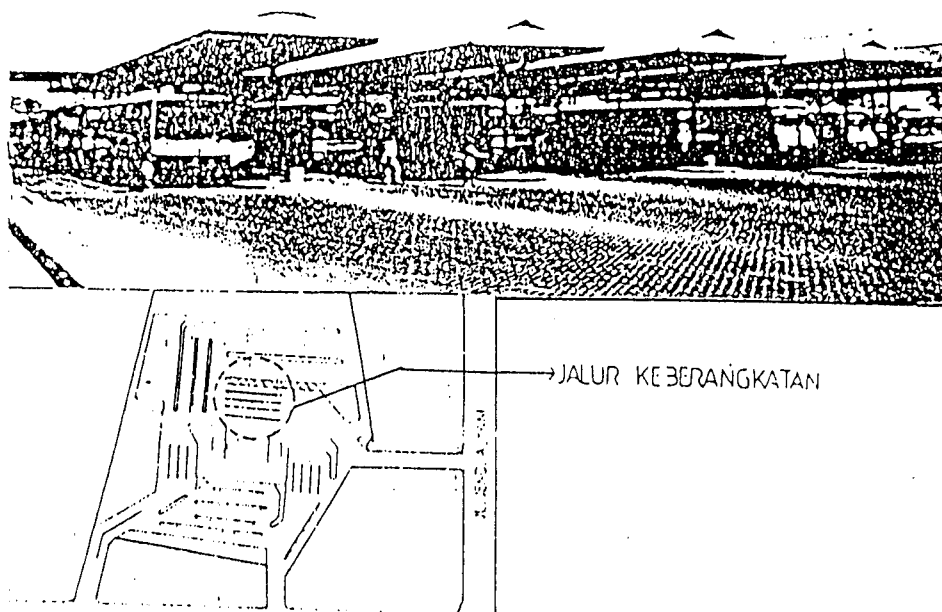
iii. Jalur keberangkatan bus antar kota

Jalur keberangkatan terdiri dari 6 jalur yang masing-masing jalur diisi oleh 1 bus berderetan. Sedangkan yang 2 jalur digunakan untuk bus cepat.

Untuk jalur pemberangkatan yang menyudut 45^0 terdapat 15 jalur, masing-masing diisi 1 bus. Sedangkan 7 jalur digunakan untuk bus cepat. (lihat gambar 2.20 dan 2.21)



Gambar 2.20. Jalur keberangkatan bis antar kota



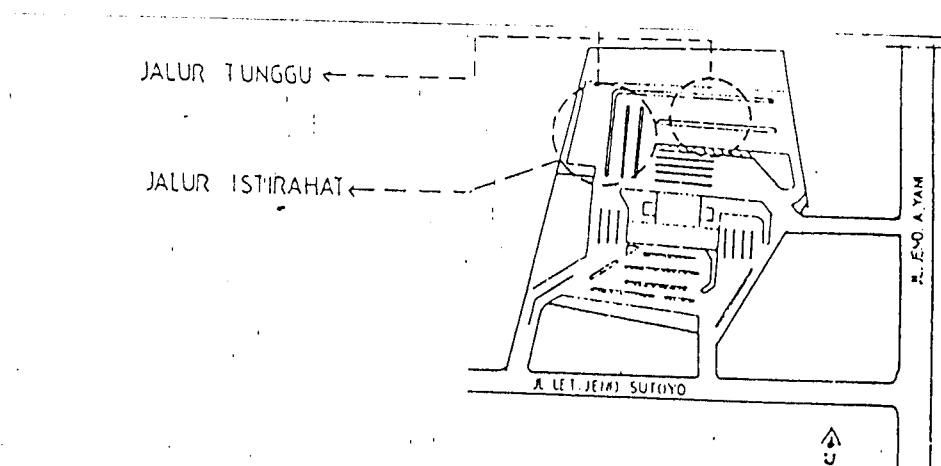
Gambar 2.21. Parkir Jalur Keberangkatan

iv. Jalur bus istirahat

Jalur istirahat ini digunakan untuk bus-bus yang sudah menurunkan penumpang dan beristirahat, sehabis melakukan perjalanan jauh, dengan parkir menyudut 45° . (lihat gambar 2.22.)

v. Jalur tunggu bus

Jalur tunggu digunakan untuk bus-bus yang akan menuju jalur pemberangkatan sesuai jadwal yang berlaku untuk masing-masing jurusan. (lihat gambar 2.22.)



Gambar 2.22. Jalur istirahat dan jalur tunggu bis

C. Tempat Tunggu Penumpang

Tempat tunggu untuk penumpang pengantar dan penjemput berfungsi dengan baik, kursi-kursi duduk tertata dengan rapi, ruangan yang sangat luas dan nyaman. Dimana ruang tunggu ini memiliki beberapa fasilitas, yaitu : televisi, toko-toko, telpon umum, papan informasi, toilet.



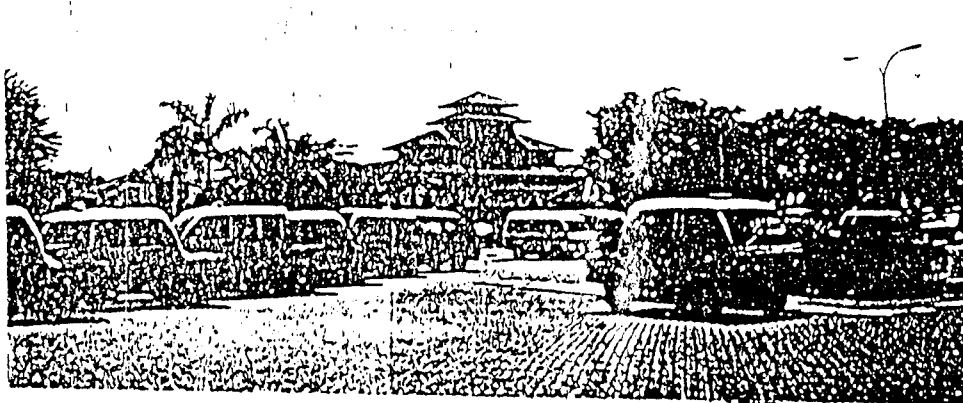
Gambar 2.23. Ruang tunggu bis

D. Fasilitas Penunjang

Fasilitas penunjang kios/kantin pada Terminal Purbaya tertata dedaunan baik, barang dagangan yang ada di kios tidak sampai keluar dari area sehingga tidak mengganggu sirkulasi manusia dan kalau dilihat rapi, teratur dan bersih sehingga bisa menarik pembeli. Kios yang ada di luar peron tempaan tunggu ditata sedemikian rupa, pada ruang-ruang kosong disamping kios diberi tanaman hias dan pohon palem. Pada ruang kosong itu dimanfaatkan sebagai sirkulasi udara dan pencahayaan alami.

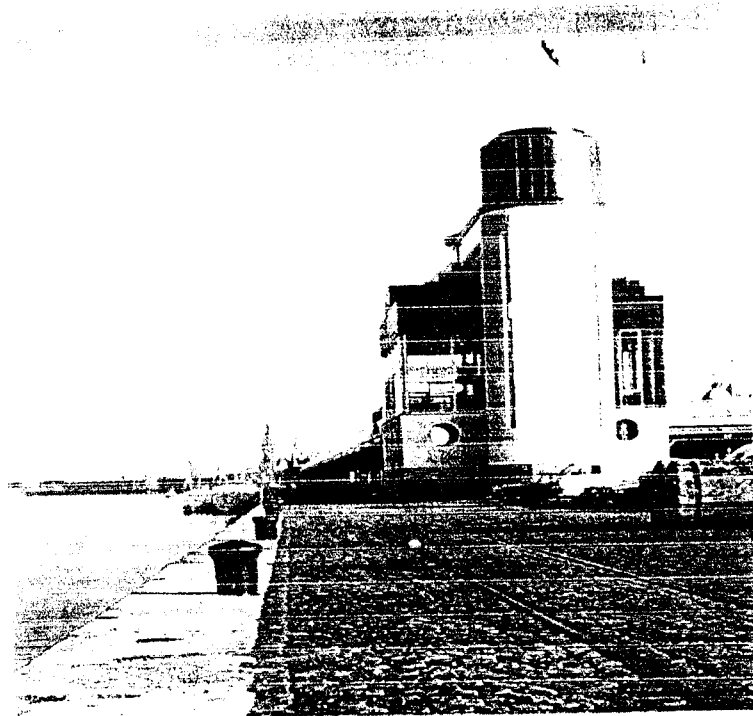
E. Parkir

Pada arah depan pintu masuk utama Terminal Bus Purbaya terdapat pelataran parkir yang luas. Adapun kendaraan-kendaraan yang menggunakan parkir tersebut yaitu : Mobil pengantar / penjemput, mobil taksi, mobil angkutan (angkutan serbaguna).



Gambar 2.24. *Parkir kendaraan penumpang*

II.2.4.2. ZUIDERTERRAS CAFE / RESTAURANT ANTWERP, BELGIUM



Gambar 2.25. *Zuiderterras Cafe / restaurant
Antwerp, BELGIUM*

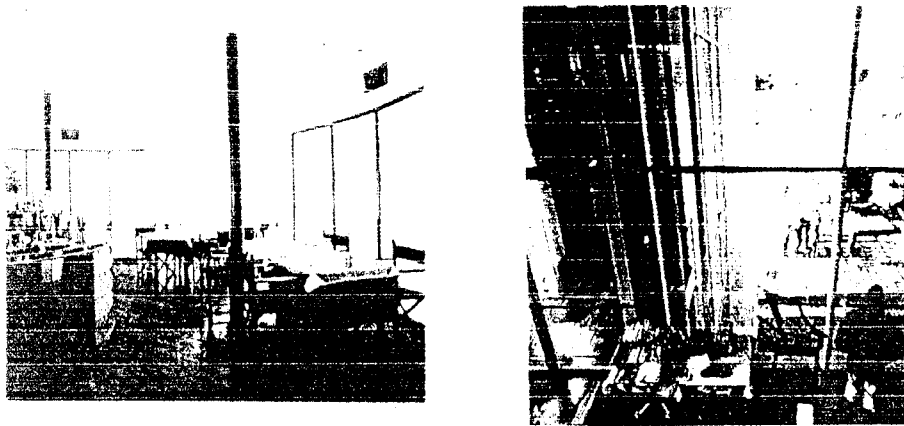
Sumber : The Commercial Waterfront

Zuiderterras Cafe / Restaurant menempati site yang menguntungkan di pinggir sungai *River Schelde Antwerp, Belgium* disamping jalan *pedestrian*. Keberadaan sungai *Schelde Antwerp* ini dijadikan sebagai *orientasi bangunan*.

Perletakkan *Cafe* pada ruang luar dengan penataan meja, kursi dan *windscreen* dimaksudkan untuk mengorientasikan *Cafe* pada sungai yang berbau dengan *pedestrian* sebagai kegiatan *rekreatif*.

Interior

Sebagai tanggapan terhadap keberadaan sungai *Schelde Antwerp*, interior pada *Restaurant* mengolah sistem pembatas ruang dalam dengan ruang luar dengan menggunakan elemen kaca. Penggunaan elemen kaca tersebut disamping sebagai penambah kesan luas pada ruangan juga untuk menambah *view* pengunjung dari berbagai sudut pandang ke sungai *Schelde Antwerp*.

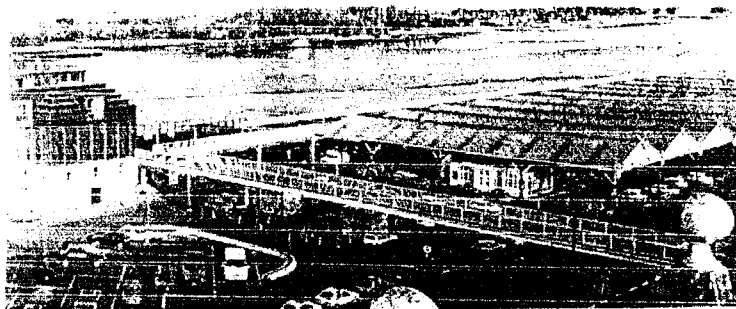


Gambar 2.26. *Interior Zuiderterras Cafe restaurant
Antwerp, BELGIUM*

Sumber : The Commercial Waterfront

Parkir

Perletakkan tempat parkir didepan bangunan yang juga merupakan ujung *pedestrian* membelakangi orientasi bangunan terhadap keberadaan sungai.



Gambar 2.27. *Tempat Parkir Zuiderterras Cafe restaurant
Antwerp, BELGIUM*

Sumber : The Commercial Waterfront

II.2.5. Kesimpulan

1. Fungsi utama bangunan ini adalah sebagai terminal bis yang mewadahi kegiatan utamanya menaikkan dan menurunkan penumpang dengan fasilitas utama dan penunjang di dalamnya serta sebagai tempat *transit* kendaraan berupa tempat istirahat perjalanan yang menyediakan fasilitas restoran dan cofe shop serta fasilitas musholla dan mck sebagai bentuk pelayanan istirahat bagi pemakai jalan.
2. Kegiatan yang diwadahi di dalamnya dibagi menjadi :
 - a. Kegiatan dalam terminal bis dengan kegiatannya menaikkan dan menurunkan penumpang, kegiatan antar jemput penumpang
 - b. Kegiatan dalam *tempat transit* kendaraan berupa kegiatan istirahat perjalanan bagi awak bis / awak kendaraan pribadi dan penumpang.
3. Alam pantai utara dijadikan sebagai faktor penentu perencanaan tata ruang yang rekreatif pada terminal bis dan tempat transit kendaraan ini sebagai upaya peningkatan kualitas kenyamanan untuk ruang tunggu penumpang dan ruang istirahat dalam kegiatan *transit*.
4. Segi penentuan macam ruang, besaran ruang didasarkan pada tinjauan kegiatan yang berlangsung secara lebih spesifik berhubungan dengan suasana ruang yang ingin dicapai.
5. Pengolahan tata ruang yang rekreatif terhadap alam pantai mencakup :
 - a. Pengolahan tata ruang dalam

Suasana ruang yang diciptakan dengan pengolahan bidang, perletakkan bukaan-bukaan, derajat ketertutupan ruang dalam dan pencahayaan yang masuk kedalam ruang serta elemen material yang digunakan sebagai pencerminan kualitas ruang terhadap keberadaan alam pantai.
 - b. Pengolahan tata ruang luar

Penataan ruang luar diolah sebagai upaya untuk peningkatan kualitas ruang luar yang mencerminkan suasana rekreatif alam pantai yang mencakup penataan:

 - Vegetasi sebagai pengarah pandangan dan pembatas visualisasi terhadap ruang-ruang luar sebagai *point of interest*.
 - Elemen-elemen landscape

- Alokasi kegiatan pada tapak
- Sirkulasi kendaraan dan pedestrian yang mengarahkan, mengatur dan memperjelas akses terhadap masing-masing fungsi ruang dalam tapak.
- Derajat ketertutupan ruang luar.
- Hubungan antar ruang pada tapak

BAB III

ANALISA DAN PENDEKATAN KONSEP

III.1. ANALISA FUNGSI

Fungsi bangunan di sini adalah sebagai terminal bis dan sebagai tempat transit kendaraan. Dari masing-masing fungsi tersebut memiliki kegiatan yang diwadahi di dalamnya mencakup:

1. Terminal Bis

Mewadahi kegiatan naik – turun penumpang dari kendaraan, tempat perpindahan penumpang akibat adanya arus pergerakan manusia untuk memenuhi tuntutan efisiensi transportasi.

Tujuannya adalah bagi penumpang untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu kendaraan ke kendaraan lain.

2. Tempat Transit Kendaraan

Mewadahi kegiatan istirahat perjalanan akibat dari aktifitas transportasi yang cenderung lelah, jenuh dan bosan.

Tujuannya adalah untuk mendapatkan penyegaran fisik dan psikis akibat dari aktifitas transportasi yang cenderung lelah, jenuh dan bosan.

Tujuan dari masing-masing fungsi bangunan ini pada dasarnya adalah untuk kenyamanan penumpang dan untuk mendapatkan penyegaran secara psikis dan fisik, sehingga untuk memenuhi tuntutan masing-masing tujuan dari fungsi bangunan tersebut adalah menerapkan suasana yang mampu mendukung masing-masing tujuan. Suasana tersebut adalah suasana rekreatif terhadap alam pantai dengan memanfaatkan karakter pantainya sebagai pembangkit suasana.

III.2. PENDEKATAN PEMILIHAN LOKASI

III.2.1. Dasar Pemikiran

Pemilihan site didasarkan pada proses kegiatan utama dari terminal bis dan tempat transit kendaraan, serta karakteristik site yang mendukung proses kegiatan tersebut, yaitu :

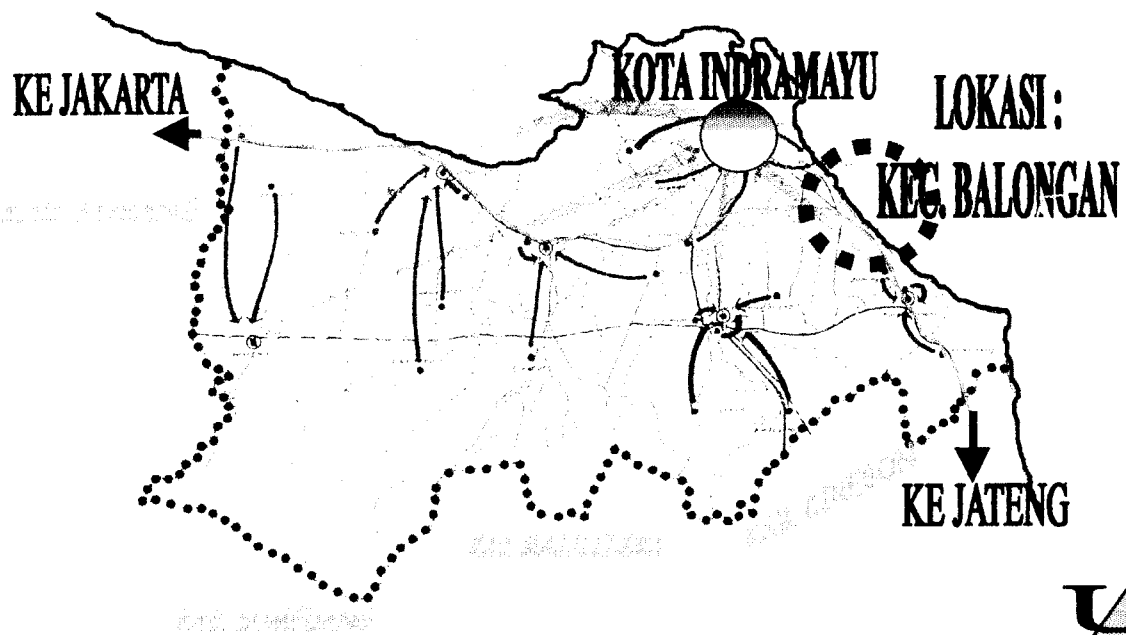
1. Keberadaan dari terminal bis dan tempat transit kendaraan yang menuntut kemudahan pencapaian bagi kendaraan umum dan kendaraan

pribadi serta manusia tanpa mengganggu kelancaran sirkulasi pada pusat kota.

2. Perlu suasana yang rekreatif sebagai upaya untuk meningkatkan kenyamanan menunggu bagi penumpang di terminal bis dan kenyamanan beristirahat yang bersifat relaks bagi pengunjung tempat transit kendaraan.
3. Mampu melayani area pelayanan regional untuk terminal bis dan secara luas untuk tempat transit kendaraan.
4. Letak site yang berdekatan dengan jalur lintas propinsi sehingga memiliki aksesibilitas yang mudah dalam pencapaian bagi kendaraan antar kota antar propinsi, antar kota dalam propinsi, angkutan dalam kota dan kendaraan pribadi.

Berdasarkan dasar pertimbangan di atas maka salah satu lokasi yang bisa dipakai adalah terletak pada jalur distribusi pantura di Kecamatan Balongan yang merupakan jalan lingkar kota, dekat dengan pantai utara Indramayu. Adapun Kecamatan Balongan merupakan salah satu akses ke kota Indramayu yang berjarak 20 km dari pusat kota.

Potensi letak atau lokasi terminal bis dan tempat transit kendaraan ini pada Kecamatan Balongan disamping merupakan akses masuk ke kota juga merupakan simpul yang strategis dari kota Indramayu untuk ke luar kota menuju Cirebon dan Jakarta serta jalur distribusi yang dipadati aktifitas transportasi antar kota dan antar propinsi.

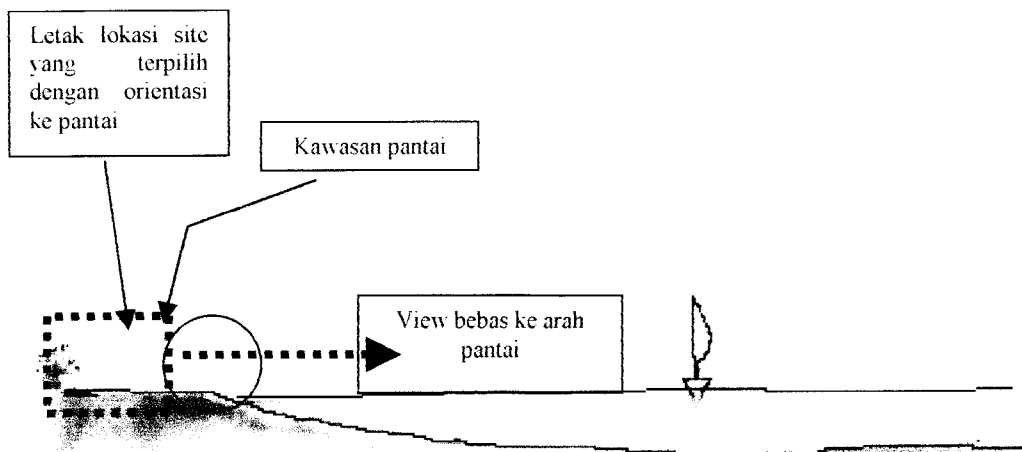


Gambar 3.1. Peta Lokasi Terminal
Di Kab. Indramayu

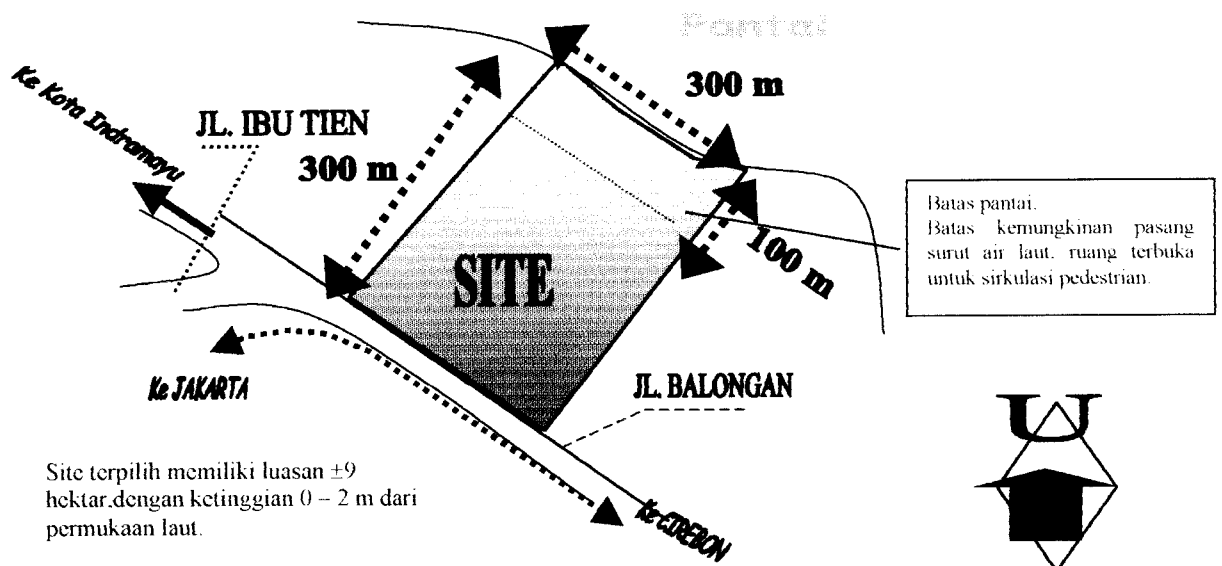
KETERANGAN :	
•••••	= Batas Kabupaten
—	= Jalan Arteri Pantura
~	= Jalan Kolektor
~	= Laut Jawa

III.2.2. Kondisi Site

Kondisi yang ada adalah dataran rendah di kawasan pantai utara pada kecamatan Balongan dengan ketinggian tanahnya $\pm 0 - 2$ m dari permukaan laut.



Gambar 3.2. Analisis data lapangan
Sumber : Survey data lapangan



Gambar 3.3. Site terpilih

Adapun yang menjadi dasar pemikiran yang penting dalam memilih site adalah karena pada tapak terpilih merupakan kawasan pantai yang memiliki potensi visual yang menguntungkan disamping itu kehadiran angin pantai yang membawa kondisi panas menjadi sejuk. Sehingga dengan kondisi seperti ini sangat tepat untuk diterapkan dengan memanfaatkan suasana alam yang berkarakter rekreatif pada penataan ruang-ruang terminal bis dan pada tempat transit kendaraan.

III.3. ANALISIS PENDEKATAN PROGRAM KEGIATAN DAN PROGRAM RUANG

Untuk mendapatkan tuntutan kebutuhan secara fungsional sebuah terminal bis yang melayani angkutan penumpang (AK, AKDP) serta tempat transit kendaraan yang melayani kebutuhan istirahat dalam perjalanannya, diperlukan pendekatan-pendekatan dalam merencanakannya, yaitu :

III.3.1. Pendekatan Pelaku Kegiatan Dan Karakteristik Pola Sirkulasi Pada Terminal Bis dan Tempat Transit Kendaraan

III.3.1.1. Pelaku kegiatan dan karakteristik pola sirkulasi pada terminal bis

Pelaku kegiatan pada terminal bis ini dibagi dua yaitu :

1. **Manusia**, merupakan salah satu pengguna terminal, dalam hal ini dapat sebagai penumpang (AK,AKDP), pengantar dan penjemput, pedagang, pengelola terminal, pengusaha angkutan.

a. Penumpang

Karakter kegiatan penumpang dalam terminal adalah

- Naik/ turun dari kendaraan/angkutan umum
- Menunggu angkutan/jemputan yang dilakukan secara relaks atau santai. Dalam terminal kegiatan menunggu penumpang secara relaks ini memiliki kecenderungan yaitu kegiatan makan atau minum dengan memanfaatkan restoran pada tempat transit serta memanfaatkan fasilitas penunjang berupa kegiatan mck, mushola, wartel.

Adapun karakteristik pola sirkulasi dari penumpang ini di gambarkan dalam bentuk diagram alur sirkulasi dibawah ini :

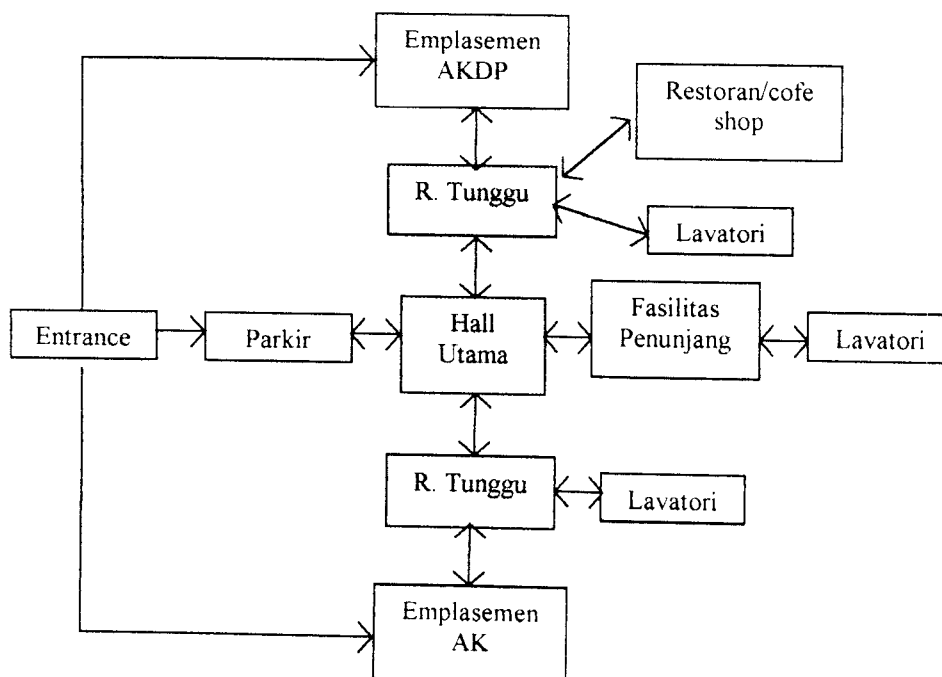


Diagram 3.1. Sirkulasi Penumpang Pada Terminal Bis

b. Pengantar dan penjemput

Karakter kegiatan pengantar/penjemput dalam terminal adalah

- Mengantar/menjemput dengan menggunakan angkutan umum
- Mengantar/menjemput dengan menggunakan kendaraan pribadi
- Menunggu yang akan dijemput dilakukan secara relaks pada ruang tunggu.

Adapun karakteristik pola sirkulasi dari pengantar dan penjemput ini di gambarkan dalam bentuk diagram alur sirkulasi dibawah ini :

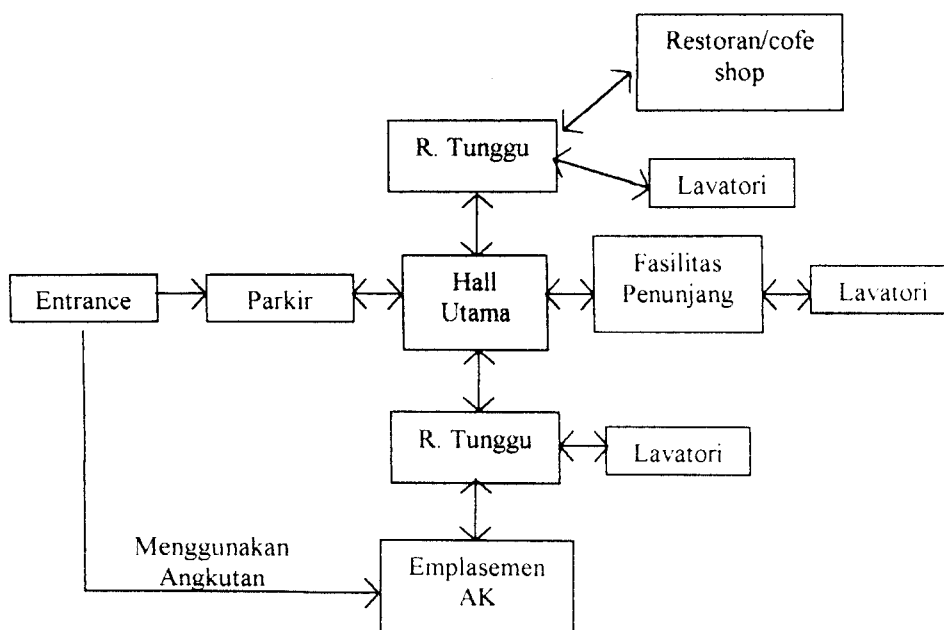


Diagram 3.2. Sirkulasi Pengantar dan Penjemput Pada Terminal Bis

Karakteristik pengantar dan penjemput ini pada saat menunggu jemputan memiliki kecenderungan yaitu melakukan kegiatan makan atau minum sambil relaks pada restoran/ cofe shop.

c. Pedagang

Karakter kegiatan pedagang ini dalam menjajakan dagangannya dilakukan dengan cara keliling atau menempati kios-kios.

Karakteristik pola sirkulasi dari pedagang ini di gambarkan dalam bentuk diagram alur sirkulasi dibawah ini :

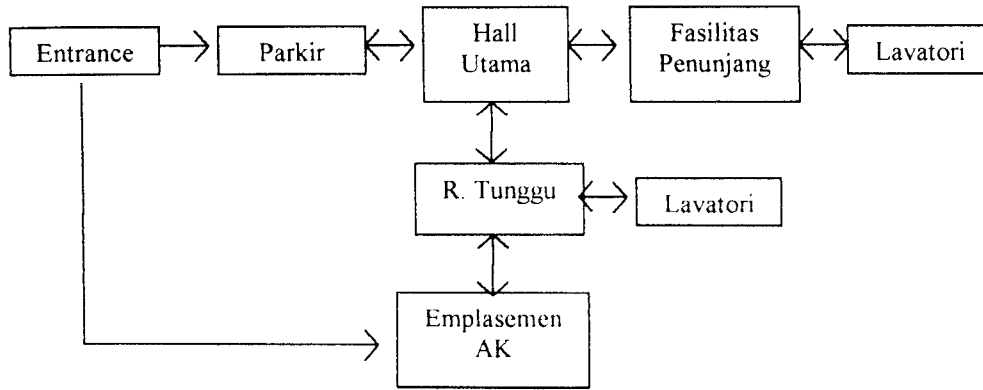


Diagram 3.3. Sirkulasi Pedagang Pada Terminal Bis

d. Pengelola terminal

Karakter kegiatan pengelola ini di bagi-bagi sesuai dengan bidang yang diterjuninya. Adapun pembagian tugas dan kegiatan pengelola dalam terminal adalah :

- UPTD (Unit Pelaksanaan Teknis Dinas) Terminal dengan kegiatannya melakukan pendataan kendaraan dan penumpang serta secara teknis mengevaluasi perlengkapan dan pendapatan dalam terminal.
- DLLAJR (Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya) Terminal dengan kegiatannya mengatur dan menertibkan sistem dalam terminal untuk meningkatkan kelancaran dan ketertiban dalam terminal.

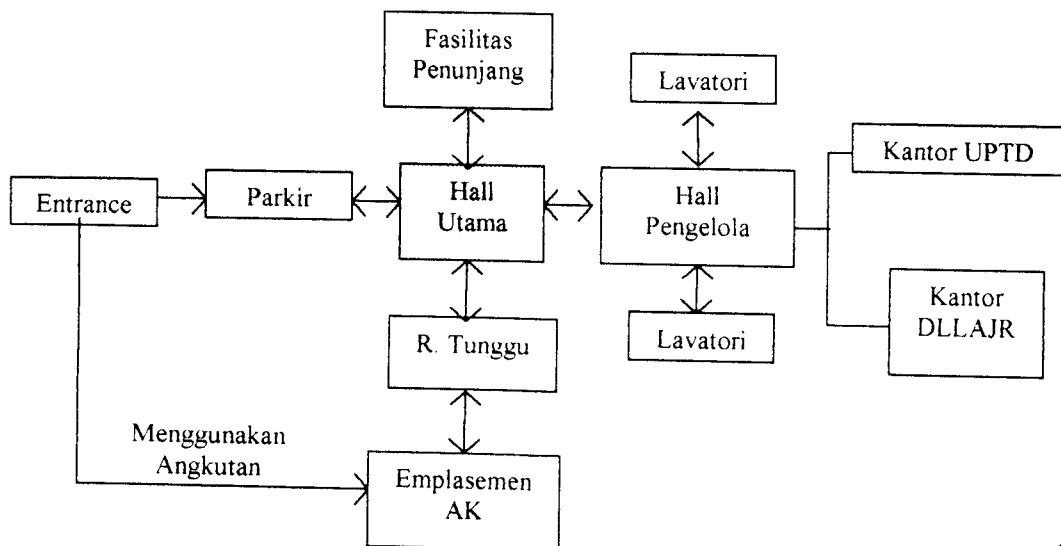
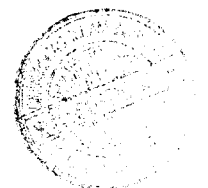


Diagram 3.4. Sirkulasi Pengelola



e. Pengusaha angkutan

Pengusaha angkutan/agen bis ini terdiri dari karyawan agen bis dan supir dengan karakter kegiatannya adalah menjual tiket keberangkatan angkutan umum kepada konsumen/calon penumpang.

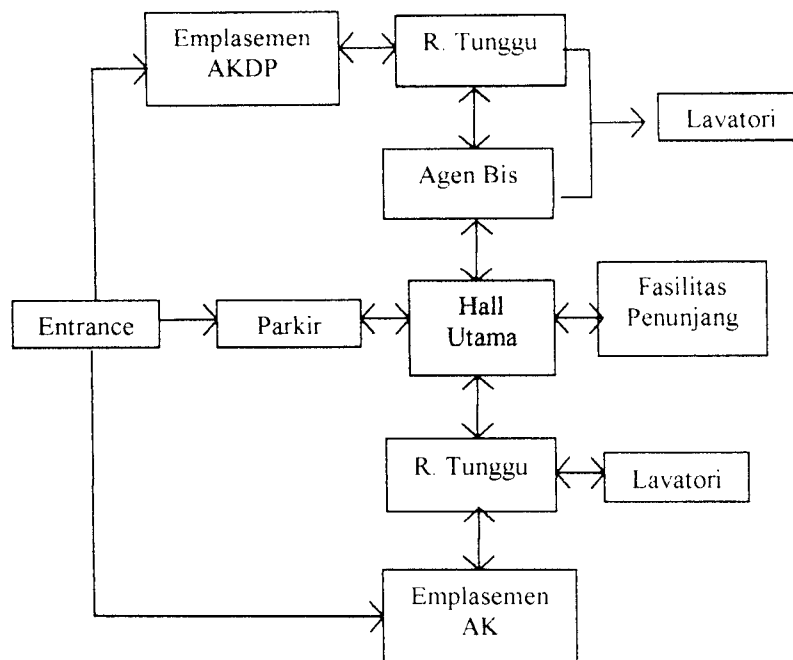


Diagram 3.5. Sirkulasi Pengusaha Bis Pada Terminal Bis

Pengusaha angkutan/agen bis ini dalam melakukan kegiatannya bersifat pasif dengan menunggu konsumen pada tempat penjualan, sehingga secara fungsional untuk mempermudah kegiatan antara agen bis dengan konsumen yaitu dengan menempatkan agen bis ini secara visual dapat terlihat oleh konsumen dalam terminal.

2. Kendaraan

Kendaraan angkutan merupakan salah satu pemakai terminal, dalam hal ini dapat berupa bis antar kota (AKDP) dan dalam kota (AK).

Adapun karakteristik pola sirkulasi dari kendaraan ini di gambarkan dalam bentuk diagram alur sirkulasi dibawah ini :

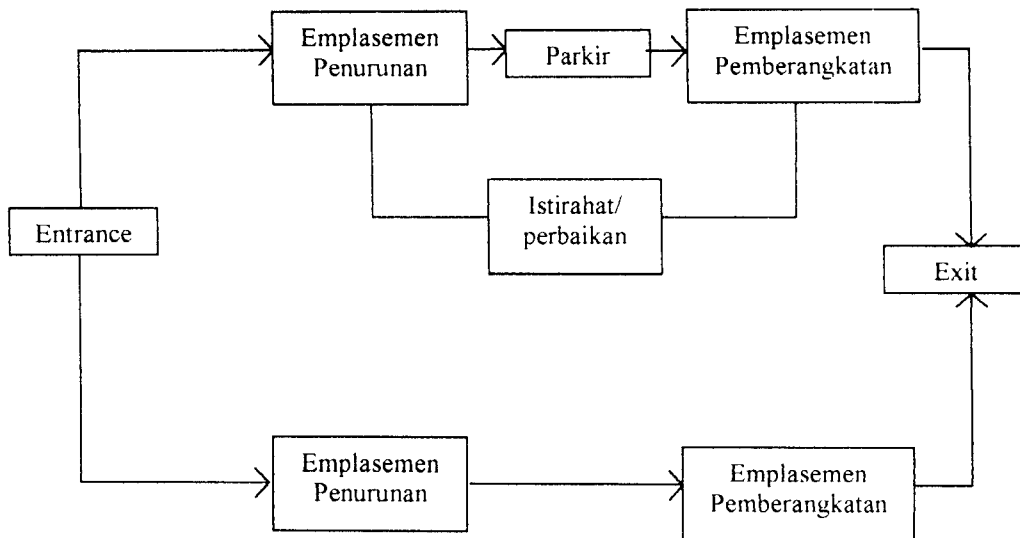


Diagram 3.6. Sirkulasi Kendaraan Pada Terminal Bis

Dengan melihat karakter pola sirkulasi kendaraan dalam terminal yaitu menaikkan dan menurunkan penumpang maka jalur sirkulasi kendaraan harus bersinggungan dengan emplasemen untuk mempermudah jangkauan penumpang yang akan naik dan yang akan turun terhadap kendaraan pada jalur keberangkatan dan kedatangan kendaraan.

III.3.1.2. Pelaku kegiatan dan karakteristik pola sirkulasi pada Tempat Transit

Kegiatan utama dalam tempat transit ini berupa kegiatan istirahat yang mencakup makan/minum pada restoran dan cofe shop, kegiatan mck dan Sholat. Sedangkan kegiatan penunjangnya mencakup cuci kendaraan dan perbengkelan. Adapun pelaku kegiatan pada terminal transit ini mencakup :

1. Pengunjung/konsumen

Berdasarkan kedatangannya, pengunjung/konsumen dalam tempat transit ini menggunakan kendaraan umum (AKAP, Travel) dan menggunakan kendaraan pribadi dengan tujuan istirahat perjalanan. Karakteristik kegiatan pengunjung dalam tempat transit adalah kegiatan makan atau minum-minum dengan relaks serta kegiatan sholat dan mck, pola sirkulasinya adalah :

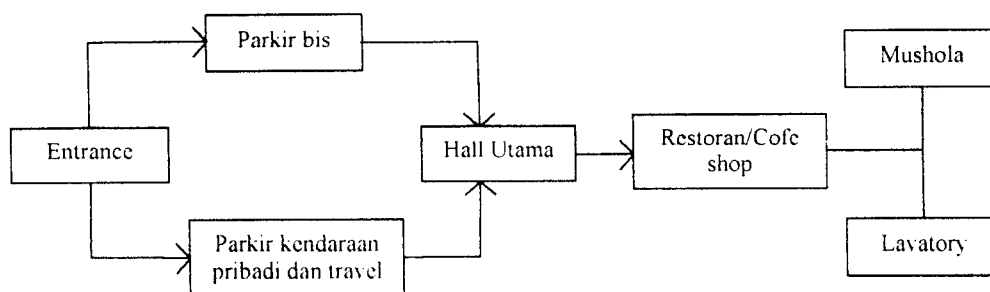


Diagram 3.7. Sirkulasi Pengunjung Pada Tempat Transit Kendaraan

Dilihat dari karakteristik pola sirkulasi dan kegiatan pengunjung dalam tempat transit maka mushola dan lavatori dihubungkan oleh restoran dan cofe shop dengan maksud agar pengunjung yang hanya ingin melakukan kegiatan sholat atau mck tertarik atau akan singgah pada restoran atau cofe shop.

2. Pengelola

Pengelola pada tempat transit ini mencakup pengelola kendaraan berupa dinas DLLAJR yang mengatur dan menertibkan sistem kendaraan yang masuk untuk meningkatkan kelancaran dan ketertiban dan pengelola restoran/cofe shop (manager/pemilik restoran dan kafe, kasir, pengelola dapur, pramusaji, cleaning service, dan perlengkapan).

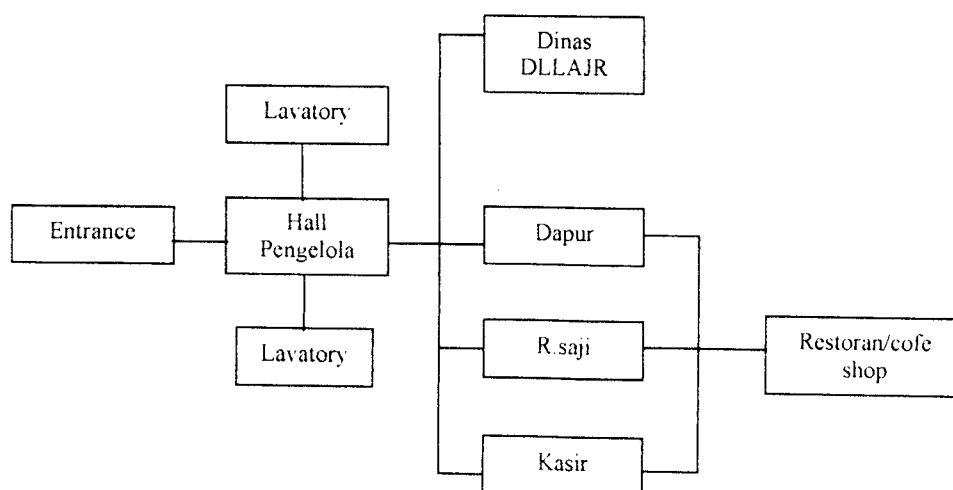


Diagram 3.8. Pola Sirkulasi Pengelola Pada Tempat Transit

Karena memiliki karakter kegiatan yang berbeda antara pengelola kendaraan dengan pengelola restoran/cofe shop maka penempatan masing-masing pengelola dibuat terpisah supaya pelaksanaan kegiatan masing-masing berjalan lancar.

3. Kendaraan

Jenis kendaraan yang masuk pada tempat transit ini berupa bis (AKAP), travel, dan kendaraan pribadi termasuk sepeda motor. Pola sirkulasi kendaraan dalam tempat transit .

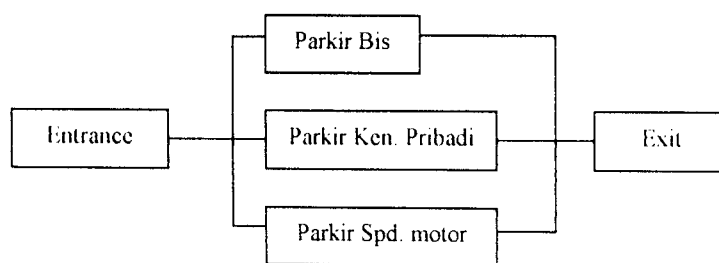


Diagram 3.9. Pola Sirkulasi Kendaraan Pada Tempat Transit

Perletakkan parkir kendaraan pada tempat transit ini ditempatkan terpisah, karena karakter pergerakan masing-masing kendaraan berbeda sehingga membutuhkan ruang sirkulasi dalam tempat parkir yang berbeda. Pemisahan ini dimaksudkan untuk memberikan kelancaran sirkulasi masing-masing kendaraan dalam tempat parkir.

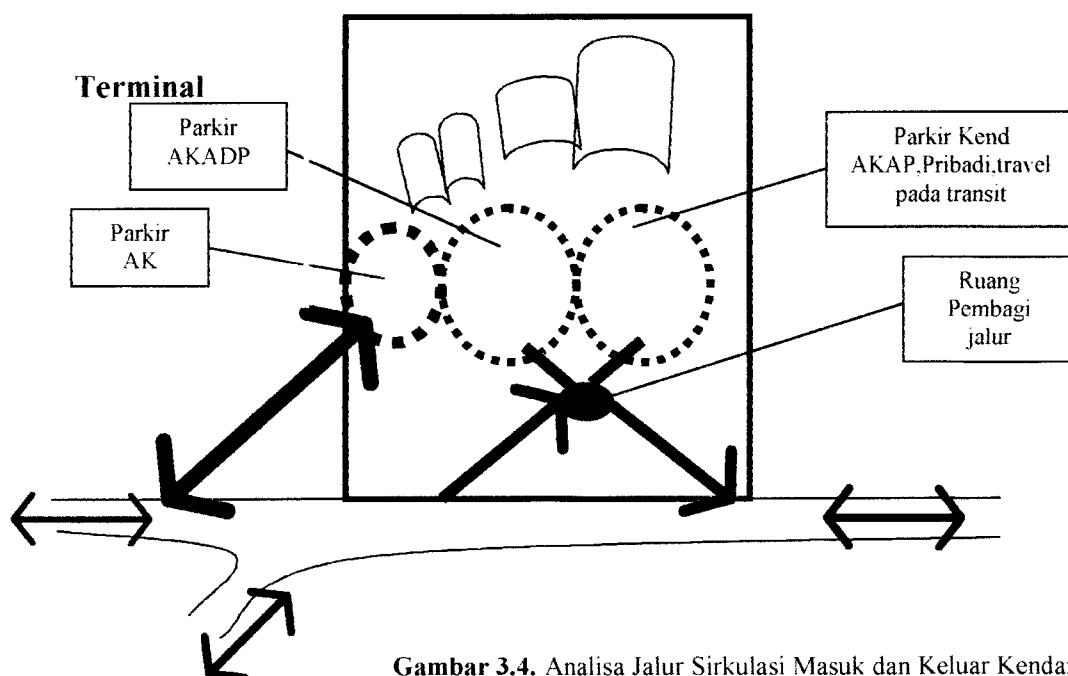
III.3.1.3. Jalur Sirkulasi Masuk dan Keluar Kendaraan

Agar proses masuk dan keluar kendaraan baik dari terminal maupun tempat transit berjalan lancar, perlu adanya penataan jalur-jalur sirkulasi untuk masing-masing kendaraan. Penataan jalur sirkulasi kendaraan ini berdasarkan atas pertimbangan-pertimbangan, yaitu sebagai berikut :

1. Perbedaan kegiatan pada masing-masing fungsi bangunan yaitu sebagai terminal dan sebagai tempat transit kendaraan.
2. Jalur sirkulasi kendaraan bis (AKAP, AKDP), angkutan dalam kota dan angkutan pribadi pada jalan raya.

3. Semakin sedikit jumlah jalur sirkulasi masuk – keluar maka semakin mengurangi resiko kemacetan antar kendaraan yang akan masuk dan yang akan keluar.

Dari pertimbangan-pertimbangan tersebut, penataan jalur sirkulasi kendaraan yang masuk dibedakan berdasarkan jenis kendaraan dan arah tujuannya. Hal ini dimaksudkan untuk memperlancar dan memperjelas arah dari masing-masing jalur sirkulasi kendaraan yang masuk baik pada terminal maupun pada tempat transit. Jalur sirkulasi kendaraan bis (AKDP) yang masuk dan keluar pada terminal dijadikan satu dengan jalur sirkulasi yang masuk dan keluar pada tempat transit (bis AKAP, kend.pribadi dan travel), dengan tujuan untuk meminimalkan jumlah akses supaya sirkulasi kendaraan yang masuk dan keluar baik dari terminal maupun tempat transit tidak mengalami hambatan. Sedangkan untuk memperjelas akses dari masing-masing kendaraan, dalam jalur sirkulasi pada saat kendaraan masuk dipisahkan ke arah masing-masing tujuan, dan pada saat keluar dari masing-masing jalur tersebut dipertemukan menjadi satu akses keluar. Sedangkan untuk kendaraan angkutan dalam kota jalur masuk dan keluar diletakkan sedekat mungkin dengan jalur trayek angkutan dalam kota, sehingga jalur sirkulasi masuk – keluar angkutan kota memiliki jalur tersendiri atau terpisah dengan jalur kendaraan bis (AKDP, AKAP).



Gambar 3.4. Analisa Jalur Sirkulasi Masuk dan Keluar Kendaraan

III.3.1.4. Sirkulasi dan Sistem Parkir Kendaraan

A. Sirkulasi Dalam Terminal dan Tempat Transit Kendaraan

Sirkulasi lalu lintas dalam terminal harus memperhatikan kriteria-kriteria sebagai bahan pertimbangan perencanaan. Adapun kriteria-kriteria perencanaan sirkulasi tersebut mencakup :

1. Jalan masuk dan keluar kendaraan harus lancar, dan dapat bergerak dengan mudah.
2. Jalan masuk dan keluar orang harus terpisah dengan keluar masuk kendaraan
3. kendaraan di dalam terminal harus dapat bergerak tanpa halangan yang tidak perlu.

Pertimbangan-pertimbangan di atas tersebut ditentukan berdasarkan :

1. Jumlah arah perjalanan
2. Frekuensi perjalanan
3. Waktu yang diperlukan untuk turun/naik penumpang

Dari pertimbangan-pertimbangan dan faktor penentu tersebut di atas, jumlah jalur dan arah perjalanan pada terminal dibagi menjadi dua yaitu :

1. Trayek antar kota (AKDP)

Pada trayek antar kota, jalur sirkulasi dibedakan berdasarkan arah/tujuan dari masing-masing kendaraan.

- a. Indramayu – Cirebon (Ic)

Dengan frekuensi perjalanannya setiap $\pm\frac{1}{2}$ jam, sedangkan waktu yang diperlukan untuk turun/naik penumpang adalah sama dengan frekuensi perjalanan angkutan pada trayek ini yaitu $\pm\frac{1}{2}$ jam.

- b. Indramayu – Bandung (Ib)

Dengan frekuensi perjalanannya setiap ± 3 jam, waktu yang diperlukan untuk turun/naik penumpang ± 1 jam.

- c. Indramayu – Jakarta (Ij)

Dengan frekuensi perjalanannya setiap $\pm\frac{1}{4}$ jam, waktu yang diperlukan untuk turun/naik penumpang $\pm\frac{1}{4}$ jam.

Dari data-data tersebut didapat suatu pengaturan sirkulasi kendaraan angkutan antar kota dalam terminal yaitu kendaraan yang keluar terminal dihitung berdasarkan perbandingan dengan intensitas kendaraan yang keluar terbanyak dari terminal yaitu setiap $2 \times Ij$ keluar diiringi $1 \times Ic$ keluar

dan setiap 12 x Ij keluar diiringi 6 x Ic keluar dan diiringi 1 x Ib keluar. Jadi intensitas perbandingan keluarnya kendaraan dari terminal adalah 12 Ij : 6Ic : 1 Ib. Dengan begitu sirkulasi kendaraan yang masuk akan mengikuti sirkulasi keluar.

2. Trayek dalam kota (AK)

Penataan jalur sirkulasi angkutan dalam kota ini, ditata berdasarkan trayek keberangkatan. Trayek angkutan dalam kota ini dibedakan berdasarkan jalur keberangkatan arah tujuan masing-masing trayek yang terdiri dari 5 trayek, yaitu :

- a. Trayek terminal kota – Balongan (01)
- b. Trayek terminal kota – Jatibarang (02)
- c. Trayek terminal kota – Karang song (03)
- d. Trayek terminal kota -- Sindang (04)
- e. Trayek terminal kota – Kepandean (05)

Dari ke lima trayek ini dikelompokkan berdasarkan jalur keberangkatannya masing-masing agar didapat kejelasan arah dan tujuan angkutan keluar terminal.

B. Sistem Parkir Kendaraan

Peengaturan sistem parkir kendaraan dalam terminal dan tempat transit kendaraan dengan mempertimbangkan aspek-aspek yang berpengaruh, yaitu :

1. Sirkulasi keluar – masuk kendaraan.
2. Bersinggungan dengan emplasemen sehingga mempermudah pencapaian penumpang terhadap angkutan dalam terminal.
3. Jenis kendaraan yang akan ditampung
4. Jumlah kendaraan yang ditampung

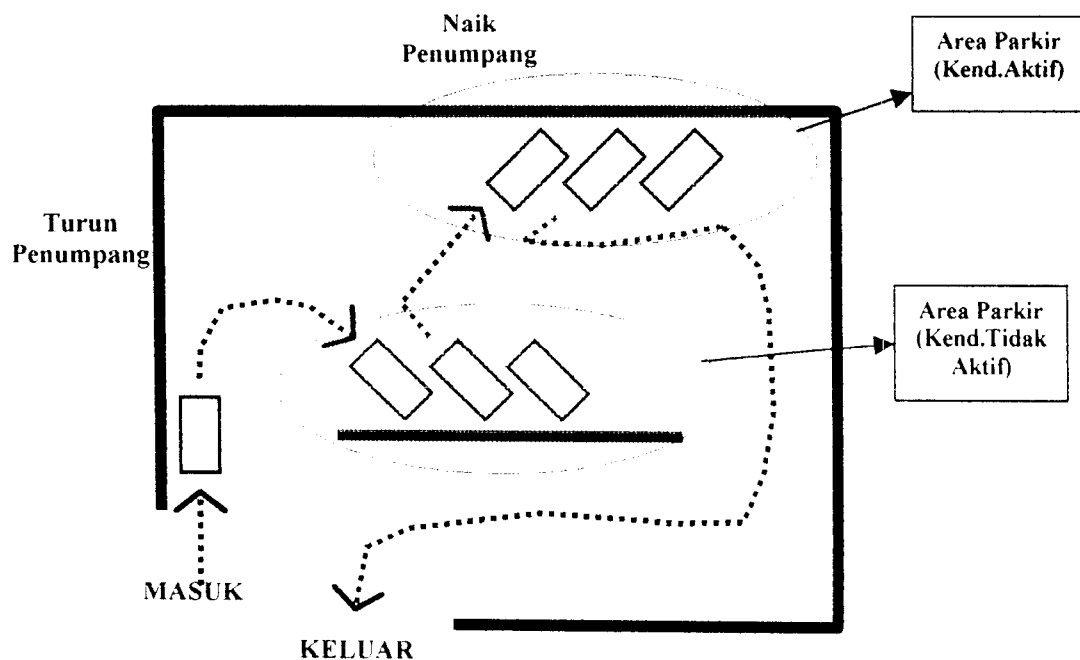
Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tersebut di atas, maka dalam penempatan dan penataan parkir dibedakan berdasarkan :

1. Sistem parkir kendaraan pada terminal bis

a. Sistem parkir kendaraan angkutan antar kota (AKDP)

Jenis kendaraan yang digunakan dalam angkutan antar kota ini berupa makro bis. Dengan melihat sirkulasi masuk-keluar bis dalam terminal yang membentuk pola sirkulasi searah yaitu *masuk menurunkan penumpang -- parkir -- ke emplasemen untuk menaikkan penumpang --*

keluar, maka penataan parkir untuk bis ini diolah agar pola gerak bis yang masuk dan yang akan keluar tidak terjadi krosing baik dengan kendaraan maupun dengan penumpang yang akan naik/turun, maka tata letak parkir disini menghendaki pola parkir yang mengarahkan sirkulasi kendaraan (bis AKDP) agar bergerak dalam satu arah. Hal ini mengingat dimensi bis yang relatif besar (11m x 2,4m) yang akan membutuhkan ruang gerak besar tanpa halangan.



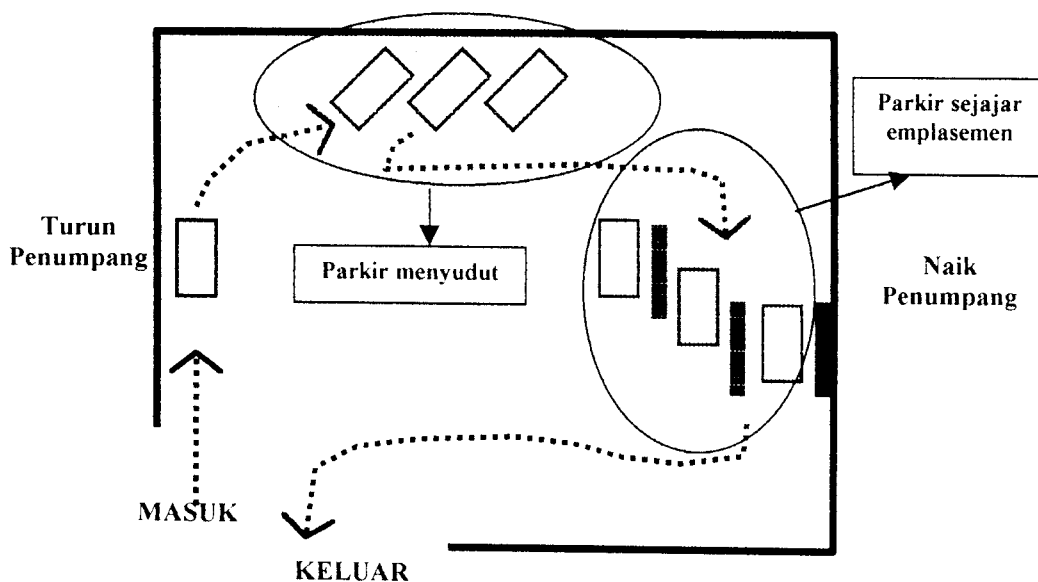
Gambar 3.5. : Analisa parkir kendaraan angkutan antar kota

Sirkulasi masuk – keluar bis dalam tempat parkir dengan pola gerak angkutan antar kota (AKDP) dalam tempat parkir searah, sehingga menuntut bentuk dari tipe parkir menyudut yang juga searah dengan pola gerak bis masuk-keluar.

b. Sistem parkir kendaraan angkutan dalam kota (AK)

Sistem penataan parkir untuk angkutan dalam kota memiliki pertimbangan penataan yang sama dengan sistem parkir bis. Tetapi jenis angkutan dalam kota yang berupa mikro bis ini berdimensi lebih kecil (7,5m x 2,2m) sehingga pola gerak kendaraan dalam parkir tersebut

membutuhkan ruang sirkulasi kendaraan yang masuk dengan yang keluar tidak seluas bis.



Gambar 3.6. : Analisa parkir kendaraan angkutan dalam kota

Pola gerak angkutan dalam kota yang searah ini ditata dengan meletakkan parkir menyudut pada saat angkutan istirahat dan sejajar dengan emplasemen pada saat angkutan siap berangkat.

c. Sistem penataan parkir kendaraan pribadi (pengantar/penjemput)

Sistem penataan parkir untuk kendaraan pribadi ini dibedakan menjadi dua, yaitu :

Parkir mobil

Sebagian besar pengantar / penjemput menggunakan jenis kendaraan mikro seperti sedan, dan jenis mikro bis (±9 penumpang). Sistem penataan parkir pada kendaraan pribadi ditata supaya sirkulasi masuk-keluar mobil cepat. Hal ini dimaksudkan untuk memberikan kemudahan baik akses masuk maupun akses keluar kendaraan pribadi supaya tidak terlalu lama melakukan gerakan dalam tempat parkir yang bisa mengakibatkan kohesi/penumpukan kendaraan dalam tempat parkir. Untuk mendapatkan parkir dengan pola gerak cepat diterapkan tipe parkir yang tegak lurus dengan platform. Tipe parkir tegak lurus dengan

platform ini memungkinkan masuk – keluar kendaraan pada dua arah, sehingga gerakan kendaraan dalam tempat parkir untuk masuk atau keluar mudah dan cepat.

Parkir kendaraan roda dua / motor

Pola gerak kendaraan roda dua lebih luwes dibandingkan pola gerak roda empat, sehingga pola sirkulasi roda dua dalam tempat parkir tidak membutuhkan ruang gerak yang luas. Meskipun demikian penataan parkir untuk kendaraan motor tetap diatur supaya tidak mengganggu kelancaran sirkulasi kendaraan lain. Penataan parkir kendaraan roda dua dibedakan dengan mobil yaitu memisahkan tempat parkir dengan memberi batasan ruang berupa ketinggian lantai yang berbeda. Pola parkir sepeda motor ini dibuat tegak lurus dengan platform. Hal ini dimaksudkan untuk lebih efisien dalam pemanfaatan tempat parkir.

d. *Sistem penataan parkir untuk kendaraan tradisional (becak)*

Pola gerak kendaraan tradisional (becak) pada saat aktif berkecenderungan lambat. Kondisi seperti ini bisa menghambat sistem sirkulasi kendaraan yang sedang aktif. Untuk itu supaya keberadaan becak tidak mengganggu sistem sirkulasi kendaraan yang masuk atau keluar dari terminal dan tempat transit maka perletakkan parkir dikhususkan yaitu diletakkan diluar jalur sirkulasi kendaraan khususnya makro bis (AKDP,AKAP). Perletakkan parkir becak ini diletakkan ke arah/berdekatan dengan pemukiman yaitu disebelah barat dan timur site karena arah perjalanan becak kemungkinan besar menuju ke arah pemukiman disebelah barat dan timur.

2. *Sistem parkir kendaraan pada tempat transit kendaraan*

Karena pola gerak dari masing-masing jenis kendaraan dalam tempat parkir berbeda maka tata letak parkir kendaraan pada tempat transit ini dibedakan berdasarkan jenis kendaraan yang masuk diantaranya makro bis (AKAP), kendaraan pribadi (sedan, mikro bis, sepeda motor) dan angkutan travel (mikro bis). Untuk kendaraan pribadi perletakkan parkir dijadikan satu dengan angkutan travel karena memiliki pola gerak kendaraan yang sama (makro bis). Sedangkan untuk angkutan jenis makro bis (AKAP) diletakkan terpisah. Hal ini dimaksudkan untuk mempermudah pengaturan sistem sirkulasi di dalam tempat parkir. Adapun pola parkir yang diterapkan adalah

pola yang menghendaki pergerakan kendaraan pada satu arah yaitu arah pada saat masuk ke arah pada saat keluar sehingga tipe parkir yang dibentuk menyudut ke arah sirkulasi dari masuk ke luar.

III.3.2. Analisa Pendekatan Kebutuhan dan Program Ruang

Tabel 3.1. : Kebutuhan Ruang Terminal Bis dan Tempat Transit Kendaraan

A. Ruang Utama

NO	RUANG TERMINAL BIS	NO	RUANG TEMPAT TRANSIT
1.	Ruang Parkir : AKDP, AK, Pribadi	1.	Ruang Parkir : AKAP, Kendaraan Pribadi / Travel.
2.	Hall	2.	Hall / Lobby
3.	Ruang sirkulasi kendaraan	3.	Restoran
4.	Ruang Tunggu Penumpang	4.	Cafe Shop
5.	Ruang Sirkulasi Orang	5.	Mushola
6.	Ruang Penjualan Tiket	6.	Sovenir
7.	Peron		

B. Ruang Penunjang

NO	RUANG TERMINAL BIS	NO	RUANG TEMPAT TRANSIT
1.	Mushola	1.	Ruang Servis Kendaraan
2.	Lavatory	2.	Ruang Cuci Kendaraan
3.	Ruang Pengobatan	3.	Wartel
4.	Wartel		
5.	Ruang informasi dan pengaduan		
6.	Ruang penitipan barang		
7.	Kios / Kantin		

C. Ruang Pengelola

NO	RUANG TERMINAL BIS	NO	RUANG TEMPAT TRANSIT
1.	Hall / Lobby	1.	Hall / Lobby
2.	Ruang UPTD	2.	Menejer
	a. Ruang Kepala UPTD	3.	Ruang Masak / dapur
	b. Subag. Tata Usaha	4.	Ruang Pramusaji
	c. Seksi Bina Program	5.	Ruang Cleaning Service
	d. Seksi Pendapatan	6.	Ruang Kasir
	e. Urusan Umum		
	f. Divisi Jaga		
3.	Ruang DLLAJR		
	a. Ruang Kepala DLLAJR		
	b. Subag Tata Usaha		
	c. Seksi Teknik		
	d. Seksi Operasional		
	e. Urusan Umum		
	f. Divisi Jaga		

D. Ruang Service Area

NO	RUANG TERMINAL BIS	NO	RUANG TEMPAT TRANSIT
1.	Ruang Istirahat Awak Bis	1.	Gudang
2.	Gudang	2.	Cleaning service
3.	Ruang Parkir Cadangan	3.	Lavatory
4.	Ruang luar		
5.	Bengkel		

Pengelompokkan kegiatan ruang di atas dikelompokkan lagi berdasarkan kesamaan fungsi pada terminal dan tempat transit kendaraan agar didapat pemanfaatan secara efisien dan saling melengkapi menjadi satu kesatuan yang padu antara terminal dan tempat transit kendaraan. Adapun pengelompokkan ruang didasari oleh kesamaan fungsi serta sebagai pelengkap fungsi ruang yang lain mencakup :

Ruang Kegiatan Utama, Penunjang dan Pengelola sebagai publik service

Terminal Bis dan Tempat Transit Kendaraan	
1. Hall Utama	Ruang pengarah dan pembagi sirkulasi orang sebagai entrance ke terminal dan ke tempat transit.
2. Restoran dan Cofe shop	Sebagai fasilitas utama tempat transit yang dimanfaatkan sebagai fasilitas penunjang terminal terutama penunjang pada ruang tunggu penumpang, pengantar dan penjemput.
3. Mushola	Fasilitas penunjang terminal dimanfaatkan secara bersama-sama sebagai fasilitas utama pada tempat transit kendaraan.
4 Lavatory	Sebagai fasilitas utama tempat transit juga penunjang pada terminal.
5. R.Pengobatan	Sebagai fasilitas penunjang yang melayani terminal dan tempat transit kendaraan
6. Wartel	Melayani publik baik pada terminal maupun tempat transit sebagai fasilitas penunjang.
7. Kantor DLLAJR dan UPTD	Mengawasi, mengontrol dan mendata kendaraan yang datang dan pergi pada terminal dan tempat transit.
8. Bengkel (R.Servis dan R. Cuci Kendaraan)	Melayani servis dan cuci kendaraan makro bis (AKDP, AKAP) dan mikro bis pada terminal dan tempat transit.

Fasilitas-fasilitas tersebut di atas merupakan penyatu *keterpaduan fungsi* antara terminal bis dan tempat transit kendaraan dengan tujuan untuk mendapatkan efisiensi fungsi keruangan dari masing-masing fungsi bangunan tersebut.

III.3.2.1. Analisa Besaran Ruang

Dalam menganalisis besaran ruang tergantung pada :

1. Kegiatan yang diwadahi
2. Jumlah pemakai pada jam sibuk (peak time)
3. Studi standar (Data Arsitek, *E. Neufert*) dan hasil analisis studi besaran ruang oleh *Ditjendat*.

4. faktor penekanan suasana rekreatif terhadap alam pantai.

Dari data kepadatan kendaraan yang melintasi jalur distribusi pantura Indramayu di Kec. Balongan pada *peak time* (jam sibuk) hari libur dan hari menjelang idul fitri sepanjang tahun 2000 didapat :

a. Mobil penumpang sebanyak 180 unit/jam

b. Mobil bis sebanyak :

Makro bis AKAP sebanyak 27 unit/jam

Makro dan mikro bis AKDP sebanyak 48 unit/jam dengan masing-masing jumlah makro bis sebanyak 35 unit/jam dan mikro bis 13 unit/jam.

c. Sepeda motor sebanyak 316 unit/jam

Didapat jumlah totalnya sebanyak 571 unit kendaraan tiap jamnya.

Dari data di atas, jumlah kendaraan jenis makro dan mikro bis AKDP dijadikan pendekatan untuk menentukan besaran ruang sebuah terminal bis di Kabupaten Indramayu. Jumlah kendaraan AKDP sebanyak 48 unit/jamnya melintasi jalan pantura Indramayu di asumsikan akan masuk semuanya ke terminal sebagai wadah pelayanan transportasi regional dan kegiatan putus arus lalu lintas. Sebagai pendekatannya dalam menentukan besaran ruang suatu terminal dengan kapasitas kendaraan yang masuk sebanyak 48 unit/jamnya digunakan hasil analisis besaran ruang oleh *Ditjendat* untuk sebuah terminal bis tipe B dengan kapasitas 25 – 50 unit/jam yang masuk dalam terminal.

Sebagai pendekatan untuk menentukan besaran ruang terminal transit yaitu dengan mengasumsikan 10-15 % dari jumlah kendaraan jenis AKAP yang berjumlah 27 unit/jam dan 5-10% dari kendaraan pribadi yang berjumlah 180 unit mobil/jam dan 316 unit motor/jam yang melintasi jalur distribusi pantura.

Untuk kendaraan jenis AKAP didapat jumlah:

$$\frac{(27 \times 10\%) + (27 \times 15\%)}{2} = 3$$

Untuk kendaraan pribadi jenis mobil didapat jumlah :

$$\frac{(180 \times 5\%) + (180 \times 10\%)}{2} = 13$$

Untuk kendaraan pribadi jenis motor didapat jumlah :

$$\frac{(316 \times 5\%) + (316 \times 10\%)}{2} = 24$$

Jadi jumlah kendaraan yang masuk ke terminal untuk melakukan transit sebanyak :

- Bis AKAP sebanyak 5 unit/jam, dengan jumlah penumpang antara 30 – 40 orang adalah $35 \times 3 = 105$ penumpang, jumlah awak bis $4 \times 3 = 12$. Jumlah total penumpang dan awak bis dalam melakukan transit per - jamnya adalah $105 + 12 = 117$ orang.
- Mobil pribadi sebanyak 13 unit/jam, dengan jumlah penumpang antara 4-9 orang adalah $7 \times 13 = 91$ orang per - jamnya.
- Sepeda motor sebanyak 24 unit/jam, dengan jumlah orang sebanyak $2 \times 24 = 48$ orang per – jamnya.

Jadi jumlah pengunjung dalam setiap 1 jam sebanyak $117 + 91 + 48 = 256$ orang.

III.3.2.2. Analisa Program Besaran Ruang

Tabel 3.2. : Besaran Ruang Terminal Angkutan Darat Terpadu

A. Ruang Utama

NO	RUANG TERMINAL BIS	UNIT	ASUMSI PERHITUNGAN	LUAS (M ²)	ANALISIS	JUMLAH (M ²)
1.	R.Parkir : AKDP	1	-	540	1 x 540	540
	AK	1	-	800	1 x 800	800
	Pribadi	1	-	500	1 x 500	500
2.	R.Service	1	-	500	1 x 500	500
3.	Sirkulasi Kendaraan	1	-	2.740		2.740
4.	R.Tunggu Penumpang	1	$1,2 \times (0,75 \times 70\% \times n \times 50)$	2.250	1 x 2.250	2.250
5.	Sirkulasi orang	1	-	900		900
6.	R.Penjualan tiket	2	Asumsi untuk 3 orang	3	2 x 3 x 3	18
7.	Peron	1	Asumsi untuk 2 orang	2	1 x 2 x 2	4

NO	RUANG TEMPAT TRANSIT	UNIT	ASUMSI PERHITUNGAN	LUAS (M ²)	ANALISIS	JUMLAH (M ²)
1.	R.Parkir : AKAP	1	10-15 % dari jumlah AKAP yang lewat x 2 jam	40	1 x 6 x 40	240
	Mobil	1	5-10% dari jumlah mobil yang lewat x 2 jam	12	1 x 26 x 12	312
	Motor	1	5-10% dari jumlah motor yang lewat x 2 jam	2	1 x 48 x 2	96
2.	Hall / Lobby	1	10 % dari pengunjung	26	1 x 26	26
3.	Restoran	1	50% dari pengunjung	3,1	1 x 128 x 3,1	396
4.	Cafe Shop	1	30% dari pengunjung	3,1	1 x 77 x 3,1	238
5.	Sovenir	1	Asumsi untuk 3 rak + 3 orang	1 x 1,5	1 x [(3 x 1,5) + 3]	8
6.	Mushola	1	10% dari pengunjung	1	1 x 1 x 26	26
7.	Lavatori	2	-	36	2 x 36	72

B. Ruang Penunjang

NO	RUANG TERMINAL BIS	UNIT	ASUMSI PERHITUNGAN	LUAS (M ²)	ANALISIS	JUMLAH (M ²)
1.	Mushola	1	-	60	1 x 60	60
2.	Lavatori	2	-	36	2 x 36	72
3.	R. Pengobatan	1	-	30	1 x 30	30
4.	Wartel	1	Asumsi untuk 5 box telphon	6	5 x 6	30
5.	R. Informasi dan pengaduan	1	-	10	1 x 10	10
6.	R. Penitipan Barang	1	-	10	1 x 10	10
7.	Kios	10	-	9	9 x 10	90
8.	Kantin	6	-	210	6 x 210	1260

NO	RUANG TEMPAT TRANSIT	UNIT	ASUMSI PERHITUNGAN	LUAS (M ²)	ANALISIS	JUMLAH (M ²)
1.	R. Service Kendaraan	1	Asumsi untuk 2 kendaraan	100	2 x 100	200
2.	R. Cuci Kendaraan	1	2 x (12 x 2,5)=60 Asumsi untuk 2 kendaraan bis	120	1 x 120	120
3.	Wartel	1	Asumsi untuk 3 box telpon	6	3 x 6	18

C. Ruang Pengelola

NO	RUANG TERMINAL BIS	UNIT	ASUMSI PERHITUNGAN	LUAS (M ²)	ANALISIS	JUMLAH (M ²)
1.	R. Administrasi	1	-	59	1 x 59	59
2.	R. Pengawas	1	-	23	1 x 23	23
3.	Retribusi	1	-	6	1 x 6	6
4.	R. Perkantoran	1	-	100	1 x 100	100
5.	Lavatory	2	-	36	2 x 36	72

NO	RUANG TEMPAT TRANSIT	UNIT	ASUMSI PERHITUNGAN	LUAS (M ²)	ANALISIS	JUMLAH (M ²)
1.	Manager	1	-	6	1 x 6	6
2.	Ruang Dapur	1	-	16	1 x 16	16
3.	Kasir	1	Asumsi untuk 2 orang	1,5	1 x 2 x 1,5	3
4.	Cleaning Service	2	Asumsi untuk 4 orang	1	2 x 4 x 1	8
5.	R. Pramusaji	1	Asumsi untuk 3 orang	1,5	1,5 x 3	4,5

D. Service Area

NO	RUANG TERMINAL BIS	UNIT	ASUMSI PERHITUNGAN	LUAS (M ²)	ANALISIS	JUMLAH (M ²)
1.	R. Istirahat Sopir	1	-	40	1 x 40	40
2.	Bengkel	1	-	100	1 x 100	100
3.	R. Parkir Cadangan	1	-	1.370	1 x 1370	1.370
4.	Ruang Luar	1	-	4.890	1 x 4890	4.890

NO	RUANG TEMPAT TRANSIT	UNIT	ASUMSI PERHITUNGAN	LUAS (M ²)	ANALISIS	JUMLAH (M ²)
1.	Gudang	1	-	25	1 x 25	25
2.	Cleaning Service	1	Asumsi untuk 4 orang	4	2 x 4	8
3.	Lavatory	2	-	36	2 x 36	72

Jumlah luas seluruh kebutuhan ruang pada bangunan $\pm 19.073 \text{ m}^2$.

Dari jumlah luasan kebutuhan ruang tersebut maka untuk menganalisis ruang sirkulasi diambil asumsi kebutuhan luasan sirkulasi dalam bangunan 25% dari luas bangunan sehingga didapat $25\% \times 19.073 = \pm 4768 \text{ m}^2$. Luas seluruhnya $19.073 + 4768 = 23.841 \text{ m}^2$.

III.3.3. Pendekatan Organisasi dan Hubungan Ruang

III.3.3.1. Organisasi Ruang

Pengorganisasian ruang dilakukan untuk memperoleh pola penataan ruang yang paling optimal, faktor yang mempengaruhi yaitu :

1. kegiatan dalam ruang, ditinjau dari proses, bentuk pola maupun cara berkegiatan.
2. Hirarki dari fungsi-fungsi ruang yang ada pada tiap kelompok kegiatan.
3. Tipe organisasi yang menjadi tujuan.
4. Alur sirkulasi pada kegiatan penumpang dan pengunjung dalam proses melakukan kegiatan turun-naik dan transit kendaraan serta tingkat kedekatan antar ruang kegiatan.

Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan diatas, untuk mempermudah pengorganisasian ruang, dibuat tabel pengelompokkan berdasarkan jenis kegiatan dan tuntutan masing-masing ruang yang akan dicapai.

R. KEG. UTAMA	MACAM RUANG	KEGIATAN DAN TUNTUTAN RUANG
Terminal Bis	Hall/Lobby	Tempat berkumpul pelaku dalam terminal. Mengarahkan sirkulasi secara jelas.
	R. Parkir (AKDP, AK, Pribadi)	Dibedakan, menggunakan elemen vegetasi sebagai pembatas dan peneduh serta penambah nilai visualisasi dari arah dalam
	R. Tunggu Penumpang	Menunggu bis/jemputan, menghindari kejenuhan dengan membangkitkan suasana rekreatif untuk mendapatkan kenyamanan termal dan visual
	Sirkulasi Kendaraan Sirkulasi Orang	Akses masuk dan keluar kendaraan bersuasana rekreatif. Nyaman dan tidak crossing dengan kendaraan.
Tempat Transit	Hall/lobby	Mengarahkan sirkulasi secara jelas

III.3.3.2. Hubungan Ruang

Tingkat hubungan ruang berdasarkan frekuensi, terbagi dalam :

1. Hubungan erat (tingkat privasi rendah)
2. Hubungan kurang erat (tingkat privasi sedang)
3. Tidak adanya hubungan sama sekali (tingkat privasi tinggi)
4. Tiap pola yang diterapkan diharapkan dalam hubungan antar ruang adalah :
 - a. Ruang yang saling berkaitan
 - b. Ruang yang saling bersebelahan
 - c. Ruang yang dihubungkan oleh sebuah ruang bersama

Dari hal yang tertera di atas maka tingkat hubungan ruang berdasarkan tingkat kedekatan dan keeratan hubungan tiap ruang pada terminal bis dan tempat transit kendaraan adalah berdasarkan pengelompokkan jenis pelayanan dalam terminal bis dan tempat transit kendaraan yang memiliki fungsi sama sehingga dikelompokkan kedalam satu-kesatuan wadah sebagai penyatu antara terminal dan tempat transit kendaraan. Ruang-ruang tersebut adalah **hall utama, restoran dan cofe shop, musholla, lavatori (fas.penunjang), wartel, ruang pengobatan, ruang perkantoran (DLLAJR dan UPTD) dan bengkel** sehingga pemanfaatan ruang secara bersama-sama ini lebih efisien dan secara fungsional akan lebih optimal.

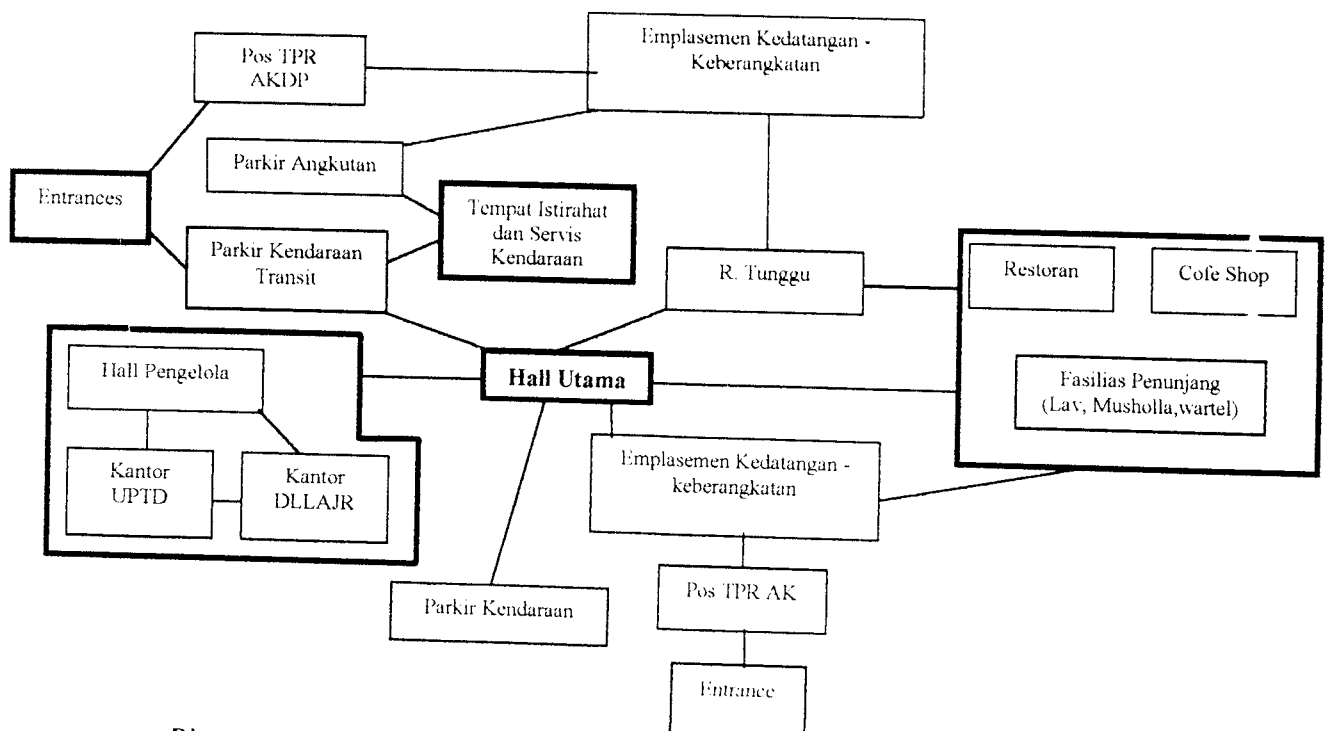


Diagram 3.10. Hubungan Ruang pada Pelayanan Terminal Bis dan Tempat Transit

Hall Utama memiliki kedekatan hubungan dengan ruang kegiatan terminal (R. Tunggu) dan ruang kegiatan tempat transit (Restoran dan Cofe Shop).

Hubungan ruang antara restoran/cofe shop dengan ruang tunggu penumpang memiliki kedekatan hubungan. Pengelola terminal yaitu dinas DLLAJR dalam kegiatannya mengatur dan menertibkan sistem transportasi juga memiliki kedekatan hubungan dengan tempat transit. Kegiatan DLLAJR sebagai pengelola ini berkecenderungan mengawasi sistem transportasi kendaraan baik di terminal maupun di tempat transit sehingga ruang pengelola ini diletakkan secara vertikal dengan maksud agar pengawasan atau kontrol terhadap transportasi dapat menyeluruh baik pada terminal maupun tempat transit kendaraan.

III.4. Analisis Pendekatan Konsep Suasana Rekreatif Alam Pantai

III.4.1. Analisis Tata Ruang

III.4.1.1. Analisa Zoning

Penzoningan dilakukan untuk mendapatkan penataan ruang secara optimal berdasarkan aspek-aspek pertimbangan terhadap pengelompokan ruang. Adapun aspek-aspek sebagai bahan pertimbangan dalam penzoningan adalah :

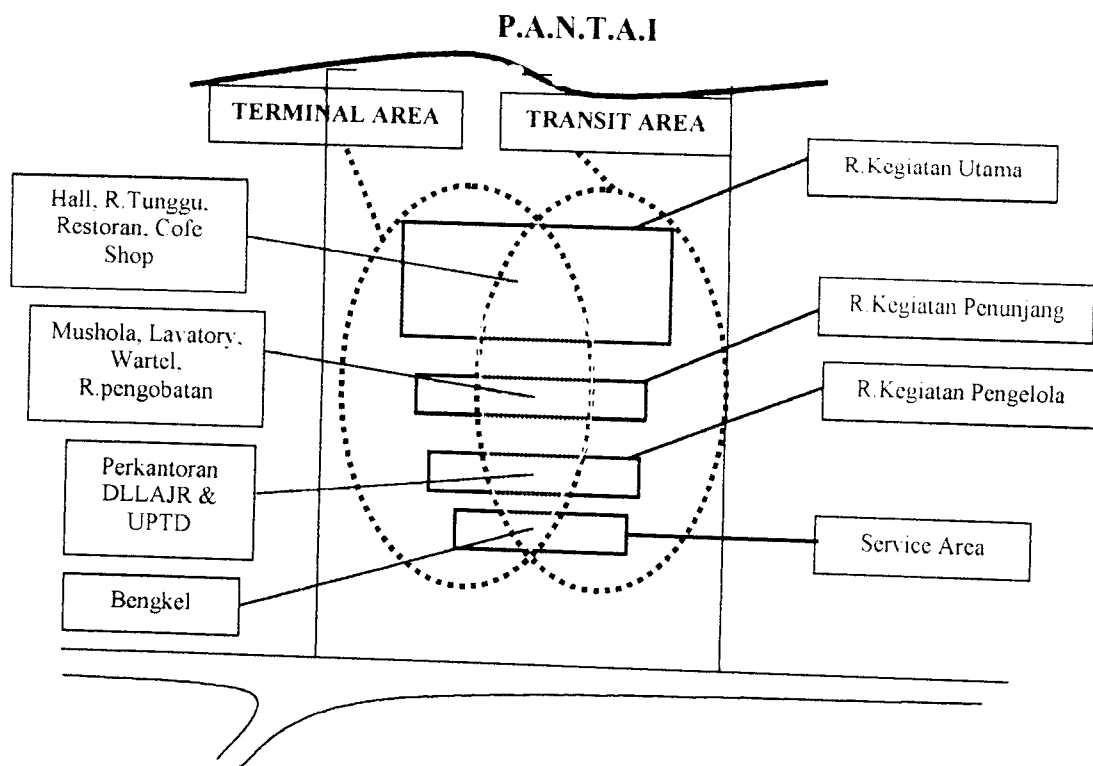
1. Organisasi ruang, di dapat dari pengelompokan ruang berdasarkan kegiatan, sirkulasi dan persamaan tuntutan ruang yang dikaitkan dengan kondisi topografi.
2. Hubungan ruang, yang merupakan tingkat keeratan hubungan antar ruang berdasarkan karakteristik kegiatan dan pola sirkulasi dari pengguna.
3. Keterpaduan fungsi-fungsi ruang antara terminal dan tempat transit kendaraan

Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tersebut dapat dianalisa penzonignan yaitu:

1. Penzoningan dengan mengelompokkan ruang-ruang yaitu kelompok ruang kegiatan utama, kelompok ruang kegiatan penunjang, kelompok kegiatan pengelola dan servis area.
2. Dalam kelompok-kelompok ruang kegiatan tersebut dapat diurutkan berdasarkan kelompok-kelompok ruang dengan kesamaan tingkat kepentingan terutama pada ruang kegiatan utama mencakup r.tunggu

penumpang, restoran dan cofe shop yang diorientasikan ke pantai sebagai pembangkit suasana rekreatif.

3. Ruang kegiatan penunjang (mushola, mck) pada terminal bis karena memiliki fungsi yang sama dengan ruang kegiatan utama pada tempat transit (mushola, mck dan wartel) dikelompokkan menjadi satu kesatuan dengan tujuan untuk mengikat dan memadukan dua fungsi bangunan yang berbeda melalui pemakaian ruang secara bersama.
4. Ruang kegiatan pengelola sebagai pengawas dan pengontrol aktifitas transportasi pada terminal dan tempat transit kendaraan dengan mempertimbangan perletakkan terhadap kontrol pengelola pada kendaraan di terminal dan tempat transit.



Gambar 3.7. Analisa penzoningan

III.4.1.2. Analisis Tata Ruang Luar Yang Berkarakter Rekreatif

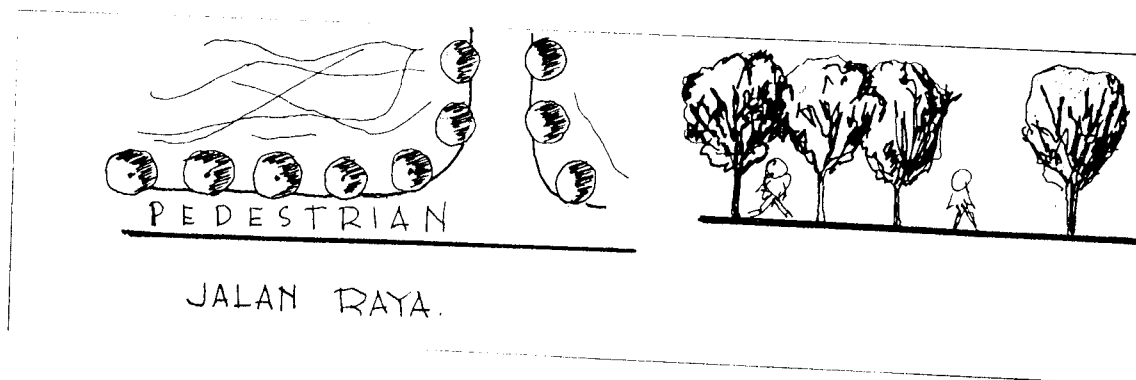
Analisis tata ruang luar diolah untuk mendukung karakter rekreatif. Pengolahan tata ruang ini mencakup pengolahan :

1. Sirkulasi
2. Ruang terbuka (open space)

Dari hal-hal tersebut di atas dalam pengelohannya ditentukan dengan menerapkan unsur-unsur landscape di dalamnya mencakup *vegetasi*, *derajat ketertutupan ruang*, sebagai pembangkit suasana rekreatif alam pantai pada ruang-ruang luar tersebut.

1. Sirkulasi

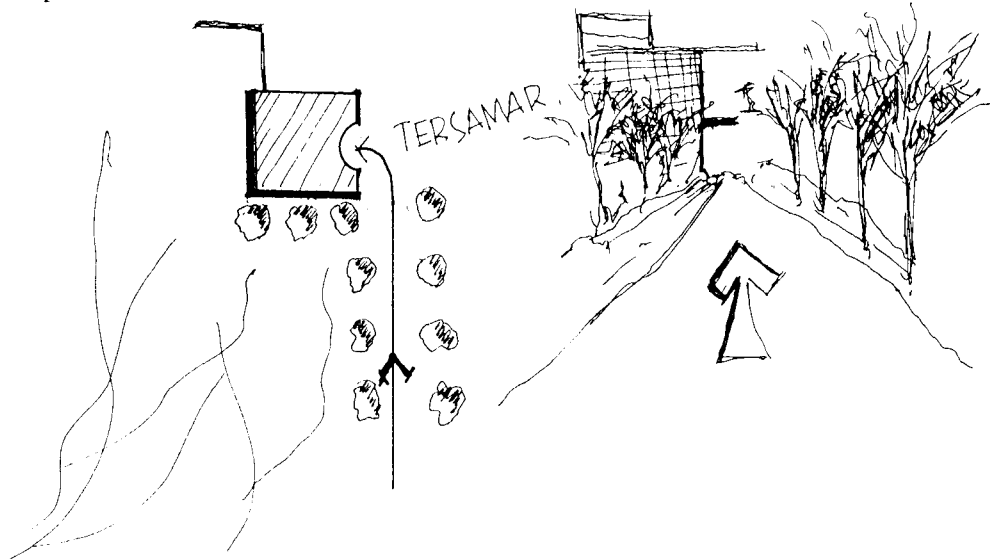
Sirkulasi disini dibedakan menjadi dua yaitu sirkulasi pedestrian dan sirkulasi kendaraan. Pada sirkulasi pedestrian elemen vegetasi dijadikan sebagai pengarah sirkulasi pada jalan masuk menuju terminal disamping itu sebagai peneduh. Jenis vegetasi yang diterapkan disini adalah vegetasi yang berdaun lebat yang terdapat disekitar pantai sebagai bagian dari elemen pantai yang bersifat peneduh.



Gambar 3.8. Analisa sirkulasi pedestrian dengan menerapkan unsur vegetasi yang berkarakter alam pantai sebagai pengarah sirkulasi dan peneduh.

Penataan pola sirkulasi kendaraan yaitu penataan sirkulasi masuk dan keluar kendaraan baik pada terminal maupun pada tempat transit yang diterapkan agar sirkulasi kendaraan pada saat masuk dan keluar berkesan rekreatif dengan menghadirkan karakter alam pantai. Pola sirkulasi yang diterapkan adalah pola yang dapat menuntut orang supaya mengetahui atau merasakan

suasana alam pantai sebelum masuk pada bangunan, yaitu dengan menghambat pencapaian langsung ke bangunan atau dengan kata lain mengarahkan sirkulasi ke bangunan dilakukan secara tersamar agar visualisasi penumpang dalam kendaraan tidak terfokus pada bangunan yang dituju melainkan terkesan dengan pemandangan pantai. Adapun unsur alam sebagai pengarah sirkulasi yaitu vegetasi yang berkarakter alam pantai berupa pohon kelapa yang diletakkan dengan jarak sedang/tidak terlalu rapat.



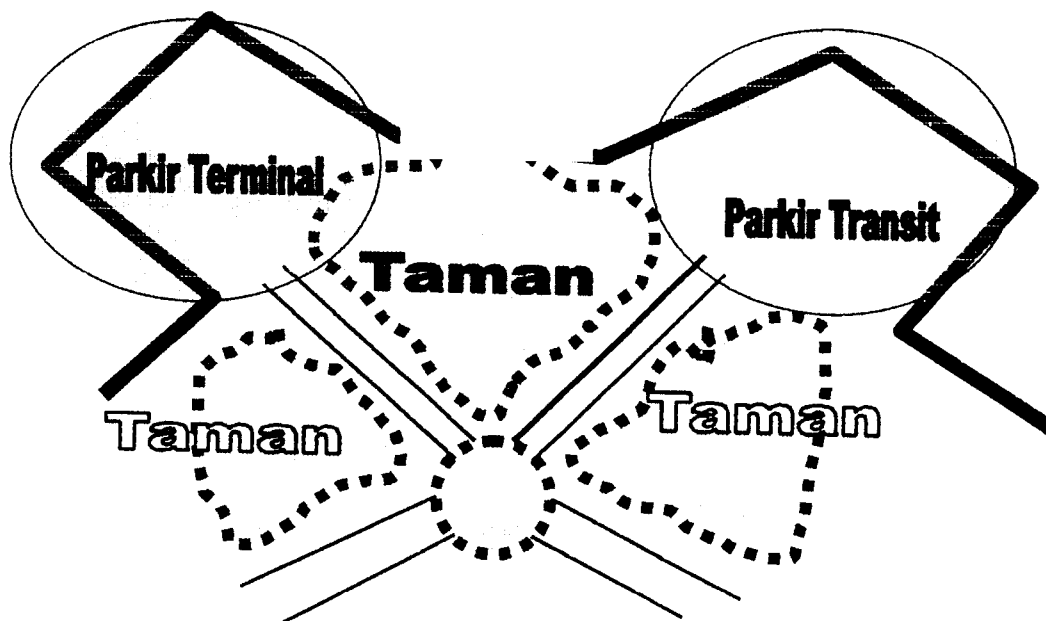
Gambar 3.9. Analisa sirkulasi kendaraan langsung pada pencapaian ke bangunan

Pencapaian ke bangunan secara tersamar tersebut diolah dengan menerapkan konsep jalur sirkulasi yang masuk dan keluar secara fungsional sehingga suasana rekreatif secara optimal dapat diterapkan dengan tidak mengabaikan jalur sirkulasi masing-masing kendaraan baik pada terminal maupun pada tempat transit sehingga ketegasan arah ke masing-masing tujuan jelas.

2. *Open Space*

Open space diolah berdasarkan besarnya yaitu terdiri dari openspace kecil, sedang dan besar dengan derajat ketertutupan yang berbeda. Adapun pengolahan open space / ruang terbuka bertujuan untuk membangkitkan kesan visual terhadap lingkungan melalui tingkatan-tingkatan yang ditandai dengan besar atau kecilnya open space yang terbentuk dengan derajat ketertutupan ruang sebagai faktor penentu kualitas visualnya. Open space

disini berperan sebagai tingkatan pencapaian yang mengarahkan sirkulasi masuk ke bangunan yaitu dengan menempatkan open space pada jalur sirkulasi pembagi pada saat kendaraan masuk ke terminal dan ke tempat transit. Open space pada jalur sirkulasi pembagi ini merupakan open space kecil, di tata dengan vegetasi yang berkarakter pantai sebagai penutup visual yang transparan sekaligus mengarahkan sirkulasi dengan membuat bukaan-bukaan pada jalur sirkulasi masing-masing tujuan (ke terminal dan tempat transit). Open space yang berukuran sedang diterapkan setelah open space kecil yaitu pada samping kanan dan kiri jalur sirkulasi masing-masing kendaraan yang berperan untuk memperlihatkan bangunan yang dituju secara menyeluruh sebelum masuk kedalamnya. Sedangkan open space besar diterapkan di dua tempat yaitu pada tempat parkir dengan derajat ketertutupannya tertutup oleh bentuk massa yang mengelilinginya dan open space pada pantai dengan keterbukaan bebas ke arah pantai.



Gambar 3.10. : Analisa open space

III.4.1.2. Analisis Tata Ruang Dalam

Seperti yang telah dibahas pada kesimpulan *bab II* bahwa pengolahan tata ruang dalam terminal bis pada *ruang tunggu penumpang* dan *ruang*

pengelola sedangkan ruang kegiatan transit pada *restoran dan cofe shop* yang diolah sebagai tanggapan terhadap suasana rekreatif alam pantai meliputi :

A. Suasana Ruang

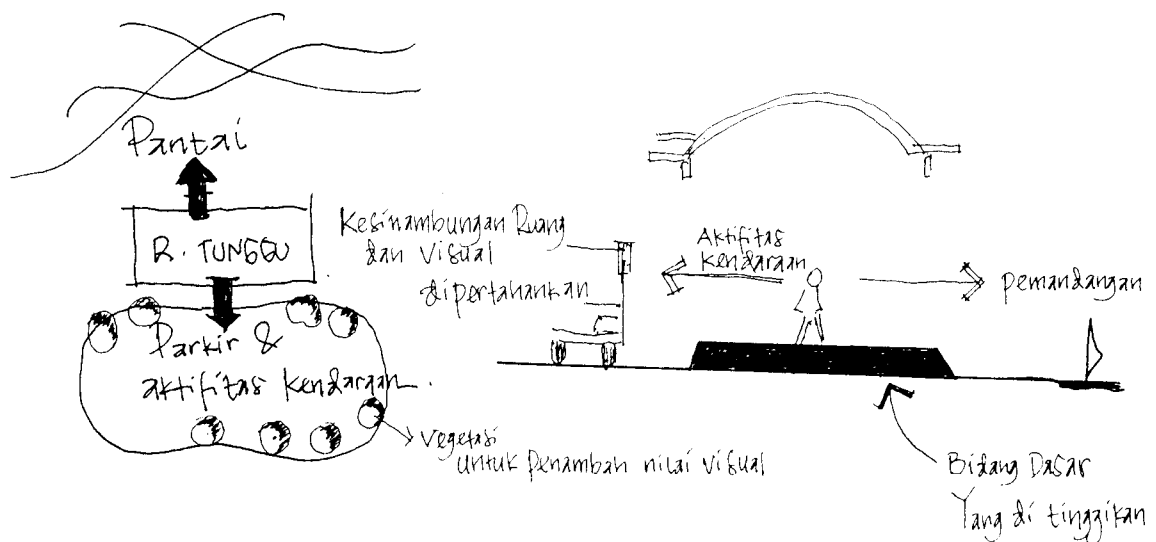
B. Orientasi dan Sudut Pandang

Dari kedua hal tadi diuraikan dalam menanggapi suasana ruang yang rekreatif terhadap alam pantai pada ruang dalam yang diolah adalah pengolahan *bidang-bidang pembatas, perletakkan bukaan-bukaan dan derajat ketertutupan ruang dengan ruang luar, serta elemen atau material* yang digunakan. Dari kriteria-kriteria tersebut yang dapat diterapkan untuk membangkitkan suasana yang rekreatif terhadap alam pantai adalah :

A. Ruang Tunggu Penumpang

Pengolahan pada ruang tunggu penumpang agar berkesan rekreatif tanpa mengabaikan faktor yang lain adalah dengan memperhatikan pertimbangan dalam merencanakannya, yaitu:

Menjaga kesinambungan ruang dan visual dengan ruang parkir kendaraan sehingga interaksi penumpang (dalam ruang tunggu) dengan kendaraan tetap terjaga.



Gambar 3.11. Analisa suasana rekretif pada ruang tunggu

Dari pertimbangan tersebut maka suasana rekreatif yang diterapkan adalah dari segi visual penumpang pada ruang tunggu terhadap keberadaan alam pantai agar diperoleh visualisasi yang menguntungkan terhadap alam pantai

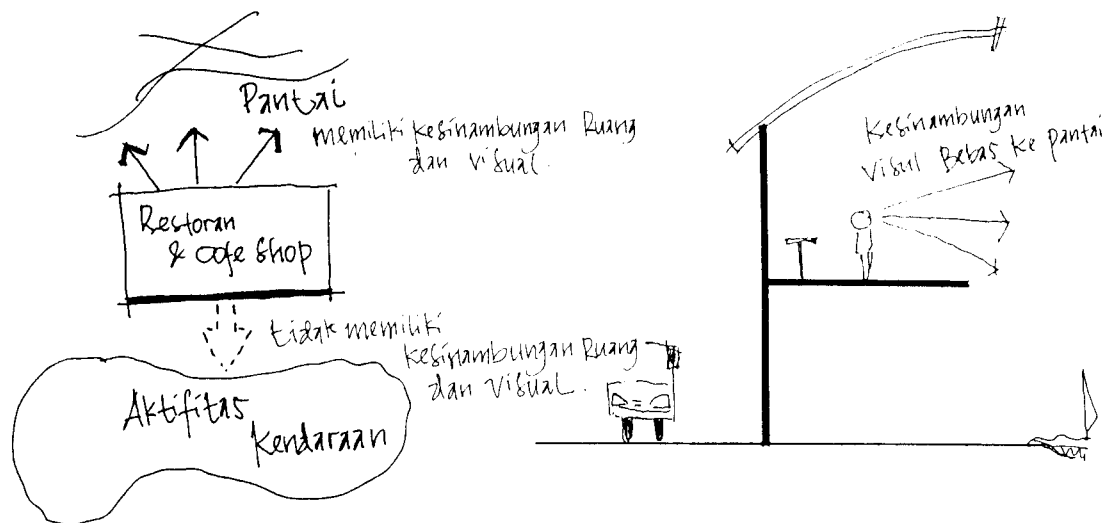
tanpa mengabaikan visualisasi terhadap aktifitas kendaraan dalam tempat parkir. Kondisi seperti ini yaitu diterapkan dengan mengolah bidang dasar yang ditinggikan dan bidang pembatas dengan derajat ketertutupan ruang yang terbuka pada arah masing-masing visual baik ke pemandangan pantai maupun ke tempat parkir. Untuk mengurangi visual yang kurang menguntungkan pada tempat parkir, diterapkan vegetasi yang berkarakter alam pantai pada sisi jalur sirkulasi kendaraan. Vegetasi disini memiliki peran sebagai penambah suasana rekreatif yang berkarakter alam pantai yang bersifat transparan.

B. Restoran dan Cofe Shop

Penataan restoran dan cofe shop agar suasana ruang yang tercipta rekreatif adalah dengan memperhatikan pertimbangan-pertimbangan, yaitu :

1. Kegiatan dalam restoran dan cofe shop yang berkecenderungan santai/relaks sebagai upaya untuk menyegarkan kejenuhan, kelelahan akibat dari aktifitas perjalanan dalam jangka waktu pendek.
2. Kesenambungan ruang dan visual dengan ruang yang lainnya tidak dipertahankan/tidak memiliki kesinambungan.

Maka dengan mempertimbangkan hal-hal di atas didapat bahwa ruang kegiatan restoran dan cofe shop direncanakan harus mampu menghadirkan suasana yang relaks tanpa gangguan dari aktifitas disekitarnya yaitu aktifitas kendaraan dalam terminal. Penataan ruang pada restoran dan cofe shop diterapkan agar mendapatkan suasana yang rekreatif terhadap alam pantai secara optimal. Suasana rekreatif ini diterapkan dengan menghadirkan secara langsung unsur alam pantai sebagai karakter pantai yaitu air laut dengan ombaknya, angin dan vegetasi sehingga kesan yang ditimbulkan tidak hanya visualisasi tetapi pengunjung dalam restoran dan cofe shop dapat merasakan langsung keberadaan pantai. Kesan ini ditimbulkan dengan menempatkan ruang-ruang restoran dan cofe shop di atas pantai yang bersinggungan dengan laut.



Gambar 3.12. Analisa suasana rekreatif pada restoran dan cafe shop

Agar tiap sudut pandang orang dalam restoran terhadap alam pantai tetap berkesinambungan maka pada bidang-bidang pembatas yang membelakangi pantai diberikan cermin sebagai pemantul bayangan pantai pada sudut-sudut tertentu.

C. Ruang Pengelola (pengawas kendaraan)

Suasana rekreatif pada ruang pengelola diterapkan dengan tujuan agar dalam melakukan kegiatannya yaitu mengawasi dan mengontrol sistem transportasi baik di terminal maupun di tempat transit tidak mengalami kejenuhan atau bosan, maka ruang pengelola diolah dengan menerapkan bukaan-bukaan pada bidang pembatas vertikal. Bukaan-bukaan yang diterapkan adalah bukaan yang berdimensi besar dengan elemen kaca transparan sebagai elemen bukaannya yang diletakkan mengelilingi ruang pengelola tersebut. Tujuannya adalah disamping menjaga kesinambungan visual dengan aktifitas kendaraan juga untuk menambah nilai visual yang berkarakter alam pantai sebagai pembangkit suasana yang rekreatif.

III.4.2. Analisis Pola Tata Masa

Faktor penentu yang dijadikan bahan pertimbangan dalam menganalisis pola tata massa adalah :

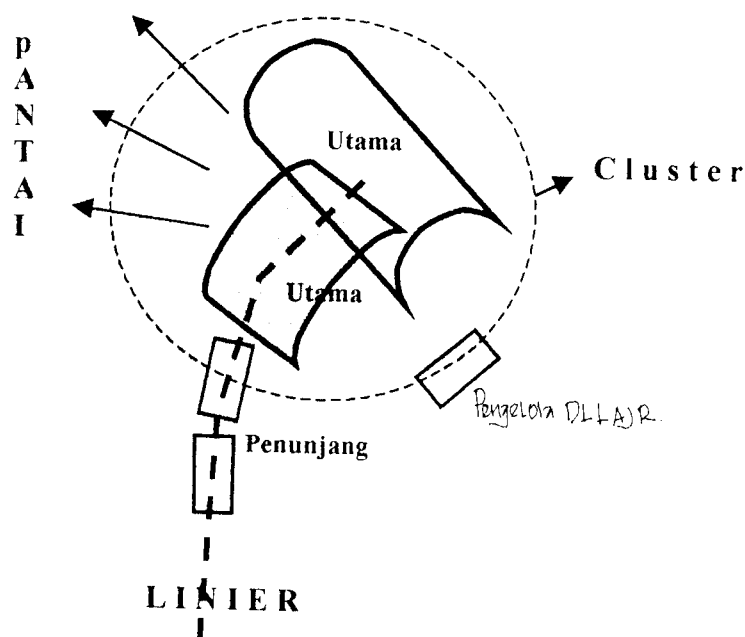
1. Pengelompokkan dan pengorganisasian ruang berdasarkan kesamaan fungsi dan visual
2. Tingkat hubungan antar kelompok ruang

Dari pertimbangan-pertimbangan tersebut di atas maka pola tata massa pada terminal bis dan tempat transit kendaraan dapat membentuk suatu pola :

1. Gubahan masa linier ; suatu urutan linear dari masa-masa yang berulang
2. Cluster ; masa yang dikelompokkan berdasarkan adanya hubungan atau bersama-sama memanfaatkan ciri atau hubungan visual.

III.4.2.1. Analisis Pola Tata Masa Keseluruhan Pada Bangunan

Dari teori di atas maka pola tata masa secara keseluruhan yang dapat diterapkan pada terminal bis dan tempat transit adalah *pola masa linier* dan *Cluster*. Pola linier yang terbentuk karena linier massa (kegiatan penunjang) terhadap massa kegiatan utama yang merupakan urutan pencapaian massa bangunan pada terminal bis. Sedangkan pola cluster yang terbentuk ini karena bersama-sama menerima kesamaan visual yaitu visual terhadap pemandangan alam pantai antara massa yang mewadahi kegiatan utama pada terminal bis (ruang tunggu) dengan massa yang mewadahi kegiatan utama pada transit (restoran dan cofe shop).



Gambar 3.13. Analisa Pola Tata Masa cluster Secara Keseluruhan.
Sumber : Analisis Penulis

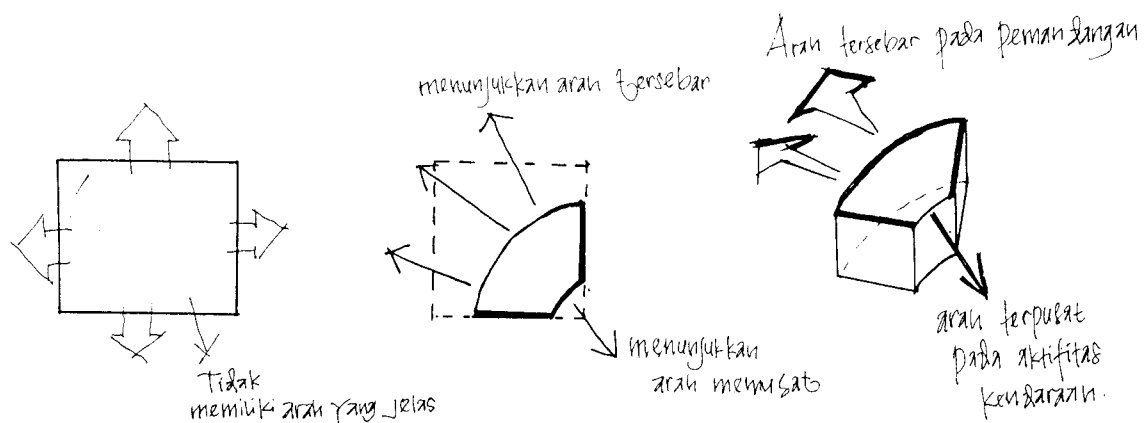
III.4.3. Analisis Bentuk dan Orientasi Massa Bangunan

III.4.3.1. Pendekatan konsep bentuk massa

Dalam menganalisa bentuk massa pada kegiatan terminal bis dan transit kendaraan yaitu dengan mempertimbangkan :

1. Fungsi dari kelompok ruang kegiatan
2. Organisasi dan hubungan ruang-ruang
3. Topografi

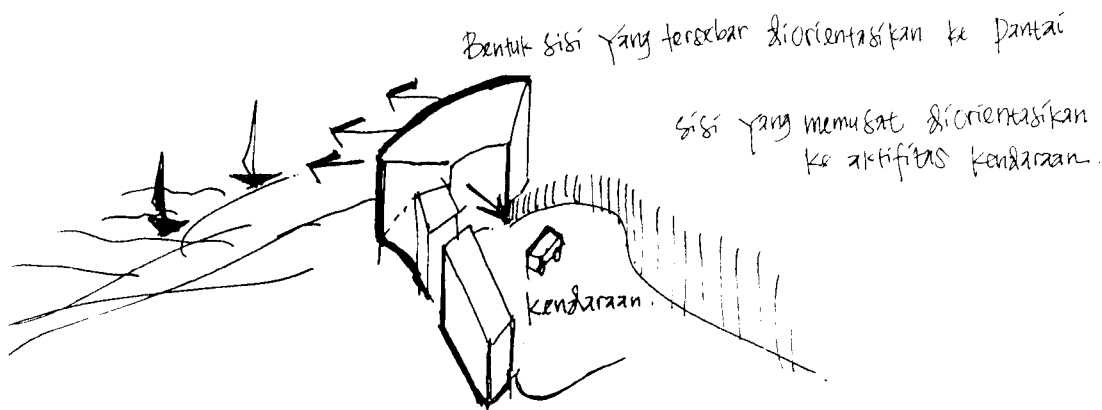
Dari dasar pertimbangan tersebut, bentuk massa pada kelompok kegiatan utama (R.unggu, Restoran dan Cofe Shop) diolah agar mendapatkan visualisasi yang bebas terhadap alam pantai sebagai karakter rekreatif dan arah yang mengumpul/terpusat pada aktifitas utama terminal (kendaraan) sehingga kontrol visual terhadap aktifitas kendaraan tetap terjaga.



Gambar 3.14. Pendekatan konsep bentuk massa yang berkarakter rekreatif
Sumber : Analisis Penulis

III.4.3.2. Orientasi massa

Analisis untuk orientasi pada bangunan ini melalui analisis tatanan dan gubahan massa didapat pola utamanya yaitu pola linier dengan konsep karakter rekreatif alam pantai yang menjadi pusat orientasi dengan tetap menjaga kontrol visual terhadap aktifitas kendaraan dalam terminal.



Gambar 3.15. Pendekatan konsep orientasi massa
Sumber : Analisis Penulis

III.5. Analisis Pendekatan Sistem Bangunan

III.5.1. Pendekatan Sistem Struktur

A. Sistem struktur yang digunakan haruslah mendukung proses kegiatan yang berlangsung.

Dalam perencanaan sistem struktur terminal bis dan tempat transit kendaraan ini, dari hasil analisa di atas maka sistem konstruksi dan struktur yang paling mendukung adalah sistem rangka baja, beton dan penggunaan wide span atau bentang lebar.

Dasar pertimbangannya adalah :

1. Rangka baja dalam bentuk masa lebih terkesan ringan tapi kokoh
2. Dapat dibentuk dengan berbagai macam bentuk terutama bentukan yang memerlukan bentang lebar, karena baja kuat terhadap gaya tarik
3. Rangka beton dibuat untuk lebih membuat masa yang solid tapi bisa dibentuk secara dinamis.

B. Mempunyai persyaratan kekuatan, keawetan dan persyaratan teknis lainnya sesuai dengan yang dibutuhkan.

III.5.2. Pendekatan Sistem Utilitas

Sistem utilitas mutlak harus terdapat pada bangunan ini, adalah :

1. Sistem air bersih
2. Sistem air kotor
3. Pembuangan sampah
4. Jaringan listrik
5. Jaringan telpon
6. Penangkal petir

BAB IV

KONSEP PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

IV.1. KONSEP DASAR PERENCANAAN

IV.1.1. Konsep Pemintakatan

Pemintakatan untuk Terminal Bis dan Tempat Transit kendaraan ini terdiri dari zone public, semi public, privat. Sedangkan pemintakatan site dibedakan berdasarkan jenis kegiatan, yaitu :

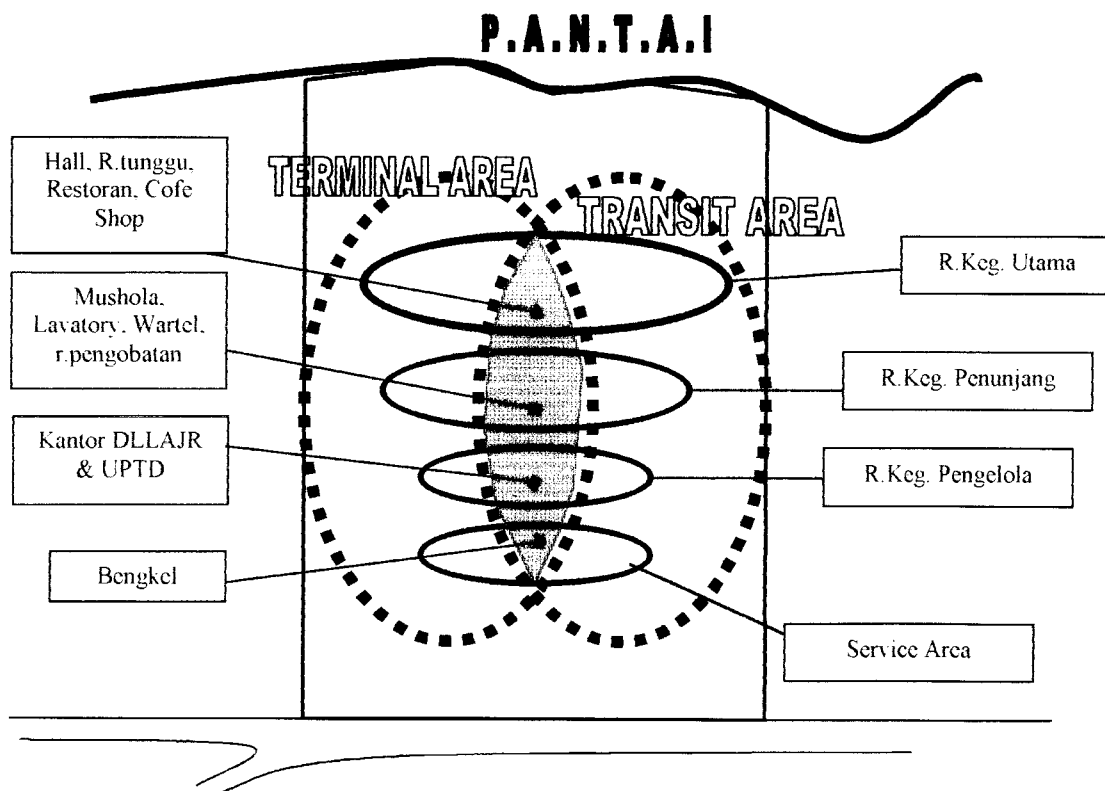
Kegiatan Utama						
NO	RUANG TERMINAL BIS	UNIT	JUMLAH (M ²)	RUANG TERMINAL TRANSIT	UNIT	JUMLAH (M ²)
1.	R.Parkir : AKDP	1	540	R.Parkir : AKAP	1	240
	AK	1	800	Mobil	1	312
	Pribadi	1	500	Motor	1	96
2.	Sirkulasi kendaraan	1	2.740	Hall / Lobby	1	26
3.	R. Tunggu penumpang	1	2.250	Restoran	1	396
4.	Sirkulasi orang	1	900	Cafe Shop	1	238
5.	R. Penjualan tiket	2	18	Sovenir	1	8
6.	Peron	1	4	Mushola	1	26
Jumlah : 7752 m²				Jumlah : 1342 m²		

Kegiatan Penunjang						
NO	RUANG TERMINAL BIS	UNIT	JUMLAH (M ²)	RUANG TERMINAL TRANSIT	UNIT	JUMLAH (M ²)
1.	Mushola	1	60	R. Service Kendaraan	1	200
2.	Lavatori	2	72	R. Cuci Kendaraan	1	120
3.	R. Pengobatan	1	30			
4.	Wartel	5	30			
5.	R. Informasi dan pengaduan	1	10			
6.	R. Penitipan Barang	1	10			
7.	Kios	10	90			
8.	Kantin	6	1260			
Jumlah : 1562m²				Jumlah : 320 m²		

Kegiatan pengelola						
NO	RUANG TERMINAL BIS	UNIT	JUMLAH (M ²)	RUANG TERMINAL TRANSIT	UNIT	JUMLAH (M ²)
1.	R. Administrasi	1	59	Manager	1	4
2.	R. Pengawas	1	23	Ruang Dapur	1	16
3.	Retribusi	1	6	Kasir	1	3
4.	R. Perkantoran	2	100	R. Pramusaji	1	4,5
5.	Lavatori	2	72	Lavatory	1	36
Jumlah : 260m²				Jumlah : 63,5 m²		

Kegiatan service						
NO	RUANG TERMINAL BIS	UNIT	JUMLAH (M ²)	RUANG TERMINAL TRANSIT	UNIT	JUMLAH (M ²)
1.	R. Istirahat Sopir	1	40	Gudang	1	25
2.	Bengkel	1	100	Cleaning service	2	8
3.	R. Parkir Cadangan	1	1.370	Lavatory	2	72
4.	Ruang Luar	1	4.890			
5.	R. Service kendaraan	1	500			
			Jumlah : 6900m²	Jumlah : 105m²		

1. *Kegiatan Utama Terminal Bis dan Tempat Transit Kendaraan* dikelompokkan kedalam publik area..
2. *Kegiatan Penunjang Terminal Bis* sebagai penunjang kegiatan utama dikelompokkan kedalam publik area.
3. *Kegiatan Penunjang Tempat Transit* dikelompokkan kedalam semi publik
4. *Kegiatan Pengelola* baik pada terminal dan tempat transit kendaraan dikelompokkan kedalam kegiatan privat.
5. *Kegiatan Servis pada terminal bis dan tempat transit kendaraan* dikelompokkan kedalam kegiatan privat.



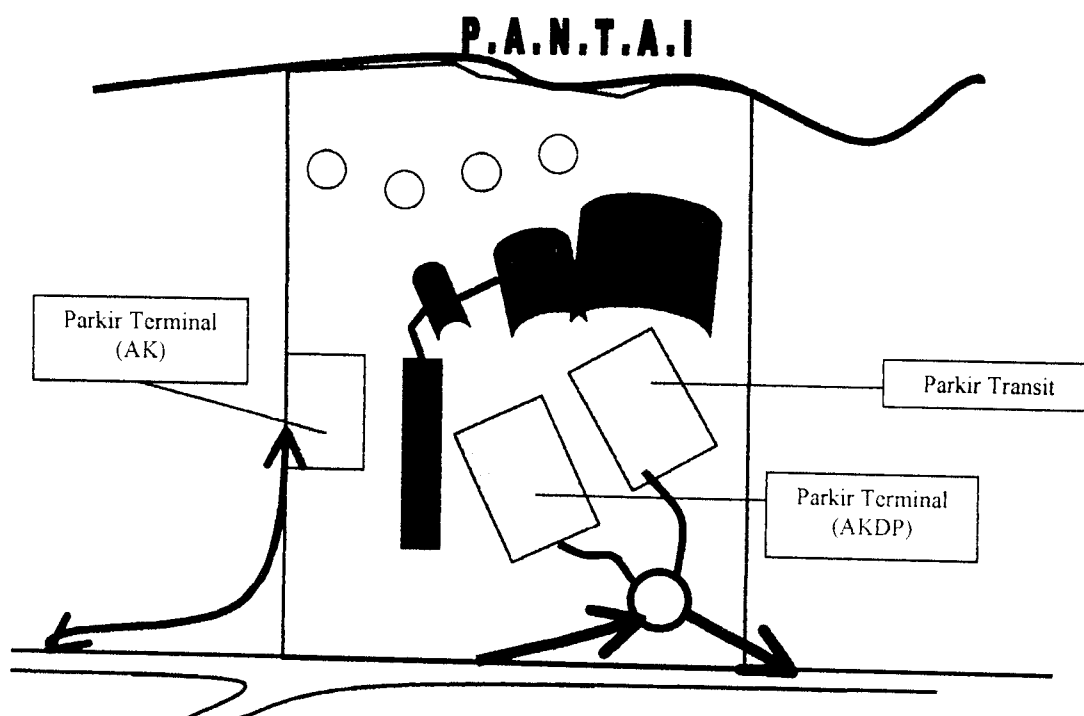
Gambar 4.1. Konsep Pemintakatan

Pemintakatan dilakukan untuk memudahkan kegiatan secara fungsional agar kegiatan saling mendukung dan berjalan dengan baik, serta mampu mendukung suasana rekreatif alam pantai sebagai faktor penentu perancangan tata ruang.

IV.1.2. Konsep Penataan Sirkulasi Dalam Terminal dan Tempat Transit

IV.1.2.1. Jalan Masuk Keluar Terminal dan Tempat Transit

Agar masing-masing fungsi memiliki ketegasan sirkulasi masuk dan keluar tanpa krosing, maka konsep jalan masuk dan keluar kendaraan dibedakan sesuai dengan jenis kendaran dan arah tujuan dari masing-masing kendaraan dengan akses masuk dan keluar dari jalan raya dijadikan satu untuk kendaraan bis AKDP pada terminal dan bis AKAP, kendaraan pribadi, travel pada tempat transit.



Gambar 4.2. Konsep Jalan Masuk dan Keluar Kendaraan

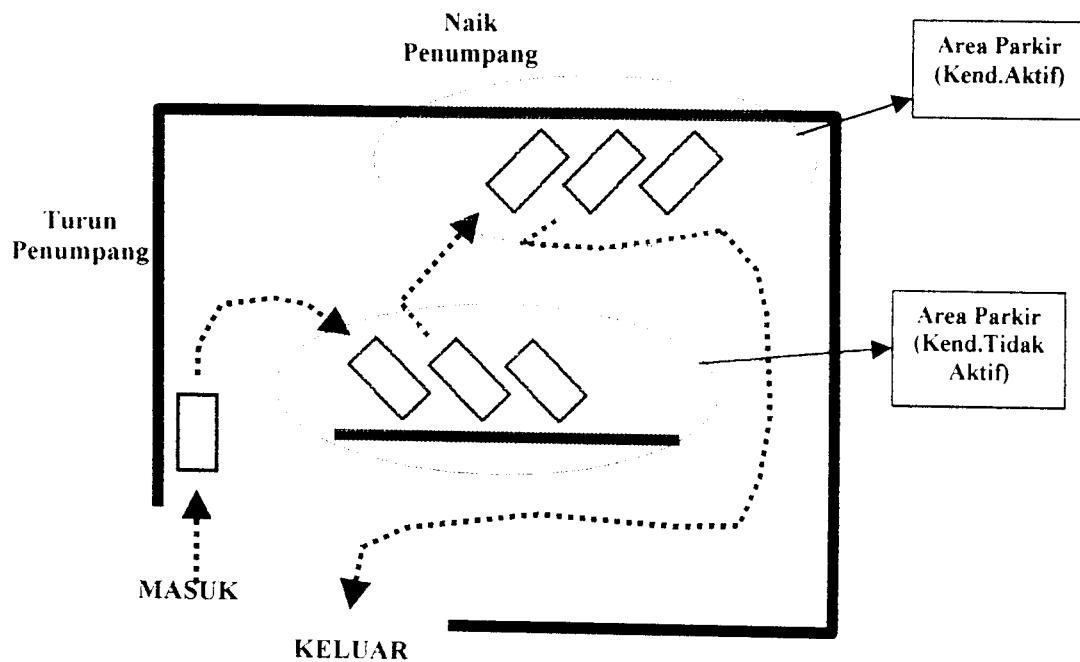
Untuk membangkitkan kesan rekreatif, jalan masuk dan keluar bus ke terminal dan tempat transit kendaraan dicapai dengan tersamar. Tujuannya adalah untuk memperpanjang akses pencapaian kedalam bangunan sehingga secara visual orang dituntut untuk melihat pemandangan disekitar.

IV.1.2.2. Konsep Sistem Sirkulasi Kendaraan di Tempat Parkir

A. Konsep Sistem Sirkulasi Kendaraan di Tempat Parkir pada Terminal Bis

1. Sistem Parkir Angkutan Antar Kota

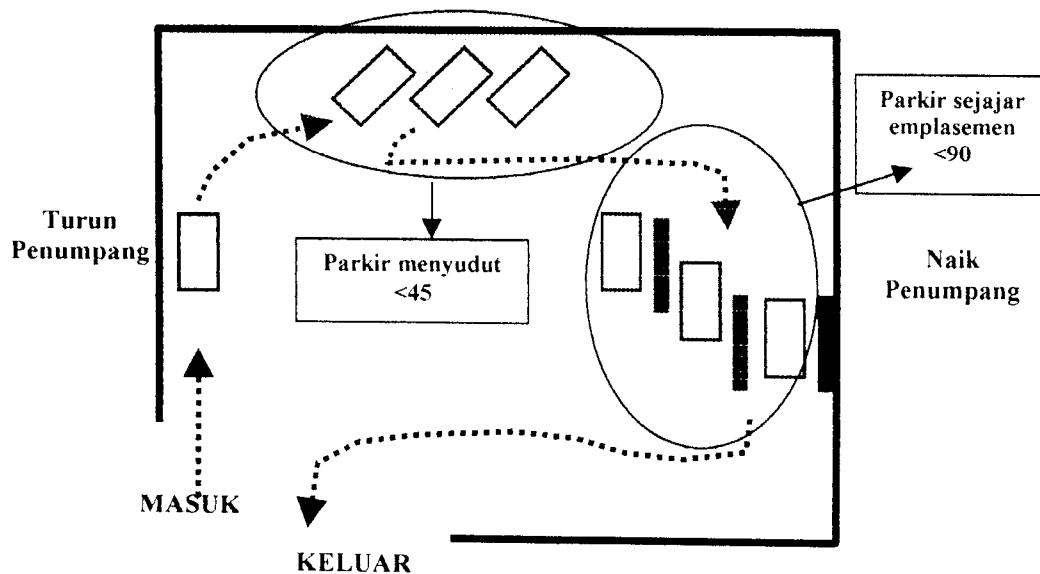
Sistem pengaturan parkir angkutan antar kota (bis) menggunakan tipe parkir yang menyudut 45° dengan tujuan untuk lebih efisien dan mempermudah ruang untuk sirkulasi bis dengan arah yang searah pada saat masuk – menurunkan penumpang – parkir – menaikkan penumpang – keluar.



Gambar 4.3. Konsep Sistem Parkir Angkutan Antar Kota

2. Sistem Parkir Angkutan Dalam Kota

Sistem parkir angkutan dalam kota (mikro bis) menggunakan tipe 45° pada saat kendaraan tidak aktif dan menggunakan tipe 90° pada saat kendaraan aktif bersinggungan dengan emplasemen.



Gambar 4.4. Konsep Sistem Parkir Angkutan Dalam Kota

3. Sistem Parkir Kendaraan Pribadi (pengantar/penjemput)

Parkir kendaraan pribadi dibagi dua dalam penempatannya yaitu parkir mobil dan sepeda motor. Sistem parkir mobil ini menggunakan tipe tegak lurus dengan platform agar pola gerak sirkulasi dalam tempat parkir mudah pada dua arah. Sedangkan untuk sepeda motor dipisah dengan membedakan ketinggian lantai.

Gambar 4.5. Konsep Sistem Parkir Kendaraan Pribadi

2. Kendaraan

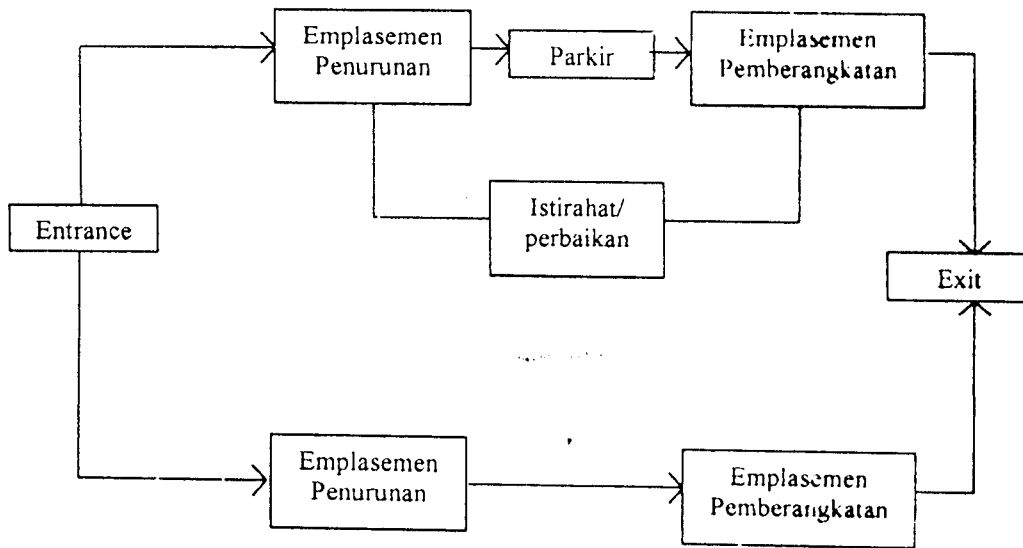


Diagram 4.2. Sirkulasi Angkutan Penumpang di Terminal Bis

B. Sirkulasi pelaku dalam Tempat Transit

1. Pengunjung

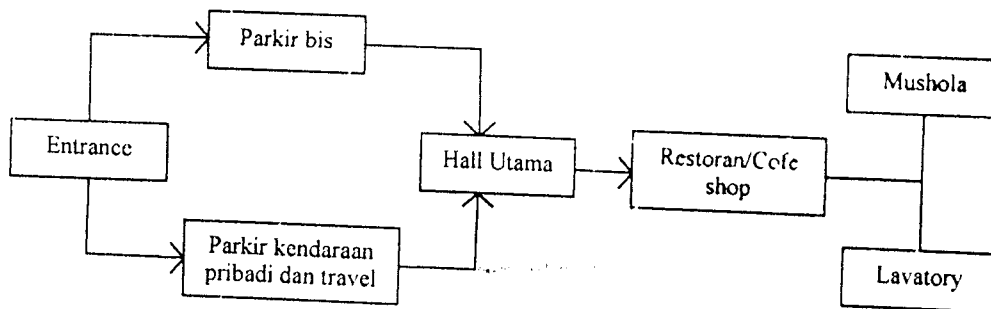


Diagram 4.3. Sirkulasi Pengunjung pada tempat Transit

2. Pengelola

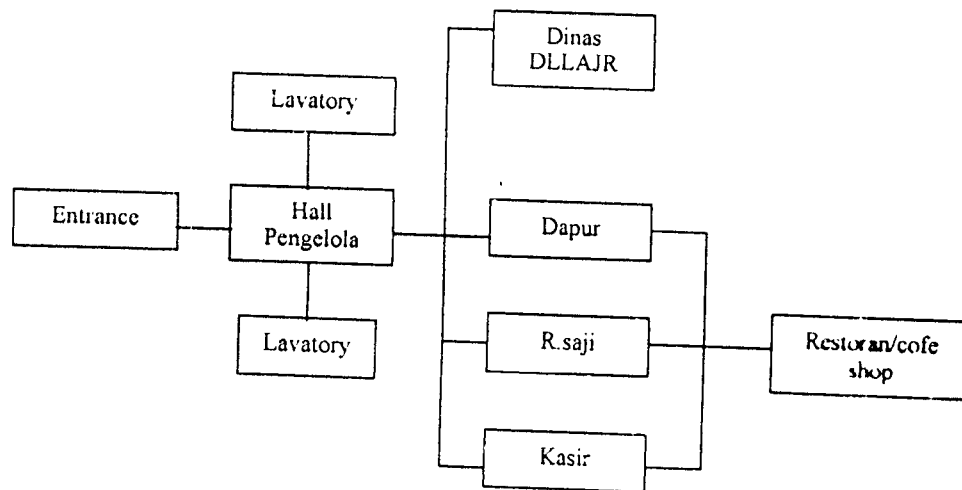


Diagram 4.4. Sirkulasi Pengelola pada tempat Transit

3. Kendaraan

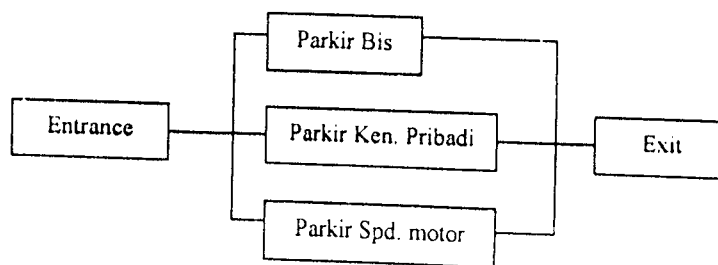


Diagram 4.5. Sirkulasi Kendaraan pada tempat Transit

IV.1.3. Konsep Tata Ruang Luar

IV.1.3.1. Sirkulasi Kendaraan dan Pedestrian

Elemen vegetasi diterapkan sebagai pengarah sirkulasi kendaraan yang masuk/keluar dari terminal dan tempat transit. Sirkulasi tersamar kendaraan pada saat masuk terminal dipertegas dengan penataan vegetasi akan menambah kesan rekreatif terhadap visual penumpang dan awak bis akan kehadiran pantai sebelum sampai pada bangunan.

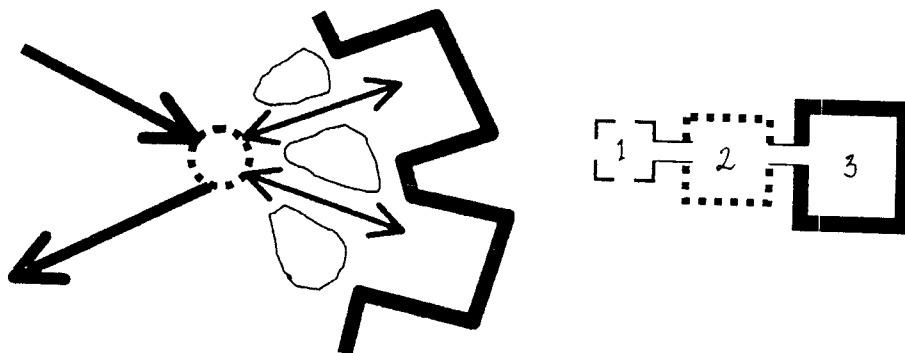
Untuk pedestrian, vegetasi diterapkan sebagai peneduh dan pembatas ruang/jalur sirkulasi dengan kendaraan pada terminal.



Gambar 4.6. Konsep Vegetasi sebagai penegas arah, pembatas ruang dan peneduh

IV.1.3.2. Open Space

Konsep open space ditata berdasarkan tingkatan/besarannya yaitu dari kecil sampai terbesar. Penataan open space ini bertujuan untuk menunjukkan arah sirkulasi dan meningkatkan kesan visual terhadap keberadaan terminal dengan pemandangan pantai disekitar terminal.



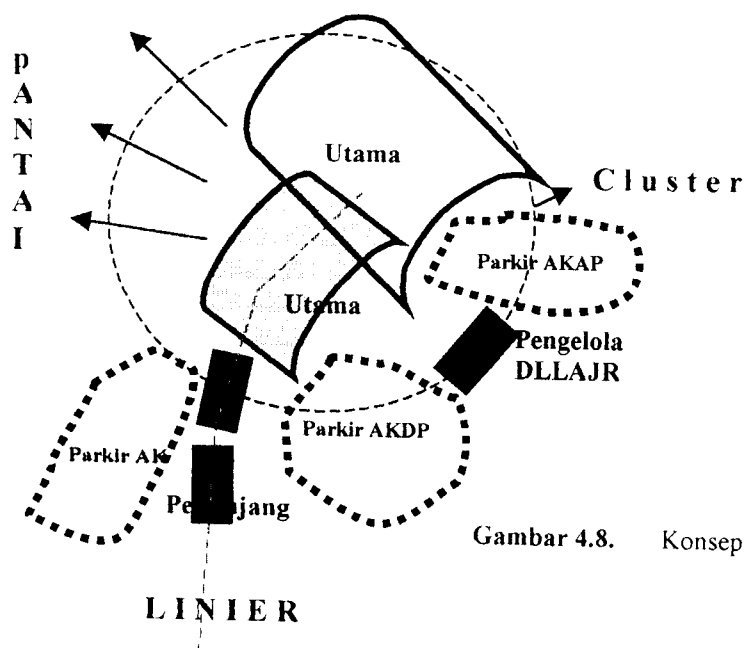
Gambar 4.7. Konsep Open Space menunjukkan tingkat hirarki

Open space pada jalan masuk kendaraan ditata dengan vegetasi sebagai penutup ruang sirkulasi yang mengarahkan visual ke arah pantai menuju tempat parkir. Sedangkan pada tempat parkir derajat ketertutupan ruang terasa lebih tertutup karena open space terbentuk oleh massa-massa linier yang melingkarinya.

IV.1.4. Konsep Tata Massa

IV.2.2.1. Tata Massa Secara Keseluruhan

Pola pengolahan tata massa keseluruhan terbentuk *linier* dan *cluster*. Pola linier yang terbentuk karena linier massa (kegiatan penunjang) terhadap massa (kegiatan utama) yang merupakan urutan pencapaian massa bangunan pada terminal bis. Sedangkan pola cluster yang terbentuk ini karena bersama-sama menerima kesamaan visual yaitu visual terhadap pemandangan alam pantai antara massa yang mewadahi kegiatan utama pada terminal bis dengan massa yang mewadahi kegiatan utama pada transit (restoran dan cofe shop).

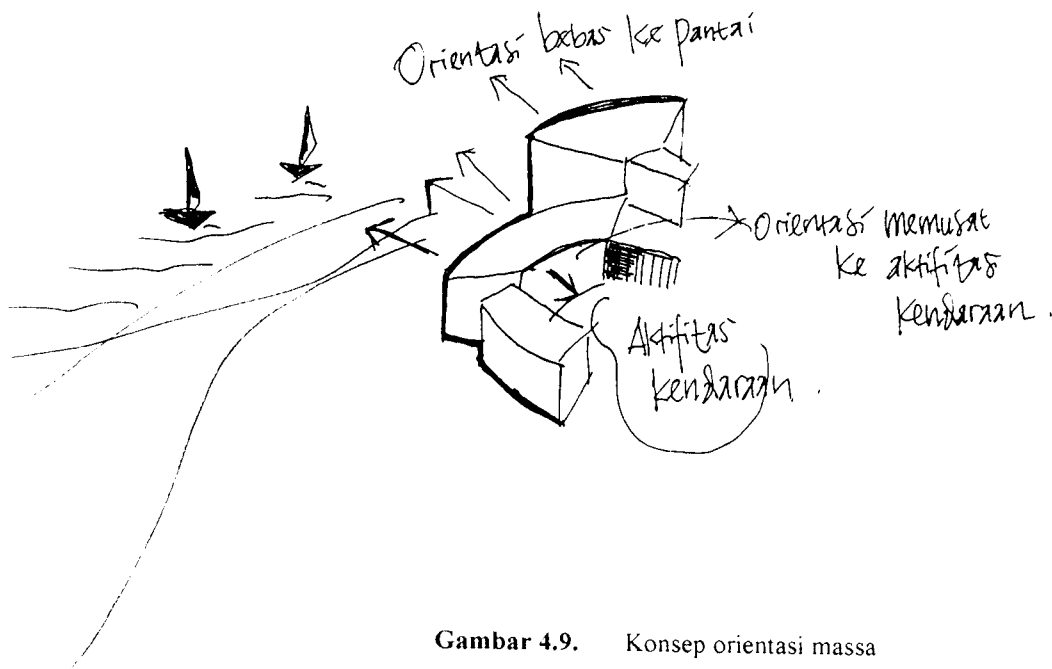


Gambar 4.8. Konsep tata massa keseluruhan

IV.2.2.2. Orientasi Massa

Orientasi massa secara keseluruhan mengarah keluar yaitu ke arah pantai dengan arah pandang tidak terbatas. Orientasi massa keluar lebih mengarah ke massa yang mewadahi kegiatan utama (R.tunggu, Restoran dan Cofe Shop).

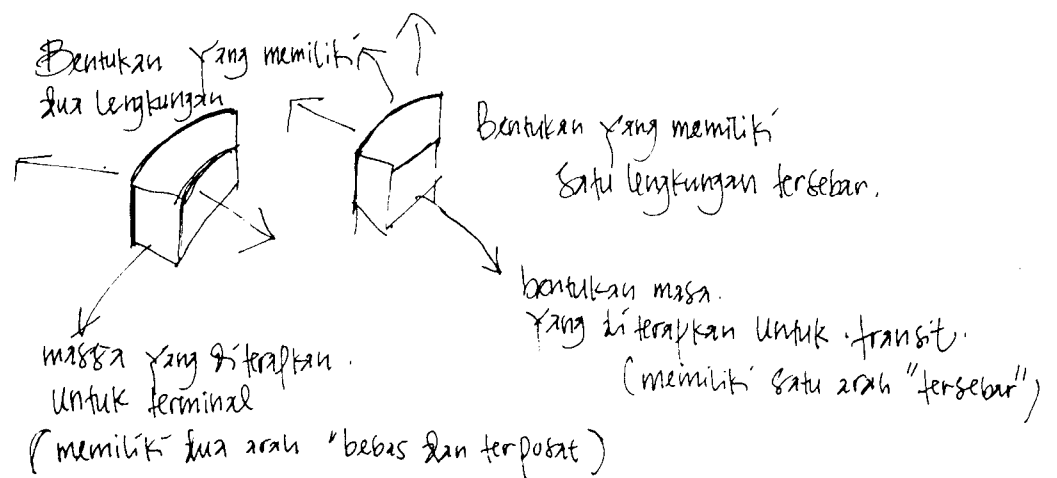
Massa yang mewadahi kegiatan tunggu penumpang selain diorientasikan ke luar juga diorientasikan ke dalam dengan titik pusatnya adalah *open space* yang mewadahi kegiatan kendaraan dalam terminal.



Gambar 4.9. Konsep orientasi massa

IV.2.2.3. Bentuk Massa

Bentukan massa terbentuk akibat orientasi massa yang di arahkan keluar (tersebar) pada pantai dan di arahkan ke dalam (terpusat) pada kegiatan sirkulasi kendaraan.



Gambar 4.10. Konsep bentuk massa

IV.2. KONSEP DASAR PERANCANGAN

IV.2.1. Konsep Tata Ruang

IV.2.1.1. Hubungan Ruang

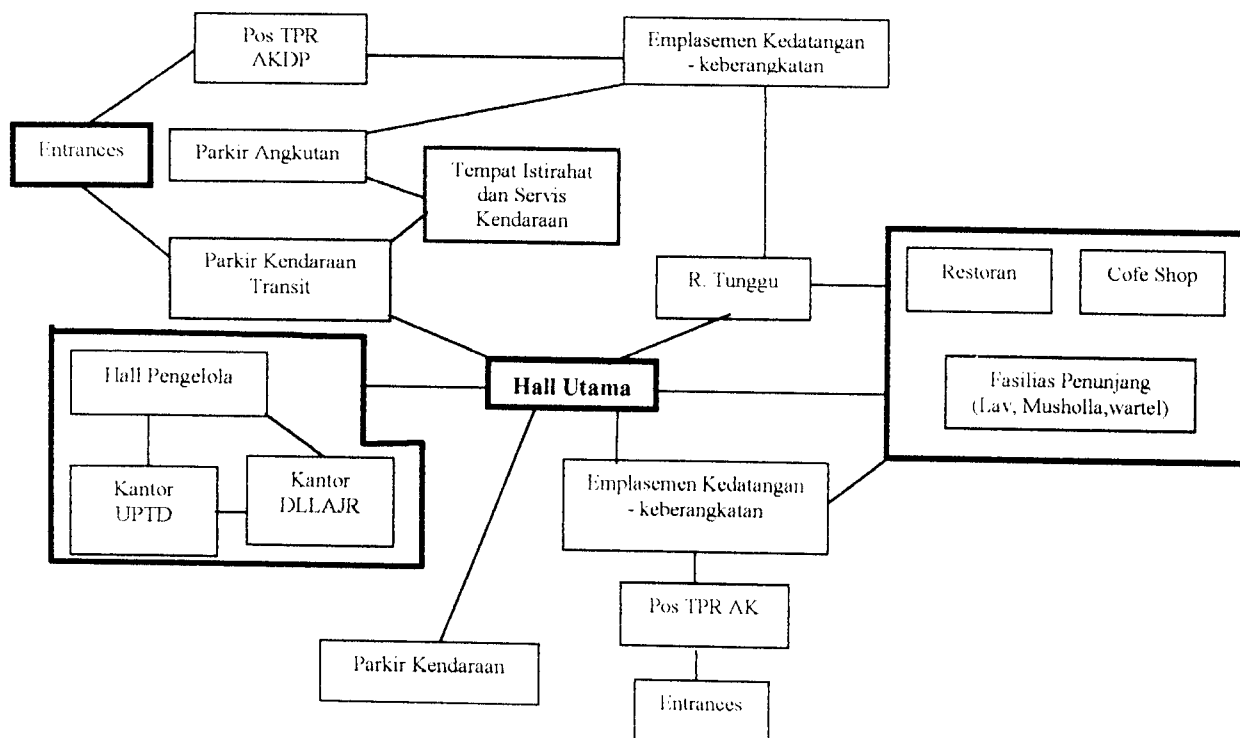


Diagram 4.6. Hubungan ruang terminal dan tempat transit

IV.2.1.2. Konsep Karakter Kreatif Pada Ruang Tunggu, Restoran, Cofe Shop dan Ruang Pengelola

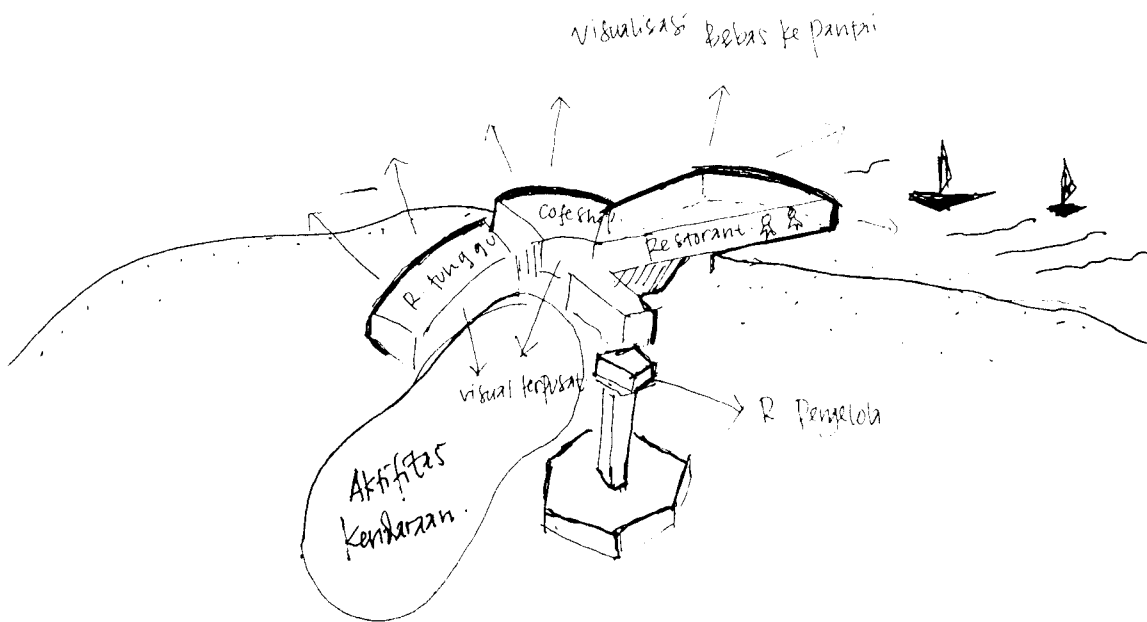
Karakter kreatif alam pantai pada ruang tunggu diterapkan untuk memberikan kenyamanan termal dan visual. Konsep ruang ini diterapkan dengan meletakkan bukaan-bukaan pada salah satu sisi bidang yang memperlihatkan pemandangan pantai dengan konsentrasi visual utama di arahkan pada aktifitas kendaraan dalam terminal.

Pada restoran, karakter kreatif alam pantai diterapkan dengan meletakkan bukaan-bukaan pada sisi bidang yang memperlihatkan pemandangan pantai. Konsentrasi visual utama di arahkan ke arah pantai dengan cara langsung atau melalui efek pantulan dari elemen kaca, sehingga pemandangan pantai dapat

dirasakan pada setiap sudut pandang pengunjung sambil menikmati makanan atau hidangan pada restoran ini.

Visualisasi pemandangan pantai pada ruang cofe shop di arahkan langsung dengan meletakkan bukaan penuh pada sisi bidang yang memperlihatkan pemandangan pantai. Hal ini ditujukan untuk lebih merasakan kehadiran pantai dengan hembusan angin pantai sambil minum-minum dan menikmati makanan ringan yang dihidangkan, sehingga kesan akrab dengan alam pantai dalam ruangan akan lebih terasa.

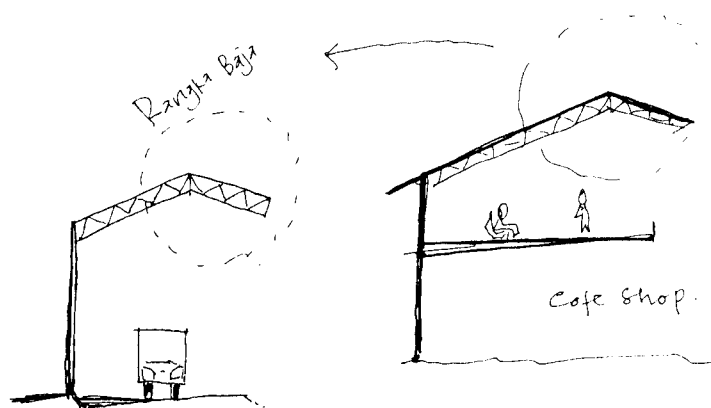
Suasana rekreatif pada ruang pengelola diterapkan dengan membuat ruang secara vertikal. Hal ini diterapkan pada ruang pengelola terminal, disamping untuk memberikan pengawasan terhadap aktifitas dalam terminal juga untuk menghilangkan kejenuhan dengan menghadirkan pemandangan pantai sebagai nilai visual yang rekreatif.



Gambar 4.11. Konsep tata ruang dalam yang berkarakter rekreatif

IV.2.2. Konsep Struktur

Struktur atap menggunakan rangka baja dengan bentang lebar sebagai atap pada ruang parkir dan sirkulasi kendaraan dalam terminal. Rangka baja ini juga diterapkan pada ruang kegiatan rekreatif pada ruang cafe shop dengan sistem kantilever tanpa dinding atau kolom pada salah satu sisi bidang yang menghadap ke arah pantai.



Gambar 4.12. Konsep sistem struktur

DAFTAR PUSTAKA

- Bridwell, Ferrell M. *Landscape Plants*. Delmar Publisher Inc, USA, 1994.
- Bunji, Murotoni. *Aquascape, Water in Japanese Landscape Architecture*. Process Architecture Co, Ltd. Tokyo. 1990.
- Chiara, Josep de, dan Lee E Koppelman. *Standar Perencanaan Tapak*. Erlangga, Jakarta, 1994.
- Ching, Francis D.K. *Bentuk Ruang dan Susunannya*. Erlangga, Jakarta, 1996.
- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Balai Pustaka, Jakarta, 1991.
- Indramayu, Pemerintah Kabupaten. *Rancangan Pedoman Teknis Pembangunan dan Penyelenggaraan Terminal Angkutan Penumpang*. Dephub, Indramayu, 1993.
- Indramayu, Pemerintah Kabupaten. *Data Statistik Kabupaten Indramayu*. BPS, Indramayu, 1999.
- Indramayu, Pemerintah Kabupaten. *Rencana; Evaluasi dan Revisi RDTRK Indramayu tahun 1993 - 2009*.
- Moore, Charles W, and Jane Lidz. *Water + Architecture*. Thames and Hudson Ltd, London, 1994.
- Neufert, Ernst. *Data Arsitek, Jilid 1, Edisi kedua*. Erlangga, Jakarta, 1995.
- White, Edward T. *Analisis Tapak, Pembuatan Diagram Informasi Bagi Perancangan Arsitektur*. Intermatra, Bandung, 1985.
- Wright, Paul H and Normal J. Ashford. *Transportation Engineering. Planning and Design*, John Willey & Son-New York-Chichester-Brisbone-Toronto-Singapore, 1989.
- Zion, Robert L. *Tree for Architecture and Landscape, Secon Edition*. Van Nostrand Reinhold, New York, 1995.

Tempat Transit	Hall/lobby	Mengarahkan sirkulasi secara jelas
	Restoran	Istirahat/relaks, membangkitkan suasana rekreatif sebagai pendukung kegiatan
	Cofe Shop	Rekreatif, relaks
	Musholla	Sholat menjadi kegiatan utamanya yang menghendaki suasana tenang dan tertutup.
Ruang Kegiatan Penunjang	Terminal Bis	Sebagai penunjang kegiatan utama sehingga secara hirarki memiliki kedekatan hubungan dengan kegiatan utama, kegiatannya dalam bentuk mck, sholat, kios, p3k, yang berhubungan langsung melayani penumpang sebagai pelaku utama.
	Tempat Transit	Sebagai pelengkap kegiatan utama diluar kegiatan relaksasi, servis kendaraan, cuci kendaraan.
Ruang Kegiatan Pengelola	Terminal Bis	Mengelola terminal bis dengan tingkat kedekatan hubungan antar pengelola erat yang merupakan satu kesatuan oprasional dalam terminal, dari segi ruang ditrapkan suasana rekreatif supaya tidak jenuh.
	Tempat Transit	Kegiatan pengelola memiliki tingkat keeratan hubungan dengan pengunjung sebagai bentuk pelayanan dalam kegiatan transit.
Servis Area	Terminal Bis	Kegiatan servis area ini merupakan pelengkap kegiatan penunjang yang melayani servis kendaraan dan tempat istirahat awak kendaraan.

Dari pengelompokkan ruang berdasarkan kegiatan dan tuntutan akan ruang pada masing-masing ruang kegiatan didapat suatu pengorganisasian ruang dengan tujuan untuk mendapatkan suatu penataan ruang yang optimal.

Untuk **ruang-ruang kegiatan utama** dan **ruang kegiatan penunjang** sebagai penunjang kegiatan utama dikelompokkan dengan **Organisasi Linier**. Karena *linier* berperan sebagai penunjuk arah melalui suatu urutan-urutan ruang yang lain. Sebagai penunjuk arahnya adalah urutan ruang-ruang kegiatan penunjang yang mengarahkan ruang tunggu penumpang pada terminal bis sebagai ruang kegiatan utama yang dominan.

R.tunggu, restoran dan cofe shop memiliki persamaan tuntutan ruang yaitu suasana *rekreatif* untuk itu dikelompokkan secara **Cluster** dengan tujuan untuk mengorientasikan visual secara berkelompok ke luar (pantai) sebagai pembangkit suasana rekreatif pada ruang-ruang tersebut. **Ruang kegiatan pengelola** dikelompokkan dengan **Organisasi Cluster** sebagai pengelompok atau pengumpul. Karena dalam mengelola dibutuhkan tingkat hubungan yang erat antar pengelola yang merupakan satu-kesatuan operasional.