

- | | |
|-----------------------------------|--|
| - Istirahat | - Rg. istirahat |
| - Kebutuhan umum | - Kantin, lavatori, musollah |
| - Mengambil barang dari kendaraan | - Rg. Parkir kendaraan |
| - Menunggu kios | - Kios/ warung/kantin |
| - Kebutuhan umum | Lavatori, Musollah |
| - Memasuki area terminal | - Entarnce angkutan umum penunjang. |
| | - Parkir penunjang. |
| - Memasuki area parkir | - Entrance kendaraan /bis |
| - Menurunkan penumpang | - Peron penurunanbis kota |
| - Memuat penumpang | - Peron pemuatan |
| | - Tempat parkir |
| | - Ruang tunggu |
| | - Jalur penghubung penumpang dari trayek lain, dari luar terminal. |
| - Meninggalkan terminal | - Pintu keluar |

- | | |
|-----------------------------------|-----------------------------|
| - Menurunkan penumpang | - Peron penurun |
| - Memasuki area terminal | - Entrance /kendaraan |
| - Memuatatau menurunkan penumpang | - Peron pemuatan |
| - Reserve | - Resrve |
| - Service , Pencucian | - Tempat service, pencucian |
| - Keluar terminal | - Pintu keluar |

4.7. Pendektan konsep dasar optimasi

4.7.1. Pendekatan terhadap kebutuhan ruang yang mempengaruhi optimasi ruang

Optimasi tidak lepas dari standar dan relevansi terhadap sesuatu yang akan di maksimalkan. Sesuatu itu dapat memenuhi kreteria optimasi bila kondidi dan wadah dapat memenuhi persyaratan.

Ada beberapa hal yang dapat mempengaruhi suatu ruang sehingga ruang tersebut harus di optimalkan. Hal-hal tersebut terdapat di terminal bis Cilacap sehingga terminal tersebut perlu redesain.

Macam jenis kegiatan tidak lepas dari wadah yang menampungnya, kegiatan tersebut di golongan berdasarkan subjek atau pelaku yang melakukan kegiatan tersebut. Di terminal bis Cilacap pelaku kegiatan di bedakan atas:

1. Kegiatan manusia

a. Pengelola

Pengelola merupakan pelaku yang mengorganisasikan semua jenis kegiatan yang ada di terminal. Di terminal Cilacap pengelola dibagi dua petugas yaitu Dipenda dan DLLAJR. Tiap-tiap petugas tersebut mempunyai tugas-tugas tersendiri, dan tiap kegiatan tersebut memerlukan wadah. Kegiatan-kegiatan dan wadah atau ruang tersebut adalah :

- Dipenda

Jumlah petugas 5-6 orang.

Tugasnya : menghitung pendapatan terminal.

Ruang yang ada : kantor/ruang rapat, peron/ distribusi.

- DLLAJR

Jumlah petugas 2-3 orang.

Tugasnya : Mengontrol kendaraan yang masuk dan datang.

Ruang yang ada : Kantor

Ruang yang dibutuhkan : Ruang menara kontrol

b. Pengantar dan penjemput

Pengantar dan penjemput membutuhkan ruang hampir sama dengan penumpang hanya dibedakan oleh kegiatan selanjutnya, di mana pengantar dan penjemput kembali melakukan kegiatan tersebut. (kegiatan dan ruang disamakan dengan penumpang).

c. Penumpang dan barang

Penumpang dan barang merupakan pelaku pokok dalam terminal.

Kegiatan yang dilakukan dibutuhkan ruang yang paling besar dan interaksi dengan ruang lain sangat luas.

- Jumlah penumpang angkutan umum bis : 5402 orang.

- Jumlah penumpang angkutan kota : 3988 orang.

Kegiatannya : menaik dan turun kendaraan (membutuhkan ruang sebelum berangkat).

Ruang yang di butuhkan : ruang tunggu

d. Awak bis

Awak bis dalam kegiatannya didalam terminal hampir sama dengan penumpang, hanya saja awak bis dan penumpang kegiatannya terbatas oleh waktu dimana awak bis membutuhkan ruang istirahat. Sedangkan jumlah

sama dengan jumlah kendaraan yang memasuki terminal. Untuk awak bis angkutan kota dalam menggunakan ruang cenderung kecil.

- Jumlah awak bis untuk bis umum : 356 orang
- Jumlah awak bis untuk angkutan kota : 404 orang.

Kegiatan dalam terminal : Istirahat, makan.

Ruang yang dibutuhkan : ruang istirahat dan restaurant/warung makan.

Ruang yang ada : Warung.

e. Pedagang

Pedagang merupakan manusia yang paling banyak membutuhkan ruang. Pedagang tersebut ada beberapa macam jenisnya sedangkan yang akan dianalisa pedagang yang mempunyai kegiatan menetap atau ruang tersebut setiap hari digunakan.

- Jumlah pedagang : 10 orang.
- Kegiatan : berdagang.
- Ruang yang dibutuhkan : Restaurant, warung.
- Ruang yang ada : warung.

e. Kegiatan kendaraan

Kendaraan dibagi berdasarkan atas fungsi ruang dan kegiatannya. Di dalam terminal kendaran dibagi dua yaitu kendaraan angkutan bis umum dan angkutan kota, begi juga kendaraan di luar terminal di bagi dua.

- Jumlah bis umum : 365 buah Kegiatan : mengantar penumpang
- Ruang yang dibutuhkan : Parkir
- Jumlah angkutan kota : 404 buah
- Kegiatan : mengantar penumpang
- Ruang yang dibutuhkan : parkir
- Jumlah kendaraan roda dua : (diambil 1% dari jumlah penumpang) : 54 orang
- Ruang yang dibutuhkan : parkir.

- Ruang yang tersedia : parkir roda dua.
- Jumlah kendaraan roda empat (diambil 1% dari jumlah penumpang) : 54 orang
- Ruang yang dibutuhkan : parkir.
- Belum tersedia ruang parkir untuk kendaraan roda empat.

f. Fasilitas penunjang

Fasilitas penunjang merupakan fasilitas yang dapat digunakan oleh setiap orang. Di terminal fasilitas ini digunakan oleh seseorang apabila sedang dalam waktu menunggu kendaraan berangkat atau pada saat tiba di terminal. Fasilitas-fasilitas tersebut antara lain :

Musollah

Km/wc

g. Loker

Loker merupakan tempat dimana penumpang akan membeli karcis sesuai dengan jurusan yang akan dituju. Pelayanan loker ini berdasarkan kendaraan atau bis yang beroperasi, biasanya loker tersebut menjual karcis untuk jurusan jauh (AKAP).

BAB V

KONSEP PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

5.1. Konsep dasar penentuan site

1. Penentuan site

Site terminal yang terpilih merupakan site lama yaitu di kelurahan Gunung Simpang dengan pertimbangan :

- Aksesibilitas yang kuat dan tinggi
- Terletak dekat dengan kota dengan tidak mengganggu aktifitas kota.
- Lokasi terbuka, tidak terlalu banyak tertutup oleh bangunan.
- Tata guna tanah sesuai dengan rencana induk kota.
- Kondisi tanah relatif datar.
- Tingkat kepadatan penduduk rendah
- Daerah sekitar dapat di gunakan untuk daerah penembangan.

2. Tata ruang luar

Pembentukan tata ruang luar bangunan disesuaikan dengan lingkungan yang ada, dengan mengacu pada jaringan jalan yang sudah ada. (jalan primer dan sekunder)

Mengingat jalan tersebut merupakan sumber arus utama pengunjung dalam menuju bangunan di dalam tapak maka, sevara langsung semua unsur rancangan di hubungkan dengan jaringan utama tersebut, dengan mempertimbangkan sebagai berikut :

- Letak entrance terbuka dan mudah di capai dengan kejelasan pola sirkulasi kendaraan di dalam area terminal bis.
- Bentuk penampilan bangunan harus mempunyai keseimbangan dengan tata masa bangunan, agar dapat memberikan kemudahan sirkulasi di sekitar bangunan.

5.2. Konsep dasar optimasi ruang dan sirkulasi

1. Konsep dasar optimasi ruang

Mengusahakan tingkat optimasi ruang agar wadah dan kegiatannya disesuaikan berdasarkan standar yang ada, dan mempunyai relevansi antara kondisi yang ada dengan tingkat hitungan standar. konsep dasar optimasi ruangnya adalah :

- Membuat ruang yang standar agar ruang dapat menampung kegiatan dengan optimum.
- Memperhitungkan tingkat kebutuhan yang akan ditampung.

2. Konsep dasar optimasi sirkulasi

a. Sirkulasi kendaraan

Mengusahakan tingkat optimum antara ruang parkir, akses sirkulasi, dan jumlah kendaraan, dengan pertimbangan standar yang ada, termasuk hitungan jumlah waktu kendaraan tersebut beroperasi. Konsep dasar optimasi sirkulasinya adalah :

- Penataan sirkulasi dengan pembentukan jenis parkir sesuai dengan pendekatan.
- Menentukan *Traffic jump* pada kendaraan yang akan beroperasi guna optimasi sirkulasi dan wadah.

b. Sirkulasi Manusia dan barang

Sirkulasi Manusia dan barang am konsep perencanaan dan perancangan berpola linier dengan ketentuan :

- Pemisahan antara sirkulasi dan kendaraan.
- Mengutamakan kelancaran dan kecepatan.
- Menghindari sirkulasi yang menyebabkan keruwetan.

Ruang yang perlu diperhatikan dalam konsep perencanaan dan perancangan :

1. Pada ruang halte

- Pengaturan alur sirkulasi antara pembeli tiket dan penumpang yang menunggu kendaraan.
- Buka ruang yang dapat melancarkan sirkulasi antar penumpang dan kendaraan.

2. Pada haal penerima

- Pengaturan antara penumpang yang akan berangkat dan yang akan keluar terminal.
- Pembagian antara sirkulasi pembeli tiket dan penumpang yang menunggu kendaraan.

3. Pada fasilitas umum dan penunjang

- Pada sirkulasi tempat berbentuk linier.
- Sirkulasinya langsung ke parkir kendaraan.

5.3. Konsep dasar optimasi dalam tapak

Konsep dasar optimasi dalam tapak adalah penyesuaian antara tapak dan optimasi ruangnya sehingga efisiensi tapak dapat tertata

1. Konsep dasar masa bangunan dalam tapak

Bentuk masa bangunan adalah jamak menyebar dengan bangunan halte sebagai pusat atau sentral. Masa bangunan juga memperhitungkan lingkungan site sekitar sehingga adanya interaksi antara masa bangunan dengan bangunan disekitarnya.

2. Konsep dasar perbandingan tapak dan bangunan

Untuk konsep dasar perbandingan tapak dan bangunan sudah ditentukan oleh pemerintah setempat yaitu BC 45 dan FAR 45 untuk bangunan lantai satu.

3. Penzonningan

Berdasarkan fungsi dan kegiatan pada tapak terjadi zone-zone sebagai berikut :

1. Zone penerima

Terdiri dari :

- Entrance
- Area parkir kendaraan pribadi
- Hall

2. Zone fasilitas penunjang dan umum

Terdiri dari :

- Musollah
- Km/wc
- warung

3. Zone utama

Terdiri dari :

- Ruang tunggu

4. Zone Parkir angkutan

Terdiri dari :

- Angkutan bis umum
- Angkutan kota.

5. Zone pengelola

Terdiri dari :

- Kantor DLLAJR
- Kantor DIPENDA
- Menara pemantau.

5.4. Konsep dasar redesain

5.4.1. Konsep dasar sistem pelayanan

1. Konsep dasar area parkir

Perubahan area parkir diakibatkan dari kendaraan yang beroperasi sudah maksimal hingga kebutuhannya kurang tertampung lagi. Untuk menampung kendaraan tersebut agar optimum kecuali memperhitungkan dan pengaturan

waktu datang dan keluar maka perlu perencanaan wadah parkirnya. Konsep dasar perencanaan area parkirnya adalah :

- Menampung semua angkutan kendaraan yang akan menggantikan kendaraan yang ngetem dan kendaraan yang akan berangkat.
- Mengupayakan penataan kendaraan angkutan berdasarkan sistem parkir terpilih.
- Menampung kendaraan pribadi berdasarkan sistem parkir terpilih.

2. Konsep dasar sistem parkir

Konsep dasar sistem parkir adalah dengan mempertimbangkan antara jenis kendaraan, jurusan kendaraan, dan luasan area parkirnya. Ada macam-macam jenis parkir sebagai pertimbangan konsep tersebut. Konsep dasar sistem parkir di terminal bis Cilacap berdasarkan atas jenis kendaraan yang beroperasi, jenis kendaraan tersebut adalah :

a. Kendaraan bis umum (AKDP,ADP)

Konsep dasar sistem parkirnya menggunakan adalah sistem gergaji lurus, dengan kombinasi sistem parkir lainnya. Pemilihan ini atas dasar :

- Pada saat memutar, kendaraan tersebut memerlukan sudut putar.
- Karena jumlah penumpang yang ditampung lebih banyak dan kendaraan mempunyai ukuran lebih besar sehingga parkir tersebut lebih efisien.

b. Kendaraan angkutan kota

Konsep dasar sistem parkir yang digunakan sistem parkir lurus mempertimbangkan:

- Sudut putar yang digunakan tidak terlalu besar
- Penumpang yang turun dari kendaraan bis umum dapat langsung naik ke angkutan.

c. Parkir kendaraan pribadi roda empat dan roda dua

Konsep dasar yang di gunakan adalah sistem parkir gergaji serong, dengan mempertimbangkan :

- Gergaji serong dapat menghasilkan ruang sirkulasi antara kendaraan satu dengan yang lain, sebagai arah untuk pembawa barang penumpang.

3. Konsep dasar sistem peron

konsep dasar sistem peron adalah paralel untuk kendaraan angkutan kota dan bis umum. Konsep dasar sistem peron tersebut berdasarkan :

- Untuk pencapaian kedalam terminal kendaraan dapat dua-duanya (bis umum dan angkutan kota) bersamaan masuk kedalam.
- Kendaraan yang masuk keterminal dalam membayar TPR dapat langsung
- Sirkulasi kendaraan lebih lancar.
- Mudah untuk dikembangkan.

5.4. 2. Konsep dasar sistem bangunan

1. Konsep dasar sistem entrance

Konsep dasar sistem entrance mengupayakan agar penumpang dan kendaraan merasakan aman dan nyaman oleh sebab itu konsep dasarnya adalah :

- Mudah dikenali arah masuknya.
- Tidak terganggu dalam sistem sirkulasinya
- Bentuk penampilan bangunan menggunakan arsitektur tradisional.
- Adanya kenyamanan dan keamanan.

2. Pola ruang dalam

- Lay out ruang berpola dinamis, Bervariasi dan mengikuti bentuk sistem pelayanannya secara kaku
- Organisasi ruang sesuai dengan rangkaian proses kegiatan di dalam terminal, terutama pada kegiatan utamanya.
- Berorientasi keluar /kelingkungan, terutama untuk ruang-ruang istirahat penumpang.

3. Struktur

- Menggunakan sistem struktur yang luwes dalam mengikuti bentuk vertikal dan horizontal.
- Menggunakan struktur bentang lebar dan kecil
- Dapat menggunakan gabungan sistem struktur lain.
- Mempunyai nilai arsitektur lokal dalam finishing.

4. Konsep dasar penampilan bangunan

Penampilan bangunan terminal bis Cilacap merupakan paduan penggunaan struktur baja dengan arsitektur tradisional Jawa dan sistem-sistem bentuk konfigurasi bangunan moderen, dengan penampilan :

- Berkarakter terbuka terhadap lingkungan sekitar.
- Penyelesaian bangunan interior yang rekreatif
- Berkarakter dinamis, non formal, dan rekreatif.

5. Konsep dasar dominasi bangunan terhadap bangunan lain

Dominasi bangunan terhadap bangunan lain biasanya terlihat dari tinggi bangunan, tekstur, bentuk konfigurasi. Tetapi ini juga tidak lepas dari letaknya. Bentuk yang dominan terhadap bangunan lain di terminal, terlihat pada sifat kegiatannya, karakter bangunan, bentuk bangunan. Bangunan dominan merupakan bangunan yang mampu menampung kegiatan yang paling banyak, seperti ruang tunggu atau ruang penerima yang kegiatannya lebih banyak.

6. Konsep dasar sistem utilitas

Konsep dasar utilitas ini sistem drainase dalam terminal.

a. Sanitasi

- Air bersih dari PAM
- Limbah padat, air kotor dan air hujan. Limbah padat dibuang ke septic tank, sedangkan air kotor dan air hujan dibuang pada sumur peresapan.

b. Sistem pemadam kebakaran

- Fire hidrant.

c. Jaringan telpon

- TUC (telepon umum coin)

- TUK (telepon umum kartu)

e. Jaringan Listrik

- PLN

- Gen set.

DAFTAR PUSTAKA

- Catanse Anthoni, Snyder James L, *Pengantar Perencanaan Kota* (terjemahan)
Ching Francis D.K, *Arsitektur Bentuk ruang dan Susunannya*.
Herding.E. Farrest, *PasanggerTransportasiPrinticeHall*, Ney Jersey, 1976
Morlok Edward K, *PengantarTeknik dan Perencanaan Transportasi*, penerbit,
Erlangga, Jakarta 1985
Whate Peter, *Planning Public Transportasi*, 1976
Sutrisno Djoko, *Terminal Angkutan Darat di Kebumen*, Jurusan Arsitektur, UGM
Sulistiyawan Heffi M, *Terminal Bis Yogyakarta*, Jurusan Arsitektur, UII
Suparwoko, Bahan Mata kuliah, *Azas Perencanaan dan Perancangan Kota*
Subrata Jadi, Kanisius, *Kamus latin Indonesia*, KM, Praten 1966
Ag. Pringgada, Kanisius, *Ensklopedia Umum*, 1992
UURI, No, 14 Th, 1992, *Tentang Latar Belakang Angkutan Jalan Raya*.1992
Ningrat Koentjara, -, -,1970

CABANG DIKAS CILACAP

A. M. S. HARTONO IND. RT. TELP. 0292 22125 KODE POS 1 51213
CILACAP

BENTUK 14

(Juklak SKB Menteri Perhubungan dan Menteri Dalam Negeri)
Tanggal : 10 Juni 1994
Nomor : 26/HC 205/Pha 71 / 271 1 Juni 1977

Laporan : Banyaknya otobis umum yang diperiksa dan jumlah penumpang yang diangkat melalui Terminal : BUS CILACAP

Bulan : SEPTEMBER 1996

00-00

GGAL	BANYAKNYA RIT	BANYAKNYA PENUMPANG				KETERANGAN
		DATANG	TURUN	NAIK	BERANGKAT	
Sept 96	3651	5402	5402	5321	5321	
	369	5339	5339	5697	5697	
	367	4991	4991	5007	5007	
	365	6112	6112	4990	4990	
	367	5332	5332	4907	4907	
	365	5324	5324	5388	5388	
	365	5298	5298	4870	4870	
	368	5442	5442	5657	5657	
	368	5324	5324	5690	5690	
	365	5478	5478	5340	5340	
	366	5211	5211	4708	4708	
	365	4497	4497	5348	5348	
	367	6087	6087	5355	5355	
	365	5644	5644	4779	4779	
	368	5331	5331	4653	4653	
	367	4559	4559	5437	5437	
	366	5666	5666	5854	5854	
	365	5221	5221	4990	4990	
	368	4866	4866	4355	4355	
	366	5009	5009	5134	5134	
	367	3555	3555	6098	6098	
	365	5477	5477	4878	4878	
	367	5489	5489	5006	5006	
	365	4775	4775	5701	5791	
	368	5560	5560	4758	4758	
	364	6078	6078	4009	4009	
	364	5779	5779	5098	5098	
	368	5990	5990	4765	4765	
	365	5550	5550	4934	4934	
	367	5577	5577	6117	6117	
AH	10650				154934	


rata-rata penumpang tiap hari

5332 org. Turun : 5332 org.
5161 org. Berangkat : 5161 org.

MENGETAHUI :
KEPALA CABANG DLLAJR
CILACAP

OERIP SOEHARTONO, SH
Pembina
NIK. 500 040 820

CILACAP Tgl. 30 Sept. 96
KEPALA TERMINAL BUS CILACAP


P. X. Supriyanto
Penata Muda
NIK. 500 059 155

3557

CABANG DINAS CILACAP

Jl. M. HARYONO NO. 814 KODE POS : 53213 TELP. (0282) 34725
 C I L A C A P

(Juklak SKD Menteri Perhubungan
 dan Menteri Dalam Negeri
 Tanggal : 10 Juni 1994
 Nomor : 26/HK 205/Phb 77)
 211 tahun 1917

Laporan : Banyaknya Angkutan Kola yang diperiksa dan jumlah penumpang yang diangkut
 melalui Terminal : **Cilacap**

Bulan : **September 1996**

No.	BANYAKNYA RIT	BANYAKNYA PENUMPANG				KETERANGAN
		DATANG	TURUN	NAIK	BERANGKAT	
96	404	3988	3988	4009	4009	7997
	420	4111	4111	3980	3980	
	467	5011	5011	4990	4990	
	488	5144	5144	4206	4206	
	452	4690	4690	5144	5144	
	462	5501	5501	4989	4989	
	489	5801	5801	4965	4965	
	485	4333	4333	3989	3989	
	435	4697	4697	3980	3980	
	475	4995	4995	5133	5133	
	390	4116	4116	5434	5434	
	404	3988	3988	4531	4532	
	437	4442	4442	4580	4580	
	433	5334	5384	4544	4566	
	476	4396	4396	4336	4336	
	455	4557	4557	5009	5009	
	467	4679	4679	5111	5111	
	397	5441	5441	4611	4611	
	455	4322	4322	4908	4908	
	470	5011	5011	4544	4544	
	487	4448	4448	4657	4657	
	432	5112	5112	4754	4754	
	489	4355	4355	4890	4890	
	485	4411	4411	4098	4098	
	476	4554	4554	4854	4854	
	399	4112	4112	4367	4367	
	467	4544	4544	4711	4711	
	411	4412	4412	4544	4544	
	498	4555	4555	4387	4387	
	443	4376	4376	4442	4442	
All	13565				139604	

rata-rata penumpang tiap hari : Jumlah rata-rata rit tiap hari :

: org. Turun : org.
 : org. Berangkat : org.

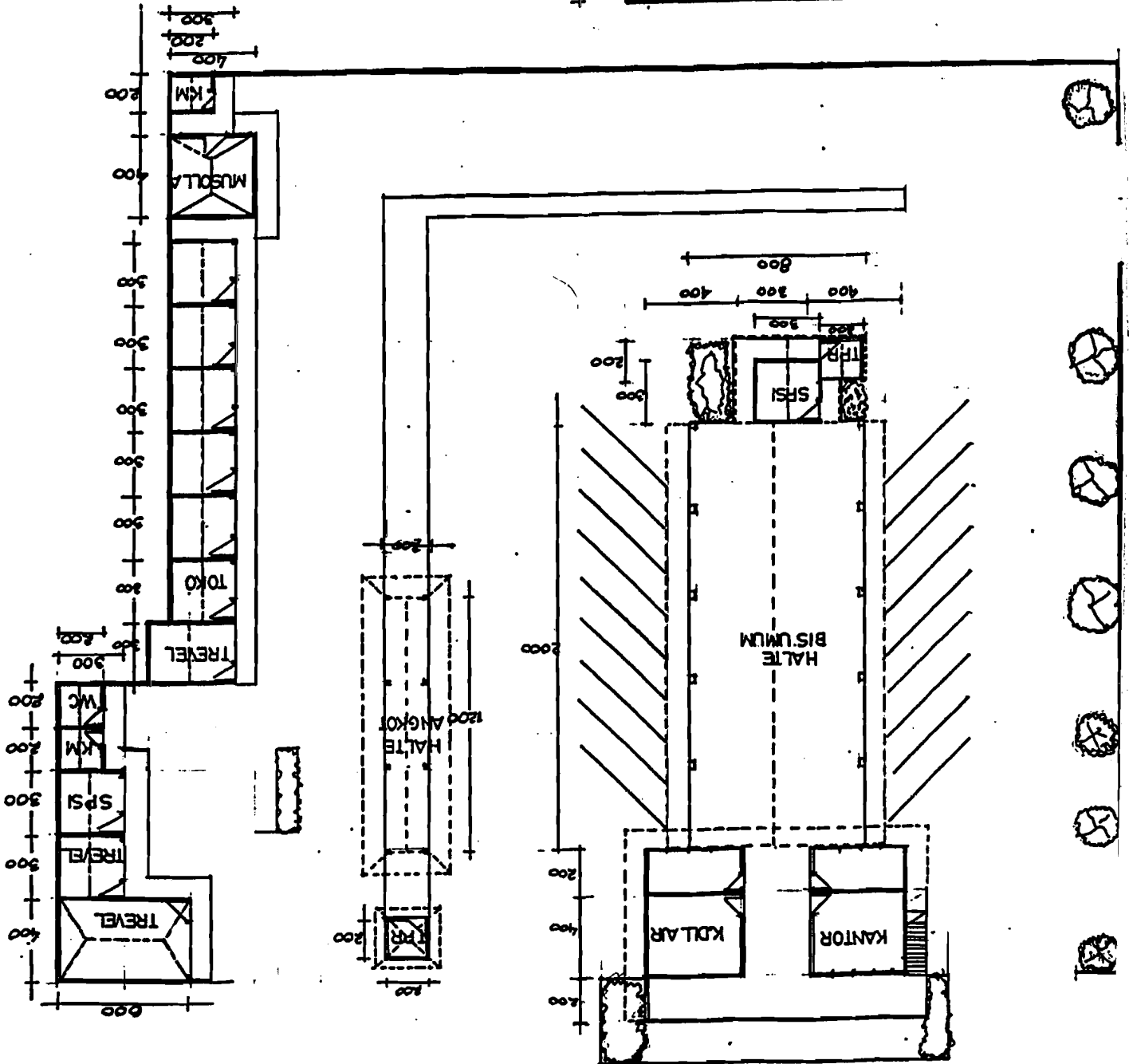
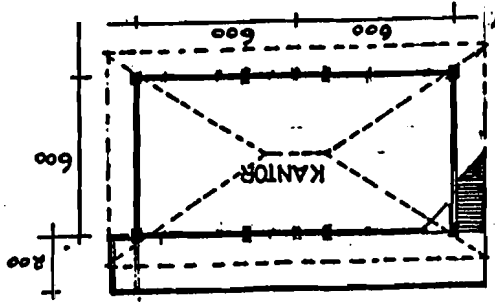
MENGETAHUI :
 KEPALA CABANG DLLAJR
 CILACAP

C I L A C A P ;
 KEPALA TERMINAL C I L A C A P

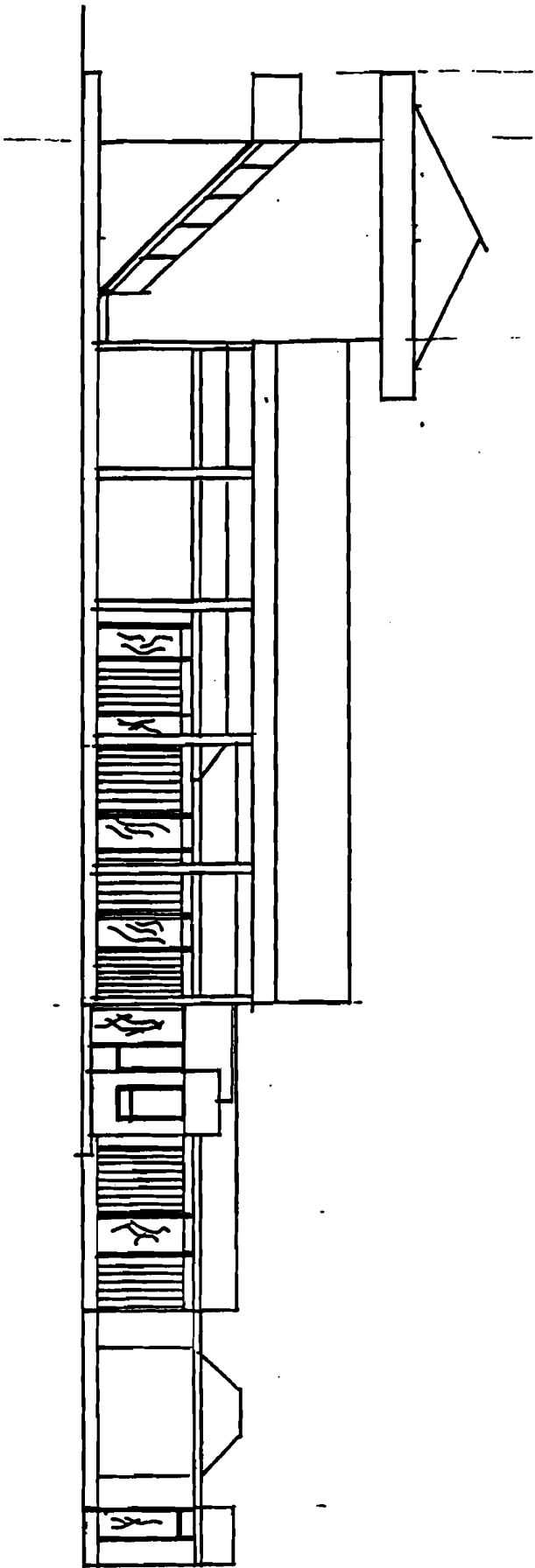
GERIT SOEHARTONO SH
 Pembina
 NIP.500 040 820

FX. Supriyanto
 Penata Muda
 Nip.500 059 155

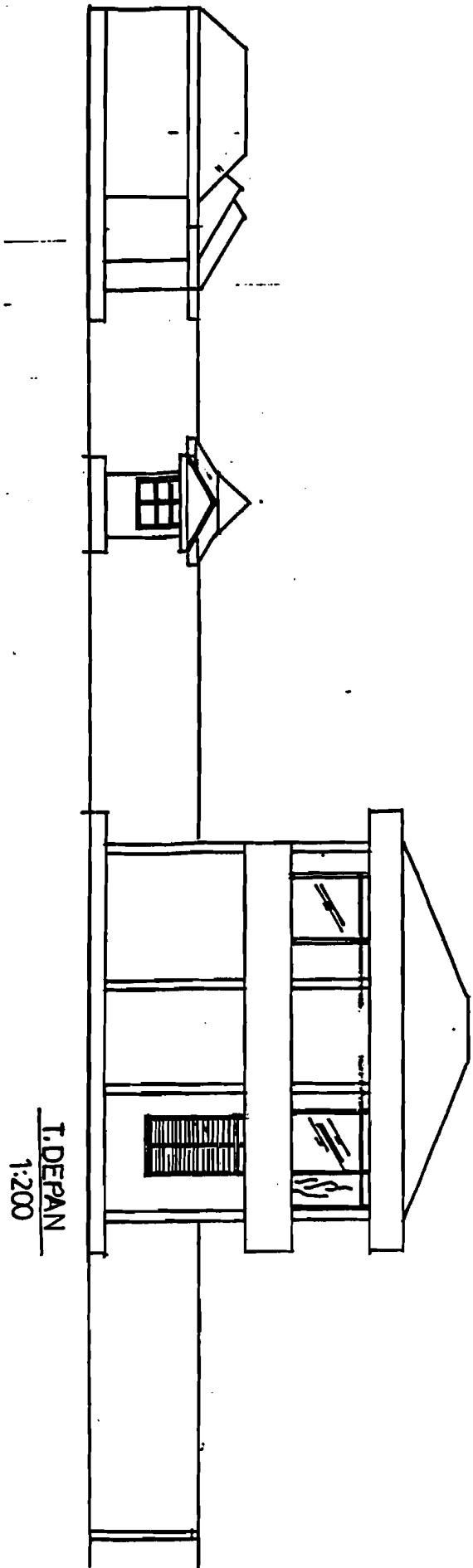
DENAH LANTAI II
SKALA: 1:200



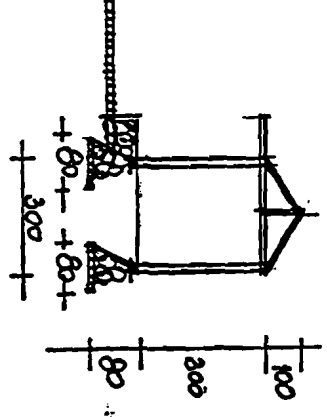
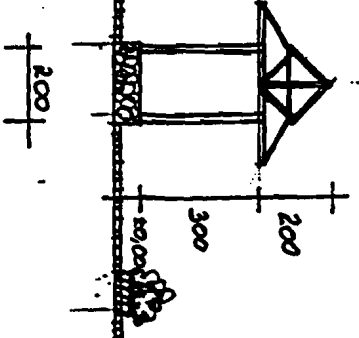
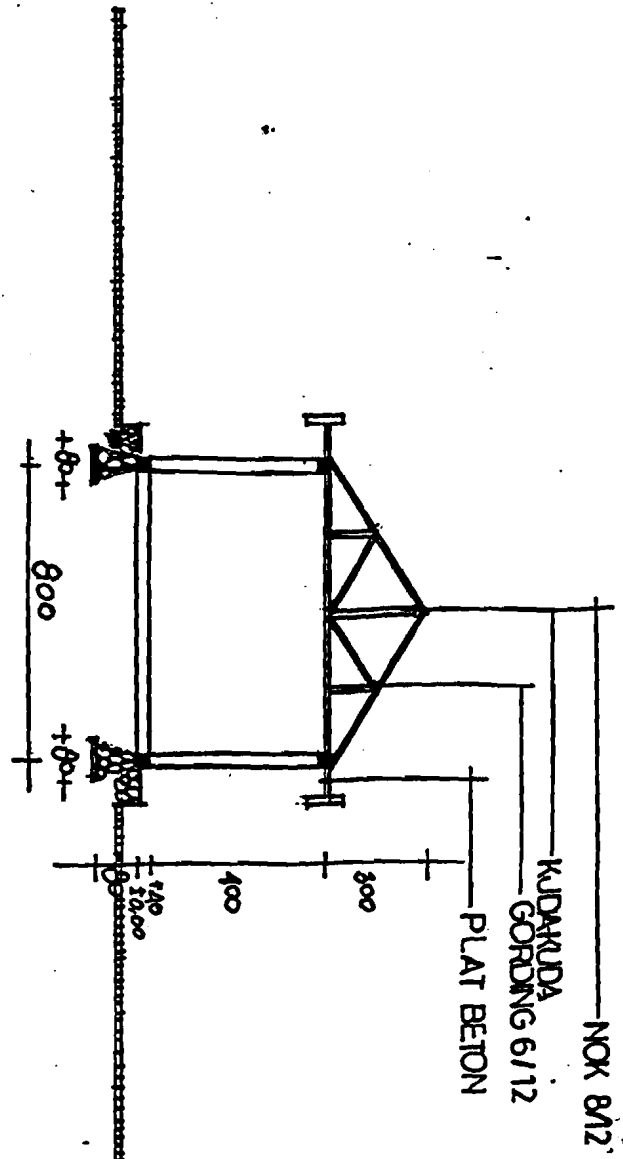
DENAH LANTAI I
SKALA: 1:200



T.SAMP. KIRI
1:200



T. DEPAN
1:200



POT. A-A
 1:200

Ku persembahkan untuk
Ibunda Wiwik tercinta di surga
Bapak, Mbah Sri, Mbak Tatik,
Asmara, Karni, Wawan, Iin,
dan Hendro yang tersayang.