

## **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**

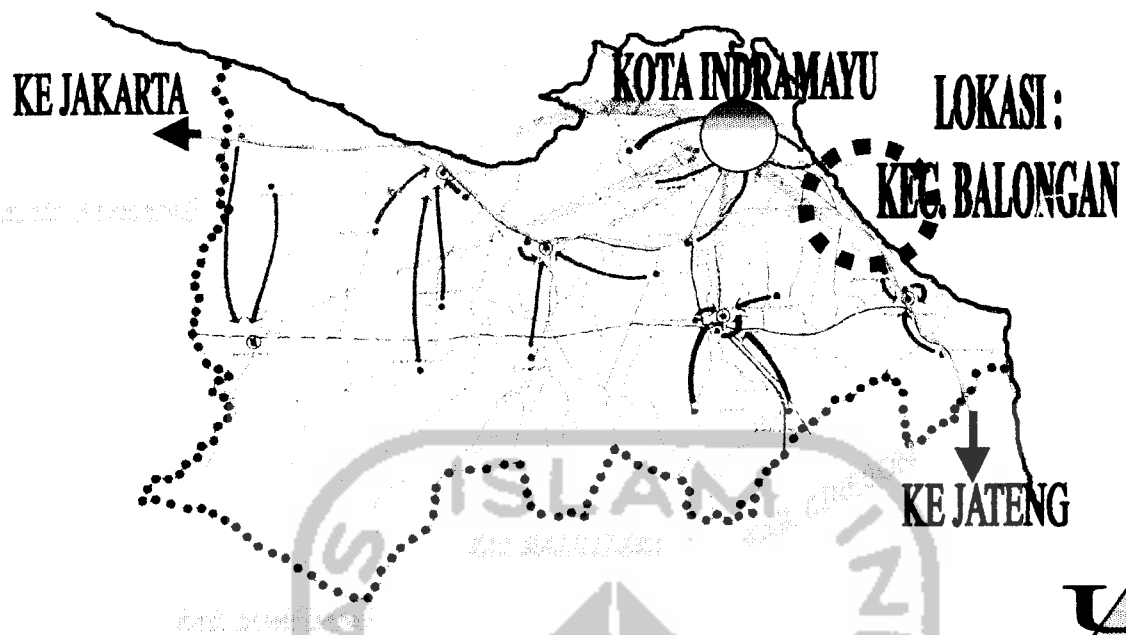
Pemilihan site didasarkan pada proses kegiatan utama dari terminal bis dan tempat transit kendaraan, serta karakteristik site yang mendukung proses kegiatan tersebut, yaitu :

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.



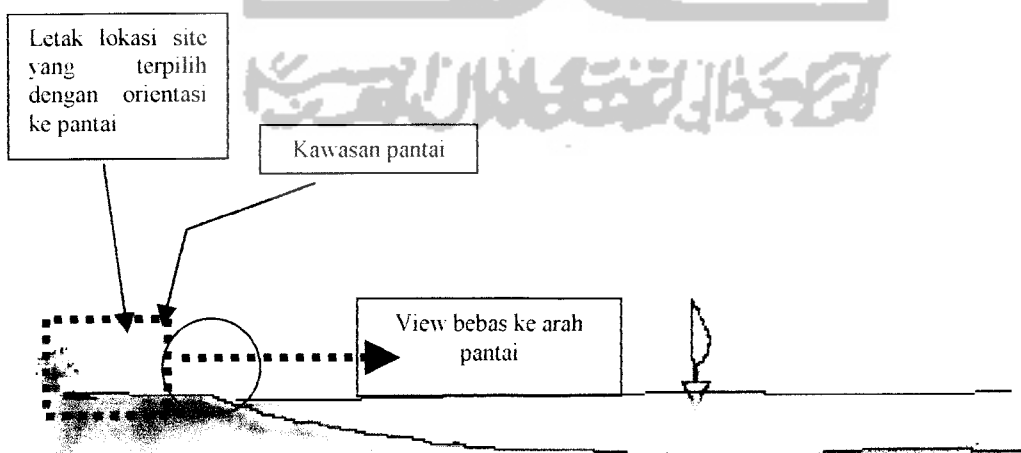
**Gambar 3.1.** Peta Lokasi Terminal Di Kab. Indramayu

**KETERANGAN :**

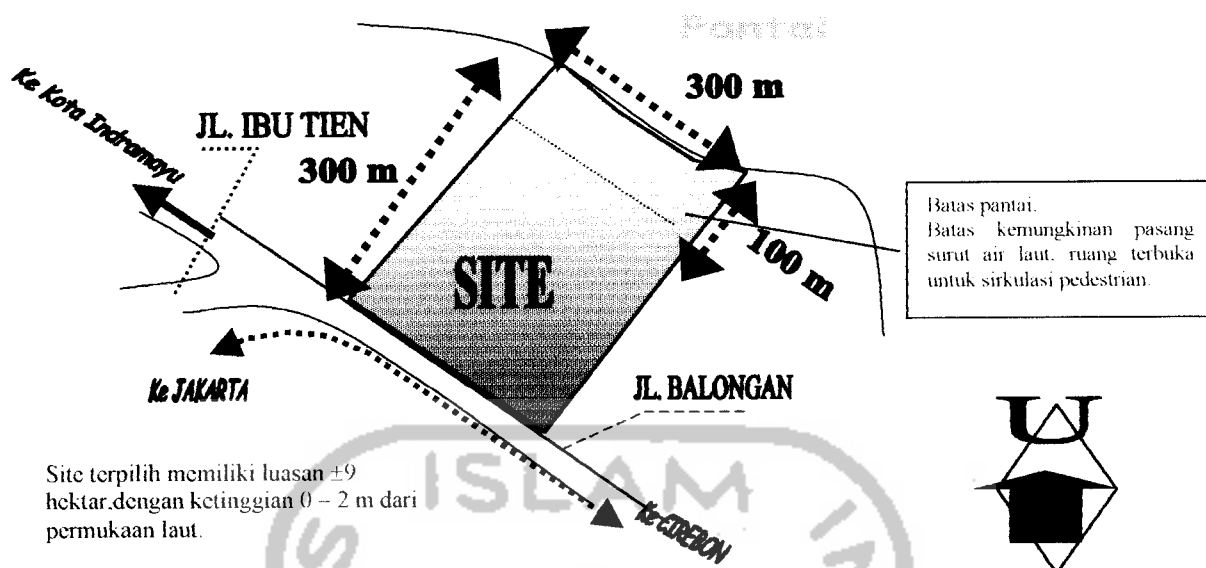
•••••	= Batas Kabupaten
—	= Jalan Arteri Pantura
—	= Jalan Kolektor
~	= Laut Jawa

### 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 :

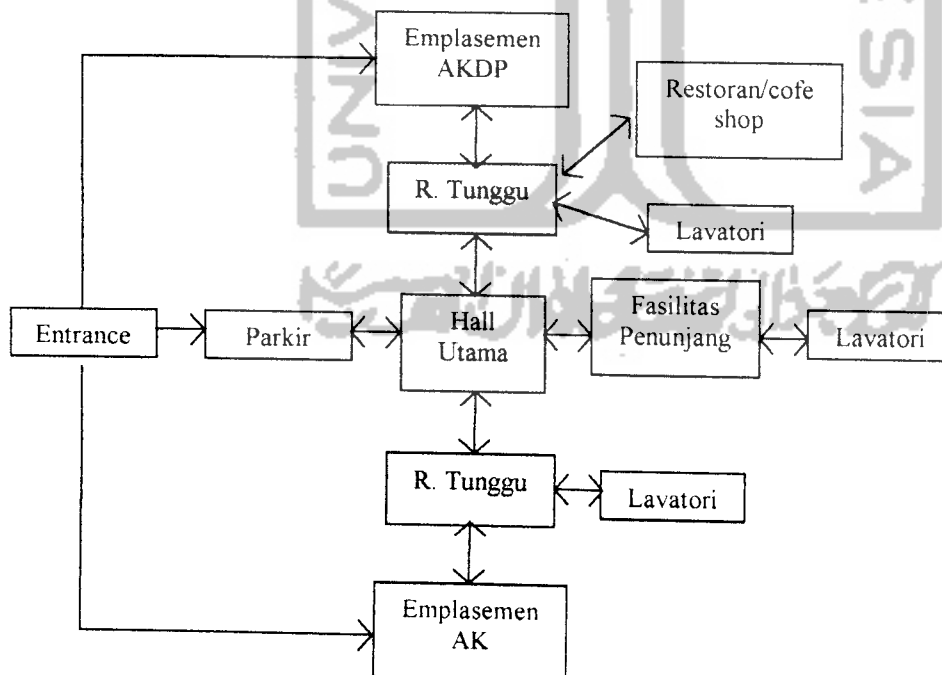


Diagram 3.1. Sirkulasi Penumpang Pada Terminal Bis

### 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 :

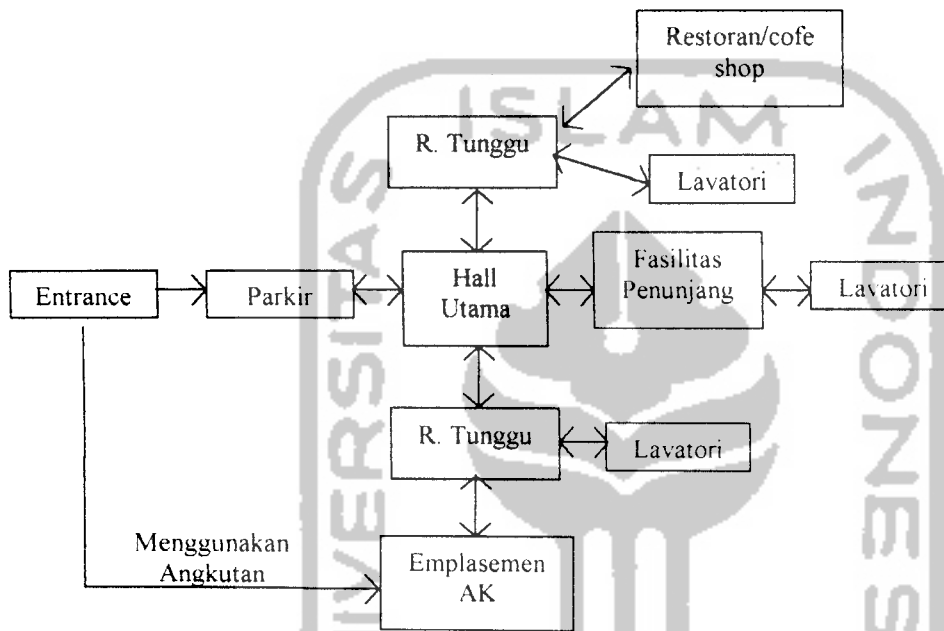


Diagram 3.2. Sirkulasi Pengantar dan Penjemput Pada Terminal Bis

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 :

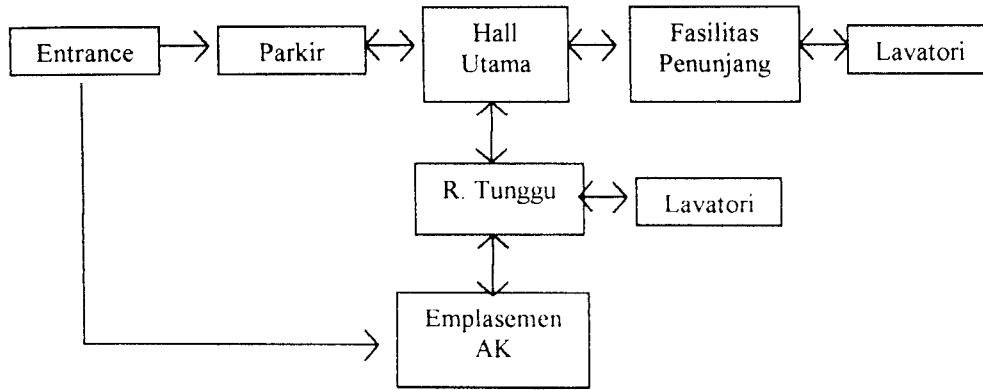


Diagram 3.3. Sirkulasi Pedagang Pada Terminal Bis

#### 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.

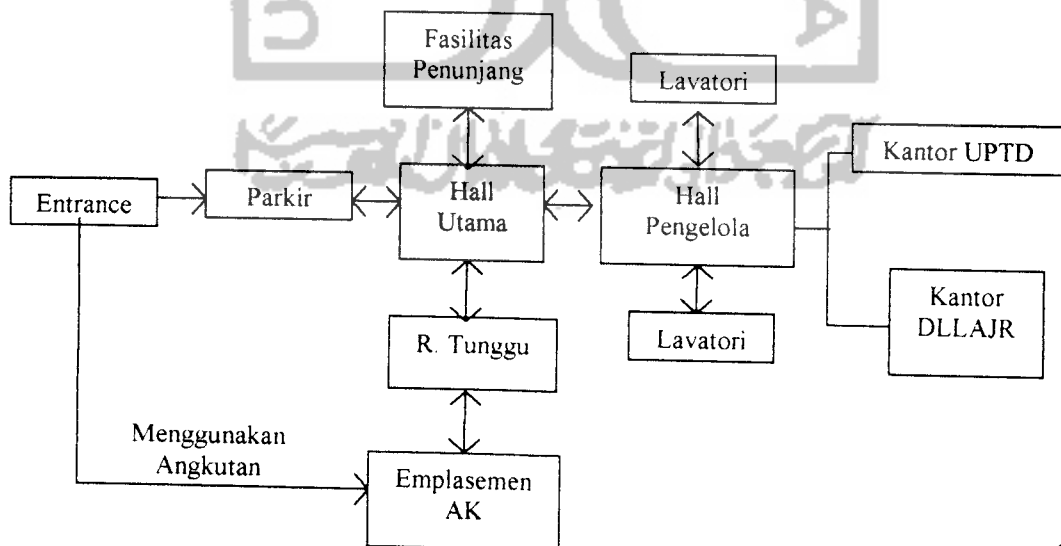
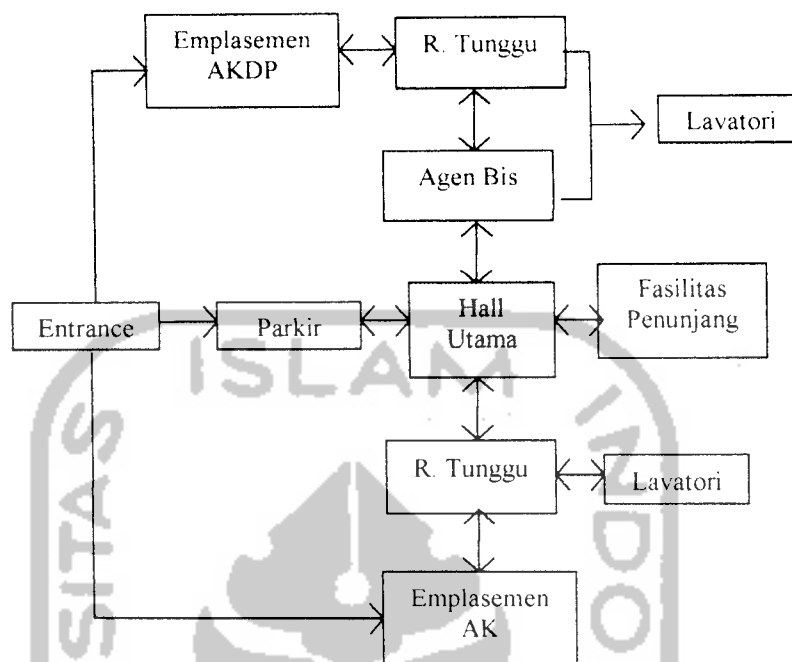


Diagram 3.4. Sirkulasi Pengelola

### 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 :



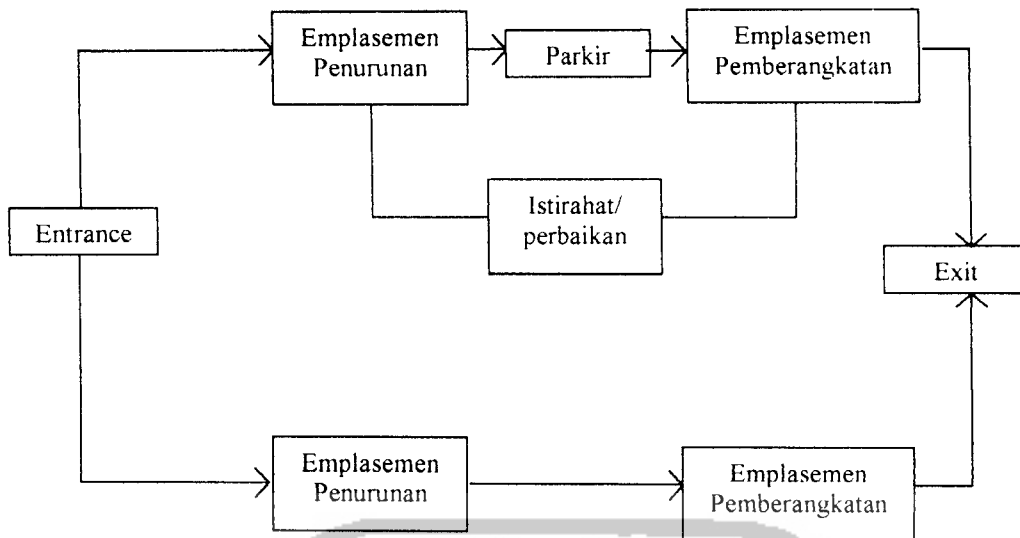


Diagram 3.6. Sirkulasi Kendaraan Pada Terminal Bis

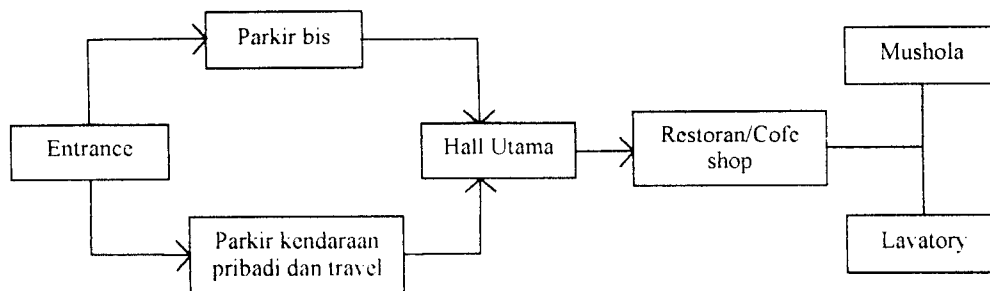
Dengan melihat karakter pola sirkulasi kendaraan dalam terminal yaitu menaikkan dan menurunkan penumpang maka jalur sirkulasi kendaraan harus bersinggungan dengan emplasemen untuk mempermudah jangkauan penumpang yang akan naik dan yang akan turun terhadap kendaraan pada jalur keberangkatan dan kedatangan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

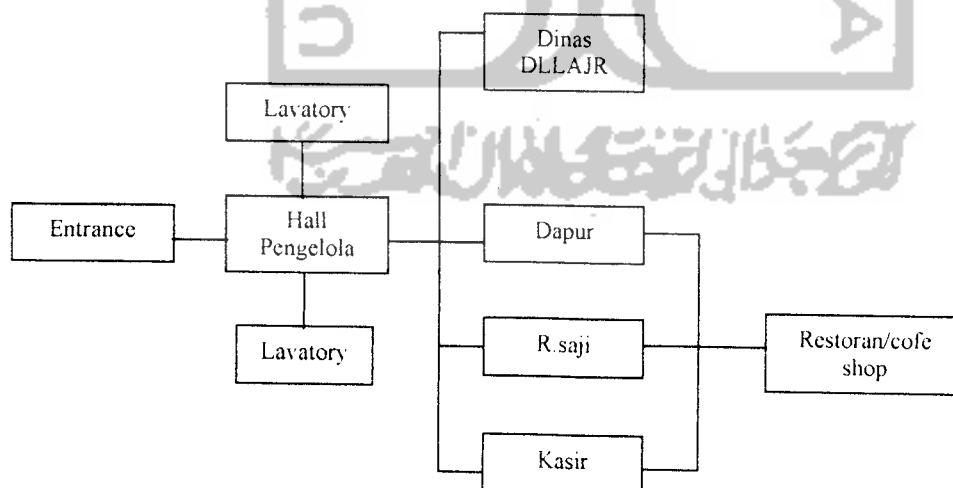


**Diagram 3.7.** Sirkulasi Pengunjung Pada Tempat Transit Kendaraan

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).

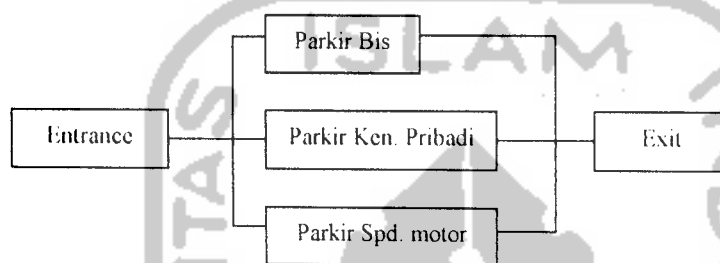


**Diagram 3.8.** Pola Sirkulasi Pengelola Pada Tempat Transit

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.

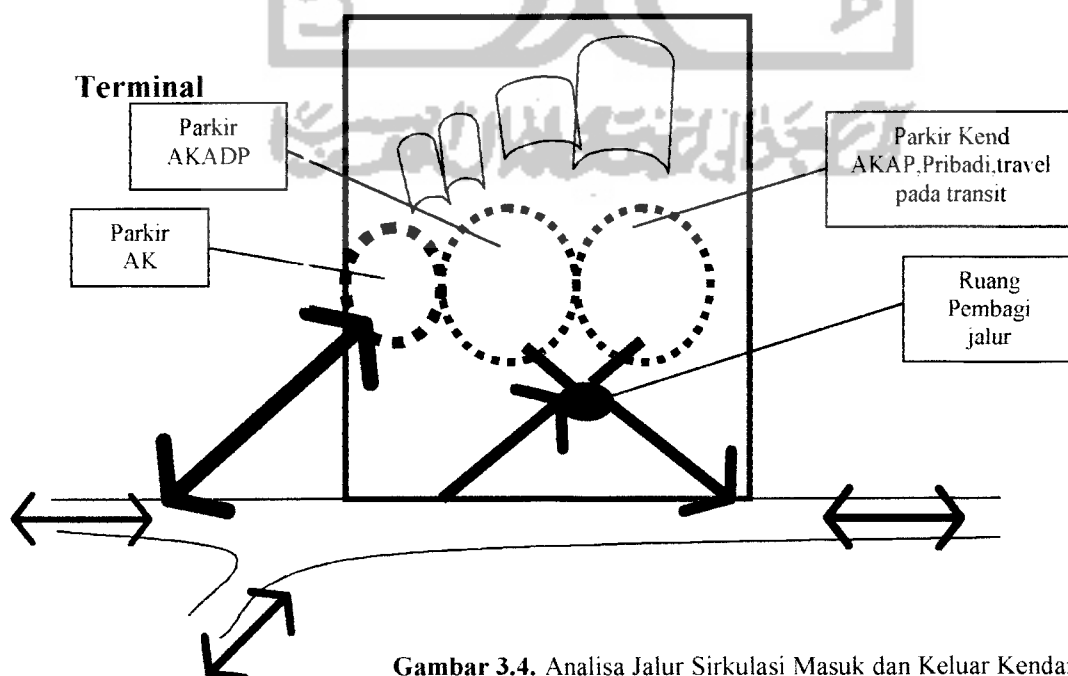
#### *III.3.1.3. Jalur Sirkulasi Masuk dan Keluar Kendaraan*

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  $\pm 3$  jam, waktu yang diperlukan untuk turun/naik penumpang  $\pm 1$  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 x Ij keluar diiringi 1 x 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

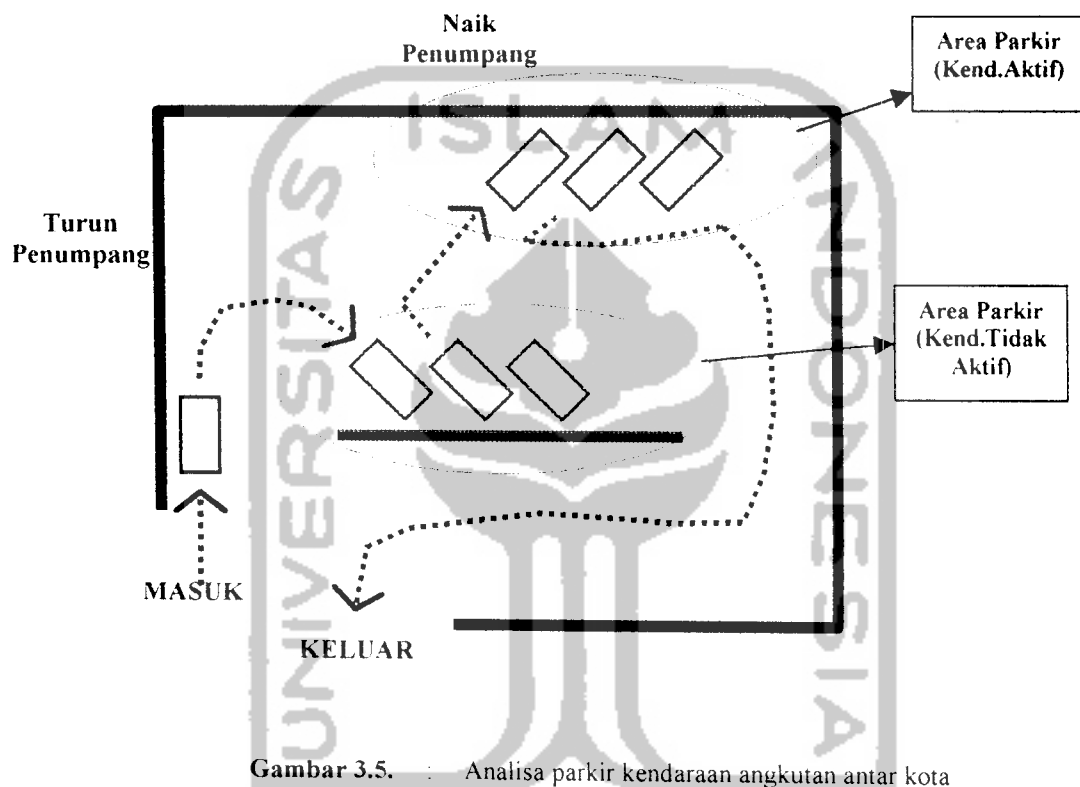
Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tersebut di atas, maka dalam penempatan dan penataan parkir dibedakan berdasarkan :

### 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.



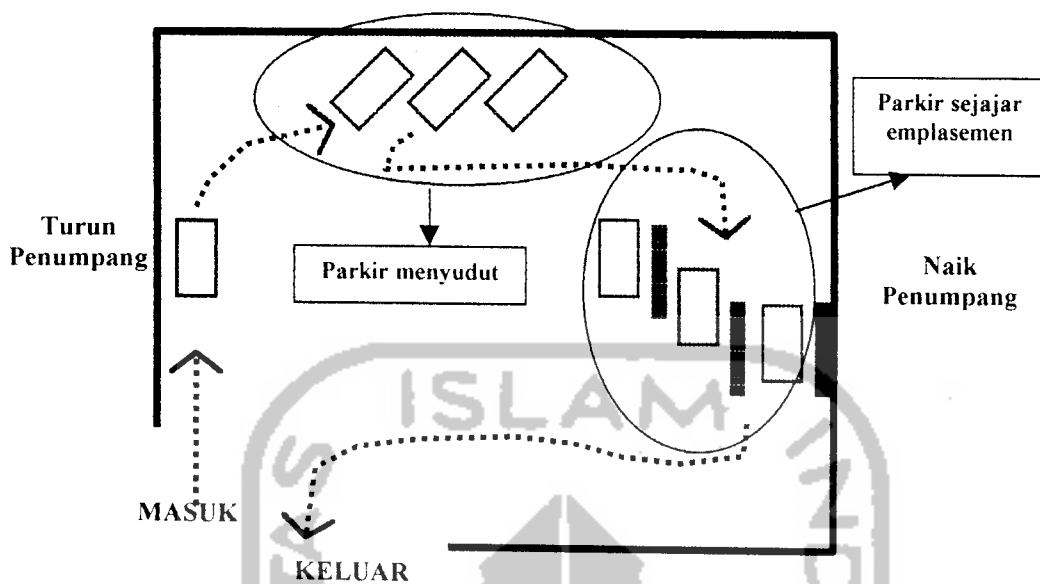
Gambar 3.5. Analisa parkir kendaraan angkutan antar kota

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.	<b>Ruang UPTD</b>	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.	<b>Ruang DLLAJR</b>		
	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 <sup>2</sup> )	ANALISIS	JUMLAH (M <sup>2</sup> )
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 <sup>2</sup> )	ANALISIS	JUMLAH (M <sup>2</sup> )
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 <sup>2</sup> )	ANALISIS	JUMLAH (M <sup>2</sup> )
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 <sup>2</sup> )	ANALISIS	JUMLAH (M <sup>2</sup> )
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 <sup>2</sup> )	ANALISIS	JUMLAH (M <sup>2</sup> )
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 <sup>2</sup> )	ANALISIS	JUMLAH (M <sup>2</sup> )
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 <sup>2</sup> )	ANALISIS	JUMLAH (M <sup>2</sup> )
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 <sup>2</sup> )	ANALISIS	JUMLAH (M <sup>2</sup> )
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 keceratan hubungan tiap ruang pada terminal bis dan tempat transit kendaraan adalah berdasarkan pengelompokan 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.

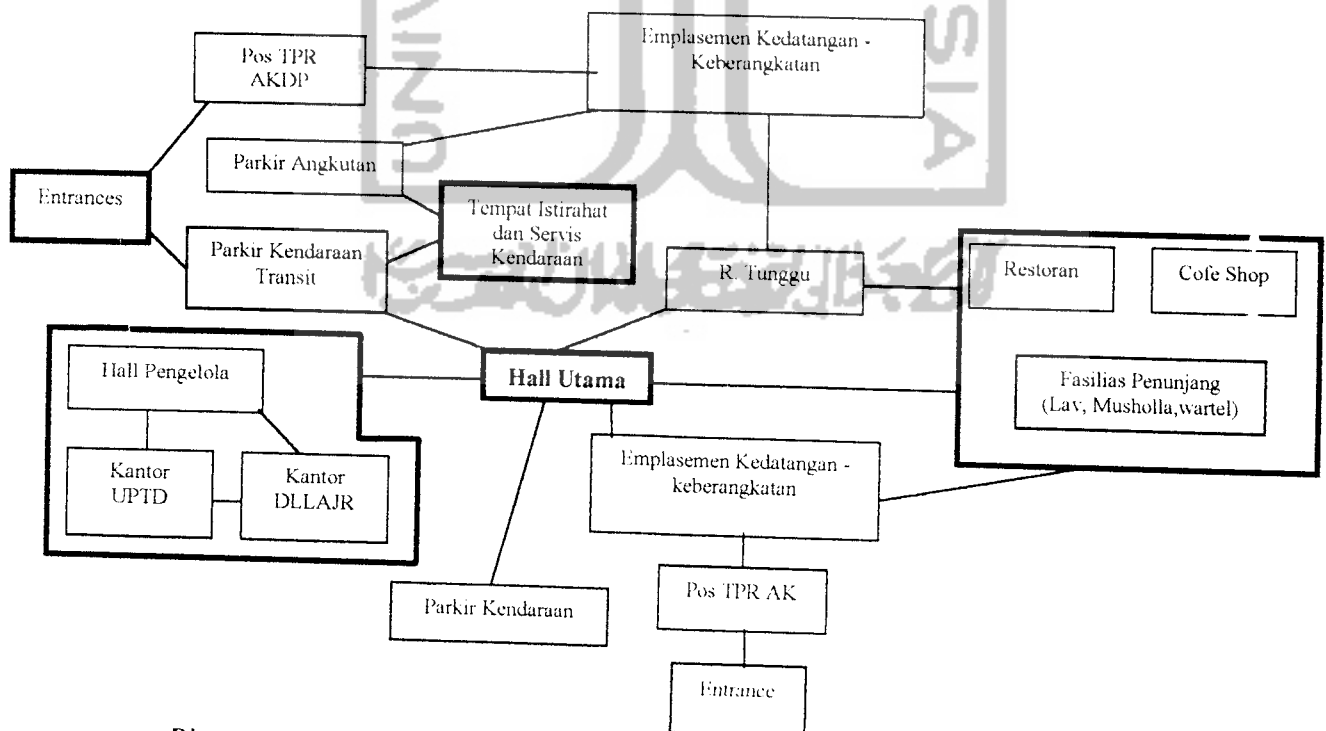


Diagram 3.10. Hubungan Ruang pada Pelayanan Terminal Bis dan Tempat Transit



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 :

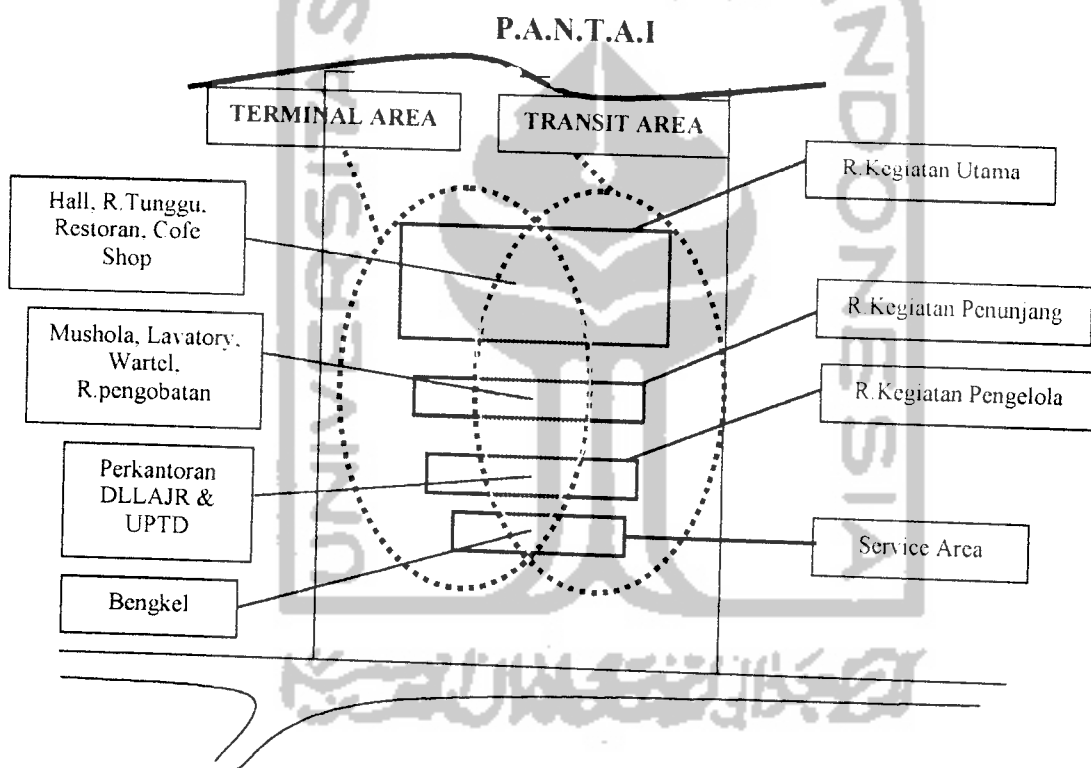
1. Organisasi ruang, di dapat dari pengelompokan ruang berdasarkan kegiatan, sirkulasi dan persamaan tuntutan ruang yang dikaitkan dengan kondisi topografi.
2. Hubungan ruang, yang merupakan tingkat keeratn hubungan antar ruang berdasarkan karakteristik kegiatan dan pola sirkulasi dari pengguna.
3. Keterpaduan 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

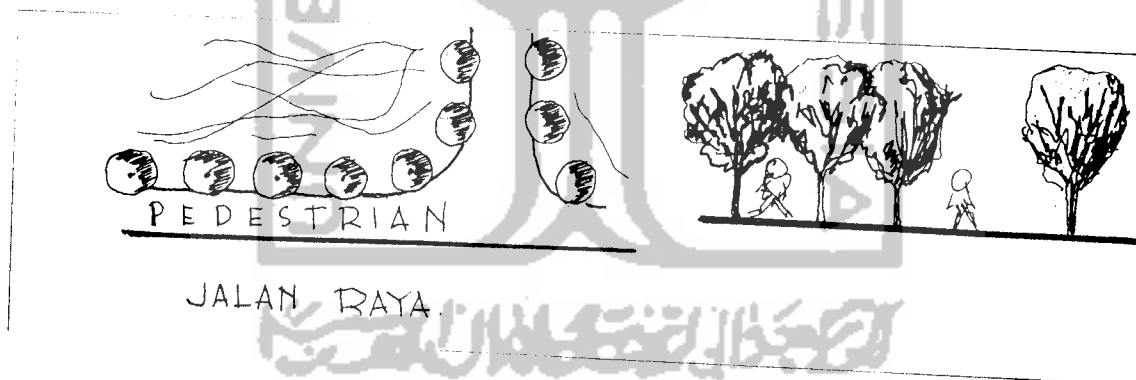
Analisis tata ruang luar diolah untuk mendukung karakter rekreatif. Pengolahan tata ruang ini mencakup pengolahan :

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

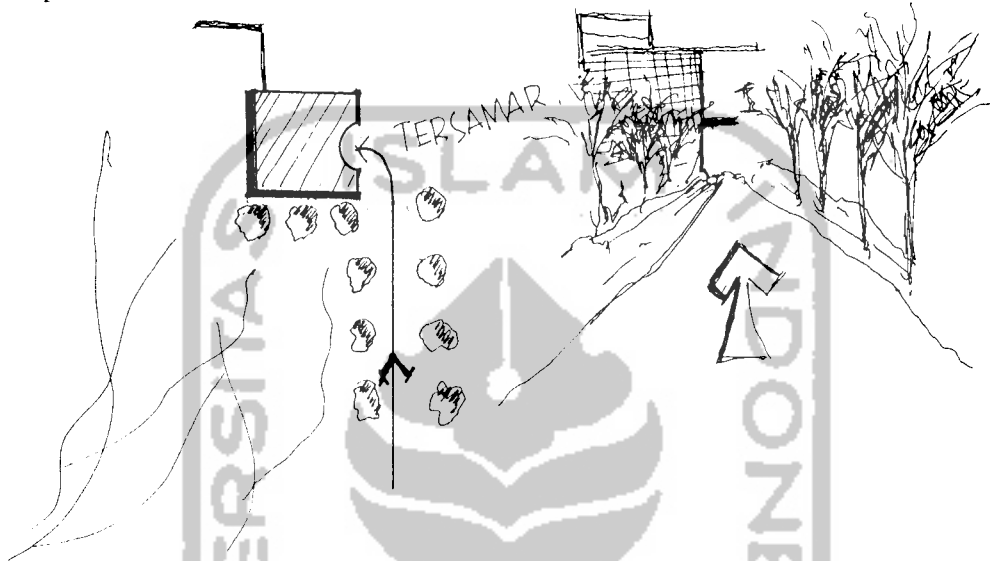
Sirkulasi disini dibedakan menjadi dua yaitu sirkulasi pedestrian dan sirkulasi kendaraan. Pada sirkulasi pedestrian elemen vegetasi dijadikan sebagai pengarah sirkulasi pada jalan masuk menuju terminal disamping itu sebagai peneduh. Jenis vegetasi yang diterapkan disini adalah vegetasi yang berdaun lebar 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.



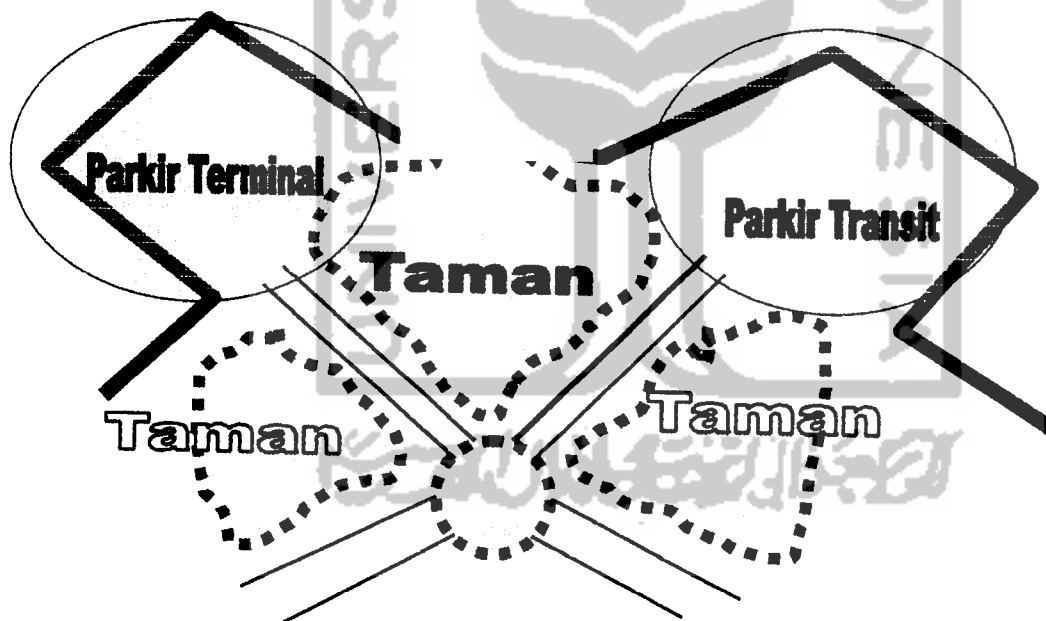
**Gambar 3.9.** Analisa sirkulasi kendaraan langsung pada pencapaian ke bangunan

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

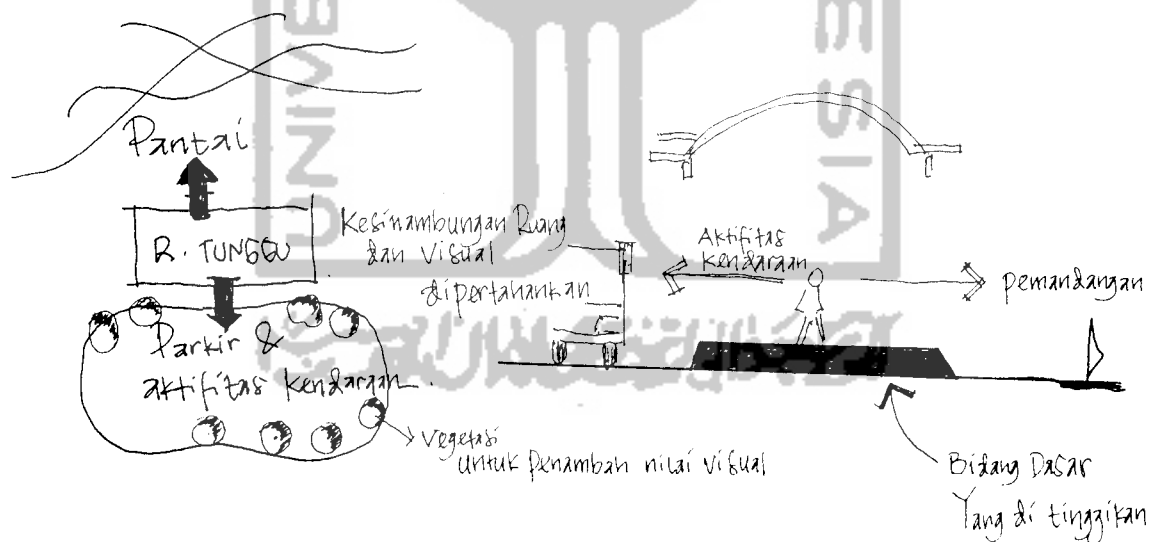
B. Orientasi dan Sudut Pandang

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

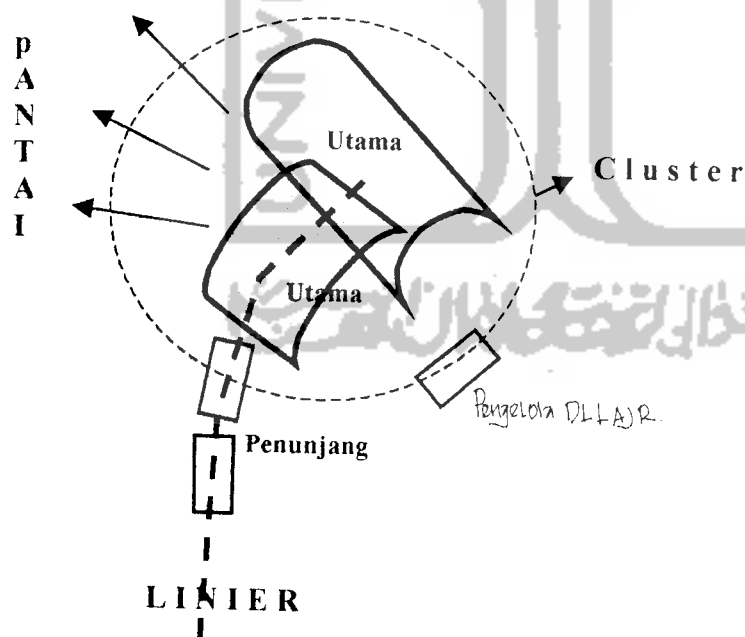


Dari pertimbangan-pertimbangan tersebut di atas maka pola tata massa pada terminal bis dan tempat transit kendaraan dapat membentuk suatu pola :

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 cafe shop).



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

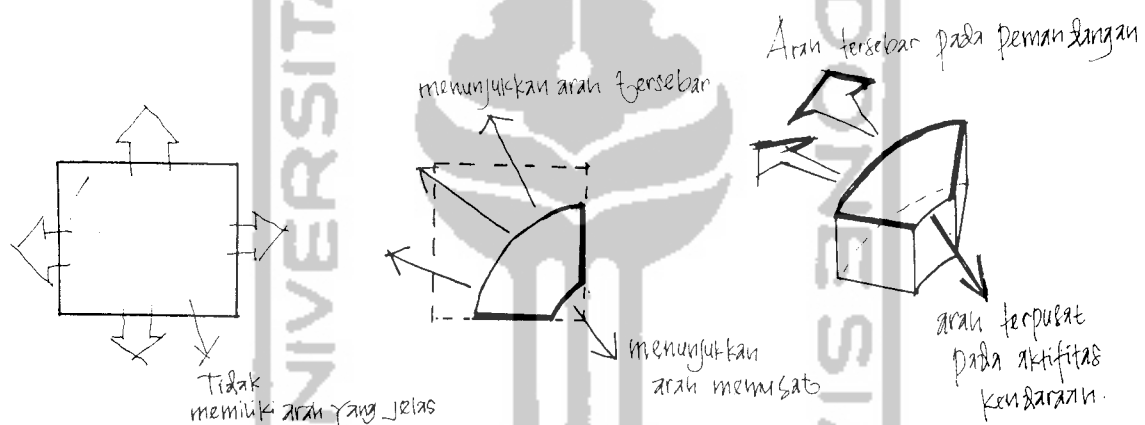
### III.4.3. Analisis Bentuk dan Orientasi Massa Bangunan

#### 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

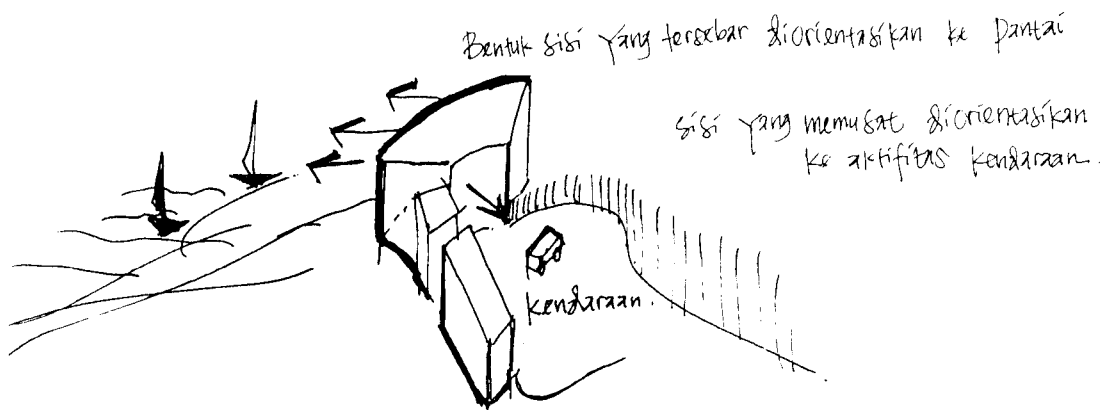
Dari dasar pertimbangan tersebut, bentuk massa pada kelompok kegiatan utama (R.unggu, Restoran dan Cofe Shop) diolah agar mendapatkan visualisasi yang bebas terhadap alam pantai sebagai karakter rekreatif dan arah yang mengumpul/terpusat pada aktifitas utama terminal (kendaraan) sehingga kontrol visual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