

## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1. Terminal

Menurut keputusan Menteri Perhubungan no 31 tahun 1995, Terminal Penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

Terminal merupakan salah satu jenis fasilitas tempat henti untuk perpindahan penumpang, selain bus stop dan shelter. Terminal merupakan suatu tempat dimana terdapat fasilitas bagi penumpang agar dapat naik ke atau turun dari angkutan umum. Fasilitas perpindahan penumpang merupakan bagian dari sistem penyediaan angkutan umum, sehingga eksistensi dan pengoperasian fasilitas perpindahan penumpang harus pula ditujukan untuk mempercepat proses transfer, memberikan kenyamanan dan keamanan saat menunggu, memberikan informasi yang diperlukan, tidak mengganggu kelancaran dan tidak membahayakan arus lalu lintas dan pelestarian serta tidak mengganggu aktifitas di sekitar kawasan.

Dan fungsi Terminal adalah titik simpul berbagai transportasi angkutan, sebagai titik perpindahan penumpang dari transportasi satu ke transportasi lain atau dari berbagai transportasi ke suatu transportasi, juga suatu titik tujuan atau titik akhir orang setelah turun melanjutkan berjalan kaki ke tempat kerja, rumah atau pasar, dengan kata lain, terminal adalah sebuah titik henti.

Menurut Abubakar Ak (1996) fungsi terminal transportasi jalan dapat ditinjau dari 3 (tiga) unsur utama,

1. Fungsi terminal bagi penumpang, adalah kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda lain, tempat fasilitas-fasilitas informasi dan fasilitas parkir kendaraan pribadi.
2. Fungsi terminal bagi Pemerintah, adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas adalah untuk menata lalu lintas dan angkutan serta menghindari dari kemacetan, sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali kendaraan angkutan umum.

3. Fungsi terminal bagi Pengusaha, adalah untuk pengaturan operasi bus/angkutan umum, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus dan sebagai fasilitas pangkalan.

Dari segi wadah pelayanan moda perpindahan, fungsi terminal adalah :

- a. Sebagai tempat untuk penyaluran kedatangan, pemberangkatan dan tempat berpangkalnya kendaraan bus umum guna menaikkan dan menurunkan penumpang beserta barang bawaannya.
- b. Sebagai fasilitas pengendalian keamanan, ketertiban dan kelancaran sirkulasi lalu lintas angkutan jalan raya.
- c. Sebagai prasarana angkutan jalan raya yang mempertemukan berbagai moda angkutan jalan raya dengan moda angkutan lain.

### 2.1.1 Terminal bus tipe A

Sesuai dengan keputusan Menteri Perhubungan no 31 tahun 1995, Terminal penumpang tipe A berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.

Fasilitas utama yang harus terdapat dalam terminal bus tipe A adalah sebagai berikut:

- a. Terdapat jalur pemberangkatan bagi kendaraan umum;
- b. Terdapat jalur kedatangan bagi kendaraan umum;
- c. Terdapat tempat parkir bagi kendaraan umum selama menunggu keberangkatan, termasuk di dalamnya tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan umum
- d. Terdapat bangunan kantor terminal
- e. Terdapat tempat tunggu penumpang dan pengantar
- f. Terdapat menara pengawas
- g. Terdapat loket penjualan karcis
- h. Terdapat rambu-rambu dan papan informasi, yang sekurang-kurangnya memuat petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan
- i. Terdapat pelataran parkir kendaraan pengantar dan/atau taksi.

Sedangkan fasilitas penunjang yang terdapat di dalam terminal bus tipe A yakni berupa adanya,

- a. Kamar kecil / toilet

- b. Musholla
- c. Kios / kantin
- d. Ruang pengobatan
- e. Ruang informasi dan pengaduan
- f. Telepon umum
- g. Tempat penitipan barang
- h. Taman.

Penentuan lokasi terminal penumpang dilakukan dengan memperhatikan rencana kebutuhan lokasi simpul yang merupakan bagian dari rencana umum jaringan transportasi jalan. Penetapan lokasi terminal penumpang tipe A harus memenuhi persyaratan:

- a. Terletak dalam jaringan transportasi antar kota antar propinsi atau angkutan lalu lintas batas negara;
- b. Terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIA
- c. Jarak antara dua terminal penumpang tipe A, sekurang-kurangnya 20 km di Pulau Jawa, 30 km di Pulau Sumatera dan 50 km di pulau lainnya
- d. Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, dan 3 ha di pulau lainnya
- e. Mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 100 m di Pulau Jawa dan 50 m di pulau lainnya, dihitung dari jalan ke pintu keluar atau masuk terminal.

Perancangan terminal tipe A harus memperhatikan :

- a. Batas antara daerah lingkungan kerja terminal dengan lokasi lain di luar terminal
- b. Pemisahan antara lalu lintas kendaraan dan pergerakan orang di dalam terminal
- c. Pemisahan jalur lalu lintas kendaraan di dalam terminal
- d. Manajemen lalu lintas di dalam terminal dan di daerah pengawasan terminal.

Penyelenggaraan terminal penumpang meliputi kegiatan pengelolaan, pemeliharaan dan penertiban terminal, sedangkan pengelolaan terminal penumpang meliputi kegiatan perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan operasional terminal.

#### **1. Kegiatan perencanaan operasional terminal tipe A meliputi:**

- a. Penataan pelataran terminal menurut rute atau jurusan
- b. Penataan fasilitas penumpang
- c. Penataan fasilitas penunjang terminal

- d. Penataan arus lalu lintas di daerah pengawasan terminal
- e. Penyajian daftar rute perjalanan dan tarif angkutan
- f. Penyusunan jadwal perjalanan berdasarkan kartu pengawasan
- g. Pengaturan jadwal petugas di terminal
- h. Evaluasi sistem pengoperasian terminal.

## **2. Kegiatan pelaksanaan operasional terminal tipe A meliputi:**

- a. Pengaturan tempat tunggu dan arus kendaraan umum di dalam terminal
- b. Pemeriksaan kartu pengawasan dan jadwal perjalanan
- c. Pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan menurut jadwal yang telah ditetapkan
- d. Pemungutan jasa pelayanan terminal penumpang
- e. Pemberitahuan tentang pemberangkatan dan kedatangan kendaraan umum kepada penumpang
- f. Pengaturan arus lalu lintas di daerah pengawasan terminal
- g. Pencatatan dan pelaporan pelanggaran.
- h. Pencatatan jumlah kendaraan dan penumpang yang datang dan berangkat.

## **3. Kegiatan pengawasan operasional terminal tipe A meliputi pengawasan terhadap:**

- a. Tarif angkutan
- b. Kelaikan jalan kendaraan yang dioperasikan
- c. Kapasitas muatan yang diizinkan
- d. Pelayanan yang diberikan oleh penyedia jasa angkutan
- e. Pemanfaatan terminal serta fasilitas penunjang sesuai dengan peruntukannya.

### **2.1.2 Konsep Terminal - Wisata**

#### **2.1.2.1 Bangunan Kelautan**

Pembangunan konstruksi di pesisir dan laut memerlukan kemampuan rekayasa yang sesuai dengan kondisi alam (*Design with the Nature*) pesisir dan laut yang memiliki kondisi ekosistem dan fisik berbeda dengan daratan. Dengan demikian faktor bangunan kelautan (kegiatan penyiapan lahan sampai konstruksi di pesisir dan bangunan lepas pantai) harus dikaji dengan seksama agar tidak menimbulkan bencana

yang berdampak pada manusia dan lingkungan serta sumber daya alam (kasus reklamasi Teluk Jakarta dan Manado).

### 2.1.2.2 Sirkulasi

#### 1. Sirkulasi di luar area terminal

Sirkulasi diluar area terminal merupakan sirkulasi lalu lintas umum yang tidak berkaitan dengan terminal, berupa lalu lintas dalam kota ataupun lalu lintas antar kota. Masalah akan terjadi, apabila puncak kegiatan di dalam area terminal bersamaan dengan puncak kegiatan diluar terminal, terutama apabila terminal terletak di dalam Kota. Dengan demikian sirkulasi diluar terminal merupakan faktor utama pada penentuan lokasi dari sebuah terminal. Sebaliknya, akibat adanya terminal, terjadi peningkatan kegiatan sirkulasi yang terjadi disekitarnya, yang diantaranya disebabkan oleh tumbuhnya lingkungan-lingkungan baru yang berupa lokasi perdagangan, pemukiman, dan sebagainya yang dapat bersifat positif maupun negatif.

#### 2. Sirkulasi di dalam area terminal

Berikut ini merupakan beberapa pengertian tentang sirkulasi antara lain,

- a. Sistem sirkulasi kendaraan merupakan unsur utama dalam menyusun suatu rencana tapak (*Snyder 1991;246*).
- b. Semua alur gerak (jalan), baik untuk orang, kendaraan, barang, maupun pelayanan bersifat linier. Dan semua jalan memiliki titik awal yang membawa kita menyusuri urutan-urutan ruang menuju tujuan akhir kita. Kontur halus yang menggambarkan radius putarnya, lebar jalan harus benar-benar sesuai dengan ukuran kendaraan. Sedangkan bagi pejalan kaki, meskipun dapat menerima dengan tiba-tiba dalam arah, membutuhkan ruang yang besar dari pada badannya dan ada kebebasan memilih yang lebih besar disepanjang jalan (*Ching, 1991;286*)
- c. Suatu cara penting untuk menerangkan dan mengerti akan terminal adalah melalui bagan alir proses. Bagan ini memperlihatkan kegiatan-kegiatan yang dialami oleh penumpang, kendaraan, atau satuan lalu lintas lain pada saat ia diproses melalui fasilitas terminal. (*Morlok, 1988;273*)
- d. Menurut Hakim (2003) sirkulasi merupakan pergerakan dari luar yang lain dimana untuk memberikan kenyamanan pada ruang sirkulasi perlu adanya pembagian ruang untuk sirkulasi manusia dan kendaraan.

Hakim (2003) menyoroti pendapat tentang berbagai macam dari pengertian sirkulasi dan menerjemahkannya dalam bentuk lintasan-lintasan sirkulasi. Berikut merupakan macam-macam dari bentuk lintasan, antara lain:



Gambar 2.1 Bentuk lintasan dalam grafik  
Sumber : Hakim (2003)

1. Bentuk bergelung-gelung
2. Bentuk menyimpang
3. Bentuk berliku
4. Bentuk hiperbolis
5. Bentuk sentrifugal
6. Bentuk sentripetal
7. Bentuk berbelok ke kiri dan ke kanan
8. Bentuk melayang ke atas
9. Bentuk mendaki
10. Bentuk descending
11. Bentuk busur
12. Bentuk langsung

Berdasarkan tinjauan teori yang berhubungan dengan masalah sirkulasi, maka dalam optimalisasi Terminal - Wisata ini belum dapat memisahkan dengan jelas antara jalur sirkulasi manusia dengan kendaraan, baik bus maupun angkutan dalam kota, pada sirkulasi di dalam bangunan terminal sudah dapat dipisahkan dengan baik, dan disesuaikan dengan kebutuhan gerak masing-masing, tetapi pada area luar bangunan terminal tidak ada pemisah antara sirkulasi orang dengan kendaraan.

### 2.1.2.3 Kebutuhan ruang

Tinjauan teori yang digunakan untuk mengatasi kebutuhan ruang di dalam terminal ini adalah ;

Tinjauan teori kebutuhan menurut fungsi dari bangunan terminal angkutan darat:

- a. Memuat penumpang atau barang keatas kendaraan transpor, pita transpor, dan sebagainya serta membongkar dan menurunkannya.
- b. Memindahkan dari satu kendaraan ke kendaraan lain.
- c. Menampung penumpang atau barang mulai waktu tiba sampai waktu berangkat.
- d. Kemungkinan untuk memproses barang, membungkus untuk diangkut.
- e. Menyediakan kenyamanan penumpang (misalnya makan dan sebagainya).
- f. Menyiapkan dokumentasi perjalanan.
- g. Menimbang muatan, menyiapkan rekening dan memilih rute.
- h. Menjual tiket penumpang dan memeriksa pesanan tempat.
- i. Meyimpan kendaraan dan komponen lainnya, memelihara dan menentukan tugas selanjutnya.
- j. Mengumpulkan penumpang dan barang kedalam grup-grup berukuran ekonomis untuk diangkut dan menurunkan mereka sesudah di tempat tujuan. (Morlok 1988;271)

Berdasarkan tinjauan teori yang digunakan untuk mengatasi kebutuhan ruang, maka optimalisasi area terminal memiliki fasilitas ruang yang sesuai dengan fungsinya sebagai sebuah terminal angkutan darat. Sehingga dengan adanya kebutuhan ruang yang sesuai diharapkan mampu menjadikan terminal angkutan darat ini berjalan sesuai dengan fungsinya.

#### 2.1.2.4 Ruang Terbuka

Ruang terbuka menurut Ian C Laurit teori pertumbuhan kota (2007) mengelompokkan ruang terbuka sebagai berikut, ruang terbuka sebagai sumber produksi, dimana ruang terbuka memiliki fungsi:

1. Menyediakan arena rekreasi bentuk aktivitas khusus.
2. Melindungi fungsi ekologi kawasan.
3. Memberikan bentuk solid foed pada kawasan.
4. Sebagai area cadangan untuk penggunaan di masa depan (cadangan area pengembangan).

Aspek pengendalian ruang terbuka dipengaruhi beberapa faktor : diantaranya adalah Elemen pembentuk ruang, bagaimana ruang terbuka yang akan dikenakan pada tempat tersebut yang didefinisikan pada *shape*, jalan, plaza, pedestrian ways, elemen

vertikal. Selanjutnya adalah faktor tempat, bagaimana keterkaitan dengan sistem linkage yang ada. Selain itu juga terdapat Faktor kenyamanan, yakni mengenai keterkaitan dengan kuantitas yang menyangkut besaran ruang, jarak pencapaian dan kualitas / estetika visual ruang.

### 2.1.2.5 Tempat Parkir

#### 1. Parkir Mobil

Hampir semua aktivitas kegiatan di ruang terbuka memerlukan sarana tempat parkir. Kebutuhan akan tempat parkir dalam suatu lansekap merupakan bagian dari prasarana lingkungan. Beberapa pengertian mengenai tempat parkir adalah sebagai berikut

1. Parkir adalah menghentikan mobil beberapa saat lamanya (Poerwadarminta, 1984)
2. Parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan dalam jangka waktu yang lama atau sebentar tergantung pada kendaraan dan kebutuhannya (Peraturan Lalu Lintas)
3. Parkir adalah tempat menempatkan dengan memberhentikan kendaraan angkutan / barang pada suatu tempat dalam jangka waktu tertentu (Taju, 1986).

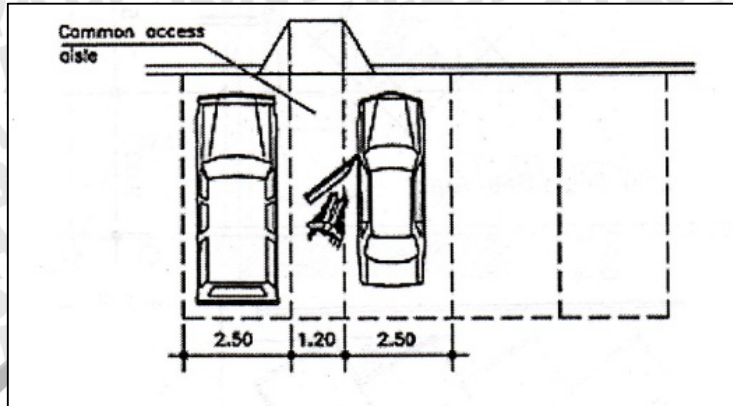
Ditinjau dari sudut perancangannya maka kriteria dan prinsip tempat parkir harus memperhatikan faktor berikut,

1. Waktu penggunaan dan pemanfaatan tempat parkir.
2. Ukuran dari jenis kendaraan yang akan ditampung.
3. Banyaknya jumlah kebutuhan kendaraan untuk menentukan luas tempat parkir.
4. Mempunyai keamanan yang baik dan terlindung dari panas pancaran sinar matahari.
5. Cukup penerangan di malam hari.
6. Tersedianya sarana penunjang parkir, misal tempat tunggu sopir, tempat sampah.



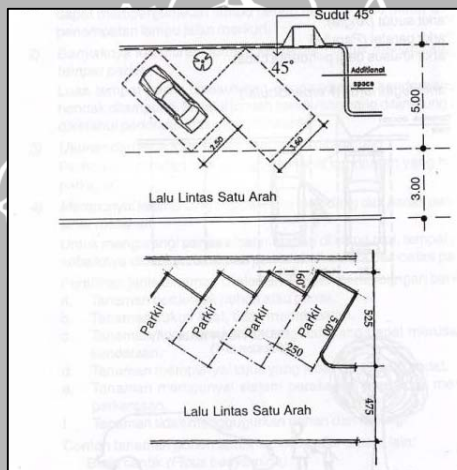
Ditinjau dari bentuknya tempat parkir memiliki beberapa bentuk, antara lain,

- a) Bentuk parkir tegak lurus (*Perpendicular*)



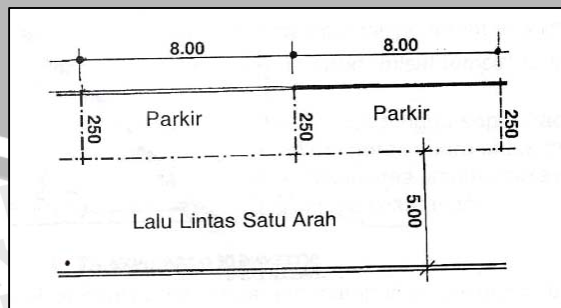
Gambar 2.2 Parkir tegak lurus  
Sumber : Hakim (2003)

- b) Bentuk parkir sudut (*Angle*).



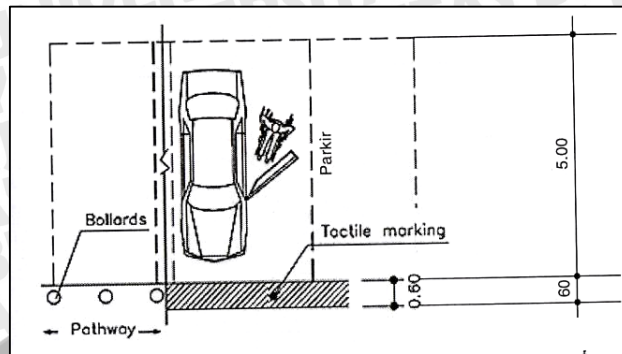
Gambar 2.3 Parkir sudut  
Sumber : Hakim (2003)

- c) Bentuk parkir paralel



Gambar 2.4 Parkir paralel  
Sumber : Hakim (2003)

## d) Parkir khusus bagi penderita cacat



Gambar 2.5 Parkir khusus penderita cacat  
Sumber : Hakim (2003)

## 2. Parkir bus

Menurut Leksono Probosubanu (1974), sistem parkir yang digunakan dalam terminal bus adalah :

### 1. Parkir paralel

- Parkir bus mudah, tidak perlu manuver dan belokan yang sukar.
- Kebutuhan ruang relatif besar
- Kapasitas parkir sedikit.

### 2. Parkir tegak lurus

- Kebutuhan ruang relatif kecil
- Parkir bus sulit
- Kapasitas parkir relatif besar

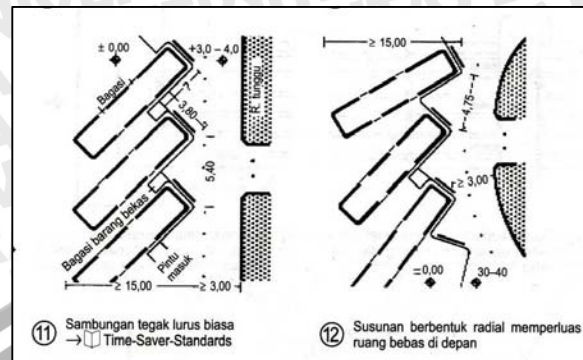
### 3. Parkir geraji lurus

- Kebutuhan ruang relatif kecil
- Parkir bus mudah
- Kapasitas parkir relatif besar

### 4. Parkir gergaji lingkaran

- Kebutuhan ruang relatif kecil
- Parkir bus mudah

- Kapasitas parkir yang besar memerlukan luasan yang besar



Gambar 2.6 Susunan parkir bus dalam area terminal  
Sumber : (Neufert, 2002)

### 2.1.2.6 Rambu Penanda didalam dan Sekitar Bangunan

Menurut Standar Nasional Indonesia no. Pd-T-02-2005-C, rambu merupakan tanda yang bersifat verbal (dapat didengar) bersifat visual (dapat dilihat) atau tanda yang dapat dirasakan atau diraba. Jenis rambu dibagi menjadi empat, yakni :

#### a. Rambu arah

Rambu yang berfungsi sebagai penunjuk arah bagi penghuni untuk memudahkan melakukan perjalanan menuju area bangunan, ruang dan tempat tertentu dalam bangunan

#### b. Rambu pengenalan

Petunjuk suatu identitas area bangunan, ruang, tempat tertentu dalam bangunan

#### c. Rambu peraturan

Tanda untuk memberikan pesan bagi penghuni tentang aktifitas yang dilarang atau diwajibkan di dalam bangunan

#### d. Rambu petunjuk

Rambu yang memuat informasi tentang tata letak ruang, fungsi ruang, data penghuni, serta fasilitas yang ada di dalam bangunan

### 1. Pemilihan Material

Pertimbangan dalam menentukan material rambu adalah persyaratan daya tahan atau keawetan. Komponen yang digunakan lebih dari satu jenis material harus diperhatikan cara penggabungannya, material harus mempunyai persyaratan:

- a) Daya tahan dari kerusakan yang disebabkan manusia atau binatang.

- b) Bahan yang digunakan harus mempunyai ketahanan terhadap temperatur ruangan dan tahan lama sampai waktu yang ditentukan.
- c) Warna dari material tidak luntur atau berubah,
- d) Tahan terhadap goresan yang menyebabkan huruf atau simbol menjadi buram,
- e) Bahan yang biasa digunakan mempunyai ketebalan minimal 0.08 cm,
- f) Bahan yang dapat digunakan seperti: mika, aluminium, kayu, besi, kuningan, magnesium, braso, perunggu, *stainless steel* dan bahan lain yang sejenis.

(Sumber, SNI no. Pd-T-02-2005-C)

## 2. Kriteria Penggunaan Rambu

Dalam penggunaan rambu di dalam maupun diluar bangunan, diperlukan berbagai kriteria agar keberadaan rambu tersebut dapat terbaca, terlihat, dan dipahami oleh pengguna ruangan. Beberapa kriteria mengenai penggunaan rambu menurut Standar Nasional Indonesia no Pd-T-02-2005-C adalah sebagai berikut :

### a. Mudah dibaca dan informatif

Kemudahan dalam membaca rambu ditentukan oleh pemilihan jenis huruf, ukuran huruf, spasi, posisi huruf, warna huruf dan latar belakang. Tulisan dalam rambu harus menggunakan bahasa yang umum dan informatif. Pesan yang disampaikan harus ringkas dan jelas sehingga mudah diterima oleh pembaca.

### b. Etika

Penggunaan rambu-rambu yang digunakan di dalam bangunan harus memperhatikan kesopanan atau etika dalam menyampaikan pesan baik dari bentuk, simbol atau arti bahasa.

### c. Estetika

Dalam penggunaan rambu harus mempertimbangkan teknik tampilan tulisan dan warna simbol yang menarik dan benar dengan mengacu pedoman grafis yang ada. Faktor pencahayaan untuk rambu-rambu dalam bangunan sangat penting, pencahayaan dapat menggunakan pencahayaan alami atau buatan dengan mempertimbangkan lama penyinaran dan arah cahaya. Permukaan rambu tidak boleh dilapisi dengan material yang menyilaukan atau memantulkan cahaya, karena dapat mengurangi kejelasan pesan yang disampaikan.

#### d. Pemeliharaan

Pemeliharaan atau perawatan harus dilakukan secara berkala sehingga pesan dari rambu tersebut masih tersampaikan dengan baik untuk jangka waktu yang ditentukan

### 3. Tata Cara Peletakan Rambu

Adapun tata cara peletakan rambu di dalam dan diluar bangunan menurut Estándar Nasional Indonesia no Pd-T-02-2005-C adalah sebagai berikut :

#### a. Rambu Ditempel di dinding

- 1) Rambu petunjuk yang ditempel di dinding diletakan dengan jarak batas bawah minimum 90 cm dan batas atas maksimum 180 cm, jarak diukur dari atas permukaan lantai,
- 2) Ketebalan rambu petunjuk yang ditempel di dinding maksimal 10 cm atau dapat lebih selama tidak menghalangi atau merintangangi pejalan yang melewatinya,
- 3) Rambu petunjuk arah, pengenal, larangan, informasi dan peringatan yang mempunyai diameter antara 15 x 15 sampai 30 cm x 30 cm di tempel di dinding dengan jarak 150 cm terhitung dari muka lantai ke as rambu,

(Sumber: 1. ADA/ ANSI Guidelines, Requirements for directional and informational sign, 1999. 2. Accessibility for Disable – A Design Manual for a Barrier Free Environment, United Nation Enable, SNI no Pd-T-02-2005-C)

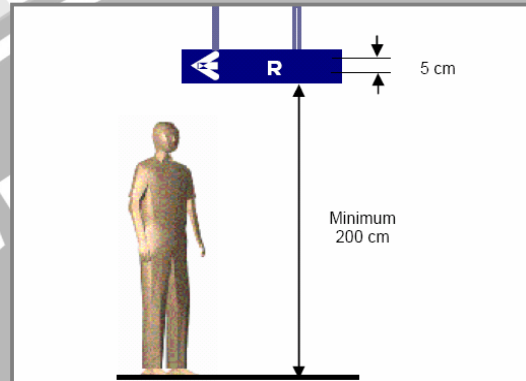


Gambar 2.7 Peletakan Rambu pada dinding

Sumber : 1. ADA/ ANSI Guidelines, Requirements for directional and informational sign, (1999). 2. Accessibility for Disable – A Design Manual for a Barrier Free Environment, United Nation Enable, SNI (2005)

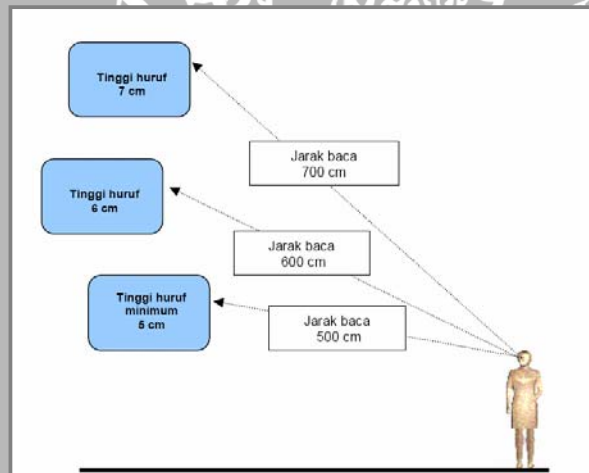
### b. Rambu Digantung Pada Ruangan

- 1) Rambu yang peletakannya digantung harus mempunyai ketinggian 200 cm terhitung dari muka lantai sampai batas bawah rambu.
- 2) Tanda yang digantung dengan jarak baca maksimal 500 cm, menggunakan tinggi huruf 5 cm. Setiap penambahan jarak pandang 100 cm harus diikuti dengan penambahan tinggi huruf 1 cm.



Gambar 2.8 Rambu diletakkan digantung pada ruangan

Sumber : ADA/ ANSI Guidelines, Requirements for directional and informational sign, (1999), SNI (2005)

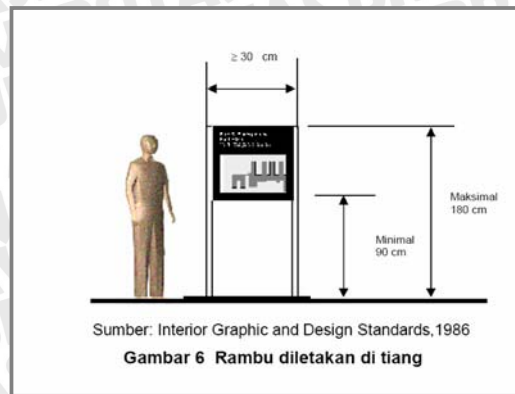


Gambar 2.9 Jarak pandang rambu

Sumber : Accessibility for Disable – A Design Manual for a Barrier Free Environment, United Nation Enable, SNI (2005)

### c. Rambu Diletakkan di tiang

Rambu diletakkan di tiang dapat dibuat dengan lebar 30 cm atau lebih, asal tidak menghalangi pejalan kaki, dengan ketinggian 90 cm sampai 180 cm di atas muka lantai.



Gambar 2.10 Peletakan rambu pada tiang  
Sumber : *Interior Graphic and Design Standards*, (1986), SNI (2005)

#### d. Rambu Diletakkan di Pintu

Rambu yang diletakkan di daun pintu harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- 1) Pintu harus berjenis *swing* atau pintu dorong,
- 2) Apabila jenis pintu geser dinding harus transparan/ kaca,
- 3) Pintu harus dilengkapi peralatan yang dapat menutup sendiri saat dibuka.

Apabila pintu tidak memenuhi persyaratan diatas, maka rambu harus diletakkan di dinding samping pintu atau pada sisi pegangan pintu. Apabila dilengkapi dengan huruf braille, tinggi huruf dan braille harus di antara 120 cm sampai dengan 150 cm dari muka lantai.



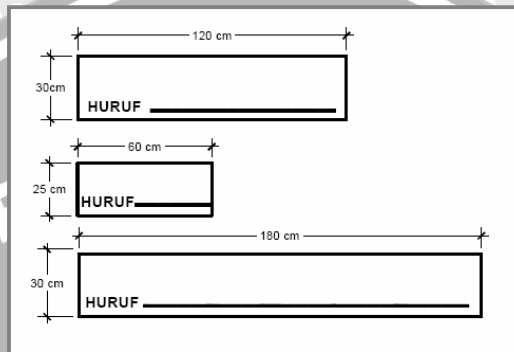
Gambar 2.11 Peletakan rambu pada pintu  
Sumber : *ADA/ANSI Guidelines, Requirements for directional and informational sign*, (1999), SNI (2005)

**4. Tata cara penentuan dimensi**

**a. Rambu pengenalan area/ruang (digantung)**

Dimensi rambu antara 25 cm x 60 cm sampai dengan 30 cm x 180 cm

(Sumber: *Time-Saver Standards for Interior Design and Space Planning, Signage and Graphic*, 1992, SNI no Pd-T-02-2005-C)

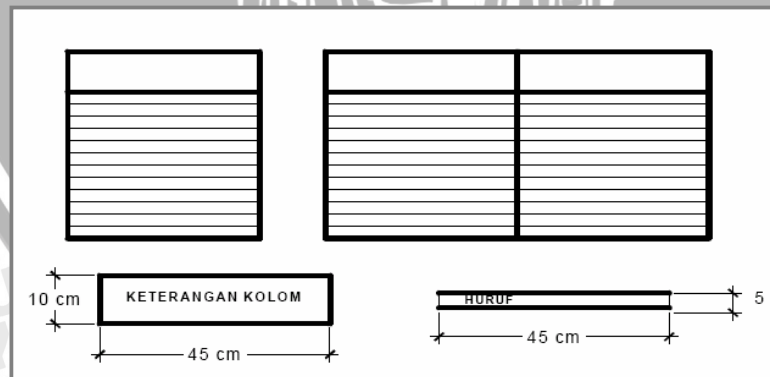


Gambar 2.12 Dimensi rambu pengenalan ruang

Sumber : *Time-Saver Standards for Interior Design and Space Planning, Signage and Graphic*, (1992), SNI (2005)

**b. Rambu petunjuk**

Dimensi rambu untuk keterangan kolom 10 cm x 45 cm dan untuk baris kolom 5 cm x 45cm (Sumber: *Time-Saver Standards for Interior Design and Space Planning, Signage and Graphic*, 1992, SNI no Pd-T-02-2005-C)



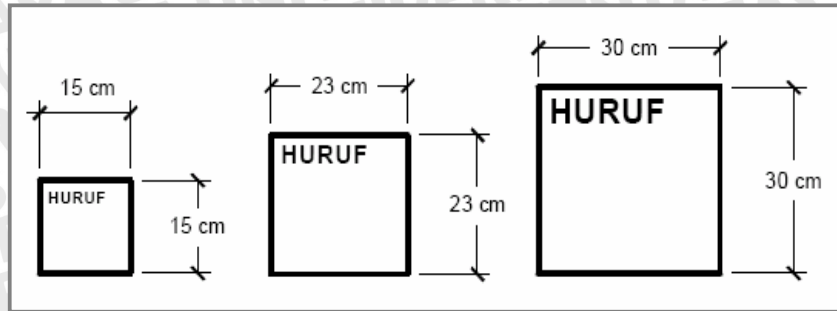
Gambar 2.13 Dimensi rambu petunjuk

Sumber : *Time-Saver Standards for Interior Design and Space Planning, Signage and Graphic*, (1992), SNI (2005)



**c. Rambu pengenalan area/ ruang (ditempel di dinding atau di pintu)**

Dimensi rambu antara 15 cm x 15 cm sampai dengan 30 cm x 30 cm



Gambar 2.14 Dimensi pengenalan area dan ruang  
 Sumber : *Time-Saver Standards for Interior Design and Space Planning, Signage and Graphic*, (1992), SNI (2005)

**5. Tata cara pemilihan warna**

Pemilihan warna untuk rambu harus memperhatikan kekontrasan huruf dengan bidang latarnya, tingkat kekontrasan tidak boleh kurang dari 70 %.



Gambar 2.15 Kekontrasan warna  
 Sumber : *ADA/ ANSI Guidelines, Requirements for directional and informational sign*, (1999), SNI (2005)

**2.1.2.7 Tinjauan Lansekap**

Menurut Hakim (2003) komponen pembentuk ruang terdiri dari bidang alas, bidang dinding, dan bidang atap yang masing-masing komponennya memiliki material tersendiri yang dapat disesuaikan dengan kebutuhan dan kondisi pada ruang terbuka yang akan diolah. Material tersebut merupakan material lunak (*Soft Materials*) dan material keras (*Hard Materials*).

## 1. Material Lunak (*Soft Materials*)

Material lunak yang dapat menggubah suatu ruang terbuka adalah tanaman dan air. Tanaman merupakan material lansekap yang hidup dan terus berkembang. Pertumbuhan dan perkembangan tanaman akan mempengaruhi kualitas dan kuantitas ruang terbuka, sehingga ruang terbuka akan terus berkembang dan berubah sesuai dengan pertumbuhan tanaman. Pemahaman dan penguasaan dari material tanaman yang dimaksud, terutama terhadap karakteristik dan habitat tanaman, karakteristik tanaman terdiri dari :

- a) Bentuk (tajuk, batang, cabang, ranting, dan daun)
- b) Tekstur (batang dan daun)
- c) Warna (batang, daun, bunga)
- d) Fungsi tanaman
- e) Tinggi dan lebar tanaman.

Sedangkan habitus tanaman terdiri dari:

- a) Pola pertumbuhannya
- b) Sistem perakarannya
- c) Tempat tumbuhnya
- d) Pola pemeliharaannya

## 2. Material keras (*Hard Materials*)

Material keras dibagi menjadi lima kelompok besar yaitu :

- a. Material keras alami (*Organic Materials*)
- b. Material keras alami dari potensi geologi (*Inorganic Materials Used in Their Natural State*)
- c. Material keras buatan bahan metal (*Inorganic materials used in highly modified state*)
- d. Material keras sintetis buatan / tiruan (*Synthetic materials*)
- e. Material keras buatan kombinasi (*Composite materials*)

### a) Material keras alami (*Organic Materials*)

Material ini berasal dari bahan alami, salah satu diantaranya yaitu kayu. Berbagai macam jenis kayu yang dapat dijadikan bahan material bagi desain lansekap. Kayu dapat dipergunakan sebagai bahan untuk pembentukan *furniture lansekap, retaining wall*, ataupun perkerasan.

**b) Material keras alami dari potensi geologi (*Inorganic Materials Used in Their Natural State*)**

Material yang dimaksud antara lain batu-batuan, pasir, dan batu bata. Material batu-batuan dapat dimanfaatkan untuk menghasilkan suatu susunan dinding ataupun pola lantai. Batu-batuan dapat menghasilkan kesan tekstur kasar atau halus. Batu besar (batu kali) dapat juga dijadikan sebagai ornamen artistik sebagai suatu taman.

**c) Material keras buatan bahan metal (*Inorganic materials used in highly modified state*)**

Material / bahan lansekap yang dimaksud antara lain, aluminium, besi, perunggu, tembaga, dan baja. Bahan-bahan ini dalam penerapannya pada lansekap digunakan sebagai elemen penanda, *sculpture*, tempat duduk, ataupun gerbang masuk.

**d) Material keras sintetis buatan / tiruan (*Synthetic materials*)**

Contoh dari material sintetis atau tiruan, antara lain bahan plastik / fiberglas. Pada penerapannya, bahan-bahan ini digunakan sebagai sarana fasilitas yang ada pada lansekap, contohnya mainan anak-anak.

**e) Material keras buatan kombinasi (*Composite materials*)**

Beton dan *Plywood* merupakan contoh dari bahan material keras buatan kombinasi. Penerapannya pada lansekap adalah sebagai jalur sirkulasi, pedestrian.

#### 2.1.2.8 Pariwisata

Pariwisata adalah kegiatan melakukan perjalanan dengan tujuan mendapatkan kenikmatan, mencari kepuasan, mengetahui sesuatu, memperbaiki kesehatan, menikmati olahraga atau istirahat, menunaikan tugas dan berziarah. Definisi yang lebih lengkap, turisme adalah industri jasa. Mereka menangani jasa mulai dari transportasi; jasa keramahan - tempat tinggal, makanan, minuman; dan jasa bersangkutan lainnya seperti bank, asuransi, keamanan, dll. Dan juga menawarkan tempat istirahat, budaya, petualangan, dan pengalaman baru dan berbeda lainnya.

Wisatawan atau turis adalah seseorang yang melakukan perjalanan paling tidak sejauh 80 km (50 mil) dari rumahnya dengan tujuan rekreasi, merupakan definisi oleh Organisasi Pariwisata Dunia.

Spillanne (1987) membagi pariwisata atas 6 jenis yaitu :

- Pariwisata untuk menikmati perjalanan.
- Pariwisata untuk rekreasi,
- Pariwisata untuk kebudayaan
- Pariwisata untuk olahraga
- Pariwisata untuk urusan usaha dagang dan
- Pariwisata untuk berkonvensi

Dalam hal ini wisata yang akan diambil adalah wisata pantai, dimana wisata pantai merupakan suatu kawasan atau lokasi yang berada di daerah pantai, sebagai sebuah tempat yang menawarkan berbagai macam jasa yang diperlukan oleh wisatawan, seperti aneka fasilitas yang berhubungan dengan daerah pantai, dan sebagai obyek utamanya adalah pantai itu sendiri, dimana pantai tersebut merupakan bagian paling utama dalam sebuah lokasi wisata.

Banyak negara, bergantung banyak dari industri pariwisata ini sebagai sumber pajak dan pendapatan untuk perusahaan yang menjual jasa kepada wisatawan. Oleh karena itu pengembangan industri pariwisata ini adalah salah satu strategi yang dipakai oleh Organisasi Non-Pemerintah untuk mempromosikan wilayah tertentu sebagai daerah wisata untuk meningkatkan perdagangan melalui penjualan barang dan jasa kepada orang non-lokal.

#### **2.1.2.9 Atraksi wisata**

Pengembangan obyek dan atraksi wisata yang menjadi daerah tujuan wisatawan, agar potensial dan menarik untuk dikunjungi oleh wisatawan memerlukan beberapa persyaratan, yakni sebagai berikut :

1. Daerah tersebut harus mempunyai sesuatu yang dapat dinikmati, artinya ditempat tersebut harus ada obyek wisata dan atraksi wisata yang berbeda dengan apa yang dimiliki oleh daerah lain.
2. Daerah tersebut harus memiliki sesuatu yang dapat dilihat, artinya tempat tersebut selain banyak yang dapat dilihat dan disaksikan harus juga disediakan

fasilitas rekreasi atau hiburan yang dapat membuat pengunjung betah untuk tinggal lebih lama.

3. Daerah tersebut memiliki sesuatu yang dapat dijual, artinya ditempat tersebut tersedia fasilitas untuk berbelanja khususnya barang cinderamata dan kerajinan rakyat sebagai oleh-oleh untuk dibawa ke tempat asal masing-masing. Fasilitas untuk belanja ini tidak hanya menyediakan barang-barang yang dapat dibeli tetapi harus pula tersedia sarana-sarana pembantu lain untuk lebih memperlancar seperti, *money changer*, bank, kantor pos, dan fasilitas telekomunikasi.

### 2.1.2.10 Fasilitas wisata pantai

#### 1. Diving

Diving adalah teknik penyelaman dengan alat bantu pernafasan dan pakaian khusus. Definisi diving adalah tindakan terjun bebas ke udara atau ke air, secara umum diving berarti adalah tindakan menyelam ke dalam air. Jenis penyelaman berdasarkan kedalamannya :

- a. Penyelaman dangkal, yaitu penyelaman dengan kedalaman 5 – 10 meter.
- b. Penyelaman sedang, yaitu penyelaman dengan kedalaman 10 – 30 meter.
- c. Penyelaman dalam, yaitu penyelaman dengan kedalaman lebih dari 30 meter.
- d. Penyelaman untuk kepentingan keamanan dan pertahanan negara antara lain :
  - Penyelaman untuk tugas-tugas tempur
  - *Search & Rescue* (SAR)
  - Pemeriksaan dan perbaikan dibawah air
  - Pengangkatan kapal tenggelam.
- e. Penyelaman komersial untuk kepentingan-kepentingan seperti konstruksi dibawah air, penambangan lepas pantai, dam lain-lain.
- f. Penyelaman ilmiah (*Scientific Diving*), penyelaman ini dilakukan untuk kepentingan pengembangan ilmu pengetahuan bawah air, seperti : penelitian-penelitian, biologi laut, geologi, kedokteran, arkeologi, dan ilmu kelautan lainnya.
- g. Penyelaman olah raga (*Sport Diving*), penyelaman olah raga dilakukan untuk kepentingan olah raga, kesehatan, dan wisata bahari

### **2. Snorkeling**

Snorkeling adalah praktek dalam berenang dengan tubuh pada permukaan air yang dilengkapi dengan kaca mata renang dan suatu tabung pendek sebagai alat memasukkan udara selama penyelaman. Kegiatan snorkeling membutuhkan gerakan air yang tenang, karena hanya menggunakan tabung pendek sebagai alat abntu pernapasan.

### **3. Sailing**

Kegiatan sailing merupakan aktivitas wisata untuk menikmati panorama alam sekitar dengan memanfaatkan jasa nelayan sekitar diluar waktu-waktu nelayan menangkap ikan. Kegiatan wisata ini dapat dipadukan dengan snorkeling dan memancing sambil menunggu sunset di sore hari.

## **2.2 Evaluasi Purna Huni (EPH) / Post Occupany Evaluation (POE)**

Evaluasi Purna Huni / EPH (*Post Occupancy Evaluation /POE*) adalah suatu proses evaluasi terhadap efektif tidaknya hasil kerja rancang bangun setelah bangunan selesai dibangun dan dipakai oleh penghuni selama waktu tertentu (Preiser, 1998 ; Zimring, 1987). Evaluasi purna huni dilakukan karena adanya kecenderungan anggapan bahwa proses kerja rancang bangun telah selesai apabila dokumen perancangan telah terwujud menjadi wadah fisik, sehingga jarang sekali upaya yang berorientasi pada purna huni. Tujuan dari Evaluasi Purna Huni adalah untuk mencari fakta-fakta dan bukan kesalahan dari hasil kerja rancang bangun, untuk dipakai sebagai masukan bagi terciptanya hasil rancang bangun dengan kualitas yang lebih baik dimasa mendatang. Menurut Preiser (1988) terdapat tiga elemen dari performasi bangunan yang dapat diidentifikasi dan diaplikasikan ke dalam Evaluasi Purna Huni, ketiga elemen tersebut adalah, elemen teknis, elemen fungsional, dan elemen perilaku (*behavior*).

### **1. Elemen teknis**

Terdiri dari aspek kesehatan, keselamatan, dan keamanan bangunan. Ketiga aspek tersebut dalam bangunan dapat dijumpai pada keselamatan terhadap bahaya kebakaran, struktur bangunan, sanitasi dan ventilasi, listrik, dinding bangunan, atap, penyelesaian interior, pencahayaan dan akustik.

## 2. Elemen fungsional

Merupakan kemampuan dari penghuni untuk mengoperasikan bangunan secara efektif dan efisien. Elemen ini berkaitan dengan faktor manusia yang akan mempengaruhi dimensi fisik dan konfigurasi dari ruang dan perabot. Elemen fungsional juga berkaitan dengan faktor komunikasi dan alur kegiatan dari pemakai, faktor kemudahan pemakai dalam melakukan kegiatan dan faktor spesialisasi dari bangunan.

## 3. Elemen perilaku (*behavior*)

Merupakan aspek sosial dan psikologis dari tingkat kepuasan penghuni bangunan. Aspek ini meliputi privasi dan interaksi penghuni, persepsi lingkungan, rasa kepemilikan, pemahaman dan disain bangunan, dan kognisi dan orientasi lingkungan dari penghuni

Pada riset ini, evaluasi dikhususkan pada elemen fungsional dari bangunan Terminal - Wisata, dimana pada Terminal - Wisata ini terdapat beberapa subjek yang secara fungsi masih tidak berjalan secara optimal. Pada elemen fungsional terdapat beberapa faktor yang terkait didalamnya, yakni

1. Faktor manusia
2. Ruang penyimpanan
3. Komunikasi
4. Aliran kerja
5. Fleksibilitas
6. Perubahan
7. Sirkulasi

Evaluasi Purna Huni berdasarkan pelaksanaannya dibagi menjadi tiga macam, yakni:

### a. EPH *indicative*

Pada tingkatan ini, proses EPH dilakukan dalam waktu yang sangat singkat, yakni dari dua atau tiga jam sampai satu atau dua hari. EPH ini bertujuan untuk menemukan indikasi kegagalan dan kesuksesan utama dalam suatu performa bangunan. Beberapa kegiatan yang dapat dilakukan pada tahap ini adalah sebagai berikut,

1. Evaluasi data-data sekunder (arsip dan dokumen)
2. Menganalisis isu performansi pada bangunan
3. Evaluasi *walk trough*

#### 4. Interview

##### b. EPH *investigative*

EPH *investigative* merupakan kelanjutan dari EPH *indicative*, dimana isu-isu yang didapat mensyaratkan adanya investigasi lebih lanjut. Masalah-masalah utama yang didapat dari EPH *indicative* akan dievaluasi lagi secara lebih detil dan terpercaya pada EPH *investigative*. Langkah-langkah yang dilakukan pada proses EPH *investigative* sama dengan langkah-langkah pada EPH *indicative*, tetapi pada EPH *investigative* lebih memerlukan waktu berada di lapangan, dan lebih mensyaratkan teknik pengumpulan dan analisa data yang baik. EPH *investigative* memakai kriteria-kriteria penelitian secara obyektif.

##### c. EPH *diagnostic*

EPH ini merupakan investigasi yang menyeluruh dan mendalam, dengan menggunakan berbagai macam metode, meliputi kuisisioner, survey, dan observasi. Dengan berbagai metode tersebut selanjutnya dilakukan evaluasi komparasi dengan bangunan sejenis. Dari hasil EPH *diagnostic* akan dicapai prediksi-prediksi yang cukup akurat dari bangunan melalui perbaikan-perbaikan terhadap kriteria desian dan acuan arah pelaksanaannya. Hasil evaluasi dan rekomendasinya merupakan input untuk jangka panjang, yaitu perbaikan fasilitas atau bangunan dengan jenis yang sama dimasa mendatang.

Langkah-langkah dalam melaksanakan Evaluasi Purna Huni, yakni

#### 1. Tahap Perencanaan

Pada tahap ini terdiri dari empat langkah yaitu, perumusan masalah, penjajagan dan kelayakan, perencanaan sumber, dan merancang penelitian. Keempat langkah ini merupakan persiapan untuk melaksanakan evaluasi di lapangan.

##### a. Langkah 1, perumusan definisi permasalahan

Langkah awal ini digunakan dengan maksud untuk mengetahui dan menentukan permasalahan dengan tepat dan benar serta operasional, langkah kegiatan yang dilakukan adalah berupa studi literatur arsip dan dokumen mengenai obyek studi, dan wawancara pada pihak-pihak yang terlibat pada obyek studi.



**b. Langkah 2, Penjajagan dan kelayakan**

Langkah ini digunakan untuk memilih dan menentukan lingkup penelitian dan tingkat usaha evaluasi purna huni. Langkah kegiatan yang dilakukan adalah dengan menentukan lingkup dan tingkat usaha evaluasi, apakah indikatif, investigatif atau diagnostik.

**c. Langkah 3, perencanaan sumber**

Langkah ini digunakan untuk mengorganisir sumber-sumber penting agar pelaksanaan evaluasi berjalan efektif. Langkah kegiatan yang dilakukan adalah pembentukan tim evaluasi purna huni dan menentukan metoda pengumpulan dan penganalisaan data.

**d. Langkah 4, Rancangan penelitian.**

Langkah ini digunakan dengan maksud untuk membangun rencana penelitian yang menjamin kesesuaian dan kredibilitas hasil evaluasi yang diharapkan.

**2. Tahap pelaksanaan Evaluasi Purna Huni**

Pada tahap ini, terdiri dari tiga langkah, yaitu persiapan. Pengumpulan data lapangan, monitoring, dan analisa data.

**a. Langkah 1, persiapan pengumpulan data di lapangan**

Langkah ini digunakan untuk menyiapkan hal-hal yang berhubungan dengan pelaksanaan pengumpulan data di lapangan, misalnya koordinasi waktu dan lokasi aktivitas evaluasi purna huni.

**b. langkah 2, monitoring pada proses pengumpulan data**

langkah ini digunakan untuk menjaga pelaksanaan pengumpulan data yang *reliable*

**c. Langkah 3, analisa data**

Langkah ini digunakan untuk menganalisa data dan memonitor aktiitas analisa data sedemikian rupa, sehingga hasil penelitian menjadi bermanfaat.

**3. Tahap penerapan evaluasi purna huni**

Pada tahap ini adalah pelaporan evaluasi, dan merekomendasi tindakan.

**a. langkah 1, pelaporan hasil evaluasi purna huni**

langkah pertama ini digunakan untuk melaporkan temuan dari evaluasi purna huni sesuai dengan kebutuhan dan harapan klien. Untuk memberikan data

yang akurat dan jelas, guna untuk mendukung hasil penemuan dan rekomendasi.

#### b. Langkah 2, tindakan rekomendasi

Langkah ini digunakan untuk membuat sebuah rekomendasi yang digunakan sebagai umpan balik untuk pengembangan obyek tersebut kedepan

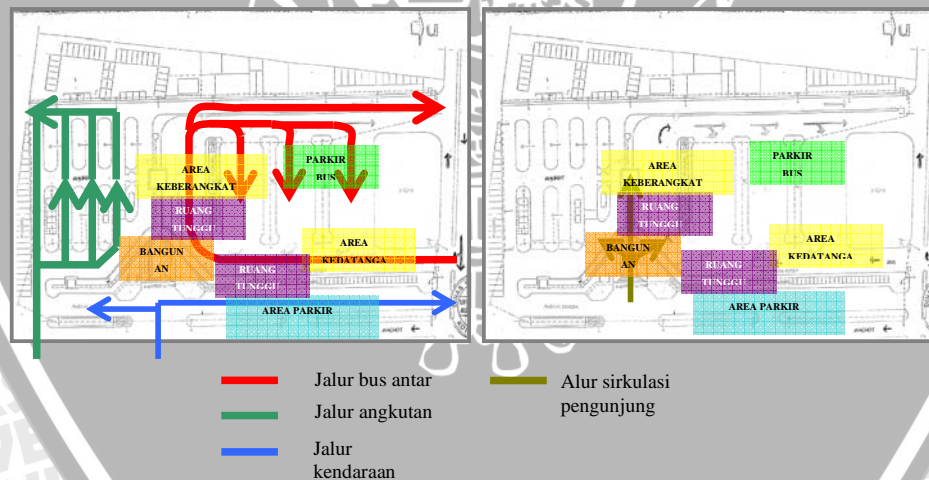
### 2.3 Studi banding

#### 2.3.1. Terminal Arjosari Malang

Terminal Arjosari merupakan terminal utama di Kota Malang, terminal ini terletak di bagian sebelah utara dari kota Malang. Terminal Arjosari ini merupakan kategori terminal bus tipe A. Pada terminal ini, kendaraan umum yang menggunakan fasilitas terminal ini adalah bus antar kota, angkutan kota, angkutan desa, dan taksi.

##### a. Sirkulasi

Pada alur sirkulasi kendaraan, terminal ini memiliki pola *linier*, yakni alur sirkulasi searah di dalam terminal, sedangkan untuk alur sirkulasi pergerakan manusia, terminal ini memiliki pola sirkulasi *radial* yakni menyebar dari satu titik pusat.



Gambar 2.16 Alur sirkulasi di dalam terminal Arjosari

##### b. Parkir

Area parkir bus pada terminal Arjosari ini terletak pada bagian utara dari terminal, sedangkan area parkir bagi angkutan kota terletak di bagian selatan dari terminal, serta area parkir untuk kendaraan pribadi terletak di bagian timur

dari terminal. Penataan parkir pada parkir bus dan parkir angkutan kota menggunakan pola penataan parkir dengan pola parkir paralel, sedangkan penataan parkir pada parkir kendaraan pribadi menggunakan pola penataan parkir tegak lurus.



Gambar 2.17 Penataan parkir paralel pada area parkir bus dan angkutan kota

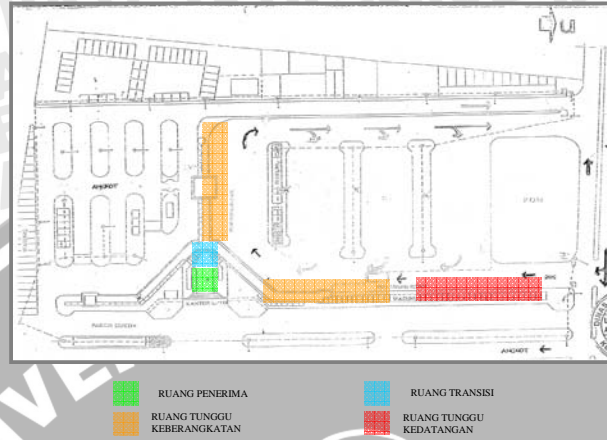


Gambar 2.18. Penataan parkir tegak lurus pada area parkir kendaraan pribadi dan taksi

**c. Hubungan Ruang**

Pada terminal Arjosari lima jenis ruangan yang terdapat dalam bangunan terminal. Ruang-ruang tersebut adalah ruang penerima, ruang transisi, ruang tunggu keberangkatan, ruang tunggu kedatangan, dan ruangan pengelola. Semua ruangan tersebut berjalan sesuai dengan fungsinya. Jarak antara satu ruangan dengan ruangan yang lain tidak terlalu jauh, sehingga memudahkan pengguna dalam berpindah dari satu ruang menuju ke ruangan lain. Pada ruang tunggu bus di terminal ini, terdapat ruang-ruang lain yang difungsikan sebagai kios dan stan yang ditempati oleh pedagang atau penjual makanan dan minuman, serta agen tiket bus. Dengan adanya ruang penunjang ini dapat

memudahkan pengunjung dalam membeli makanan ringan dan membeli tiket bus.



Gambar 2.19 Jenis ruangan yang terdapat pada terminal Arjosari



Gambar 2.20 Ruang tunggu keberangkatan pada Terminal Arjosari



Gambar 2.21 stan atau kios yang digunakan sebagai tempat penjualan tiket bus

**c. Lansekap**

Pada terminal ini, penataan lansekap masih sangat minim sekali. Lansekap yang terdapat pada terminal terletak pada beberapa bagian saja. Sebagian besar ruang terbuka yang ada merupakan ruang terbuka dengan perkerasan paving *block* dan aspal, sedangkan untuk ruang terbuka dengan pengolahan taman masih jarang dijumpai. Beberapa vegetasi peneduh masih banyak dijumpai disekitar terminal, khususnya di luar terminal. Vegetasi yang berada di luar terminal

terletak di jalan menuju pintu masuk utama terminal, vegetasi yang ada sebagian besar merupakan vegetasi penunjuk arah.



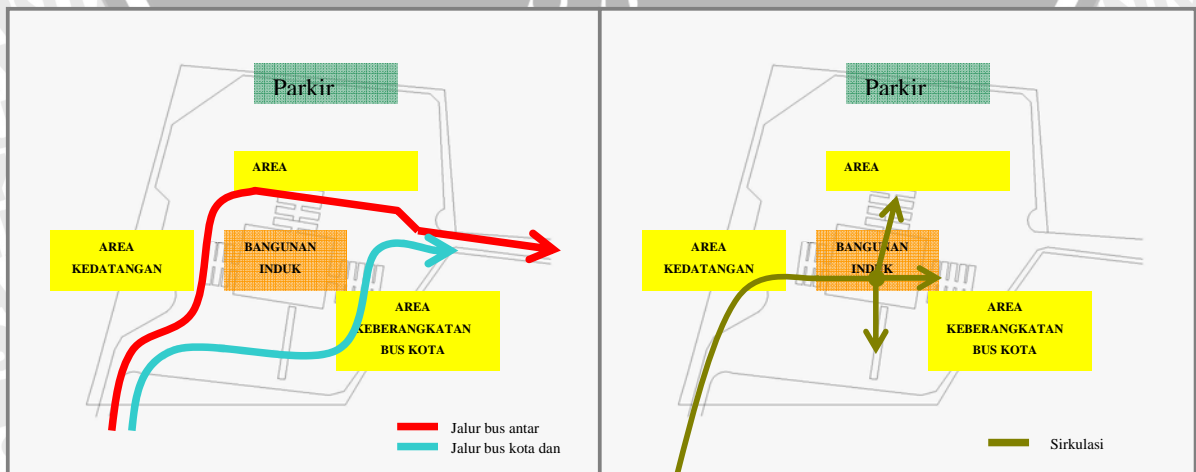
Gambar 2.22 letak tanaman peneduh disekitar terminal Arjosari

### 2.3.2. Terminal Bungurasih Surabaya

Terminal Bungurasih merupakan salah satu terminal terbesar di Propinsi Jawa Timur, terminal ini terletak di perbatasan antara Kota Surabaya dan Sidoarjo. Terminal ini merupakan kategori terminal tipe A. Terminal ini mempunyai kapasitas daya tampung maksimal 8000 orang.

#### a. Sirkulasi

Terminal ini memiliki pola sirkulasi searah atau *Linier* pada alur sirkulasi bagi kendaraan, sedangkan untuk alur sirkulasi pergerakan bagi manusia, terminal ini memiliki pola sirkulasi radial, yakni menyebar dari satu titik menuju ke arah luar.



Gambar 2.23 Alur sirkulasi kendaraan dan alur sirkulasi pengguna terminal

**b. Parkir**

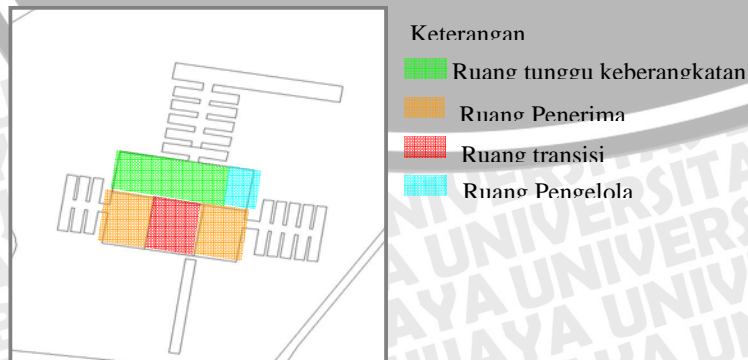
Area parkir pada terminal bungurasih ini terletak pada bagian utara dan bagian selatan. Pada bagian utara merupakan area parkir bagi bus antar kota, pada bagian selatan merupakan area parkir bagi kendaraan pribadi, angkutan kota, dan taksi. Penataan parkir pada area parkir kendaraan pribadi, menggunakan penataan parkir dengan pola parkir tegak lurus, sedangkan penataan parkir pada area parkir bus menggunakan penataan parkir dengan pola menyudut dengan besar sudut 60°.



Gambar 2.24 Penataan parkir menyudut pada area parkir bus

**c. Hubungan Ruang**

Pada terminal Bungurasih terdapat empat ruangan penunjang fungsi dari terminal tersebut. Ruangan yang terdapat dalam terminal ini adalah ruang kedatangan, ruang transisi, ruang tunggu, dan ruang khusus bagi pengelola terminal. Semua ruangan yang terdapat dalam terminal berfungsi dengan baik. Jarak antara ruang satu dengan ruangan lainnya memiliki jarak yang tidak terlalu jauh, sehingga dapat memudahkan pengguna terminal yang hendak menuju dari ruang satu ke ruang lainnya.



Gambar 2.25 jenis ruangan yang terdapat pada terminal Bungurasih



Gambar 2.26 keadaan ruang tunggu pada terminal Bungurasih

Pada ruang tunggu terminal, terdapat beberapa ruangan yang berfungsi sebagai stan atau kios dalam satu atap, hal ini merupakan salah satu fasilitas bagi pengguna terminal yang sedang menunggu bus, dimana pada kios-kios ini menyediakan berbagai makanan dan minuman sehingga pengunjung yang sedang menunggu bus dapat membeli makanan dan minuman tanpa harus keluar dari ruang tunggu bus, disamping itu pada ruang tunggu ini juga terdapat posko informasi tentang keberangkatan bus, sehingga dapat memudahkan pengunjung dalam mencari informasi tentang keberangkatan bus.

### c. Lansekap

Pada terminal ini, penataan lansekap masih sangat minim sekali. Lansekap yang terdapat pada terminal terletak pada beberapa bagian saja. Sebagian besar ruang terbuka yang ada merupakan ruang terbuka dengan perkerasan paving *block* dan aspal, sedangkan untuk ruang terbuka dengan pengolahan taman masih jarang dijumpai



Gambar 2.27 Ruang terbuka dengan perkerasan paving *block*

Dari perbandingan kedua terminal diatas dapat disimpulkan dalam tabel berikut :

**Tabel 2.1 Perbandingan antara Terminal Arjosari dan Terminal Bungurasih**

No	Nama Terminal	Keunggulan	Kelemahan
1	Terminal Arjosari, Malang	<ol style="list-style-type: none"> <li>Memiliki alur sirkulasi kendaraan dengan pola <i>linier</i> dan searah.</li> <li>memiliki area parkir yang terbagi menjadi tiga zona, sehingga memiliki kejelasan peruntukan area parkir</li> <li>Jarak antar ruang dalam terminal relatif dekat, sehingga memudahkan pengunjung dalam berpindah ruang</li> <li>memiliki tanaman peneduh yang cukup di area luar disekitar terminal.</li> <li>Lokasi terminal yang strategis, berada di gerbang masuk kota.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Arus sirkulasi yang cukup padat tidak ditunjang oleh sarana fisik yang baik, sempitnya jalur sirkulasi bagi kendaraan, menyebabkan ketidaknyamanan bagi pengguna terminal khususnya pengguna kendaraan.</li> <li>Alur sirkulasi manusia pada terminal Arjosari sangat padat pada waktu tertentu, tidak ditunjang oleh sarana fisik yang memadai, diantaranya sempitnya jalur sirkulasi di dalam bangunan terminal</li> <li>Area parkir bus tidak tertata dengan rapi, serta minimnya lahan yang tersedia bagi aktivitas bus.</li> <li>Parkir angkutan kota yang belum tertata dengan baik, tidak adanya tempat khusus bagi angkutan kota dengan tujuan tertentu.</li> <li>Pada parkir kendaraan pribadi, area parkir tidak dilengkapi dengan garis parkir, sehingga menyulitkan pengguna parkir</li> <li>Ruang yang tersedia masih belum ditunjang oleh fasilitas yang memadai dan kurang nyaman, khususnya pada ruang tunggu.</li> <li>Minimnya penataan lansekap menyebabkan kondisi pada terminal sangat panas pada siang hari</li> </ol>
2	Terminal Bungurasih, Surabaya	<ol style="list-style-type: none"> <li>Terletak pada lokasi yang strategis, yakni berada pada gerbang masuk kota.</li> <li>Memiliki area parkir yang memadai, dengan daya tampung kendaraan yang cukup besar</li> <li>Memiliki penataan parkir yang teratur dan tertata dengan baik</li> <li>Jarak antar ruang didalam terminal relatif dekat.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Terdapat beberapa kondisi fisik sirkulasi yang sudah mulai memerlukan perbaikan ulang.</li> <li>Penataan parkir bagi kendaraan angkutan desa masih belum tertata dengan baik, letak parkir yang terpisah dari parkir angkutan kota dan kendaraan pribadi.</li> <li>Tidak adanya vegetasi peneduh pada tempat parkir kendaraan</li> <li>nyaris tidak adanya pengolahan</li> </ol>



		taman dan ruang terbuka hijau di dalam terminal, menyebabkan kondisi terminal pada siang hari sangat panas.
--	--	---

Dari beberapa paparan studi banding antara kedua terminal diatas, dapat disimpulkan bahwa :

1. Pada terminal memerlukan posisi dan letak terminal yang strategis, hal ini ditujukan untuk kemudahan masyarakat dalam mengakses terminal tersebut dari pusat kota.
2. Pada bangunan terminal diperlukan adanya fasilitas prasarana fisik yang memadai untuk menunjang kenyamanan dan segi estetis di dalam bangunan terminal.
3. Pada parkir kendaraan pribadi diperlukan adanya lahan parkir yang terpisah dari lahan parkir bagi angkutan umum. Hal ini untuk kejelasan peruntukan area parkir
4. Pada tempat parkir kendaraan diperlukannya garis parkir untuk kemudahan dalam proses parkir kendaraan.
5. Pada parkir bus diperlukan jalur parkir khusus sesuai dengan tujuan atau jurusan dari bus tersebut, hal ini untuk memudahkan pengguna angkutan dalam memilih bus yang sesuai dengan tujuan yang hendak dituju.
6. Pada terminal diperlukan adanya sistem pengaturan parkir yang aman dan nyaman.
7. Hendaknya terminal dapat menjadi suatu tengeran yang mudah dikenali oleh masyarakat luas, salah satunya dengan model fasad bangunan yang menarik dan tidak monoton.
8. Pada terminal selain fungsi utamanya, juga diperlukan sistem pengaturan utilitas yang baik
9. Pada terminal perlu adanya pengolahan ruang yang tepat, hal ini untuk menghindari adanya ruang mati pada bangunan terminal.
10. Pada terminal diperlukan pengolahan lansekap yang maksimal sebagai reduktor panas dan kebisingan di area terminal, serta sebagai faktor estetis di dalam terminal.

Filename: 4. BAB 2.doc  
Directory: D:\Bay\ready to pdf  
Template: C:\Documents and Settings\angga\Application  
Data\Microsoft\Templates\Normal.dot  
Title: BAB I  
Subject:  
Author: Bayu  
Keywords:  
Comments:  
Creation Date: 10/11/2009 12:15:00 PM  
Change Number: 2  
Last Saved On: 10/11/2009 12:15:00 PM  
Last Saved By: Bayu  
Total Editing Time: 1 Minute  
Last Printed On: 10/12/2009 11:33:00 PM  
As of Last Complete Printing  
Number of Pages: 33  
Number of Words: 6,606 (approx.)  
Number of Characters: 37,657 (approx.)

