

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Gambaran Umum Kabupaten Berau

Kabupaten Berau terletak di Provinsi Kalimantan Timur dengan luas 34.127,47 m<sup>2</sup> dan ber Ibukota Kabupaten di Tanjung Redeb.

Kabupaten Berau berbatasan dengan

- Utara : Kabupaten Bulungan
- Timur : Laut Sulawesi
- Selatan : Kabupaten Kutai Timur
- Barat : Kabupaten Malinau, Kabupaten Kutai Barat, Kabupaten Kutai Kartanegara



Gambar 1.1. Peta Kalimantan Timur  
(Sumber: Berauonline.go.id, 19 September 2009)



Gambar 1.2. Peta Kabupaten Berau

(Sumber: Berauonline.go.id, 19 September 2009)

### 1.1.1. Potensi Daerah Kabupaten Berau

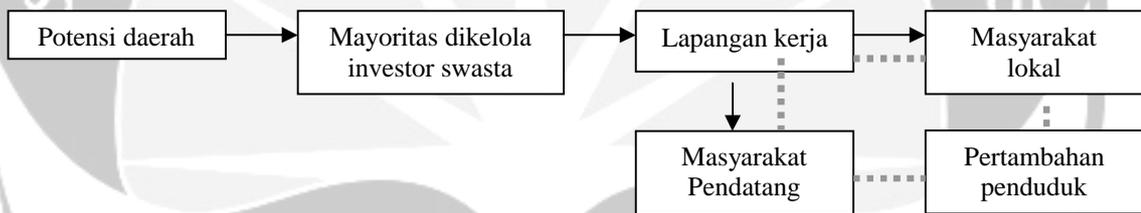
Kabupaten Berau merupakan Kabupaten terkaya kedua di Kalimantan Timur karena banyaknya Sumber Daya Alam yang tersebar hampir merata di wilayah Kabupaten Berau, seperti potensi daerah dari sektor pertambangan, kehutanan, perkebunan dan pariwisata yang menjadi andalan PemKab Berau karena pengaruhnya yang sangat besar bagi pertumbuhan ekonomi Kabupaten Berau. (Buku Pedoman Pelantikan DPRD Kab Berau periode 2009 – 2014, 14 Januari 2009)

Tabel 1.1. Daftar Sumber Daya Alam Kabupaten Berau

No	Uraian	Lokasi	Pengelola
Sektor pertambangan			
1,	Tambang emas	1. Hulu Sungai Segah, Kec Segah 2. Hulu Sungai Long pay, Kec Kelay 3. Hulu Sungai Mahkam, Kec Segah	1. Masyarakat 2. Masyarakat 3. Masyarakat
2.	Tambang Batubara	1. Binungan, Kec Sambaliung 2. Lati, Kec Gunung Tabur. 3. Sambarata, Kec Sambaliung. 4. Lamin, Kec Teluk Bayur.	1. PT. Berau Coal 2. PT.SIS 3. PT. Pama Persada Nusantara 4. PT. Bara Jaya Utama
3.	Tambang batu Gunung	Teluk Sumbang Kec Biduk – biduk.	PT. Kutai Senyuir Semen
Sektor Kehutanan			

1.	Pemanfaatan hasil hutan	Kabupaten Berau	1. PT. Sumalindo lestari 2. PT Kahold 3. PT. Natura 4. PT. Sumber Timur 5. PT. Puji Sampurna
2.	Pengolahan hasil hutan	1. Mangkajang, Kec Talisayan 2. Lati, Kec Sambaliung	PT. Kiani Kertas PT. Sumalindo
Sektor perkebunan			
1.	Perkebunan kelapa sawit	1. Dumaring, Kec Talisayan 2. Batu putih, Kec Talisayan 3. Malinau, Kec Segah	1. PT. Tanjung Buyu 2. PT. Gudang Garam 3. PT. Hutan Hijau Mas 4. PT. Malindo Mas
2.	Perkebunan coklat	Long lanuk, Kec Kelay	PT. Putra Bone
Sektor Pariwisata			
1.	Wisata bawah laut	1. Pulau Derawan 2. Pulau Sangalaki	1. PT Bhumi Manimbora Interbuana 2. Sangalaki Dive Lorge
2.	Pengawasan penyu hijau	1. Pulau Kakaban 2. Pulau Semama	The Nature Conservancy The Nature Conservancy

(Sumber: Pemerintah Daerah Kabupaten Berau, 9 Januari 2009)



Gambar 1.3. Skema pengaruh potensi daerah pada pertumbuhan penduduk

(Sumber: Penulis, 2009)

### 1.1.2. Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Berau

Kabupaten Berau merupakan Kabupaten yang sangat pesat pertumbuhannya bila dibandingkan dengan Kabupaten/Kota di Kalimantan Timur bagian Utara. Sejak diangkatnya Drs. H. Makmur HAPK. MM sebagai Bupati Kabupaten Berau sejak tahun 2005, banyak dikeluarkannya SK Bupati mengenai pemanfaatan potensi Sumber Daya alam Kabupaten Berau. (Buku Pedoman Pelantikan DPRD Kab Berau periode 2009 – 2014, 14 Januari 2009)

Sekitar 23 perusahaan swasta nasional dan internasional mengambil bagian dalam pemanfaatan hasil alam Kabupaten Berau, yang menyebabkan melonjaknya jumlah penduduk Kabupaten Berau. Pendatang di Kabupaten Berau umumnya bekerja sebagai pegawai atau buruh pada perusahaan yang bergerak di 4 sektor utama diatas.

Tabel 1.2. Pertumbuhan Jumlah Penduduk Kabupaten Berau 2003 - 2007

	2007	2003	2004	2005	2006
Laki-laki	103072	69876	75243	79863	91227
Perempuan	85429	66752	71208	77590	81062
Jumlah	179501	136628	146451	157453	172399

(Sumber: Berau dalam angka, 2008 BPS Kabupaten Berau, 9 Januari 2009)

### 1.1.3. Kondisi Sosial Ekonomi Penduduk Kabupaten Berau

Saat ini, kebanyakan penduduk Kabupaten Berau bergantung pada lapangan kerja yang disediakan oleh pihak pengelola Sumber Daya Alam Kabupaten Berau.

Tabel 1.3. Mata Pencapaian Penduduk Kabupaten berau 2003 - 2007

	2007	2003	2004	2005	2006
Pns	14940	13140	13545	14017	14546
Pengusaha	1654	1620	1648	1649	1653
Petani	2820	2832	2832	2837	2825
Nelayan	2251	2240	2232	2245	2250
Buruh	34983	19258	20664	21043	31102
Pegawai swasta	36255	27503	28606	29007	35404
Profesi	567	345	389	403	520
Lain - lain	9567	8109	8432	8754	8997
Jumlah	107537				

(Sumber: Berau dalam angka, 2008 BPS Kabupaten Berau, 9 Januari 2009)

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa mata pencaharian yang mengalami peningkatan paling signifikan pada 2007 adalah pegawai swasta yang naik 7000 jiwa atau lebih dari 50% dari tahun 2005 dan buruh yang naik hampir 13000 jiwa atau naik 62% dari tahun 2005.

Menurut KaBag Administrasi DISNAKERTRANS Kabupaten Berau, hingga tahun 2007, jumlah pekerja pada perusahaan yang bergerak pada 4 sektor andalan diatas, baik pegawai maupun buruhnya mencapai 64.012 jiwa.

Artinya **89%** dari 71.238 jiwa, jumlah total pegawai swasta dan buruh di Kabupaten Berau, **atau 59%** dari jumlah total 107.537 jiwa mata pencaharian penduduk Kabupaten Berau.

#### **1.1.4. Akses ke Kabupaten Berau**

Kabupaten Berau dapat diakses dari Kota Samarinda, Kota Balikpapan, Kota Tarakan dan Kabupaten Bulungan, melalui jalur udara. dan dilayani oleh 4 maskapai penerbangan. Namun, karena kurangnya minat masyarakat untuk mengakses jalur udara, mengakibatkan harga tiket jalur udara sangat tinggi dan hampir tidak terjangkau oleh masyarakat yang mayoritas penduduknya bekerja sebagai pegawai dan buruh.

Bila melalui jalur darat, Kabupaten Berau dapat diakses dari Kota Samarinda atau Kabupaten-kabupaten sekitarnya dengan menggunakan kendaraan umum atau kendaraan pribadi/carteran.

Sedangkan akses dari jalur air atau sungai, hanya untuk daerah pedesaan dan pedalaman di Kabupaten Berau.

## 1.2. Potensi Perkembangan Jasa Transportasi Darat dan Angkutan Umum di Kabupaten Berau

Jasa transportasi adalah suatu unit kegiatan ekonomi yang terletak pada suatu tempat tertentu yang menyediakan jasa angkutan penumpang dan atau barang dari suatu tempat ketempat lain dengan menggunakan alat angkutan bermotor maupun tidak bermotor melalui darat, air maupun udara dengan mendapat balas jasa (BPS 1997).

Mayoritas penduduk Kabupaten Berau memilih jalur transportasi darat dengan bus atau dengan kendaraan pribadi/carteran, atas pertimbangan ongkos yang jauh lebih murah bila dibandingkan dengan transportasi udara.

Tabel 1.4. Daftar harga tiket dan waktu tempuh pesawat udara dari Berau

Maskapai	Balikpapan Rp / Waktu tempuh	Samarinda Rp / Waktu tempuh	Tarakan Rp / Waktu tempuh	Bulungan Rp / Waktu tempuh
Dirgantara Air Service	1.027.000 / 1 jam 45 menit	747.500 / 1 jam 10 menit	545.000 / 40 menit	325.000 / 25 menit
Trigana Air	1.000.000 / 1 jam 40 menit	705.000 / 1 jam 5 menit	500.000 / 35 menit	300.000 / 20 menit
Kal-Star	1.000.000 / 1 jam 30 menit	700.000 / 1 jam	499.000 / 35 menit	-
Batavia Air	937.000 / 45 menit	-	450.000 / 20 menit	-

(Sumber: Wawancara dengan Bapak Agus Tantomo, Kepala Bandara Kalimantan Berau, 18 Januari 2009)

Tabel 1.5. Daftar harga tiket dan waktu tempuh bis AKDP dari Berau

	Samarinda Rp / Waktu tempuh	Bulungan Rp / Waktu tempuh
Bus AKDP	150.000 / 17 jam	35.000 / 2 jam

(Sumber: Wawancara dengan Bapak Loko Markus, Ketua Organda Kabupaten Berau, 7 Februari 2009)

Dari tabel 1.4 Daftar harga tiket dan waktu tempuh pesawat udara dari Berau, dapat diperhitungkan perbandingan perkiraan jumlah penumpang perbulan setiap maskapai penerbangan rute Berau-Samarinda .

**Dirgantara air service** kapasitas 36 orang penumpang, 6 hari kerja.

Asumsi tingkat penuh penumpang  $85\% \times 36 = 30.6 \times 2 \text{ jadwal} = 61.2 \text{ orang}$

Jumlah penumpang perbulan  $61.2 \times 26 = 1.591 \text{ orang}$ .

**Trigana air** kapasitas 48 orang penumpang, 6 hari kerja

Asumsi tingkat penuh penumpang  $85\% \times 48 = 40.8 \times 1 \text{ jadwal} = 40.8 \text{ orang}$

Jumlah penumpang perbulan  $40.8 \times 26 = 1.060 \text{ orang}$ .

**Kal-star** kapasitas 48 orang penumpang, 6 hari kerja

Asumsi tingkat penuh penumpang  $85\% \times 48 = 40.8 \times 2 \text{ jadwal} = 81.6 \text{ orang}$

Jumlah penumpang perbulan  $81.6 \times 26 = 2.121.6 \text{ orang}$ .

**Perkiraan total jumlah penumpang pesawat terbang perbulan 4772.6 orang.**

Sedangkan untuk jalur darat, dapat dilihat dari tabel dibawah.

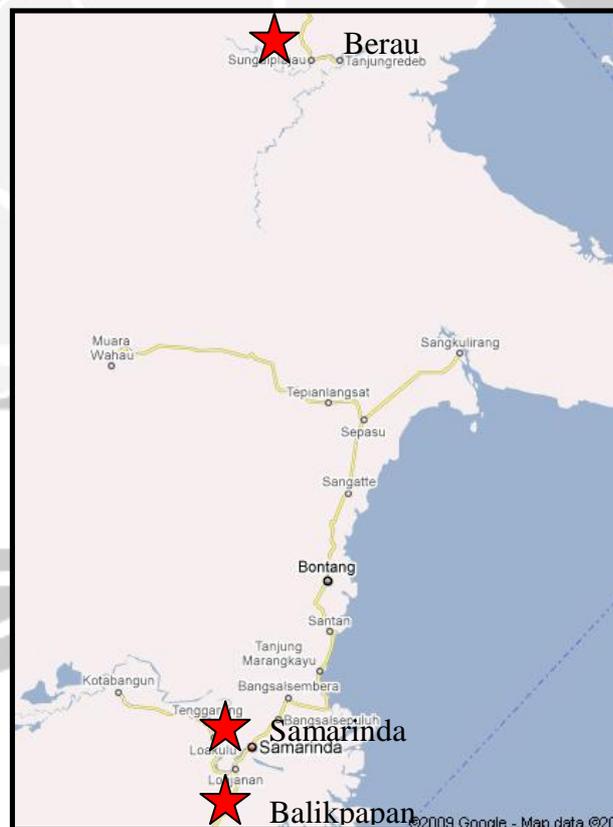
Tabel 1.6. Bus AKDP Penumpang Umum dan Penumpang Pedesaan pada Terminal H. Isa I Per Bulan Selama Tahun 2007

Bulan	Kendaraan		Penumpang	
	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat
Januari	1541	1542	21.105	21.234
Februari	1478	1511	21.397	31.044
Maret	1655	1564	41.382	51.180
April	1798	1786	41.924	51.166
Mei	1583	1598	21.383	21.457
Juni	1556	1555	21.299	21.225
Juli	1880	1880	31.249	32.024
Agustus	1597	1597	42.874	41.966
September	1621	1621	42.946	51.139
Oktober	1611	1611	31.259	41.085
November	1541	1541	21.168	20.601
Desember	1546	1546	20.360	21.774
Jumlah				
2007	93.738	90.920	576.692	643.644
2006	82.903	92.004	545.267	632.897
2005	72.719	72.766	359.614	433.804
2004	101.157	111.626	565.361	868.437
2003	23.036	23.035	471.255	336.816

(Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Berau, 10 Januari 2009)

Walaupun dari 674 Km hanya 472 Km jalan tembus Berau-Samarinda yang telah diaspal (Dinas PU Kabupaten Berau, 9 Januari 2009), dari tabel diatas terlihat bahwa penumpang transportasi darat yang masuk di terminal H.Isa II sangat banyak, berkisar 21.000an-51.000an orang. 65% atau **13.650-33.150 orang** diantaranya adalah penumpang Berau-Samarinda (Nasarudin, Kepala DLLAJR Kabupaten Berau,2009).

Dari tabel 1.6. terlihat bahwa jasa transportasi yang paling populer di Kabupaten Berau adalah jasa transportasi darat AKDP Berau-Samarinda. Hal ini dikarenakan adanya pekerjaan jalan tembus Berau-Samarinda yang merupakan Ibukota Propinsi Kalimantan Timur sejak tahun 1994. Sebelumnya, Kabupaten Berau dapat diakses melalui jalur darat hanya dari Kabupaten Bulungan.



Gambar 1.4. Jalur tembus Berau-Samarinda  
(Sumber: Googlemaps.com, 1 Oktober 2009)



Gambar 1.5. Kondisi Jalan Berau–Samarinda yang telah diaspal  
(Sumber: Dokumentasi Pribadi 12 Januari 2009)

Pada puncak musim hujan, sekitar pertengahan Desember sampai awal Februari, umumnya bus AKDP dari Berau tidak beroperasi karena kondisi jalan yang sangat tidak memungkinkan. Waktu tempuh Berau–Samarinda yang dalam kondisi normal adalah 17 jam, saat musim hujan bisa mencapai 24-48 jam. Biasanya waktu ini digunakan oleh pemilik bus AKDP untuk merekondisi kendaraan.



Gambar 1.6. Kondisi Jalan Berau–Samarinda saat musim hujan  
(Sumber: Dokumentasi Pribadi 12 Januari 2009)

Saat ini, di Kabupaten Berau ada delapan PO (Perusahaan Otobus) yang melayani rute Berau–Samarinda–Samarinda dan beberapa jurusan pedesaan.

Bus yang digunakan rata –rata adalah dengan jumlah *seat* 24 – 27 orang penumpang (*Medium bus*). Bus yang berukuran lebih besar dengan *seat* 42 – 56 orang penumpang (*Large bus*) biasanya disewakan untuk mengangkut karyawan–karyawan perusahaan–perusahaan diatas dengan sistem kontrak bulanan.

Tabel 1.7. Nama dan Jumlah Armada Aktif Perusahaan Otobus di Kabupaten Berau

	AKDP			Disewakan			Total
	<i>Small bus</i>	<i>Medium bus</i>	<i>Large bus</i>	<i>Small bus</i>	<i>Medium bus</i>	<i>Large bus</i>	
PO Mosa Persada	18	15	12	19	9	16	89
PO Mahardika	2	2	4	4	4	6	22
PO Labanan	1	1	-	-	-	4	11
PO Bone Indah	12	12	10	-	-	12	46
PO Pesut Kencana	15	-	-	18	-	-	33
PO Sinar Pelangi	2	-	-	-	-	1	8
PO Suma Karya	4	-	5	-	-	8	17
PO Arafat jaya	2	4	-	2	-	5	13
Total							239

(Sumber: Wawancara dengan Bpk Loko Markus, Ketua Organda Kabupaten Berau, 7 Februari 2009)

### 1.3. Latar belakang PO Mosa Persada Sebagai Perusahaan Transportasi dan Angkutan Umum

Pada 6 juni 1995, bapak Loko Markus mendirikan PO Mosa Persada atas pertimbangan dirintisnya jalan tembus Berau–Samarinda. Walaupun, jalan sepanjang 674 km tersebut harus ditempuh selama 2-3 hari perjalanan.

Awalnya perusahaan ini hanya memiliki 3 buah armada bus tipe *medium bus*, namun karena perjalanan Berau–Samarinda melalui jalur transportasi air

saat itu memakan waktu minimal 1 minggu, membuat konsumen transportasi laut banyak beralih ke jalur transportasi darat. Karena itu pada awal tahun 1996, PO Mosa Persada menambah armadanya menjadi 7 unit.

Tahun 1997 PO Mosa Persada menambah lagi jumlah armadanya menjadi 15 unit. Namun karena krisis ekonomi yang melanda Indonesia pada pertengahan 1997 sampai dengan pertengahan 1999 PO Mosa Persada mengalami kemerosotan jumlah penumpang, hingga perusahaan ini tidak menambah jumlah armadanya.

Pada awal tahun 2001 seiring dengan membaiknya kondisi ekonomi Indonesia, perusahaan ini menambah armadanya menjadi 30 unit bus.

Tahun 2005 Pemerintah Kabupaten Berau sedang gencar-gencarnya menarik investor untuk berinvestasi di bidang pertambangan, kehutanan, perkebunan dan pariwisata di Kabupaten ini. Hal ini menyebabkan banyaknya perusahaan-perusahaan besar yang beroperasi di Berau. Seperti PT Pama Persada Nusantara, PT Puji Sampurna dll. Perusahaan-perusahaan ini menyerap banyak tenaga kerja baik yang berasal dari luar daerah maupun dari Berau sendiri.

Perusahaan-perusahaan tersebut membutuhkan kendaraan yang bisa disewa untuk mengantar atau menjemput karyawannya dari dan ke lokasi kerja. PO Mosa Persada merupakan salah satu perusahaan yang dikontrak untuk menyediakan bus tipe *large bus* untuk memenuhi tuntutan perusahaan-perusahaan tersebut, maka PO ini menambah armadanya menjadi 55 unit bus. Hingga pada awal tahun 2009 Perusahaan ini telah mempunyai 97 unit bus,

namun hanya 89 unit bus aktif yang melayani rute Berau–Samarinda dan disewa perusahaan besar.

#### 1.4. Latar Belakang Permasalahan

Seiring dengan bertambahnya penumpang seperti yang dilihat pada Tabel 1.5, dan realisasi perbaikan jalur Trans Kaltim bagian utara pada September 2009 (Kaltim Post 17 Januari 2009) dirasakan perlu adanya sebuah tempat untuk pemeliharaan dan perbaikan armada bus PO Mosa Persada.

Tabel 1.8. Pertambahan Jumlah Armada PO Mosa Persada Pertahun

	<i>Small bus</i>	<i>Medium bus</i>	<i>Large bus</i>	Total	Kenaikan jumlah	Kenaikan %
1995	0	3	0	3	-	
1996	2	4	1	7	4	133%
1997	5	7	3	15	6	114%
1998	5	7	3	15	-	-
1999	5	7	3	15	-	-
2000	5	7	3	15	-	-
2001	8	14	8	30	15	100%
2002	8	16	11	35	5	16%
2003	10	17	14	41	6	17%
2004	14	17	16	47	6	14%
2005	19	19	17	55	12	25%
2006	23	21	20	64	9	16%
2007	26	23	22	71	7	10%
2008	29	25	26	80	9	12%
2009	37	29	31	97	17	21%
Total				239	6.4 unit/tahun	31%/tahun

(Sumber: PO Mosa Persada 7 Februari 2009)

Dari tabel 1.8. dapat dilihat bahwa PO Mosa Persada mengalami pertambahan rata-rata 6.4 unit pertahun, dengan tingkat pertumbuhan rata-rata 31% pertahun. Oleh sebab itu, PO Mosa Persada memutuskan untuk

membuat sendiri armada bus nya dalam sebuah karoseri untuk menekan biaya produksi bus. (Wawancara dengan Loko Markus, pemilik PO Mosa Persada 10 November 2008).

Sebagai PO dengan armada bus terbanyak di Kabupaten Berau, PO Mosa Persada sudah selayaknya menyediakan fasilitas pool bus dan karoseri yang menerapkan kemajuan teknologi dalam pelayanan penumpang bus dan pemeliharaan, perbaikan dan produksi bus.

Untuk mewadahi kebutuhan pelayanan penumpang bus dan pemeliharaan, perbaikan dan produksi bus PO Mosa Persada yang kian tahun kian meningkat, maka diperlukan fasilitas pool bus dan karoseri PO Mosa Persada yang mengacu pada masa depan atau yang akan datang dan canggih. Fasilitas pool bus dan karoseri dirancang melalui pendekatan pengolahan tata ruang dan tata rupa bangunan yang menunjukkan citra futuristik agar menjadi icon bagi arsitektur setempat, dan juga bagi citra PO Mosa Persada sebagai perusahaan transportasi terbesar di Berau.

Citra mempunyai arti menunjuk suatu “gambaran” (*image*). atau suatu kesan penghayatan yang menangkap arti bagi seseorang. (Wastu Citra, hal 31), sedangkan futuristik berarti futurisme atau futurologi dan modern sekali. (Kamus Besar Bahasa Indonesia, hal 245)

Maka dalam konsep arsitektural, futuristik mempunyai pengertian merencanakan dan merancang suatu proyek pool bus dan karoseri yang dapat

diterapkan sekarang, dan yang akan datang, guna mengantisipasi perubahan kebutuhan fasilitas pool bus dan karoseri.

Pendekatan futuristik diwujudkan melalui tata ruang dan tata rupa bangunan mengarah pada perkembangan teknologi struktur modern, bentuk yang variatif, material dan lain sebagainya.

### **I.5. Rumusan Permasalahan**

Bagaimana wujud rancangan pool bus dan karoseri PO. Mosa Persada di Tanjung Redeb Berau yang mengakomodasi kemajuan teknologi dalam pelayanan penumpang bus, pemeliharaan dan perbaikan bus serta produksi bus melalui pengolahan tata ruang dan tata rupa bangunan yang mengungkapkan citra futuristik.

### **I.6. Tujuan dan Sasaran**

Tujuan : Merumuskan konsep perancangan pool bus dan karoseri PO Mosa Persada yang menekankan pada pelayanan penumpang bus dan kemajuan teknologi pemeliharaan, perbaikan dan produksi bus, melalui pengolahan tata ruang dan tata rupa bangunan yang mengungkapkan citra futuristik.

Sasaran :

- Identifikasi dan analisis hubungan ruang dan organisasi ruang dalam bangunan pool bus dan karoseri PO Mosa Persada di Tanjung Redeb
- Identifikasi dan analisis tentang pool bus dan karoseri PO Mosa Persada melalui penataan tata ruang bangunan yang menekankan pada kemajuan teknologi dalam pemeliharaan, perbaikan dan produksi bus.
- Pengolahan tata rupa bangunan yang mengungkapkan citra futuristik melalui pengolahan tata rupa bangunan dengan pemanfaatan material-material bangunan yang memiliki kesan futuristik.

### **I.7. Lingkup Pembahasan**

Lingkup pembahasan ditekankan pada pemecahan permasalahan yang ada. Sesuai dengan rumusan permasalahan yang bertujuan untuk menghadirkan rancangan pool bus dan karoseri PO Mosa Persada melalui penataan ruang dan rupa bangunan, serta ditransformasikan dalam pendekatan desain karakter arsitektur futuristik.

### **I.8. Metode Pembahasan**

#### **1. Deskriptif**

Metode ini digunakan untuk mendapatkan data dan informasi yang berkaitan dengan pool bus dan karoseri.

#### **2. Studi literatur**

Metode ini digunakan untuk memperoleh data – data yang berkaitan dengan kebutuhan fungsi pool bus dan karoseri dan yang bisa dijadikan landasan untuk menganalisis kegiatannya.

### **3. Studi preseden**

Metode ini digunakan untuk memahami secara mendalam pekerjaan dan fungsi dalam pool bus dan karoseri perusahaan lain dan pemahaman akan prinsip-prinsip dan penerapan arsitektur futuristik pada bangunan.

## **I.9. Sistematika Pembahasan**

### **BAB I**

#### **PENDAHULUAN**

Berisi gambaran umum Kabupaten Berau, potensi perkembangan jasa transportasi darat dan angkutan umum Kabupaten Berau, latar belakang PO Mosa persada sebagai perusahaan transportasi dan angkutan umum, latar belakang permasalahan, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran, lingkup pembahasan, metode pembahasan, dan sistematika penulisan.

### **BAB II**

#### **TINJAUAN UMUM MENGENAI POOL BUS DAN KAROSERI**

Berisi tinjauan umum pool bus dan karoseri yang mencakup pengertian, tujuan dan manfaat, jenis-jenis, komponen yang terkait, pelaku kegiatan, gambaran umum alur kegiatan, studi kasus pool bus dan karoseri yang ada di Malang, Jawa Timur dan kesimpulan berdasarkan studi kasus.

### **BAB III**

#### **GAMBARAN UMUM MENGENAI KABUPATEN BERAU, KECAMATAN TANJUNG REDEB DAN GAMBARAN KHUSUS PO MOSA PERSADA**

Berisi paparan mengenai tinjauan umum Kabupaten Berau, tinjauan umum Kecamatan Tanjung Redeb, gambaran khusus PO Mosa Persada di Tanjung Redeb, jenis kegiatan yang ditampung, pelaku kegiatan, struktur organisasi, fasilitas ruangan, kebutuhan ruang, serta lokasi dan site.

### **BAB IV**

#### **TINJAUAN KHUSUS ARSITEKTUR FUTURISTIK**

Berisi paparan mengenai tinjauan arsitektur futuristik dari batasan-batasannya.

### **BAB V**

#### **ANALISIS POOL BUS PO MOSA PERSADA DI TANJUNG REDEB KABUPATEN BERAU KALIMANTAN TIMUR**

Berisi analisis arsitektural yang mencakup analisis kegiatan, pelaku dan pola aktivitas, analisis zoning, sistem sirkulasi, tapak, keruangan, struktur dan utilitas bangunan.

### **BAB VI**

#### **LANDASAN KONSEPTUAL PERENCANAAN DAN PERANCANGAN**

Berisi tentang landasan konsep perencanaan dan perancangan yang mencakup sistem sirkulasi, tata ruang luar dan dalam, tapak, serta konsep struktur dan utilitas.

