

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

1.1.1 Latar Belakang Pengadaan Proyek

Transportasi merupakan proses pemindahan barang serta manusia menggunakan kendaraan dari tempat asal ke tempat tujuan.¹ Sejak zaman dahulu, transportasi terus berkembang seiring perkembangan peradaban manusia. Transportasi dipengaruhi oleh beberapa aspek yaitu perilaku manusia dalam menggunakan transportasi, jumlah atau kapasitas barang serta kualitas dan jenis kendaraan. Dengan kata lain, transportasi merupakan unsur penting yang tidak lepas dari kehidupan sehari-hari manusia.

Bagi masyarakat Indonesia, transportasi merupakan kebutuhan mendasar dalam kehidupan sehari-hari dan kehidupan bangsa yang berfungsi mempererat persatuan dan kesatuan bangsa. Dengan adanya transportasi, aksesibilitas menuju daerah-daerah di Indonesia menjadi lebih mudah. Pembangunan bidang transportasi akan membuka jalan bagi pembangunan sektor-sektor lain seperti pembangunan ekonomi, pendidikan dan kesehatan di seluruh wilayah Indonesia.²

Perkembangan transportasi di Indonesia dalam beberapa tahun terakhir dapat di katakan cukup pesat. Hal ini terlihat dari perkembangan fasilitas transportasi udara berupa pembangunan beberapa bandar udara baru serta perkembangan transportasi laut berupa pelabuhan laut diberbagai daerah pesisir seperti pelabuhan

¹ Nasution, M. (2008). Manajemen Transportasi. In M. Nasution, Manajemen Transportasi. Jakarta: Ghalia Indonesia.

² Biro Komunikasi dan Informasi Publik Departemen Perhubungan, “Transportasi sebagai Pendukung Pembangunan Nasional”, <http://dephub.go.id/post/read/transportasi-sebagai-pendukung-sasaran-pembangunan-nasional> (diakses pada 2/9/19 pada 22.00 WIB)

Tanjung Perak Surabaya. Sedangkan, untuk perkembangan fasilitas transportasi darat, lebih mengutamakan pada perbaikan infrastruktur berupa jalan raya maupun jalan tol antar daerah serta penambahan jalur rel kereta api trans Sulawesi dan trans Sumatera. Hal tersebut patut disayangkan karena selain perbaikan kualitas jalan raya, perbaikan fasilitas terminal bagi penumpang bus antar daerah perlu diperhatikan secara khusus. Berdasarkan pengamatan penulis, fasilitas terminal bus di berbagai daerah di Indonesia, seperti di Kalimantan Timur tidak mengalami perubahan yang signifikan dalam beberapa tahun terakhir.

Perpindahan ibu kota negara Republik Indonesia dari DKI Jakarta ke Kutai Kartanegara dan Penajam Paser Utara tentunya akan berdampak besar bagi kota Samarinda dan Balikpapan. Selain berdampak positif dari segi pariwisata dan urbanisasi bagi kedua kota tersebut, kota Samarinda diharapkan dapat menjadi penunjang atau penyangga proses pemindahan ibu kota dikarenakan letaknya yang berdampingan dengan Kabupaten Kutai Kartanegara dengan jarak 45 km serta dengan kota Balikpapan memiliki jarak 115 km [Tabel 1.1].

Tabel 1.1 Jarak Kota Samarinda dengan Kota-Kota lain

Uraian	Darat (KM)	Laut (Mil)
Kutai Kartanegara	45	-
Kutai Barat	280	-
Kutai Timur	160	-
Bontang	150	-
Balikpapan	115	92
Pasir Utara	202	-
Tanah Grogot	266	-
Tanjung Selor	697	-
Tarakan	-	356
Nunukan	-	400
Malinau	689	-
Tanjung Redeb	575	322
Banjarmasin	615	196
Surabaya	-	268

Sumber: Direktorat Perhubungan Darat Provinsi Kalimantan Timur

Kota Samarinda dipercaya dapat mendukung proses tersebut dengan berbagai macam fasilitas infrastruktur yang ada. Namun, aksesibilitas dan konektivitas dari dan menuju berbagai daerah di Kalimantan Timur masih belum merata. Pada tahun 2017, kondisi layak bagi jalan antar provinsi hanya mencapai 51,66% bagi transportasi darat. Pada sektor transportasi laut dan sungai juga belum memberikan layanan yang optimal dalam memberikan layanan transportasi guna mendukung mobilitas orang, barang dan jasa.³

Selain kurangnya sarana berupa jalan antar provinsi dengan kondisi layak juga diperparah dengan belum optimalnya kualitas pelayanan perhubungan darat di Kalimantan Timur. Hal ini terlihat dari belum tersedianya moda transportasi yang terintegrasi, minimnya ketersediaan fasilitas keselamatan transportasi, rendahnya kesadaran pengguna jalan serta belum memadainya sarana dan prasarana terminal.³ Berbagai permasalahan ini, mengakibatkan minat pengguna transportasi darat di Kalimantan Timur menurun, padahal transportasi darat merupakan kebutuhan vital guna menunjang mobilitas antar daerah sehari-hari terutama untuk mendukung proses perpindahan Ibu Kota nantinya.

Sebagai calon penyangga kawasan ibu Kota Baru, Kota Samarinda juga mengalami kondisi serupa seperti yang telah dipaparkan sebelumnya. Kota Samarinda sebenarnya memiliki beberapa pilihan transportasi, baik darat, air maupun udara yang melayani transportasi antar daerah dalam provinsi maupun transportasi antar daerah antar provinsi. Transportasi udara di kota Samarinda melalui bandara internasional Aji Pangeran Tumenggung Pranoto (selanjutnya disingkat APT Pranoto) dan Bandara Temindung. Transportasi darat di kota Samarinda berupa angkutan

³ Perda Provinsi Kalimantan Timur No.2 Tahun 2019 tentang RPJMD Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2019-2023

kota serta bus antar kota atau daerah dalam provinsi. Penggunaan transportasi umum di Kota Samarinda mempunyai tren yang berkembang dalam beberapa tahun terakhir. Hal ini terlihat dari jumlah bus yang kembali meningkat ke angka 281 unit pada tahun 2017 setelah sempat mengalami penurunan. Antusiasme penumpang juga terlihat pada jumlah mobil penumpang yang meningkat menjadi 3.100 unit pada tahun 2017 [Tabel 1.2].

Tabel 1.2 Perkembangan Banyaknya Kendaraan Komersial Plat Kuning di Kota Samarinda (Unit), 2011-2017

Tahun	Jenis Kendaraan			Jumlah
	Bus	Mobil Penumpang	Pick Up	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
2011	272	1 936	55	2 263
2012	387	1 552	56	1 995
2013	1 321	1 936	22 198	25 455
2014	1 321	1 524	22 198	25 043
2015	-	-	-	-
2016	52	1 053	0	1 105
2017	281	3 100	54	3 435

Sumber: Samarinda dalam Angka, 2018

Jumlah bus angkutan umum dalam kota di Samarinda juga diperkirakan akan meningkat dalam beberapa tahun ke depan, hal ini didasari oleh RENSTRA Dinas Perhubungan tahun 2015-2019 yang merencanakan aplikasi pemakaian BRT (*Bus Rapid Transit*) pada beberapa kota besar di Indonesia termasuk kota Samarinda. Namun pertambahan jumlah angkutan umum di Samarinda belum terintegrasi secara optimal dengan jenis transportasi sungai dan udara. Padahal dengan integrasi antar moda transportasi di Samarinda akan membuka akses menuju daerah-daerah lain di Kalimantan Timur dengan mempermudah perpindahan antar moda transportasi bagi penumpang dan barang. Maka dari itu, dibutuhkan suatu sarana yang berfungsi sebagai penyedia fasilitas transit antar moda transportasi darat di Samarinda. Salah satu fasilitas yang berpotensi menjadi sarana di Samarinda adalah terminal bus. Salah satu terminal bus yang

berpotensi menjadi sarana transit tersebut adalah Terminal Bus Sungai Kunjang.

Terminal Bus Sungai Kunjang merupakan salah satu terminal Tipe B di Kota Samarinda yang berfungsi untuk mengakomodir angkutan jalan darat angkutan kota dalam provinsi (AKDP) dan angkutan kota (AK). Letaknya yang dekat dengan jembatan Sungai Mahakam, menjadikan Terminal Bus Sungai Kunjang sebagai salah satu pilihan utama bagi warga yang datang ke Samarinda maupun yang akan berpergian ke berbagai daerah di Kalimantan Timur. Selain itu, terminal Bus Sungai Kunjang belakangan ini juga sudah menjadi sarana transit bagi penumpang yang ingin pergi ke Bandara Internasional APT Pranoto Samarinda yang berjarak 35.6 km atau sekitar 1 jam 11 menit menggunakan Bus Damri. Selain itu, dengan berjalan kaki sejauh 100 m penumpang dapat melanjutkan perjalanan dari ataupun menuju Pelabuhan Sungai Kapal dan Barang Sungai Kunjang.

Jika dibandingkan dengan Terminal Bus Tipe B lain di Samarinda yaitu Terminal Bus Lempake, Terminal Bus Sungai Kunjang memiliki jumlah lalu lintas terminal yang lebih banyak dan konsisten setiap tahunnya. Hal ini dapat dilihat dari jumlah kendaraan yang berangkat, kendaraan tiba, penumpang yang berangkat dan penumpang yang tiba di Terminal Bus Sungai Kunjang lebih banyak dibandingkan di Terminal Bus Lempake [Tabel 1.3]

Tabel 1.3 Data Penumpang Terminal Tipe B Samarinda

Terminal	Kendaraan Berangkat (unit)	Kendaraan Tiba (unit)	Penumpang Berangkat (jiwa)	Penumpang Tiba (jiwa)	Tahun
Sungai Kunjang	11.513	11.605	79.735	80.476	2018
	8.712	8.608	53.200	50.570	2019*
Lempake	2.887	2.752	44.149	38.578	2018
	4.710	3.831	83.427	43.107	2019*

Ket: *Data hingga bulan September 2019

Sumber: <http://bungkaltim.online/tProdTerminal2list.php>

Meskipun memiliki lalu lintas yang ramai, sebagai terminal yang menjadi penghubung antara daerah di Kalimantan Timur, Terminal Bus Sungai Kunjang belum memenuhi standar Terminal Tipe B yang telah ditetapkan pemerintah. Hal ini terlihat dari jalur sirkulasi kendaraan pengunjung yang tidak jelas, tidak adanya pembagian trayek bus, kurangnya area *ticketing*, tidak layaknya area tunggu penumpang dan toilet terminal, serta tidak adanya fasilitas penunjang bagi penyandang disabilitas menjadikan minat penumpang menggunakan transportasi darat dari Terminal Sungai Kunjang menjadi menurun.

Kurangnya fasilitas penunjang minimal sebuah Terminal Tipe B diatas tentunya sangat disayangkan karena Terminal Bus Sungai Kunjang berpotensi menjadi sarana transit bagi penumpang yang datang dari berbagai daerah di Indonesia maupun Internasional yang ingin berpergian ke daerah-daerah di Kalimantan Timur. Oleh sebab itu, berdasarkan RPJMD Provinsi Kalimantan Timur, RPJMD Dinas Perhubungan 2015-2019, rencana perpindahan Ibu Kota Negara serta potensi kota Samarinda sebagai kota penyangga Ibu Kota Negara, maka diperlukan adanya revitalisasi atau peremajaan terhadap fasilitas perhubungan seperti terminal, terutama Terminal Bus Sungai Kunjang agar dapat menunjang kebutuhan transportasi darat guna menjadi sarana transit antar moda transportasi darat di Kota Samarinda bagi daerah-daerah di Provinsi Kalimantan Timur khususnya Kutai Kartanegara dan Penajam Paser Utara.

1.1.2 Latar Belakang Permasalahan

Terminal merupakan bagian utama dalam sistem transportasi yang berperan sebagai titik bagi kendaraan, penumpang dan barang, masuk dan ke luar dari sistem. Bus merupakan salah satu moda transportasi yang menggunakan terminal sebagai titik awal dan titik akhir sebuah jalur atau trayek perjalanan. Sehingga, terminal bus

merupakan tempat kendaraan, penumpang, dan barang masuk ke dalam suatu kota melalui moda transportasi darat berupa bus.⁴

Terminal Bus Sungai Kunjang terletak di Jalan Untung Suropati, Karang Asam Ulu, Kecamatan Sungai Kunjang, Kota Samarinda. Terminal ini diresmikan pada tahun 1989 dan rencananya akan direnovasi dan dikembangkan menggunakan dana APBD pada tahun 2016. Rencana renovasi itu sekaligus untuk meningkatkan status Terminal Bus Sungai Kunjang dari tipe B menjadi tipe A⁵. Namun, berdasarkan kunjungan penulis pada Juli 2019, belum ada perubahan yang signifikan dari segi kualitas pelayanan dan fasilitas dari Terminal Bus Sungai Kunjang. Padahal Terminal ini pernah menerima penghargaan Wahana Tata Laksana (WTL) untuk urusan pelayanan penumpang dari Kementerian Perhubungan.



Gambar 1.1 Kondisi Terminal Bus Sungai Kunjang

Sumber: <https://kaltim.tribunnews.com/2019/06/13/h8-lebaran-terminal-sei-kunjang-samarinda-terpantau-lengah>

Berdasarkan hasil pengamatan penulis, fasilitas pendukung Terminal Bus Sungai Kunjang yang kurang memadai menyebabkan kurangnya minat penumpang untuk berpergian menggunakan bus disamping rusaknya fasilitas jalan darat di Kalimantan Timur. Adapun

⁴ Morlok, E. (1984). Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi. In E. Morlok, Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi (p. 33). Jakarta: Penerbit Erlangga.

⁵ Ghofar, M. (2015, Maret 15). ANTARA Kaltim. Retrieved from kaltim.antaranews.com: <https://kaltim.antaranews.com/berita/24513/renovasi-terminal-sungai-kunjang-samarinda-direncanakan-2016>

fasilitas pendukung wajib sebuah terminal mencakup pelayanan keselamatan, keamanan, kehandalan atau keteraturan, kenyamanan, kemudahan atau keterjangkauan dan kesetaraan.⁶ Dari ke-6 aspek pelayanan tersebut, Terminal Bus Sungai Kunjang dapat dikatakan belum memenuhi semua aspek secara optimal. Hal ini terlihat dari kondisi ruang tunggu tanpa *smoking room* dan ruang menyusui [Gambar 1.2]. Oleh karena itu, perbaikan Terminal Bus Sungai Kunjang perlu ditekankan pada perbaikan fasilitas pendukung terminal dengan memperhatikan keenam aspek pelayanan terminal.



Gambar 1.2 Ruang Tunggu Terminal Bus Sungai Kunjang

Sumber: Dokumentasi Penulis 2019

Pengguna dari latar belakangnya yang berbeda-beda mempunyai perilaku spasial masing-masing dalam menggunakan ruang. Perilaku ini terlihat dari adanya beberapa orang yang menggunakan ruang tidak sesuai dengan fungsinya seperti tidur maupun berjualan [Gambar 1.2]. Perilaku ini tentu saja dapat merugikan orang lain yang membutuhkan ruangan tersebut sesuai dengan fungsinya. Suatu terminal merupakan sebuah fasilitas publik sehingga penggunaan ruangnya tidak boleh melanggar batas-batas ruang sosial. Oleh sebab itu, diperlukan pengolahan ruang dengan

⁶ Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM. 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan

pemahaman perilaku spasial serta ruang sosial untuk merancang ruang dapat menyesuaikan kebiasaan perilaku spasial masyarakat dengan tatanan yang ada di Terminal.

Selain kurangnya fasilitas pendukung terminal, permasalahan sirkulasi juga menjadi permasalahan utama dari Terminal Bus Sungai Kunjang. Jalur sirkulasi Terminal Bus Sungai Kunjang masih belum jelas, baik sirkulasi pengguna, kendaraan umum maupun kendaraan pribadi. Jalur sirkulasi bus saat akan keluar dari terminal masih belum jelas, dikarenakan tidak adanya jalur khusus bagi masing-masing trayek untuk AKDP dan AK [Gambar 1.3].



Gambar 1.3 Parkir Kendaraan di Terminal Bus Sungai Kunjang

Sumber: Dokumentasi Penulis 2019

Sirkulasi kendaraan pribadi pengantar penumpang juga tidak jelas dan teratur dikarenakan tidak adanya batas-batas yang jelas antara area parkir maupun gedung terminal. Selain itu, Terminal Bus Sungai Kunjang juga tidak memiliki jalur khusus kedatangan dan keberangkatan penumpang, sehingga dapat membingungkan penumpang yang baru pertama kali menggunakan angkutan darat dari Terminal Bus Sungai Kunjang. Maka dari itu, diperlukan perbaikan jalur sirkulasi kendaraan baik sirkulasi kendaraan angkutan maupun sirkulasi kendaraan pengunjung serta perbaikan jalur sirkulasi penumpang mulai dari membeli tiket hingga naik ke angkutan maupun dari tiba di terminal hingga meninggalkan terminal.

Untuk menyelesaikan kedua permasalahan tersebut maka diperlukan tata ruang serta sirkulasi yang informatif pada Terminal Bus Sungai Kunjang. Tata ruang serta sirkulasi yang informatif dapat

memenuhi keenam aspek pelayanan terminal yaitu keselamatan, keamanan, kehandalan atau keteraturan, kenyamanan, kemudahan atau keterjangkauan dan kesetaraan. Tata ruang serta sirkulasi yang informatif diperlukan karena adanya beberapa tahap yang harus dilalui penumpang dan kendaraan baik saat keberangkatan maupun kedatangan penumpang, selain itu sirkulasi yang informatif juga menunjang kelancaran operasional terminal sehingga menjadi lebih efektif dan efisien.

Selain permasalahan tata ruang serta sirkulasi, desain Terminal Bus Sungai Kunjang saat ini belum mengalami perubahan yang signifikan sejak awal pendiriannya, sehingga perlu disesuaikan dengan perkembangan zaman serta konteks budaya dan lingkungan Kota Samarinda. Di sisi lain, Terminal Bus Sungai Kunjang di mata masyarakat setempat, identik dengan tindakan kriminal seperti premanisme. Hal ini menyebabkan kurangnya minat masyarakat menggunakan transportasi dari Terminal Bus Sungai Kunjang. Oleh sebab itu, diperlukan desain wajah terminal yang baru sebagai gerbang masuk Kota Samarinda yang atraktif dan modern untuk menarik minat masyarakat menggunakan angkutan umum melalui Terminal Bus Sungai Kunjang. Perwujudan karakter desain yang atraktif dapat diwujudkan melalui penataan ruang luar Terminal Bus Sungai Kunjang sehingga dapat langsung menarik minat dan perhatian masyarakat Kota Samarinda.

Untuk mewujudkan tata ruang dan sirkulasi yang informatif diperlukan penataan ruang yang jelas, bebas, berkesinambungan namun tetap terarah. Penempatan ruang-ruang fungsional seperti kantor, *ticketing*, serta ruang tunggu yang jelas dan nyaman dengan alur yang tertata rapi tentu saja dapat menghasilkan desain yang informatif. Pada sirkulasi ruang luar, penempatan area parkir bus, jalur keluar masuk kendaraan yang jelas, serta penempatan parkir penumpang yang teratur dan tidak menghalangi satu sama lain tentu saja akan menghasilkan tatanan terminal yang informatif dan tertata

rapi. Sedangkan untuk mewujudkan tata ruang luar yang atraktif dapat diwujudkan melalui pengolahan skala, bentuk, tekstur, warna, sirkulasi dan lanskap.

Pengolahan tata ruang dan sirkulasi dipengaruhi oleh perilaku pengguna maupun sebaliknya. Di samping itu, pengolahan tata ruang luar memerlukan pemahaman terhadap persepsi lingkungan yang ingin dicapai. Maka dari itu, dengan memahami dan mempertimbangkan pola perilaku pengguna serta persepsi lingkungan dalam merancang, tata ruang dan sirkulasi yang informatif dan atraktif bagi pengguna dapat dicapai.

Selain itu, karakter desain yang informatif dan atraktif merupakan suatu karakter yang subjektif, yang dipengaruhi oleh sudut pandang pengguna. Informatif dan atraktif menurut anak-anak tentu saja berbeda dengan informatif dan atraktif menurut orang dewasa. Oleh sebab itu, diperlukan suatu pendekatan yang mempelajari perilaku pemakai ruang dan hubungannya dengan lingkungannya yaitu pendekatan arsitektur perilaku.

Arsitektur perilaku merupakan prinsip arsitektur yang dapat memahami serta mewadahi perilaku-perilaku manusia dari berbagai macam sudut pandang pelaku, seperti perilaku pengamat, pencipta serta perilaku alam sekitar.⁷ Pendekatan arsitektur perilaku menggali hubungan perilaku manusia dengan lingkungan arsitektur. Perilaku manusia berpengaruh terhadap lingkungannya dan maupun sebaliknya. Di sisi lain, Oleh sebab itu, dengan pendekatan arsitektur perilaku, desain revitalisasi Terminal Bus Sungai Kunjang dapat menunjang aktivitas terminal dengan memperhatikan pola perilaku pengguna sehingga informatif dan atraktif bagi pengguna.

⁷ Mangunwijaya, Y. (2013). *Wastu Citra*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

1.2 RUMUSAN PERMASALAHAN

Bagaimana wujud rancangan Terminal Bus Sungai Kunjang di Samarinda yang informatif dan atraktif melalui pengolahan tata ruang dalam, tata ruang luar serta jalur sirkulasi eksternal dan internal dengan pendekatan arsitektur perilaku?

1.3 TUJUAN DAN SASARAN

1.3.1 Tujuan

Mewujudkan rancangan Terminal Bus Sungai Kunjang yang informatif dan atraktif melalui pengolahan tata ruang dalam, tata ruang luar serta jalur sirkulasi eksternal dan internal dengan pendekatan arsitektur perilaku.

1.3.2 Sasaran

Sasaran yang akan dilakukan untuk merancang Revitalisasi Terminal Bus Sungai Kunjang di Samarinda yaitu:

- a. Pengkajian pengertian, fungsi, studi tipologi, persyaratan minimal, standar yang digunakan serta teori lain mengenai Terminal Bus dan Terminal Bus Tipe B;
- b. Peninjauan lokasi perancangan revitalisasi Terminal Bus Sungai Kunjang di Samarinda, Kalimantan Timur;
- c. Pemaparan dan pembahasan data-data yang diperoleh dari hasil kunjungan serta kajian yang telah dilakukan;
- d. Pemaparan pengertian, ciri khas, serta penerapan dari kriteria desain yang informatif dan atraktif;
- e. Pemaparan pengertian serta aspek-aspek dari tata ruang dalam, tata ruang luar, dan sirkulasi;
- f. Pemaparan pengertian, ciri khas, serta penerapan dari arsitektur perilaku;
- g. Perencanaan programatik Terminal Bus Sungai Kunjang
- h. Pembahasan tata ruang dalam, tata ruang luar, dan sirkulasi yang Terminal Bus Sungai Kunjang yang informatif;

- i. Pembahasan tata ruang luar Terminal Bus Sungai Kunjang yang atraktif;
- j. Tersusunnya revitalisasi Terminal Bus Sungai Kunjang sesuai dengan pendekatan arsitektur perilaku;

1.4 LINGKUP STUDI

1.4.1 Materi Studi

1.4.1.1 Lingkup Substansial

Bagian-bagian dari Terminal Sungai Kunjang di Samarinda yang akan diolah sebagai penekanan studi adalah tata ruang dalam, tata ruang luar serta sirkulasi eksternal dan internal.

1.4.1.2 Lingkup Spasial

Bagian-bagian dari Terminal Sungai Kunjang di Samarinda yang akan diolah sebagai penekanan studi yaitu sirkulasi eksternal dan internal serta tata ruang dalam dan tata ruang luar yang meliputi organisasi ruang, zona ruang, pengelompokan jenis ruang, fasade, dan juga lansekap.

1.4.1.3 Lingkup Temporal

Rancangan ini diharapkan menjadi penyelesaian ruang dan penekanan studi pada Terminal Bus Sungai Kunjang di Samarinda dalam kurun waktu 20 tahun mendatang.

1.4.2 Pendekatan Studi

Penyelesaian pendekatan studi yang akan digunakan adalah dengan pendekatan arsitektur perilaku untuk mewujudkan rancangan terminal Bus Sungai Kunjang yang informatif dan atraktif.

1.5 METODE STUDI

Metode pengamatan dan penulisan yang dilakukan oleh penulis meliputi beberapa metode yaitu:

1.5.1 Metode Pengumpulan Data

1.5.1.1 Pengumpulan Data Primer

Pengumpulan data primer dilakukan dengan cara studi atau observasi lapangan. Studi lapangan yang dilakukan yaitu dengan melakukan kunjungan Terminal Bus Sungai Kunjang untuk mengetahui kondisi *real* terminal dan tapak sebagai bahan analisa tapak dan konsep bangunan. Studi lapangan juga dilakukan dengan cara menggunakan angkutan darat secara langsung dari Terminal Bus Sungai Kunjang serta wawancara dengan dinas serta pengelola terkait data-data Terminal Bus Sungai Kunjang.

1.5.1.2 Pengumpulan Data Sekunder

Pengumpulan data sekunder dilakukan dengan cara studi literatur untuk mencari informasi dan data yang mendukung revitalisasi Terminal Bus Sungai Kunjang. Studi literatur terutama mengenai standar perancangan tipologi terminal bus, data-data statistik terminal dan pendekatan arsitektur perilaku. Literatur diperoleh dari sumber yang berasal dari jurnal, artikel, buku serta peraturan pembangunan resmi yang telah dikeluarkan oleh pemerintah.

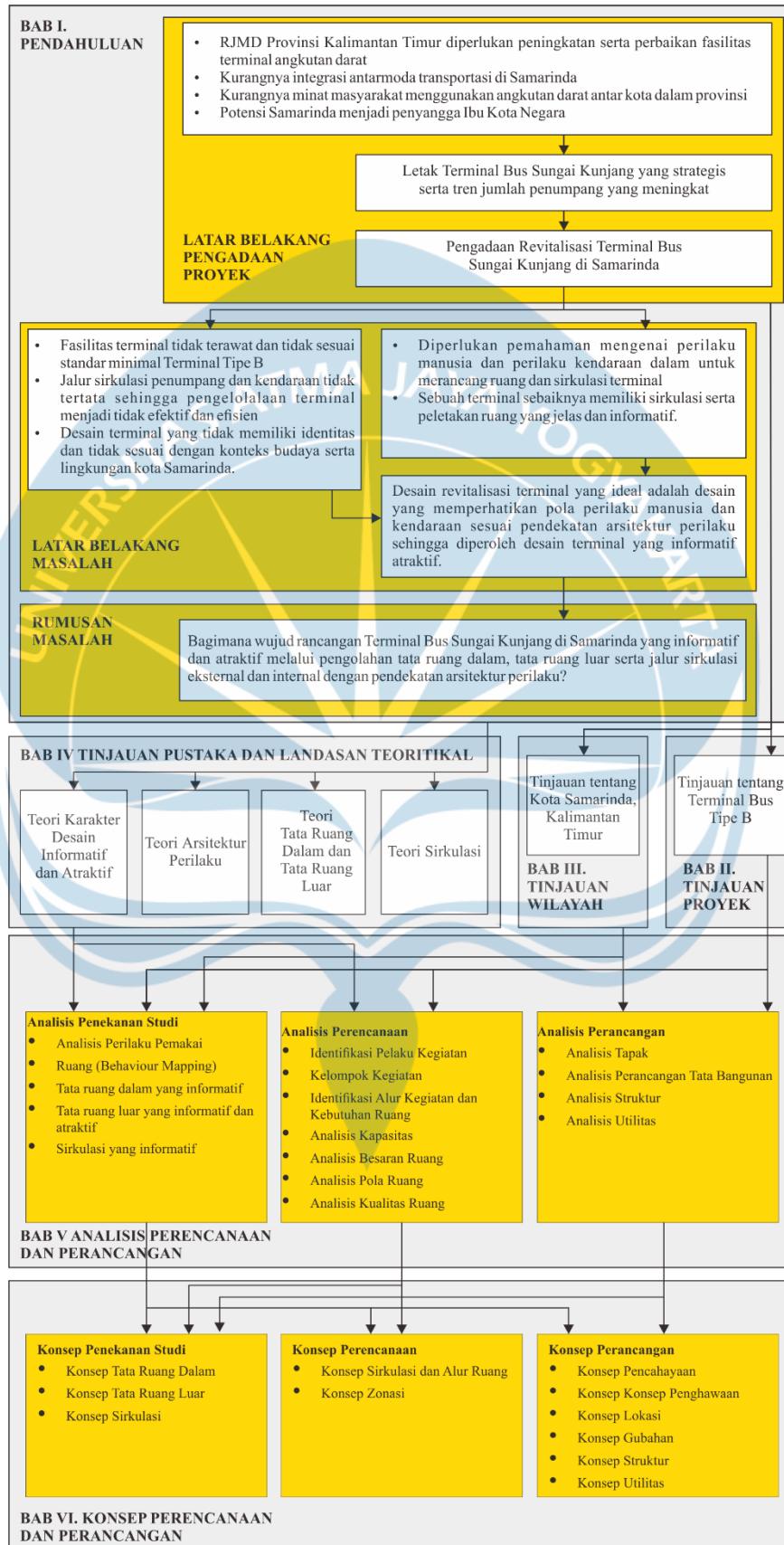
1.5.2 Metode Analisis data

Data yang telah diperoleh kemudian dianalisis menggunakan metode kualitatif yang terkait spesifikasi arsitektural informatif dan atraktif dalam mengolah elemen arsitektural berupa tata ruang ruang dalam, tata ruang luar, serta sirkulasi eksternal dan internal.

1.5.3 Metode Penarikan Kesimpulan

Kesimpulan akhir diperoleh dengan metode deduktif, yaitu penarikan kesimpulan dari umum ke khusus yang akan diterapkan pada desain revitalisasi Terminal Bus Sungai Kunjang di Samarinda.

1.6 TATA LANGKAH



1.7 KEASLIAN PENULISAN

Berikut merupakan tulisan sejenis mengenai perancangan terminal dan arsitektur perilaku:

1. Judul : Re-Desain Terminal Bus Tipe A Giwangan di Yogyakarta
Jenis Tulisan : Skripsi Pra Tugas Akhir Prodi Arsitektur Universitas Atma Jaya Yogyakarta
Tahun : 2017
Penulis : David Setya Aji Wibawa
Isi : Redesain Terminal Bus Tipe A Giwangan dengan pendekatan arsitektur perilaku agar tercipta terminal yang efektif bagi penumpang dan pengelola
Pendekatan : Arsitektur Perilaku
Perbedaan :
 - Perbedaan faktor latar belakang yaitu audit BPK sedangkan pada penulisan ini adalah pemindahan Ibu Kota Negara.
 - Penulis menekankan pada terminal yang informatif dan atraktif.
2. Judul : Revitalisasi Terminal Bus Jombor Yogyakarta dengan Pendekatan *Eco-Terminal*
Jenis Tulisan : Skripsi Pra Tugas Akhir Prodi Arsitektur Universitas Atma Jaya Yogyakarta
Tahun : 2018
Penulis : Rodi Eka Saputra
Isi : Revitalisasi Terminal Bus Jombor Yogyakarta dengan pendekatan *eco-terminal* serta perluasan terminal Jombor hingga 5 ha untuk ditingkatkan menjadi terminal bus tipe A

Pendekatan : *Eco-terminal*

Perbedaan :

- Perbedaan kriteria revitalisasi terminal bus, penulis menekankan pada perbaikan fasilitas dan sirkulasi terminal Bus Sungai Kunjang, buka pada peningkatan tipe terminal.
- Perbedaan pendekatan desain, penulis menggunakan pendekatan arsitektur perilaku dan neo-vernakular.

3. Judul : Pengembangan Terminal Bus Penumpang Di Jombor, Mlati, Sleman, D.I.Yogyakarta

Jenis Tulisan : Skripsi Pra Tugas Akhir Prodi Arsitektur Universitas Atma Jaya Yogyakarta

Tahun : 2016

Penulis : Rimba Winandi Mangiri

Isi : Pengembangan Terminal Bus Tipe B Jombor di Sleman dengan pendekatan aliran arsitektur *post-modern* agar tercipta ruang yang fleksibel, dinamis, dan ekspresif melalui pengolahan sirkulasi, tata ruang luar, dan tata ruang dalam.

Pendekatan : Arsitektur *Post-Modern*

Perbedaan :

- Perbedaan pendekatan desain, penulis menggunakan pendekatan arsitektur perilaku bukan Arsitektur *Post-Modern*.
- Perbedaan penekanan desain, penulis menekankan pada desain terminal yang informatif sedangkan pada penulisan Pengembangan Terminal Bus Penumpang di Jombor, Mlati, Sleman, D.I Yogyakarta menekankan pada terminal yang fleksibel, dinamis dan ekspresif.

1.8 SISTEMATIKA PENULISAN

BAB I PENDAHULUAN

Menguraikan tentang latar belakang pengadaan proyek, latar belakang permasalahan, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, lingkup studi, metode, tata langkah, keaslian penulis dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN UMUM TERMINAL BUS

Memaparkan tentang dasar pada desain terminal bus yang meliputi tinjauan mengenai pengertian dan fungsi terminal, jenis-jenis terminal, tinjauan pelaku serta persyaratan dan kriteria desain terminal bus tipe B.

BAB III TINJAUAN KAWASAN/WILAYAH

Memaparkan tentang tinjauan lokasi proyek yang mencakup Gambaran mengenai kota Samarinda, peraturan terkait dengan lokasi yang dipilih, serta dasar pertimbangan dalam menentukan lokasi.

BAB IV TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORITIKAL

Memaparkan landasan teori yang digunakan selama proses perencanaan dan perancangan terkait dengan menjawab permasalahan desain yang terjadi. Teori yang digunakan adalah teori karakter desain yang informatif dan atraktif, teori arsitektur perilaku, teori tata ruang dalam dan tata ruang luar, teori sirkulasi.

BAB V ANALISIS PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Membahas mengenai analisis pelaku, fungsi, kegiatan, kebutuhan ruang, program ruang, besaran ruang, tapak, sistem struktur, sistem utilitas dan penekanan studi berdasarkan data –

data yang sudah didapatkan sebelumnya dan disesuaikan dengan tema yang diambil.

BAB VI KONSEP PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Merumuskan konsep perencanaan dan perancangan ulang Terminal Bus Sungai Kunjang di Samarinda yang merupakan hasil akhir dari proses analisis dan diwujudkan dalam bentuk desain.

