

BAB II

TINJAUAN PROYEK

2.1. Pengertian Terminal

Definisi Terminal berdasarkan Juknis LLAJ pada tahun 1995 yang berisi, Terminal Transportasi merupakan:

1. Titik simpul dalam jaringan transportasi jalan yang berfungsi sebagai pelayanan umum.
2. Tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian lalu lintas.
3. Prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus penumpang dan barang.
4. Unsur tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan kota.

Definisi Terminal yang terdapat di Kamus Besar Bahasa Indonesia yang disusun oleh Tim Redaksi yang dipimpin oleh Densy Sugono (2008), adalah perhentian penghabisan (bis, kereta api, dsb); stasiun

Terminal Gagak Rimang adalah salah satu terminal yang ada di Kabupaten Blora, Jawa Tengah. Lokasi Terminal Gagak Rimang Blora berada di Kelurahan Bangkle, Kecamatan Blora, Kabupaten Blora yang dekat dengan jalan raya utama Blora.

2.2. Tipologi Proyek

2.2.1. Landasan Hukum untuk Terminal

Adapun peraturan – peraturan yang menjadi pegangan bagi perencanaan terminal bus. Beberapa peraturan yang di rangkum adalah sebagai berikut:

Berdasarkan Undang – Undang yang melandaskan perencanaan, berupa:

- a. Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan
- b. Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah

- c. Undang-undang Nomor 24 Tahun 1992 tentang Penataan Ruang
- d. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Berdasarkan Peraturan Pemerintah yang melandaskan perencanaan, berupa:

- a. Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Propinsi sebagai Daerah Otonom
- b. Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 1985 tentang Jalan
- c. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990 tentang Penyerahan Sebagian Urusan Pemerintah Dalam Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II
- d. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan
- e. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan

Berdasarkan Keputusan – keputusan para penguasa yang melandaskan perencanaan, berupa:

- a. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 43 Tahun 2005 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan
- b. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan dengan Kendaraan Umum
- c. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK. 136/ AJ. 106/ DRJD/ 2003 tentang Penetapan Simpul Jaringan Transportasi Jalan Untuk Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Indonesia
- d. Keputusan Presiden Nomor 102 Tahun 2001 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Kewenangan, Susunan Organisasi, dan Tata Kerja Departemen

2.3. Standar Perencanaan dan Perancangan Terminal Tipe B

Menurut data dari Departemen Perhubungan di Indonesia tahun 1996, Standar ruang untuk terminal bus tipe B adalah adanya Ruang parkir untuk

AKDP, Angkutan Kota, Angkutan Desa dan Angkutan Pribadi. Terminal Bus Tipe B juga memerlukan ruang service sebesar 500m², ruang untuk sirkulasi kendaraan sebesar 2.740m² dan bengkel seluas 100m². Terminal tipe B juga harus mempunyai ruang tunggu dengan besaran seluar 2.250m² dengan sirkulasi untuk orang sebesar 900m². Terminal tipe B juga perlu memiliki ruang untuk area kios sebesar 1.350m². Area perkantoran di terminal tipe B memiliki standar ruang seluas 100m² dan untuk area penghijauan memiliki standart seluas 4.890 m².

Terminal tipe B memiliki beberapa perbedaan kebutuhan ruang dan besaran ruang dengan terminal tipe A dan terminal tipe C (Tabel 2.1). Yang membedakan terminal tipe A dan terminal tipe B dari kebutuhan ruangnya adalah adanya ruang parkir untuk bus AKAP dan ruang untuk pompa bensin pada terminal tipe A. Sedangkan yang membedakan terminal tipe B dengan terminal tipe C adalah tidak adanya ruang parkir untuk bus AKDP, ruang service kendaraan, gudang, serta area perkantoran pada terminal tipe C.

Tabel 2.1. Kebutuhan Fasilitas dalam Terminal Angkutan Umum

No	Jenis fasilitas	Tipe A (m ²)	Tipe B (m ²)	Tipe C (m ²)
1	Ruang parkir AKAP	1120	-	-
2	Ruang parkir AKDP	540	540	-
3	Ruang parkir Angkutan Kota	800	800	800
4	Ruang parkir Angkutan Desa	900	900	900
5	Ruang parkir Angkutan pribadi	600	500	200
6	Ruang service	500	500	-
7	Pompa bensin	500	-	-
8	Sirkulasi kendaraan	1960	2740	1100
9	Bengkel	150	100	-
10	Ruang istirahat	50	40	30
11	Gudang	25	20	-
12	Ruang parkir cadangan	1980	1370	550
13	Ruang tunggu	2625	2250	480
14	Sirkulasi orang	1050	900	192
15	Kamar mandi	72	60	40
16	Kios	1575	1350	288
17	Mushola	72	60	40
18	Ruang administrasi	78	59	39
19	Ruang pengawas	23	23	16
20	Loket	3	3	3
21	Peron	4	4	3
22	Retribusi	6	6	6
23	Ruang informasi	12	10	8
24	Ruang P3K	45	30	15
25	Ruang perkantoran	150	100	-
26	Ruang luar/Penghijauan	6653	4890	1554
Luas total		23494	17255	6264
Cadangan pengembangan		23494	17255	6264
Kebutuhan lahan		46988	34510	12528
Kebutuhan Lahan untuk desain		47000	35000	11000

Sumber: Departemen Perhubungan (1996)

2.4. Studi Preseden

2.4.1 Terminal Tirtonadi Solo

Pembangunan Terminal ini menitikberatkan pada konsep pelayanan penumpang yang terbagi atas zona-zona. Di terminal ini terdapat beberapa zona antara lain, zona 1 utk penumpang bertiket, zona 2 utk zona penumpang belum bertiket, zona 3 sebagai zona perpindahan penumpang serta zona 4 sebagai zona pengendapan kendaraan. Zona-zona tersebut menyerupai konsep pelayanan yang telah dilaksanakan di Bandar Udara dan Stasiun Kereta Api. Ruang tunggu keberangkatan pun sudah disediakan dengan berbagai fasilitas penunjang mulai pendingin ruangan (AC) hingga televisi layar datar.



Gambar 2.1 Terminal Tirtonadi Solo (*Sumber: dokumentasi penulis*)

Terminal yang memiliki luasan sekitar 5 hektar ini memiliki fasilitas yang ramah kepada penumpang berkebutuhan khusus (disable/difable) yaitu fasilitas dua bus dengan desain bagi masyarakat berkebutuhan khusus, kursi roda bahkan kamar mandi khusus difabel.

Selain itu di terminal ini juga terdapat jadwal keberangkatan semua bus AKAP yang tercantum dalam layar monitor. Terminal terbesar di Kota Solo, Tirtonadi, juga terus meningkatkan layanannya. Salah satu fasilitasnya adalah layar monitor yang menampilkan jadwal keberangkatan semua bus AKAP yang melalui terminal ini dan sistem tiket elektronik atau e-ticketing.



Gambar 2.2 Area parkir bus di Terminal Tirtonadi Solo (*Sumber: archdaily.com*)

Terminal Tirtonadi Solo sendiri memiliki ruang sirkulasi untuk kendaraan yang dapat dibidang teratur. Terminal Tirtonadi memiliki 2 area parkir bus, *outdoor* dan *indoor* (Gambar 2.5). Area parkir di dalam dipergunakan untuk bus-bus besar yang berhenti di terminal tersebut, sedangkan area parkir luar diperuntukkan angkutan kota dan angkutan desa serta bus-bus kecil dan travel.

Terminal tersebut memiliki 2 Zona, yaitu sayap barat dan sayap timur. Sayap Barat sendiri dipergunakan untuk pemberangkatan bus dengan tujuan Jakarta, Bandung, Sumatra, Banten dan tempat-tempat lain di daerah Barat dari kota Solo. Sayap Timur dari terminal dipergunakan untuk pemberangkatan bus maupun travel menuju ke tempat-tempat di daerah Timur kota Solo, seperti Madiun, Surabaya, Banyuwangi, Bali dan seterusnya.

2.4.2 Terminal Bus Tipe B Jombor, Yogyakarta

Luas Terminal : 9.200 m²

Tipe : B

Lokasi : Kelurahan Sinduadi, Kecamatan Mlati, Kabupaten Sleman, DIY

Status Tanah : Milik Pemda/Sewa Tanah Kas Desa

Fasilitas : Mushola, Ruang Tunggu, MCK

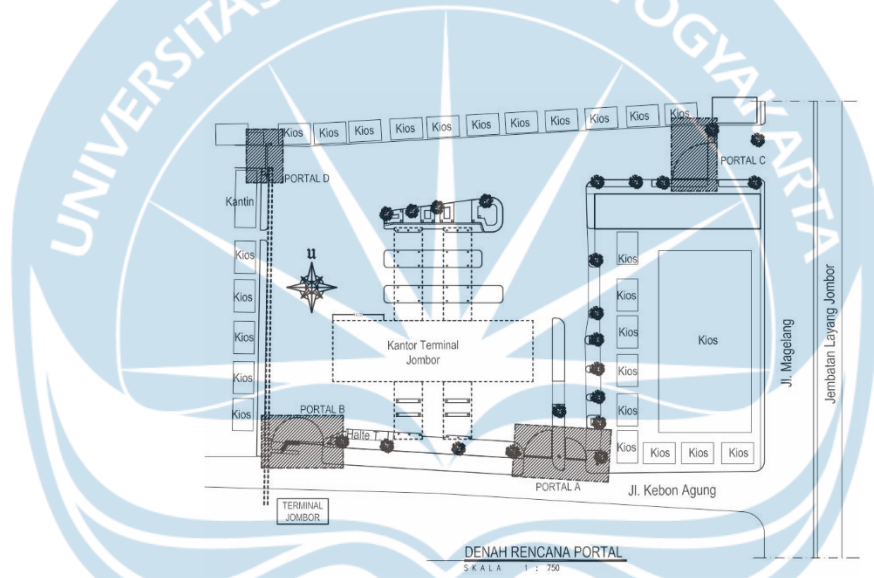
Jumlah Kios : Dua Puluh Enam Unit

Jam Operasional : 06.00 – 18.00 WIB

Terminal Jombor adalah salah satu terminal yang ada di Yogyakarta. Terminal ini merupakan tempat perhentian dan pemberangkatan bus-bus ke kota-kota di utara Jogja, seperti Semarang dan Magelang. Oleh karena itu meskipun tidak sebesar Terminal Giwangan, terminal yang ada di Jogja

bagian utara ini tetap ramai disinggahi Angkutan Kota Antar Propinsi (AKAP), angkutan Kota Dalam Propinsi (AKDP), Trans Jogja dan travel.

Terminal Jombor memiliki 4 portal pada sitenya (Gambar 2.6). Portal A dan B yang berada di selatan terminal digunakan sebagai jalur keluar masuk bus atau angkutan umum ke terminal. Portal C yang terletak di sisi timur terminal digunakan sebagai jalan keluar bus yang langsung turun ke jalan Magelang. Sedangkan portal D digunakan sebagai jalur keluar masuk mobil ataupun motor melihat ukurannya yang lebih kecil.



Gambar 2.3 Denah Terminal Jombor (Sumber: <http://dishub.jogjaprovo.go.id>)

2.4.3 The Lianhua Mountain Bus Terminal

Terminal Bus Gunung Lianhua terletak di sudut barat daya Gunung Lianhua di Distrik Futian Shenzhen, yang merupakan persimpangan Jalan Xinzhou dan Jalan Hongli (Gambar 2.7). Pengguna adalah armada bus model perempuan dari kelompok bus. Sebelum renovasi, terminal bus adalah bangunan tua setinggi tiga lantai dengan dinding ubin keramik (Gambar 2.8). Lantai pertama adalah program kantor dan dua lantai lainnya adalah asrama untuk karyawan. Mengingat bahwa bangunan dan fasilitas yang ada

terlalu tua untuk memenuhi berbagai fungsi baik penggunaan internal maupun komunikasi eksternal dan publisitas, Grup Bus memutuskan untuk merenovasi bangunan dan lingkungan sekitarnya secara keseluruhan, dan mengubah lantai 2 dan 3 sebagai Party-mass centre dan program kantor, dalam rangka menyediakan tempat kerja yang menyenangkan dan nyaman untuk armada, dan juga meningkatkan lingkungan terminal dan pengalaman layanan bus bagi warga.



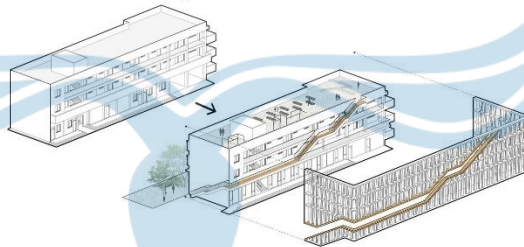
Gambar 2.4 Terminal Bus Gunung Lianhua (*Sumber: archdaily.com*)



Gambar 2.5 Bangunan terminal sebelum di renovasi (*Sumber: archdaily.com*)

Dua jalan utama yang berdekatan dengan situs ini memiliki sabuk hijau dan pohon-pohon tinggi, dan dua sisi lain dari situs tersebut berada di kaki Gunung Lianhua. Akibatnya, terminal bus dikelilingi oleh lingkungan hijau. Karena itu, renovasi bertujuan untuk membuat bangunan ringan dan menyatu dengan lingkungan sekitarnya. Untuk menjaga bentuk aslinya, dinding gorden baru ditambahkan ke tiga fasad utama dan atap bangunan. Dinding gorden baru terbuka dan tridimensional bukannya tertutup.

Berdasarkan posisi asli balok, dinding gorden memiliki empat tingkat, dan setiap tingkat didukung oleh balok baja yang memanjang dari struktur aslinya. Kolom baja vertikal dipasang di setiap 3,6 meter untuk memperkuat struktur dinding gorden yang baru. Setiap tingkat dinding gorden diisi dengan banyak volume trapesium variabel penampang variabel, salah satunya terdiri dari pelat aluminium berlubang “U” dan pelat aluminium berlubang datar. Dengan menghubungkan volume trapesium satu sama lain secara vertikal pada setiap level, dan menciptakan permukaan fasad yang rata, kolom baja vertikal disembunyikan dalam volume trapesium kontinu secara cerdas. Dengan kombinasi unit, volume trapesium yang memiliki tiga jenis pelat aluminium berlubang membentuk sistem dinding tirai yang kaya dan berirama. Mengenai tektonik, volume trapesium dibuat di pabrik sebelum dipasang ke struktur pendukung bagian dalam melalui lubang pelat aluminium oleh pekerja di lokasi. Oleh karena itu, penampilan tidak akan terpengaruh oleh komponen pemasangan yang terbuka (Gambar 2.9).



Gambar 2.6 Proses Renovasi pada Terminal Bus Gunung Lianhua dilihat dari aksonometrinya (Sumber: *archdaily.com*)

Di sisi lain, dinding ubin keramik lantai kedua dan ketiga dicat ulang dengan lapisan baru dari empat warna hijau yang berbeda, membentuk pola garis-garis yang jelas dan merespons pohon-pohon hijau di dekatnya. Sementara itu, dinding warna hijau bagian dalam dapat dilihat melalui kekosongan dinding gorden. Terlihat di depan, dinding-dinding hijau bagian dalam

memiliki presentasi maksimal, dan seluruh bangunan menunjukkan penampilan ramah lingkungan. Saat sudut pandang berubah, dinding warna hijau bagian dalam secara bertahap tertutup, yang membuat tampilan hijau lebih hidup daripada membosankan atau membosankan. Terlebih lagi, teras terbuka di lantai dua lebih luas dari teras lantai tiga. Ruang tertutup dibuat antara dinding gorden yang baru ditambahkan dan dinding luar asli, menjadi ruang luar ruang yang positif untuk komunikasi. Selain itu, sirkulasi publik diperkenalkan ke bangunan, menggunakan tangga untuk menghubungkan pintu keluar utara kantin di lantai pertama, lantai dua, lantai tiga dan ruang atap, menciptakan hubungan yang lebih dekat antara ruang publik dengan tingkat yang berbeda. Ada juga celah panjang di dinding gorden yang baru ditambahkan sesuai dengan sirkulasi publik, yang mengintegrasikan ruang dalam dan fasad. Orang-orang dapat menikmati pepohonan hijau dan pemandangan kota di luar melalui pembukaan saat berjalan di tangga.

Sebagian besar ruang atap ditutupi dengan kisi-kisi, yang tidak hanya dapat menaungi, tetapi juga membentuk keseluruhan sistem struktural dengan kinerja yang lebih baik dan mantap. Dekat dengan sisi gunung, ruang terbuka di atap berubah menjadi taman di mana orang dapat berhubungan dengan alam. Ruang atap semi-terbuka ini menjadi ruang untuk berbagai kegiatan: penanaman, mengadakan pesta outdoor dan menonton pemandangan malam pusat Distrik Futian.