

# BAB I

## PENDAHULUAN

### JUDUL : Revitalisasi Terminal Bus Tipe A Kebumen dengan Pendekatan Arsitektur Tropis

#### 1.1 Latar Belakang

Revitalisasi :Merupakan suatu proses atau cara atau perbuatan yang dilakukan untuk menghidupkan kembali suatu hal yang sebelumnya belum terbedaya atau tergunakan dengan baik.  
(kbbi)

Terminal Bus Tipe A :Merupakan terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan lintas batas negara dan/atau angkutan antarkota antarprovinsi yang dipadukan dengan pelayanan angkutan antarkota dalam provinsi, angkutan perkotaan, dan/ atau angkutan perdesaan. (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan).

Kebumen :Sebuah Kabupaten di Provinsi Jawa Tengah dengan ibukotanya adalah Kebumen. (wikipedia.org)

Pendekatan Arsitektur Tropis :Menurut Tri Harso Karyono dalam bukunya yang berjudul Arsitektur Tropis adalah langgam gaya arsitektur yang pada proses perencanaan dan perancangan desain mengacu pada penyelesaian permasalahan iklim di wilayah tersebut.

#### 1.1.1 Latar Belakang Pengadaan Proyek

Menurut Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK. 5520/AJ.104/DJRD/2018 Tentang Penetapan Kode Terminal

Penumpang Tipe A menetapkan Terminal Bus Kebumen sebagai terminal bus tipe A di Kabupaten Kebumen yang dibangun pada tahun 2004. Terminal ini berlokasi di Jalan Raya Sawahan, Ketraman, Adikarso, Kecamatan/Kabupaten Kebumen. Lokasi terminal dinilai strategis karena berada pada jalur lintas nasional yang menghubungkan antar provinsi.

Di dalam Peraturan Daerah Kabupaten Kebumen Nomor 23 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kebumen Tahun 2011 - 2031 dalam Bab VII Pasal 46 ayat (2) b dijelaskan bahwa adanya rencana pengembangan prasarana terminal penumpang dan angkutan barang meliputi peningkatan infrastruktur pendukung dan pelayanan terminal bus tipe A.

Selain itu, menurut aktivitas penggunaannya terminal dapat menjadi klaster baru dalam penyebaran Virus Corona karena menjadi tempat bertemunya penumpang baik yang akan pergi dan datang dari dan ke luar daerah yang besar kemungkinan orang tersebut dapat membawa virus. Untuk memberikan pelayanan yang optimal dibidang kesehatan dan keamanan kepada pengguna jasa sudah seharusnya terminal melakukan adaptasi dengan kondisi era *New Normal*. Penyesuaian ini dilakukan dengan pengoptimalan fasilitas kesehatan yang menunjang kegiatan protokol kesehatan seperti penyediaan ruang pengecekan suhu tubuh, area untuk mencuci tangan, ruang isolasi darurat, dan kebutuhan ruang dengan adanya penerapan *social distancing*.

Menurut informasi yang dimuat dalam laman *website kebumenkab.go.id* yang dipublikasikan pada tanggal 2 Agustus 2012 bahwa sejak tahun 2012 Terminal Kebumen mengalami penurunan jumlah pengunjung maupun armada bus. Menurut penuturan Bapak Alam dan Bapak Yusuf selaku petugas dibidang Teknis dan Admin Retribusi terminal ini hanya ramai dikunjungi saat Lebaran dan libur akhir tahun. Menurut penuturan beberapa pengguna jasa pada laman **petalokasi.org** akses menuju Terminal Bus Kebumen lebih jauh dibanding dengan akses menuju terminal bayangan di Kedungbener, selain itu terdapat keluhan seperti fasilitas yang

kurang berfungsi optimal seperti kurangnya fasilitas tempat duduk pada ruang tunggu, tidak tersedianya Anjungan Tunai Mandiri (ATM), tidak berfungsinya angkutan pedesaan sehingga menyulitkan akses pengunjung, lingkungan yang kurang bersih, dan panas. Menurut analisis penulis, karena terlalu sedikitnya penumpang yang menunggu di dalam terminal sehingga membuat supir bus-bus tersebut enggan untuk singgah terlebih dahulu di Terminal Kebumen melainkan hanya lewat, mengangkut penumpang di depan terminal, dan membayar retribusi di jalan masuk menuju terminal. Hal ini dilakukan supaya bus tersebut tidak membuang waktu dan cepat dalam mengangkut penumpang yang sudah menunggu di agen bus di luar terminal dan terminal bayangan Kedungbener.

Kebenaran informasi di atas diperkuat dengan data yang didapat dari Kementerian Dinas Perhubungan mengenai jumlah kedatangan dan keberangkatan bus AKAP dan AKDP di Terminal Bus Kebumen 3 tahun terakhir sebagai berikut:

**Tabel 1.1 : Jumlah Kedatangan Dan Keberangkatan Bus AKAP di Terminal Bus Kebumen**

Tahun	Waktu Per	Keberangkatan	
		Bus AKAP	Bus AKAP
<b>2018</b>	Tahun	145.228	145.790
	Bulan	12.102	12.149
	Hari	403	405
	Jam	17	17
<b>2019</b>	Tahun	98.374	98.378
	Bulan	8.198	8.198
	Hari	273	273
	Jam	11	11
<b>2020</b>	Tahun	67.324	673.319
	Bulan	5.610	5.610
	Hari	187	187

	Jam	7	7
--	-----	---	---

*Sumber: Terminal Bus Kebumen*

**Tabel 1.2 : Jumlah Kedatangan Dan Keberangkatan Bus AKDP di Terminal Bus Kebumen**

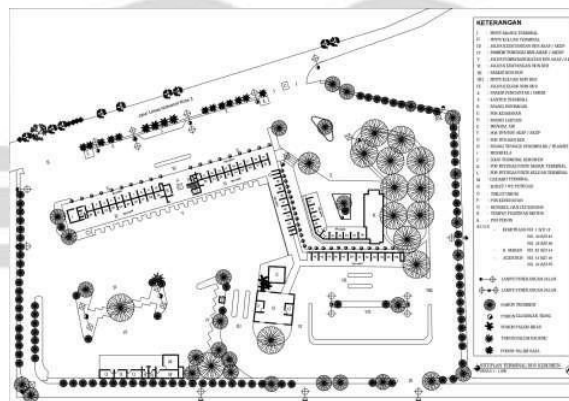
Tahun	Waktu Per	Keberangkatan	
		Bus AKDP	Bus AKDP
<b>2018</b>	Tahun	11.429	11.430
	Bulan	952	953
	Hari	32	32
	Jam	1	1
<b>2019</b>	Tahun	6.432	6.437
	Bulan	536	536
	Hari	18	18
	Jam	1	1
<b>2020</b>	Tahun	3.077	3.077
	Bulan	256	256
	Hari	9	9
	Jam	1	1

*Sumber: Terminal Bus Kebumen*

Dari tabel di atas dapat dijelaskan jumlah kedatangan dan keberangkatan bus AKAP paling banyak pada tahun 2018 sebanyak 17 armada/jam. Sedangkan kedatangan dan keberangkatan bus AKDP terlihat stabil sebanyak 1 armada/jam. Menurut Departemen Perhubungan, 1996 klasifikasi terminal utama menurut tingkat pelayanan yang ditinjau menurut jumlah arus minimum kendaraan per satu waktu yaitu 50-100 kendaraan/jam. Sedangkan jika dilihat dari jumlah total kedatangan bus paling banyak hanya 18 armada per jamnya. Jumlah ini sangat kurang dari tingkat pelayanan terminal utama.

Dari informasi mengenai keluhan fasilitas yang kurang berfungsi optimal, perlu adanya suatu standar acuan sebagai pembanding dalam proses mengidentifikasi permasalahan dan merancang desain sebagai solusi permasalahan tersebut. Untuk itu penulis berpegang teguh pada peraturan yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia yang berisi pedoman dan pengarahan dalam penyediaan sarana dan prasarana dan untuk menjalankan fungsi pengawasan terhadap penyelenggaraan angkutan dalam keterpaduan intra-moda dan antar -moda terminal bus tipe A sebagai berikut :

1. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.
2. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek
3. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.



**Gambar 1.1 : Denah Terminal Bus Kebumen**

*Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Kebumen*

Fasilitas pada Terminal Kebumen seperti berikut :

1. Pintu masuk terminal;
2. Pintu keluar terminal;
3. Area parkir pengantar/umum;
4. Drop off area;

5. Ruang tunggu penumpang;
6. Kantor terminal;
7. Ruang informasi;
8. Ruang laktasi;
9. Pos keamanan terminal;
10. Toilet umum dan toilet petugas kantor terminal;
11. Pos kesehatan;
12. Musholla;
13. Gudang terminal;
14. Bengkel dan cucian bus;
15. Jalur kedatangan bus AKAP/AKDP;
16. Pos retribusi bus AKAP/AKDP;
17. Parkir tunggu bus AKAP/AKDP;
18. Jalur keberangkatan bus AKAP/AKDP;
19. Terminal angkutan non bus;
20. Pos retribusi angkutan non bus;
21. Jalur kedatangan non bus;
22. Parkir angkutan non bus;
23. Pintu keluar non bus;
24. Kios : agen bus, warung makan, dan kemitraan
25. Menara pengawas;
26. Tempat penitipan motor;
27. Jalur keluar non bus; dan
28. Lampu penerangan dan rambu-rambu.

Namun seiring berjalannya waktu, terjadi perubahan pada kondisi terminal. Kondisi saat ini menurut hasil wawancara dengan Kepala Terminal Kebumen Bapak Slamet J yaitu :

1. Terminal belum menerapkan sistem zonasi namun untuk rencana pengembangan terminal ke depan sudah ada rencana penerapan zonasi;
2. Fasilitas yang ada pada terminal belum berfungsi secara optimal seperti :

- a. Terjadi perubahan fungsi fasilitas seperti pada berubahnya fasilitas *smoking area* menjadi pos keamanan dan menara pengawas menjadi menara air;
- b. Layanan fasilitas bagi penyandang disabilitas pengguna jasa di terminal seperti *guiding block*. Troli dan kursi roda belum dapat terlaksana karena belum ditunjang dengan pengadaan *ramp*;
- c. Ruang tunggu belum berfungsi secara optimal karena belum tersedia ruang dan fasilitas tempat duduk yang memadai;
- d. Belum tersedianya ruang istirahat bagi awak kabin;
- e. Fasilitas bengkel yang belum berfungsi secara optimal;
- f. Belum adanya pemisahan jalur pintu masuk dan pintu keluar bagi bus, dan angkutan pribadi pengunjung;
- g. Toilet umum dan toilet petugas yang belum memenuhi standar; dan
- h. Masih belum berfungsinya terminal angkutan non bus.

Fasilitas yang dibutuhkan menurut aktivitas pengguna jasa dan perbandingan dengan standar peraturan terminal bus tipe A dapat disimpulkan seperti berikut:

1. Adanya penerapan zonasi sehingga kegiatan di lapangan menjadi lebih teratur dan steril.
2. Fasilitas sirkulasi bagi para penumpang yang turun di area parkir bus supaya tidak berpotongan dengan jalur sirkulasi kendaraan.
3. Pemenuhan kembali fungsi fasilitas di terminal seperti pemberian fasilitas ruang tunggu VIP, pengadaan *smoking area*, *hotspot area*, penyesuaian ketinggian platform dengan lantai *deck* bus, fasilitas penunjang bagi penyandang disabilitas, penyesuaian terhadap standar pengadaan toilet, penyediaan fasilitas Anjungan Tunai Mandiri (ATM), pengembalian fungsi menara pengawas sehingga diharapkan fasilitas yang disediakan dapat berfungsi secara optimal bagi pengguna jasa terminal;
4. Rencana pengembangan fasilitas loket online supaya lebih efisien dan praktis bagi para pengguna jasa; dan

5. Pengaktifan terminal angkutan pedesaan agar aktivitas pengguna jasa lebih dapat terfasilitasi lebih optimal.

Analisis perbandingan kebutuhan dan ketersediaan fasilitas dilakukan dari perhitungan jumlah kedatangan dan keberangkatan bus AKAP dan AKDP di Terminal Kebumen selama satu bulan pada bulan Januari 2020. Pengambilan data pada waktu tersebut karena pada waktu itu belum terdampak pandemi Covid-19 sehingga intensitas kendaraan masih tergolong normal. Cara pengolahan data dengan menghitung jumlah kedatangan dan keberangkatan bus AKAP dan AKDP per jam selama satu bulan. Berikut hasil pengolahan data :

**Tabel 1.3 : Perhitungan Jumlah Kedatangan dan Keberangkatan Bus Per Jam**

Minggu ke/ Hari	I	II	III	IV	V	Rata-Rata
Senin	-	14	13	15	12	14
Selasa	-	13	9	14	12	12
Rabu	19	12	12	9	11	13
Kamis	16	13	13	12	17	14
Jumat	15	12	11	11	10	12
Sabtu	16	12	12	11	-	13
Minggu	-	17	14	12	15	15

*Sumber : Terminal Bus Kebumen*

Dari tabel di atas dapat dijelaskan bahwa intensitas kedatangan dan keberangkatan Bus AKAP dan AKDP adalah pada hari Minggu dengan intensitas rata-rata 15 kendaraan per jam. Area peron keberangkatan menyediakan 18 ruang parkir dan area parkir tunggu kendaraan tersedia 15 ruang parkir sehingga kebutuhan ruang parkir sudah terpenuhi.

Sebagai dasar menganalisis permasalahan yang ada di Terminal Kebumen maka diperlukan adanya contoh permasalahan yang terjadi di terminal lain dengan tipe terminal yang sama. Tinjauan permasalahan pada



terminal tipe A di Terminal Tirtonadi Solo, Jawa Tengah menurut jurnal Kajian Desain Terminal Bus Tirtonadi Solo Dalam Rangka Peningkatan Mutu Layanan Dan Ketertiban seperti :

1. Masih terdapat ruang-ruang yang peruntukan fungsinya tidak jelas.
2. Area komersial masih menyebar.
3. Pada bagian Barat dan Timur terminal pengaturan zona 1 dan zona 2 masih bercampur.

Tinjauan permasalahan lain seperti di Terminal Mangkang, Semarang menurut Jurnal Planologi dengan judul Dampak Terminal Mangkang Kota Semarang Dan Permasalahan di Kawasan Sekitarnya yaitu:

1. Mengalami penurunan jumlah pengunjung akibat aksesibilitas terminal yang jauh dari pusat kota.
2. Terganggunya arus lalu lintas di luar terminal akibat bus mengangkut penumpang di depan terminal.
3. Fasilitas lengkap namun tidak terawat dan terbengkalai.

Dari permasalahan yang disebutkan di atas, permasalahan tipe A di beberapa terminal masih sama dengan Terminal Kebumen seperti akses terminal yang jauh dari pusat kota sehingga minat pengunjung berkurang, bus-bus yang enggan masuk ke dalam terminal melainkan mengangkut penumpang di depan terminal, fasilitas angkutan terminal non bus yang tidak berfungsi sehingga memiliki kesan terbengkalai.

Dengan adanya permasalahan di atas seperti :

1. Adanya regulasi dalam Peraturan Daerah Nomor 23 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kebumen yang mengatur tentang peningkatan infrastruktur pendukung dan pelayanan terminal bus tipe A di Kabupaten Kebumen.
2. Kebutuhan masyarakat mengenai kondisi pandemi Virus Covid-19 dan kondisi fasilitas saat ini yang ada di Terminal Bus Kebumen seperti telah dijelaskan di atas baik dengan cara observasi langsung di lapangan, wawancara dengan Kepala Terminal dan petugas di lapangan, dan perbandingan dengan peraturan yang mengatur tentang terminal tipe A.

Maka pengadaan proyek dinilai perlu dengan melakukan revitalisasi yang dapat dinilai sebuah tindakan yang tepat untuk semakin mengoptimalkan pelayanan Terminal Bus Kebumen bagi para pengguna jasa. Rencana pelaksanaan revitalisasi terminal difokuskan pada pengolahan tata ruang dalam Terminal Bus Kebumen menggunakan pendekatan arsitektur tropis. Pemilihan pendekatan ini dinilai tepat dilihat dari kondisi lingkungan di sekitar terminal yang berada di areal persawahan sehingga tapak mendapatkan penghawaan dan pencahayaan alami. Seperti yang dianjurkan pada peraturan perundang-undangan tentang protokol kesehatan salah satunya ruangan harus mendapat sirkulasi udara yang baik dan mendapatkan sinar matahari yang cukup.

### **1.1.2 Latar Belakang Permasalahan**

Menurut informasi yang dimuat dalam *website* **kebumenkab.go.id** yang dipublikasikan pada tanggal 2 Agustus 2012 anggaran biaya pembangunan Terminal Bus Kebumen mencapai 13 miliar lebih. Jika terminal tidak dapat berfungsi secara optimal tentunya akan menjadi sia-sia. Dalam mengumpulkan fakta tentang Terminal Bus Kebumen, penulis mengacu pada :

1. Hasil pencarian informasi melalui media online seperti artikel yang ditulis oleh *website* Pemerintah Daerah Kabupaten Kebumen.
2. Wawancara dengan Kepala Kantor Terminal dan petugas yang bertugas di lapangan.
3. Observasi langsung di lapangan.
4. Perbandingan dengan peraturan terkait standar penyelenggaraan fasilitas terminal tipe A.

Berikut adalah permasalahan Terminal Bus Kebumen menurut hasil wawancara dengan Bapak Slamet J selaku Kepala Kantor Terminal Bus Kebumen :

1. Pada saat terjadi antrian panjang bus yang akan masuk ke terminal area manuver bus menjadi terbatas.

2. Fasilitas pada lingkungan terminal bus yang masih belum ramah terhadap penyandang disabilitas dan lansia. Beliau mengatakan : “Terminal sudah menyediakan fasilitas troli dan kursi roda, namun hingga saat ini belum dapat berfungsi karena tidak adanya *ramp*.” Juga belum tersedianya fasilitas *guiding block* bagi tuna netra.
3. Terminal Bus Kebumen belum menerapkan sistem zonasi. Tidak adanya pemisahan area kedatangan bus, area keberangkatan bus, area perpindahan bus, dan pengendapan bus. Untuk area kedatangan, keberangkatan, dan perpindahan bus masih dalam satu area sehingga dapat menyebabkan kesemrawutan dan ketidaknyamanan para pengguna.
4. Area pengendapan bus sudah tersedia bengkel dan cucian bus namun belum terdapat fasilitas istirahat awak kendaraan.



**Gambar 1.2 : Bengkel dan Ruang Istirahat Awak Kendaraan**

*Sumber: Dokumen Penulis, 2021*

5. Terdapat pengalihan fungsi ruang seperti area merokok yang dialih fungsikan menjadi pos satpam dengan alasan ruangan tersebut tidak digunakan oleh pengunjung karena kurangnya kesadaran mereka akan etika.
6. Mangkraknya terminal angkutan pedesaan menurut wawancara dengan Mas Alam, Mas Yusuf, dan Mas Cahya selaku petugas dibidang Teknis dan Admin karena tidak adanya penumpang sehingga pihak angkutan desa tidak mau menggunakan fasilitas tersebut. Saat ini area tersebut hanya berfungsi sebagai tempat parkir bagi pengantar. Alasan pengubahan fungsi area ini karena akses penumpang menuju tempat

keberangkatan bus yang lumayan cukup jauh dari parkirannya sebelumnya yang berada pada sisi depan terminal.



**Gambar 1.3 : Terminal Angkutan Desa**

*Sumber: Dokumen Penulis, 2021*

7. Kurangnya pengaturan dan pengorganisasian ruang dengan baik dapat dilihat dari terbatasnya penyediaan area tunggu penumpang yang merupakan fasilitas utama di dalam terminal dibanding dengan penyediaan fasilitas penunjang seperti kios untuk warung makan, kemitraan dan agen bus dan belum tersedianya ruang tunggu penumpang VIP seperti yang dicantumkan pada Peraturan Menteri Perhubungan.



**Gambar 1.4 : Perbandingan Area Ruang Tunggu dan Kios**

*Sumber: Dokumen Penulis, 2021*

Keterangan gambar : garis merah menunjukkan kios warung makan sedangkan garis kuning lantai satu berisi area kantor terminal.

Perancangan bangunan menara air juga dinilai kurang efisien karena seharusnya bangunan tersebut dapat difungsikan sebagai bangunan menara pengawas karena letaknya yang strategis dan tinggi.



**Gambar 1.5 : Menara Air**

*Sumber: Dokumen Penulis, 2021*

Penyediaan fasilitas toilet umum bagi pengunjung terdapat sebanyak 3 titik toilet tipikal dengan sistem pemisahan sesuai gender. Untuk pria tersedia 4 (empat) urinoir sedangkan untuk wanita tersedia 2 toilet dengan fasilitas wc jongkok dan bak air serta sebuah wastafel. Toilet untuk petugas kantor terdapat pada bangunan utama dengan pemisahan sesuai gender dan fasilitas tipikal dengan toilet pengunjung. Sedangkan toilet pada area istirahat awak kendaraan juga menggunakan sistem pemisahan gender namun masing-masing hanya terdiri dari 2 toilet. Dari data tersebut dapat disimpulkan bahwa fasilitas toilet belum ramah terhadap penyandang disabilitas. Seharusnya terdapat sebuah toilet dengan ukuran yang dapat mengakomodasi pengguna dengan kursi roda.



**Gambar 1.6 : Toilet Pengelola Terminal (kiri), Toilet Umum Pria (tengah) dan Toilet Umum Wanita (kanan)**

*Sumber: Dokumen Penulis, 2021*

8. Belum adanya pemisahan pintu masuk dan pintu keluar terminal bagi kendaraan pribadi, bus, dan angkutan pedesaan.

Menurut uraian di atas maka penyelesaian permasalahan pada Terminal Bus Kebumen memfokuskan pada penataan kembali dan penambahan fungsi ruang sesuai dengan standar terminal tipe A standar peraturan yang menjadi acuan penulis dan standar protokol kesehatan dengan pendekatan arsitektur tropis. Dalam rangka penyesuaian terhadap pandemi Covid-19 pendekatan arsitektur tropis yang dapat dinilai tepat karena dalam pengolahan tapak dapat mempertimbangkan pemanfaatan pencahayaan dan penghawaan alami sebagai unsur penting dalam pelaksanaan protokol kesehatan.

Selain itu penekanan desain juga difokuskan pada tata ruang dalam karena penataan interior akan memberikan kenyamanan bagi pengguna jasa maupun pegawai kantor yang bekerja di terminal tersebut sehingga diharapkan dapat bekerja dengan maksimal.

## **1.2 Rumusan Permasalahan**

Berdasarkan uraian penjelasan latar belakang di atas maka penyelesaian permasalahan yang akan dibahas pada proposal ini adalah : **Bagaimana rancangan Terminal Bus Kebumen dalam meningkatkan kualitas pelayanan dan penyesuaian terhadap adanya *New Normal* melalui penyediaan fasilitas sesuai dengan standar terminal bus tipe A menurut perundangan melalui penataan ruang dalam, ruang luar, dan pengaturan kembali fungsi lahan dengan pendekatan arsitektur tropis ?**

## **1.3 Tujuan dan Sasaran**

### **1.3.1 Tujuan**

Tujuan dari pembuatan Landasan Konseptual rancangan dari Terminal Bus Kebumen supaya dapat beroperasi secara optimal dan mampu memberikan situasi dan kondisi yang aman serta nyaman kepada para pengguna khususnya dalam menghadapi masa pandemi Virus Covid-19.

### **1.3.2 Sasaran**

1. Mewujudkan akses dan sirkulasi yang nyaman dan aman di dalam terminal.
2. Mengatur ulang peruntukan fungsi lahan dan tata ruang sesuai dengan standar yang di acu.
3. Perlindungan terhadap para pengguna jasa melalui penyediaan fasilitas sesuai protokol kesehatan.

## **1.4 Lingkup Studi**

### **1.4.1 Materi Studi**

#### **a. Lingkup Spasial**

Fokus penulisan pada sub bab lingkup spasial membahas tentang Kabupaten Kebumen dari segi kondisi letak geografis.

#### **b. Lingkup Substansial**

Fokus penulisan pada sub bab lingkup substansial membahas tentang perancangan Terminal Bus Kebumen dalam penyesuaian standar pelayanan terminal tipe A menurut PM Nomor 132 Tahun 2015 yang diwujudkan dalam penyediaan fasilitas dan pengaturan serta pengolahan kembali tata guna lahan.

### **1.4.2 Pendekatan Studi**

Pendekatan studi yang digunakan dalam perancangan terminal menggunakan pendekatan arsitektur tropis. Di mana perancangan bangunan sebagai wujud respon dari situasi dan kondisi lingkungan di sekitar site terutama dalam pemanfaatan penghawaan dan pencahayaan alami pada tata ruang dalam sehingga diharapkan fasilitas terminal dalam pelayanannya semakin optimal dalam situasi pandemi Covid-19.

## **1.5 Metode Studi**

### **1.5.1 Pola Prosedural**

#### **1.5.1.1 Metode Pengumpulan Data**

Dalam pengumpulan data, penulis menggunakan dua metode yaitu :

##### **1. Data primer**

Data ini didapatkan melalui observasi langsung di lapangan dengan data yang didapat berupa hasil observasi lapangan mengenai permasalahan tapak, jumlah lapak pedagang makanan dan agen bus, serta hasil wawancara terhadap pengunjung terminal.

##### **2. Data sekunder**

Data ini didapatkan melalui sumber-sumber yang telah dipublikasi seperti artikel dan jurnal ilmiah mengenai terminal, studi komparasi tipologi bangunan serupa, dan teori tentang peraturan instansi pemerintah yang menyangkut objek.

#### **1.5.1.2 Metode Analisis Data**

Metode analisis yang digunakan yaitu

##### **1. Analisis kualitatif deskriptif**

Analisis data permasalahan yang didapatkan dari hasil wawancara dan pengamatan langsung di lapangan serta studi komparasi obyek kemudian hasil analisis dijabarkan dengan cara menggambarkan kondisi dan situasi *real* obyek di lapangan.

##### **2. Analisis penekanan studi**

Analisis mengenai perancangan pengorganisasian gubahan massa dan tata letak ruang pada tapak yang disesuaikan dengan fungsi tipologi bangunan dan pendekatan yang digunakan dalam merancang.

##### **3. Analisis programatik**

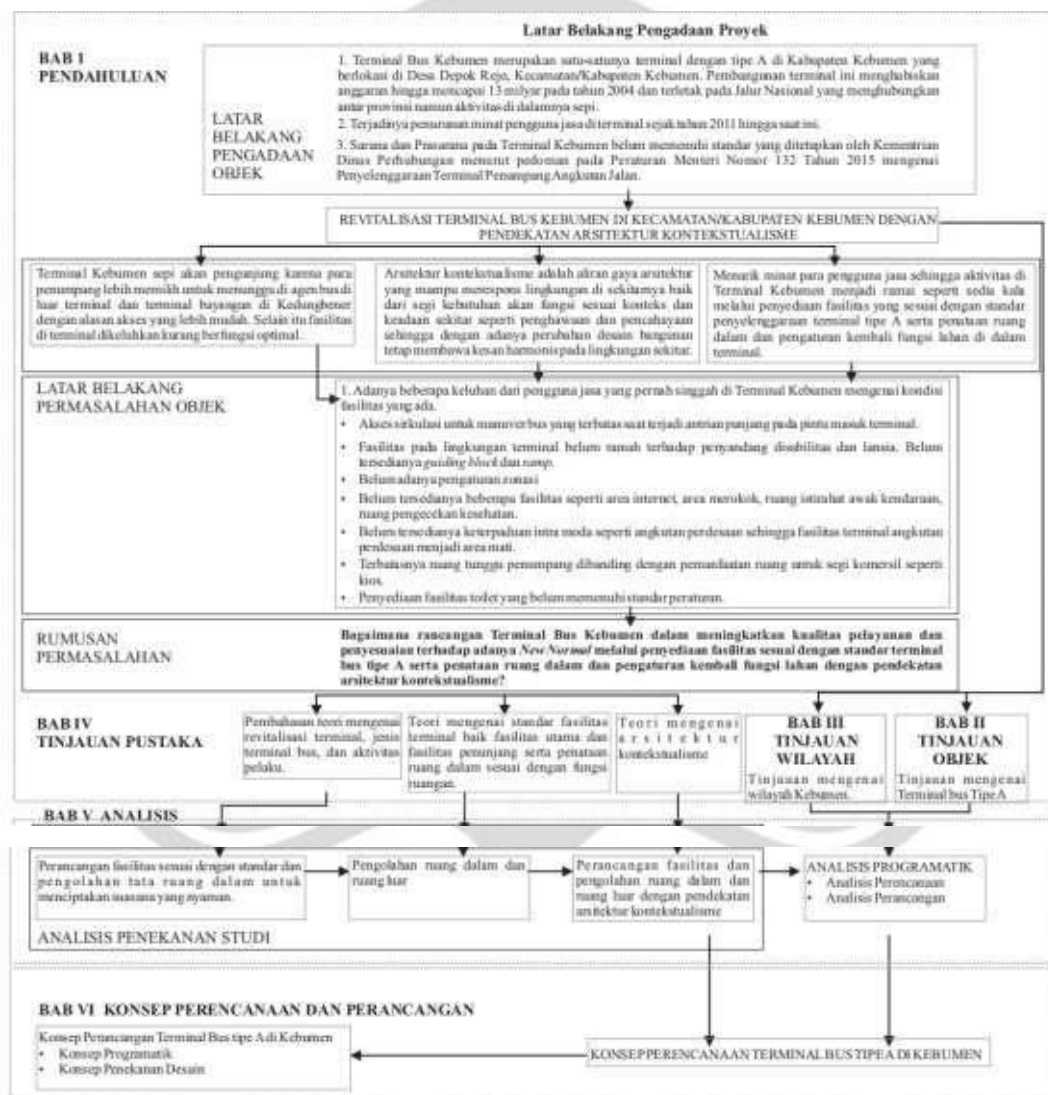
Analisis mengenai standar bagi tipologi terminal tipe A seperti dalam hal studi aktivitas pengguna dan besaran ruang, dan *layout* bangunan dalam menyikapi permasalahan pada tapak.



### 1.5.1.3 Metode Penarikan Kesimpulan

Penarikan kesimpulan dengan cara mengurutkan poin penting yang bersifat umum hingga mengerucut kepada poin yang bersifat spesifik atau mendalam dan menyajikan dalam bentuk deskripsi atau gambaran sesuai dengan metode analisis yang digunakan.

### 1.5.1.4 Tata Langkah



Gambar 1.7: Tata Langkah Penulisan

Sumber: Analisis Penulis, 2021

## 1.6 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan secara singkat sebagai berikut:

## **BAB I Pendahuluan**

Berisi latar belakang pengadaan proyek dan latar belakang permasalahan dari obyek yang dipilih, perumusan masalah, tujuan dan sasaran, lingkup studi, metode studi, tata langkah, dan sistematika pembahasan.

## **BAB II Tinjauan Terminal Bus Tipe A**

Tinjauan pembahasan mengenai definisi Terminal Bus Tipe A, fungsi terminal bus, zona pelayanan terminal bus, jenis bus yang beroperasi di terminal bus Kebumen, fasilitas terminal bus tipe A, standar dimensi fasilitas terminal bus, tinjauan struktur pengelola terminal bus tipe A, studi kasus terminal bus tipe A, dan tinjauan Terminal Bus Kebumen.

## **BAB III Tinjauan Kabupaten Kebumen**

Meliputi tinjauan administratif, kondisi geologis, kondisi iklim, dan tinjauan lokasi tapak, peraturan tapak, dan tinjauan eksisting sekitar tapak.

## **BAB IV Tinjauan Pustaka Dan Landasan Teoritikal**

Penjelasan mengenai pengertian ruang dalam dan ruang luar, tinjauan revitalisasi, tinjauan era *New Normal*, dan tinjauan arsitektur tropis.

## **BAB V Analisis Perencanaan dan Perancangan**

Analisis yang dibahas mengenai programatik dan penekanan desain pada perancangan Terminal Bus Kebumen tipe A.

## **BAB VI Konsep Perencanaan dan Perancangan**

Berisi hasil dari pembahasan analisis programatik dan penekanan desain dari bab sebelumnya yang kemudian dicurahkan dalam bentuk konsep perencanaan dan perancangan menggunakan pendekatan arsitektur tropis.

Daftar Pustaka

Tentang informasi yang berfungsi sebagai dasar acuan dalam proses perencanaan dan perancangan Terminal Gombang.

Lampiran

### **1.7 Keaslian Penulisan**

1. Judul : Model Sirkulasi Terminal Tipe A (Studi Kasus Terminal Tirtonadi)

2. Jenis Laporan :Jurnal

3. Penulis :Nuryani Tinumbia, Sony Sulaksono Wibowo, Wita Meutia, Silvanus Nohan Rudrokasworo, Ary Hafiandi

4. Instansi :Universitas Pancasila, Universitas Indonesia, dan Universitas Institut Teknologi Bandung

5. Tahun 2018

6. Isi :Kajian analisis mengenai sirkulasi kendaraan dan penumpang serta fasilitas di terminal tipe A dengan menetapkan Terminal Tirtonadi Surakarta sebagai obyek studi. Dari uraian informasi tersebut kemudian dapat ditemukan kelebihan dan permasalahan pada terminal.

1. Judul :Model Sirkulasi Terminal Tipe A (Studi Kasus Terminal Indihiang, Tasikmalaya)

2. Jenis Laporan :Jurnal

3. Penulis : Nuryani Tinumbia, Sony Sulaksono Wibowo, Wita Meutia, Silvanus Nohan Rudrokasworo, Ary Hafiandi

4. Instansi :Universitas Pancasila, Universitas Indonesia, dan Universitas Institut Teknologi Bandung

5. Tahun 2018

6. Isi :Kajian analisis mengenai sirkulasi kendaraan dan penumpang serta fasilitas di Terminal Indihiang Tasikmalaya. Dari data ditemukan beberapa permasalahan dan kelebihan yang ada pada terminal tersebut.