

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Definisi dan Pemahaman Proyek

2.1.1 Pengertian Terminal Bus

Terminal adalah titik dimana orang datang dan masuk ke kota.

- a. Terminal bus adalah prasarana untuk angkutan jalan raya guna untuk mengatur kedatangan pemberangkatan pangkalannya kendaraan umum serta memuat atau menurunkan penumpang atau barang.
- b. Terminal adalah tempat pengangkutan dapat berhenti dan memuat/membongkar barang-barang.
- c. Berdasarkan *Juknis LLAJ, 1995*, Terminal Transportasi adalah:
 1. Merupakan simpul tempat terjadinya putus arus yang merupakan prasarana angkutan, tempat kendaraan umum menaikan dan menurunkan penumpang.
 2. Tempat pengendalian pengawasan pengaturan dan pengoperasian sistem arus angkutan penumpang.
 3. Prasarana angkutan dan merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus angkutan penumpang.
 4. Unsur tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan kota dan lingkungan.

Jadi secara umum definisi Terminal adalah tempat dimana kendaraan dapat mengambil dan menurunkan penumpang dan barang, serta sebagai tempat dimana penumpang dapat mengganti jenis angkutan transportasi darat yang akan dipakai.

2.1.2 Pengertian Modern Arsitektur

A. Pengertian

Arsitektur modern adalah sebuah sesi dalam perkembangan arsitektur dimana ruang menjadi objek utama untuk diolah. Jika masa sebelumnya arsitektur lebih memikirkan bagaimana cara mengolah façade, ornament, dan aspek-aspek lain yang sifatnya kualitas fisik, maka pada masa arsitektur modern kualitas non-fisik lah yang lebih dipentingkan. Focus dalam arsitektur modern adalah bagaimana memunculkan sebuah gagasan ruang, kemudian mengolah dan mengelaborasinya sedemikian rupa, sehingga akhirnya diartikulasikan dalam penyusunan elemen-elemen ruang secara nyata.

Menurut Rayner Banham pada bukunya yang berjudul "Age of The Master : A Personal View of Modern Architecture", 1978, perkembangan arsitektur modern menekankan pada kesederhanaan suatu desain.

B. Ciri-ciri

Ciri-ciri Arsitektur Modern adalah :

- Satu gaya Internasional / tanpa gaya (seragam), merupakan suatu arsitektur yang dapat menembus budaya dan geografis.
- Berupa khayalan, idealis
- Bentuk tertentu, fungsional, bentuk mengikuti fungsi, sehingga bentuk menjadi monoton karena tidak diolah
- Less is more, semakin sederhana merupakan suatu nilai tambah terhadap arsitektur tersebut.
- Ornament adalah suatu kejahatan sehingga perlu di tolak, penambahan ornament dianggap suatu hal yang tidak efisien.
- Singular(tunggal), Arsitektur modern tidak memiliki suatu ciri individu dari arsitek, sehingga tidak dapat dibedakan antara arsitek yang satu dengan yang lainnya (seragam).
- Nihilism, Penekanan perancangan pada space, maka desain menjadi polos, simple, bidang-bidang kaca lebar. Tidak ada apa-apanya kecuali geometrid an bahan aslinya.

- Kejujuran bahan , jenis bahan/materian yang digunakan diekspos secara polos, ditampilkan apa adanya.

C. Bentuk

Dalam Arsitektur modern bentuk, fungsi dan konstruksi harus tampak satu kesatuan dan muncul menjadi bentuk yang khusus dan kita selalu mengharapkan solusi yang tepat agar menghasilkan bentuk yang spesifik antara gabungan ketiganya. Solusi-solusi yang unik umumnya layak karena teknik-teknik konstruksi modern menjadikan semua bentuk mungkin untuk dibangun,

D. Ruang

Konsep ruang pada arsitektur modern yaitu ruang tidak terbatas meluas kesegala arah, ruang terukur/ terbatas/terlihat bayangan strukturnya (persegi) arsitektur dipahami dalam tiga dimensi , ruang dari arsitektur modern memiliki hubungan dengan pengamat. Ruang yang di dalam merupakan eksperimen ruang tak terbatas dengan partisi yang dapat diterususi melalui ruang-ruang yang dilalui. Pola perletakan ruang lebih mengalir dan berurutan berdasarkan proses kegiatan.

2.1.3 Pengertian Green Arsitektur

A. Pengertian Green Arsitektur

Green Architecture adalah konsep arsitektur yang berusaha meminimalkan pengaruh buruk terhadap lingkungan alam maupun manusia dan menghasilkan tempat hidup yang lebih baik dan lebih sehat, yang dilakukan dengan cara memanfaatkan sumber energi dan sumber daya alam secara efisien dan optimal.

Konsep Green Architecture bertanggung jawab terhadap lingkungan, memiliki tingkat keselarasan yang tinggi antara strukturnya dengan lingkungan, dan penggunaan sistem utilitas yang sangat baik.

B. Prinsip-Prinsip Green Arsitektur

Prinsip – prinsip bangunan yang berkonsep Green Architecture adalah sebagai berikut :

- Hemat energi / *Conserving energy* : Pengoperasian bangunan harus meminimalkan penggunaan bahan bakar atau energi listrik (sebisa mungkin memaksimalkan energi alam sekitar lokasi bangunan).
- Memperhatikan kondisi iklim / *Working with climate* : Mendisain bangunan harus berdasarkan iklim yang berlaku di lokasi tapak kita, dan sumber energi yang ada.
- *Minimizing new resources* : mendisain dengan mengoptimalkan kebutuhan sumberdaya alam yang baru, agar sumberdaya tersebut tidak habis dan dapat digunakan di masa mendatang/ Penggunaan material bangunan yang tidak berbahaya bagi ekosistem dan sumber daya alam.
- Tidak berdampak negatif bagi kesehatan dan kenyamanan penghuni bangunan tersebut / *Respect for site* : Bangunan yang akan dibangun, nantinya jangan sampai merusak kondisi tapak aslinya, sehingga jika nanti bangunan itu sudah tidak terpakai, tapak aslinya masih ada dan tidak berubah.(tidak merusak lingkungan yang ada).
- Merespon keadaan tapak dari bangunan / *Respect for user* : Dalam merancang bangunan harus memperhatikan semua pengguna bangunan dan memenuhi semua kebutuhannya.
- Menetapkan seluruh prinsip – prinsip green architecture secara keseluruhan / *Holism* : Ketentuan diatas tidak baku, artinya dapat kita pergunakan sesuai kebutuhan bangunan kita.

C. Sifat-Sifat Green Arsitektur

A.Sustainable (Berkelanjutan)

Berkelanjutan berarti bangunan arsitektur hijau tetap bertahan dan berfungsi seiring zaman, konsisten terhadap

konsepnya yang menyatu dengan alam tanpa adanya perubahan – perubahan yang signifikan tanpa merusak alam sekitar.

B. Earthfriendly (Ramah lingkungan)

Suatu bangunan belum bisa dianggap sebagai bangunan berkonsep arsitektur hijau apabila bangunan tersebut tidak bersifat ramah lingkungan. Maksud tidak bersifat ramah terhadap lingkungan disini tidak hanya dalam merusakkan terhadap lingkungan. Tetapi juga menyangkut masalah pemakaian energi. Oleh karena itu bangunan berkonsep arsitektur hijau mempunyai sifat ramah terhadap lingkungan sekitar, energi dan aspek – aspek pendukung lainnya.

C. High performance building.

Bangunan berkonsep arsitektur hijau mempunyai satu sifat yang tidak kalah pentingnya dengan sifat – sifat lainnya. Sifat ini adalah “High performance building. Salah satu fungsinya ialah untuk meminimaliskan penggunaan energi dengan memanfaatkan energi yang berasal dari alam (Energy of nature) dan dengan dipadukan dengan teknologi tinggi (High technology performance). Contohnya :

- Penggunaan panel surya (Solar cell) untuk memanfaatkan energi panas matahari sebagai sumber pembangkit tenaga listrik rumahan.
- Penggunaan material – material yang dapat di daur ulang, penggunaan konstruksi – konstruksi maupun bentuk fisik dan fasad bangunan tersebut yang dapat mendukung konsep arsitektur hijau.

2.1.4 Klasifikasi Terminal

Berdasarkan Pedoman Teknis Pembangunan Terminal Angkutan Jalan Raya Dalam Kota dan Antar Kota, berdasarkan hal tersebut dapat di klasifikasikan sebagai berikut :

1. Berdasarkan Jenis Terminal Bus

Berdasarkan jenis angkutan terminal bus dibedakan menjadi:

- a. Terminal penumpang, adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang, perpindahan intra dan antar moda transportasi serta pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.
- b. Terminal barang, adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan intra dan antar moda transportasi.

2. Berdasarkan peranannya di bagi menjadi:

- a. Terminal Primer, untuk pelayanan arus barang dan penumpang (jasa angkutan) yang terjangkau regional (antar kota, provinsi atau antar Negara).
- b. Terminal Sekunder, untuk pelayanan arus penumpang (jasa angkutan yang bersifat lokal dan atau melengkapi kegiatan terminal primer dalam kota).

3. Berdasarkan muatannya adalah:

- a. Fasilitas utama yang tersedia adalah ruang untuk penumpang dan ruang area kendaraan.
- b. Kendaraan yang terlibat biasanya bus antar kota, bus antar provinsi, bus kota, angkutan umum, taksi, dan lain sebagainya.

4. Menurut trayek jangkauan operasional moda angkutan:

- a. Terminal angkutan kota adalah merupakan titik temu dan titik sebar perjalanan dalam kota.
- b. Terminal angkutan antar kota adalah merupakan titik temu dan titik sebar perjalanan antar kota yang satu dengan kota yang lain.

- c. Terminal gabungan adalah merupakan terminal yang melayani perpindahan perjalanan dalam kota ke perjalanan antar kota dan sebaliknya

5. Berdasarkan fungsi terminal angkutan penumpang dibagi menjadi 3 tipe yaitu:

a. Terminal penumpang tipe A

Merupakan terminal penumpang yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar provinsi atau angkutan lalu lintas batas negara, angkutan kota dan angkutan pedesaan.

b. Terminal penumpang tipe B

Merupakan terminal penumpang yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.

c. Terminal penumpang tipe C

Merupakan terminal penumpang yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

2.1.5 Klasifikasi Kendaraan umum di Terminal :

Ada beberapa jenis kendaraan umum yang berada di terminal.

1. Angkutan kota (Angkot).
2. Taksi
3. Mobil sewaan
4. Bis

2.1.6 Klasifikasi Bis.

1. Berdasarkan jarak tempuh kendaraan, dibedakan menjadi :
 - a. Bis cepat

Bis cepat merupakan angkutan umum yang jarak tempuhnya menengah dan jauh, yaitu antara 400km sampai 10.000 km lebih.

b. Bis Non Cepat

Bis non cepat merupakan angkutan umum yang jarak tempuhnya relatif dekat dan menengah yaitu 40-400km.

2. Berdasarkan kapasitas tempat duduk, dibedakan menjadi :

a. Bis besar

Bis besar merupakan angkutan umum yang daya angkutnya antara 50-55 kursi

b. Bis sedang

Bis sedang merupakan angkutan umum yang daya angkutnya berkisar 25-30 kursi.

3. Berdasarkan dimensi kendaraan, dibedakan menjadi :

a. Bis Umum Besar

Bis umum besar mempunyai ukuran dimensi panjang 13.7m, lebar 2.5m, tinggi 3m, kapasitas daya angkut 50-55 orang dengan 2 pintu penumpang dan 1 pintu supir

b. Bis Umum Sedang

- Bis kota

Bis kota mempunyai ukuran dimensi panjang yang lebih kecil dibandingkan bis umum, dengan memiliki panjang 6 m , lebar 2,5m , dan tinggi 2,5m , kapasitas daya angkut bis kota 40 orang dengan memiliki 2 pintu penumpang dan 1 pintu untuk sopir.

- Mini bis

Sejenis bis kota, dan mempunyai dimensi yang lebih kecil dibanding bis kota, minibus mempunyai dimensi panjang 4,5m dan lebar 2,5 m, tinggi 2 m. kapasitas daya angkut minibus ini hanya

18 orang. Dengan memiliki 2 pintu penumpang dan 1 pintu supir.

4. Berdasarkan kelas kendaraan, dibedakan menjadi :

- Bis pariwisata
Bis yang disewakan tiap unit, 20 bangku penumpang.
- Bis Super Eksklusif
Bis dengan tingkat pelayanan tertinggi, kapasitas penumpang 8-10 orang.
- Bis Eksekutif
Bis dengan pelayanan khusus, kapasitas penumpang 25-30 orang.
- Bis Bisnis
Bis yang dilengkapi AC, kapasitas penumpang 36-40 orang.
- Bis Ekonomi
Pelayanan termurah dengan jumlah yang tak menentu.

5. Berdasarkan trayek angkutan umum di Indonesia dibagi menjadi 3(tiga) jenis, yaitu :

- a. Trayek antar kota jarak dekat dengan jarak 40-400 km
- b. Trayek antar kota jarak menengah dengan jarak 100-400 km
- c. Trayek antar kota jarak jauh dengan jarak lebih dari 400 km.

2.2 Pedoman/Standar-Standar/Ketentuan-Ketentuan

2.2.1 Pengertian Terminal

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 132 tahun 2015, Pengertian Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.

2.2.2 Fungsi Terminal

Pengelolaan terminal yang mampu menyesuaikan dengan perkembangan, terkendali dan terarah (*coach terminal*) berkaitan dengan : perencanaan, infrastruktur, system management dan informasi, lingkungan dan kerjasama serta pengaturan berbagai kepentingan yang aktif dalam kawasan terminal. Berbagai kepentingan yang ada dalam terminal adalah aktivitas transit, kewenangan, sistem pengendalian serta berbagai kepentingan yang mempengaruhi pengelolaan terminal secara terarah dan terkendali sesuai dengan tuntutan perkembangan di masa depan, dapat diilustrasikan pada Gambar 2.1.

Menurut Budi (2005: 182-183) dalam buku pembangunan kota tinjauan regional dan lokasi terminal, fungsi terminal adalah sebagai berikut :

1. Menyediakan tempat dan kemudahan perpindahan moda transportasi.
2. Menyediakan sarana untuk simpul lalu lintas.

3. Menyediakan tempat untuk menyiapkan



kendaraan.

Gambar 2.1 :Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Pengelolaan Terminal Yang Terarah (Coach Terminal)

Sumber : Pedoman Pengelolaan Terminal Kementerian Pekerjaan Umum 2010.

2.2.3 Standar Standar Terminal

No	Sarana	Standar Dinas Perhubungan (m2)
	b. AKDP	540
	c. Angkot	800
	d. Angkudes	900
	e. Kendaraan pribadi / sepeda motor	500
	f. Bus Kecil	-
2	Ruang Servis	500
3	Pompa Bensin	-
4	Sirkulasi Kendaraan	2.740
5	Bengkel	100
6	Ruang Istirahat	40
7	Gudang	20
8	Ruang Parkir Cadangan	1.370
9	Pengguna	
	a. Ruang tunggu	2.250
	b. Ruang sirkulasi	900
	c. KM/ WC	60
	d. Kios	1.350
	e. Mushola	60
10	Pengelola	
	a. Ruang Administrasi	59
	b. Ruang pengawas	23
	c. Loker	

Tabel 2.1 Standar ruang

Sumber : Dinas Perhubungan . 2014



Berikut adalah standar-standar yang berada di terminal

- Tikungan / belokan

Tikungan / belokan pada terminal memiliki standar untuk kemiringan 45°, Karena untuk kendaraan besar akan sulit di belokan.

Sedangkan untuk Terminal rajabasa saat ini tikungan dinilai lebih curam yaitu lebih dari 65°. Sehingga bus ketika akan menikung atau belok membuat bus harus menghentikan lajunya.

- Jalan Bus

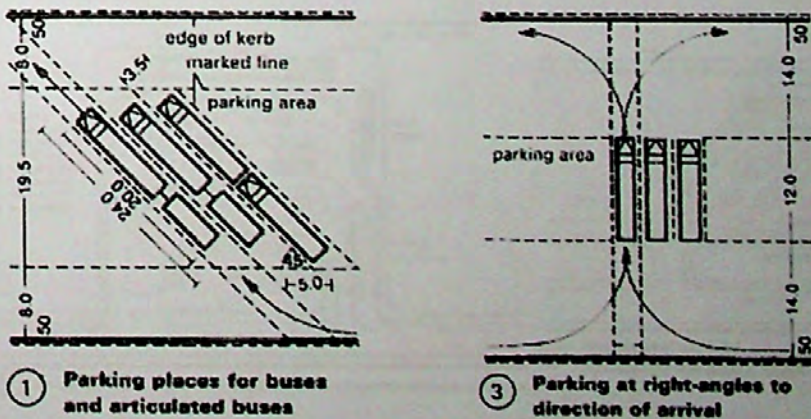
Menurut peraturan Dishub Untuk jalan untuk 1 Bus memiliki lebar standar 4 meter. Karena semakin sempit lajur yang digunakan maka akan menurunkan kecepatan bus.

Sedangkan untuk Terminal rajabasa saat ini lebar jalan hanya 4 meter, dan itu juga ada beberapa moda angkutan yang menggunakan jalan sebagai tempat ngetem atau berhenti untuk menunggu penumpang.

- Standar besar kendaraan dalam terminal

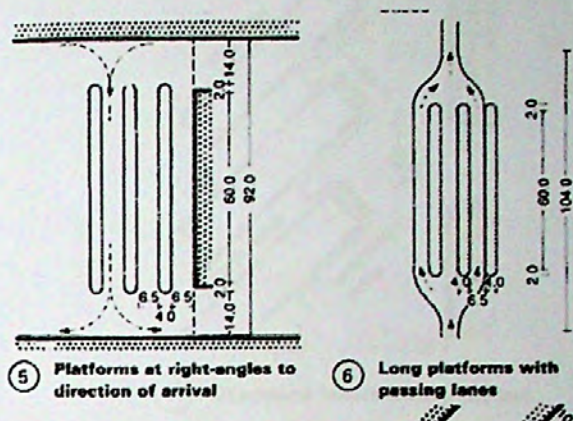
- Untuk bis memiliki beberapa ukuran
 - Besar 13,7 x 2,5 meter tinggi 2.5 meter
 - Sedang 6 x 2,5 meter tinggi 2.5 meter.
 - Minibus/bus mini 4,5 x 2.5 meter tinggi 2meter
- Mobil penumpang 2,5 x 5 meter tinggi < 2meter.
- Sepeda motor 0,75 x 2 meter tinggi < 2 meter.

- Pola Parkir Bis

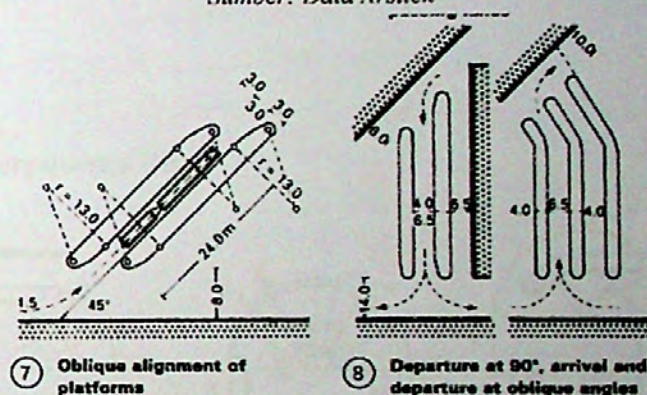


Gambar 2.2. Pola Parkir Dengan Kemiringan 45° & Tegak Lurus
Sumber: Data Arsitek

• Pola Platforms, Area Kedatangan & Keberangkatan Bis

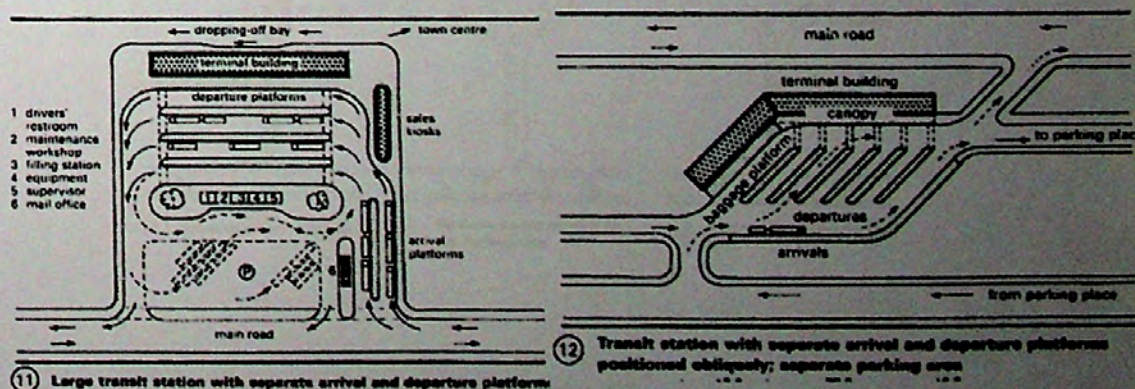


Gambar 2.3. Pola platforms tegak lurus dan memanjang
Sumber: Data Arsitek

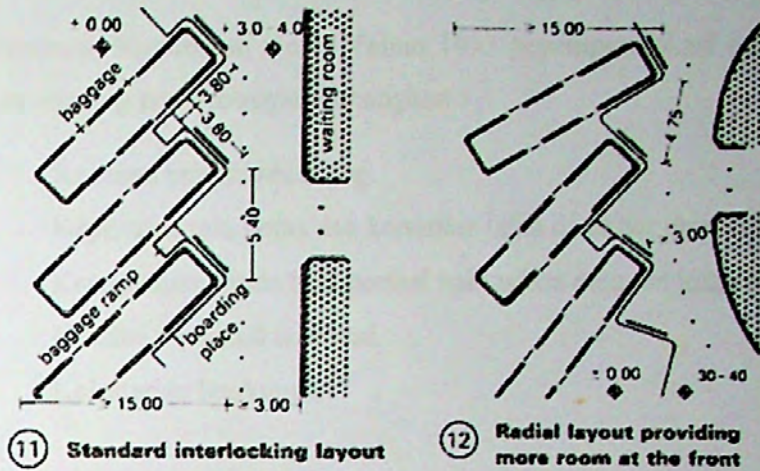


Gambar 2.4. Pola platforms posisi miring
Sumber: Data Arsitek

• Area Kedatangan & Area Keberangkatan Bis

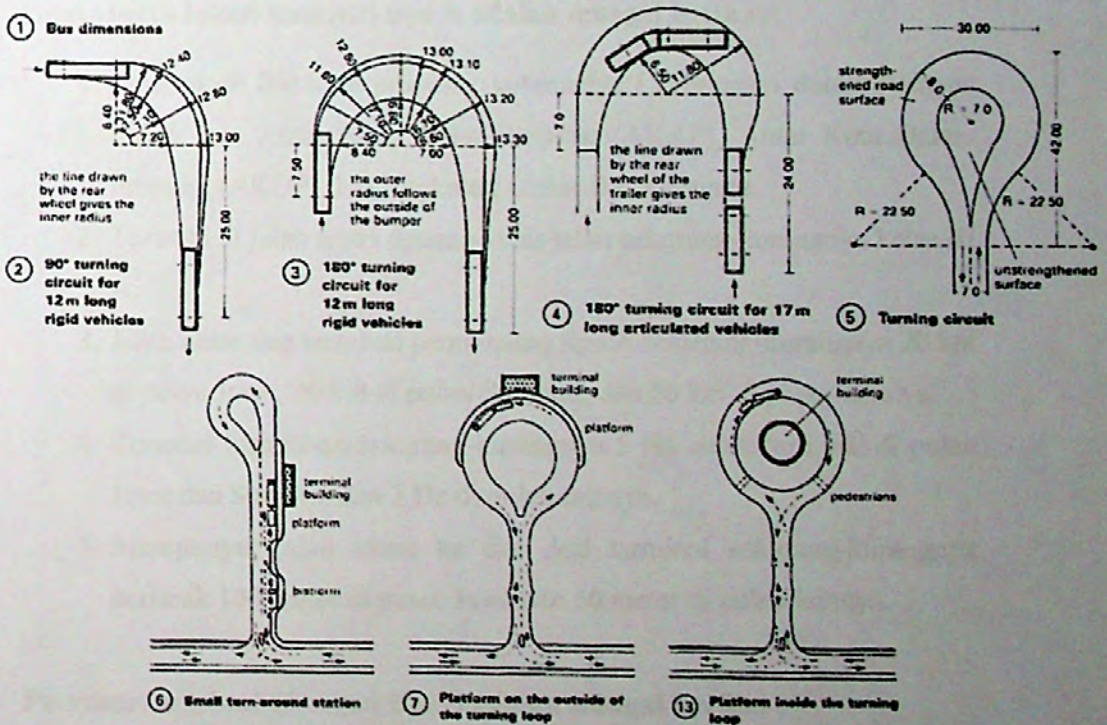


Gambar 2.5. Area Kedatangan & Keberangkatan
Sumber: Data Arsitek



Gambar 2.6. Parkir Area Kedatangan & Keberangkatan
Sumber: Data Arsitek

• Perputaran Bis



Gambar 2.7. Perputaran bis 180° dan 90°
Sumber: Data Arsitek

2.2.4 Penentuan Lokasi Terminal

Menurut Peraturan Pemerintah No.43 Tahun 1993 penetapan lokasi terminal angkutan penumpang perlu mempertimbangkan :

- Rencana umum tata ruang.
- Kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan disekitar terminal.
- Keterpaduan moda transportasi baik udara maupun antar moda.
- Kondisi topografi terminal.
- Kelestarian lingkungan.

2.2.5 Persyaratan Lokasi Terminal

Berdasarkan area pelayanannya, maka disarankan terminal tipe A mempunyai akses ke jalan arteri , terminal tipe B mempunyai akses jalan arteri dan kolektor dan terminal tipe C mempunyai akses ke jalan kolektor atau lokal (Manajemen Jalan Raya, 2005).

Persyaratan lokasi terminal tipe A adalah sebagai berikut :

1. Terletak di Ibu kota propinsi, kotamadya / kabupaten dalam jaringan trayek bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP), Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) dan Angkutan Lintas Batas Negara.
2. Terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas III A.
3. Jarak antar dua terminal penumpang tipe A sekurang-kurangnya 20 km di pulau Jawa, 30 km di pulau Sumatra, dan 50 km di pulau lainnya.
4. Tersedia luas lahan sekurang-kurangnya 5 Ha untuk terminal di pulau Jawa dan Sumatra dan 3 Ha di pulau lainnya.
5. Mempunyai jalan akses ke dan dari terminal sekurang-kurangnya berjarak 100 meter di pulau Jawa dan 50 meter di pulau lainnya.

Persyaratan lokasi terminal tipe B adalah sebagai berikut :

1. Terletak di kotamadya / kabupaten dalam jaringan trayek angkutan kota dalam propinsi.

2. Terletak di jalan arteri / kolektor dan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas III B.
3. Jalan antar dua terminal penumpang tipe B / dengan terminal tipe A sekurang-kurangnya 15 km di pulau Jawa, 30 km di pulau lainnya
4. Tersedia luas lahan sekurang-kurangnya 3 Ha untuk terminal di pulau Jawa dan Sumatra dan 2 Ha di pulau lainnya.
5. Mempunyai jalan akses masuk / jalan keluar ke dan dari terminal sekurang-kurangnya berjarak 50 meter di pulau Jawa dan 30 meter di pulau lainnya.

Persyaratan lokasi terminal tipe C adalah sebagai berikut :

1. Terletak di dalam wilayah kabupaten dalam jaringan trayek angkutan pedesaan.
2. Terletak di jalan kolektor / lokal paling tinggi kelas III A.
3. Tersedia yang sesuai dengan permintaan angkutan.
4. Mempunyai jalan akses masuk / keluar kendaraan dari terminal sesuai dengan kebutuhan untuk kelancaran lalu lintas disekitar terminal.

Tabel 2.2. Klasifikasi Fungsional dan Klasifikasi jalan Kota Tipe I

Fungsi		LHR (spm/jam)	KelasTeknis	Kecepatan (smp/jam)	Keterangan
Primer	Arteri	-	I	80-100	Standar tertinggi antar wilayah/kota.
	Kolektor	-	II	60-80	Standar tertinggi antar wilayah atau dalam dalam metropolitan

Sekunder	Arteri	III	60-80	Idem untuk kelas II
----------	--------	-----	-------	---------------------

Sumber : Direktorat Bina Jalan Kota, 1996

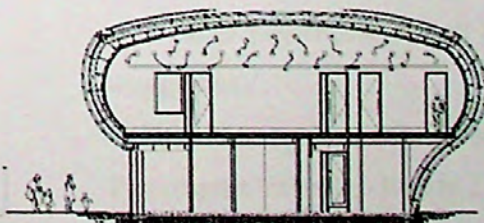
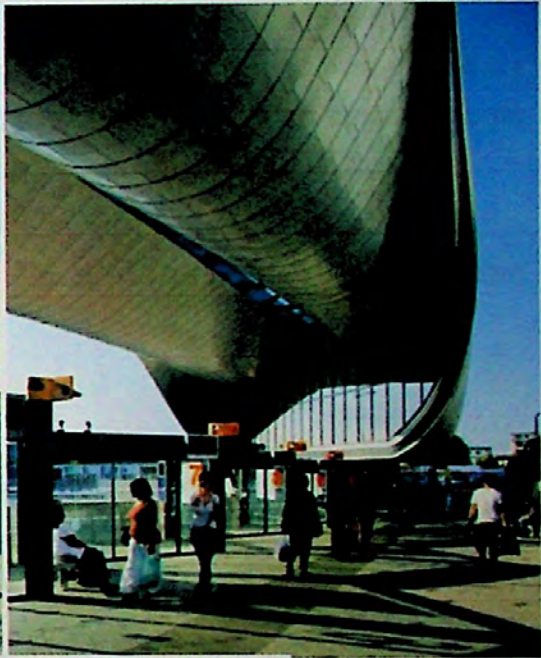
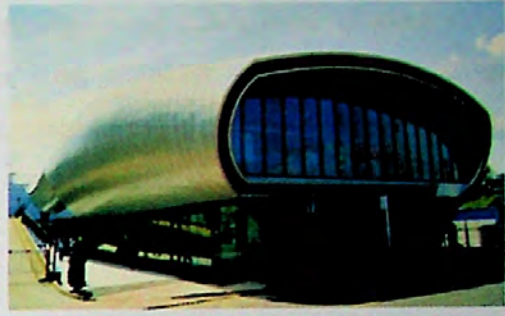
Tabel 2.3. Klasifikasi Fungsional dan Klasifikasi jalan Kota Tipe II

Fungsi		LHR (smp/jam)	Kelas Teknis	Kecepatan (km/jam)	Keterangan
	Arteri		I	80-100	Standar tertinggi 4 lajur
Primer	Kolektor	>10.000	I	60-80	Idem untuk kelas
		<10.000	II	60-80	Standar tertinggi 2 lajur antar/dalam kota/distrik
Sekunder	Arteri	>20.000	I	60	Idem untuk kelas I
		>20.000	II	50-60	Idem untuk kelas II
	Kolektor	>6.000	II	50-60	Idem untuk kelas
>8.000		III	30-40	Standar sedang 2	

					lajur antar distrik antar distrik
	Lokal	>500	III	30-40	Idem untuk kelas III
		<500	IV	20-30	Standar rendah untuk I lajur, akses kepemilikan tanah disisi jalan.

Sumber : Direktorat Bina Jalan Kota, 1996

2.3 Studi Preseden



2.3.1 Bus Station Slough

Gambar 2.9 : Bus Station Slough

Sumber : <http://inhabitat.com>

Terminal bus Slough adalah terminal penghubung di London, proyek ini adalah bagian dari proyek regenerasi untuk meningkatkan akses pejalan kaki dari stasiun, Karena jarak terminal dengan stasiun kereta berdekatan tepatnya bersebrangan. Sehingga pejalan kaki tidak bingung mencari kendaraan umum setelah mereka turun dari kereta. Terminal ini tadinya adalah sebuah gedung kantor tua yang terlantar dan usang.

- **Organisasi Ruang**

Bangunan ini memiliki ruang yang terhubung pada bangunan utama, dimana bangunan utama memiliki 2 tingkat dimana tingkat pertama adalah public dan tingkat ke dua semi public.

Penerapan terhadap desain :

Pembagian ruang public dan semi public dapat di pisah dengan tingkat lantai.

- **Hubungan Ruang**

Ruang-ruang dihubungkan oleh membran yang berfungsi sebagai tempat teduh.

Penerapan terhadap desain :

Hubungan ruang yang didapatkan dengan menjadikan elemen-elemen bangunan.

- **Ruang sirkulasi**

Ruang sirkulasi bagi tempat menunggu penumpang dihubungkan kanopi dan ruang yang secara khusus di bentuk untuk sirkulasi bagi para calon penumpang untuk menuju dari bangunan utama ke ruang tunggu bus.

Sirkulasi bus sendiri terkesan sangat sederhana, berpola linier.

Penerapan terhadap desain :

Penggunaan kanopi-kanopi dapat menjadi penunjuk jalan bagi pejalan kaki, serta sistem sirkulasi yang sederhana membuat pejalan kaki tidak bingung.

- **Transformasi bentuk**

Bangunan ini memiliki desain yang terinspirasi dari penemuan William Herschel yaitu gelombang infra merah. Bentuk bangunan yang berbentuk organik seperti cacing dan berbalut almuniun membuat kesan modern bagi orang yang melihatnya.

Bangunan ini menjadikan bangunan utama sebagai pusat, dimana ada dua gelombang yang keluar dari bangunan utama yang membuat daya Tarik tersendiri terhadap desain.

Penerapan terhadap desain :

Desain-desain dengan bentuk yang unik dan menarik dapat menjadi kesan tersendiri bagi calon penumpang bila dating ke bangunan ini.

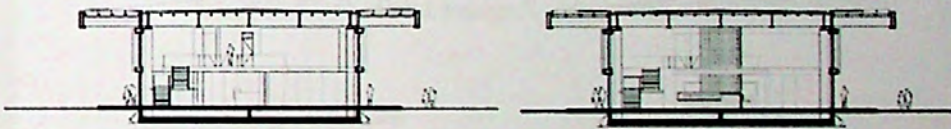
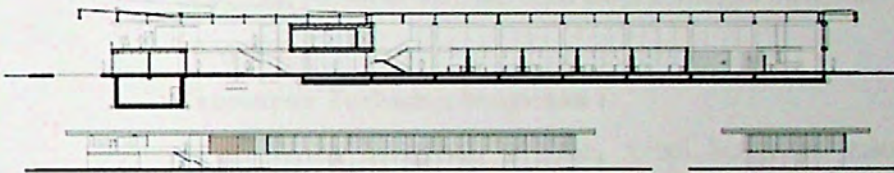
- **Material dan warna**

Bangunan ini cenderung menggunakan bahan metal dan berkilau, dan membuat bangunan ini terlihat modern.

Penerapan terhadap desain :

Bangunan modern dapat di capai melalui penggunaan warna dan material pada bangunan.

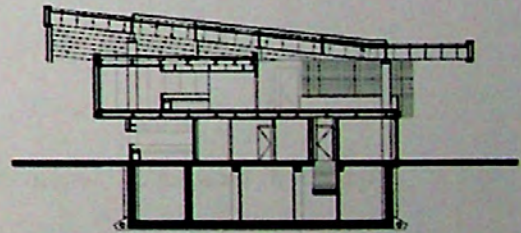
2.3.2 Lüleburgaz Bus Station



anctora

Gambar 2.10 : Lüleburgaz Bus Station

Sumber : <http://www.archdaily.com>



Terminal Lüleburgaz merupakan terminal yang berada di Turki, terminal ini juga mempunyai peranan landmark pada kota turki itu sendiri. Terminal yang tidak hanya mempunyai simbolis tetapi juga memorizable dan unik. Terminal ini dirancang

kompleks fungsional transportasi dan sosial, dengan potensi menjadi landmark di wilayah tersebut.

- **Organisasi ruang**

Terminal ini memiliki pembagian ruang yang cukup baik, yaitu di bagian depan adalah tempat administrasi dan bagian belakang adalah kantin-kantin yang digunakan bagi para calon penumpang untuk menunggu bus.

Penerapan Terhadap bangunan :

Pembagian ruang yang tertata akan membuat pengguna bangunan merasakan kenyamanan.

- **Hubungan ruang**

Walaupun bangunan utama dan kantin terpisah, tetapi kedua bangunan masih di satukan oleh atap, sehingga bangunan terlihat satu bangunan.

Penerapan Terhadap bangunan :

Walau bangunan terpisah, tetapi bangunan masih dapat di satukan dengan teduhan, teduhan yang menyatu membuat bangunan yang terpisah dapat menjadi satu kesatuan.

- **Ruang sirkulasi**

Ruang sirkulasi pada bangunan terlihat tertata, sehingga sirkulasi terminal antara ruang tunggu, ruang administrasi dan kantin-kantin tidak saling mengganggu.

Penerapan Terhadap bangunan :

Ruang sirkulasi yang tertata membuat kelancaran terhadap sirkulasi bangunan.

- **Transformasi bentuk**

Bangunan ini memiliki bentuk yang cenderung persegi, dimana bagian depan bangunan atap di buat miring untuk memberikan kesan yang berbeda antara bagian depan dan belakang bangunan, atau lebih

tepatnya membedakan kedua sisi bangunan dan tidak membuat bangunan terlihat monoton.

Penerapan Terhadap bangunan :

Walaupun bangunan memiliki bentuk yang sederhana, pembuatan elemen yang unik pada bangunan merubah kesan sederhana terhadap bangunan.

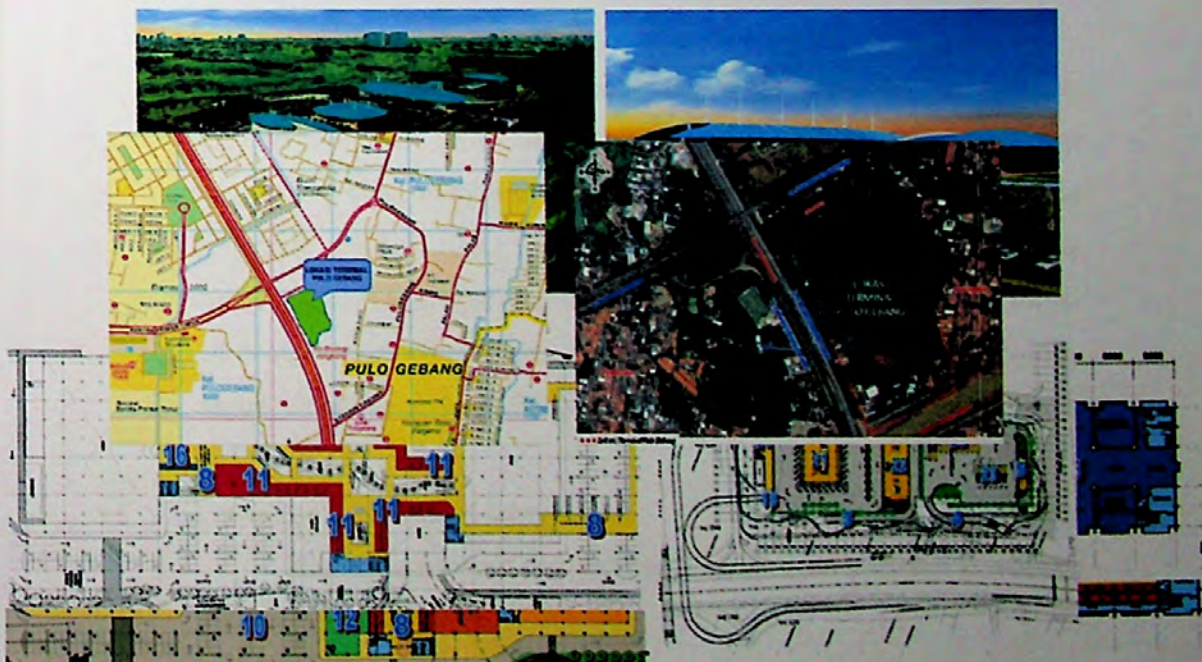
- **Material dan warna**

Material terminal ini cenderung menggunakan kaca sebagai penutup bangunan, untuk atap sendiri bangunan ini menggunakan atap baja dan untuk menutupinya menggunakan plat-plat polikarbonat berwarna putih yang terlihat transparan di maksudkan untuk memberikan pencahayaan alami pada bangunan. Untuk warna terminal ini cenderung berwarna abu-abu sebagai warna dasar, warna abu-abu adalah warna yang dapat dengan mudah dikombinasikan dengan warna yang lainnya.

Penerapan Terhadap bangunan :

Bangunan modern dapat di capai melalui penggunaan warna dan material pada bangunan.

2.3.2 Terminal Pulo Gebang



Gambar 2.11. Terminal Pulo Gebang UNIVERSITAS SRIWIJAYA
Sumber: IPTD Terminal Pulo Gebang 2014

- **Ruang sirkulasi**

Ruang sirkulasi pada bangunan terlihat tertata, sehingga sirkulasi terminal antara ruang tunggu, ruang administrasi dan kantin-kantin tidak saling mengganggu.

Penerapan Terhadap bangunan :

Ruang sirkulasi yang tertata membuat kelancaran terhadap sirkulasi bangunan.

- **Transformasi bentuk**

Bangunan ini memiliki bentuk yang cenderung persegi, dimana bagian depan bangunan atap di buat miring untuk memberikan kesan yang berbeda antara bagian depan dan belakang bangunan, atau lebih tepatnya membedakan kedua sisi bangunan dan tidak membuat bangunan terlihat monoton.

Penerapan Terhadap bangunan :

Walaupun bangunan memiliki bentuk yang sederhana, pembuatan elemen yang unik pada bangunan merubah kesan sederhana terhadap bangunan.

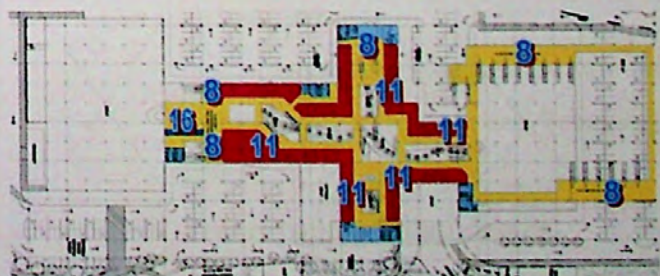
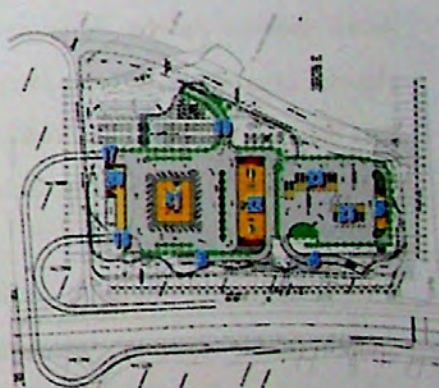
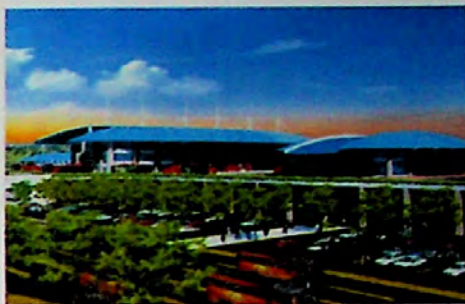
- **Material dan warna**

Material terminal ini cenderung menggunakan kaca sebagai penutup bangunan, untuk atap sendiri bangunan ini menggunakan atap baja dan untuk menutupinya menggunakan plat-plat polikarbonat berwarna putih yang terlihat transparan di maksudkan untuk memberikan pencahayaan alami pada bangunan. Untuk warna terminal ini cenderung berwarna abu-abu sebagai warna dasar, warna abu-abu adalah warna yang dapat dengan mudah dikombinasikan dengan warna yang lainnya.

Penerapan Terhadap bangunan :

Bangunan modern dapat di capai melalui penggunaan warna dan material pada bangunan.

2.3.2 Terminal Pulo Gebang





*Gambar 2.11. Terminal Pulo Gebang
Sumber: UPTD Terminal Pulo Gebang, 2014*

Terminal Pulo Gebang, merupakan terminal baru yang berada di Jakarta, dimana terminal ini di klaim sebagai terminal terbesar di asia tenggara. Bangunan yang memiliki ruang parkir yang mencapai 500 mobil ini baru selesai di bangun pada tahun 2015 lalu. Bangunan yang memiliki 100 PO Armada bus yang menempati terminal ini.

- **Organisasi ruang**

Terminal ini memiliki beberapa tingkatan , dimana pada bagian bawah bangunan atau lantai dasar bangunan adalah tempat untuk parkir mobil bus dan menjadi tempat parkir untuk kendaraan, lalu ada lantai mezanin dimana lantai ini adalah area komersil, lantai 2 adalah area keberangkatan bus, dan lantai 3-4 adalah area public.

Penerapan terhadap desain :

Karena minimnya lahan pada lokasi, alternatif membuat lantai 1 menjadi tempat parkir adalah pilihan yang tepat guna menjadikan lahan-lahan terminal menjadi lebih berguna untuk fungsi-fungsi yang lain.

- **Hubungan ruang**

Hubungan ruang pada terminal ini cukup baik, dimana tempat penurunan penumpang dan keberangkatan penumpang di pisah antar lantai.

Penerapan terhadap desain :

Sistem seperti ini sangat baik untuk membuat penumpang nyaman, karena penumpang tidak bingung untuk membedakan antara tempat penurunan penumpang dengan tempat keberangkatan penumpang.

- **Ruang sirkulasi**

Ruang sirkulasi pada bangunan baik, sirkulasi parkir dan sirkulasi untuk penumpang berbeda.

Penerapan terhadap desain :

Pemisahan ruang sirkulasi kendaraan dan penumpang membuat kenyamanan bagi calon penumpang untuk bebas berjalan.

- **Transformasi bentuk**

Bangunan memiliki massa yang berbentuk persegi, dimana pada atap bangunan di bentuk unik untuk menambah estetika pada bangunan.

Penerapan terhadap desain :

Penambahan atap yang unik membuat kesan terhadap bangunan yang tadinya biasa menjadi berkarakter.

- **Material dan warna**

Bangunan ini memiliki material beton, dan menggunakan warna abu-abu sebagai main color, serta pada atap menggunakan baja ringan dan berwarna biru, sehingga membuat perbedaan warna yang mencolok bagi bagian atap.

Penerapan terhadap desain :

Penggunaan warna yang mencolok menjadikan perbedaan element yang jelas, dimana warna adalah sesuatu elemen penting dalam fasad bangunan.

2.4 Tinjauan Fungsional

2.4.1 Aktivitas Terminal Tipe A Rajabasa Lampung.

Sistem Tugas Pokok dan Fungsi

Dalam teori transportasi dan sesuai dengan konsep organisasi, Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika berada pada fungsi *management traffic* (lalu-lintas) dan *transportation* (pemindahan). *Management traffic* berarti mengatur bagaimana system lalu-lintas pergerakan atau arus moda dan manusia serta barang antar tempat, antar waktu dan antar moda. Sedangkan transport mengatur pengangkutan atau perpindahan manusia dan barang dengan moda dan dari serta menuju suatu lokasi.

Secara singkat untuk terminal dan transportasi darat diatur oleh bagian perhubungan darat yang memiliki tupoksi mengatur perencanaan sarana dan prasarana transportasi, dan juga system transportasi termasuk traffic light dan terminal.

Tugas pokok organisasi terminal modern terbagi dalam tiga konteks yaitu:

- Administrasi dan system informasi. Dalam konteks ini terminal merancang system distribusi, jadwal dan arus transit moda transportasi sehingga terlayani secara efisien dan efektif. System administrasi ini juga mencakup system perencanaan, penyusunan kegiatan dan anggaran, pelaporan yang akuntabel.
- *Traffic Engineering*, atau pembentukan system lalu-lintas dan angkutan dari dan menuju terminal beserta pengaturannya. Dalam konteks ini management terminal merancang bagaimana penggunaan dan pengembangan infrastruktur fisik, dan infrastruktur organisasi untuk dapat memberikan layanan yang optimal. Dalam hal ini organisasi mengatur system perparkiran, antrian, rambu, traffic light, serta fasilitas umum dan penunjang.

- *Traffic Operation*, mencakup bagaimana mengatur transit, jadwal perjalanan, distribusi jalur trayek, manajemen lingkungan terminal dan lalu lintas moda dan penumpang.

2.4.2 Fasilitas Terminal

Seuai peraturan pemerintah No.43 tahun 1993 tentang Terminal Transportasi Jalan dan Pedoman Teknis Pembangunan Terminal Angkutan Penumpang.

Standar Nasional Fasilitas terminal dapat dikelompokkan atas fasilitas utama dan fasilitas pendukung, semakin besar suatu terminal semakin banyak fasilitas yang bisa disediakan. Dan berikut adalah perbandingan antara Terminal Rajabasa Saat ini dengan standar pemerintah.

(√) : ada (X) : tidak ada

1. Fasilitas Utama

- Jalur pemberangkatan kendaraan umum; (√)
Jalur pemberangkatan adalah pelataran didalam terminal penumpang yang disediakan untuk angkutan umum untuk menaikkan penumpang.
- Jalur kedatangan kendaraan umum; (√)
Jalur kedatangan adalah pelataran didalam terminal penumpang yang disediakan untuk angkutan umum untuk menurunkan penumpang.
- Tempat parkir kendaraan umum selama menunggu keberangkatan, termasuk di dalamnya tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan umum; (X)
- Bangunan kantor terminal; (X)
- Tempat tunggu penumpang dan/atau pengantar; (√)
- Menara pengawas; (√)
- Loket penjualan karcis/tiket; (√)
- Rambu-rambu dan papan informasi, yang sekurang-kurangnya memuat petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan; (X)
- Pelataran parkir kendaraan pengantar dan/atau taksi. (X)

- Ruang tunggu penumpang(√)
- Jalur kedatangan penumpang(X)
- Ruang pembelian tiket untuk bersama(X)
- Outlet pembelian tiket secara online(X)
- Pusat informasi(X)
- Ruang penitipan barang/locker(X)
- Layanan bagasi(√)
- Tempat berkumpul darurat(X)
- Jalur evakuasi bencana dalam terminal(X)

2. Fasilitas Penunjang

- Musholla (√)
- Kios/kantin(√)
- Ruang pengobatan(X)
- Ruang informasi dan pengaduan(X)
- Wartel(X)
- Tempat penitipan barang(X)
- Taman. (X)
- Fasilitas penyandang cacat dan ibu hamil/menyusui. (X)
- Fasilitas keamanan (checking Point/ Metal Detector/ CCTV) (X)
- Fasilitas pelayanan Keamanan(X)
- Fasilitas Ramp check(X)
- Fasilitas Pengendapan Kendaraan(√)
- Fasilitas Bengkel yang di peruntukan bagi operasional Bus(X)
- Fasilitas Umum(X)
- Tempat transit penumpang(X)

3. Fasilitas Umum

- Toilet(√)
- Fasilitas park(X)
- Tempat istirahat awak kendaraan(X)
- Fasilitas produksi pencemaran udara dan kebisingan(X)
- Fasilitas kebersihan, perawatan terminal dan janitor(X)

- Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum(X)
- Fasilitas perdagangan, pertokoan, kantin pengemudi(√)
- Area merokok(X)
- Fasilitas restaurant(X)
- Fasilitas anjungan tunai mandiri (ATM) (X)
- Fasilitas pengantar barang (trolley dan tenaga angkut) (X)
- Fasilitas telekomunikasi dan area dengan jaringan internet(X)
- Fasilitas penginapan(X)
- Fasilitas keamanan(X)
- Ruang anak-anak / taman bermain anak. (X)
- Media pengaduan layanan(√)
- Fasilitas umum lainnya sesuai kebutuhan(X)

Sehingga dapat diketahui bahwa terminal Rajabasa ini masih kurang layak untuk memenuhi standar Terminal yang telah di tentukan.

Terminal Penumpang Terbagi atas 4 (empat) zona pelayanan yang meliputi :

- a. Zona Penumpang sudah bertiket atau zona I
- b. Zona Penumpang Belum bertiket atau Zona II
- c. Zona Perpindahan
- d. Zona Pengendapan

2.5 Data Lapangan

2.5.1 Tinjauan Kota Bandar Lampung

1. Kondisi Administrasi

Kota Bandar Lampung merupakan Ibukota dari Provinsi Lampung dan merupakan pusat kegiatan pemerintahan, sosial, politik, pendidikan dan kebudayaan serta kegiatan perekonomian. Ibukota Bandar Lampung berada di Teluk Betung yang terletak di ujung selatan Pulau Sumatera, memiliki luas wilayah daratan 19.722 Ha (197,22 km²) dan luas perairan kurang lebih 39,82 km². Dan secara administratif dibatasi oleh :

- a. Sebelah Utara : Kabupaten Lampung Selatan;

- b. Sebelah Selatan : Teluk Lampung;
- c. Sebelah Barat : Kabupaten Pesawaran;
- d. Sebelah Timur : Kabupaten Lampung Selatan.

2. Kondisi Geografis, Hidrologis dan Geologis

a. Letak Wilayah

Secara geografis terletak pada $5^{\circ}20'$ sampai dengan $5^{\circ}30'$ Lintang Selatan dan $105^{\circ}28'$ sampai dengan $105^{\circ}37'$ Bujur Timur.

b. Letak Hidrologis

Secara hidrologis Kota Bandar Lampung dilalui oleh sungai-sungai yang masuk dalam Wilayah Sungai (WS) Way Seputih dan Way Sekampung yaitu Sungai Way Halim, Way Awi, Way Simpung di wilayah Tanjung Karang dan Way Kuripan, Way Balau, Way Kupang, Way Garuntang, Way Kuala, mengalir di wilayah Teluk Betung. Daerah hulu sungai berada di bagian Barat, daerah hilir sungai berada di wilayah bagian Selatan yaitu pada dataran pantai. Luas wilayah yang datar sampai landai meliputi 60 %. Landai sampai miring 35 %, sangat miring sampai curam berjumlah 4 %. Dilihat secara hidrologi maka Kota Bandar Lampung mempunyai 2 sungai besar yaitu Way Kuripan dan Way Kuala, dan 23 sungai-sungai kecil. Semua sungai tersebut merupakan DAS (Daerah Aliran Sungai) yang berada dalam wilayah Kota Bandar Lampung dan sebagian besar bermuara di Teluk Lampung.

Sungai-sungai yang melintasi Kota Bandar Lampung adalah sungai kecil dengan debit air yang kecil, diantaranya adalah Way Simpung, Way Penengahan, Way Kunit, dan Way Keteguhan Pada musim kemarau, sungai cenderung mengering, tetapi pada musim hujan debit air akan bertambah semakin cepat, sedangkan daya tampung sungai semakin terbatas akibat terjadinya penyempitan daerah aliran sungai yang merupakan dampak kegiatan pembangunan yang tidak memperhatikan garis sempadan sungai serta pencemaran lingkungan sungai

c. Topografi Wilayah

Topografi Kota Bandar Lampung sangatlah beragam, mulai dari dataran pantai sampai kawasan perbukitan hingga bergunung, dengan ketinggian permukaan antara 0 sampai 500 m Daerah dengan topografi perbukitan hingga bergunung membentang dari arah Barat ke Timur dengan puncak tertinggi pada Gunung Betung sebelah Barat dan

Gunung Dibalau serta perbukitan Batu Serampok disebelah Timur. Topografi tiap-tiap wilayah di Kota Bandar Lampung adalah sebagai berikut :

Dan secara administratif pula, Kota Bandar Lampung terdiri dari 13 Kecamatan, 98 Kelurahan, 246 Lingkungan, serta 2.672 RT dengan pembagian wilayah Kota Bandar Lampung dapat dilihat pada Tabel dan Gambar berikut ini.

No	Kecamatan	Luas Wilayah (Ha)	Jumlah Kelurahan	Jumlah Lingkungan	Jumlah RT	Prosentase Luas Wilayah
1	Teluk Betung Barat	2,099	8	23	163	11%
2	Teluk Betung Selatan	1,007	11	26	313	5%
3	Panjang	2,116	7	18	210	11%
4	Tanjung Karang Timur	2,111	11	25	271	11%
5	Teluk Betung Utara	1,038	10	21	238	5%
6	Tanjung Karang Pusat	668	11	26	254	3%
7	Tanjung Karang Barat	1,514	6	15	162	8%
8	Kemiling	2,765	7	20	259	14%
9	Kedaton	1,088	8	23	258	6%
10	Rajabasa	1,302	4	8	102	7%
11	Tanjung Seneng	1,163	4	10	102	6%
12	Sukarame	1,687	5	14	172	9%
13	Sukabumi	1,164	6	17	166	6%
	Jumlah	19,722	98	246	2,670	100%

Tabel 2.4 Nama ,luas wilayah perkecamatan dan jumlah kelurahan Bandar Lampung

Sumber : BPS Kota Bandar Lampung

- Wilayah pantai terdapat disekitar Teluk Betung dan Panjang dan pulau dibagian Selatan
 - Wilayah landai/dataran terdapat disekitar Kedaton dan Sukarame dibagian Utara
 - Wilayah perbukitan terdapat disekitar Telukbetung bagian Utara
- Wilayah dataran tinggi dan sedikit bergunung terdapat disekitar Tanjung Karang bagian Barat yaitu wilayah Gunung Betung, dan Gunung Dibalau serta perbukitan Batu Serampok dibagian Timur.

d. Kondisi Klimatologis

a. Curah hujan

Rata-rata jumlah curah hujan di Kota Bandar Lampung berdasarkan hasil pengamatan Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika tiap tahunnya terus mengalami fluktuasi. Jumlah curah hujan tinggi biasanya terjadi pada bulan November sampai bulan April pada tiap tahunnya. Pada tahun 2008 jumlah curah hujan tertinggi terjadi pada bulan Desember, yaitu 433,10 mm, sedangkan yang terendah terjadi pada bulan Juli yaitu hanya 0,30 mm. Berdasarkan data tersebut, dalam kurun waktu 5 (lima) tahun terakhir, curah hujan rata-rata tertinggi pada tahun 2009, yaitu mencapai 179,30 mm. Tingginya rata-rata curah hujan pada tahun 2009 berimplikasi pada meningkatnya volume air sungai sehingga terjadi banjir pada beberapa kawasan di Kota Bandar Lampung. Bulan basah/kering terjadi jika jumlah curah hujan yang terjadi pada bulan tersebut melebihi/kurang dari rerata curah hujan pada tahun bersangkutan. Berdasarkan rerata curah hujan mengindikasikan bahwa bulan basah Kota Bandar Lampung pada tahun 2009 terjadi pada bulan November – Maret dengan rerata curah hujan bulanan berada di atas 179,30 mm, sedangkan bulan keringnya yaitu bulan April – Agustus dengan rerata curah hujan bulanan kurang dari 179 mm.

b. Temperatur dan Kelembapan udara

Kota Bandar Lampung termasuk beriklim tropis basah yang mendapat pengaruh dari angin musim (*Monsoon Asia*). Data Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika Provinsi Lampung menunjukkan bahwa temperatur Kota Bandar Lampung dalam kurun waktu lima tahun terakhir berada pada kisaran 25 – 28⁰C dengan suhu rata-rata pertahun 26,3⁰C. Temperatur udara di Kota Bandar Lampung sepanjang relatif stabil dan tidak pernah menunjukkan perubahan yang ekstrim, hal tersebut dapat mengindikasikan bahwa kualitas lingkungan di Kota Bandar Lampung masih cukup baik.

c. Kemiringan tanah

Kondisi kelerengan Kota Bandar Lampung juga sangat beragam, kondisi geografis wilayah yang berbukit serta berada di kaki Gunung

Betung merupakan faktor pembentuk kelerengan di Kota Bandar Lampung. Tingkat kemiringan lereng rata-rata wilayah di Kota Bandar Lampung berada pada kisaran 0 – 20 % dan secara umum kelerengan wilayah Kota Bandar Lampung berada pada 0 – 40 %, wilayah yang memiliki kemiringan lereng 0 % diantaranya berada di wilayah Kecamatan Sukarame, Tanjung Karang Pusat, Tanjung Seneng, Panjang, Teluk Betung Selatan dan Kecamatan Kedaton. Adapun wilayah yang memiliki tingkat kemiringan lereng mencapai 40 % diantaranya adalah Kecamatan Panjang, Teluk Betung Barat, Kemiling, dan Tanjung Karang Timur.

2.5.2 Data Kendaraan umum yang Masuk ke Terminal Rajabasa 5 tahun terakhir

Tahun	Antar Kota Dalam Proposisi(AKDP)		Antar Kota Antar Propinsi (AKAP)	
	Kendaraan	Penumpang	Kendaraan	Penumpang
2011	186.858	2.718.073	63.617	1.638.877
2012	164.019	2.307.461	56.370	1.078.694
2013	159.214	2.079.235	38.821	701.332
2014	127.241	1.750.239	27.108	524.781
2015	102.792	1.452.078	24.581	421.612

Tabel 2.5 Jumlah Kendaraan umum yang masuk ke Terminal Rajabasa 5 tahun terakhir

Sumber : Dinas Perhubungan Lampung

2.5.3 Data Terminal Angkutan Penumpang di Lampung

No.	Kabupaten/Kota	Nama Terminal	Tipe	Luas (M ²)
1	Kota Bandar Lampung	Rajabasa	A	65.000
2	Kab. Lampung Selatan	Bakauheni	B	2100
3	Kota Metro	Terminal Induk Mulyojati	B	
4	Kab. Lampung Utara	-	B	
5	Kab. Tulang Bawang	-	B	
6	Kab. Pring Sewu	Pringsewu	B	
7	Kab. Lampung Barat	-	B	
8	Kab. Lampung Tengah	Betan Subing	B	
9	Lampung Utara	Kota Bumi	B	
10	Kab. Tanggamus	Kotaagung	B	4191
11	Kota Bandar Lampung	Tanjung Karang	C	2400
12	Tulang Bawang Barat	Daya Murni	C	5000
13	Lampung Timur	Mataram Baru	C	
14	Kota Bandar Lampung	Langkapura	C	3000
15	Kota Bandar Lampung	Teluk Betung	C	2000
TERMINAL TIPE A				1
TERMINAL TIPE B				9
TERMINAL TIPE C				5
JUMLAH TERMINAL				15

Tabel 2.6 Data jumlah Terminal dan Luasnya

Sumber : Dinas Perhubungan Lampung




2.5.4 Peta Lokasi

Lokasi Perencanaan dan Perancangan Redesain Terminal type A Rajabasa berada di provinsi Lampung, kota Bandar Lampung, Kecamatan Rajabasa.

Peta Lokasi Terminal di Provinsi Lampung



Keterangan

-  Terminal Type A
-  Terminal Type B
-  Terminal Type C

Gambar 2.13 peta lokasi Terminal Rajabasa
Sumber : Dinas Perhubungan Lampung 2016

2.5.5 Peta Kawasan

A. Peta Kawasan



Gambar 2.14 Peta Kawasan Rajabasa

Sumber : ArcGIS.com

B. PETA JARAK ANTARA TERMINAL DENGAN BANDARA, PELABUHAN, STASIUN



Gambar 2.15 Jarak Terminal Rajabasa -- Pelabuhan

Sumber : ArcGIS.com



Gambar 2.16 jarak Terminal Rajabasa-Bandara Raden Inten 2

Sumber : ArcGIS.com

C. Tinjauan Kawasan

Kawasan Terpilih dari Perencanaan dan Perancangan Redesain Terminal Penumpang Tipe A Rajabasa berada di lokasi awal Terminal, yaitu di Kecamatan Rajabasa. Kawasan ini adalah kawasan yang telah di tentukan oleh Pemerintah dalam peraturan **KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 31 TAHUN 1995 TENTANG TERMINAL TRANSPORTASI JALAN**.

Menurut Peraturan Tersebut syarat Penerapan Lokasi Terminal Adalah Sebagai Berikut. Penetapan lokasi terminal penumpang tipe A selain harus memperhatikan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam pasal 10, harus memenuhi persyaratan:

- terletak dalam jaringan trayek antar kota antar propinsi dan/atau angkutan lalu lintas batas negara;
- terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIA;
- 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;
- luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, dan 3 ha di pulau lainnya;
- mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurangnya 100 m di Pulau Jawa dan 50 m di pulau lainnya, dihitung dari jalan ke pintu keluar atau masuk terminal.

D. Tinjauan Landuse Kawasan

Menurut RTRW Kota Bandar Lampung no 10 Tahun 2011, kawasan itu adalah kawasan Terminal Rajabasa yang lama, Peruntukan lahan tersebut memang sudah di tentukan oleh Pemerintah dalam Keputusan menteri Perhubungan. Karena di rasa lahan Tersebut memang sangat cocok untuk menjadi Terminal tipe A maka lokasi tidak di ubah. Lokasi yang dekat dengan pintu kota membuat akses keluar dan masuk bus menuju terminal menjadi lebih mudah.

Pada peta jalan tersebut , jalan di kota bandar lampung di bedakan menjadi 3 jenis, Jalan Lintas, Jalan Arteri Kota, Dan jalan biasa.

- Jalan Lintas Provinsi
- Jalan Arteri Kota
- Jalan Biasa

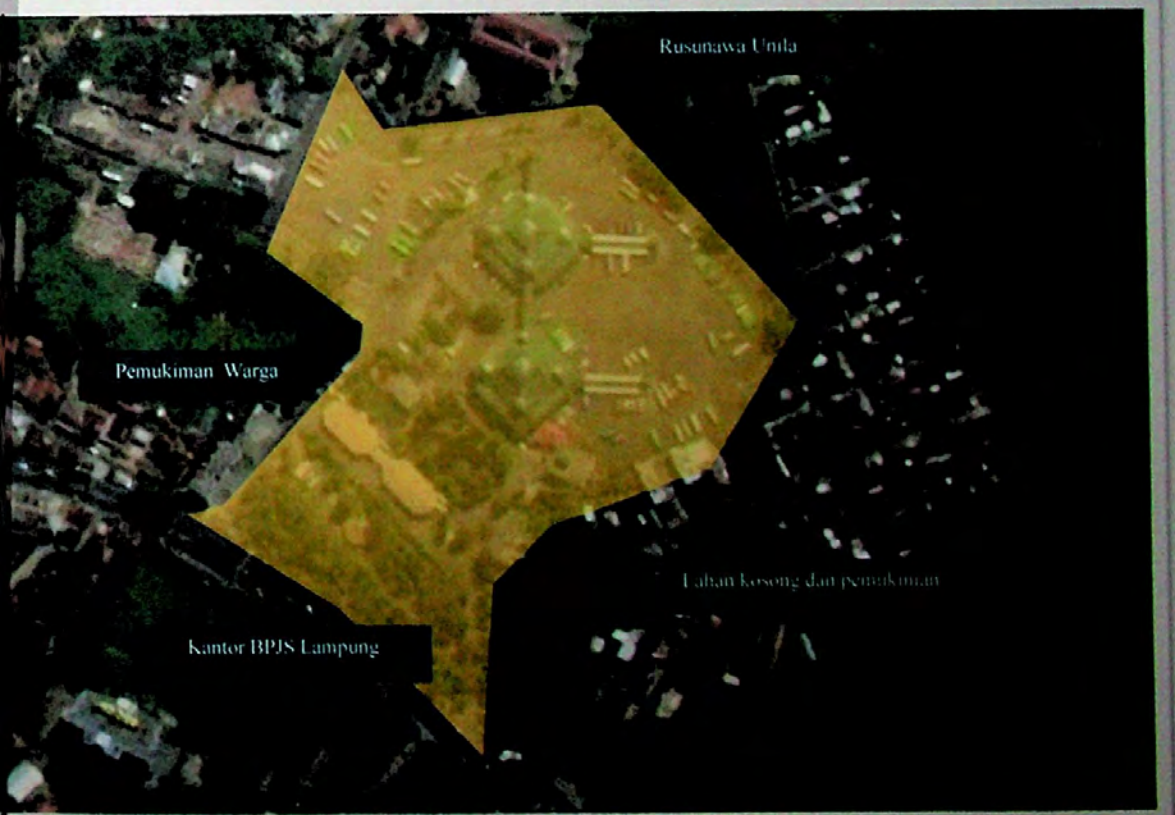
2.5.7 Peta Tapak dan Lingkungan

A. Luas dan Batas Tapak

Tapak bangunan memiliki luas 6,5 Ha yang berada di tepi jalan Arteri kota.

Kondisi Eksisting Tapak

- Sebelah Utara : Rusunawa Universitas Lampung
- Sebelah Barat : Komplek Perumahan warga
- Sebelah Timur : Lahan kosong & perumahan warga
- Sebelah Selatan : Kantor BPJS lampung.



Gambar 2.19 Peta dan Eksisting Tapak

Sumber : Google earth

B. Garis Kontur



Gambar 2.20 Peta kontur Kecamatan Rajabasa

Sumber : Peta Kota Bandar Lampung tahun 2014

Menurut Peta Kemiringan Wilayah, Wilayah kecamatan Rajabasa merupakan tanah yang landai, dimana kemiringan hanya 0-3% yang berarti kemiringan tanah tidak terlalu miring, walau ada kemiringan tanah berkisar antara 50cm – 1meter

2.6 Kompilasi Data

Terminal yang akan dibangun adalah Terminal Penumpang Tipe A.

Dengan memiliki peranan Terminal Primer. Dimana Terminal ini mempunyai 2 jalur keberangkatan mobil bus yaitu AKAP dan AKBP.

Terminal penumpang tipe A

Merupakan terminal penumpang yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar provinsi atau angkutan lalu lintas batas negara, angkutan kota dan angkutan pedesaan.

Di dalam terminal, tidak hanya ada bus, kendaraan umum seperti Angkot , Taksi, Ojek dan Travel.

Sehingga dibutuhkan Halte-halte dan tempat keberangkatan untuk Kendaraan umum selain bus.

Persyaratan lokasi terminal tipe A adalah sebagai berikut :

1. Terletak di Ibu kota propinsi, kotamadya / kabupaten dalam jaringan trayek bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP), Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) dan Angkutan Lintas Batas Negara.
2. Terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas III A.
3. Jarak antar dua terminal penumpang tipe A sekurang-kurangnya 20 km di pulau Jawa, 30 km di pulau Sumatra, dan 50 km di pulau lainnya.
4. Tersedia luas lahan sekurang-kurangnya 5 Ha untuk terminal di pulau Jawa dan Sumatra dan 3 Ha di pulau lainnya.
5. Mempunyai jalan akses ke dan dari terminal sekurang-kurangnya berjarak 100 meter di pulau Jawa dan 50 meter di pulau lainnya.

Terminal ini memiliki Pendekatan Green Arsitektur dan Modern Arsitektur sebagai konsep perancangannya,