TUGAS AKHIR

RE - DESAIN TERMINAL TYPE A ANGKUTAN DARAT & BARANG KABUPATEN TANJUNG JABUNG BARAT – JAMBI

'' Penekanan Arsitektur Tradisional Melayu Pada Interior dan Eksterior Bangunan Sebagai Faktor Dalam Perancangan ''

RE - DESIGN OF TYPE A OF PUBLIC TRANSPORTATION & GOODS TRANSPORTATION DISTRICT OF WEST TANJUNG JABUNG - JAMBI

'' The Emphasis of Malayan Architecture in Building's Exterior and Interior as the Factor in the Design ''

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat untuk Memperoleh Gelar Sarjana pada Jurusan Arsitektur



Oleh :

Nama : Rori Soesanto
No. Mhs : 03512162

JURUSAN ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
JOGJAKARTA
2008

Lembar Pengesahan
Tugas Akhir

RE - DESAIN TERMINAL TYPE A ANGKUTAN DARAT & BARANG KABUPATEN TANJUNG JABUNG BARAT – JAMBI

" Penekanan Arsitektur Tradisional Melayu Pada Interior dan Eksterior Bangunan Sebagai Faktor Dalam Perancangan "

RE - DESIGN OF TYPE A OF PUBLIC TRANSPORTATION & GOODS TRANSPORTATION DISTRICT OF WEST TANJUNG JABUNG - JAMBI

" The Emphasis of Malayan Architecture in Building's Exterior and Interior as the Factor in the Design "

Disusun Oleh :

Rori Soesanto
03512162

Yogyakarta, 23 Juli 2008

MENGESAHKAN

Dosen Pembimbing
Tugas Akhir

H. Ir. Supriyanta, M.Si.

Ketua Jurusan Arsitektur
FTSP UII

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN

Ir. Hastuti Saptorini, M.Arch

B. Batasan Pengertian Judul

Re : Kembali

Desain : Merancang

Re – Desain : Merancang kembali

Terminal : Prasarana transportasi jalan raya yang mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum, serta untuk keperluan memuat dan menurunkan orang / barang yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi.[1]

Arsitektur : Seni dan ilmu merancang serta membuat konstruksi bangunan, atau metode dan gaya rancangan suatu konstruksi bangunan [2].

Melayu : Berkenaan dengan suku suatu daerah di Sumatera – Indonesia

Pengertian Terminal Angkutan Penumpang dan Barang : [3]

• Titik simpul dalam sistem jaringan transportasi jalan. Yaitu tempat terjadinya putus arus lalu-lintas yang merupakan prasarana angkutan yang berfungsi pokok sebagai tempat pelayanan umum, berupa tempat kendaraan umum, menurunkan dan menaikkan penumpang atau barang, bongkar muat barang, tempat perpindahan penumpang atau barang baik intra ataupun antar moda yang terjadi sebagai akibat adanya arus pergerakan manusia dan barang serta untuk memenuhi tuntutan efisiensi transportasi.

• Tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian lalu-lintas kendaraan umum.

• Prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus angkutan penumpang atau barang.

• Unsur tata ruang kota yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan wilayah kota dan lingkungan.

---

[1] UURI. No 14. Th 1992. Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya

[2] Idem

[3] Ditjen Perhubungan Darat, dephub 1993

1.1. LATAR BELAKANG

1.a. Gambaran Umum Kota Kuala Tungkal

Topografi dan Demografi Kabupaten Tanjung Jabung Barat :

*a.***Topografi**

Kabupaten Tanjung Jabung Barat Beriklim Basah dengan variasi kecil tergantung kelembaban nisbi, dataran tinggi temperatur 270^0 C, dataran rendah temperatur 320, sedangkan curah hujan rata-rata pertahun 241,48 MM dengan curah hujan max / bulan berkisar 100 – 300 MM

b. **Demografi**

Penduduk Kabupaten Tanjung Jabung Barat berjumlah 21.671 dengan kepadatan 38,8 jiwa, sedangkan tingkat pertumbuhan rata-rata 3.55 % pertahun. Kabupaten Tanjung Jabung Barat terletak pada posisi strategis, merupakan baris terdepan dan pintu gerbang menuju Jambi. Berhadapan langsung dengan kawasan perkembangan IMS – GT dengan jarak dari Kota Kuala Tungkal ke Negara Singapura kurang lebih 90 mil dengan waktu tempuh 3.20jam. [1]

Pembangunan daerah merupakan bagian integral dalam kerangka pembangunan nasional, dalam arti sangat menentukan keberhasilan pembangunan nasional. Rencana struktur fungsional kota erat kaitanya dengan fungsi dan peran kota dalam lingkup yang lebih luas, yang ditentukan oleh potensi dan perkembangan wilayah. Kota Kuala Tungkal mempunyai tujuan, fungsi, dan peran kota yaitu sebagai pusat pemerintahan, pusat pelayanan umum, pusat pendidikan, pusat pengolahan bahan baku dan industri, pusat pertumbuhan bagi wilayah sekitarnya, serta pusat pelayanan wisata/akomodasi wisata. Kota Kuala Tungkal secara geografis terletak di Propinsi Jambi, terdiri dari 5 kecamatan (Tungkal Ulu, Merlung, Tungkal Ilir, Pengabuan, Betara) [2]. Kota Kuala Tungkal yang merupakan bagian dari propinsi Jambi, terletak antara $0^0$53’ – $01^0$41 Lintang Selatan dan antara $103^0$23 – $104^0$21’ Bujur Timur,

---

[1] Web site Pemda Kuala Tungkal

[2] Pemerintah Daerah Tanjung Jabung Barat. Th 2007

mempunyai luas wilayah mencapai 5.503,5 Km^2 dengan batasan-batasan Kebupaten adalah sebagai berikut : [3]

- Sebelah Utara : Propinsi Riau
- Sebelah Selatan : Kabupaten Muaro Jambi
- Sebelah Barat : Kabupaten Batang Hari dan Kabupaten Tebo
- Sebelah Timur : Selat Berhala dan Kabupaten Tanjung Jabung Timur

Adapun jarak Ibu Kota Kabupaten Tanjung Jabung Barat ke beberapa kota di Propinsi Jambi :

- Kuala Tungkal – Jambi lewat darat : 125 Km
- Muara Bulian lewat Bajubang Laut : 181 Km
- Muara Bungo lewat Bajubang laut : 356 Km
- Bungo lewat Sarolangun : 373 Km
- Sungai Penuh lewat Bangko : 543 Km
- Sorolangun lewat Muara Bulian : 299 Km
- Muara Tebo lewat Muara Bulian : 308 Km
- Sengeti lewat simpang Tuan : 95 Km
- Muara Sabak lewat Simpang Tuan : 129 Km

Fungsi kota dan peran kota Kuala Tungkal tersebut memberikan peluang kegiatan yang sangat luas yang dapat memacu perkembangan dan pertumbuhan kota. Masalah kotapun bermunculan seperti persoalan transportasi (sirkulasi dan kurang maksimalnya fungsi terminal), kepadatan penduduk yang tidak merata, kegiatan industri dalam kota, kebisingan dan sebagainya. Di samping itu juga kota ini memiliki potensi di sektor pertanian, peternakan, perkebunan, dan perikanan dimana merupakan sektor andalan dan unggulan, dalam pola pengembangan pembangunan daerah.

Dalam perkembangan suatu kota sarana transportasi memegang peranan penting dalam memperlancar kegiatan ekonomi, Kelancaran mobilitas penduduk dan barang. Untuk mempermudah lalu lintas penduduk serta perdagangan,

---

[3] RUTRW dan RUTRK Kota Kuala Tungkal

keberadaan terminal sangat mutlak diperlukan. Dengan perkembangan penduduk dan jumlah penduduk yang semakin tinggi maka perlu diperhatikan apakah sarana dan prasarana yang ada sekarang ini masih sesuai dengan tuntutan keadaan. Ketidakseimbangan antara tingkat kebutuhan sarana prasarana dan tingkat pelayanan transportasi menjadi suatu permasalahan umum yang harus dihadapi oleh sistem transportasi perkotaan.

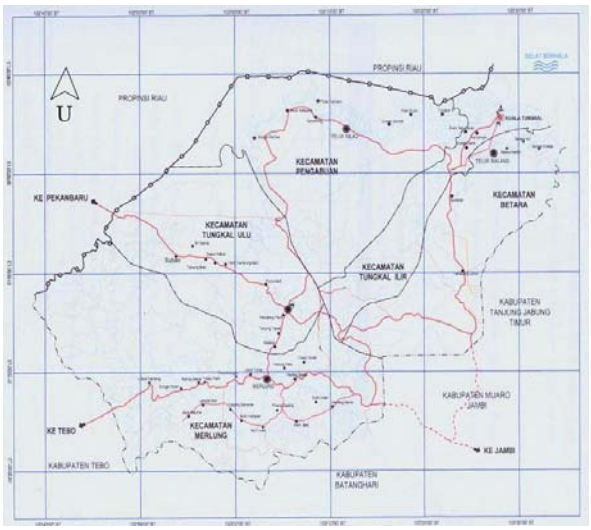
Peta Propinsi Jambi



Gambar 1.1 Peta Kota Jambi

Sumber : Dinas Perhubungan Kab.Tanjung Jabung Barat

Peta Kabupaten Kuala Tungkal



Gambar 1.2 Peta Kabupaten Kuala Tungkal

Sumber : Dinas Perhubungan Kuala Tungkal

1.b. Kebutuhan Sarana Transportasi

Trasportasi darat merupakan transportasi yang paling dominan dibandingkan dengan transportasi lain. Hal ini karena transportasi darat mempunyai berbagai kelebihan bila di tinjau dari segi ekonomis, kemudahan, dan kelancaran. Keberadaan terminal yang mampu mengoptimalisasikan fungsinya, akan memperlancar suatu perkembangan didaerah tersebut. perkembangan suatu daerah akan terhambat bila sarana yang ada tidak memperhatikan faktor penggunanya (kenyamanan pengguna dalam beraktivitas, manusia dan kendaraan).

Ditinjau secara regional kota Kuala Tungkal mempunyai letak yang strategis karena menghubungkan antara ibu kota Propinsi Jambi dengan Batam serta melalui transportasi laut menghubungkan dengan Negara tetangga yaitu Malaysia. Perkembangan sistem trasportasi kota Kuala Tungkal akan mempengaruhi perkembangan kota di masa mendatang. [4]

Keberadaan terminal bus dan barang di kota Kuala Tungkal (Terminal Pembengis) pada saat ini kurang memberikan kenyamanan dan keamanan bagi penggunanya (manusia dan kendaraan). Pada awalnya lokasi terminal memang di anggap strategis yaitu terletak di pintu masuk kota Kuala Tungkal, namun tidak jauh dari pusat kota. Akses pelayanan terminal mencangkup banyak wilayah di Kuala Tungkal maupun luar Kuala Tungkal, sehingga memudahkan dan meningkatkan pelayanan bagi masyarakat. Seiring dengan laju pertumbuhan kota, keberadaan terminal sekarang ini yang di kategorikan sebagai terminal tipe B, namun tidak memenuhi standar serta menimbulkan dampak negatif yaitu arus lalu lintas di sekitar terminal menjadi sangat padat dan tersendat karena kurang tersedianya area parkir bagi kendaraan umum maupun pribadi. Serta belum maksimalnya fungsi bangunan terminal barang.

---

[4] Idem

Oleh karena itu, pada lokasi ini akan dikembangkan karena masih terdapatnya area yang kosong, Keberadaan terminal tentunya tidak akan lepas dari masalah polusi udara yang dihasilkan dari asap kendaraan (terutama bus dan Truk barang). Posisi jalur landasan bus yang gabung dengan jalur sikulasi pejalan kaki yang sekaligus berfungsi sebagai ruang tunggu bagi calon penumpang mengakibatkan asap kendaraan, langsung terhirup oleh pengunjung terminal, maka perlu direncanakan sebuah terminal penumpang dan barang sebagai simpul transportasi darat yang lebih representatif di banding terminal sebelumnya.

Selain itu suasana panas dan gersang pada terminal, serta di tambah lagi dengan polusi udara yang diakibatkan hilir mudiknya kendaraan-kendaraan penumpang dapat teratasi dengan penekanan pada arsitektur melayu. Pendekatan arsitektur melayu pada terminal tidak hanya berfungsi sebagai penambahan suatu objek dengan memasukan unsur-unsur

tradisional (bentukan masa bangunan) juga dapat menciptakan unsur kedaerahan kota Kuala Tungkal yang mendominan unsur melayu.



Gambar 1.3 Kondisi Area Parkir Kendaraan
Sumber : Observasi 2008



Gambar 1.4 Kondisi Area Kios/Toko-toko
Sumber : Observasi 2008





Gambar 1.5 Kondisi Terminal Angkutan Barang
Sumber : Observasi 2008

Gambar 1.6 Kondisi UtamaTerminal
Sumber : Observasi 2008

1.c. Latar Belakang Perencanaan dan Perancangan Terminal

Terminal sebagai salah satu prasarana transportasi darat di Kabupaten Tanjung Jabung Barat sebagai tempat dilakukannya hubungan kegiatan ekonomi antara pelayanan jasa angkutan terhadap penumpang serta juga terdapat kegiatan kerja bongkar muat barang. Terminal juga dipandang sebagai tempat berhentinya angkutan orang dan barang yang nantinya dapat memberikan pelayanan pergerakan kepada penumpang ke asal dan tujuan yang dikehendaki sesuai rute angkutan tersebut.

Daftar Terminal Penumpang di Kabupaten Tanjung Jabung Barat:

No	Nama Terminal	Type	Thn Pembuatan	Kapasitas Terminal Bus	Luas Tanah	Bangunan
1	Terminal Pembengis K.Tungkal	B	1991	-Kendaraan : 100 Kend -Parkir : 50 Kend -Jumlah Parkir Pemberangkatan : 1 Buah -Kapasitas : 30 Kend -Jml Jalur Istirahat : 1 Buah -Kapasitas : 20 Kend	30.000m^2	-Kantor :54 m^2 -R.tunggu :720 m^2 -Loket :12bh -Gudang:36 m^2 -Lap Parkir :500 m^2 -WC :15 m^2 -Mushola :25 m^2 -Pos Portal :12 m^2 -Pos Polisi :24

						m^2 -Menara : 12 m^2
2	Terminal Kota Ka.Tungkal	C	1994	-Kendaraan : 50 Kend -Parkir : 20 Kend -Jumlah Parkir Pemberangkatan : 1 Buah -Kapasitas : 10 Kend -Jml Jalur Istirahat : 1 Buah -Kapasitas : 20 Kend	10000 m^2	-Kantor :54 m^2 -Tower :6 m^2 -R.Tunggu :36 -Loket :84 m^2/14bh -Gudang :25 m^2 -Lap Parkir :1500 m^2 -WC :12 m^2 -Kantin:32 m^2

Kota Kuala Tungkal merupakan kota yang berpotensi dibidang pertanian, perikanan, pertambangan, perindustrian, hutan produksi, perkebunan, peternakan dan perdagangan. Aset lainnya adalah terminal bus yang melayani rute Sumatera dan Jawa. Sarana transportasi itulah yang selama ini turut serta mendorong pengembangan sektor - sektor, terutama yang berhubungan dengan jasa dan perdagangan.

Sarana angkutan umum yang ada untuk menunjang kebutuhan akan transportasi di kota Kuala Tungkal terdiri dari :

- Angkutan Pedesaan
- Ojek
- Becak
- Kendaraan umum lain

Alasan lain perlunya perkembangan pelayanan terminal adalah, keberadaan terminal saat ini menambah kepadatan lalu lintas dikawasan sekitar, dikarenakan jumlah arus angkutan umum yang masuk ke terminal semakin meningkat, sehingga keberadaan angkutan-angkutan umum tersebut tidak

mampu lagi ditampung didalam terminal. Selain itu, permasalahan yang ada yaitu belum tersedianya fasilitas dan infrastruktur yang layak dalam mendukung potensi dibidang sarana transportasi di kota Kuala Tungkal, dimana belum mampu memenuhi sarat/standar layaknya terminal type A.

Adapun jenis angkutan penumpang yang resmi beroperasi di kota Kuala Tungkal adalah sebagai berikut :

- AKAP (Antar Kota – Antar Propinsi)
- AKDP (Antar Kota Dalam Propinsi)
- Angkutan Pedesaan
- Angkutan Pariwisata
- Angkutan Batas Kabupaten

Untuk angkutan penumpang, Dinas Perhubungan Kabupaten Tanjung Jabung Barat mengklasifikasikan angkutan penumpang menjadi 3 kelompok yaitu:

- Angkutan kota dengan rute jalan dari kota ke kota dengan jenis Angkot atau Minibus
- Angkutan pedesaan dengan sistem pergerakan dari desa ke kota atau sebaliknya, jenis angkutan Minibus dan angkutan barang modifikasi.
- Angkutan perbatasan dengan sistem pergerakan dari kota sampai dengan batas Kabupaten, jenis angkutan Minibus.

Perkembangan Jumlah Angkutan Umum di Kabupaten Kuala Tungkal 2003 – 2007

No	Angkutan	2003	2004	2005	2006	2007
1	Angkutan Kota/Pedesaaan	62	65	66	70	76
2	AKDP	213	213	215	215	217
3	AKAP	99	99	100	102	102
4	Angkutan Sewa	15	16	18	20	21

5	Angkutan Pariwisata	17	18	20	21	23

Sumber : Dinas Perhubungan Daerah Kota Kuala Tungkal

► ***Angkutan Barang***

Angkutan-angkutan barang seperti truk ringan,truk sedang, dan truk berat bergerak dari arah luar pintu masuk Kabupaten menuju Kota. Yang mana pergerakan angkutan barang ini berasal dari Propinsi Jambi maupun Luar Propinsi Jambi. Semisal P.Baru, Padang, Palembang maupun Jawa yang membawa barang. Jenis barang yang diangkut berupa cargo dan hasil perkebunan (karet,kelapa sawit).

Selain itu juga angkutan barang bergerak dari dan menuju pelabuhan-pelabuhan yang ada di Kota Kuala Tungkal. Pada umumnya bongkar muat barang yang terjadi sebelum adanya terminal barang, truk-truk dan kendaraan barang tersebut masuk Kota. Sehingga dengan masuknya kendaraan tersebut membuat kerusakan-kerusakan jalan Kota.

Di Kota Kuala Tungkal sampai saat ini belum memfungsikan terminal barang yang telah direncanakan. Sehingga trayek angkutan barang tersebut masih melakukan bongkar muat di dalam Kota. Sehingga terjadinya kemacetan dan pengerusakan jalan yang disebabkan oleh sirkulasi kendaraan-kendaraan angkutan barang tersebut.

Belum maksimalnya fungsi terminal barang yang telah dibangun dapat dilihat dari beberapa faktor, yang antara lain :

- Belum adanya petugas khusus yang bekerja di terminal barang.
- Sirkulasi kendaraan masih terdapat kendala.
- Bentukan masa bangunan yang belum bisa memberikan fungsi sebagai tempat bongkar muat. [5]

Dari hasil pengamatan dilapangan upaya-upaya pembenahan dan perbaikan prasarana Terminal telah dilakukan Pemerintah Kabupaten Tanjung Jabung Barat setempat melalui pengawasan langsung dari Dinas Perhubungan. Adapun perbaikan yang dilakukan adalah membuat tanggul pada lokasi-lokasi

[5] Idem

kritis genangan serta beberapa kegiatan perbaikan lainnya sebagai upaya untuk dapat tetap menjaga kondisi bangunan Terminal agar tetap baik.

Permasalahan yang ada, dengan tingginya jumlah arus angkutan penumpang dan barang serta terbaginya kosentrasi kegiatan pada wilayah-wilayah lainnya di Kabupaten Tanjung Jabung Barat seperti : jalan arah Jambi – Merlung merupakan lintasan regional dan memiliki akses pelayanan tersendiri serta jalan Jambi – Kuala Tungkal memiliki akses pelayanan lokal, untuk itu diperkirakan perlu adanya pemikiran terhadap ketersediaan prasarana Terminal di sekitar Kecamatan Merlung dan Pelabuhan Dagang sebagai lingkup pelayanan regional.

1.d. Latar Belakang Re – Desain Terminal

Re – Desain Terminal yang telah ada mengambil beberapa alasan yang mendasar, yaitu pembongkaran seluruh area Terminal yang telah lama. Dengan pertimbangan yang mendukung, diantaranya :

- Belum maksimalnya fungsi Terminal yang dapat mengakomudir semua kegiatan manusia dan kendaraan.
- Bentuk Terminal secara Struktur telah mengalami kerusakan berat. Sehingga berpengaruh terhadap kenyamanan pengguna.
- Untuk sirkulasi, baik kendaraan dan manusia yang belum tersusun. Sehingga terjadi crossing.
- Sistem drainase, sirkulasi, tata ruang tidak memberikan perannya.
- Terminal barang yang struktur, fasad, sirkulasi, tidak memperlihatkan fungsi sebagai tempat penampungan barang, sehingga berpengaruh terhadap angkutan barang yang mau masuk

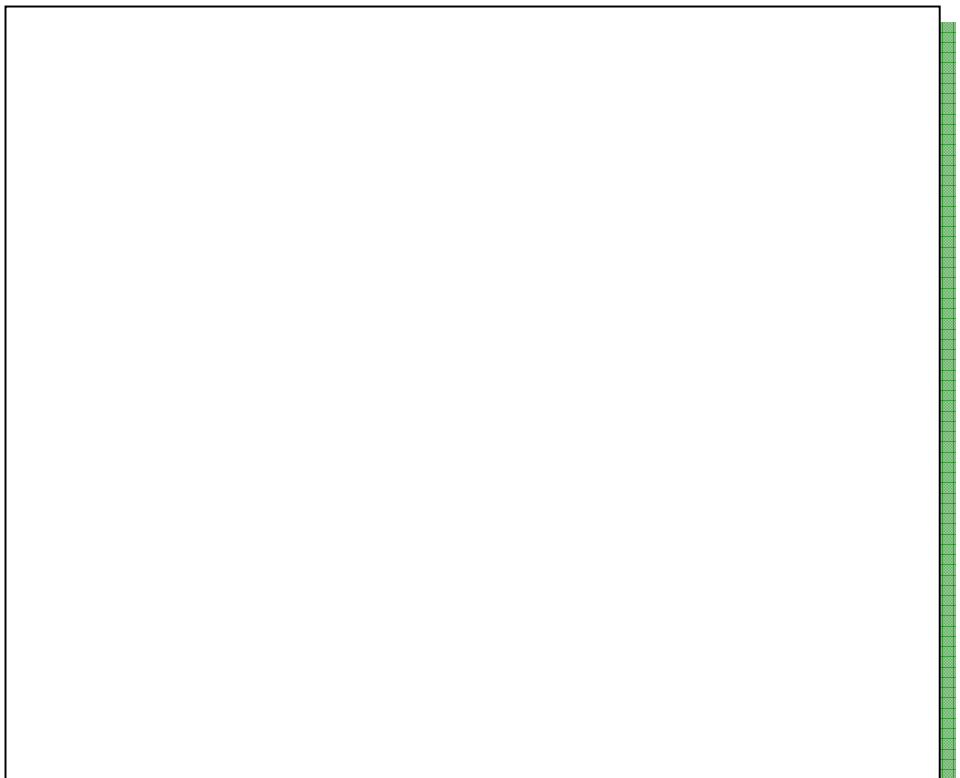
Sehingga dalam perancangan Terminal angkutan darat dan barang kota Kuala Tungkal mengambil kesimpulan dengan pembongkaran seluruh Terminal yang ada sekarang, akan tetapi untuk site lokasi mengambil area yang sama. Dari tempat lokasi yang sekarang, site sangat berpotensi karena lokasi yang terletak di pintu masuk Kota Kuala Tungkal

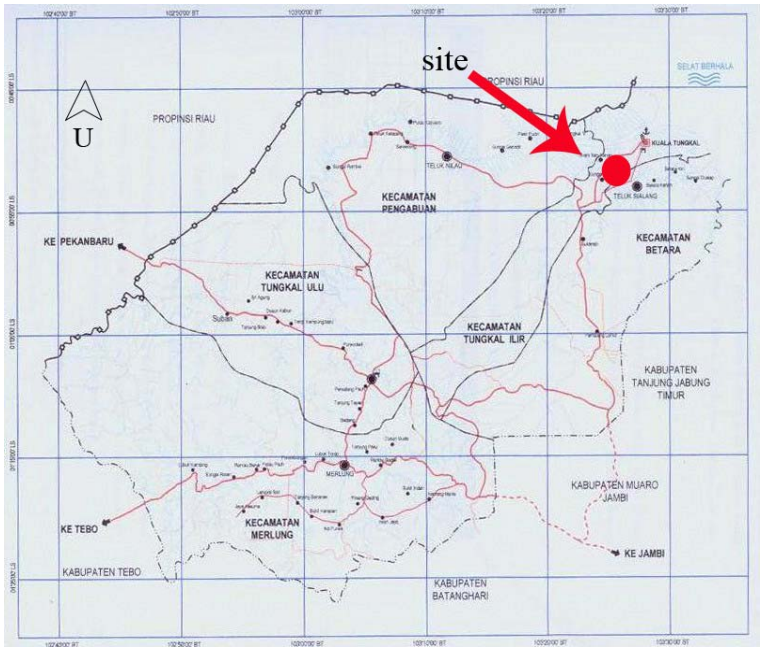
1.e. Latar Belakang Pemilihan Lokasi Terminal

Terminal adalah komponen penting dalam sistem transportasi, yang membutuhkan biaya besar dalam pelaksanaannya. Kesalahan dari desain sebuah terminal akan mempengaruhi sistem transportasi kota, koreksi dari kesalahan desain akan membutuhkan waktu dan biaya yang besar. Pemilihan lokasi terminal ini memperhitungkan beberapa aspek guna meminimalkan kesalahan yang mungkin timbul. Aspek-aspek tersebut adalah :Tingkat kemudahan pencapaian, kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan disekitar terminal serta sirkulasi manusia dan kendaraan, keterpaduan moda transportasi baik intra maupun antar moda, kondisi topografi lokasi terminal, kelestarian lingkungan, Rencana umum tata ruang kota, sebagai salah satu kawasan pengembangan perekonomian regional

Pemilihan lokasi terminal lama di rasa tepat karena posisi terminal yang terdapat pada pintu masuk Kota Kuala Tungkal. Sedangkan dari kondisi lahan, termasuk wilayah yang memiliki lahan kritis yang cukup luas, sehingga pembangunan sarana dan prasarana transportasi pada lokasi ini tidak akan menggunakan lahan produktif. Di ibukota Kabupaten direncanakan hanya ada satu terminal yang melayani angkutan regional maupun dalam kota yaitu di bagian wilayah Kota Ka.Tungkal, dengan luas terminal yang direncanakan untuk teminal AKAP – AKDP dan Terminal Barang lengkap fasilitas pendukungnya sekitar ±3.5Ha.

Peta Site Lokasi

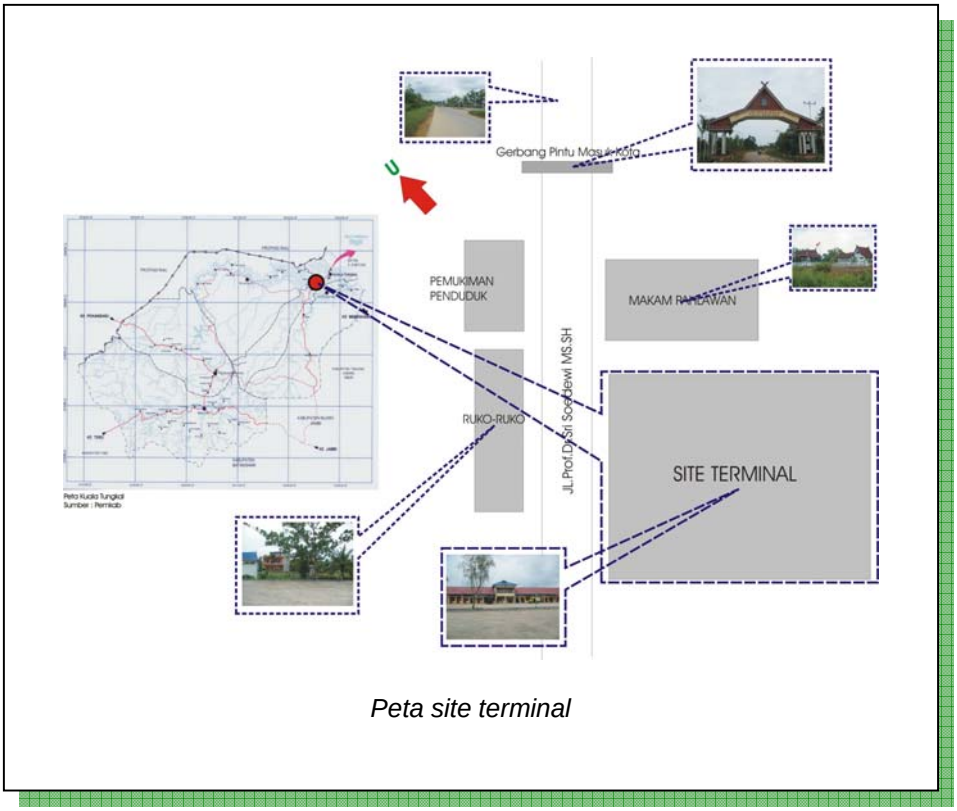




Gambar : Peta site terminal

Sumber : Dinas Perhubungan Kab.Tanjung Jabung Barat

Lokasi Site



Peta site terminal

Data : Observasi 2008

1.f. Latar Belakang Penekanan Arsitektur Melayu

Bangunan tradisional yang disebut juga " seni bina" Melayu, terutama untuk rumah kediaman, pada hakekatnya amat diutamakan dalam kehidupan orang Melayu. Rumah bukan saja sebagai tempat tinggal, tetapi juga menjadi lambang kesempurnaan hidup. Beberapa ungkapan tradisional Melayu menyebutkan rumah sebagai "cahaya hidup di bumi, tempat beradat berketurunan, tempat berlabuh kaum kerabat, tempat singgah dagang lalu, hutang orang tua kepadaanaknya". Itulah sebabnya rumah dikatakan "mustahak", dibangun dengan berbagai pertimbangan yang cermat, dengan memperhatikan lambang-lambang yang merupakan refleksi nilai budaya masyarakat pendukungnya. Hanya dengan demikian diyakini bangunan akan benar-benar memberikan kesempurnaan lahir dan batin bagi penghuni rumah dan bagi masyarakat sekitarnya. [6]

Lambang-lambang yang berkaitan dengan bangunan tradisional Melayu bukan saja terdapat pada bagian-bagian bangunan, tetapi juga dalam bentuk berbagai upacara, bahan bangunan dan namanya, serta letak bangunan.

Beberapa lambang/simbol yang mencirikan bangunan arsitektur Melayu : [7]



Pondasi Panggung / yang disebut rumah panggung

[6] Melayu On Line.Htm
[7] analisis



Ujung atap beserta ukiran-ukirannya

Salah satu alasan mengapa manusia membuat bangunan adalah karena kondisi budaya dan iklim tempat manusia berada. Untuk melangsungkan aktivitas terminal, misalnya, diperlukan ruang dengan kondisi sirkulasi yang baik antara lain, sirkulasi kendaraan (AKAP/AKDP, Angkot, Mikrobis, dan lain-lain), serta sirkulasi dalam terminal (bangunan terminal).

Dalam banyak kasus, bangunan yang telah dibangun di Kota Kuala Tungkal, sudah semakin meninggalkan nilai-nilai budaya dalam bangunan. Pengaruh Arsitektur moderen telah menghilangkan unsur-unsur budaya Melayu khususnya untuk di Dearah ini.

Dari uraian diatas, perlu ditekankan kembali bahwa pemecahan rancangan Arsitektur Melayu pada akhirnya sangatlah terbuka. Arsitektur Melayu dapat berbentuk apa saja tidak harus serupa dengan bentuk-bentuk Arsitektur Tradisional yang banyak dijumpai di wilayah Indonesia, sepanjang rancangan bangunan tersebut mengarah pada pemecahan persoalan yang ditimbulkan oleh sirkulasi manusia dan kendaraan.

1.1. PERMASALAHAN

A. Permasalahan Umum

Bagaimana merancang terminal angkutan penumpang dan barang Kota Kuala Tungkal yang dapat memenuhi segala kebutuhan aktivitas didalam terminal dan memberikan kenyamanan pengguna bangunan.

B. Permasalahan Khusus

Bagaimana merancang terminal angkutan penumpang dan barang Kota Kuala Tungkal dengan penekanan pada Arsitektur Tradisional Melayu yang memperhatikan unsur-usur Melayu terhadap masa bangunan Terminal.

1.3. TUJUAN DAN SASARAN

A. Tujuan

Mendapatkan sebuah alternatif desain Terminal penumpang dan barang kota Kuala Tungkal yang mampu mengoptimalisasikan fungsinya dalam memenuhi kebutuhan didalam terminal, yaitu penempatan kebutuhan ruang dalam maupun ruang luar, kaitanya dengan sirkulasi manusia, kendaraan dan aktivitas didalam terminal.

B. Sasaran

Menghasilkan konsep perancangan yang mampu mengoptimalkan terhadap penekanan arsitektur tradisional Melayu pada masa bangunan Terminal.

1.4. LINGKUP PEMBAHASAN

- Pembahasan tentang perencanaan dan perancangan terminal penumpang dan barang yang sesuai dengan kriteria dan standar terminal tipe A.
- Pembahasan tentang perencanaan dan perancangan terminal penumpang dan barang dalam penataan pola ruang dalam maupun ruang luar.
- Pembahasan tentang perencanaan dan perancangan Terminal dengan penekanan Arsitektur Tradisional Melayu yang merujuk pada orientasi masa bangunan yang dipengaruhi oleh tampak bangunan.

1.5. METODE PEMBAHASAN

Pengumpulan data dari berbagi referensi berupa Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Tanjung Jabung Barat, internet, data-data dari pemerintah daerah kota Kuala Tungkal, wawancara langsung dan survey lapangan. Kemudian data-data tersebut diolah berdasar landasan teori yang ada yang akhirnya muncul suatu konsep untuk perencanaan dan perancangan.

A. Metode Pengumpulan Data

1. Observasi

Pengumpulan data dan informasi yang dibutuhkan untuk memperjelas latar belakang permasalahan. Data–data tersebut adalah dengan melakukan survey lapangan sehingga memperoleh :

- Gambaran secara langsung keadaan Terminal lama, membuat dokumentasi dengan bentuk foto.
- Survey di site yang menjadi rencana terminal penumpang dan barang kota Kuala Tungkal dengan tujuan memperoleh gambaran mengenai sirkulasi jalur bus, pengolahan ruang, tapak, dan penapilan bangunan.

2. Wawancara

Wawancara dengan berbagai pihak yang mengetahui secara jelas hal yang berkaitan dengan penyusunan tugas akhir ini yaitu tentang terminal seperti dengan Dinas Perhubungan, Agen-agen tiket serta Polisi yang bertugas pada daerah Terminal.

3. Referensi

- Mendapatkan data dari Pemda yang berhubungan dengan perencanaan dan perancangan Terminal penumpang dan Barang.
- Kajian buku literature tentang hubungannya dengan terminal bis tipe A, yang berupa :
    - Buku – buku tentang transportasi

- Internet
- Buku tugas akhir sebelumnya.

4. Studi Literature

Data-data tentang terminal :

- Syarat-syarat yang harus dipenuhi dalam sebuah terminal
- Tipologi-tipologi bangunan sejenis guna memperoleh gambaran prestasi bangunan.

Data-data tersebut diperoleh melalui beberapa literature, antar lain :

- Tugas akhir beberapa mahasiswa dengan permasalahan yang berbeda tentang terminal
- Beberapa majalah arsitektur sebagai bahan referensi tipologi bangunan sejenis
- Buku-buku yang memuat tentang arsitektur Melayu dan bagaimana penerapan dalam bangunan
- Buku Seni dan Budaya Adat Jambi
- Browsing di internet
- Buku-buku yang memuat standar-standar dan syarat-syarat sebuah terminal.

5. Analisa

Analisa mengenai penampilan fisik bangunan dan perancangan ruang yang mampu menghadirkan citra terminal dengan pendekatan pada arsitektur Melayu. Selain itu menganalisa hal yang berkaitan dengan jenis dan kebutuhan terminal dengan menentukan kriteria kegiatan dalam terminal, jumlah kendaraan umum maupun kendaraan pribadi dengan fasilitas pendukung dalam terminal, ruang tunggu, kios-kios dan lain-lain.

6. Perumusan Konsep

Data-data setelah terkumpul diolah dan dianalisis, sehingga diharapkan muncul suatu kesimpulan berupa konsep perencanaan dan perancangan terminal yang akan di wujudkan dalam desain arsitektur.

1.5. SPESIFIKASI PROYEK

Proyek terletak di Kabupaten Tanjung Jabung Barat, Propinsi Jambi. Lokasi proyek di daerah Pembengis, Kecamatan Betara. Sekitar 8 Km dari pusat kota Ka. Tungkal. Terletak di daerah yang rata-rata masih lahan kosong. Sedangkan site bangunan Terminal lama untuk sebelah Timur merupakan lahan kosong, sebelah barat merupakan makam pahlawan, selatan site merupakan bangunan kantor DLLAJ dan untuk sebelah utara merupakan ruko-ruko serta rumah penduduk.

1.5. KEASLIAN PENULISAN

1. Judul Terminal Tipe A Purwekerto

Oleh : Aryo Priyo Prasetiya/TA-UII/00154

Penekanan Pada Ruang Tunggu Yang Rekreatif

Permasalahan :

Permasalahan yang terdapat pada terminal lama adalah ruang tunggu yang sempit yang dapat menghambat sirkulasi manusia dan barang. Dalam hal ini ruang tunggu yang merupakan ruang tunggu bagi penjemput, pengantar, maupun penumpang di harapkan dapat merasakan kenyamanan.

2. Judul : Terminal Penumpang Tipe A Gede Bage Di Kotamadya Bandung.

Oleh : Yogi Jatnika/TA-UII/94081

Perancangan terminal penumpang yang berwawasan arsitektur hijau

Permasalahan :

Bagaimana merancang terminal penumpang tipe A Gede Bage di Kotamadya Bandung yang berwawasan arsitektur hijau.

3. Judul : Terminal AKAP – AKDP Kota BIMA

Oleh : Miftahul Surur/TA-UII/02512123

Penekanan Arsitektur Tropis Sebagai faktor Penentu Dalam Perancangan

Permasalahan :

Bagaimana merancang terminal penumpang tipe A Bima dengan Arsitektur Tropis dalam perancangan.

1.5. Sistematika Penulisan

Ada beberapa Bab, yaitu :

BAB I :

Penulisan tentang latar belakang terminal, permasalahan terminal dikota Kuala Tungkal, tujuan dan sasaran, lingkup pembahasan, metode tugas akhir, sistematika penulisan, keaslian penulisan, dan kerangka pola pikir.

BAB II :

Tinjauan mengenai lokasi perancangan, Tinjauan tata ruang kota Kuala Tungkal, tinjauan perancangan dan permasalahan terminal, tinjauan arsitektur tradisional melayu, kesimpulan.

BAB III :

Analisis pendekatan persyaratan ruang terminal, analisis pendekatan perancanagan terminal, analisis penzoningan, analisis program ruang, analisis penekanan arsitektur tradisional melayu.

BAB IV :

Berisi konsep – konsep dasar yang telah di analisa untuk mendapatkan alternatif dan gambaran serta ide yang dapat di tuangkan yang kemudian dijadikan sebagai pemecahan masalah dan diwujudkan dalam bentuk rancangan desain Terminal penumpang dan barang Kota Kuala Tungkal.

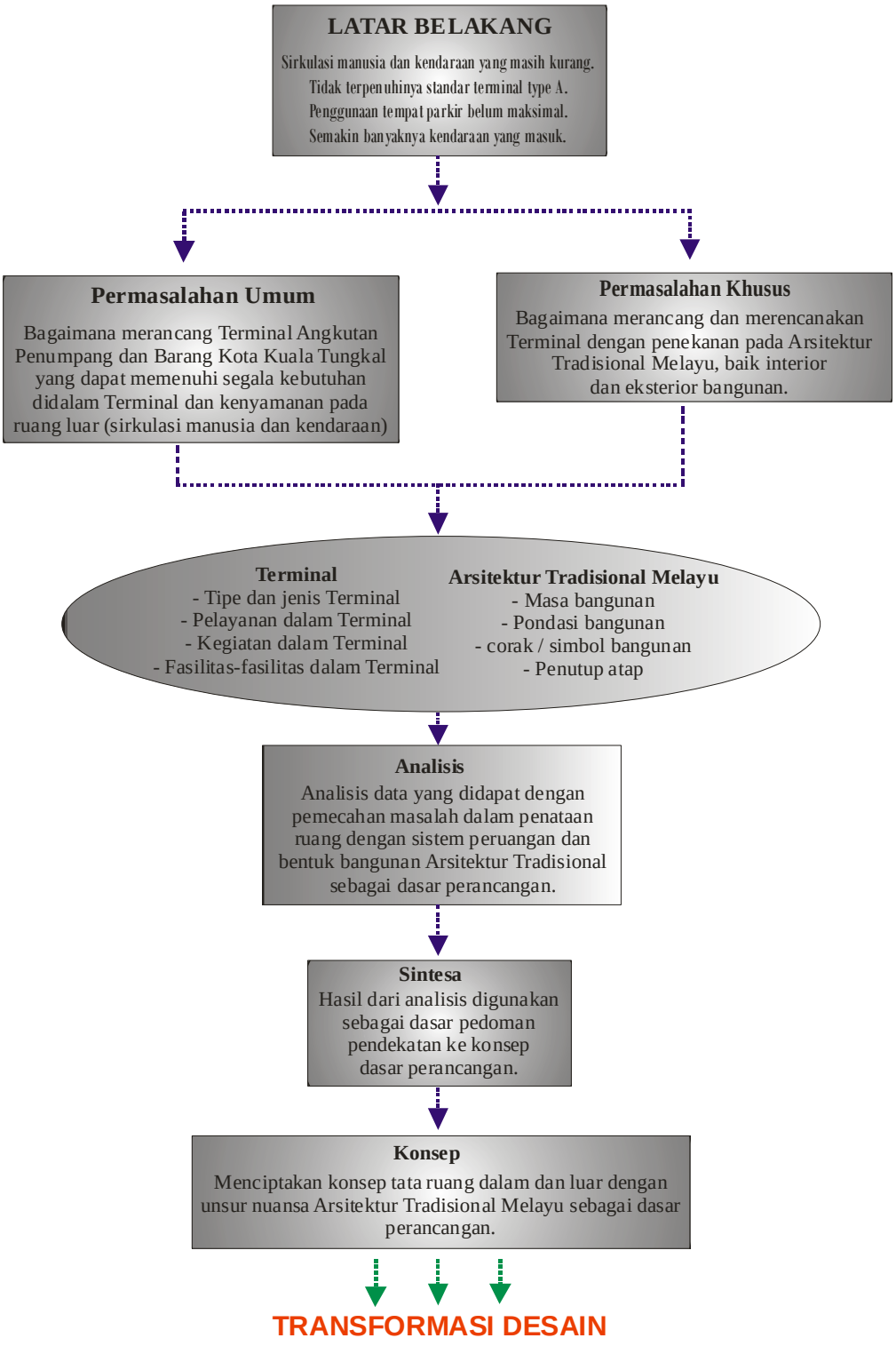
BAB V :

Berisi tentang hasil rancangan yang diwujudkan dalam bentuk gambar rancangan desain bangunan.

BAB VI :

Berisi tentang hasil pengembangan desain yang ditulis dalam bentuk laporan perencanaan.

1.5. Kerangka Pola Pikir



BAB II
TINJAUAN UMUM TERMINAL

2.1. TINJAUAN KOTA KUALA TUNGKAL

A. Tinjauan Rencana Tata Ruang Kota Kuala Tungkal [1]

Berdasarkan Undang-undang No.54 tahun 1999 tentang pembentukan beberapa Kabupaten baru diwilayah Propinsi Jambi, maka kabupaten Tanjung Jabung Barat merupakan daerah yang mengalami pemekaran wilayah dari Kabupaten Tanjung Jabung. Kabupaten Tanjung Jabung Barat terdiri dari 5 Kecamatan, 52 Desa dan Luas Wilayah Kabupaten Tanjung Jabung Barat mencapai 550.350 Ha. Dengan perincian sebagai baerikut :

No	Kecamatan	Luas (Ha)	Persentase (%)	Ketinggian M(dpl)	Kelurahan	Desa	Jml
1	Tungkal Ulu	157640	29	35	1	13	14
2	Merlung	160160	28.9	45	-	19	19
3	Tungkal Ilir	25290	6.5	3	7	4	11
4	Betara	87480	12.2	5	-	7	7
5	Pengabuan	119780	23.2	3	-	6	6
	Jumlah	550350	100		8	49	57

Sumber : Tanjung Jabung Barat dalam angka tahun 2004

Ruang lingkup penyusunan penataan ruang wilayah di kota Kuala Tungkal meliputi seluruh wilayah kota Kuala Tungkal, dengan batas-batas sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Propinsi Riau
- Sebelah Selatan : Kabupaten Muaro Jambi
- Sebelah Barat : Kabupaten Batang Hari dan Kabupaten Tebo
- Sebelah Timur : Selat Berhala dan Kabupaten Tanjung Jabung Timur

[1] RUTRK Tanjung Jabung Barat 2004 - 20013

B. Rencana Struktur Fungsional Kota Kuala Tungkal [2]

Rencana struktur fungsional kota erat kaitannya dengan fungsi dan peran Kota Kuala Tungkal dalam lingkup yang lebih luas, yang ditentukan oleh potensi dan perkembangan wilayah. Fungsi dan peran kota Kuala Tungkal itu adalah sebagai berikut :

- Pusat Pemerintahan
- Pusat pedagangan skala regional
- Pusat pelayanan umum skala regional
- Pusat pendidikan skala regional
- Pusat pengolahan bahan baku dan kegiatan industri
- Pusat pelayanan kesehatan skala regional
- Pusat pelayanan wisata/akomodasi wisata

C. Rencana Pemanfaatan Ruang Kota Kuala Tungkal [3]

Rencana pemanfataan ruang kota terdiri dari struktur pemanfaatan ruang, rencana pemanfaatan kawasan lindung, rencana pengelolaan kawasan pertanian, perkebunan, rencana pengembangan pariwisata, rencana pengembangan kawasan industri dan perdagangan, rencana pengembangan kawasan permukiman, rencana pengembangan kawasan perdagangan dan jasa, serta rencana pengembangan fasilitas umum

[2] RUTRK Tanjung Jabung Barat 2004 - 20013
[3] RUTRK Tanjung Jabung Barat 2004 - 20013

2.2. Tinjauan Perancangan Terminal Penumpang dan Barang Kota Kuala Tungkal

A. Fungsi dan Tujuan Terminal

a.1. Fungsi terminal.

- Sebagai simpul untuk pemberhentian dari berbagai moda transportasi darat
- Sebagai tempat memuat dan membongkar barang, sebagai titik kosentrasi lalu lintas angkutan darat, dan tempat untuk memulai perjalanan.
- Sebagai tempat transit penumpang. Penumpang datang ke terminal untuk berpindah ke angkutan lain guna menyelesaikan tujuannya.
- Sebagai tempat memelihara dan service kendaraan.

a.2. Tujuan Diadakan Terminal

Baik terminal penumpang maupun terminal barang.

a. Mewadahi arus sirkulasi kendaraan pada simpul-simpul pemberhentian suatu wilayah
b. Melancarkan arus sirkulasi didalam terminal maupun pada sistem transportasi kota
c. Membangun terminal penumpang dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan jasa transportasi.

B. Tipe Terminal

a. Terminal tipe A

   Terminal yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi (AKAP) dan, angkutan kota dalam propinsi (AKDP), Angkutan kota (AK) dan angkutan pedesaan (ADES). Jumlah arus persatuan waktu pada terminal tipe A sekitar 50-100 kendaraan/jam

b. Terminal tipe B

   Terminal yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan kota dalam propinsi (AKDP), angkutan perkotaan (AK), dan angkutan pedesaan

(ADES). Jumlah arus minimum persatuan waktu pada terminal tipe B sekitar 25-50 kendaraan/jam

c. Terminal tipe C

Terminal yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan (ADES). Jumlah arus minimum pada terminal tipe C sekitar 25 kendaraan/jam.

C. Jenis Terminal

- *Terminal penumpang* adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menaikan dan menurunkan penumpang, perpindahan intra dan atau antar moda transportasi serta pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.[1]
- *Terminal barang* adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan intra dan atau antar moda transportasi.

D. Pelayanan Dalam Terminal

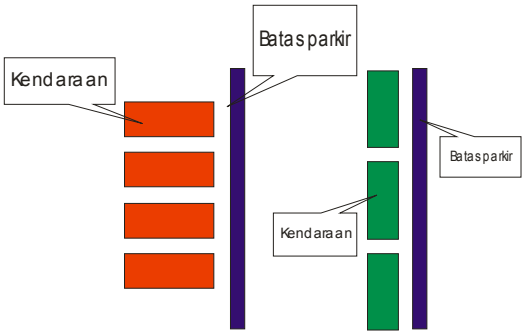
1. Sisitem parkir [2]

a. Sistem parkir pararel (pararel loading)
   - membutuhkan ruang yang cukup besar
   - parkir dan manuver bus mudah
   - membutuhkan jalur sirkulasi tersendiri untuk lajur satu dengan yang lain
   - cocok untuk terminal bus frekuensi tinggi

b. Sisitem parkir tegak lurus
   - parkir bus sulit tetapi pencapaian menuju bus mudah
   - penumpang dapat langsung menuju koridor penghubung
   - kebutuhan ruang relatif luas
   - penumpang dapat melihat langsung bus yang akan di tuju

---

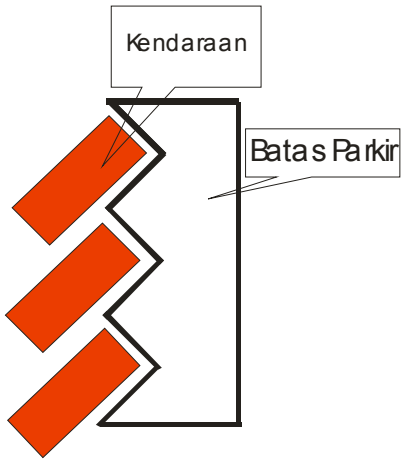
[1] Dirjen. Perhub. Darat. Menuju Lalu Lintas dan Angkutan jalan Yang Tertib.
[2] Joseph D dan John C, Time Saver Standart For Building Tipe, Mc Graw Hill Book, co. USA, 1980



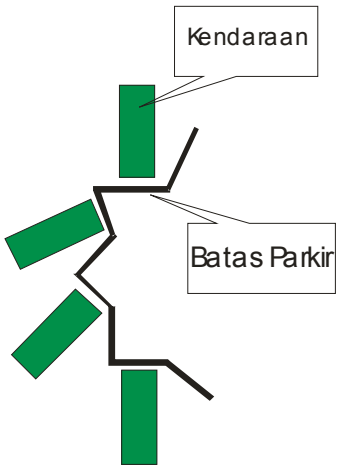
Gambar : Sistem parkir tegak lurus

c. Sistem parkir gergaji melingkar (radial sawtooth load)
   - parkir dan manuver bus mudah
   - penumpang dapat langsung ke koridor dan langsung melihat bus yang akan dituju
   - kebutuhan ruang relatif kecil

d. Sistem parkir gergaji tegak lurus (*straight sawtooth load*)
   - pencapaian bus mudah, penumpang dapat langsung ke koridor penghubung
   - parkir dan manuver bus mudah
   - kebutuhan ruang sedikit
   - penumpang dapat langsung ke koridor dan langsung melihat bus yang dituju



Gambar : Straigh sawtooth load



Gambar : Radial sawtooth load

2. Sistem peron terminal
   - Sistem peron pararel (trough platform)
   - Sistem peron di tengah (island)
   - Sistem peron keliling (harbour/circle)
3. Sistem pengelompokan bus
   - Menurut jenis kendaraan (bus antar kota dan angkot)
   - Kedatangan dan keberangkatan

E. Perilaku Kegiatan Dalam Terminal

1. Kegiatan manusia
   a. Kegiatan penumpang [3]

      Karakteristik penumpang, pengantar dan penjemput pada saat menunggu kedatangan/keberangkatan yaitu selama 30 menit orang menunggu keberangkatan bus AKAP dan AKDP dan selama 10 menit untuk mikrobis untuk angkutan kota dan pedesaan.

   b. Kegiatan pengelola
      - Pengelolaan administrasi
      - Pungutan TPR / peron

[3] Observasi

- Pelayanan informasi, pencatatan jumlah kendaraan kedatangan dan keberangkatan
- Pengaturan kedatangan dan keberangkatan

c. Kegiatan jual beli

Untuk kebutuhan penumpang terdapat penjualan tiket oleh agen-agen bus, dan kios-kios yang menampung pedagang dengan kegiatan perdagangan makanan,minuman, Koran/majalah, sebatas melayani penumpang.

d. Kegiatan Pengaturan Penumpang

Untuk penumpang yang ingin menuju ke luar kota disediakan tempat informasi keberangkatan. Sedangkan untuk penumpang yang datang dan ingin menuju kedalam kota, pengaturan angkutan kota diatur oleh pengelola/petugas.

Untuk angkutan barang, pengaturan angkutan di atur oleh petugas, sehingga tidak terjadi perebutan trayek.

2. Kegiatan Perpindahan
   a. Perpindahan intermoda yaitu perpindahan penumpang dari dalam kota menuju luar kota, atau perpindahan penumpang dari luar kota ke dalam kota.
   b. Perpindahan intermoda yaitu kegiatan perpindahan penumpang dengan kendaraan umum dalam lingkup dalam kota.

F. Fasilitas – Fasilitas Dalam Terminal [4]

Didalam terminal diperlukan beberapa fasilitas yang mampu mewadahi aktifitas masing-masing penggunanya dengan baik. Fasilitas tersebut diharapkan dapat menampung kegiatan utama pengguna.

1. Fasilitas utama dalam terminal :
   a) Alur kendaraan umum
   b) Jalur kedatangan umum

[4] Keputusan Mentri Perhubungan, No.KM : 3/94, tentang : Terminal Transportasi Jalan

c) Tempat parkir kendaraan umum selama menunggu keberangkatan
d) Tempat menunggu penumpang
e) Menara pengawas
f) Loket karcis/peron/agen bus
g) Parkir kendaraan (angkutan) yang menginap/stanbay.

2. Fasilitas penunjang dalam terminal :
   a) Tempat penitipan barang
   b) Mushola
   c) Wartel
   d) Ruang informasi
   e) Kios-kios/toko
   f) ATM/Bank
   g) Tempat sampah
   h) Tempat pencucian mobil/bus, dan bengkel
   i) Taman
   j) Tempat penitipan kendaraan

G. Unsur - Unsur Dalam Terminal

1. Kendaraan umum bus dan angkutan kota merupakan sarana angkutan kota dan barang
2. Penumpang dan kendaraan merupakan unsur yang dilayani oleh terminal dan menjelajahi proses perpindahan
3. Pengelola merupakan unsur melayani, mengatur, pengawas, dan penjaga.
4. Kendaraan penunjang merupakan sarana angkutan penunjang (kendaraan pribadi, ojek, becak).
5. Pedagang jalanan, restoran, dan kios-kios/toko.
6. Kantor, agen bus, ATM / Bank.

H. Permasalahan Terminal

Pada Terminal lama, ada beberapa permasalahan yang mengakibatkan kurang maksimalnya penggunaan fasilitas yang mengarah ketidaknyamanan pengguna. Dibawah ini beberapa data yang telah didapat beserta data visual:



Gambar : 1

Sumber : observasi 2008

Dari gambar terlihat, jalan utama Terminal Kab.Tanjung Jabung belum memenuhi standar yang telah diberikan oleh Tata Kota, yang mana lebar jalan 20 meter, dari pinggir jalan 7 meter, dari as jalan 17 meter, dan garis sempadan pagar dari as jalan 12 meter. [5]



Gambar : 2

Sumber : observasi 2008

[5] Tata Kota Kabupaten Tanjung Jabung Barat

Terlihat sistem drainase yang belum sesuai dengan fungsinya, dari hasil pengamatan, air hujan yang seharusnya mengalir melewati selokan yang telah ada, tetapi air masih mengenang. Serta vegetasi yang kurang dilingkungan Terminal, sehingga terkesan gersang / panas.



Gambar : 3

Sumber : observasi 2008

Belum tertatanya parkir kendaraan angkutan serta belum adanya tempat paking barang bawaan penumpang yang bisa mewadahinya. Yang seharusnya ada tempat kendaraan khusus untuk paking barang bawaan. Sehingga tidak terkesan semberaut.



Gambar : 4

Sumber : observasi 2008

Struktur banggunan utama yang telah rusak, yang rata-rata terbuat dari kayu. Sehingga secara visual bangunan terlihat kurang kontradiktif dengan arsitektur melayu.



Gambar : 5

Sumber : observasi 2008

Terminal barang yang ada merupakan bangunan baru, akan tetapi permasalahan yang terlihat belum adanya kendaraan barang yang mempergunakannya. Masih terlihat bagaimana kendaraan untuk menurunkan barang. Yang belum dibuat sekat-sekat ruang untuk masing-masing perusahaan yang ingin menggunakannya.

Permasalahan utama terminal, secara arsitektural akan selalu berkaitan dengan sistem sirkulasi penggunaannya dalam terminal. Tidak sesuai besaran ruang yang ada akan mengakibatkan aktifitas dalam terminal tidak berjalan semestinya.

Macetnya arus lalulintas pada satu titik tertentu dalam terminal akan mengakibatkan besarnya angka polusi di tempat tersebut, polutan akan mengakibatkan suhu udara akan menjadi meningkat, suhu udara akan semakin meningkat bila bangunan tersebut berada di iklim tropis basah.

Kenyamanan ruang dapat tercapai dengan memperhatikan besaran sirkulasi pengguna, juga memperhatikan faktor alam pada penataan ruang, baik ruang dalam maupun ruang luar. Faktor alam ini dapat diminimalisasikan dengan adanya vegetasi.

I. Tinjauan Ruang Sirkulasi

Berbagai kegiatan dalam terminal dibutuhkan ruang-ruang yang mampu mewadahi kegiatan-kegiatan tersebut. Kegiatan antar ruang dapat berjalan dengan lancar apabila tercipta suatu sistem sirkulasi yang baik, karena dengan penataan sirkulasi yang baik maka kegiatan yang berlangsung dapat berjalan dengan baik, juga kinerja terminal sebagai pusat pelayanan transportasi dapat berjalan efisien dan efektif sehingga kenyamanan pengguna secara keselurukan dapat tercapai.

1. Jalur keberangkatan dan kedatangan kendaraan
   - jalur pemberangkatan yaitu, pelataran yang disediakan untuk menaikan dan memulai perjalanan.
   - Jalur kedatangan yaitu pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan umum untuk menurunkan penumpang yang dapat merupakan akhir dari perjalanan.
2. Jalur tunggu kendaraan adalah pelataran yang digunakan bagi kendaraan angkutan penumpang untuk menunggu/beristirahat dan siap menuju jalur pemberangkatan.
3. Jalur lintas yaitu jalur yang diinginkan bagi kendaraan angkutan umum yang akan langsung melanjutkan perjalanan setelah menurunkan/menaikan penumpang.

2.3. Tinjauan Arsitektur Melayu

A. Pengertian Arsitektur Melayu

Arsitektur Melayu merupakan ilmu merancang serta membuat konstruksi bangunan yang berkaitan dengan kedaerahan / adat suatu daerah.

B. Penekanan Arsitektur Melayu

b.1. Masa Bangunan Melayu

Bangunan Melayu merupakan salah satu wujud material kebudayaan Melayu. Ia selalu berkembang dari masa ke masa yang dapat dilihat pada perubahan fisik bangunan, dari sederhana ke kompleks yang didasarkan pada perkembangan ilmu seni bina Melayu. Secara historis, seni bina Melayu berkembang secara bertahap sesuai dengan kebutuhan dan fungsinya pada waktu itu. Tahapan tersebut diawali dari rumah di goa-goa batu; rumah pohon; rumah panggung; rumah panggung dari bata; rumah papan beratap seng; rumah panggung yang berserambi (teras) dengan ruang-ruang yang terpisah; hingga rumah panggung bertingkat. Tahapan-tahapan itu bercirikan antara lain:

(1) Berpanggung

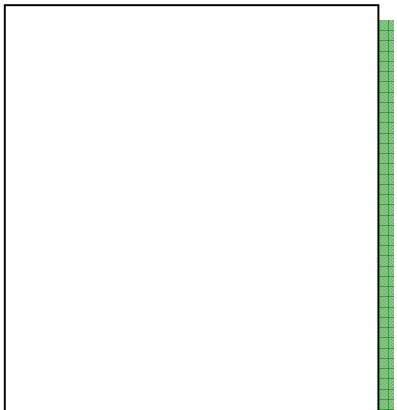


Gambar : 6

Pondasi, panggung yang digunakan

(foto observasi,Pemda Jambi)

(2) Bertangga





Gambar : 7

Tangga kayu *(foto observasi,Pemda Jambi)*

(3) Beratap tropis



Gambar : 8

Atap,listpalank dengan ornamen ukiran kayu

(foto observasi,Pemda Jambi)

(4) Tiang/pilar yang menonjol

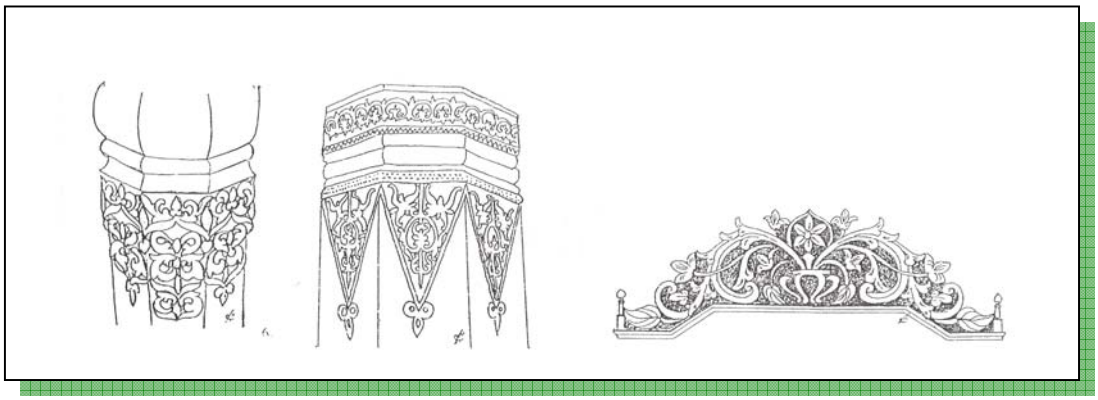


Gambar : 9

Pilar dengan bentuk kolom kayu

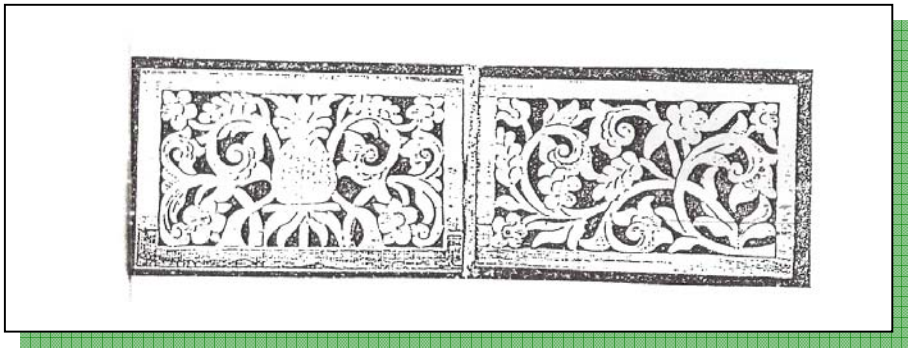
(foto observasi,Pemda Jambi)

(5) Berornamen dan berhias secara detail



Gambar : 10

Sumber : seni dan budaya adat jambi



Gambar : 11

Sumber : seni dan budaya adat jambi

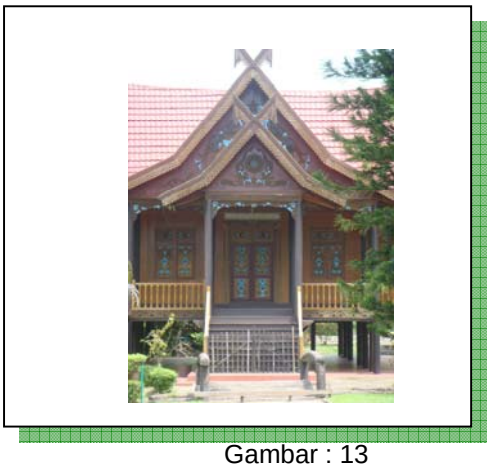


Gambar : 12

Sumber : observasi 2008

Adanya ornamen ukir-ukiran sebagai lambang melayu yang terdapat pada gunung-gunung.

(6) Memiliki ruang-ruang (spasial) tertentu



Gambar : 13

(foto observasi,Pemda Jambi)

Perkembangan ini, akhirnya melahirkan disiplin ilmu yang dikenal dengan Seni Bina Melayu Tradisional dan Kontemporer. Seni bina Melayu ini, baik tradisional maupun kontemporer, mengandung nilai-nilai simbolis dan makna filosofis yang diwujudkan pada ukiran dengan menggunakan motif flora, fauna, atau kaligrafi.

Apabila dilihat dari fungsinya, bangunan Melayu tradisional dapat dikelompokkan menjadi empat :

a. Rumah Tempat Tinggal
b. Rumah Adat, Balai Pertemuan
c. Tempat Ibadah
d.Tempat Penyimpanan

Jika bangunan Melayu tradisional dapat dikelompokkan seperti di atas, maka bangunan Melayu kontemporer tidak demikian adanya, karena sudah

bersifat multifungsi dan telah mengalami akulturasi budaya seperti stilisasi pada bagian-bagian tertentu. Oleh karena itu, rumah kediaman boleh saja berfungsi sebagai rumah pertemuan, rumah balai, perpustakaan, tempat penelitian atau tempat pengembangan ilmu pengetahuan. Portal ini menjelaskan segala permasalahan mengenai bangunan Melayu, baik tradisional maupun kontemporer, berikut nilai-nilai filosofisnya dalam kerangka Seni Bina Melayu sebagai acuannya.

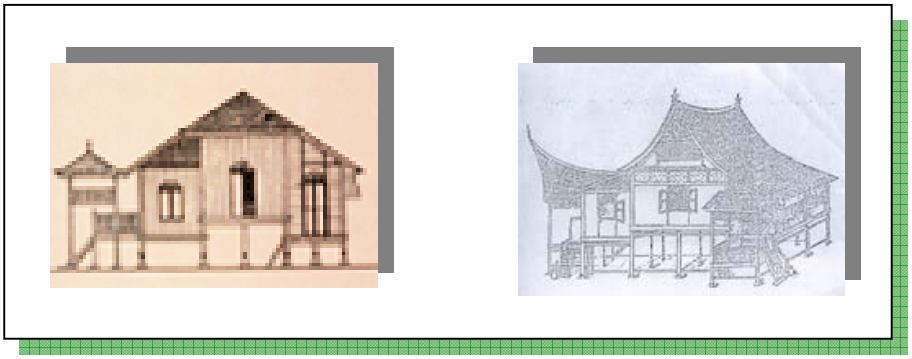
Seni bina pada setiap kebudayaan biasanya memiliki ciri khas. Kekhasan tersebut berkaitan dengan fungsi bangunan, model bangunan, ornamen dan makna simbolik yang dikandung oleh setiap elemen bangunan. Dalam budaya Melayu, seni bina tersebut juga memiliki ciri khas yang terefleksi pada simbol-simbol bangunan yang sarat makna. Saat ini, bangunan-bangunan yang berarsitektur Melayu masih dapat ditemui dibeberapa daerah di Nusantara.

Beberapa ungkapan tradisional Melayu menyebutkan rumah sebagai cahaya hidup di bumi, tempat beradat berketurunan, tempat berlabuh kaum kerabat, tempat singgah dagang lalu. ltulah sebabnya rumah dikatakan mustahak, dibangun dengan berbagai pertimbangan yang cermat, dengan memperhatikan *lambang-lambang* yang merupakan refleksi nilai budaya masyarakat pendukungnya. Hanya dengan cara demikian diyakini bangunan akan benar-benar memberikan kesempurnaan lahir dan batin bagi penghuni rumah dan bagi masyarakat sekitarnya. Lambang-lambang yang berkaitan dengan bangunan tradisional Melayu bukan saja terdapat pada bagian-bagian bangunan, tetapi juga dalam bentuk berbagai upacara , bahan bangunan dan namanya, serta letak bangunan. Oleh karena perjalanan masa, lambang-lambang tersebut tidak mudah dilacak lagi. Berbagai masalah kebudayaan harus turut diperhitungkan, karena cukup banyak nilai-nilai tradisional yang terkandung dalam suatu masyarakat telah terabaikan dan punah karena pergeseran dan perubahan nilai budaya yang terus terjadi. [1]

[1] Melayu Tradisional, internet

b.2. Tipologi Rumah

Pada umumnya rumah masyarakat melayu didirikan diatas tiang-tiang yang tingginya rata-rata 1,50 – 2,40 m, sedangkan dari sisi denah adalah persegi panjang dan besar kecilnya tergantung pemilik. Rumah didirikan diatas tiang selain dimaksudkan untuk menghindari air pasang, juga memanfaatkan untuk tempat bekerja ketika para lelaki tidak melaut.



Gambar : 14

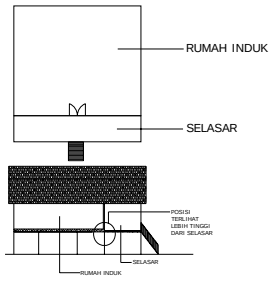
Tipologi Rumah Tradisional Melayu

Sumber: www. yahoo.com (Rumah Tradisional Melayu)

b.3. Denah Rumah

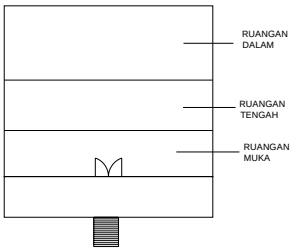
Denah rumah masyarakat melayu terdiri dari selasar, rumah induk, telo dan penangah (dapur).

- *Selasar*, umumnya lantai selasar lebih rendah dari rumah induk dan selalu separuh terbuka.

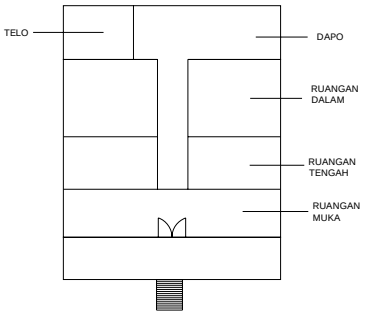


- *Rumah Induk*, Pada umumnya rumah induk terbagi menjadi dua yaitu, ruangan muka, ruangan tengah dan ruangan dalam. Ruangan muka berfungsi sebagi ruang tamu keluarga dan tempat tamu menginap, dan ruangan tengah sebagai

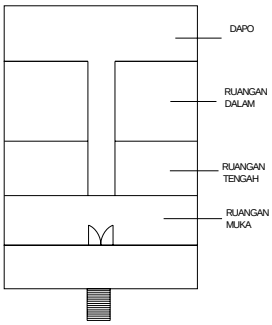
tempat tidur tamu yang dihormati dan keluarga dekat serta anak yang berumur diatas 7 tahun. Sedangkan ruang dalam berfungsi sebagai tempat tidur ibu dan anak perempuan serta anak yang berumur dibawah 7 tahun. Bila jumlah anak perempuan banyak diharuskan tidur diloteng.



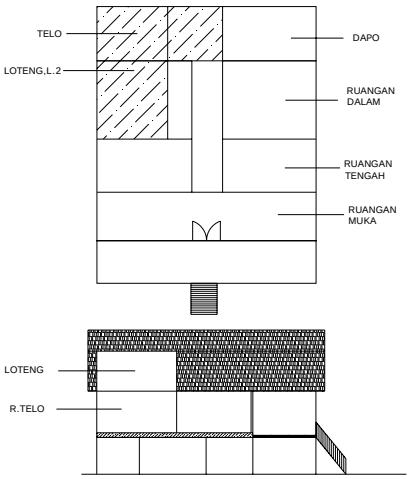
- *Ruang Telo*, Ruang ini digunakan untuk tempat menyimpan sebagian alat pertanian dan nelayan, serta tempat penyimpanan cadangan air.



- *Ruang Panangah* dan ada sebagian masyarakat melayu menyebutnya Dapo (dapur), Ruang ini digunakan untuk memasak dan tempat makan keluarga. Antara rumah induk, telo dan dapo selalu diberi sekat, kecuali antara ruang tengah dan ruang dalam yang dipisahkan denagn tabir. Hal ini disebabkan luasan rumah tidak terlalu besar sehingga pada saat upacara, tabir tersebut akan dibuka sehingga menjadi lapang.



- *Loteng*, pada umumnya rumah masyarakat melayu tidak memiliki loteng, loteng ini dibuat apabila dalam keluarga terdapat banyak anak gadis dan terletak dibagian atas telo dan panangah. Loteng tersebut hanya menutupi sebagian atas ruangan atau berbentuk L, biasanya hanya ditutupi kisi-kisi papan kayu, jadi dapat dikategorikan sebagai mezamine.



b.4. Struktur

Adanya konsep, kepala, badan, dan kaki yang diformulasikan dalam bentuk atap, ruangan rumah dan ruangan penyangah, sedangkan materialnya pada umumnya dari kayu yang terdapat pada alam sekitar.

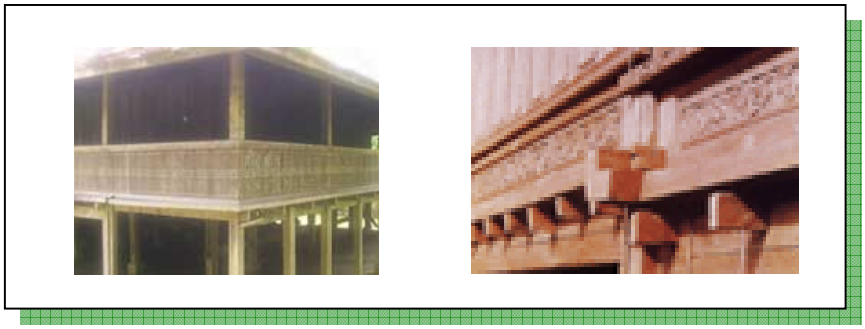
- Atap

Pada umumnya bentuk adalah pelana dengan system struktur rangka segitiga keunikan yang membedakan dengan bangunan tradisional lainnya adalah, adanya papan yang menyilang diatas ujung bubungan yang disebut

Selembayung yang tidak mempunyai fungsi namun hanya bersifat ornamen. Namun demikian inilah ciri khas sekaligus identitas bangunan Tradisional Melayu.

- Tiang

Pada umunmya tiang rumah berbentuk bulat atau persegi. Jumlah tiang pada setiap rumah paling banyak 24 buah. Pada rumah yang bertiang rumah 24 , masing-masing tiang didirikan dalam enam baris terdiri dari empat buah tiang. Tiang yang berada empat buah sudut ruangan disebut tiang seri yang terletak diantara tiang seri pada bagian depan rumah disebut tiang penghulu. Untuk menjaga kestabilan rumah, maka diantara tiang-tiang tersebut diikat dengan tiang pembantu yang disebut tiang.



Gambar : 15

Struktur Tiang Rumah Melayu

Sumber: www.yahoo.com (Rumah Tradisional Melayu)

b.5. Bukaan

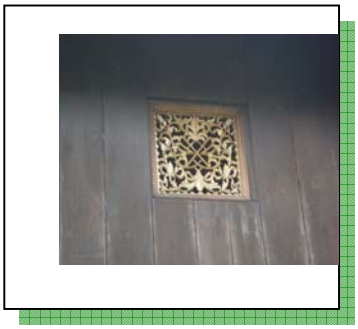
Bukaan dalam bangunan Melayu, memiliki fungsi untuk menunjang pengendalian iklim mikro didalam bangunan. Bukaan diarahkan pada vegetasi disekitarnya dan pandangan ke atas ditutupi oleh tritisan atap serta pelindung matahari. Pada bukaan biasanya menggunakan jendela atau loster yang terbuat dari kayu ukiran.



Daun pintu yang langsung
(fotoobservasi,Pemda Jambi))



Tritisan bentukan atap kecil dengan lobang angin.
(foto observasi,Pemda Jambi)



Loster berupa ukiran kayu.
(foto observasi,Pemda Jambi)

b.6. Pondasi Bangunan Melayu

- Pondasi Tiang Pancang

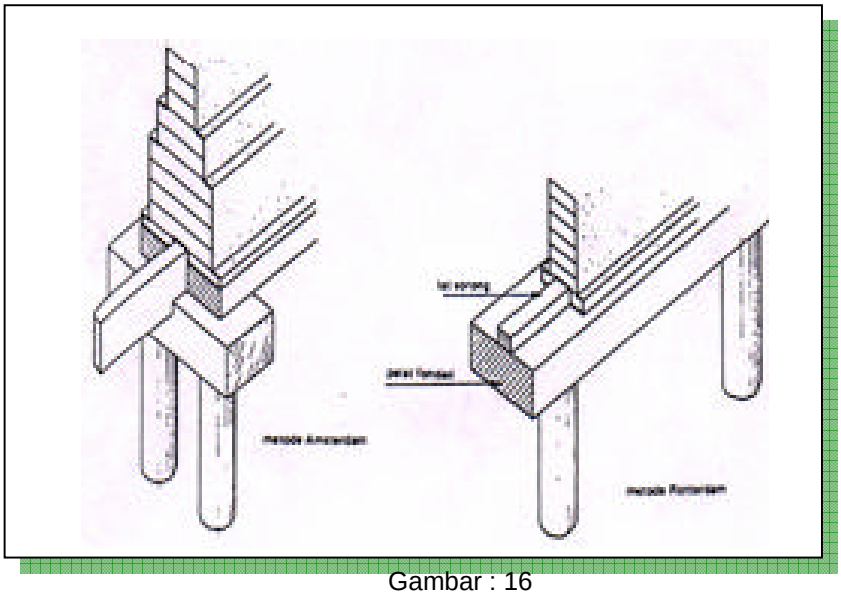
Pondasi tiang pancang dipergunakan pada tanah-tanah lembek,tanah berawa, dengan kondisi daya dukung tanah (sigma tanah) kecil,kondisi air tanah tinggi dan tanah keras pada posisi sangat dalam. Bahan untuk pondasi tiang pancang adalah : bamboo, kayu besi/kayu ulin, baja, dan beton bertulang.

- Pondasi Tiang Pancang Kayu

Pondasi tiang pancang kayu di Indonesia, dipergunakan pada rumah-rumah panggung di daerah Kalimantan, di Sumatera, di Nusa Tenggara, dan pada rumah-rumah nelayan di tepi pantai.

Pada bangunan melayu, pondasi yang digunakan yaitu pondasi panggung/pondasi tiang pancang. Untuk jenis tanah di lokasi site merupakan

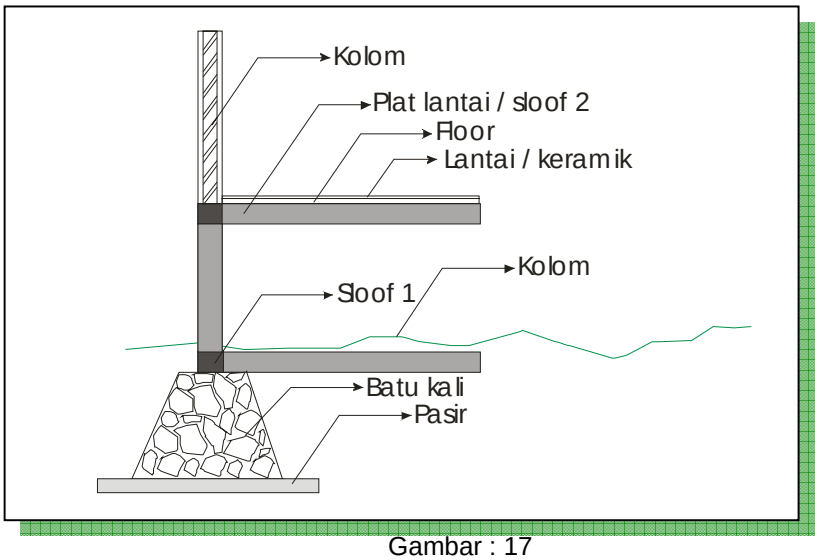
jenis tanah keras, jadi untuk pondasi dapat dibuat pondasi batu kali dengan penerusan besi kolom.



Gambar : 16

Pondasi Tiang Pancang Kayu

Sumber : menggambar pondasi – internet



Gambar : 17

Detail pondasi panggung

Sumber : sketsa analisis

b.7. Corak / symbol /ornamen bangunan melayu

Didalam bangunan melayu, yang menjadikan ciri khas bangunan ini sendiri yaitu dengan adanya corak pada fasad bangunan yang terletak pada dinding bangunan.



Gambar : 18

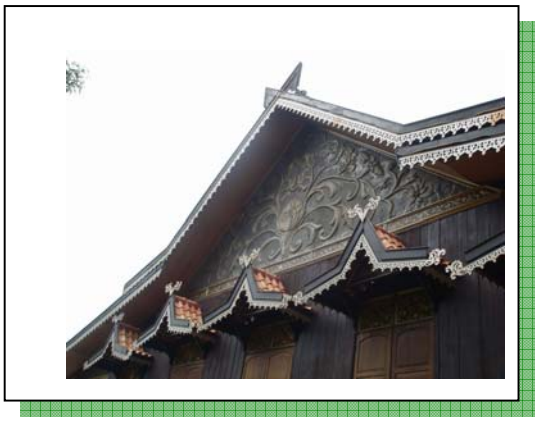
Sumber : observasi 2008

b.8. Warna

Dalam warna memiliki dua arti yakni berhubungan dengan kepercayaan dan status sosial. Warna merah dalam kepercayaan melayu melambangkan darah, sementara putih atau hijau merupakan lambang daging dan urat. Sedangkan yang melambangkan status sosial misalnya kuning identik dengan kejayaan dan kekuasaan. Sementara biru dan hijau merupakan lambang cerdik pandai dan keberanian, putih lambang ulama dan merah lambang masyarakat.

b.9. Penutup Atap

Bangunan melayu merupakan jenis bangunan tropis, sehingga penutup atap yang digunakan pada bangunan ini sama dengan bangunan yang berada pada daerah nusantara. Jenis atap segitiga dengan modifikasi ornamen. Serta dengan ciri persilangan atap diujung.



Gambar : 19

Sumber : observasi 2008

b.10. Pengolahan Site

1. Sirkulasi AKAP dan AKDP

   Sirkulasi kendaraan AKAP/AKDP memiliki zona tersendiri, hal ini untuk mengurangi terjadinya crossing dengan kendaraan umum angkutan dalam kota. Penempatan area penurunan penumpang dipisahkan dengan area pemberangkatan antara penumpang yang masuk dan keluar terminal.

2. Sirkulasi angkutan dalam kota dan kendaraan pribadi

   Sirkulasi angkutan dalam kota dipisahkan antara angkutan kota, becak, ojek dan kendaraan pribadi, agar tidak terjadi crossing antara angkutan.

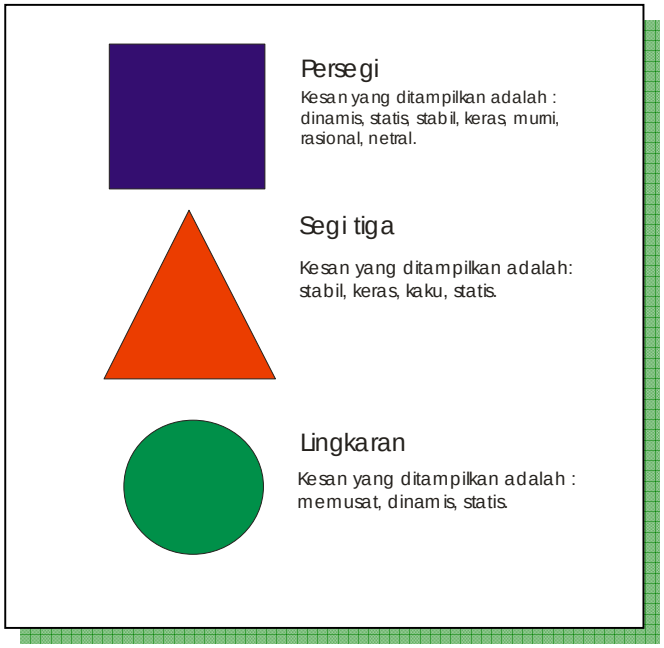
3. Sirkulasi angkutan Barang

   Sirkulasi angkutan barang memiliki sirkulasi tersendiri, yang mana entrance untuk kendaraan angkutan barang tidak gabung dengan kendaraan angkutan umum.

2.4. Tinjauan Tata Ruang

Ruang merupakan suatu kesatuan yang membentuk bangunan secara keseluruhan. Ruang ditentukan oleh bentuk, fungsi, dan kebutuhan.

Bentuk dasar ruang ada 3, antara lainnya :



Bentuk-bentuk di atas dapat dikembangkan dan diperluas sehingga dapat menampilkan bentukan-bentukan baru yang lebih beragam dan memiliki sifat-sifat yang berlainan. Bentukan ruang ditentukan dari fungsi dan perancangan ruang itu sendiri sehingga dapat meningkatkan kualitas ruang.

2.5. Studi Kasus

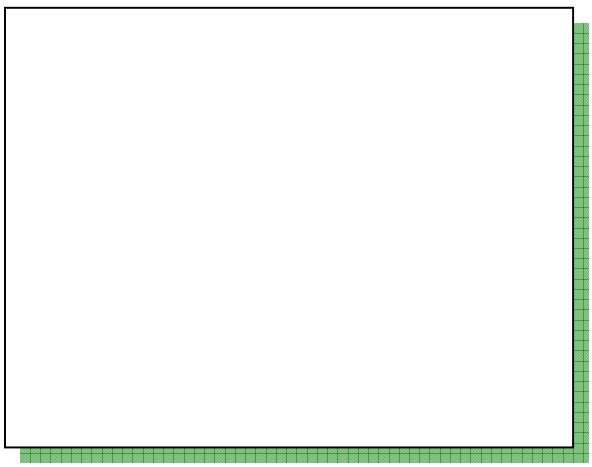
Studi kasus dilakukan untuk mencari tipologi dan morfologi dari bangunan terminal yang ada hubungannya dengan arsitektur Melayu. Studi dilakukan dengan penekanan pada:

a. Pengelompokan fungsi
b. Bentuk dan masa bangunan
c. Sistem struktural dan Material bangunan
d. Sirkulasi manusia dan kendaraan
e. Konsep

♥ ***Terminal Giwangan Yogyakarta Type A***



Sumber : Internet





Sumber : Internet

Bentukan terminal yang mengandung konsep Tropis terlihat dari atapnya, yang mana hubungannya dengan Arsitektur Tradisional mengambil bentukan atap limasan, Jawa. Suasana ruang tunggu dan parkir bus-bus angkutan yang tertata rapi. Untuk ruang tunggu yang terletak dilantai 2 dengan fasilitas-fasilitas pendukung, seperti kios-kios yang tersusun rapi serta loket pembelian karcis yang ada dilantai 2 membuat sirkulasi manusia lebih tertata. Sehingga untuk lantai 1 hanya fokus pada kendaraan angkutan saja.

♥ ***Medan Fair***



Sumber :Majalah I-Arch



Sumber :Majalah I-Arch

Medan Fair adalah sarana hiburan rakyat di Sumatera Utara, khususnya Medan yang merupakan relokasi medan fair lama yang terletak dipusat kota medan. Transformasi bangunan tradisional sumatera utara ke bangunan moderen, dengan mempertimbangkan kecepatan kontruksi biaya dan menunjukan semangat jaman. Dari gambar terlihat beberapa ciri dari bangunan tradisional melayu yaitu atap tropis dan panggung yang dimodifikasi dengan dibuat ruang.

♥ Anjungan Riau



Sumber : internet

Bangunan adat Riau, baik Rumah Melayu Atap Kajang maupun balai pertamuan balai Selaso Jatuh pada umumnya bergaya arsitektur Melayu Tradisional. Berbagai ornamen ragam hias menghias setiap bagiannya. Kayu bersilang, mencuat ke atas dan berukir motif Salembanyung atau Sulo Buyung, biasanya menghiasi puncak atap. Kemegahan dan keanggunan yang tampak pada ornamen bangunan kerajaan, rumah Atap Limas, juga terpancar pada setiap bentuk kesenian Riau.

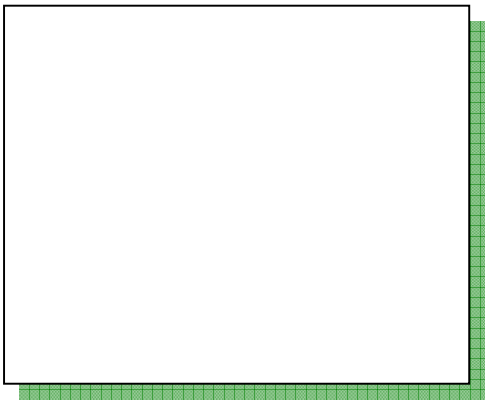
♥ Terminal Penumpang Pekan Baru



Sumber : internet

Dapat terlihat konsep tradisional melayu dari bangunan terminal ini, dengan bentukan atap tropis. Dengan permainan atap tropis memperkuat bangunan ini dengan fungsinya.

♥ Teater Tertutup Bandar Serai Pekan Baru





Sumber : internet

Dari fungsi sebagai bangunan komersil teater, terlihat bentukan tradisional melayu yang kuat. Kolom serta persilangan dari listplanknya. Akan tetapi bentukan panggung dari bangunan ini telah dimodifikasi dengan lantai biasa dengan bermain cut and fill.

♥ Gedung DPR Pekan Baru



Sumber : internet

Sangat kuat perpaduan arsitektur tradisional dengan arsitektur moderen dengan terlihatnya kolom megah di Entrance bangunan. Sesuai dengan fungsi sebagai bangunan komersil DPR. Yang selalu memiliki kesan kokoh dan kuat. Atap tropis terlihat dengan permainan refetisi atap.

♥ FK. UNRI



Sumber : internet

Gedung bangunan Universitas Negeri Riau, yang berkonsep simetris dengan satu entrance yang kokoh dan megah dengan atap tropis sesuai dengan ciri dari arsitektur tradisional melayu.

2.6. Kesimpulan

Ada beberapa kesimpulan yang didapat, antara laiannya :

1. Terminal yang direncanakan harus sesuai dengan pengertian dari terminal itu sendiri, termasuk dalam cakupan kapasitas pelayanan, fungsi, dan luas site. Terminal tipe A harus memenuhi syarat – syarat pelayanan kendaraan bus (AKAP/AKDP), angkot, becak,ojek dan lain-lain.
2. Arsitektur Melayu, memberikan alternatif desain dalam merancang bangunan yang dapat memberikan kenyamanan bagi pengguna bangunan.
3. Perencanaan dan perancangan terminal memperhatikan sirkulasi pengguna dalam hal ini manusia dan kendaraan yang masuk atau keluar. Baik kendaran angkutan umum maupun kendaraan angkutan barang.

BAB III
ANALISIS TERMINAL PENUMPANG DAN BARANG

3.1. ANALISIS PENDEKATAN PERSYARATAN RUANG

A. Fasilitas Utama

Terminal harus dilengkapi dengan fasilitas pendukungnya antara lain :

Fasilitas Utama sebagaimana dimaksud,terdiri dari : [1]

- jalur pemberangkatan kendaraan umum
- jalur kedatangan kendaraan umum
- tempat parkir kendaraan umum selama menunggu keberangkatan, termasuk didalamnya tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan umum
- bangunan kantor terminal
- tampat tunggu penumpang atau pengantar
- menara pengawas
- loket penjualan karcis
- rambu-rambu dan papan informasi
- peralatan parkir kendaraan pengantar

a.1. Terminal Barang

Terminal barang berfungsi melayani kegiatan bongkar dan atau muat barang,serta perpindahan intra dan atau antar moda transportasi.

Fasilitas Terminal Barang terdiri dari fasilitas utama dan fasilitas penunjang.

Fasilitas utama sebagaimana dimaksud terdiri dari : [2]

- bangunan kantor terminal
- tempat parkir kendaraan untuk melakukan bongkar dan muat barang
- gudang
- tempat parkir kendaraan angkutan barang untuk istirahat atau selama menunggu keberangkatan
- rambu-rambu dan papan informasi
- peralatan bongkar muat barang

---

[1] Perda Jambi no.6 thn 2005
[2] Perda Jambi no.6 thn 2005

B. Fasilitas Penunjang

Fasilitas penunjang didalam terminal terutama untuk memenuhi kebutuhan yang terjadi, antara lain :

Fasilitas penunjang dapat berupa: [3]

- kamar kecil/toilet
- musholla
- kios/kantin
- ruang pengobatan
- ruang informasi dan pengaduan
- telepon umum
- tempat penititpan barang
- taman
- pos pengamanan
- tempat penitipan kendaraan
- atm
- shelter keberangkatan dan penurunan penumpang

- Terminal Barang

Fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud dapat berupa : [4]

- tempat istirahat awak kendaraan
- tempat parkir kendaraan untuk melakukan bongkar dan atau muat barang
- alat timbang kendaraan dan muatanya
- kamar kecil/toilet
- musholla
- kios/kantin
- ruang pengobatan
- telepon umum
- taman

---

[3] Perda Jambi no.6 thn 2005
[4] Perda Jambi no.6 thn 2005

3.2. ANALISIS PENDEKATAN PERANCANGAN

A. Lokasi Site

Site yang telah tersedia merupakan site yang sudah ditentukan oleh pemerintah daerah dengan ketentuah sebagai berikut :

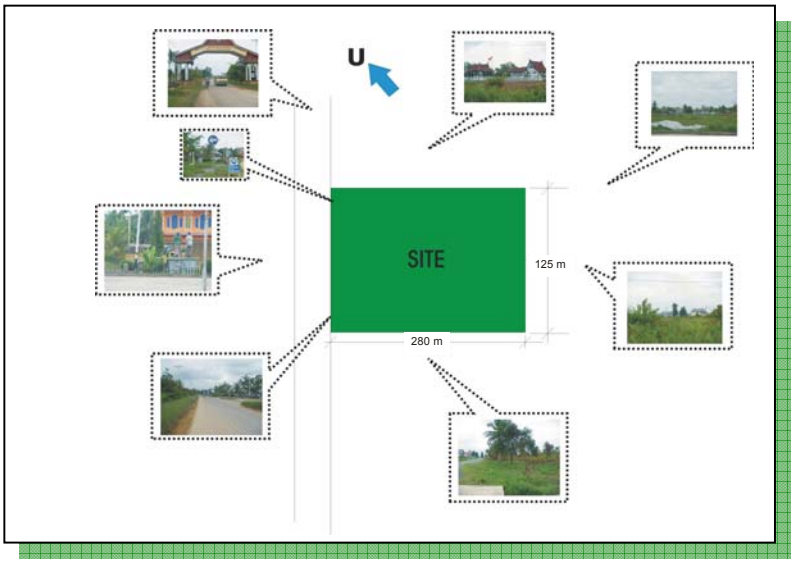
- Lokasi site tidak jauh dari pusat Kota
- Lahan yang ada cukup memadai untuk perkembangan karena kondisi konturnya yang rata dan lahan tidak produktif untuk pertanian.
- Bukan daerah banjir dengan luas lahan sekitar 3,5 Ha
- Bukan merupakan pengembangan aktifitas perdagangan, perumahan, industri, dll

B. Analisis Ruang Pada Site

Site terminal penumpang dan barang yang terletak dipintu masuk kota Kuala Tungkal menjadikan Terminal sebagai akses pertama untuk menuju kota Kuala Tungkal. Disamping itu ketersediaan lahan sangat mendukung, dan jarak jangkauan dari pusat kota ke terminal memakan waktu kurang lebih 15 menit

Lahan pada site diatur dalam penzoningan yang dilakukan secara horizontal dan vertikal. Dan dibagi antara area publik, semi publik, area privat, dan area service. Batas–batas lahan perlu dipertimbangkan antara bangunan terminal dengan lingkungan sekitarnya, dengan memperhatikan respon terhadap gangguan dari luar atau dari dalam site (kebisingan, polutan, dan lain-lain), serta pemanfaatan elemen–elemen alam yang ada didalam site atau diluar site. [1]

[1] idem



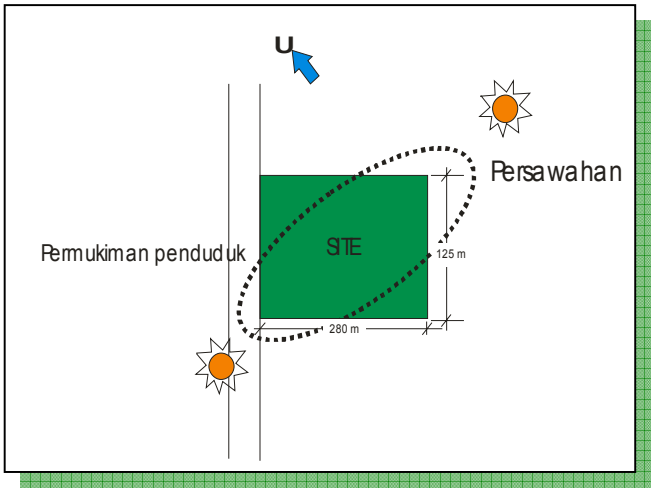
Gambar : 20. site terminal

Sumber : observasi

C. Orientasi Site

Pengolahan site pada terminal kota Kuala Tungkal lebih dengan penekanan pada arsitektur Melayu, yang mengandung unsur tropis harus memperhatikan aspek iklim, dalam hal ini unsur–unsur alam yang terkait antara lain matahari dan arah angin.

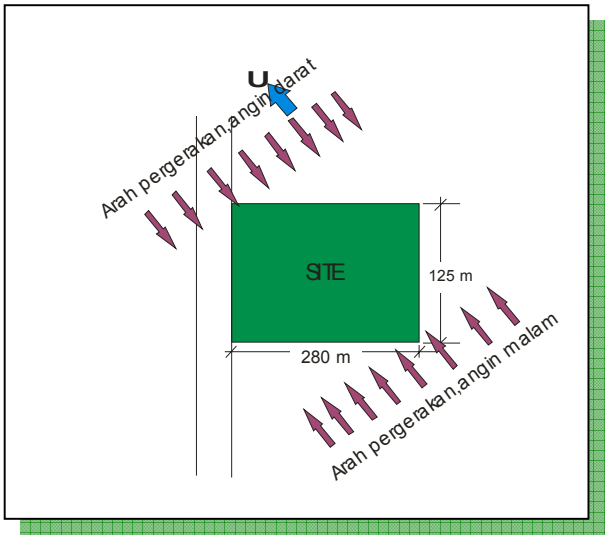
Sinar matahari dan arah angin merupakan faktor pertimbangan dalam menentukan bukaan-bukaan pada bangunan yang akan dirancang yaitu mempengaruhi besar kecilnya cahaya yang masuk serta sirkulasi udara didalam maupun diluar bagunan.



Gambar : 21

Orientasi site terhadap matahari

Sumber : Analisis

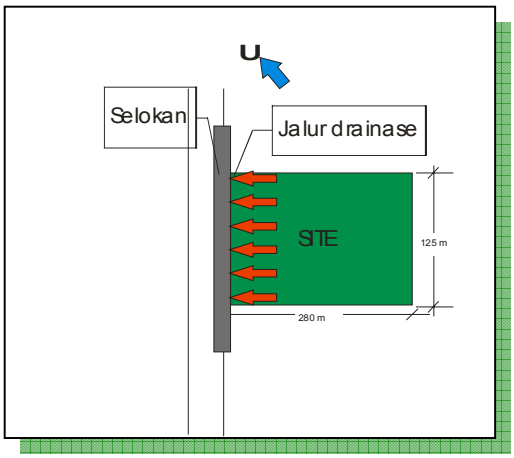


Gambar : 22

Orientasi site terhadap arah Angin (Sumber : Analisis)

D. Drainase

Kemiringan tapak adalah ke arah bagian timur tenggara, sehingga air hujan dapat di alirkan ke got di bagian tepi jalan raya. Sedangkan untuk pembuangan limbah yang dihasilkan dari masa bangunan dapat di alirkan melalui sumur peresapan.

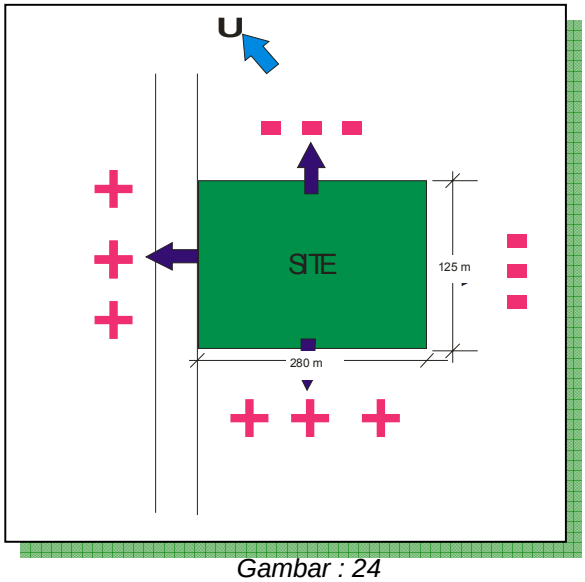


Gambar : 23

Arah aliran air (Sumber : Anlisis)

E. View Tapak

Dalam perletakan masa bangunan dan untuk menentukan entrance dapat dipengaruhi oleh pemandangan tapak dari site maupun pemandangan tapak dari luar site (kedalam site).



Gambar : 24

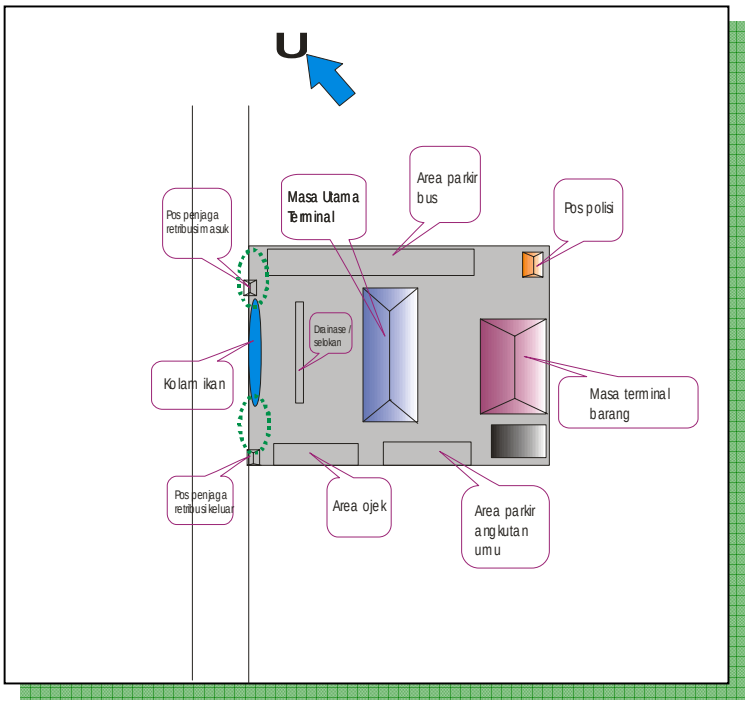
Pemandangan kedalam site (Sumber : Analisis)

3.3. ANALISIS POTENSI SITE

A. Analisis Orientasi Bangunan

Arah orientasi bangunan biasa diarahkan kebeberapa view tanpa dihalangi oleh bangunan/ruang disampingnya. Bukaan-bukaan yang terletak pada ruang atau massa tidak melemahkan kesan untuk diorientasikan terhadap obyek yang jauh sebagai pusat pandangan. Bukaan juga dapat memberikan pandangan dan menjadikan suatu hubungan visual antara ruang yang satu dengan ruang sekitarnya. Selain itu letak dan ukuran akan menentukan sifat pandangan yang dilihat.

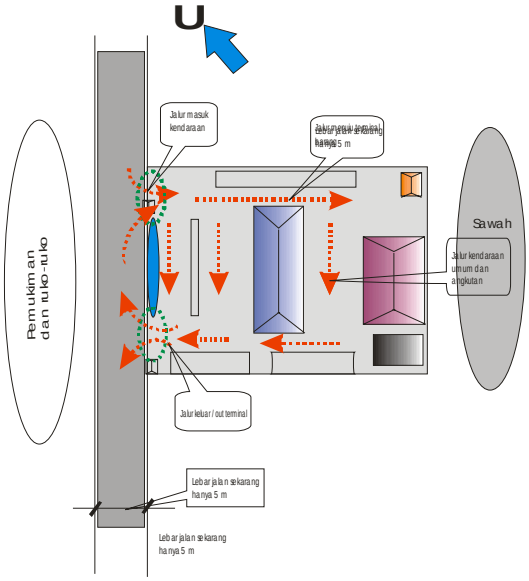
Orientasi masa bangunan menghadap kearah timur dan barat, sehingga pada bagian fasad tersebut diperlukan shading, sirip, dan selubung bangunan agar menghindari sinar matahari yang langsung masuk kedalam bangunan.



Gambar : 25.

Site Terminal (Sumber : Observasi)

B. Analisis Sirkulasi



Gambar 26
sirkulasi kendaraan (Sumber : Analisis)

Sirkulasi dapat dibedakan antara sirkulasi manusia dan kendaraan untuk ruang luarnya.

a. Sirkulasi manusia

Konsep sirkulasi pada ruang luar didasarkan pada pemanfaatan unsur alam sebagai pengarah, peneduh dan juga sebagai material dasar. Pola sirkulasi ruang luar dibuat sealami dan serekreatif mungkin dengan bentuk-bentuk yang tidak kaku.

b. Sirkulasi kendaraan

Sirkulasi kendaraan pada terminal di bedakan antara sirkulasi kendaraan umum (AKAP-AKDP) dan kendaraan pribadi, untuk memudahkan akses pencapaian dan kemudahan pengamanan. Sirkulasi kendaraan pengelola terminal berada pada zona yang berbeda, Selain itu sirkulasi kendaraan yang masuk dan keluar dibedakan agar crossing tidak terjadi.

3.4. ANALISIS PENZONINGAN

Pengelompokan ruang dibedakan berdasarkan kegiatan yang ada, dengan kriteria–kriteria tertentu yang menjadi pertimbangan :

A. Zoning fungsional

Perencanaan terhadap pembagian ruang-ruang dalam teminal AKAP yang memiliki fungsi yang berbeda, dengan membedakan letaknya yang bertujuan untuk :

- Memberikan perbedaan antara area yang memilki tingkat privasi lebih tinggi dengan area umum ataupun service.
- Menyatukan ruang-ruang yang memiliki kegiatan yang sama, sehingga tidak mengganggu kelancaran sirkulasi maupun kegiatan dan aktifitas penghuni.

Berdasarkan sifat kegiatan yang muncul, pengelompokan ruang (zoning) dapat dibedakan menjadi tiga yaitu :

- Area privat, yaitu merupakan area khusus untuk pengelola terminal (kepala terminal, tamu, agen, dan lain-lain)
- Area public, yaitu area yang disediakan untuk pengunjung terminal yang digunakan tunggu, area parkir yang memilki letak di luar bangunan.
- Area semi public, yaitu area pengelolaan maupun pelayanan bagi pengunjung terminal baik pengantar maupun penjemput. Fasilitas yang biasanya tersedia adalah berupa ruang tunggu (keberangkatan dan kedatangan), ruang pelayanan, ruang pembelian karcis, dan lain–lain. Pada umumnya terminal memiliki dua jenis penzoningan yaitu zoning vertical dan zoning horizontal.

B. Zoning view

Zoning ini berkaitan dengan perletakan ruang-ruang di dalam terminal yang memberikan view yang berbeda. Pembagian ruang-ruang ini dapat dilakukan dan dibedakan dengan pembagian secara horizontal maupun vertikal sesuai dengan kebutuhan.

Perhitungan Besaran Ruang

No	Angkutan	2003	2004	2005	2006	2007
1	Angkutan Kota/Pedesaaan	62	65	66	70	76
2	AKDP	213	213	215	215	217
3	AKAP	99	99	100	102	102
4	Angkutan Sewa	15	16	18	20	21
5	Angkutan Pariwisata	17	18	20	21	23

Asumsi angkutan kota :
1 mobil 7 orang x 76 mobil = 532 orang + (1 tahun 35 orang x 10 tahun = 350 orang)
= 882 orang
Asumsi AKDP :
1 mobil 7 orang x 217 = 1519 orang + (1 tahun 14 orang x 10 tahun = 140 orang)
= 1659 orang
Asumsi AKAP :
1 mobil 30 orang x 102 = 3060 orang + (1 tahun 30 orang x 10 tahun = 300 orang)
= 3360 orang
Asumsi angkutan sewa = idem
Asumsi angkutan pariwisata = idem

*Total jumlah penumpang dengan asumsi 10 tahun kedepan = **5910** orang*

fasilitas utama

lantai 1

R. tunggu AKAP/AKDP

Jumlah penumpang 5019 orang

30% penumpang yang diantar = 1505.7 dibagi jam sibuk

1505.7: 12 = 125.475 / 126 orang per jam sibuk

sirkulasi 25% x 634 m^2 = 159 / 160 m^2

Entrance / Hall / lobby

50% x 5019 = 2510 : 12 = 209.166 / 210 + 100 orang = 320

320 orang x 1 (ruang orang) = 320

sirkulasi 50% x 960 = 480 m2

lantai 2

R. kepala terminal

Meja tamu 2 x 1 = 2

Lemari 0.5 x 3 = 2.25

Meja 2 x 1 = 2 x 2 = 4

Sofa 0.80 x 4 = 3.2

Jumlah keseluruhan = 11.5

Sirkulasi 30% = 14.95 m^2 / 15 m^2

R. tata usaha terminal

Meja 2 x 1 = 2 (5 buah) = 5 x 2 = 10

Lemari 0.5 x 3 = 2.25 x 2 = 4.5

Kursi 2 x 0.4 = 0.8 x 4 buah = 3.2

Rak buku 0.75 x 2 = 1.5 x 2 = 3

Jumlah = 18.7, sirkulasi 40% = 26.18 = 27 m^2

Ruang kendaraan AKAP

Emplasemen keberangkatan

Dimensi bus 5 x 2.5 = 12.5

Jumlah bus yang parkir 50 kendaraan

50 x 12.5 = 625

sirkulasi 100% = 1250 m^2

Emplesemen kedatangan

Dimensi bus = 50

Area penurunan penumpang mencangkup 15 bus

15 x 50 = 750

Sirkulasi 100% = 1500 m^2

Area parkir

Dimensi bus 100, yang parkir 99

100 x 99 = 9900, sirkulasi 100% = 19800

3.5. ANALISIS KEBUTUHAN RUANG

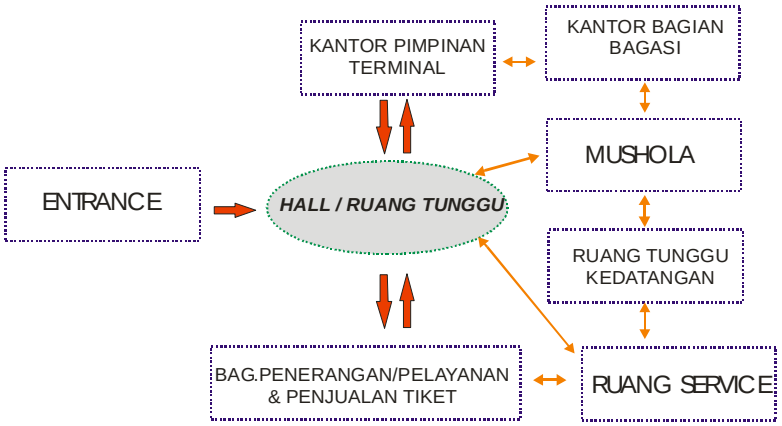
No.	Kebutuhan ruang	Besaran ruang	Sifat ruang	Kegiatan
1.	*Bang. Utama dan pengelola* a. Lantai 1 1. Hall/ lobby 2. Retail toko/kios 3. Pos dan giro 4. Loket tiket / agen 5. T.penitipan barang 6. Wartel & ATM 7. R.tunggu AKAP 8. R.tunggu AKDP 9. Km/wc umum 10. R. informasi 11. R.security 12. Peron terminal 13. Entarance kedatangan 14. Mushola ▪ *Jumlah* b. Lantai 2 1. R. kepala terminal 2. R. tata usaha terminal 3. R. rapat terminal 4. Gudang 5. Km / wc pengelola 6. Menara pengawas 7. R.tamu ▪ *Jumlah*	 500 m^2 150 m^2 100 m^2 12 m^2 16 m^2 50 m^2 315 m^2 315 m^2 4 m^2 16 m^2 4 m^2 64 m^2 144 m^2 80 m^2 **1770 m^2** 20 m^2 30 m^2 80 m^2 12 m^2 4 m^2 8 m^2 40 m^2 **8114 m^2**	 Publik Publik Semi privat Public Publik Semi privat Publik Publik Publik Service Semi privat Semi privat Publik Publik Semi publik Privat Privat Privat Semi privat Service Semi privat privat	• Melayani • Mengontrol kendaraan • Menunggu

2.	a. Terminal luar kota (AKAP) 1. Emplasemen kedatangan 2. Emlasemen keberangkatan 3. Area parkir ▪ *Jumlah*	 1500 m^2 1250 m^2 19800 m^2 **22550 m^2**	 Publik	• Menurunkan dan menaikan penumpang • Menunggu
3.	Fasilitas penunjang terminal a. Bengkel 1. toko alat 2. r. tunggu 3. r. pengelola 4. r.istirahat 5. area sevis 6. Km / wc ▪ *Jumlah* b. Cuci mobil 1. r. pengelola 2. r. tunggu 3. r.istirahat 4. area service 5. Km /wc ▪ *Jumlah* c. istirahat sopir 1. Istirahat AKAP& AKDP 2. Warung 3. Km / wc ▪ *Jumlah*	 25 m^2 20 m^2 15 m^2 15 m^2 150 m^2 4 m^2 **229 m^2** 15 m^2 20 m^2 15 m^2 150 m^2 4 m^2 **204 m^2** 50 m^2 25 m2 4 m2 **79 m^2**	 Semi privat Publik Privat Publik Semi privat Service Privat Publik Publik Semi privat Service Semi privat Semi privat Service service	• Melayani • Service kendaraan • Menunngu • Istirahat

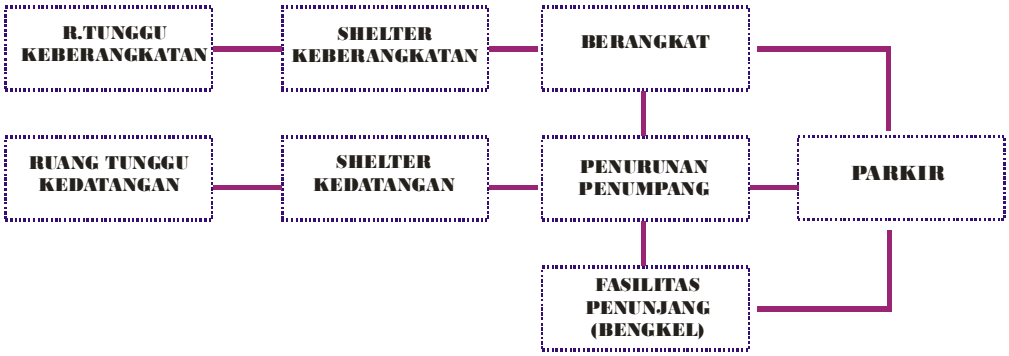
4.	Parkir umum 1. Karyawan terminal 2. Kendaraa pribadi 3. Pos jaga ▪ *Jumlah*	 40 m2 200 m2 8 m2 **320 m^2**	 Publik Publik Semi publik	 • Mengawas • Parkir • menunggu
	TOTAL	**33266 m^2**		

3.6. ANALISIS HUBUNGAN RUANG

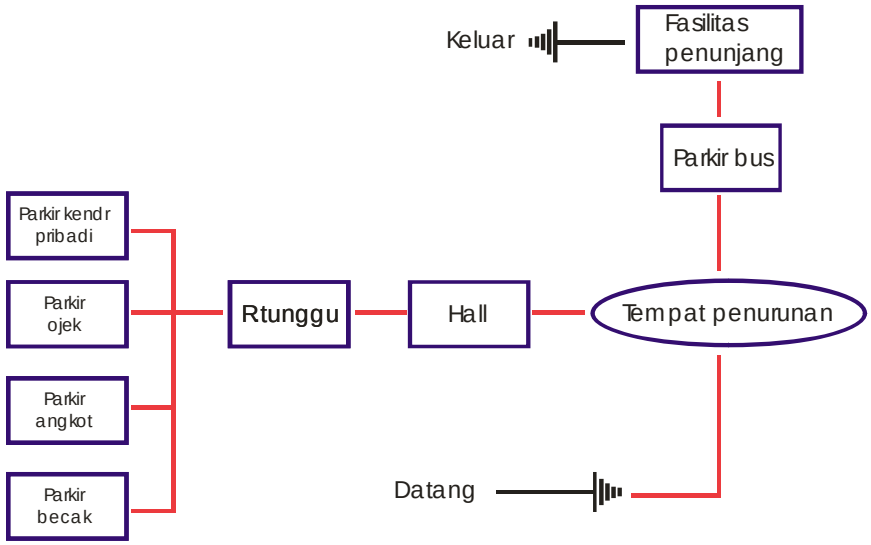
Hubungan ruang didalam terminal di peroleh dari sirkulasi dan kegiatan diterminal. Organisasi didalam terminal dengan memerhatikan pengelompokan fungsi ruang kemudian menghubungkan antara ruang yang satu dengan yang lainya. Sehingga hubungan ruang satu dengan ruang lainnya memiliki hubungan yang erat.



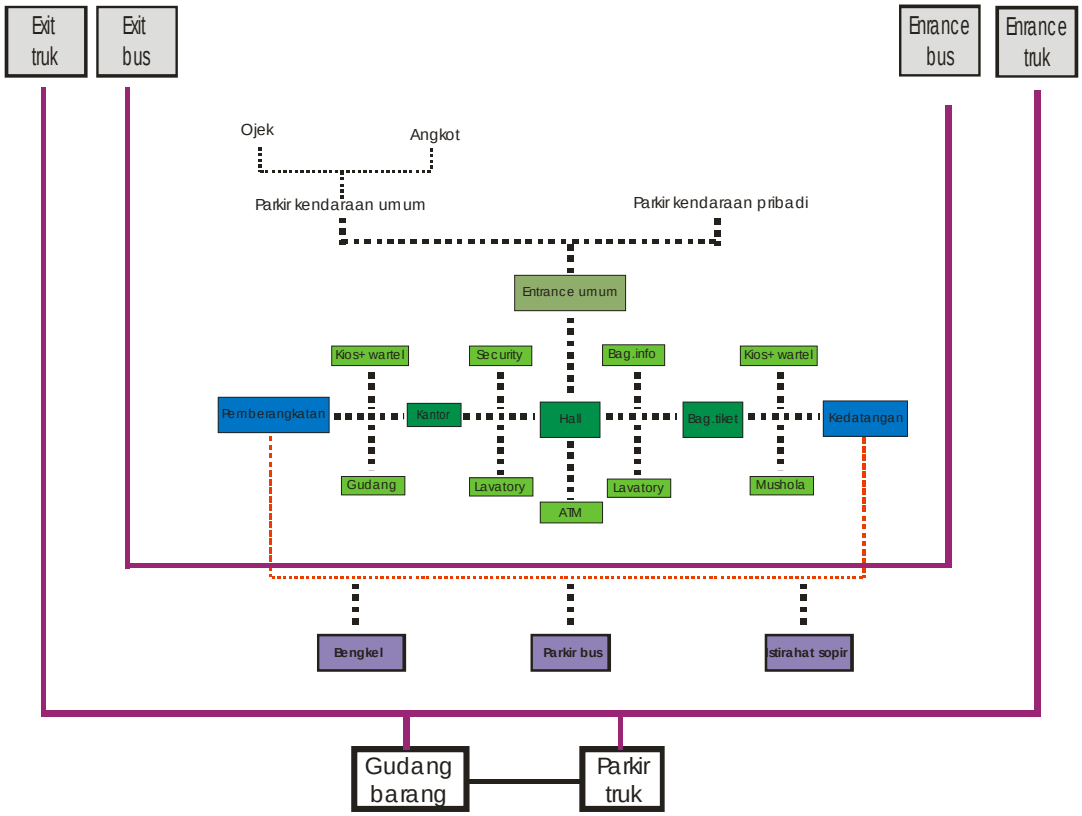
A. Kegiatan Terminal Luar Kota



B. Kegiatan Terminal Dalam Kota



C. Organisasi Ruang



3.7. ANALISIS UTILITAS

A. Air bersih

Pemenuhan kebutuhan air bersih mutlak diperlukan, karena air merupakan kebutuhan primer bagi kehidupan manusia sehari – hari. Penggunaan air bersih di wilayah perencanaan ditinjau berdasarkan sumber airnya dapat diidetifikasi sebagai berikut : PDAM, sumur, kran umum, dll.

Penyediaan air bersih pada terminal penumpang dan barang di sediakan dari dua sumber yaitu dari PDAM dan dapat pula mengguanakan air tanah yang relatif dangkal, antara lain menggunakan sumur pompa tanah. Air olahan tersebut kemudian dikontrol oleh pengelola dalam penggunaannya, untuk kebutuhan ruang dalam dan ruang luar pada terminal seperti ; lavatory, mushola, taman / kolam, tempat pencucian mobil, restoran, kio-kios.

B. Air kotor

1. Air kotoran padat yang berasal dari KM / WC, system pembuangannya memakai system pembuangan melalui septitank kemudian di alirkan ke sumur peresapan.
2. Air kotor yang berasal dari tempat wudhu, restoran, kios, tempat pencucian mobil system pembuangannya langsung di salurkan ke sumur peresapan dengan menggunakan bak kontrol.
3. Air limbah yang berasal dari bengkel (oli), system pembuanganya dimasukan kedalam tempat / tong pembuangan oli kemudaian di angkut oleh truk sampah / limbah.

C. Sampah

Pembuangan sampah di dalam terminal, system pembuangannya menggunakan bak sampah yang disediakan, kemudian di buang kelokasi pembuangan dan sampah – sampah tersebut di ambil oleh dinas kebersihan pemda setempat ke tempat pembuangan akhir.

3.8. ANALISIS PENGGUNAAN STRUKTUR

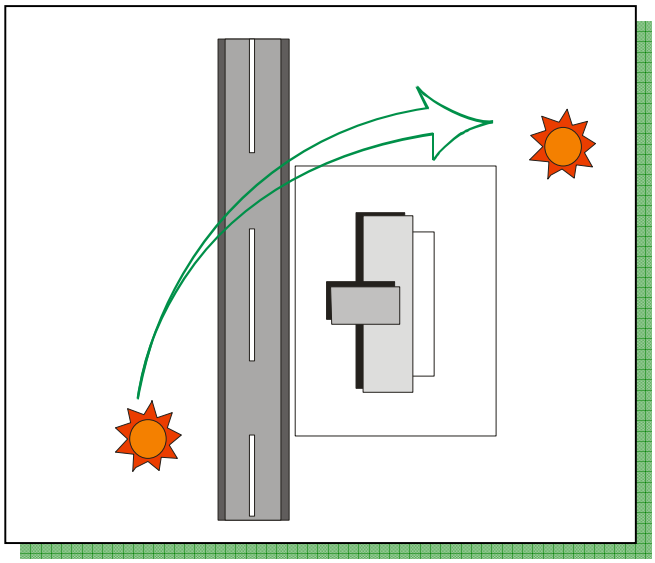
Bahan yang digunakan untuk bangunan terminal menggunakan bahan dari beton, batu alam, bata dan kayu. Pemilihan bahan-bahan bangunan tersebut sesuai dengan kondisi lingkungan site (keadaan tanah, lebar bagunan, pengaruh gaya-gaya yang bekerja pada bangunan) serta dengan pertimbangan kekuatan / ketahanan bahan.

3.9. ANALISIS PENEKANAN ARSITEKTUR MELAYU

A. Masa Bangunan Melayu

Secara umum masa bangunan merupakan salah satu pemisah antara iklim luar bangunan dengan lingkungan dalam bangunan. Perletakan masa bangunan melayu mempertimbangkan parameter corak bangunan melayu serta tropis sebagai salah satu ciri arsitektur melayu.

a.1. Orientasi Matahari



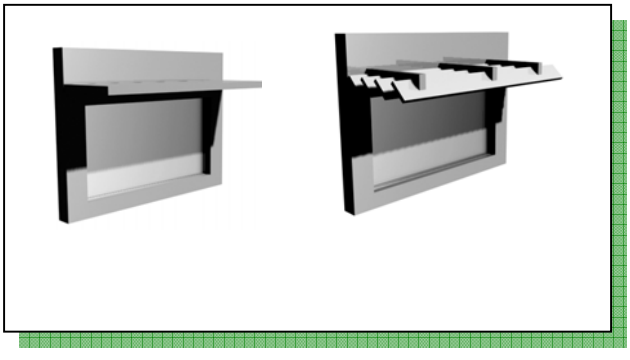
Gambar : 27

Sumber : analisis

Elemen masa aktif merupakan bagian fasad bangunan pada bagian timur dan barat yang menerima radiasi matahari lebih banyak dibandingkan dengan pada bagian fasad bangunan utara - selatan. Untuk mengurangi radiasi sinar matahari dapat dilakukan dengan cara mereduksi komponen -komponen bangunan yang mampu memantulkan cahaya antara lain, pengunaan vegetasi, kaca, shading dan sirip.

Bentuk perlindungan radiasi matahari terhadap bangunan antara lain :

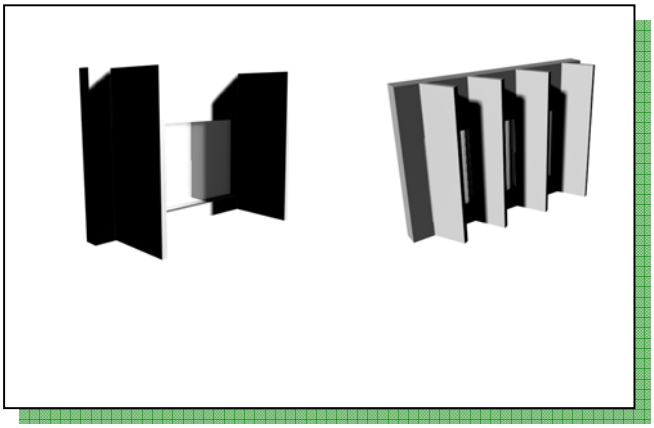
- Shading



Gambar : 28

Bentuk shading (Sumber : Media internet)

- Sirip

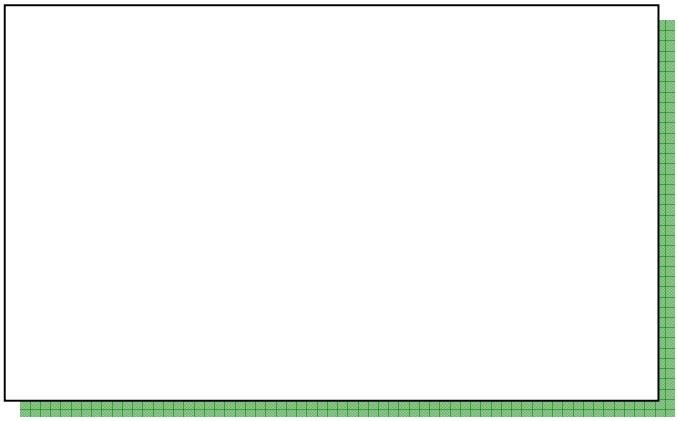


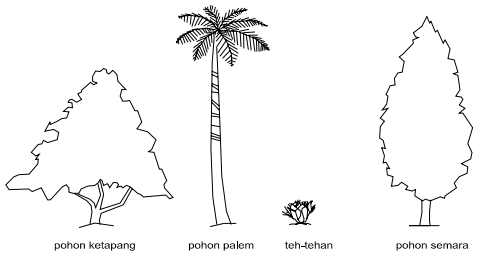
Gambar : 29

Bentuk sirip (Sumber : Media internet)

- Vegetasi

Silau dan refleksi sinar matahari yang masuk kedalam bangunan dapat dikurangi dengan tanaman. Untuk melindungi bangunan dari sinar matahari maka penempatan tanaman pada pinggir bangunan terutama pada bagian timur dan barat dengan pohon yang cukup tinggi sebagai pengontrolnya.

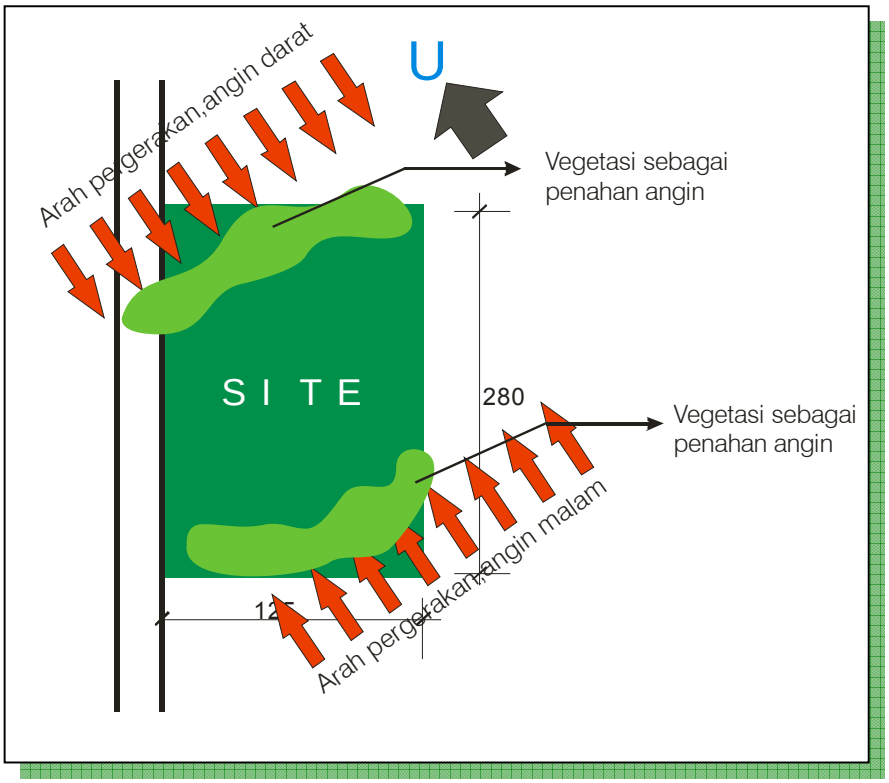




Gambar : 30
Jenis vegetasi (Sumber : Analisis)

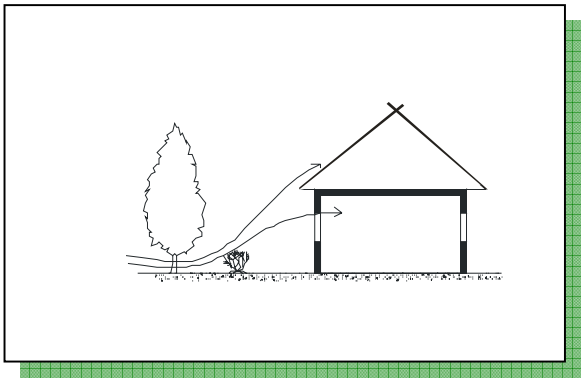
A.2. Arah Angin

Arah angin menentukan orientasi bangunan. Sirkulasi udara yang mempengaruhi kondisi iklim dalam bangunan, karena itu dinding bangunan di beri bukaan untuk sirkulasi udara serta penggunaan vegetasi sebagai pengendali udara.



Gambar : 31

Sumber : analisis

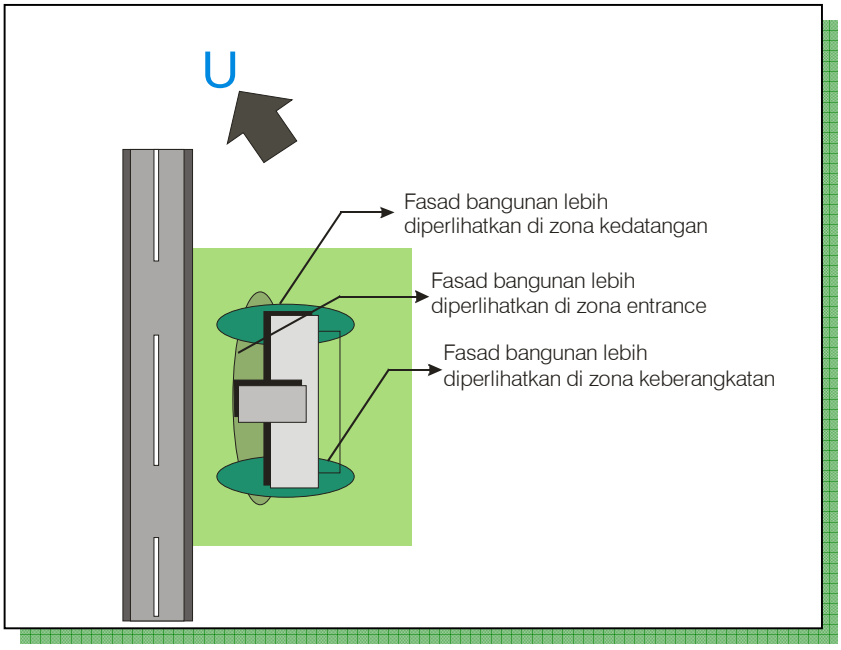


Gambar : 32

Penyaluran udara dengan vegatasi (Sumber : analisis)

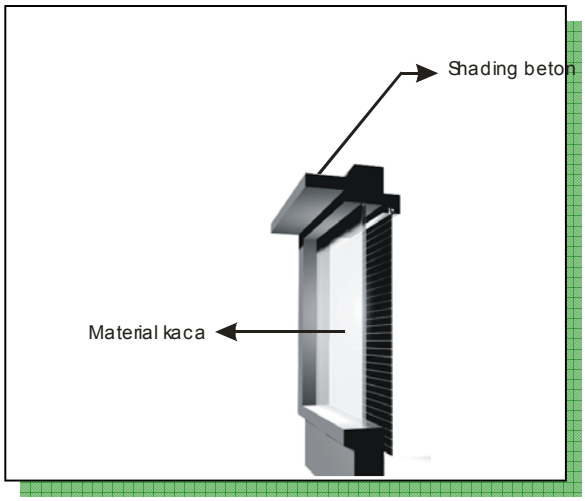
B. Bukaan

Bukaan yang cukup sebagai sarana sirkulasi udara luar kedalam bangunan untuk menciptakan suasana segar, tidak lembab didalam bangunan. Bukaan juga dapat memberikan pandangan antara ruang yang satu dengan ruang disekitarnya, letak dan ukuran akan menentukan sifat pandangan yang dilihat.



Gambar : 33

Sumber : analisis

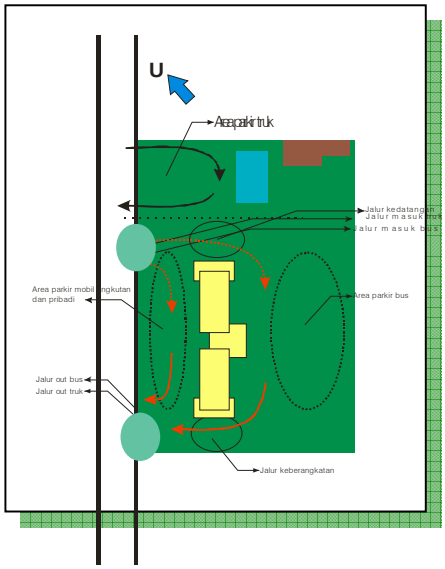


Gambar : 34

Contoh bukaan (Sumber : Media Internet)

C. Analisis Pengolahan Site

Pengolahan sirkulasi kendaraan umum maupun kendaraan pribadi dibedakan, serta sirkulasi kendaraan bus dan truk ada pembedaan di masuk dan keluar kendaraan agar tidak terjadi kemacetan yang dapat menyebabkan penumpukan kendaraan disekitar site



BAB IV
KONSEP DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

4.1. KONSEP PERENCANAAN

A. Konsep Umum

a. Sirkulasi manusia dan kendaraan

Terminal yang akan dirancang dengan menganalisis terminal lama, system sirkulasi yang kurang. Sehingga dalam perancangan ini dapat diciptakan sirkulasi yang saling berhubungan, sehingga tidak terjadi crossing.

b. Berdasarkan kebutuhan dan pelayanan

Terminal yang akan dirancang adalah terminal yang dapat melayani kebutuhan sarana dan prasarana transportasi kota, yang mencangkup kendaraan, manusia dan barang.

c. Jenis Terminal

Terminal yang berada di kota Kuala Tungkal ini adalah jenis terminal Tipe B, sesuai dengan tuntutan akan kebutuhan suatu kota dan pelayanan yang akan diberikan kepada pelaku terminal maka dalam perancangan ini Tipe terminal menjadi tipe A, sesuai dengan kebutuhan dan peraturan Pemerintah Daerah.

d. Bentuk terminal

Bentuk yang akan dirancang dalam konsep terminal ini sendiri dengan bentuk / ciri dari arsitektur tradisional, dengan memperhatikan faktor – faktor dan unsur – unsur arsitektur Melayu. Selain itu dengan pertimbangan secara visual citra arsitektur melayu dapat dinikmati secara utuh dalam satu massa bangunan.

B. Konsep Pemanfaatan Potensi Site

Elemen-elemen alam yang terdapat disekitar site harus dimanfaatkan secara maksimal didalam perancangan terminal untuk mendukung tampilan bangunan yang mengambil bentukkan arsitektur lokal. Arah orientasi bangunan disesuaikan dengan iklim, sehingga potensi alamiah seperti pemanfaatan potensi sinar matahari maupun udara alami, dapat tetap dirasakan oleh penghuni didalam ruang terminal, tanpa mengurangi kenyamanan bagi penghuninya.

C. Metode perancangan

Tranformasi dasar filosofi ke dalam pengartian pembentuk citra bagunan arsitektur melayu melalui serangkaian konsep perencanaan dan perancangan dalam bangunan dengan fungsi Terminal penumpang dan barang. Untuk memudahkan proses tranformasi, dipilih beberapa metode perencanaan dan perancangan yaitu:

1. Metode Analogi. Pengembangan melalui studi visual atau analogi lain yang di bawa masuk ke dalam permasalahan khusus.
2. Metode Sintesis. Pengembangan desain melalui seperangkat aturan-aturan yang bersifat geometris pada masa bentuk arsitektural.
3. Metode Tipologi. Pengembangan yang melaui tipikal/ kemiripan yang dikembangkan melalui skala yang diinginkan.
4. Metode real and Error. (suatu metode dengan proses pencarian dan coba-coba). Pengembangan desain melalui kegiatan pencarian atau proses yang belum jadi. Keputusan bersifat subjektif.

4.1. KONSEP PERANCANGAN ARSITEKTUR

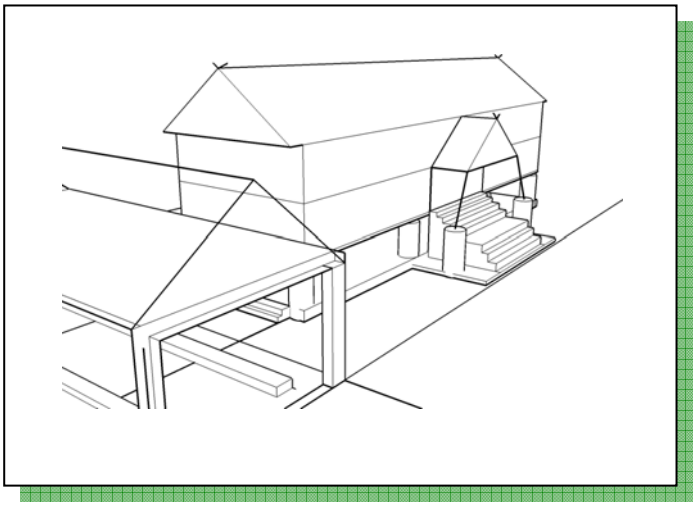
A. Konsep Citra Bangunan Aritektur Melayu

a.1. Konsep skala bangunan

Bentuk bangunan yang dihadirkan dalam perancangan terminal ini terdiri dari satu massa tunggal bangunan terminal, dan massa bangunan terminal barang yang akan dilengkapi dengan bangunan berskala kecil sebagai pendukung kegiatan pengunjung, seperti bengkel, retail, dan lain-lain, dengan ketinggian bangunan terminal adalah 3 lantai + pondasi difungsikan sebagai ruang.

a.2. Bentuk

Penampilan bentuk bangunan dirancang dengan menggunakan konsep penekanan arsitektur melayu yang memilki karakter dengan memperhatikan unsur alam (atap,fasad,struktur,material).Bangunan utama terdiri dari massa tunggal dengan ketinggian lantai antara 3m - 4m dan jumlah lantai sekitar 2 lantai. Ditambah dengan pondasi yang difungsikan sebagai ruang dengan ketinggian 3 m.



sketsa konsep bentuk

Untuk menonjolkan citra yang sesuai dengan lingkungan dimana terminal tersebut berada maka penampilan fisik terminal secara keseluruhan adalah :

1. Penonjolan struktur pondasi
2. Pemakaian corak/simbol melayu
3. Perbedaan tingkat/ level lantai/ ketinggian massa berbeda.
4. penggunaan atap miring (atap melayu)

a.3. Fasad terminal

Fasade terminal untuk membentuk citra bangunan arsitektur melayu akan dipengaruhi oleh kondisi ilkim antara lain :

1. Orientasi matahari
2. Arah angin

a.4. Material

Material utama yang digunakan dalam bangunan adalah beton yang dilapisi oleh semen, serta material kayu dan batu alam/batu ekspos sebagai elemen alam yang sangat baik untuk membentuk citra bangunan arsitektur melayu, menambah kesan alami dan tradisional, serta menciptakan kenyamanan.


Kayu bercorak


Batu

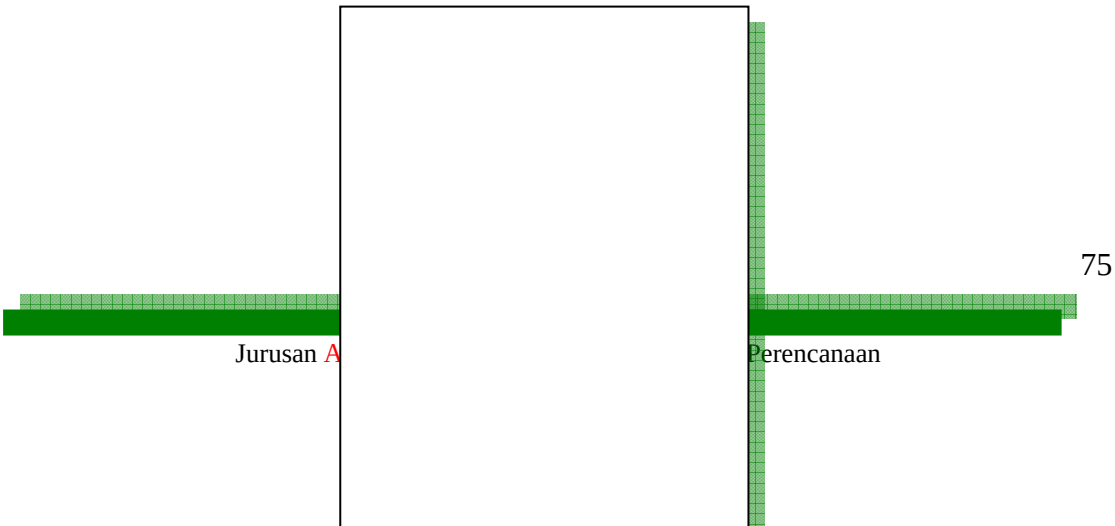

Batu bercorak

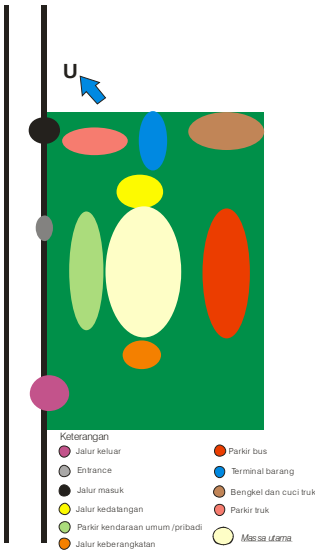

Beton bertekstur


Kayu

B. Konsep Denah

b.1. Penzoningan Site





Gambar : 36

Sumber : sketsa konsep penzoningan area fungsi site

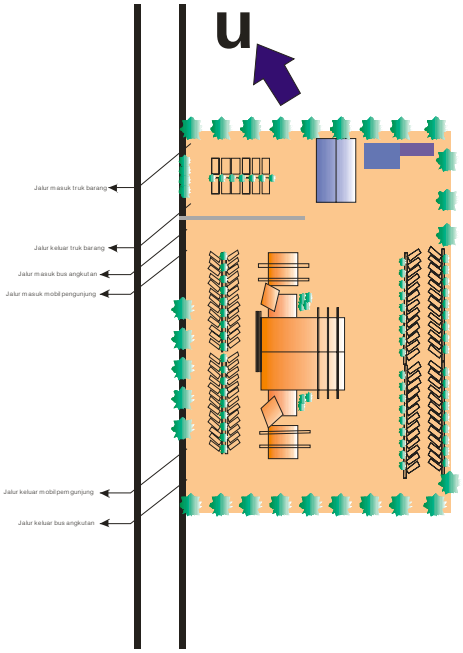
b.2. Pola tata ruang

Bentuk denah dan pola tata ruang merupakan analisa dari pelaku dan kegiatan, penzoningan maupun ploting ruang-ruang terminal, pada bagian analisa. Pola tata ruang dibuat untuk mengorganisir ruang-ruang di dalamnya dimana perletakan ruang tersebut sesuai dengan konsep penekanan arsitektur melayu. Di mana ruang – ruang di dalam terminal mendapatkan sinar matahari dan udara yang cukup sehingga dapat menciptakan kenyamanan dalam bangunan, selain itu penataan hubungan ruang juga disesuaikan dengan fungsi bangunan yaitu sebagai terminal penumpang dan barang, sehingga kedekatan ruang antara pengelola dan layanan maupun servis berdekatan dengan susunan alur sirkulasi.

C. Konsep Sirkulasi

c.1. Sirkulasi luar site

Sirkulasi dipisahkan menurut jenis kedatangan / keberangkatan untuk kendaraan bus dan truk, dan kendaraan pribadi, yaitu unrtuk menghindari adanya penumpukan kendaraan di sekitar site.

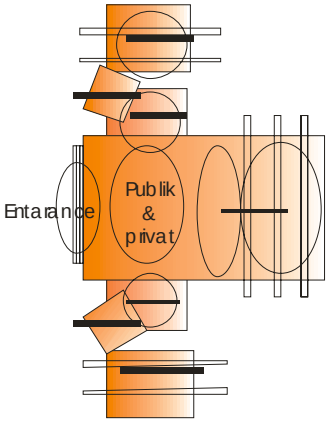


Gambar : 37

pola tata ruang (Sumber : analisis)

c.2. Sirkulasi dalam bangunan

Sirkulasi terpusat melalui ruang terpusat (hall/plaza) kemudian menyebar menjadi sirkulasi sekunder menuju ruang-ruang dalam (pembelian karcis, r.sevice, r.pengelola) dan ruang luar (parkir kendaraan umum maupun pribadi)



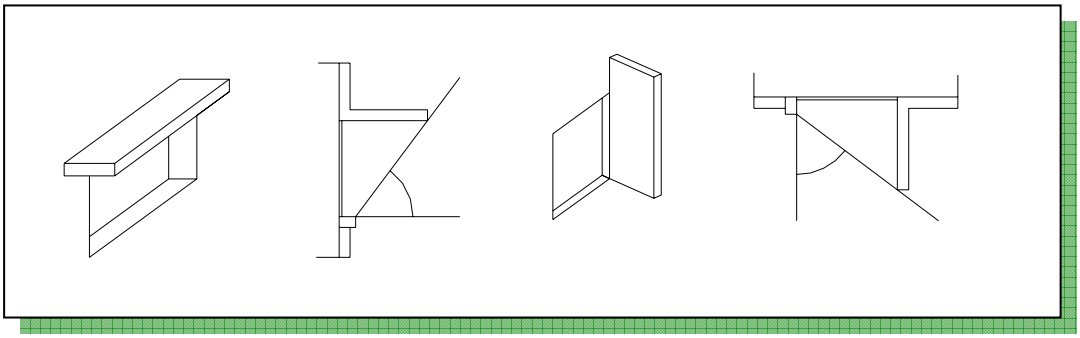
Gambar : 38

sirkulasi dalam (Sumber : analisis)

D. Konsep yang Mempengaruhi Desain Bangunan Melayu

d.1. Pencahayaan / Radiasi Matahari

Sebagai bagian yang melekat pada perancangan terminal selain perancanaan sirkulasi juga mempertimbangan pemanfaatan cahaya alami yang cukup kedalam bangunan dengan penerapan prinsip Arsitektur Melayu. Pemanfaatan cahaya alami tersebut dari sinar matahari langsung dengan memakai kaca atau sejenisnya mengatasinya dengan penggunaan shading atau sirip dalam bangunan sehingga sinar matahari tetap dapat dimanfaatkan tanpa mengurangi kenyamanan ruang dan penghuni,

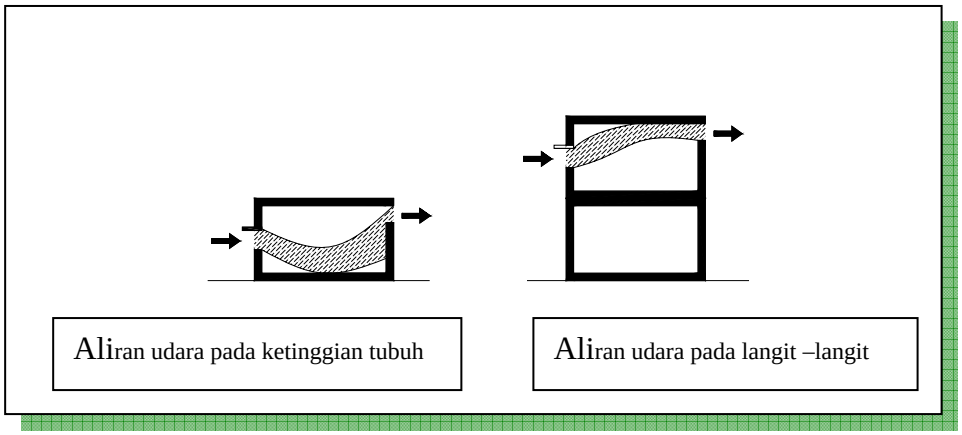


Gambar : 39

Shading dan sirip (Sumber : Rekayasa Thermal)

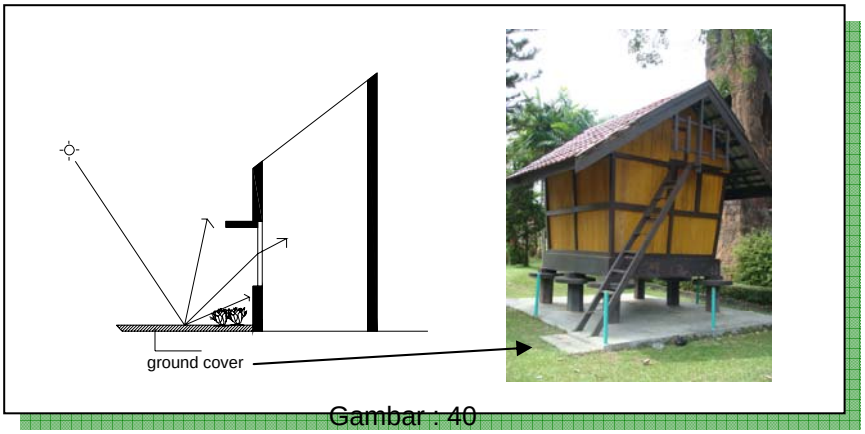
d.2. Angin / Udara

- Pemanfaatan udara untuk penghawaan alami dengan pemberian bukaan yang cukup sebagai sarana sirkulasi udara luar kedalam bangunan untuk menciptakan suasana segar, tidak lembab dan nyaman.
- Penggunaan ventilasi udara dengan bentukan desain melayu.



- Ground Cover (penutup tanah)

Penggunaan Ground Cover yang mana sangat berpengaruh dalam rancangan, dengan material penutup tanah yang menggunakan jenis tanaman seperti rumput yang berfungsi agar sinar matahari yang dipantulkan dari permukaan tanah, radiasinya tidak terlalu panas yang masuk kedalam bangunan.



Gambar : 40

contoh ground cover (Sumber : Analisis)

- Pemakaian atap miring

Penggunaan atap miring berupa atap pelana, limasan, atau lembaran monolitik dengan memperhatikan hal-hal berikut :

- Pemakaian hanya di daerah hangat-lembab dengan curah hujan tinggi.
- Atap limasan melindungi dinding, memberi lebih sedikit perlawanan terhadap angin
- Tritisan lebar untuk melindungi dinding dan jendela dari cahaya matahari dan hujan



atap miring/pelana

E. Konsep Struktur Bangunan

Sistem struktur bangunan berupa sistem struktur rangka, sebagai cerminan dari bentuk arsitektur melayu yaitu dinding bangunan dari bata plesteran untuk memberikan respon terhadap lingkungan sekitar. Sedangkan struktur atasnya adalah rangka atap space frame dengan perpaduan atap dak dan atap miring. Untuk struktur pondasi akan digunakan pondasi plat beton, dan pondasi menerus, sehingga dapat menahan beban vertical dan beban horizontal. Dengan pondasi ekspos dikarenakan ruangan di bawah akan berfungsi.

Atap : Pengunaan penutup atap menggunakan atap genteng beton.

Dinding : Penggunaan pasangan bata sebagai dinding massa bangunan dengan dinding ekspos yang memperlihatkan unsur alam yang merupakan bagian dari tradisional melayu.

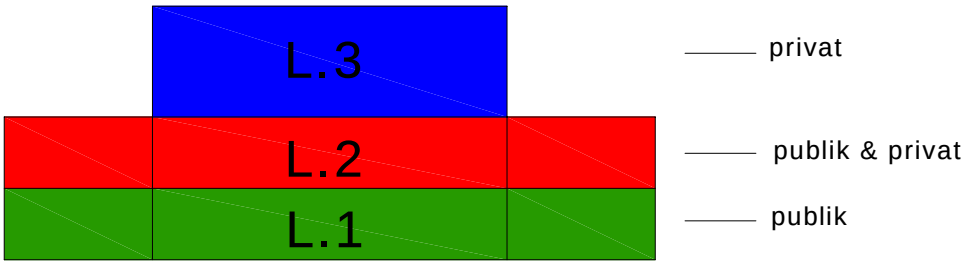
Pondasi : Pondasi cor beton dengan pengeksposan bagian pondasi. Jenis pondasi yang dipakai dalam bangunan utama dengan pondasi panggung.

BAB V
SKEMATIK DESAIN

5.1. Skematik

Pengaplikasian konsep dalam mendisain Terminal angkutan darat dan barang Kota Kuala Tungkal yang menggunakan konsep arsitektur melayu dalam perencanaan dan perencanaan

A. Fungsi Ruang

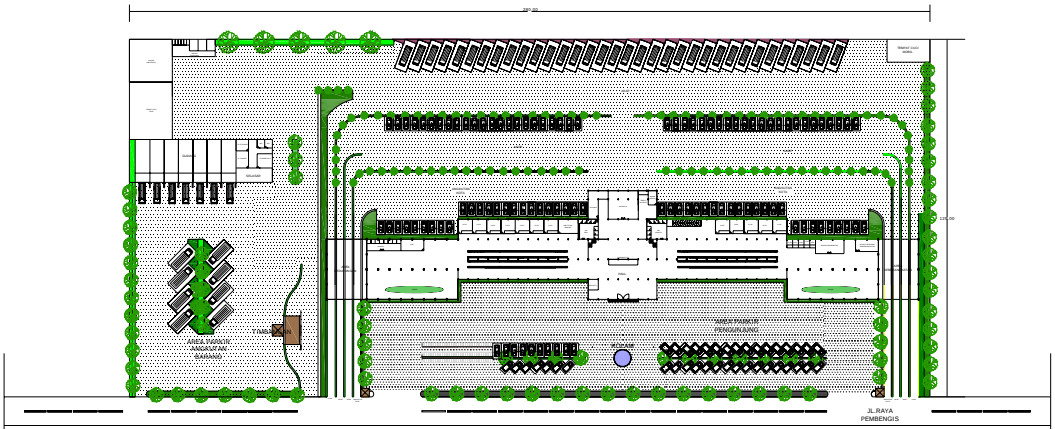


Fungsi ruang

Dibangunan utama terminal, ada urutan fungsi ruang, sebagimana gambar di atas. Lantai 1 yang dalam rencana desain merupakan kolom-kolom panggung berfungsi sebagai area publik. Sedangkan di lantai 2 merupakan ruang-ruang publik dan privat. Untuk lantai 3 sendiri dengan luasan lebih kecil merupakan area privat.

B. Site Plan

Dalam site plan terdapat masa-masa bangunan, baik bangunan terminal penumpang dan barang serta beberapa fasilitas pendukungnya. Dengan alur sirkulasi kendaraan dengan konsep sirkulasi menerus. Dimana entrance dan exit terdapat di utara dan barat bangunan. Sehingga dapat menghindari crossing kendaraan dan pengguna.

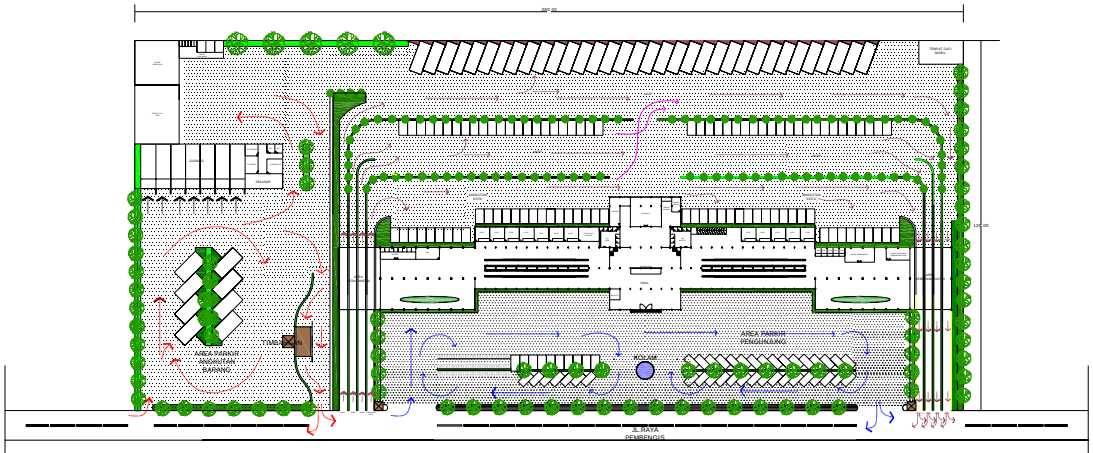


SITE PLAN

C. Sirkulasi

Sirkulasi keseluruhan

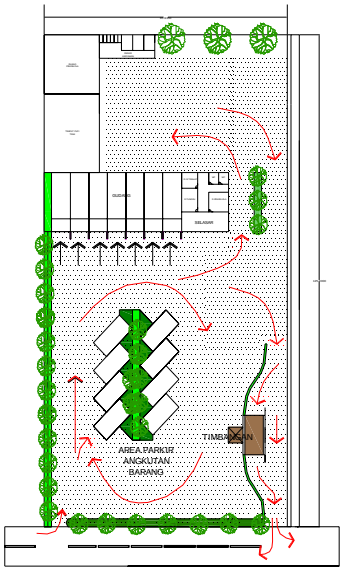
Untuk sirkulasi didalam site, dapat dilihat sebagai berikut :



ALUR SIRKULASI PERGERAKAN KENDARAAN

c.1. Sirkulasi angkutan barang

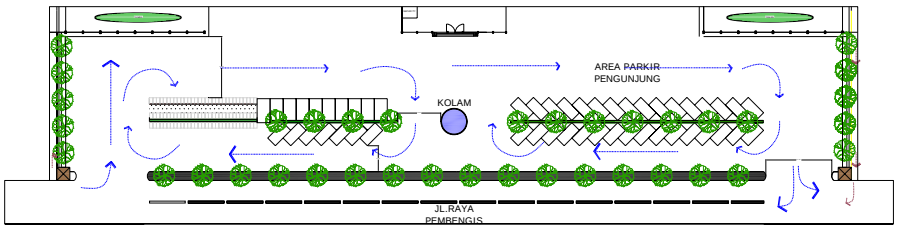
Sirkulasi pada terminal angkutan barang, pada entrance dan exit yang didesain berbeda (tidak dalam satu alur)



sirkulasi kendaraan barang

c.2. Sikulasi area pengunjung

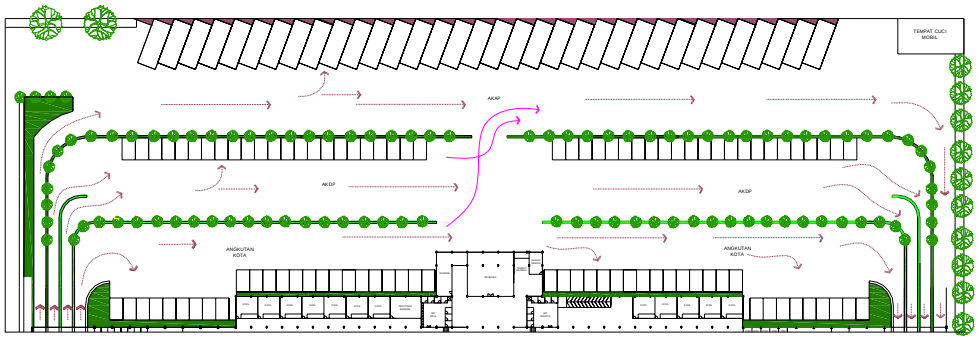
Sirkulasi pada area pengunjung dalam terminal penumpang yang memakai konsep sama dengan sirkulasi masuk dan keluar pada terminal barang dan penumpang.



sirkulasi pada area pengunjung

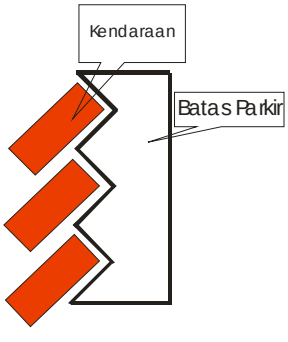
c.3. Sirkulasi area parkir angkutan

Untuk area parkir kendaraan angkutan yang terletak dibelakang masa bangunan, dengan pola sikulasi menerus. Pada sikulasi disini, terdapat kejelasan jalur, baik angkutan AKAP, AKDP, maupun minibis. Agar dalam pertemuan setelah melewati entrance, kendaraan dapat parkir dengan rapi sesuai dengan posisi parkir kendaraan sebelum menuju ke area pemberangkatan. Pada garis merah muda, petunjuk dimana untuk angkutan yang ingin mencuci mobil di siapkan fasilitas tempat cuci mobil di daerah parkir bus-bus AKAP.

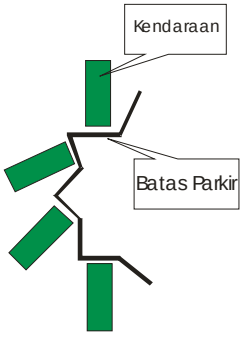


Area parkir angkutan

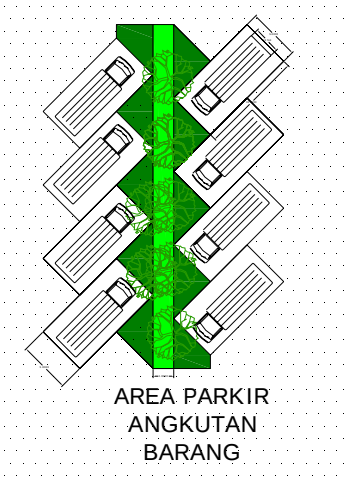
System parkir pada terminal angkutan barang :



Gambar : Straigh sawtooth load



Gambar : Radial sawtooth load

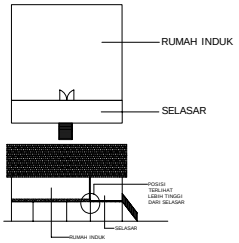


AREA PARKIR
ANGKUTAN
BARANG

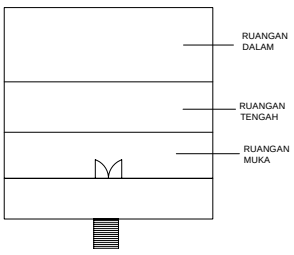
D. Denah

Denah rumah masyarakat melayu terdiri dari selasar, rumah induk, telo dan penangah (dapur).

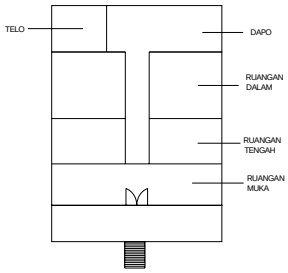
- **Selasar**, umumnya lantai selasar lebih rendah dari rumah induk dan selalu separuh terbuka.



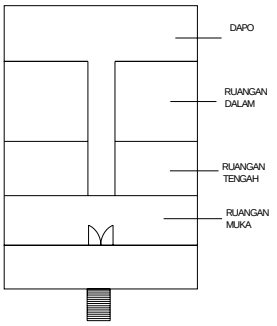
- **Rumah Induk**, Pada umumnya rumah induk terbagi menjadi dua yaitu, ruangan muka, ruangan tengah dan ruangan dalam. Ruangan muka berfungsi sebagi ruang tamu keluarga dan tempat tamu menginap, dan ruangan tengah sebagai tempat tidur tamu yang dihormati dan keluarga dekat serta anak yang berumur diatas 7 tahun. Sedangkan ruang dalam berfungsi sebagai tempat tidur ibu dan anak perempuan serta anak yang berumur dibawah 7 tahun. Bila jumlah anak perempuan banyak diharuskan tidur diloteng.



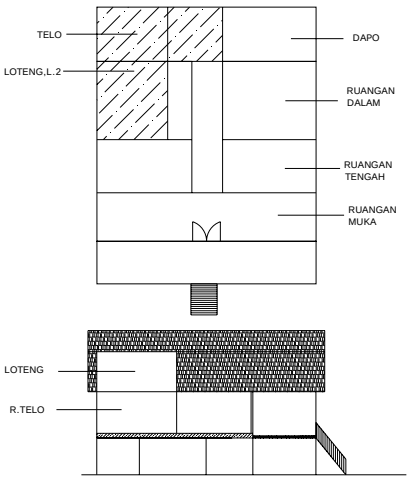
- **Ruang Telo**, Ruang ini digunakan untuk tempat menyimpan sebagian alat pertanian dan nelayan, serta tempat penyimpanan cadangan air.



- **Ruang Panangah** dan ada sebagian masyarakat melayu menyebutnya Dapo (dapur), Ruang ini digunakan untuk memasak dan tempat makan keluarga. Antara rumah induk, telo dan dapo selalu diberi sekat, kecuali antara ruang tengah dan ruang dalam yang dipisahkan denagn tabir. Hal ini disebabkan luasan rumah tidak terlalu besar sehingga pada saat upacara, tabir tersebut akan dibuka sehingga menjadi lapang.



- **Loteng**, pada umumnya rumah masyarakat melayu tidak memiliki loteng, loteng ini dibuat apabila dalam keluarga terdapat banyak anak gadis dan terletak dibagian atas telo dan panangah. Loteng tersebut hanya menutupi sebagian atas ruangan atau berbentuk L, biasanya hanya ditutupi kisi-kisi papan kayu, jadi dapat dikategorikan sebagai mezamin.

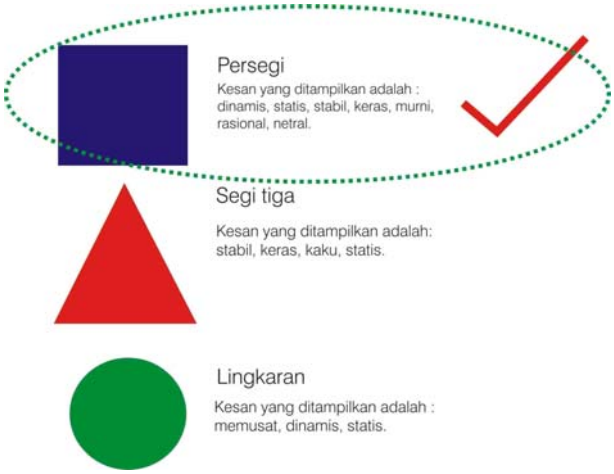


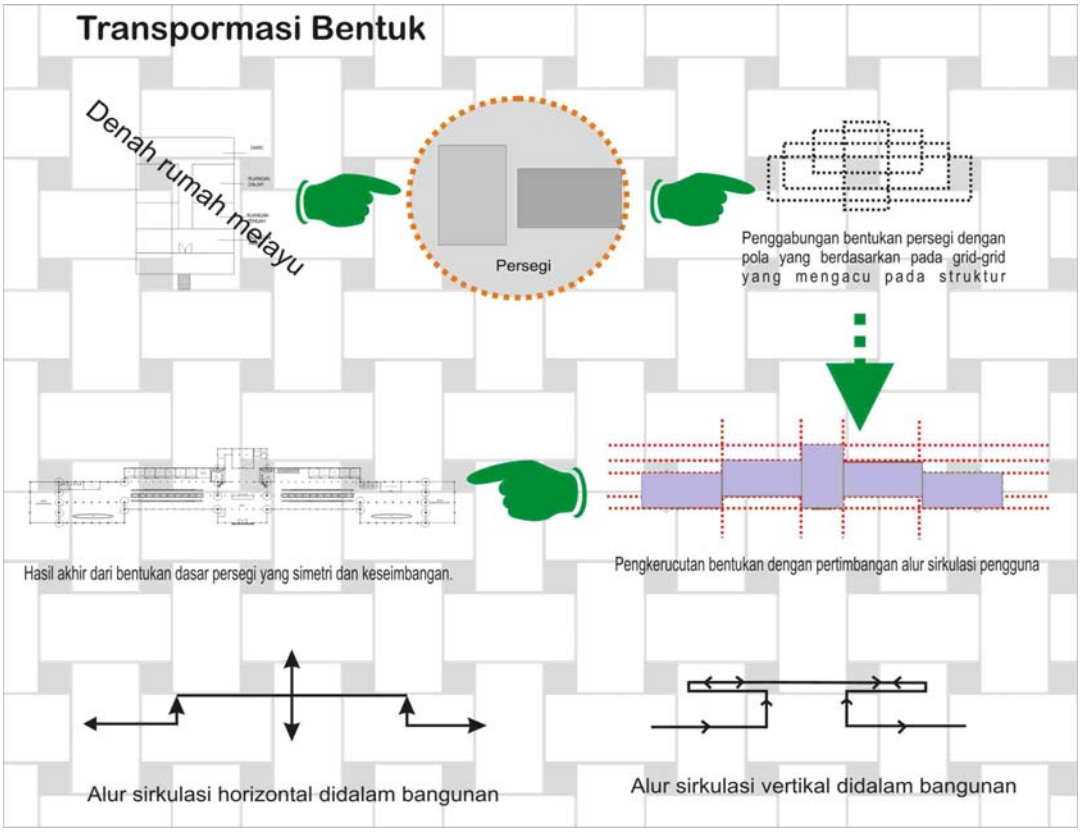
Dari beberapa bentukan dari rumah melayu yang berbentuk persegi / simetris, sehingga didapatkan bentukan denah terminal :

E. Transpormasi Bentuk

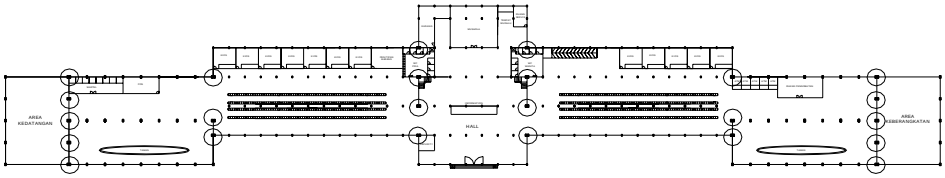
Ruang merupakan suatu kesatuan yang membentuk bangunan secara keseluruhan. Ruang ditentukan oleh bentuk, fungsi, dan kebutuhan.

Bentuk dasar ruang ada 3, antara lainnya :



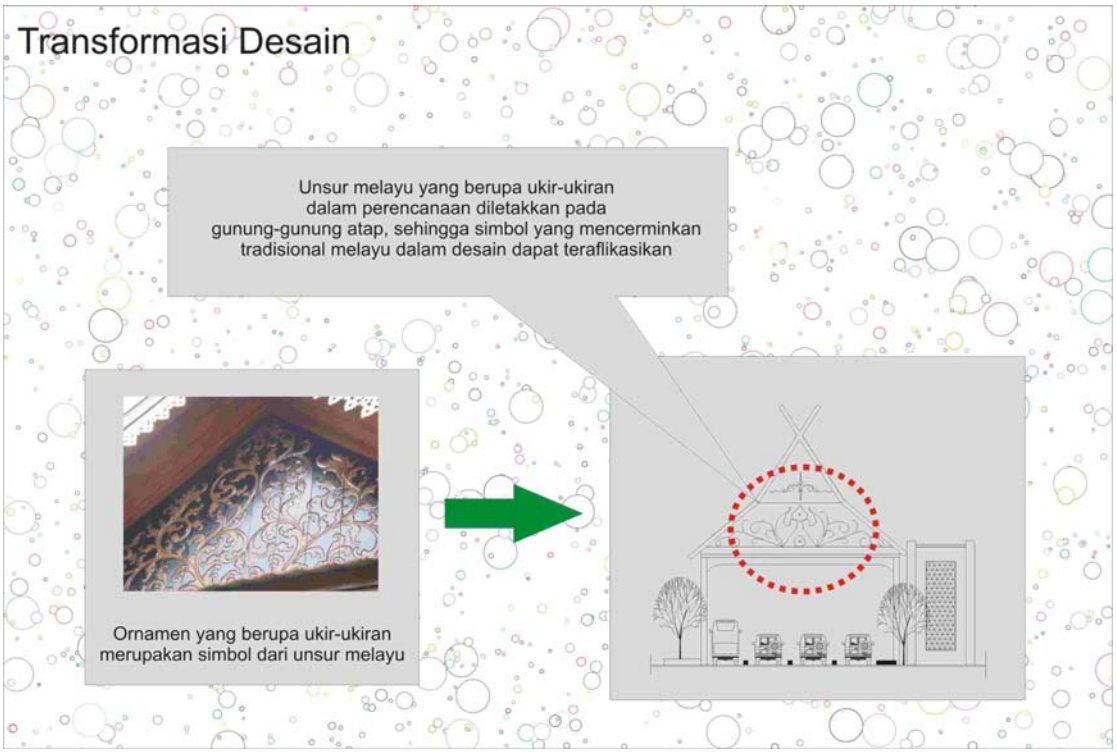


Bentuk denah Terminal angkutan Penumpang berfungsi sebagai masa utama.



Simbol

Dalam tradisional melayu, ada lambing yang mencirikan bangunan / unsur melayu. Yaitu symbol-simbol yang berupa ukir-ukiran yang terletak pada gunung-gunung atap bangunan.



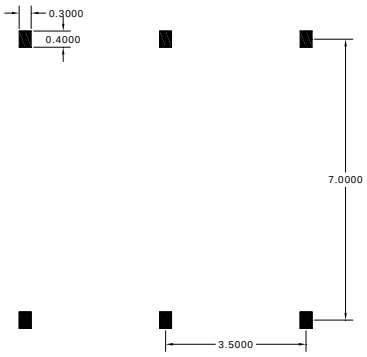
Gambar : 41

Sumber : Observasi + analisis

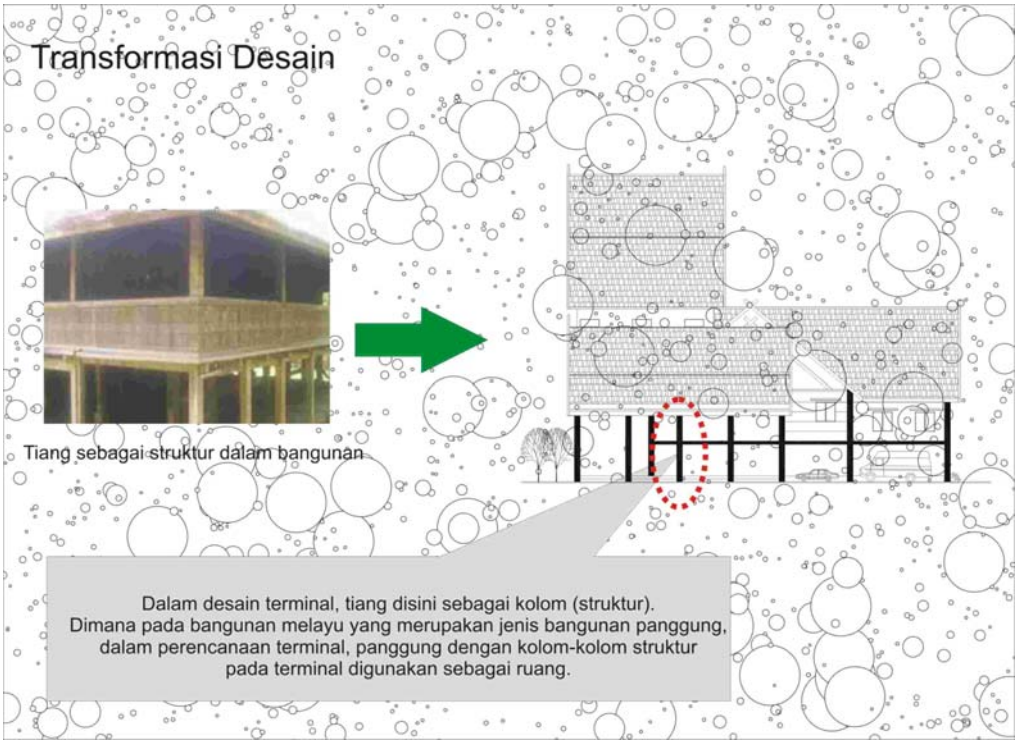
G. Tiang / Kolom

Struktur dalam bangunan tradisional Melayu menggunakan tiang kolom. Jenis bangunan panggung dikarenakan tiang-tiang yang berfungsi sebagai kolom diteruskan sehingga terdapat rongga di bawah lantai.

Untuk struktur kolom-kolom pada bangunan dengan pembentukan grid-grid sebagai pedoman. Untuk jarak kolom dengan jarak 3,5 x 7 dan 30 x 40 untuk besaran kolom.



Stuktur kolom dan jarak antar kolom



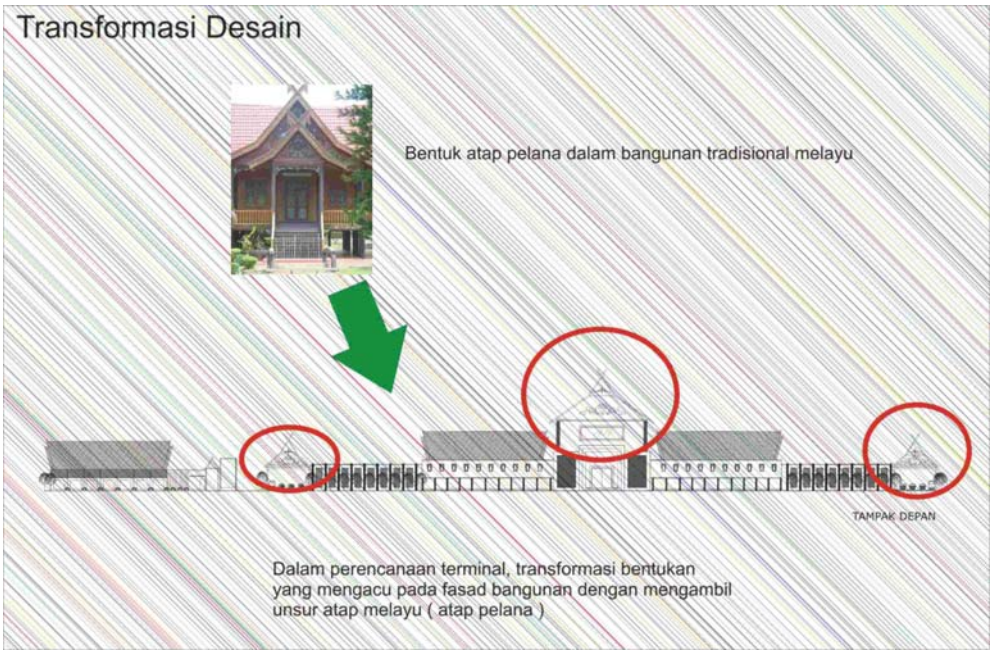
Gambar : 42

Sumber : Observasi + analisis

Atap

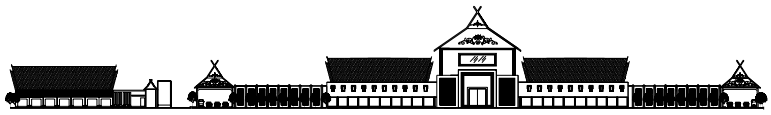
Pada umumnya bentuk atap bangunan melayu adalah pelana dengan sistem struktur rangka segitiga. Keunikan yang membedakan dengan bangunan tradisional lainnya adalah, adanya papan yang menyilang diatas ujung bubungan yang disebut Selembayung yang tidak mempunyai fungsi namun hanya bersifat ornamen. Namun demikian inilah ciri khas sekaligus identitas bangunan Tradisional Melayu.

Perencanaan atap dengan konsep atap melayu menghubungkan dengan bentukan fasad dari bangunan itu sendiri. Sehingga unsur panggung, atap, dan simbol menjadikan satu kesatuan dalam perencanaan terminal ini. Sehingga penekanan pada arsitektur melayu dalam perencanaan dapat tertransformasikan kedalam desain.

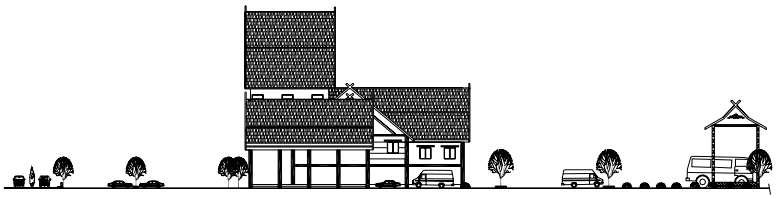


Gambar : 43

Sumber : Observasi + analisis (Atap pelana)



TAMPAK DEPAN



TAMPAK S.KANAN

Gambar : 44

Fasad bangunan keseluruhan

Tampak depan

Tampak samping kanan

BAB VI
PENGEMBANGAN DESAIN

6.1. KONSEP PERANCANGAN

A. Spesifikasi Proyek

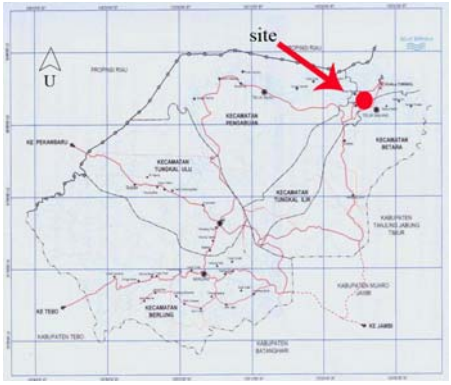
Nama Proyek : *Re - Terminal Angkutan Darat Type A dan Barang Kota Kuala Tungkal – Jambi*

Luas Site : *35.000 m^2*

B. Karakteristik tapak dan Lokasi

Lokasi site terminal angkutan darat dan barang kota Kuala Tungkal adalah site yang terletak pada pintu masuk Kota Kuala Tungkal. Sedangkan dari kondisi lahan, termasuk wilayah yang memiliki lahan kritis yang cukup luas, sehingga pembangunan sarana dan prasarana transportasi pada lokasi ini tidak akan menggunakan lahan produktif. Dan site yang terletak tidak jauh dari pusat kota. Kurang lebihnya memakan waktu 15 menit perjalanan dari pusat kota Kuala Tungkal.

Peta Site Lokasi



Gambar : 44

Peta site terminal (Sumber : Dinas Perhubungan Kab.Tanjung Jabung Barat)

Lokasi tapak yang relatif datar sangat mendukung pada perancangan yang ditunjang dengan kelengkapan infrastruktur dan jaringan drainase yang telah tersedia disekitar site.

6.2. HASIL PERANCANGAN

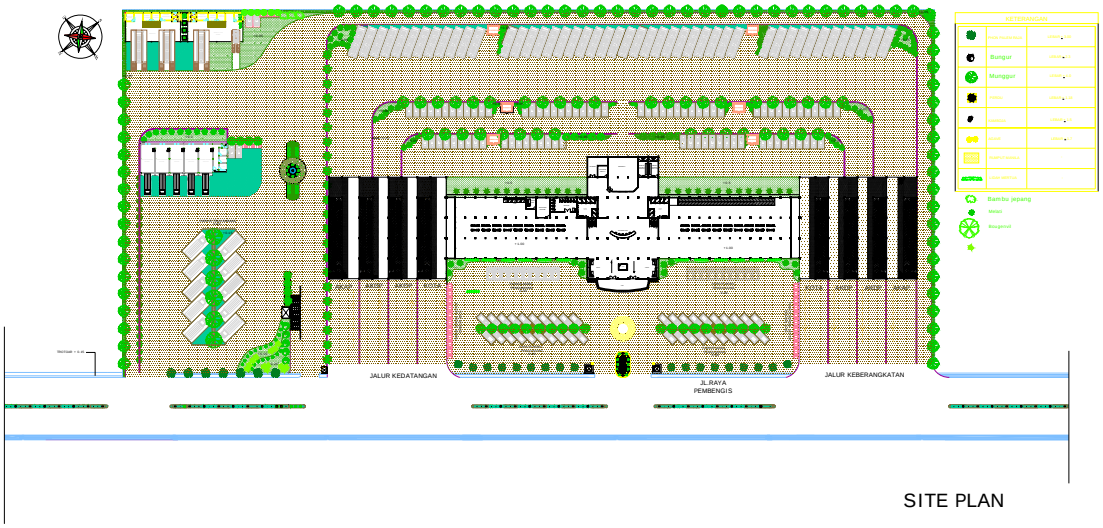
A. Situasi bangunan

Pada situasi terlihat 5 gubahan massa, antara massa yang memiliki fungsi sebagai tempat kegiatan utama terminal angkutan penumpang (A) lengkap dengan fasilitas pendukungnya : ritail, agen/tiketing dll, bangunan terminal angkutan barang (B) dengan bongkar muat barang masuk dan keluar serta ruang pendukung seperti kantor pengelola, tempat cuci mobil (C) dan bengkel kendaraan angkutan baik barang maupun penumpang (D), serta bangunan timbangan barang (E).

Pengolahan fasad potensial dengan pertimbangan konsep bangunan melayu yaitu dengan adanya unsur panggung dan motif atap beserta ornamen-ornamennya. Hal ini juga sebagai pertimbangan untuk menyatukan unsur kedaerahan yang terdapat di daerah.

Untuk pondasi bangunan utama mengunakan pondasi kolom bermotif melayu. Sehingga kolom yang berfungsi juga untuk menunjukan unsur melayu yaitu panggung,bermaterialkan kolom cor beton. Sedangkan untuk penutup atap menggunakan genteng dengan rangka atap baja ringan. Dikarenakan dengan bentangannya yang panjang. Untuk arah fasad bangunan mengahadap barat laut. Untuk menghindari sinar matahari langsung, maka dalam desain untuk bukaan lebih dimaksimalkan kearah depan bangunan.

B. Site Plan



SITE PLAN

C. Sirkulasi

Sirkulasi pada tapak terbagi menjadi 4 bagian. Yaitu sirkulasi yang menuju ke tempat pencucian dan bengkel, kedua sirkulasi yang menuju ke terminal angkutan barang, ketiga sirkulasi yang munuju kedatangan penumpang pada terminal angkutan penumpang dan keempat sirkulasi yang menuju ke area parkir pengunjung terminal angkutan penumpang.

c.1. Sirkulasi menuju ke bengkel dan cucian mobil

Jalur disini terdapat satu jalur yang dimensinya berpedoman pada kendaraan besar yang akan masuk.

c.2. Sirkulasi menuju ke terminal angkutan barang.

Jalur disini terdapat satu jalur yang merupakan jalur bagi kendaraan barang yang akan masuk atau keluar.

c.3. sirkulasi kedatangan

Jalur kedatangan adalah pelantaran yang disediakan bagi kendaraan angkutan umum terdapat 4 jalur, yaitu untuk AKAP, AKDP, AKDP dan Kota untuk menurunkan penumpang yang dapat merupakan akhir dari perjalanan.

c.4. sirkulasi keberangkatan

Jalur keberangkatan merupakan pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan umum untuk menaikan penumpang yang akan melanjutkan perjalanan.

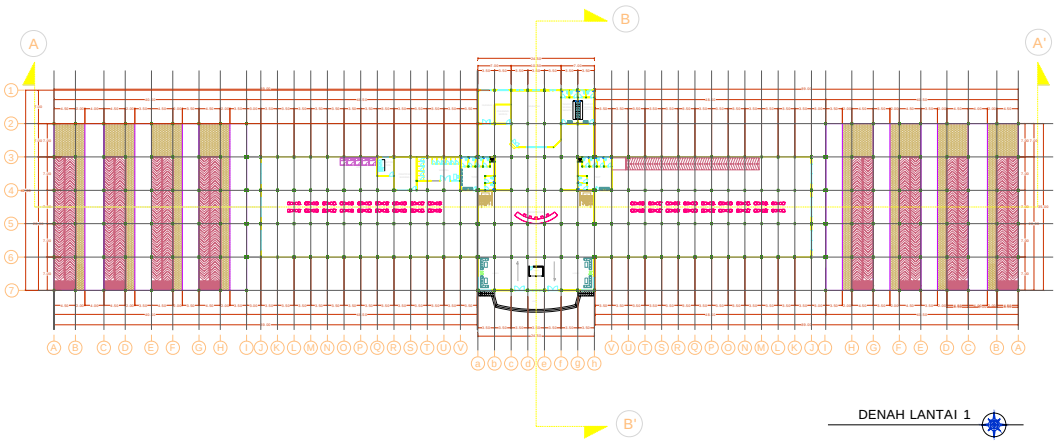
c.5. Sirkulasi area parkir dalam terminal angkutan penumpang

Area disini terdapat 2 jalur yang berdekatan dengan tujuan pengelola ataupun pengunjung akan lebih terarahkan untuk keluar masuk kendaraan yang datang.

D. Denah Bangunan

d.1. Bangunan utama (*bangunan A*)

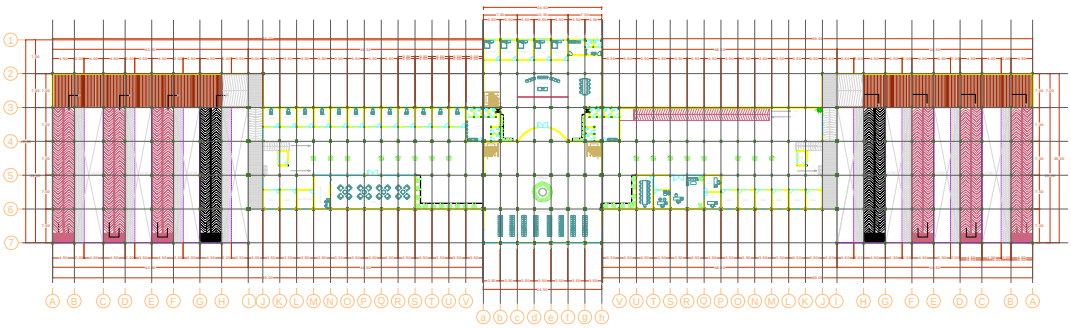
Denah lantai 1 :



Pada denah bangunan utama yaitu Terminal angkutan penumpang lantai satu dibagi menjadi 4 bagian, yaitu jalur kedatangan,sirkulasi untuk ruang pendukung,hall,sirkulasi ruang pendukung dan jalur keberangkatan. Untuk area dua, disediakan ruang pendukung seperti pos,wartel, atm dan kamar mandi. Untuk bangunan utama lantai satu, kolom-kolom difungsikan sebagai struktur utama dan kolom disinipun mengartikan unsur melayu yaitu dengan bentukan panggung. Kolom dikombinasikan dengan ukir-ukiran melayu yang dibuat dengan material semen. Sehingga dari bentukan kolom dapat kita rasakan nuansa melayu yang bercorakkan simbol ukir-ukiran melayu. Entrance utama terletak ditengah bangunan dengan dua pintu masuk dan keluar. Peron tersedia dipintu masuk bangunan, bagi pengunjung yang baru datang.

Bagi pengunjung yang datang dan ingin melanjutkan perjalanan dengan menggunakan angkutan, pengunjung dapat langsung naik kelantai 2 melalui tangga yang tersedia maupun melalui ram bagi pengguna yang menggunakan kursi roda.

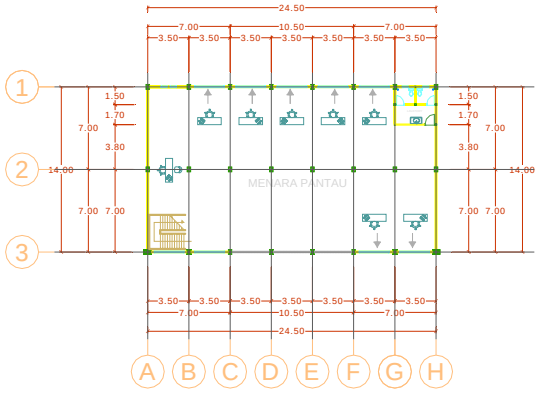
d.2. Denah lantai 2



DENAH LANTAI 2

Pada denah lantai 2 difungsikan sebagai area pengelola, ruang istirahat sopir, tiketing, café, ruang tunggu, jalur kedatangan maupun jalur keberangkatan. Tempat pembelian ticket keberangkatan, disediakan ruang-ruang dengan dimensi yang sama dan pada area yang berdekatan. Ini akan mempermudah pengguna untuk melakukan kegiatan.

d.3. Denah lantai 3



DENAH LANTAI 3

d.4. Terminal Angkutan Barang

Terminal angkutan barang disini memiliki fungsi ruang menjadi 3, yaitu ruang sebagai tempat penurunan barang yang datang dari luar dan tempat menaikan barang menuju luar kota yang berasal dari dalam kota, serta adanya ruang pengelola dan ruang istirahat sopir.

d.5. Tempat Cuci dan Bengkel Mobil

Fasilitas pendukung ini sebagai pelengkap, dimana 2 jenis fasilitas ini akan sangat dibutuhkan untuk kelas terminal type A dan yang terdapat terminal angkutan barangnya.

d.6. Timbangan Barang

Timbangan yang terletak dengan pintu keluar dimaksudkan untuk mencegah beban maksimal yang dibawa oleh kendaraan barang. Sehingga kerusakan jalan dapat diperhatikan.

d.7. Potongan Bangunan.

- Bangunan Utama

Pada potongan bangunan menggunakan material beton yang terdapat pada struktur dinding, kolom, serta penggunaan struktur atap yaitu rangka baja ringan

dan penutup atap genteng. Sedangkan untuk penggunaan struktur bawah menggunakan pondasi footplat dan pondasi menerus.

- Bangunan Terminal angkutan barang

Untuk Terminal angkutan barang, struktur yang digunakan menggunakan strukur beton pada kolom dan pasangan bata untuk dinding. Pondasi yang digunakan menggunakan pondasi menerus. Dengan material batu kali.

- Bangunan cuci dan bengkel

Dalam bangunan pendukung disini menggunakan struktur rangka baja ringan untuk rangka atap, serta untuk dinding bagian depan lebih open space. Pada bagian depan dengan finising batu alam yang membuat unsur alam bersatu dalam desain bangunan.

E. Tampak Bangunan



TAMPAK DEPAN



TAMPAK BELAKANG

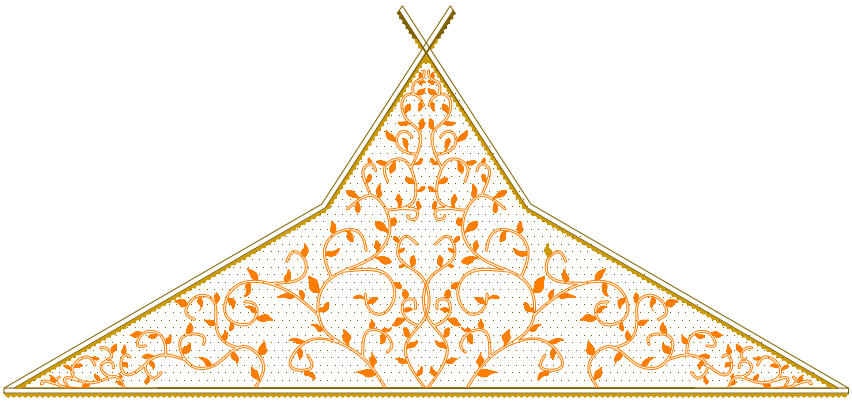
Pada fasad bangunan yang lebih banyak didominasi oleh unsur melayu, seperti terlihat panggung yang difungsikan untuk ruang – ruang dibawahnya, pada atap, merupakan jenis atap untuk daerah tropis dengan perpaduan unsur melayu pada corak dan simbol-simbol melayu. Serta banyaknya bukaan pada tampak muka untuk bagian center, dikarenkan fungís ruang hádala sebagai

ruang tunggu. Sehingga pengguna dapat melihat aktifitas diluar Terminal. Untuk shading, desain dibuat berbentuk atap/kanopi yang berbentuk atap melayu dengan ornamen-ornamennya. Memberikan kesan dalam fasad bangunan utama, exterior bangunan sekan terlihat unsur melayu yang kuat. Sehingga penekanan pada arsitektur melayu untuk exterior dan interior sebagai factor penentu dalam perancangan dapat tercapai.

F. Detail Bangunan

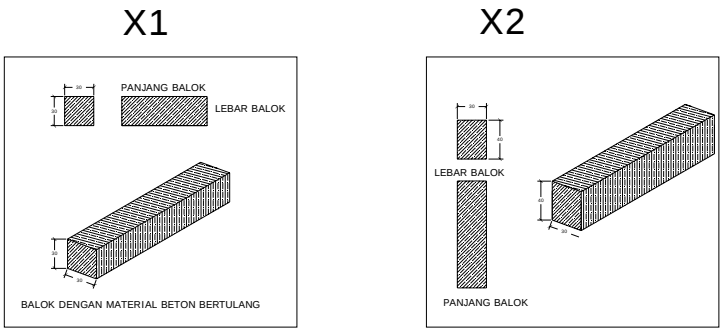
f.1. Atap

Atap dalam desain akan memperlihatkan konsep melayu yang kuat, seperti :



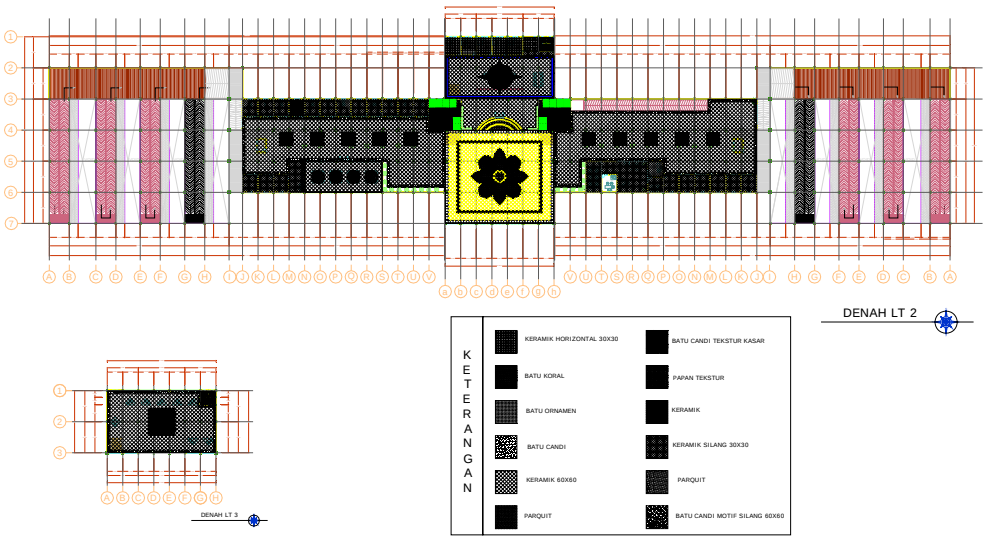
Simbol yang menggambarkan ornamen dalam arsitektur tradicional melayu berupa ukir-ukiran yang asal awalnya diambil dari tulisan arab. Karena Sumatera merupakan awal mulanya Islam diindonesia. Sehingga dijadikan simbol yang terletak pada gunung-gunung bangunan. Bahan yang digunakan untuk ukir-ukirannya mengunakan plat kuningan yang ditempelkan pada gunung-gunung pasangan batu bata. Sedangkan untuk ornamen pada list plank terbuat dari kayu yang telah diukir dengan bentuk yang mencirikan simbol melayu. Pada ujung pertemuan list plank, papan dilebihkan sehingga terjadi persilangan. Dan itu merupakan bagian dari tradisioanal malayu.

f.2. Kolom dan Balok



Kolom pada struktur utama bangunan berbentuk persegi dengan kolom ekspos. Pemberian unsur melayu terletak pada ujung kolom berupa profil-pofil. Sedangkan pertemuan balok dan kolom pada lantai satu akan ditonjolkan. Dapat terlihat pada fasad muka bagunan utama Terminal angkutan darat

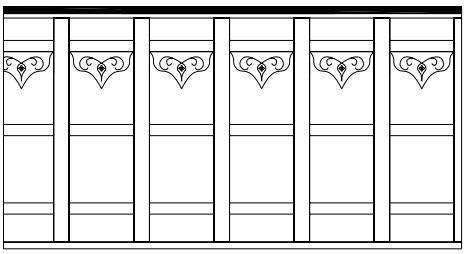
f.3. Lantai



f.4. Tiketing

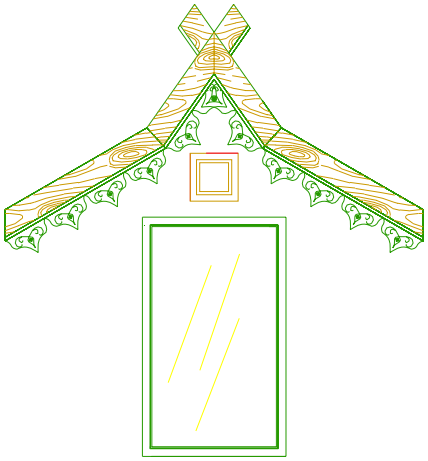


f.5. Relling tangga

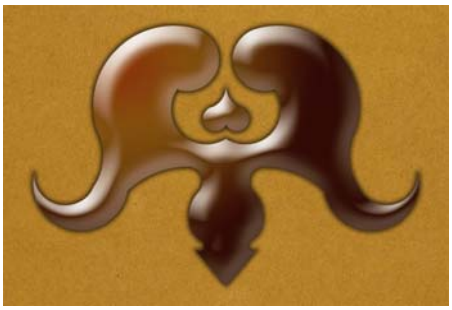


Relling tangga, yang terletak pada tangga naik maupun ram yang ada akan memperlihatkan bentukan relling yang mengandung unsur melayu, yaitu dengan adanya ukir-ukiran pada bagian atas relling. Material relling menggunakan besi tempat dengan pemilihan warna coklat muda dengan perpaduan kuning emas yang merupakan bagian dari warna dasar melayu.

f.6. Shading

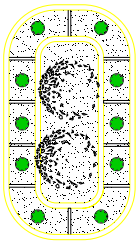


f.7. Ornamen List Plank



Pada ornamen pada gambar diatas, diletakan pada pinggir list plank dengan repetisi yang sejajar, sehingga akan terlihat unsur melayu pada atap khususnya pada list plank. Bahan material ornamen ini terbuat dari ukir-ukiran kayu. Kayu yang digunakan kayu Ulan.

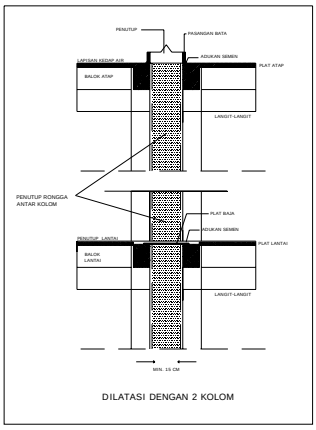
f.8. Detail Landscape



Permainan bentuk melingkar pada landscape site berfungsi sebagai pembatas jalur sirkulasi. Sehingga estética yang diikuti dari segi vegetasi dapat memperkuat desain.

G. Dilatasi

Dilatasi yang terdapat pada bangunan merupakan jenis dilatasi kolom, yang mana jarak kolom dangat berdekatan sekali. Pemakaian plat sebagai penyambung dari dua kolom Sangay membantu pemecahan permasalahan untuk dilatasi itu sendiri.

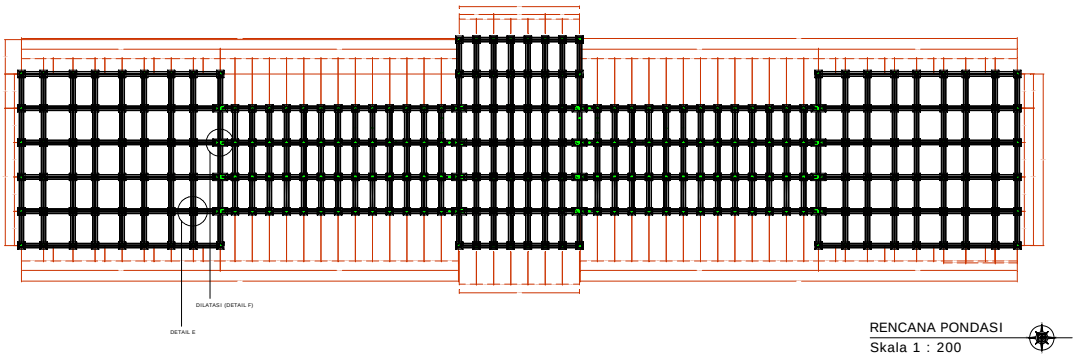


DILATASI DENGAN 2 KOLOM

6.3. RENCANA BANGUNAN

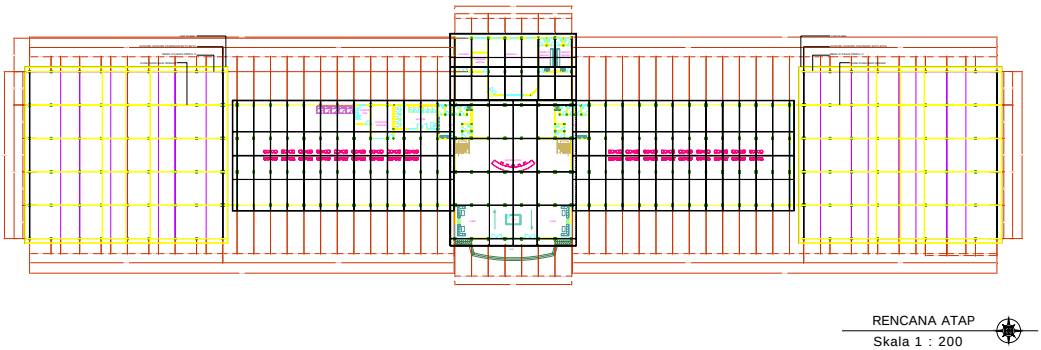
A. Rencana Pondasi

Pada rencana pondasi, balok dan kolom pada bangunan menggunakan bahan beton bertulang dan penggunaan pondasi footplat dan pondasi menerus bermaterialkan batu kali.



B. Rencana Atap

Pada rencana atap bangunan menggunakan bahan baja ringan dengan penutup atap genteng, dengan kemiringan atap 30^0 dan $60^{0.}$

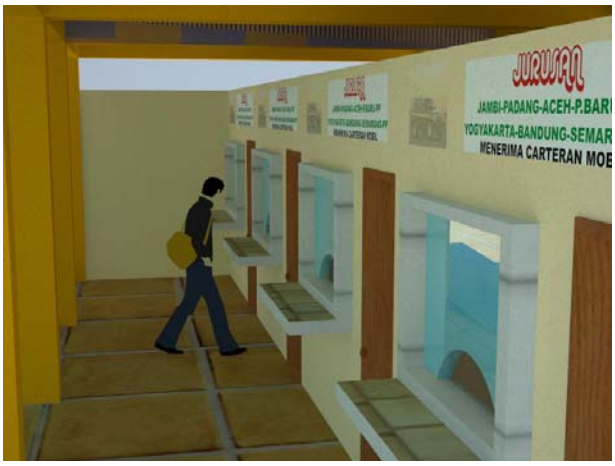


C. Interior Bangunan

a. Ruang tunggu keberangkatan dan kedatangan



b. Ticeting



c. Koridor lantai satu (Ruang fasilitas pendukung)

d. Café

e. Ruang Pengelola

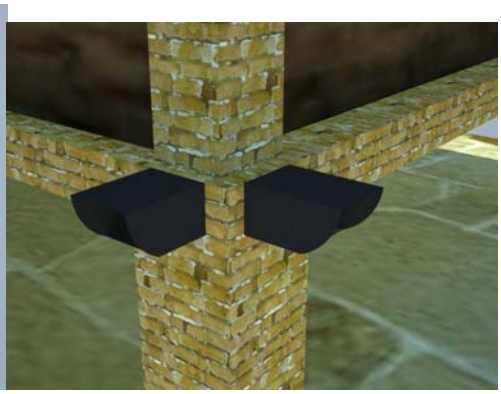
D. Exterior Bangunan

Pengolahan Fasade berdasarkan analisa arah pandangan dari luar site kedalam site, dan pertimbangan sirkulasi. Pda penggunaan ditail fasade menggunakan shading dengan bentuk menyerupai atap utama, sehingga akan terlihat secara exterior konsep bangunan melayu.







Jurusan Arsitektur – Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan
Universitas Islam Indonesia
Rori Soesanto (03512162)

DAFTAR PUSTAKA

D.K. Ching, Arsitektur Bentuk, Ruang dan Tatanan,

Adat Jambi, jilid 1 / 2002

Data Arsitek 1 dan 2

Bangunan Tropis

Seni dan Budaya adapt Jambi Jilid V / 2003

Hasil Seminar Proposal

1. Keuntungan : Dengan data yang pasti/Real
2. Sejauh mana Re-Desain?
3. Kerugian pemahaman kasus
4. Masalah Arsitektural
5. Denah exiting yang mengacu pada analisa : Re-Desain (solusi)
6. Masalah denah exiting
7. Tipologi Arsitektur Melayu diperjelas lagi (tata ruang) dan penekanan arsitektur melayunya.
8. Srikulasi bangaimana?
9. Pertimbangan pelaku khususnya penumpang. Agar aman dan nyaman.
10. Sirkulasi luar dan dalam
11. Crosing sirkulasi
12. Jalur-jalur sendiri untuk tiap tujuan dan fungsi
13. Karakter bangunan
14. Tata ruang dengan konsep melayu
15. massa bangunan.

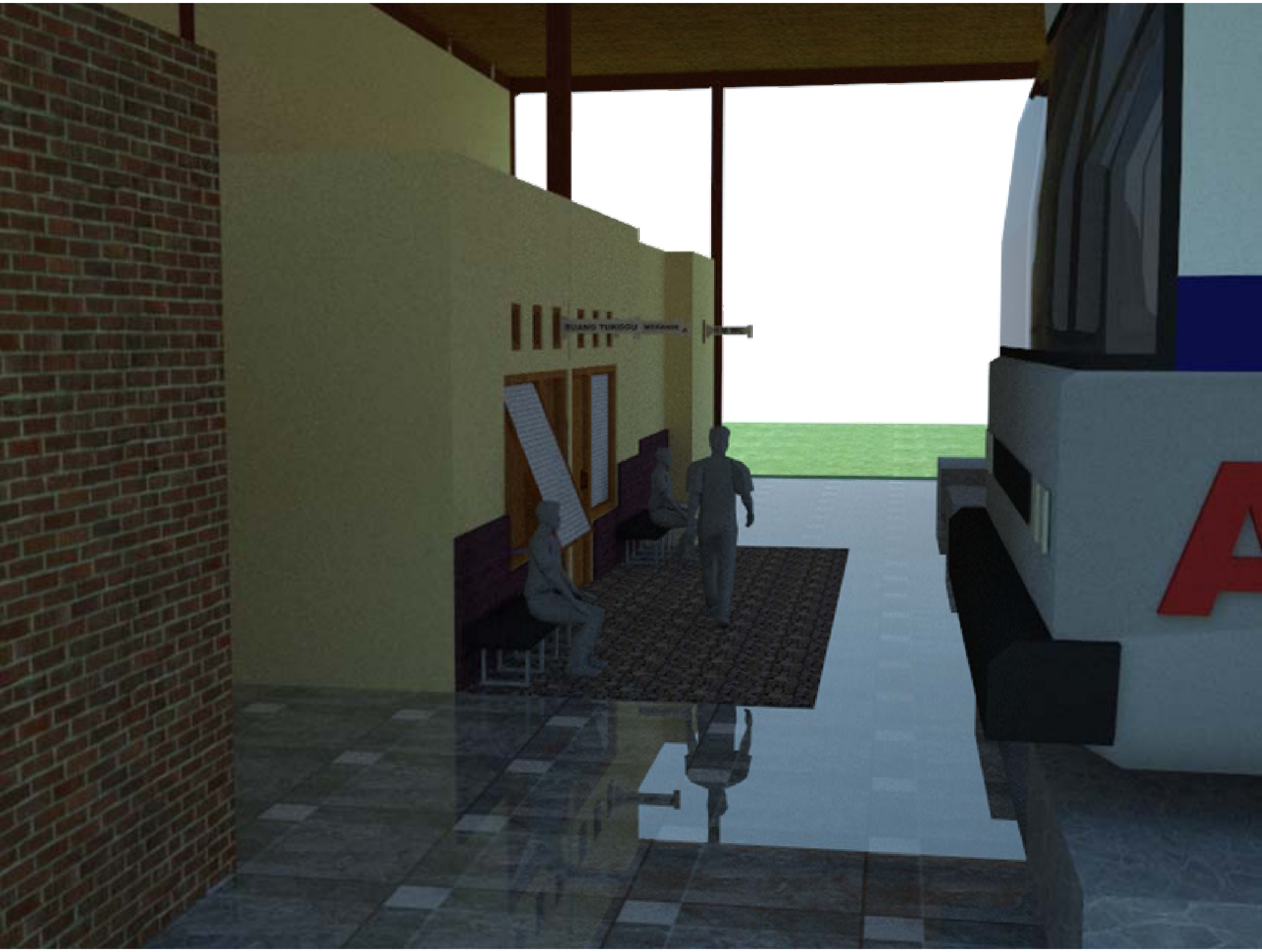
Hasil Seminar Skematik Desain

1. Jurusan diperhatikan lagi.
2. Tagga keberangkatan diganti dengan ram, untuk pengguna orang cacat lebih diperhatikan lagi dan tidak menutup kemungkinan untuk pengguna normal.
3. Dimensi ram diperhatikan lagi, dengan sudut kemiringan 7 derajat.
4. fungsi per lantai diperhatikan lagi.
5. Dilatasi jenis dilihat lagi.
6. Vegetasi, jenis dan konsep vegetasi
7. Pengaturan urutan keberangkatan angkutan pada jalur pemberangkatan bagaimana (dalam waktu)?
8. Dimensei kedatangan bagaimana?
9. Kapasitas angkutan










ALS
ANTAR LINTAS SUMATERA

Port
catering



CATERING

RATU INTAN
TRAVEL





