



LANDASAN PERENCANAAN DAN PERANCANGAN  
ARSITEKTUR

**TERMINAL BIS KOTA BEKASI**

Diajukan untuk memenuhi sebagian  
persyaratan guna memperoleh gelar  
Sarjana Teknik

Disusun oleh :  
**BUDI NUR ROCHMAN**  
**L2B 002 196**

Periode 97  
Oktober 2006 – Maret 2007

**Kepada**  
**JURUSAN ARSITEKTUR FAKULTAS TEKNIK**  
**UNIVERSITAS DIPONEGORO**  
**SEMARANG**  
**2006**

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Sebuah terminal merupakan suatu tempat yang selalu didatangi oleh para pengguna angkutan umum, baik yang jenisnya angkutan kota, angkutan umum Antar Kota Dalam Propinsi dan Angkutan Umum Antar Kota Antar Propinsi, karena di dalam terminal berbagai jenis sarana angkutan umum tersebut berkumpul dengan berbagai jenis jalur pelayanan (trayek), sehingga memudahkan bagi para penumpang untuk berganti dari jenis angkutan atau trayek yang satu ke jenis angkutan atau trayek yang lainnya.

Tidak dapat dipungkiri bahwa keberadaan dan fungsi terminal sangat dibutuhkan bagi masyarakat, karena dengan adanya terminal masalah masyarakat di bidang transportasi diharapkan dapat tertangani dengan baik. Terminal khususnya terminal penumpang itu sendiri memiliki pengertian yaitu sebagai titik simpul dalam jaringan transportasi jalan yang berfungsi sebagai pelayanan umum, selain itu juga sebagai tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian lalu lintas serta merupakan prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus penumpang dan barang.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995, bahwa sebuah terminal harus memiliki fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Selain sebagai tempat berkumpul/mangkalnya berbagai jenis angkutan umum, terminal juga harus menyediakan berbagai fasilitas dengan tujuan menciptakan suasana yang efektif dan efisien terutama bagi penumpang.

Namun pada kenyataannya terminal-terminal penumpang yang ada saat ini tidak sepenuhnya memiliki fungsi yang sesuai seperti yang diharapkan. Rawan, semrawut, kotor dan tidak tertib telah menjadi *image* yang melekat erat pada terminal-terminal yang ada di kota-kota besar seperti Jakarta, Bogor, Tangerang, Bekasi (JABOTABEK). Terminal Pulogadung, Terminal Kampung Rambutan, Terminal Lebak Bulus, Terminal Kalideres, Terminal Baranangsiang dan beberapa terminal lainnya cukup erat dengan *image* tersebut.

Kota Bekasi sebagai salah satu Kota besar tersebut pun memiliki sebuah terminal yang termasuk kedalam kategori di atas, dimana keadaannya sudah sangat mengkhawatirkan baik dari segi keamanan maupun kenyamanannya. Bangunan pengelola terminal dan beberapa fasilitas lainnya seperti tempat tunggu penumpang, pelataran parkir, musholla, toilet, tempat pembuangan sampah, taman dan fasilitas lainnya sudah semakin menurun kualitasnya. Bentuk bangunan fisik dari bangunan pengelola terminal yang ada saat ini terlihat sangat kusam dan terkesan tidak terawat, sehingga semakin menambah *image* seperti yang telah dijelaskan diatas.

Tempat tunggu penumpang yang pada mulanya diharapkan sebagai tempat untuk menunggu bagi para penumpang, saat ini beralih fungsi menjadi tempat berjualan PKL, dan berkurang jumlahnya yang pada awalnya berjumlah 4 buah kini hanya menjadi 2 buah, karena 2 buah tempat tunggu lainnya di bongkar dengan tujuan untuk menambah area parkir bagi bis-bis yang memasuki terminal yang semakin meningkat jumlahnya, selain tempat parkir, tempat pembuangan sampah yang ada pun ikut dibongkar guna penambahan luas pelataran parkir, namun penggantinya hanya bak-bak sampah yang peletakkannya tidak teratur.

Selain itu terminal juga kekurangan fasilitas seperti parkir untuk kendaraan pribadi, parkir taksi dan menara pengawas, yang seharusnya terdapat pada sebuah terminal. Hal ini menunjukkan bahwa luas dari lahan terminal Bekasi saat ini sudah tidak mencukupi untuk menampung meningkatnya jumlah armada kendaraan yang masuk keterminal Bekasi dan untuk melengkapi fasilitas-fasilitas dari terminal itu sendiri.

Masalah lainnya dari kondisi terminal Bekasi saat ini yaitu posisinya yang sangat dekat dengan pasar atau bisa dikatakan seolah-olah terminal Bekasi terjepit di dalam pasar. keadaan seperti ini tentunya sangat mengganggu arus dirkulasi kendaraan yang akan keluar dari terminal, sehingga tidak sedikit baik dari pihak penumpang maupun supir angkutan umum yang enggan untuk masuk keterminal. Banyak supir angkutan umum yang lebih memilih jalur alternatif lain apabila telah mendekati terminal dengan tujuan agar tidak terjebak macet pada area masuk terminal dan keluar dari terminal, sehingga banyak angkutan umum yang trayek seharusnya memasuki terminal beralih dan tidak memasuki terminal.

Kondisi seperti ini telah berlangsung cukup lama dan tentunya ada pihak yang dirugikan terutama para penumpang yang seharusnya menuju terminal untuk berganti jenis angkutan terpaksa diturunkan pada persimpangan tempat angkutan-angkutan tersebut beralih ke jalur alternatif yang letaknya cukup jauh dari terminal, ditambah lagi dengan keadaan jalur menuju terminal yang terlihat kumuh karena di kelilingi oleh banyaknya Pedagang Kaki Lima (PKL) dan pasar yang penataannya sangat tidak tertib dan menjadi salah satu alasan malasnya para supir angkutan umum untuk memasuki terminal.

Kota Bekasi merupakan salah satu pusat perkembangan utama di kawasan *hinterland* kota Metropolitan Jakarta, disamping kota Bogor dan Tangerang. Posisi demikian telah menempatkan kota Bekasi menjadi salah satu pendukung penting perkembangan kota Jakarta khususnya dalam penyediaan sarana dan prasarana perkotaan bagi penduduk yang bekerja di Jakarta namun tinggal di kota Bekasi.

Mengingat perkembangan kota Bekasi yang sangat cepat, sektor transportasi memiliki posisi yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian serta dapat mempengaruhi semua aspek kehidupan. Selain itu dengan posisi wilayah Botabek (Bogor-Tangerang-Bekasi) yang berbatasan langsung dengan DKI Jakarta, menjadikan Kota Bekasi sebagai wilayah penyangga yang harus menampung beban kegiatan sosial-ekonomi yang mulai jenuh di DKI Jakarta. dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN), Kota Bekasi ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan Wilayah (PKW). Kota berhirarki PKW ini merupakan pusat pengolah dan pengumpul barang yang melayani propinsi dan beberapa kabupaten, sehingga perlu didukung sistem terminal yang lebih besar yang akan menampung beberapa trayek antar propinsi.

Untuk itu Kota Bekasi sudah memerlukan Terminal yang memiliki kategori lebih besar dari Terminal Bekasi yang ada saat ini, baik ditinjau dari segi fungsional seperti penumpang, penyediaan jasa, jaringan jalan arteri dan Tol yang melalui kota Bekasi maupun koridor yang melalui kota tersebut. dalam hal ini perlu adanya pemilihan lokasi yang sesuai dengan persyaratan perencanaan dan perancangan sebuah terminal, agar masalah-masalah di bidang transportasi terutama yang berkaitan dengan Terminal Bis dapat diselesaikan dengan baik.

Penekanan desain arsitektur terhadap perencanaan dan perancangan Terminal Bis Kota Bekasi didasari pada segi fungsionalnya. untum itu dalam hal ini penekanan desain yang diterapkan yaitu Modern, karena salah satu ciri dari arsitektur Modern yaitu bentuk dari arsitektur modern tertentu dan fungsional serta terdapat pemisahan yang jelas pada fungsi-fungsi bangunan (Charles Jenks, *The Language of Postmodern Architecture*. 1974). Dalam hal ini penataan yang ada pada bangunan terminal harus sesuai dengan fungsinya agar tidak terjadi kesemrawutan dan mengganggu arus sirkulasi kendaraan di dalam kawasan terminal tersebut.

## **1.2 Tujuan dan Sasaran**

### **1. Tujuan**

Memperoleh suatu Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur mengenai terminal Bis Kota Bekasi yang memenuhi kebutuhan masyarakat akan sarana dan prasarana di bidang transportasi khususnya penyediaan terminal penumpang yang sesuai dengan fungsi dan tipe pelayanan trminal di tinjau dari segi pemenuhan kebutuhan ruang beserta persyaratan teknisnya sekaligus dari segi keindahan, keamanan, dan kenyamanan bagi pengguna bangunan serta menciptakan suatu bangunan yang menarik dari sisi arsitektural.

### **2. Sasaran**

Tersusunnya langkah-langkah kegiatan penyusunan Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur (LP3A) dengan judul Terminal Bis Kota Bekasi berdasarkan atas aspek-aspek panduan perancangan (*design guide lines aspect*).

## **1.3 Manfaat**

### **1. Secara Subyektif**

Manfaat yang dapat diperoleh dalam penyusunan Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur (LP3A) dengan judul Terminal Bis Kota Bekasi ini adalah sebagai pegangan dan acuan selanjutnya dalam proses Desain Grafis Akhir yang merupakan bagian yang tak terpisahkan dari Tugas Akhir serta

untuk memenuhi salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik di Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Diponegoro Semarang.

## **2. Secara Obyektif**

Manfaat secara obyektif yang dapat diperoleh adalah sebagai tambahan pengetahuan dan wawasan bagi mahasiswa yang akan mengajukan Tugas Akhir guna memperoleh gelar Sarjana Teknik.

### **1.4 Lingkup Pembahasan**

Pembahasan mencakup hal-hal yang berkaitan dengan pengertian Terminal Bis yang berfungsi sebagai sarana bagi para pengguna untuk tempat menunggu keberangkatan angkutan, tempat untuk melakukan perpindahan intra dan atau antar moda transportasi. pengertian yang dimaksud dalam hal ini adalah yang berkaitan dengan disiplin ilmu arsitek dan ditekankan pada aspek-aspek perencanaan dan perancangan arsitektur untuk sebuah bangunan Terminal Bis.

### **1.5 Metode Pembahasan**

Metode pembahasan yang digunakan dalam penyusunan Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur (LP3A) yang berkenaan dengan judul Terminal Bis Kota Bekasi adalah melalui metode deskriptif. Metode ini memaparkan, menguraikan, dan menjelaskan mengenai *design requirement* (kebutuhan desain) dan *design determinant* (penentuan desain) terhadap perencanaan dan perancangan Terminal Bis Kota Bekasi. Adapun *design requirement* dan *design determinant* yang berkaitan dengan perencanaan dan perancangan Terminal Bis Kota Bekasi adalah pemilihan lokasi dan tapak serta program ruang.

Berdasarkan *design Requirement* dan *design determinant* inilah nantinya akan ditelusuri data apa saja yang diperlukan dalam perencanaan dan perancangan Terminal Bis Kota Bekasi. Data yang terkumpul kemudian akan dianalisa lebih mendalam dengan bahan, alat dan cara penganalisaan sesuai dengan kriteria yang akan dibahas. dari hasil penganalisaan inilah nantinya akan didapat suatu kesimpulan, batasan dan juga anggapan secara jelas mengenai perencanaan dan perancangan Terminal Bis Kota Bekasi.

Hasil kesimpulan keseluruhan nantinya merupakan konsep dasar yang digunakan dalam perencanaan dan perancangan Terminal Bis Kota Bekasi sebagai landasan dalam Desain Grafis Arsitektur. dalam pengumpulan data, akan diperoleh data yang kemudian akan dikelompokkan kedalam 2 kategori yaitu :

a. Data Primer

1. Observasi Lapangan

Dilakukan dengan cara pengamatan langsung melalui studi kasus, di wilayah lokasi dan tapak perencanaan dan perancangan Terminal Bis Kota Bekasi dan studi banding pada Terminal Giwangan Yogyakarta dan Terminal Purabaya Surabaya serta melalui pengumpulan data baik fisik maupun non fisik. adapun data fisik dan non fisik yang dimaksud adalah :

- a. Data Fisik, data yang didapat berupa gambar fisik baik peta maupun *master plan* perencanaan dan perancangan Terminal Bis baik kota Bekasi sebagai studi kasusnya maupun wilayah lain sebagai studi bandingnya.
- b. Data Non Fisik, data yang didapat berupa angka atau jumlah yang diperoleh pada saat studi kasus di wilayah perencanaan dan perancangan Terminal Bis Kota Bekasi dan pada wilayah studi banding.

2. Wawancara yang dilakukan dengan pihak pengelola Terminal Induk Kota Bekasi, pengelola Terminal Giwangan di Yogyakarta, pengelola Terminal Purabaya di Surabaya, pihak-pihak yang terkait dalam perencanaan dan perancangan Terminal Bis Kota Bekasi baik pihak pemerintah kota Bekasi, instansi atau dinas terkait kota Bekasi, seperti UPTD Terminal Induk Kota Bekasi, Dians Perhubungan dan DLLAJ kota Bekasi.

b. Data Sekunder

Studi Literatur melalui buku dan sumber-sumber tertulis mengenai perencanaan dan perancangan Terminal Bis serta peraturan – peraturan yang berkaitan dengan studi kasus perencanaan dan perancangan Terminal Bis Kota Bekasi.

Berikut ini akan dibahas *design Requirement* dan *design determinant* yang berkaitan dengan perencanaan dan perancangan Terminal Bis Kota Bekasi.

1. Pemilihan Lokasi dan Tapak

Pembahasan mengenai pemilihan lokasi dan tapak, dilakukan dengan terlebih dahulu mengumpulkan data apa saja yang dibutuhkan dalam penentuan suatu lokasi dan tapak yang layak sebagai perencanaan dan perancangan Terminal Bis Kota Bekasi, adapun data yang dimaksud adalah sebagai berikut :

- a. Data Primer, berupa data tata guna lahan/peruntukkan lahan pada wilayah perencanaan dan perancangan Terminal Bis Kota Bekasi.
- b. Data Sekunder, berupa potensi fisik geografis, topografi, iklim, persyaratan bangunan yang dimiliki oleh lokasi dan tapak itu sendiri dan juga terhadap lingkungan sekitarnya yang menunjang terhadap Perencanaan dan perancangan sebuah Terminal Bis Kota Bekasi nantinya.

Data yang diperoleh kemudian dianalisa dengan menggunakan bahan, alat dan cara yang nantinya akan diperoleh suatu kesimpulan mengenai lokasi tapak terpilih sebagai tapak yang digunakan dalam perencanaan dan perancangan Terminal Bis Kota Bekasi, adapun bahannya yaitu berupa alternatif lokasi dan tapak yang telah ditentukan untuk masuk dalam kriteria perencanaan dan perancangan Terminal Bis Kota Bekasi. Alatnya yaitu dengan menggunakan nilai bobot terhadap kriteria lokasi dan tapak yang telah ditentukan. Sedangkan caranya yaitu dengan memberikan *scoring* terhadap kriteria x nilai bobot, kemudian diambil nilai terbesar. Dari hasil analisa terhadap lokasi dan tapak yang diajukan akan diperoleh tapak terpilih dengan nilai *scoring* terbesar sebagai tapak dan lokasi perencanaan dan perancangan Terminal Bis Kota Bekasi.

## 2. Program Ruang

Pembahasan mengenai program ruang dilakukan dengan terlebih dahulu mengumpulkan data-data yang berkaitan dengan perencanaan dan perancangan Terminal Bis Kota Bekasi, yaitu dilakukan dengan pengumpulan data mengenai pelaku ruang itu sendiri beserta kegiatannya, dilakukan dengan observasi lapangan baik studi kasus maupun dengan studi banding, serta dengan standar/literatur perencanaan dan perancangan Terminal Bis. Adapun data yang dimaksud adalah sebagai berikut :

- a. Data Primer, berupa data populasi atau jumlah pada wilayah perencanaan dan perancangan Terminal Bis seperti jumlah penduduk, jumlah angkutan

umum tiap jenisnya berdasarkan jalur pelayanannya (trayek) seperti angkutan lokal, angkutan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), angkutan Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) yang ada pada wilayah perencanaan yaitu kota Bekasi. Jumlah pelaku atau pengguna terminal baik pengelola, pengunjung seperti penumpang, pengantar penumpang, supir angkutan umum dan pihak terkait lainnya. Struktur organisasi pengelola dan lembaga lainnya yang erat kaitannya dengan perencanaan dan perancangan Terminal.

- b. Data Sekunder, berupa data kegiatan atau aktivitas pengguna Terminal Bis dan kebutuhan ruang serta persyaratan ruang yang disyaratkan berdasarkan standar perencanaan dan perancangan Terminal Bis.

Data yang diperoleh kemudian akan dianalisa dengan menggunakan bahan, alat dan cara yang nantinya akan diperoleh suatu kesimpulan berupa program ruang yang digunakan dalam perencanaan dan perancangan Terminal Bis Kota Bekasi, adapun bahannya berupa pelaku dan persyaratan ruang yang dibutuhkan dalam perencanaan dan perancangan Terminal Bis. Alatnya yaitu dengan menggunakan standar perencanaan dan perancangan sebuah Terminal Bis dan cara yang digunakan yaitu dengan menyesuaikan kebutuhan ruang yang diperlukan dengan standar ruang yang ditetapkan dan disyaratkan dalam perencanaan dan perancangan Terminal Bis. Bahan dari hasil analisa terhadap kebutuhan dan persyaratan ruang akan diperoleh program ruang yang akan digunakan pada perencanaan dan perancangan Terminal Bis Kota Bekasi.

### 3. Penekanan Desain Arsitektur

Pembahasan mengenai penekanan desain arsitektur dilakukan dengan terlebih dahulu mengumpulkan data-data yang berkaitan dengan aspek arsitektural dalam perencanaan dan perancangan Terminal Bis Kota Bekasi. Data yang diperoleh dilakukan dengan observasi lapangan melalui studi banding pada terminal lain serta dengan standar/literatur mengenai perencanaan dan perancangan Terminal Bis kaitannya dengan persyaratan sebuah Terminal Bis. Adapun data yang dimaksud adalah sebagai berikut :

- a. Data Primer, aspek kontekstual pada lokasi dan tapak terpilih dengan pertimbangan keberadaan bangunan di sekitarnya, Studi banding terminal yang ada di Indonesia.
- b. Data Sekunder, literatur/standar perencanaan dan perancangan Terminal Bis.

Data yang diperoleh kemudian akan dianalisa dengan menggunakan bahan, alat dan cara yang nantinya akan diperoleh suatu kesimpulan mengenai aspek arsitektural dalam perencanaan dan perancangan Terminal Bis Kota Bekasi, adapun bahannya berasal dari hasil studi banding pada terminal lain, dan dari kondisi kontekstual lokasi dan tapak perencanaan dan perancangan Terminal Bis di Kota Bekasi, alat yang digunakan berupa standar perencanaan dan perancangan Terminal Bis, sedangkan cara yang digunakan yaitu dengan pemenuhan standar perencanaan dan perancangan Terminal Bis.

Dari hasil analisa terhadap aspek arsitektural akan diperoleh pendekatan arsitektural yang digunakan pada perencanaan dan perancangan Terminal Bis Kota Bekasi.

## **1.6 Sistematika Pembahasan**

Penulisan dilakukan dengan sistematika sebagai berikut :

### **BAB I            PENDAHULUAN**

Membahas tentang uraian latar belakang, tujuan dan sasaran, manfaat, lingkup pembahasan, metode pembahasan, dan sistematika penulisan.

### **BAB II           TINJAUAN PUSTAKA**

Berisi tentang tinjauan teori berkenaan dengan tinjauan perencanaan dan perancangan terminal bis, studi banding, dan kesimpulan studi banding.

### **BAB III          TINJAUAN UMUM KOTA BEKASI**

Berisi tentang tinjauan Kota Bekasi, tinjauan terminal Bis Induk Kota Bekasi, tinjauan perencanaan dan perancangan Terminal Bis Kota Bekasi beserta data yang diperoleh.

### **BAB IV          BATASAN DAN ANGGAPAN**

Berisi mengenai batasan dan anggapan yang diperlukan agar Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur yang disusun lebih terarah dan tidak melebar.

**BAB V            PENDEKATAN PERENCANAAN DAN PERANCANGAN**

Pendekatan fisik dan non-fisik sebagai dasar penentuan kebutuhan ruang, sistem struktur, utilitas.

**BAB VI           PROGRAM PERENCANAAN DAN PERANCANGAN**

Berisi rumusan konsep dasar perencanaan dan perancangan sebuah Terminal Bis.