

BAB IV

KESIMPULAN, BATASAN DAN ANGGAPAN

4.1 Kesimpulan

Dengan melihat uraian yang telah dijabarkan pada bab sebelumnya maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Kota Bekasi dalam beberapa dekade ini telah berkembang pesat mengimbangi perkembangan Kota DKI Jakarta yang terus berkembang dengan pesat
2. Kebutuhan Kota Bekasi akan Terminal Tipe A sangat mendesak dikarenakan pertumbuhan penduduk Kota Bekasi yang turut memacu perkembangan sarana transportasi.
3. Terminal Kota Bekasi yang ada saat ini keadaannya sangat dipaksakan, karena terminal yang ada sekarang merupakan terminal tipe C yang secara pelayanan dipaksakan menjadi terminal tipe A.

4.2 Batasan

Dalam merencanakan dan merancang Hotel Resort di Kota Bekasi, perlu dibuat batasan-batasan yang jelas agar lingkungan pembahasan semakin jelas dan dapat memecahkan masalah. Batasan-batasan itu berupa:

1. Perencanaan dan perancangan Terminal Bis Tipe A Kota Bekasi ini hanya dititik beratkan pada pendekatan segi arsitektural dan yang berkaitan dengannya, sehingga masalah-masalah selain itu tidak akan dibahas dengan mendetail.
2. Sesuai dengan kebutuhan sarana dan prasarana transportasi di Kota Bekasi, fasilitas serta pelayanan di dalam terminal bis tersebut merupakan standar terminal bis tipe A.
3. Proyeksi perencanaan terminal bis ini diprediksikan 30 tahun mendatang yaitu dari tahun 2013 sampai tahun 2043. Prediksi proyeksi ini digunakan berdasarkan masukan dari Dinas Perhubungan Kota Bekasi.
4. Standar dan persyaratan ruang mengacu pada standar yang dikeluarkan oleh dinas perhubungan dan studi banding yang disesuaikan kondisi tapak.
5. Ketentuan dan peraturan pemerintah mengenai bangunan, mengacu pada peraturan daerah setempat yang tercantum dalam RTRW Kota Bekasi tahun 2011-2031 serta peraturan-peraturan setempat.
 - Garis Sempadan Bangunan (GSB) = 10 m
 - Koefisien Dasar Bangunan (KDB) = 50%
 - Koefisien Lantai Bangunan (KLB) = 1,5
 - Maksimal Lantai Bangunan = 3 Lantai

4.3 Anggapan

Pada penyusunan landasan program perencanaan dan perancangan arsitektur diperlukan adanya suatu anggapan, yaitu:

1. Lahan untuk Terminal Bis di Kota Bekasi ini tidak ada masalah, karena tapak pilihan yang ada merupakan hasil studi dari Badan Perencanaan dan Perancangan Daerah Kota Bekasi
2. Data yang digunakan dalam perencanaan terminal bis ini dianggap telah memenuhi persyaratan perencanaan sampai dengan tahun 2043.
3. Dana untuk pembangunan terminal bis yang direncanakan telah dianggap telah tersedia dan sesuai dengan program perencanaan dan perancangan.

4. Jaringan-jaringan utilitas seta sarana infrastruktur kota dianggap telah memadai dan dalam kondisi yang baik.
5. Keadaan ekonomi, politik, sosial dan budaya yang mungkin berpengaruh secara langsung maupun tidak langsung dianggap telah diatasi dengan baik.

BAB V
PENDEKATAN PROGRAM
PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

5.1. Dasar Pendekatan Perencanaan dan Perancangan

Sebagai acuan penyusunan Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Terminal Bus Tipe A di Kota Bekasi. Dengan harapan dapat lebih mendekati kelayakan pemenuhan persyaratan dan kebutuhan baik secara makro maupun mikro. Dasar pendekatan yang harus diperhatikan adalah sebagai berikut:

1. Aspek Fungsional, menganalisa data termasuk kesimpulan, batasan, dan anggapan untuk menentukan pelaku, aktifitas, kebutuhan ruang, hubungan kelompok ruang, standar besaran ruang, dan kapasitas serta kesesuaian dengan fungsi dan kebutuhan.
2. Aspek Kinerja, menganalisis utilitas yang akan digunakan.
3. Aspek Teknis, menganalisis struktur dan bahan bangunan yang akan digunakan.
4. Aspek Arsitektural, berisi karakter bangunan dan penekanan desain yang digunakan.
5. Aspek Kontekstual, menganalisa tata ruang luar bangunan dan ruang terbuka hijau,

5.2. Pendekatan Perencanaan

5.2.1. Pendekatan Aspek Fungsional

Kota Bekasi sebagai penyangga ibukota negara bertugas untuk mengimbangi Kota DKI Jakarta yang terus berkembang dengan pesat. Kota yang tengah berkembang ini memiliki kebutuhan yang sangat mendesak akan fasilitas sarana dan prasarana dalam bidang transportasi dikarenakan pertumbuhan penduduk yang kian pesat setiap tahunnya. Terminal dari kota yang berpenduduk ke empat terbesar di Indonesia ini sangat tidak layak disebut terminal tipe A walaupun terminal tersebut merupakan terminal induk di Kota Bekasi. Permasalahan yang sangat mendasar pada terminal induk Kota Bekasi tersebut adalah luasan terminal yang sangat jauh dari standar tipe A (terminal induk tersebut pada mulanya memang bertugas sebagai terminal tipe C), yaitu 1,1 ha sedangkan terminal tipe A minimal memiliki luas lahan seluas 5 ha. Sebagai terminal tipe A tentu keadaan ini sangat dipaksakan dengan luasan yang sangat jauh berbeda tetapi melayani bus bus AKAP dan AKDP yang notabene hanya dilayani oleh terminal tipe A. Oleh karena kepentingan itulah perancangan terminal tipe A di Kota Bekasi ini direncanakan.

A. Pendekatan Klasifikasi dan Tipe Terminal

Secara umum klasifikasi terminal dibagi menjadi dua, yaitu:

- a. Terminal Penumpang
- b. Terminal Barang

Sedangkan untuk tipe terminal dibagi menjadi tiga, yaitu:

- a. Terminal Penumpang Tipe A
- b. Terminal Penumpang Tipe B

c. Terminal Penumpang Tipe C

B. Pendekatan Pelaku & Aktivitas

Pelaku kegiatan pada Terminal Bus Tipe A Kota Bekasi antara lain:

a. Penumpang (penumpang yang datang dan berangkat)

Terdapat empat kategori penumpang dilihat dari kedatangannya, yaitu: penumpang yang berasal dari bis yang masuk terminal (penumpang transit), penumpang datang dengan menggunakan kendaraan paratransit (taksi, ojeg, becak), penumpang dengan membawa kendaraan sendiri, dan penumpang yang berjalan kaki.

Berikut ini adalah rincinan aktivitas dari masing masing jenis penumpang.

Komponen	Aktivitas
Penumpang transfer atau pindah moda	<ul style="list-style-type: none"> • Turun dari kendaraan • Membeli tiket • Menunggu makan, minum, dan istirahat • Naik ke kendaraan
Pengumpang/pengantar <i>kiss & ride</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Kendaraan datang • Menurunkan penumpang • Kendaraan meninggalkan terminal • Penumpang membeli tiket • Penumpang menunggu dan istirahat • Penumpang naik • Penumpang berangkat
Penumpang <i>park & ride</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Kendaraan datang • Parkir • Membeli tiket • Menunggu dan istirahat • Penumpang naik • Penumpang turun • Berjalan ke tempat 4parkir • Berangkat meninggalkan terminal
Penumpang pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> • Penumpang datang • Membeli tiket • Menunggu dan istirahat • Penumpang naik • Berangkat dan meninggalkan terminal

Tabel 5.1 Pendekatan Pelaku pengelola dan aktivitas

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bekasi