

N0. TA: 007/TA-20/UNW/BP/VII/2023

**REDESAIN TERMINAL BUS TIPE A LABUAN
DI KABUPATEN PANDEGLANG, BANTEN**

TUGAS AKHIR

*Diajukan guna melengkapi penilaian sebagai syarat untuk memperoleh
gelar Sarjana pada Program Studi Arsitektur*



Disusun oleh :

TUBAGUS TAUFIK HIDAYATULLAH

NPM: 4122 3 19 12 0003

**PROGRAM STUDI ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK, PERENCANAAN, DAN ARSITEKTUR
UNIVERSITAS WINAYA MUKTI
BANDUNG
2023**

LEMBAR PENGESAHAN

**REDESAIN TERMINAL BUS TIPE A LABUAN
DI KABUPATEN PANDEGLANG, BANTEN**

TUGAS AKHIR

Diajukan guna melengkapi penilaian sebagai syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Program Studi Arsitektur (S-1)

TUBAGUS TAUFIK HIDAYATULLAH

NIM: 4122 3 19 12 0003

Telah lulus sidang sarjana pada tanggal : 20 Juli 2023
Periode Maret - Juli 2023 Semester 08, Tahun 2022/2023



Hilman Rismayadi, S.T M.T

NIDN. 0416118101

Pembimbing I

Dian Kusbandiah, S.T.,M.T

NIDN. 0430037604

Pembimbing 2

Ketua Program Studi Arsitektur
Fakultas Teknik, Perencanaan dan Arsitektur
Universitas Winaya Mukti

Sigit Wisnuadji, S.T.,M.Sc

NIDN. 0429017502

PERNYATAAN ORISINALITAS

Dengan ini saya menyatakan bahwa Tugas Akhir ini adalah karya tulis dan perancangan saya sendiri dan tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar sarjana di suatu perguruan tinggi, dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka. Semua referensi yang dirujuk dan dikutip pada Tugas Akhir ini telah saya nyatakan benar sesuai yang tertera pada daftar pustaka.

Nama : Tubagus Taufik Hidayatullah

NPM : 4122319120003

Tanda Tangan :

(diatas materai)

Tanggal : 20 Juli 2023

REDESAIN TERMINAL BUS TIPE A LABUAN DI KABUPATEN PANDEGLANG, BANTEN

Disusun oleh : Tubagus Taufik Hidayatullah

NPM : 4122319120003

ABSTRAK

Terminal Bus Tipe A Labuan sebagai salah satu terminal Tipe A di Kabupaten Pandeglang Provinsi Banten telah dikenal tidak ramah terhadap pengunjungnya, karena ketidakteraturan penataan sirkulasi, dan kesan kumuh yang ditimbulkan. Lokasi terminal terletak di Jalan Raya Perintis Kemerdekaan Tarogong, Desa Bama, Kecamatan Pagelaran, Kabupaten Pandeglang, dan terletak di pusat wisata pantai yang ada di Kabupaten Pandeglang, sehingga terminal ini harusnya mempunyai fasilitas lengkap yang dapat membuat pengunjung merasa nyaman dan aman.

Dari pokok utama permasalahan di Terminal Bus Tipe A Labuan yaitu sirkulasi, kumuh dan tidak ada fasilitas pengunjung yang menimbulkan penghalang pandangan maka tema Transparan dibutuhkan untuk Redesain Terminal Bus Tipe A Labuan. Aplikasi tema transparan pada redesain ini terlihat pada tampilan eksterior, interior, bahan material, bentuk Persegi, dan ekspresi struktur ekspos yang digunakan.

Kata Kunci : sirkulasi, terminal, transparansi

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kami panjatkan atas kehadiran Allah SWT untuk segala berkat, rahmat dan karunia yang diberikan sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan Laporan Perencanaan Tugas Akhir Jurusan Teknik Arsitektur, Fakultas Teknik, Perencanaan, dan Arsitektur Universitas Winaya Mukti Bandung. Tugas akhir ini dimaksudkan untuk memberikan gambaran secara garis besar mengenai lingkup proyek yang dikerjakan, baik keluasan maupun kedalamannya. Adapun judul laporannya, yaitu: ***“REDESAIN TERMINAL BUS TIPE A LABUAN DI KABUPATEN PANDEGLANG, BANTEN”*** yang didasari oleh Permasalahan utama memperbaiki kondisi lingkungan yang sudah ada Di Kabupaten Pandeglang.

Berangkat dari permasalahan tersebut Tugas Akhir ini bertujuan untuk menyampaikan solusi untuk menyelesaikannya yakni dengan melakukan redesain terminal bus untuk memfasilitasi masyarakat yang menggunakan kendaraan umum di Kabupaten Pandeglang. Pada kesempatan ini, dengan segala kerendahan hati penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah membantu dan telah memberikan dorongan serta pengarahan kepada penulis dalam menyelesaikan Proposal Tugas Akhir ini. Menyadari penulisan proposal ini masih banyak kekurangan, penulis membuka diri untuk kritik serta saran yang membangun dari pembaca guna adanya perbaikan yang berarti. Dan semoga laporan ini dapat berguna bagi semua pihak, khususnya mahasiswa Teknik Arsitektur.

Bandung, 20 juli 2023

Penulis

Tubagus Taufik Hidayatullah

HALAMAN PERSEMBAHAN

Segala puji syukur ditujukan kehadirat Allah SWT, yang mana atas rahmat dan ridhonya, sehingga penyusunan Tugas Akhir yang berjudul **“Redesain Terminal Bus Tipe A Labuan, di Kabupaten Pandeglang, Banten”** ini dapat terselesaikan dengan baik, untuk memenuhi sebagian persyaratan dalam memperoleh Gelar Sarjana Teknik (S-1) Jurusan Teknik Arsitektur, Universitas Winaya Mukti di Bandung. Bersama ini penyusun juga mengucapkan terima kasih kepada:

Bapak Dodon Tarmidi, S.T., M.T. Selaku Dekan Fakultas Teknik, Universitas Winaya Mukti (UNWIM), Jawa Barat.

Bapak Sigit Wisnuadji, S.T., M.Sc. selaku Ketua Jurusan Arsitektur, Universitas Winaya Mukti, Jawa Barat.

Hilman Rismayadi S.T., M.T. Selaku Dosen Pembimbing Utama, terima kasih banyak atas bimbingannya.

Dian Kusbandiah S.T., M.T. Selaku Dosen Pembimbing Kedu, terimakasih banyak atas bimbingannya.

Ir, Tri Wahyu Handayani M.T. Selaku Dosen Penguji, terima kasih banyak atas bimbingannya. Kepada seluruh Dosen dan staff Universitas Winaya Mukti, Terima kasih atas ilmu dan perhatiannya selama ini.

Kedua Orang Tua saya, Nani Tabrani dan Supiah, yang selalu mendo'akan saya, mendukung dan mendidik saya dengan penuh kesabaran, terimah kasih atas semuanya, kasihmu yang tidak akan pernah terlupakan.

Kepada Kakak dan Teteh, Khusaeni, Susilawati, maaf belum bisa jadi contoh yang baik, terima kasih atas do'a dan dukungan kalian.

Kepada Rekan-rekan Teknik Arsitektur Universitas Winaya Mukti terima kasih atas dukungan dan bantuan nya selama ini.

Akhir kata, penulis ucapkan terimakasih dan mohon maaf sebesar-besarnya jika terdapat banyak kesalahan baik yang disengaja maupun tidak dalam penyusunan proposal tugas akhir ini. Semoga Tugas Akhir ini bisa bermanfaat bagi semua pihak, dan bisa mendapatkan hasil yang maksimal nantinya.

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	ii
PERNYATAAN ORISINALITAS	iii
ABSTRAK.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
DAFTAR ISI.....	vii
BAB I PENDAHULUAN.....	10
1.1 Latar Belakang	10
1.2 Maksud dan Tujuan.....	10
1.3 Masalah Perancangan.....	10
1.4 Pendekatan Tema	11
BAB II DESKRIPSI PROYEK	12
2.1 Umum.....	12
2.2 Studi Banding Proyek Sejenis	12
BAB III ELABORASI TEMA	32
3.1 Pengertian.....	32
3.2 Studi Banding Tema Sejenis	32
BAB IV ANALISIS	36
4.1 Analisis Situasi Site Exsisting.....	36
4.2 Analisis Site Sekitar	36
4.3 Analisis Site Sekitar	37
BAB V HASIL PERANCANGAN.....	38
5.1 Peta Kawasan Site	38
5.2 Gubahan Massa	38
5.3 Site Plan Exsisting.....	39
.....	39
5.4 Site Plan Rencana.....	40
5.5 Site Plan Rencana.....	41
5.6 Denah Lantai 1	42
5.7 Denah Lantai 2	43
5.8 Denah Atap.....	44
5.9 Tampak Depan, Belakang & Samping Kanan, Kiri	45
5.10 Potongan 1 Sampai 4.....	46

5.11 Potongan 5 dan 6	47
5.12 Denah Parkir Mobil & Motor	48
.....	48
5.13 Denah Shelter Bus,Metro Mini & Angkot	49
5.14 Denah Tampak Potongan Lift	50
5.15 Potongan Lift.....	51
5.16 Tampak Depan	52
5.17 Tampak Samping Barat.....	52
5.17 Tampak Samping Timur.....	52
5.18 Tampak Belakang.....	53
5.19 Denah Parkiran Mobil	53
5.20 Eksterior Pos Pencatat Mobil	54
5.21 Parkir Motor Pengunjung	54
5.22 Parkir Motor Pengelola	55
5.23 Tempat Penjemputan.....	55
5.24 Tempat Tunggu Penumpang	56
5.25 Shelter Bus	56
5.26 Shelter Metro Mini dan Angkot	57
5.26 Shelter Agkot Dan Metromini.....	57
5.27 Shelter Penumpang.....	58
5.28 Tempat Istirahat Supir.....	58
5.29 Aksonometri 1	59
5.30 Aksonometri 2	59
5.31 Bird`S Eye 1	60
5.32 Bird`S Eye 2.....	60
5.33 Interior Ruang Informasi.....	61
5.34 Interior Ruang Penitipan Barang.....	61
5.35 Interior Lift.....	62
5.36 Interior Tangga.....	62
5.37 Interior Tiket	63
5.38 Interior Ruang Tunggu	63
5.39 Interior Mushola.....	64
5.40 Interior Tempat Wudhu.....	64
5.41 Interior Ruang Servis	65
5.42 Interior Janitor	65

5.42 Interior Ruan Janitor.....	65
5.43 Interior Ruang Genset	66
5.44 Interior Ruang Control Panel	66
5.45 Interior Ruko Air Minum Dan Snack.....	67
5.46 Interior Ruko Makanan	67
5.47 Interior Toilet	68
5.48 Interior Smoking Area.....	68
5.49 Interior Atm Center	69
5.50 Interior Ruang Layanan Kesehatan	69
5.51 Interior Ruang Menyusui	70
5.52 Interior Ruang Anak.....	70
5.53 Interior Ruang Kepala Terminal	71
5.54 Interior Ruang Wakil Kepala Terminal.....	71
5.55 Interior Ruang Rapat	72
5.56 Interior Ruang Ganti Pengelola.....	72
5.57 Interior Ruang Cctv	73
5.58 Interior Ruang Staf Terminal	73
5.59 Interior Pantry	74
5.60 Interior Ruang Pos Pencatat Mobil	74
5.61 Maket Gubahan Massa	75
5.62 Maket Site Plan	76
BAB VI PENUTUP	78
6.1 Kesimpulan.....	78
DAFTAR PUSTAKA.....	79

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dengan tidak terawatnya Terminal Labuan, tidak tertatanya fasilitas publik dan kurang baiknya antara arus kendaraan dan arus penumpang bus yang ada di terminal Labuan. Kondisi ini sudah lama ada di terminal Labuan sampai sekarang, Sehingga dengan kondisi ini saya memilih judul tugas akhir yaitu redesain terminal Labuan yang berada di Kabupaten Pandeglang provinsi Banten.

1.2 Maksud dan Tujuan

Maksud dilakukannya Redesain Terminal Labuan atau juga disebut dengan Terminal Tarogong merupakan terminal penumpang tipe A, agar memenuhi syarat-syarat peraturan terminal yang berlaku dan sesuai dengan kaidah arsitektur. Serta tujuan dari pereancangan ini agar pengelola, pengunjung, penumpang dan supir bus mendapatkan atau merasakan fasilitas yang baik dan layak digunakan atau tidak kumuh dan jauh dari kata kriminalitas dari pandangan siapapun yang melihat terminal.

1.3 Masalah Perancangan

Terdapat beberapa permasalahan yang melatarbelakangi dilakukannya Redesain Terminal Bus Tipe A Labuan, diantaranya:

- a) Sirkulasi
- b) Kepadatan waktu tertentu
- c) Pencitraan
- d) Kriminal
- e) Tidak tersedia fasilitas umum

1.4 Pendekatan Tema

Tema Transparan ditentukan dari pemahaman masalah utama bangunan yang kemudian dijadikan sebagai konsep makro yang berisi kumpulan konsep mikro. Tema juga memberikan batasan dalam menyelesaikan dan memberikan solusi perancangan terhadap permasalahan pada Terminal Labuan Banten . Aplikasi utama dari konsep ini diterapkan pada penataan zonasi ruangan, interior, dan eksterior bangunan sehingga kesan transparansi, terbuka, jelas, aman, dan nyaman bagi pengunjung bangunan Terminal Labuan Banten tercapai.

BAB II

DESKRIPSI PROYEK

2.1 Umum

Letak kompleks bangunan terminal ini terletak di luar perbatasan Kecamatan Labuan itu sendiri. Terminal dengan luas 20.350 m² ini terletak di Jalan Raya Perintis Kemerdekaan Tarogong, Desa Bama, Kecamatan Pagelaran, Kabupaten Pandeglang. Sumber dana dinas perhubungan kota Pandeglang.

2.2 Studi Banding Proyek Sejenis

2.2.1 Terminal Leuwi Panjang

Terminal ini dibangun pada tahun 1994, dan kemudian mulai beroperasi pada tahun 1996. Saat itu dilakukan peresmian oleh H. Wahyu Hamidjaja sebagai Walikota yang sedang menjabat dan disaksikan oleh Kepala Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal yakni Edi Kurnaedi.

Terminal ini dibangun untuk menggantikan fungsi Terminal Kebon Kalapa yang saat ini dijadikan sebagai salah satu pusat perbelanjaan di Bandung, yaitu ITC Kebon Kalapa. Namun hingga saat ini area di sekitar kawasan ITC Kebon Kalapa masih seringkali dianggap/digunakan sebagai Halte untuk terminus beberapa trayek/rute angkot Kota Bandung .



2.1 Sumber Gambar : https://id.wikipedia.org/wiki/Terminal_Leuwipanjang

2.2.2 Rute Angkutan Kota Terminal Leuwi Panjang

Angkutan kota dilayani oleh kendaraan yang biasanya disebut angkot oleh masyarakat Bandung. Angkot di Bandung terdiri dari dua jenis, yaitu angkot dalam kota dan angkot perbatasan. Angkot dalam kota menghubungkan Terminal Leuwi Panjang dengan sub terminal lain di Kota Bandung. Terdapat tiga trayek angkot dalam kota Bandung yang masuk atau melewati Terminal Leuwi Panjang, yaitu sebagai berikut.

Kode Trayek	Rute Trayek	Jenis Armada	Warna Armada
08	Leuwi Panjang - Kiaracondong	Minibus / Mikrolet	Hijau Muda Strip Biru Tua
27	Cibolerang - Leuwi Panjang - Ciwastra - Derwati	Minibus / Mikrolet	Abu Abu Strip Putih Hijau Tua
35	Cibaduyut - Leuwi Panjang - Kebon Kalapa	Minibus / Mikrolet	Kuning Strip Putih Hijau Tua

Angkot perbatasan menghubungkan Terminal Leuwi Panjang dengan sub terminal lain di wilayah Kota Cimahi, Kabupaten Bandung Barat dan Kabupaten Bandung. Terdapat tiga trayek angkot perbatasan yang masuk atau melewati Terminal Leuwi Panjang, yaitu sebagai berikut.

Kode Trayek	Rute Trayek	Jenis Armada	Warna Armada
-	Leuwi Panjang - Cimahi - Padalarang	Minibus/Mikrolet	Hijau Tua Strip Putih Oranye

-	Tegalega - Leuwi Panjang - Cipatik	Minibus/Mikrolet	Kuning Strip Biru Tua
-	Leuwi Panjang - Soreang	Minibus/Mikrolet	Hijau Tua Strip Merah Tua



2.2 Sumber Gambar : https://id.wikipedia.org/wiki/Terminal_Leuwipanjang

2.2.3 Rute Bus Kota Terminal Leuwi Panjang

Bus kota di Bandung mulai beroperasi pada 22 Juni 1978. Bus-bus ini menggantikan kendaraan roda tiga dan bemo yang sebelumnya melayani transportasi warga Kota Bandung. Berdasarkan SK Walikota Bandung No. 10/85/1978,

Perum DAMRI ditunjuk menjadi operator kendaraan massal tersebut dan membuat rute bus di Bandung. Awal melayani masyarakat, DAMRI hanya mengoperasikan 70 unit bus Tata buatan India. Rentang tahun 1978 s.d. 1988 semua bus Tata diganti dengan Mercy 1113. Peremajaan tersebut untuk memberikan pelayanan pada masyarakat, dan semakin meningkatnya permintaan akibat meningkatnya populasi penduduk. Tahun 2002 DAMRI Bandung mengoperasikan bus Rute Pelayanan Prima (RPP).

Kini DAMRI memiliki 230 armada melayani 15 trayek di Bandung Raya serta lebih dari 2 trayek antarkota.[16] Namun, pada Oktober 2021 sebanyak 8 trayek DAMRI di Bandung Raya (Trans Bandung Raya) dihentikan operasionalnya, dan hanya.

Menyisakan 3 trayek. Lalu pada 10 Desember 2021, kembali beroperasi kembali satu trayek DAMRI di Bandung Raya (Trans Bandung Raya), yaitu Trans Bandung Raya Jalur 8 yang melayani rute Tanjungsari - Kebon Kalapa P.P. sehingga sampai saat ini jumlah trayek DAMRI di Bandung Raya yang masih beroperasi tersisa 4 trayek saja.

2.2.4 Rute Mobil Penumpang Umum (MPU)

Mobil Penumpang Umum (MPU) dilayani oleh kendaraan yang disebut Elf. Elf merupakan alat transportasi antarkota yang sering digunakan warga Bandung untuk bepergian menuju daerah di kawasan Jawa Barat bagian barat yang mempunyai kontur jalanan pegunungan yang sempit dan berliku. Armada elf merujuk pada kendaraan merk Isuzu Elf dan Mitsubishi Colt Diesel 100 PS yang mempunyai ukuran lebih kecil. Elf biasanya melayani rute yang lebih jauh dibandingkan dengan angkutan kota, tetapi tidak sejauh bus, atau bisa juga melayani jalur-jalur khusus yang tidak terjangkau oleh bus. Elf mempunyai kapasitas sekitar 12 orang, yang kadang diisi sampai dengan 20 orang menggunakan bangku tambahan. Berikut merupakan trayek mobil penumpang umum (MPU) yang tersedia di Terminal Leuwi Panjang:

- a) Bandung - Soreang - Ciwidey
- b) Bandung - Garut - Singaparna
- c) Bandung - Sumedang - Kadipaten - Majalengka - Cikijing
- d) Bandung - Padalarang – Cipeundeuy

2.2.5 Shelter Bus Antar Kota Terminal Leuwi Panjang

Jalur	Shelter Antarkota	Jalur	Shelter AntarKota
1-3	Jalur Lintasan (Indramayu/Labuan)	11-12	Sukabumi

4	Kampung Rambutan	13	Bogor
5	Pulogebug	14	Depok/Cibinong
6	Cililitan/Lebakbulus	15	Leuwiliang/Cileungsi
7	Tanjung Priok	16-17	Bekasi
8	Kalideres	18	Cikarang
9-10	Merak	19	Kota Harapan Indah

2.2.6 Rute Angkutan Antarkota Antarprovinsi (AKAP) Sumatra

Berikut merupakan trayek lintasan bus antarkota antarprovinsi (AKAP) yang mempunyai titik tujuan akhir menuju kota-kota di pulau Sumatra. Armada yang digunakan untuk trayek ini adalah bus dengan kelas non-ekonomi seperti kelas eksekutif, Royal Eksekutif, dan sebagian kelas eksekutif Non AC. Bus-bus ini tidak masuk ke shelter keberangkatan bus di Terminal Leuwi Panjang, melainkan diberangkatkan dari garasi bus (pool) atau lapak agen penjualan tiket yang tersebar dari ruas pinggir jalan di Jalan Soekarno-Hatta, Caringin (akses jalan menuju Terminal Leuwi Panjang), sampai akses masuk Tol Pasir Koja. Penumpang yang ingin bepergian ke area sepanjang trayek bus, harus membeli tiket terlebih dahulu dari agen-agen perjalanan dari operator bus yang tersedia. Bus diberangkatkan melalui ruas jalan Tol Purbaleunyi dan Tol Cipularang, kemudian menaikkan penumpang dari lapak agen-agen penjualan bus yang tersedia sepanjang jalur Cikampek-Jakarta-Merak.

Bus kemudian menyeberangi Selat Sunda yang membatasi Pulau Jawa dan Pulau Sumatra melalui Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni. Berikut merupakan operator bus penyedia layanan transportasi antarkota antarprovinsi (AKAP) Lintas Sumatra di area sekitar Terminal Leuwi Panjang.



2.3 Sumber Gambar : <https://www.google.com/search?q=terminal+cicaheum>

Operator Bus AKAP Sumatra		
Anas Nasional Sejahtera (ANS)	Laju Prima	Putra Pelangi
Antar Lintas Sumatera (ALS)	Lantra Jaya	Putra Rafflesia
Harum BSI	Lambersa	Qitarabu
PERUM	Lorena/Karina	Ratu Agung Prima
DAMRI Bengkulu	Merdeka	Sahaba
Efisien	Mufakat Express Group (MEG)	Sari Harum
Family Raya Ceria	Naikilah Perusahaan Minang (NPM)	Siliwangi Antar Nusa (SAN)
Handoyo	Pahala Kencana	Sinar Dempo
Jambi Transport (Jatra)	PMTOH	Transport Express
Kramat Djati		

2.2.7 Terminal Cicaheum Bandung

Terminal Cicaheum adalah terminal penumpang tipe A yang terletak di Jalan Jenderal Ahmad Yani, Kelurahan Cicaheum, Kecamatan Kiaracondong, Kota Bandung. Terminal ini merupakan pintu masuk ke Kota Bandung dari arah timur. Terminal ini merupakan salah satu terminal induk di Kota Bandung selain Terminal Leuwi Panjang. Kompleks terminal yang memiliki luas sekitar 1,1 hektar ini memiliki 14 shelter pemberangkatan yang mampu menampung sekitar 517 bus selama 24 jam.

Terminal ini menyediakan pelayanan transportasi angkutan perkotaan (seperti angkot dan bus kota), angkutan antarkota (seperti angkutan MPU dan bus antarkota yang melayani Antarkota Dalam Provinsi (AKDP) Jawa Barat bagian timur. (Sumedang, Majalengka, Indramayu, Cirebon, Kuningan, Garut, Tasikmalaya, Ciamis dan Pangandaran), dan juga Antarkota Antar Provinsi (AKAP) (Jawa Tengah, DI Yogyakarta, Jawa Timur dan Bali).

2.2.8 Rute Angkutan Kota Terminal Cicaheum

Angkutan Kota dilayani oleh kendaraan yang biasanya disebut angkot oleh masyarakat Bandung. Angkot di Bandung terdiri dari dua jenis, yaitu angkot dalam

kota dan angkot perbatasan. Angkot dalam kota menghubungkan Terminal Cicaheum dengan sub terminal lain di Kota Bandung. Terdapat enam trayek angkot dalam kota Bandung yang masuk atau melewati Terminal Cicaheum, yaitu sebagai berikut:

- a) Cicaheum via Binong (01A)
- b) Abdul Muis - Cicaheum via Aceh (01B)
- c) Cicaheum - Ledeng (05)
- d) Cicaheum - Ciroyom (06)
- e) Panghegar Permai - Cicaheum - Dipatiukur (18)
- f) Gedebage - Cicaheum - Simpang Dago (33)

Angkot perbatasan menghubungkan Terminal Cicaheum dengan sub terminal lain di wilayah Kabupaten Bandung. Hanya terdapat satu trayek angkot perbatasan yang masuk atau melewati Terminal Cicaheum, yaitu Cicaheum - Cileunyi.

2.2.9 Rute Bus Kota Terminal Cicaheum

Bus kota di Bandung mulai beroperasi pada 22 Juni 1978. Bus-bus ini menggantikan kendaraan roda tiga dan bemo yang sebelumnya melayani transportasi warga Kota Bandung. Berdasarkan SK Walikota Bandung No. 10/85/1978, Perum DAMRI ditunjuk menjadi operator kendaraan massal tersebut dan membuat rute bus di Bandung. Awal melayani masyarakat, DAMRI hanya mengoperasikan 70 unit bus Tata buatan India. Rentang tahun 1978 s.d. 1988 semua bus Tata diganti dengan Mercy 1113. Peremajaan tersebut untuk memberikan pelayanan pada masyarakat, dan semakin meningkatnya permintaan akibat meningkatnya populasi penduduk. Tahun 2002 DAMRI Bandung mengoperasikan bus Rute Pelayanan Prima (RPP).

Kini DAMRI memiliki 230 armada melayani 15 trayek di Bandung Raya serta lebih dari 2 trayek antarkota.[10] Namun, pada Oktober 2021 sebanyak 8 trayek DAMRI di Bandung Raya (Trans Bandung Raya) dihentikan operasionalnya, dan hanya menyisakan 3 rute. Lalu pada 10 Desember 2021, kembali beroperasi kembali satu trayek DAMRI di Bandung Raya (Trans Bandung Raya), yaitu Trans Bandung Raya Jalur 8 yang melayani rute Tanjungsari - Kebon Kalapa P.P.[11] sehingga sampai saat ini jumlah trayek DAMRI di Bandung Raya yang masih beroperasi tersisa 4 trayek saja.

Selain bus DAMRI, bus kota di Bandung juga dilayani oleh Trans Metro Bandung (TMB). TMB merupakan bus rapid transit di kota Bandung yang diresmikan pada tanggal 22 Desember 2004, namun baru beroperasi pada tanggal 23 September 2009. Bus ini diharapkan akan mengurangi jumlah angkutan kota dan solusi kemacetan di Kota

Bandung. TMB merupakan proyek Pemerintah Kota Bandung dalam memberikan layanan transportasi massal dengan harga murah, fasilitas dan kenyamanan yang terjamin serta tepat waktu ke tujuan.

Berikut merupakan trayek bus kota yang masuk ataupun hanya melewati Terminal Cicaheum:

- a) Cicaheum - Cibeureum
- b) Cicaheum - Sarijadi
- c) Cibiru - Leuwi Panjang

Mobil Penumpang Umum (MPU) dilayani oleh kendaraan yang disebut Elf. Elf merupakan alat transportasi antarkota selain bus dan angkot yang sering digunakan warga Bandung untuk bepergian menuju daerah di kawasan Jawa Barat bagian timur yang mempunyai kontur jalanan pegunungan yang sempit dan berliku. Elf ini mempunyai bentuk minibus dengan kapasitas sekitar 12 orang, yang kadang diisi sampai dengan 20 orang menggunakan bangku tambahan. Berikut merupakan trayek mobil penumpang umum (MPU) yang tersedia di Terminal Cicaheum:

- a) Bandung - Garut - Singaparna – Taraju
- b) Bandung - Malangbong - Tasikmalaya – Kawali
- c) Bandung - Malangbong - Panjalu – Kawali
- d) Bandung - Sumedang - Kadipaten – Jatigede
- e) Bandung - Sumedang - Kadipaten - Majalengka – Cirebon
- f) Bandung – Sumedang - Kadipaten - Majalengka – Rajagaluh
- g) Bandung - Sumedang - Wado – Bantarujeg
- h) Bandung - Garut - Cikajang – Pamengpeuk

2.2.10 Rute Angkutan Antarkota Dalam Provinsi (AKDP) Terminal Cicaheum

A. Rute Eks Karesidenan Cirebon

- 1) Bandung - Sumedang - Cirebon: Bhinneka Sangkuriang, Sahabat (Ekonomi AC)(Non-ekonomi)
- 2) Bandung - Sumedang - Indramayu: DAMRI (Non-ekonomi)
- 3) Bandung - Sumedang - Kuningan: DAMRI (Non-ekonomi)

B. Rute Eks Karesidenan Karawang

- 1) Bandung - Pasteur - Tol Cipularang - Tol Cipali - Subang: DAMRI (Non-ekonomi)

C. Rute Eks Karesidenan Priangan Timur

- 1) Bandung - Sumedang - Buah Dua - Hariang: Bintang Sanepa, Padi Seribu (Ekonomi)
- 2) Bandung - Sumedang - Wado - Bantarujeg: Bintang Sanepa, Medal Sekarwangi (Ekonomi)
- 3) Bandung - Garut: Ahmad Riko Jaya, Intan Raya MTA, Kobutri Jabar, Marita (Ekonomi)
- 4) Bandung - Garut - Cikajang - Toblong: Mulya Sari Khalifa (Ekonomi)
- 5) Bandung - Garut - Singaparna: Diana Prima, Sonny Prima (Ekonomi)
- 6) Bandung - Tasikmalaya: Budiman (Non-ekonomi)
- 7) Bandung - Tasikmalaya - Karangnunggal: Budiman (Non-ekonomi)
- 8) Bandung - Cihaurbeuti - Banjar - Pangandaran: Budiman (Non-ekonomi)

2.2.11 Rute Angkutan Antarkota Antarprovinsi (AKAP) Terminal Cicaheum

A. Rute Eks Karesidenan Pekalongan & Banyumas

- 1) Bandung - Cihaurbeuti - Banjar - Karang Pucung: Budiman (Non-ekonomi)
- 2) Bandung - Sumedang - Cirebon - Tegal - Bumiayu - Purwokerto: Goodwill (Ekonomi)
- 3) Bandung - Tasikmalaya - Banjar - Purwokerto: Aladdin, BSI, Budiman, Harum prima (Ekonomi) (Non-ekonomi)

B. Rute Eks Karesidenan Kedu & Yogyakarta

- 1) Bandung - Tasikmalaya - Banjar - Purwokerto - Wonosobo: Budiman, Sinar Jaya (Non-ekonomi)
- 2) Bandung - Tasikmalaya - Banjar - Buntu - Gombong - Yogyakarta: Budiman, Maju Lancar, Pahala Kencana (Non-ekonomi)
- 3) Bandung - Tasikmalaya - Banjar - Purwokerto - Wonosobo - Magelang - Yogyakarta - Wonosari: Kramat Djati (Non-ekonomi)
- 4) Bandung - Cirebon - Semarang - Ambarawa - Magelang - Yogyakarta: Bandung Express (Non-ekonomi)

C. Rute Eks Karesidenan Semarang, Muria Raya & Bojonegoro

- 1) Bandung - Cirebon - Semarang - Cepu: Hiba Putra (Non-ekonomi)
- 2) Bandung - Cirebon - Semarang - Purwodadi: Rajawali (Non-ekonomi)
- 3) Bandung - Cirebon - Semarang - Purwodadi - Blora - Cepu: Hiba Putra (Non-

ekonomi)

- 4) Bandung - Cirebon - Semarang - Purwodadi - Cepu - Bojonegoro: Haryanto, Kramat Djati, Pahala Kencana (Non-ekonomi)
- 5) Bandung - Cirebon - Tegal - Semarang - - Demak - Kudus: Nusantara (Non-ekonomi)
- 6) Bandung - Cirebon - Semarang - Kudus - Pati - Lasem: Bandung Express, Haryanto, Hiba Putra, Laju Prima, Shantika (Non-ekonomi)
- 7) Bandung - Cirebon - Semarang - Kudus - Jepara: Shantika (Non-ekonomi)

D. Rute Eks Karesidenan Solo Raya

- 1) Bandung - Cirebon - Semarang - Solo - Wonogiri: Bandung Express, Harum Prima, Hiba Putra, Kramat Djati, Pahala Kencana, Rajawali, Tunggal Daya (Non-ekonomi)
- 2) Bandung - Tasikmalaya - Banjar - Buntu - Yogyakarta - Solo: Budiman (Non-ekonomi)
- 3) Bandung - Tasikmalaya - Banjar - Buntu - Yogyakarta - Solo - Wonogiri: Budiman, Kramat Djati, Rajawali (Non-ekonomi)

E. Rute Provinsi Jawa Timur & Bali

- 1) Bandung - Cirebon - Semarang - Solo - Ngawi - Nganjuk - Kediri - Tulungagung - Blitar: Harapan Jaya, Pahala Kencana (Non-ekonomi)
- 2) Bandung - Cirebon - Semarang - Solo - Ngawi - Madiun - Ponorogo: Harum Prima, Kramat Djati (Non-ekonomi)
- 3) Bandung - Tasikmalaya - Banjar - Buntu - Yogyakarta - Wonosari - Pacitan: Budiman (Non-ekonomi)
- 4) Bandung - Cirebon - Semarang - Surabaya via Pantura Tuban: Bandung Express, Gunung Harta (Non-ekonomi)
- 5) Bandung - Cirebon - Semarang - Surabaya - Sumenep: Pahala Kencana (Non-ekonomi)
- 6) Bandung - Cirebon - Surabaya - Malang: Gunung Harta, Pahala Kencana (Non-ekonomi)
- 7) Bandung - Tasikmalaya - Banjar - Buntu - Yogyakarta - Solo - Ngawi - Surabaya: Sugeng Rahayu (Non-ekonomi)
- 8) Bandung - Cirebon - Semarang - Solo - Ngawi - Surabaya: EKA (Non-ekonomi)
- 9) Bandung - Tasikmalaya - Banjar - Purwokerto - Yogyakarta - Solo - Ngawi - Surabaya: Mandala (Non-ekonomi)

- 10) Bandung - Surabaya via Tol Trans Jawa: KYM TRANS
- 11) Bandung - Surabaya - Malang via Tol Trans Jawa: 27 Trans (Non-ekonomi)
- 12) Bandung - Cirebon - Denpasar: Pahala Kencana

2.2.12 Terminal Purabaya

Terminal Purabaya adalah sebuah prasarana umum berupa terminal bus tipe A yang berlokasi pada pinggiran ibukota Provinsi Jawa Timur di Kota Surabaya. Terminal ini berdiri pada lahan seluas 11,9 hektar di Desa Bungurasih, sebuah kawasan di luar perbatasan selatan Kota Surabaya dengan Kabupaten Sidoarjo. Walau bertempat di wilayah administrasi Kabupaten Sidoarjo, terminal ini dikelola oleh Pemerintah Kota Surabaya melalui perjanjian kerjasama antara kedua daerah sejak awal berdirinya pada tahun 1991. Sejak tahun 2022, status pengelolaan terminal ini diambilalih oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Setiap harinya, rata-rata terdapat 1.078 unit bus antarkota datang dengan membawa 27.833 penumpang dan 1.063 unit bus antarkota berangkat dengan membawa 30.790 penumpang dari terminal ini. Hal tersebut menyebabkan beberapa media massa mengklaim terminal ini sebagai terminal bus tersibuk di Asia Tenggara. Terminal Purabaya menjadi titik lintasan dan transit dari berbagai jalur trayek moda mobil penumpang umum (MPU) non bus seperti angkutan pedesaan Sidoarjo, angkutan perbatasan lintas Sidoarjo–Surabaya dan MPU antarkota. Adapun beberapa moda bus perkotaan yang beroperasi dari terminal ini antara lain seperti bus kota reguler, bus bandara, Suroboyo Bus, Trans Jatim dan Trans Semanggi Suroboyo. Sedangkan moda bus antarkota dengan berbagai tingkatan kelas layanan menghubungkan Surabaya dengan daerah kota atau kabupaten di Pulau Jawa, Madura, Bali, Nusa Tenggara hingga Sumatera.

Nama terminal bus ini berasal dari akronim "Purabaya", gabungan dari kata "gapura" dan "Surabaya". Jika disatukan, "Terminal Purabaya" dapat dimaknai sebagai terminal bus yang terletak pada akses masuk atau pintu gerbang Kota Surabaya. Hal tersebut sesuai dengan fakta yang menunjukkan bahwa fisik bangunan terminal terletak di Desa Bungurasih, sebuah desa yang berada tepat di luar perbatasan selatan antara Kota Surabaya dengan wilayah administrasi Kabupaten Sidoarjo. Nama terminal ini sendiri dicetuskan oleh Bupati Sidoarjo, Edi Sanyoto dan Walikota Surabaya, Poernomo Kasidi sejak awal pembangunannya pada tahun 1990.



2.4 Sumber Gambar : https://id.wikipedia.org/wiki/Terminal_Purabaya

Fisik bangunan Terminal Purabaya berdiri pada lahan tanah Barang Milik Daerah (BMD) seluas 119.950 m² atau sekitar 11,9 hektar di wilayah administrasi Desa Bungurasih.[a][3] Lokasi lahan tanah sebelum dibangunnya terminal bus merupakan wilayah administrasi Dukuh Kasian (sekarang menjadi RW I Bungurasih Timur), sebelum akhirnya pedukuhan ini digabungkan dengan Desa Bungur menjadi Desa Bungurasih saat ini.[4] Lingkungan sekitar terminal bus ini berada di lintasan Daerah Aliran Sungai (DAS) Kali Buntung, yang juga melewati sebagian besar desa di Kecamatan Waru. Seringkali sungai tersebut menyebabkan banjir dan genangan pada kawasan sekitar terminal bus, apalagi jika terjadi curah hujan yang tinggi dengan intensitas waktu yang cukup lama.

Area Terminal Purabaya berseberangan dengan fasilitas transportasi kereta api berupa Stasiun Waru, yang dapat diakses dengan jalan kaki melalui jembatan penyeberangan.[8][9] Kendati berada di pinggiran Kota Surabaya, posisi terminal ini tergolong strategis dan mudah dijangkau dari berbagai arah. Pada radius tidak lebih dari 5 km, terminal ini berdekatan kawasan permukiman penduduk, pusat industri, pusat perbelanjaan (Ramayana Bungurasih, Pasar Waru, City of Tomorrow (CITO) dan Pasar/Terminal Taman), kawasan pendidikan (Universitas PGRI Adi Buana

Surabaya dan Universitas Sunan Giri (UNSURI) Surabaya), wisata religi Masjid Nasional Al-Akbar, Terminal Menanggal, Stasiun Sepanjang, dll.

Lokasi terminal juga berada persis di dekat simpang susun bernama Bundaran Waru, sebuah bundaran yang menjadi titik temu (interchange) jalan nasional rute 1 dan 2 dan dengan beberapa lajur jalan tol pada ruas Surabaya–Gempol, Waru–Juanda dan Surabaya–Mojokerto/Trans Jawa.

2.2.13 Penghargaan

UPTD Terminal Purabaya berhasil meraih penghargaan Wahana Tata Laksana (WTL) kategori kebersihan yang diadakan oleh Unit Kerja Presiden Pengawasan dan Pengendalian Pembangunan (UKP4) pada tahun 2013. Penghargaan tersebut diserahkan oleh Dirjen Hubdat Kemenhub RI, Suroyo Alimoeso kepada Kadishub Surabaya, Eddie di Kota Semarang pada 19 Juni 2013.

Penghargaan WTL merupakan bentuk apresiasi pemerintah pusat kepada penyelenggara terminal penumpang demi mewujudkan penyelenggaraan terminal penumpang yang bersih dan nyaman sebagai dambaan masyarakat pengguna jasa. Dari kesepuluh nominasi, terminal ini menduduki posisi teratas, disusul oleh Terminal Lebak Bulus dan Terminal Giwangan, masing-masing di posisi kedua dan ketiga.

2.2.14 Sejarah Singkat

Pada dekade sebelum tahun 1990-an, beberapa jalur trayek angkutan umum lokal di Kota Surabaya mempunyai titik terminus (ujung) paling selatan di Bundaran Aloha, dekat dengan Halte Sawotratap. Sedangkan angkutan umum lokal di Kabupaten Sidoarjo mempunyai pangkalan yang terdapat di sekitaran titik keramaian seperti Pasar Waru, Stasiun Waru dan Pabrik Paku Kedungrejo.[20] Salah satunya seperti Perum DAMRI, yang sudah mengoperasikan layanan bus tingkat dengan relasi Aloha–Tugu Pahlawan sejak tahun 1985.

Berbeda dengan angkutan umum lokal, bus antarkota pada dekade sebelum tahun 1990-an masih diperbolehkan melintasi kawasan dalam kota. Hal tersebut dikarenakan seluruh jaringan trayek bus antarkota dari dan ke Kota Surabaya mempunyai titik terminus pada terminal bus eksisting yang tersedia di dalam kota pada masa tersebut. Seluruh layanan bus antarkota dalam provinsi mempunyai pangkalan di Terminal Joyoboyo, dan sebagian lainnya di Terminal Jayengrono. Sedangkan layanan bus antarkota antarprovinsi dan bus jarak jauh mempunyai pangkalan di Terminal Bratang.

Ide pembangunan terminal bus di Desa Bungurasih sudah dicanangkan oleh Pemerintah Provinsi Jawa Timur di bawah kepemimpinan Soenandar Prijosoedarmo pada tahun 1982. Ide tersebut tertuang dalam dokumen Surat Persetujuan Gubernur Jawa Timur Nomor 645.7/9605/210/82 tertanggal 2 September 1982. Latar belakangnya didasari oleh kapasitas kendaraan dan penumpang pada terminal bus eksisting yang sudah tidak memadai (overload) saat itu. Selain itu, terminal bus eksisting berdiri pada lahan tanah yang sempit di kawasan dalam kota, sehingga tidak memungkinkan untuk dilakukan pengembangan lebih lanjut menjadi terminal induk bus antarkota di masa depan. Langkah awalnya, pada tahun 1982–1989, Pemerintah Kota Surabaya bertanggungjawab terhadap pembiayaan pembebasan tanah di Desa Bungurasih. Sedangkan Pemerintah Kabupaten Sidoarjo turut membantu sepenuhnya pelaksanaan pembebasan tanah yang dimaksud.

Realisasi pembangunan terminal bus di Desa Bungurasih baru dilaksanakan pada tahun 1989, dengan jangka pembangunan sekitar dua tahun. Pada 11 Maret 1991, terminal bus bernama Terminal Purabaya ini diresmikan oleh Menteri Perhubungan, Azwar Anas serta mulai dibuka untuk umum sejak saat itu. Seluruh aktivitas kendaraan dan penumpang bus antarkota dari Terminal Joyoboyo dan Terminal Bratang sepenuhnya dipindahkan ke lokasi terminal yang baru.

Secara faktual, bentuk perjanjian kerjasama (MoU) antara Pemerintah Kota Surabaya dan Pemerintah Kabupaten Sidoarjo dalam pengelolaan Terminal Purabaya sudah dilaksanakan sejak tahun 1991. Pelaksanaan kerjasama tersebut tertuang dalam Keputusan Bersama Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Surabaya dan Bupati Kepala Daerah Tingkat II Sidoarjo Nomor 31 dan 32 Tahun 1991 tertanggal 11 Maret 1991 tentang Pengelolaan Terminal Angkutan Penumpang Umum Antarkota. Implementasinya, Pemerintah Kota Surabaya akan membangun terminal bus skala regional di wilayah administrasi Kabupaten Sidoarjo. Sedangkan Pemerintah Kabupaten Sidoarjo akan membangun terminal kargo yang bisa dimanfaatkan bersama oleh kedua belah pihak. Pada perjanjian tersebut juga tertuang pembagian hasil 30% digunakan untuk biaya operasional, 30% untuk Pemerintah Kabupaten Sidoarjo dan 40% untuk Pemerintah Kota Surabaya.

Suasana area parkir sirip pada jalur keberangkatan bus antarkota di Terminal Purabaya antara tahun 2004–2005.



2.5 Sumber Gambar : https://id.wikipedia.org/wiki/Terminal_Purabaya

2.2.15 Angkutan Umum Lokal

Selain moda transportasi bus perkotaan dan bus antarkota, Terminal Purabaya juga menjadi salah satu titik singgah dan lintasan dari beberapa jaringan trayek mobil penumpang umum (MPU) non bus. Berdasarkan data Dishub Sidoarjo tahun 2006, terdapat 222 unit yang tersebar pada enam jalur trayek angkutan pedesaan yang menjangkau kawasan utara Kabupaten Sidoarjo seperti Kecamatan Waru dan Taman. Sedangkan seluruh moda jaringan trayek angkutan perbatasan kota dan MPU antarkota yang melintasi terminal ini terkonsentrasi dari Terminal Joyoboyo, yang menghubungkan Kota Surabaya dengan wilayah di selatan kota pada Kabupaten Sidoarjo hingga Kota Malang.

2.2.16 Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek

Terminal Purabaya menjadi zona hijau atau zona naik-turun penumpang dari berbagai angkutan umum tidak dalam trayek konvensional seperti ojek pangkalan, anggun, travel (carter) legal dan beberapa layanan taksi seperti Bluebird,

Express, Silver, Yellow, Bosowa (BSW), Citra, Mandala, dll. Guna menghindari singgungan dan konflik dengan angkutan umum konvensional, area dalam terminal ini ditetapkan sebagai zona merah atau zona larangan menaikkan penumpang bagi angkutan umum daring (online). Beberapa operator penyedia layanan angkutan umum daring yang populer di Kota Surabaya adalah Gojek dan Grab. Umumnya, angkutan umum daring tersebut memiliki titik penjemputan khusus yang legal di luar area terminal.

Misalnya manajemen Grab Indonesia yang menyediakan gedung Grab Lounge, yang berfungsi sebagai area parkir angkutan (pool), tempat istirahat pengemudi, sekaligus sebagai ruang tunggu penumpang(lounge).



3.6 Sumber Gambar : https://id.wikipedia.org/wiki/Terminal_Purabaya

2.2.17 Bus Perkotaan dan Aglomeras

Sebagai kota terbesar kedua di Indonesia, Kota Surabaya memiliki beberapa sarana angkutan umum berupa layanan bus perkotaan. Bus perkotaan ini menunjang mobilisasi antar kawasan dalam kota maupun aglomerasi Gerbangkertosusila. Jenis-jenis bus perkotaan yang terdapat di kota ini antara lain seperti bus kota reguler, bus pemadu moda, Suroboyo Bus, Trans Semanggi Suroboyo, Trans Sidoarjo (nonaktif) dan Trans Jatim. Beberapa koridor dari masing-masing bus perkotaan tersebut sama-sama mempunyai titik terminus serta terkoneksi satu sama lain pada kawasan selatan kota di Terminal Purabaya.



2.7 Sumber Gambar : https://id.wikipedia.org/wiki/Terminal_Purabaya

2.2.18 Bus Kota Reguler

Setelah Perum DAMRI menonaktifkan layanannya sejak awal September 2022, seluruh operasional jalur trayek bus kota reguler di Surabaya kini hanya dioperasikan oleh sepuluh perusahaan otobus (PO) swasta saja. Total jumlah unit bus tersisa yang masih beroperasi sejumlah 32 unit dari Terminal Purabaya, yang tersebar pada tiga jalur trayek berbeda. Ketiga jalur trayek tersebut masing-masing menghubungkan terminal ini dengan Terminal Bratang (jalur F) dan Jembatan Merah Plaza (JMP) (jalur F atau P5). Diantara ketiga jalur, hanya jalur trayek P5 yang mempunyai okupansi penumpang yang lebih tinggi daripada jalur trayek bus kota reguler lainnya, terutama pada jam-jam berangkat dan pulang kerja. Sama-sama mempunyai tujuan akhir di JMP, jalur trayek P5 mempunyai waktu tempuh yang lebih singkat daripada koridor R1/R2 Suroboyo Bus (via Darmo) ataupun bus kota reguler jalur trayek F (via Diponegoro).



2.8 Sumber Gambar : https://id.wikipedia.org/wiki/Terminal_Purabaya

2.2.19 Bus Pemadu Moda

Layanan pemadu moda dari dan ke Bandara Juanda pertama kali diluncurkan di Kota Surabaya pada April 2012. Pengadaan layanan ini adalah bentuk kerjasama PT Angkasa Pura I dengan Dishub Jatim beserta LLAJ Jawa Timur. Sebanyak 23 unit medium bus Angkutan Khusus Bandara Juanda (AKBJ) (atau biasa disebut bus bandara) milik Perum DAMRI cabang Surabaya difungsikan pada jalur trayek Terminal Purabaya–Juanda PP. Keberadaan layanan pemadu moda ini menjadi salah satu penyumbang utama laba usaha Perum DAMRI. Hal tersebut dibuktikan dengan besaran laba yang mencapai Rp24,1 miliar pada Semester I tahun 2012.



2.9 Sumber Gambar : https://id.wikipedia.org/wiki/Terminal_Purabaya

2.2.20 Bus Kota Modern

Lebih lambat dari kehadiran beberapa moda bus kota modern seperti Trans Sidoarjo (2015–2020), Suroboyo Bus (April 2018) ataupun Trans Jatim (Agustus 2022), Trans Semanggi Suroboyo baru akan menjangkau Terminal Purabaya melalui kehadiran tiga koridor terbaru pada periode tahun 2022–2023. Koridor K3L direncanakan akan mulai diluncurkan pada tahun 2022. Sedangkan dua koridor lainnya (K1L dan K6L) baru akan direalisasikan pada tahun 2023. Rencananya sebagian unit yang akan digunakan berupa bus listrik.[71] Puluhan unit bus listrik produksi PT INKA akan dihibahkan ke Perum DAMRI cabang Surabaya untuk operasional bus kota berskema *buy the service* (BTS) setelah perhelatan KTT G20 di Bali selesai.



2.10 Sumber Gambar : https://id.wikipedia.org/wiki/Terminal_Purabaya

2.2.21 Kelas Layanan

Lebih dari seratus jalur trayek bus antarkota dari berbagai tingkatan kelas layanan mempunyai titik terminus ataupun jalur lintasan di Terminal Purabaya. Tingkatan kelas layanan bus antarkota di Terminal Purabaya, diantaranya:

- a) Antarkota Dalam Provinsi (AKDP)
- b) Ekonomi
- c) Ekonomi Non AC (Boemel)
- d) Ekonomi AC Tarif Biasa (ATB)
- e) Patas Jatim
- f) Antarkota Antarprovinsi (AKAP)
- g) AKAP ke Jawa Tengah/Yogyakarta
- h) Ekonomi & Ekonomi Non AC



2.11 Sumber Gambar : https://id.wikipedia.org/wiki/Terminal_Purabaya

2.2.22 Daftar Jalur dan Operator Trayek

Jalur bus antarkota dari Terminal Purabaya yang mempunyai rute terpendek adalah trayek AKDP relasi Surabaya–Malang, yang memiliki panjang lintasan sejauh 85 km. Sedangkan jalur bus dengan rute terpanjang adalah trayek AKAP relasi Jember–Medan. Jarak sejauh 2.839 km ini membentang pada sepuluh provinsi dari Jawa Timur di Pulau Jawa hingga Sumatera Utara di Pulau Sumatera. Selain itu, terminal ini juga dilintasi oleh bus antarkota jalur trayek AKAP relasi Merak–Bima, yang mempunyai lintasan membentang sejauh 1.850 km. Lintasan yang dilalui menjelajahi tujuh provinsi, menyeberangi tiga selat dan menapaki empat pulau dari Jawa, Bali, Lombok hingga Sumbawa

BAB III

ELABORASI TEMA

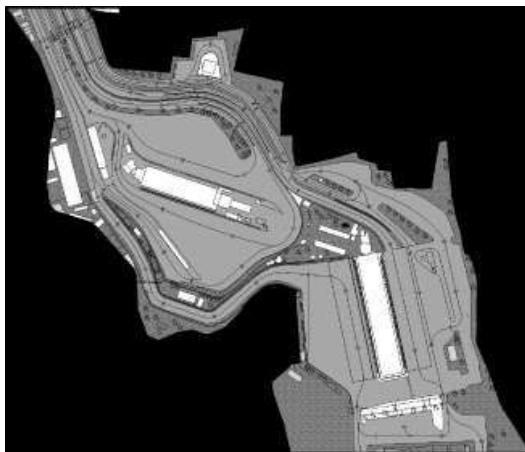
3.1 Pengertian

Transparan merupakan kata sifat yang mempunyai arti tembus cahaya, tembus pandang, bening (tentang kaca). jernih, nyata, jelas dan tidak terbatas pada orang tertentu saja (terbuka).

3.2 Studi Banding Tema Sejenis

Transparansi Arsitektur dalam Proses Rancang Terminal Kampung Rambutan Dyastrid Rizca Rumayang, Sri Nastiti N. Ekasiwi, dan Arina Hayati Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) Jl. Arief Rahman Hakim, Surabaya 60111.

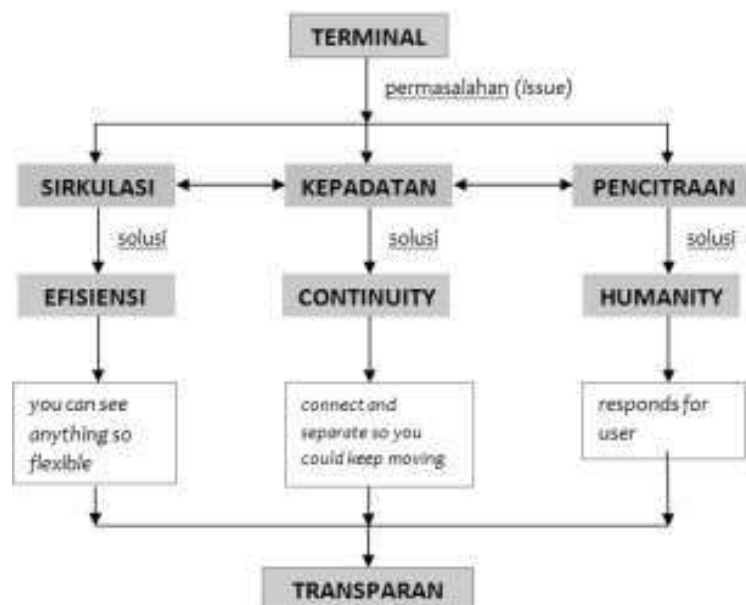
Terminal Kampung Rambutan sebagai salah satu terminal besar di Jakarta telah dikenal tidak ramah terhadap pengunjungnya, karena ketidakteraturan penataan sirkulasi, kepadatan pengunjung dan kesan kumuh yang ditimbulkan. Lokasi terminal berada berdekatan dengan dua jalur tol, menghubungkan antara ibukota dan kota di sekitarnya, sehingga terminal ini haruslah mempunyai fasilitas lengkap yang dapat membuat pengunjung merasa nyaman dan aman. Dari pokok utama permasalahan di Terminal Kampung Rambutan yaitu sirkulasi dan kepadatan pengunjung yang menimbulkan penghalang pandangan maka tema Transparan dibutuhkan sebagai pendekatan rancangan metafora teraga (tangible metaphor). Aplikasi tema transparan pada rancangan ini terlihat pada tampilan eksterior, interior, bahan material, bentuk geometri, dan ekspresi struktur ekspos yang digunakan.



Gambar 3.1 Eksisting Terminal Kampung Rambutan

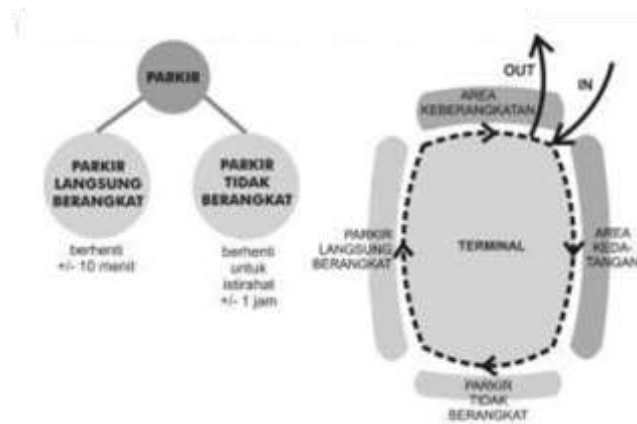
Terminal Kampung Rambutan merupakan salah satu terminal besar tersibuk di Jakarta yang melayani jurusan transportasi baik dalam kota maupun luar kota (Gambar 1). Oleh karena itu, terminal ini diharapkan dapat menjadi sebuah gerbang kota dan memfasilitasi para pengunjung yang datang. Saat ini, pemerintah sedang gencar-gencarnya menyarankan warganya untuk menggunakan alat transportasi umum dengan tujuan mengurangi kemacetan di ibukota. Sehingga apabila fasilitas di dalam terminal nyaman dan aman maka diharapkan masyarakat lebih memilih menggunakan transportasi umum yang dapat mengurangi kemacetan kota. Rencana peremajaan angkutan umum di ibukota juga dapat diimbangi dengan peningkatan kualitas fasilitas terminal yang menaunginya. Lokasi objek ini bertempat di Kecamatan Ciracas, Jakarta Timur tepatnya pada jalan TB Simatupang. Terminal ini terletak pada persimpangan antara Jalan Tol Lingkar Luar Selatan dan Jalan Tol Jagorawi. Dengan adanya kedua tol tersebut menjadikan terminal ini sangat potensial bagi pertukaran kendaraan antar kedua kota.

Pada rancangan ini, penggunaan tema "transparan", diambil berdasarkan masalah-masalah yang terdapat didalam terminal. Permasalahan utama ini adalah masalah sirkulasi, kepadatan, dan pencitraan (Gambar 2). Transparansi dalam arsitektur didefinisikan sebagai sesuatu yang konseptual, yang berupa kualitas dan melekat dalam organisasi spasial atau volume. Sehingga transparansi merupakan sebuah pengalaman ruang.



Gambar 3.2 Proses Pencapaian Tema

Pendekatan teori yang digunakan pada tema Transparan adalah metafora. Metafora menggambarkan karakteristik tema, yaitu tembus pandang, terbuka, dan jelas yang diwujudkan dalam program ruangan bangunan dan juga dapat dipahami secara visual.



Gambar 3.3 Konsep Sirkulasi Kendaraan



Gambar 3.4 Layout Plan



Gambar 3.5 Suasana Area Kedatangan



Gambar 3.6 Suasana Area Keberangkatan



Gambar 3.7. Interior Ruang Tunggu Terminal Antar Kota



Gambar 3.8 Interior Jembatan Penghubung



Gambar 3.9 Interior Lobi



Gambar 3.10 Interior Food Court

Karakter transparan diterapkan dengan menggunakan material tertentu pada bangunan. Fasad bangunan utama dan komersial serta struktur menggunakan material baja

dan bata ekspos. Material tersebut selain untuk memberikan kesan futuristik juga untuk kemudahan perawatan karena tipe bangunan ini merupakan bangunan publik.

Hal yang sangat diperhatikan dalam perencanaan interior bangunan terminal adalah kenyamanan pengunjungnya. Desain yang digunakan adalah dengan memberikan material berwarna terang sehingga memberikan kesan bersih dan luas pada sebuah ruangan. Penggunaan warna gelap sangat dihindari dalam perencanaan interior Terminal Kampung Rambutan ini. Perpaduan bentuk atap yang melengkung dan struktur yang di ekspos memberikan suasana futuristik pada area ruangan terminal. Kesan ini juga dihadirkan pada area jembatan penghubung sehingga suasana interior antara kedua bangunan saling menyatu.

Tema Transparan ditentukan dari pemahaman masalah utama bangunan yang kemudian dijadikan sebagai konsep makro yang berisi kumpulan konsep mikro. Tema juga memberikan batasan dalam menyelesaikan dan memberikan solusi perancangan terhadap permasalahan pada Terminal Kampung Rambutan. Aplikasi utama dari konsep ini diterapkan pada penataan zonasi ruangan, interior, dan eksterior bangunan sehingga kesan transparansi, terbuka, jelas, aman, dan nyaman bagi pengunjung bangunan Terminal Kampung Rambutan tercapai.

BAB IV

ANALISIS

4.1 Analisis Situasi Site Exsisting



4.2 Analisis Site Sekitar

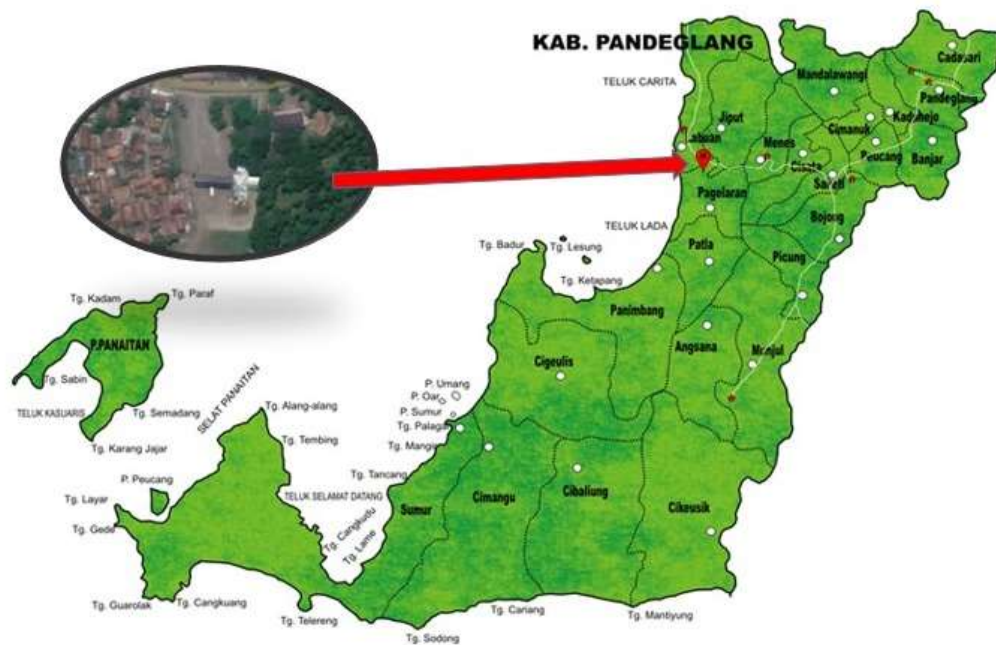


4.3 Analisis Site Sekitar



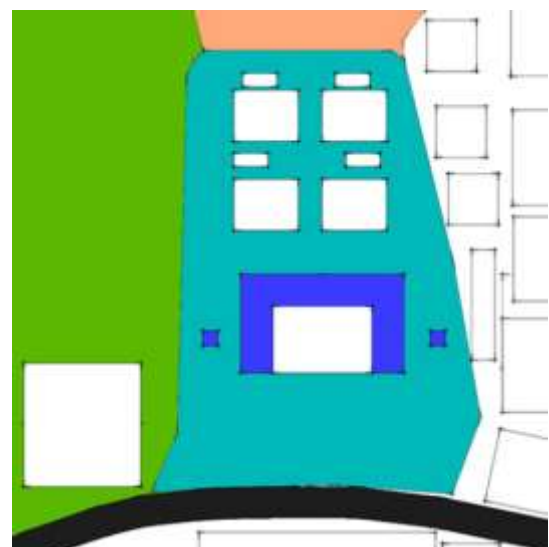
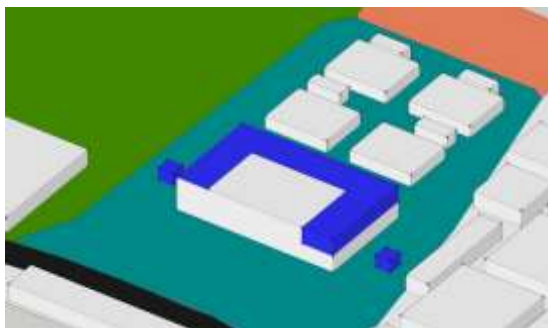
HASIL PERANCANGAN

5.1 Peta Kawasan Site

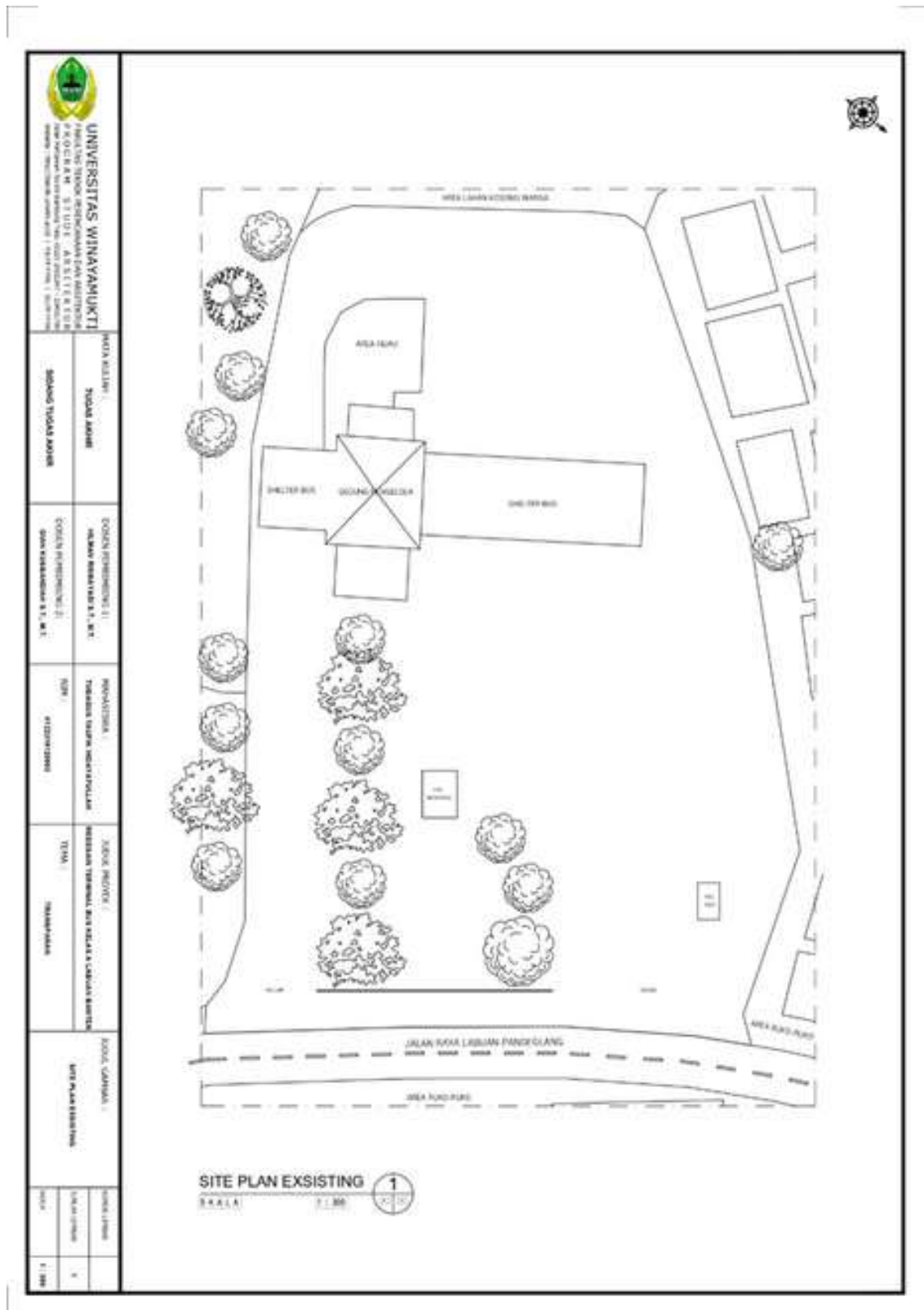


5.2 Gubahan Massa

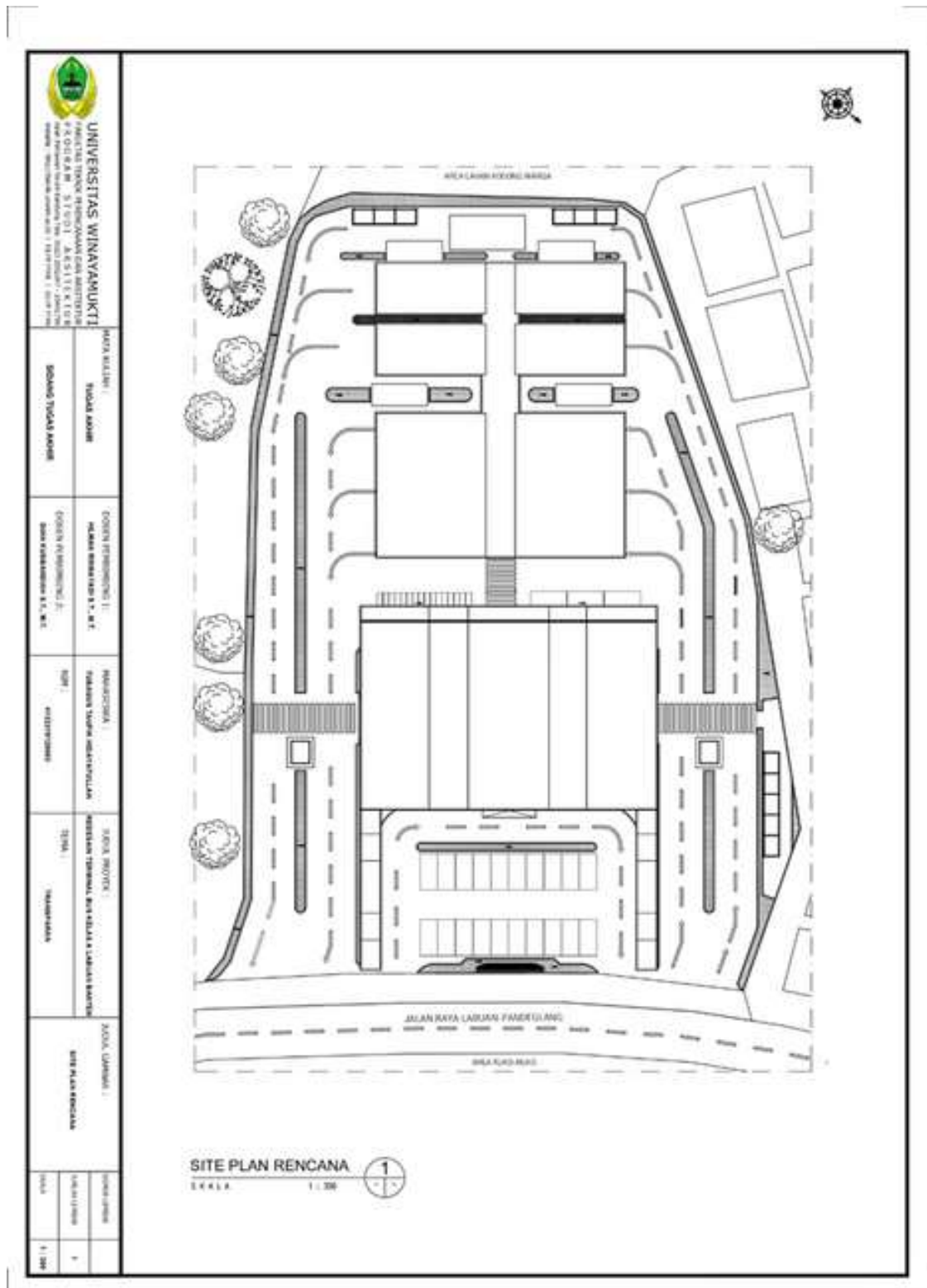
Dalam gubahan masa redesain TermInal Bus Kelas A Labuan dibagi menjadi 2 buah massa yang saling berhubungan dan untuk pemisah antara fungsi terminal berdasarkan kategori, yaitu kotak dan persegi panjang



5.3 Site Plan Exsisting



5.4 Site Plan Rencana

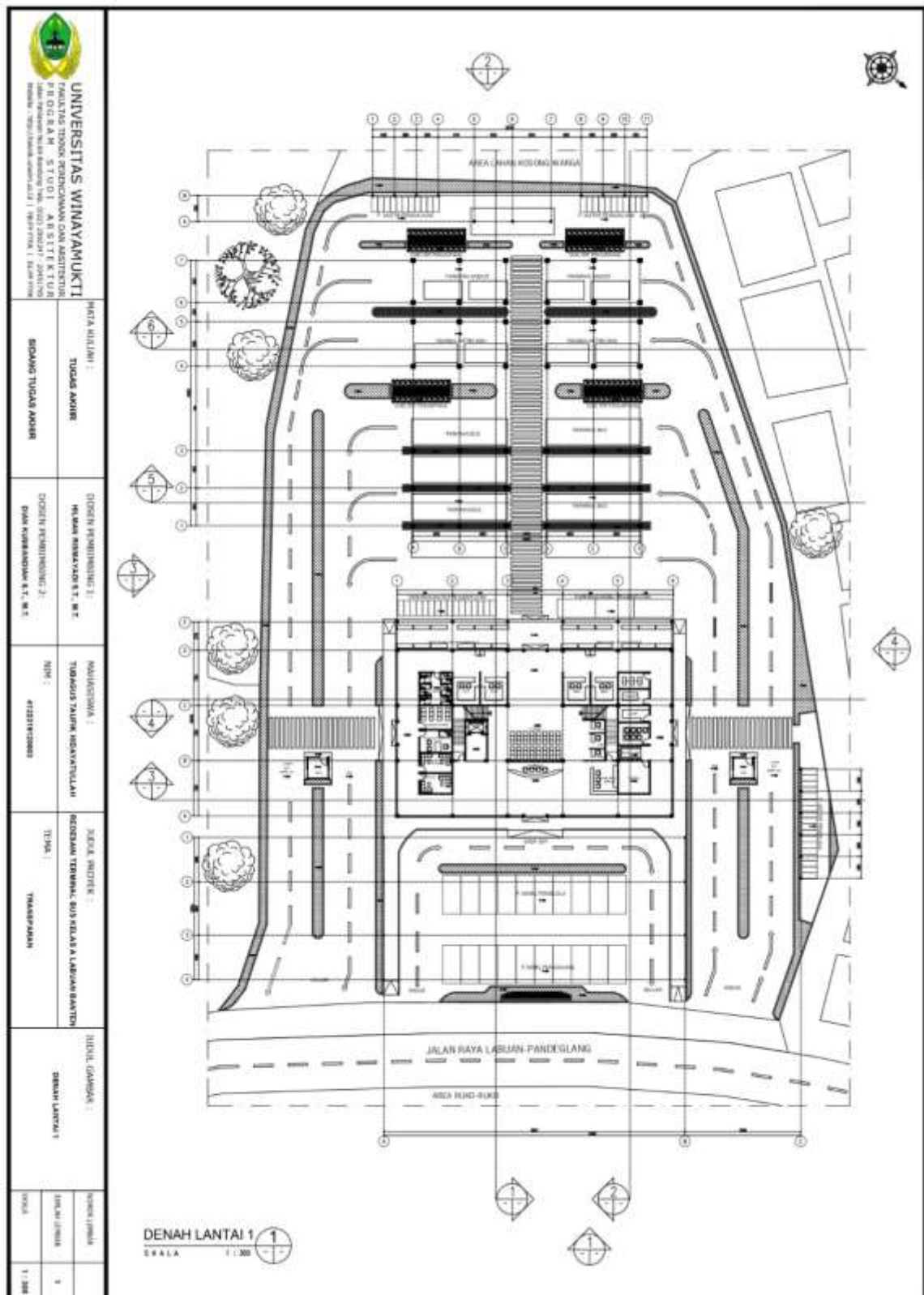


BLOK PLAN

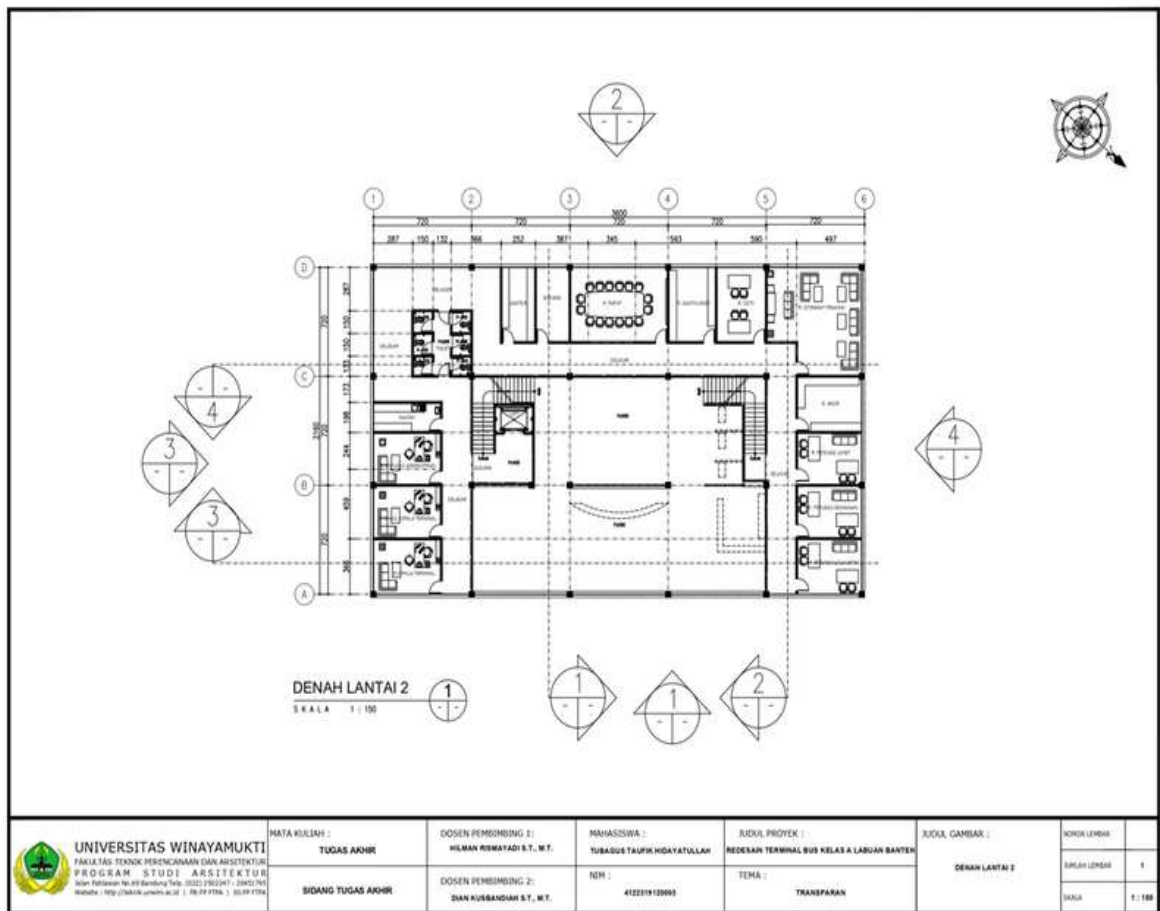
SKALA 1:500

1

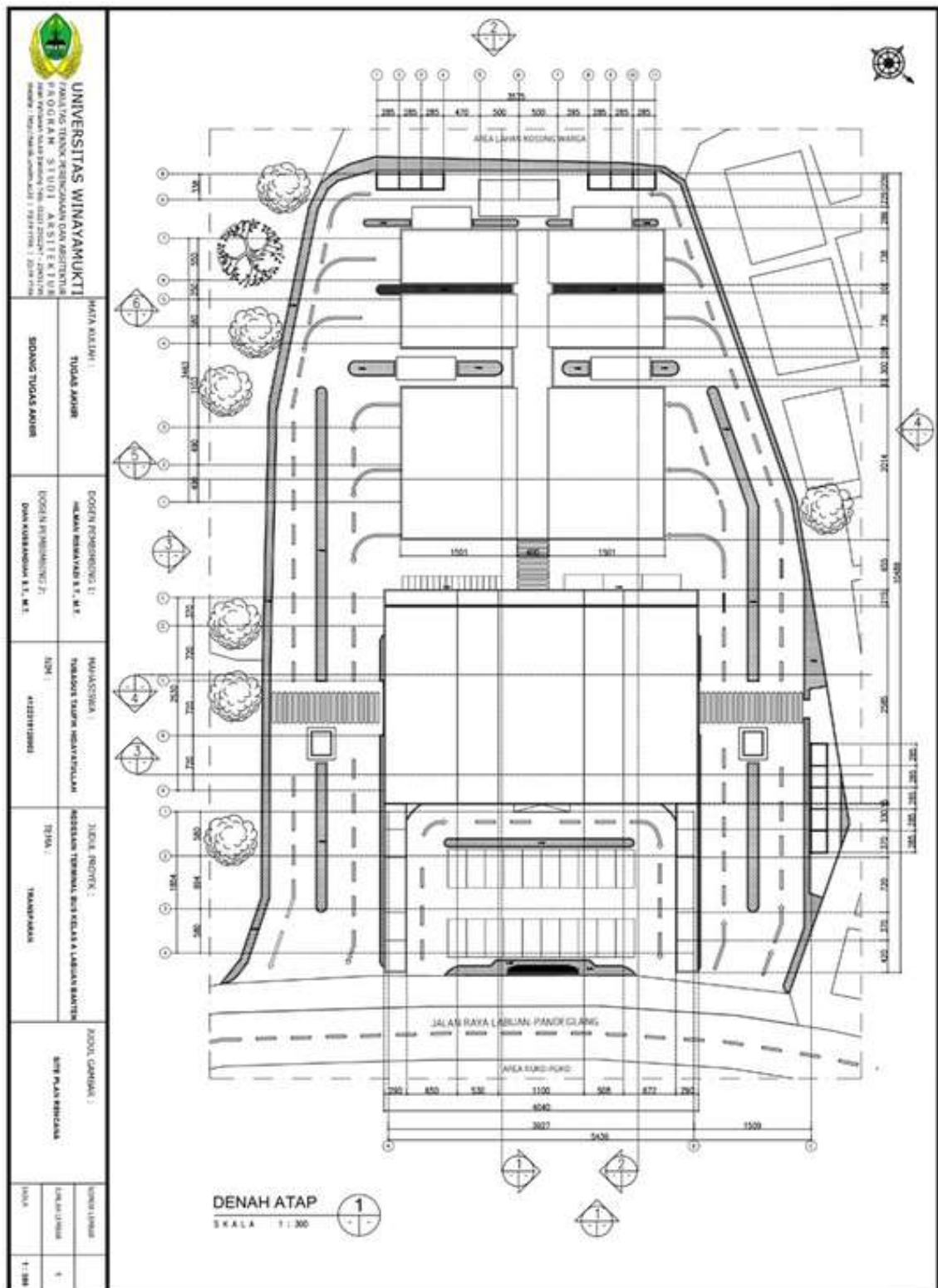
5.6 Denah Lantai 1



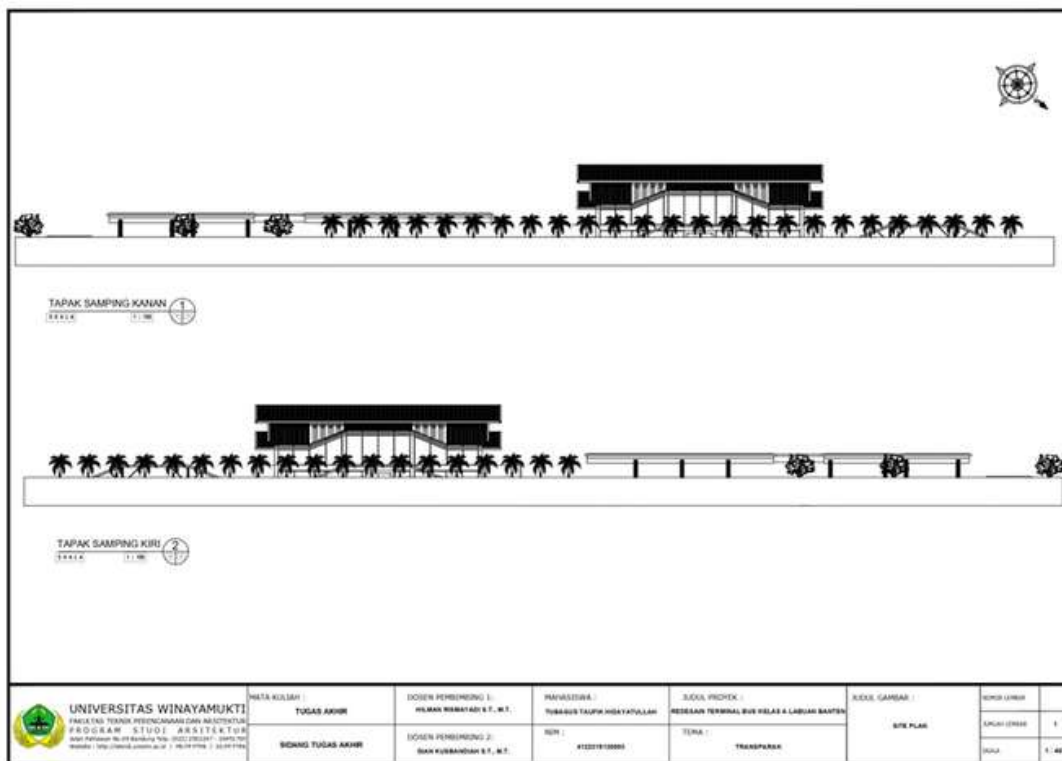
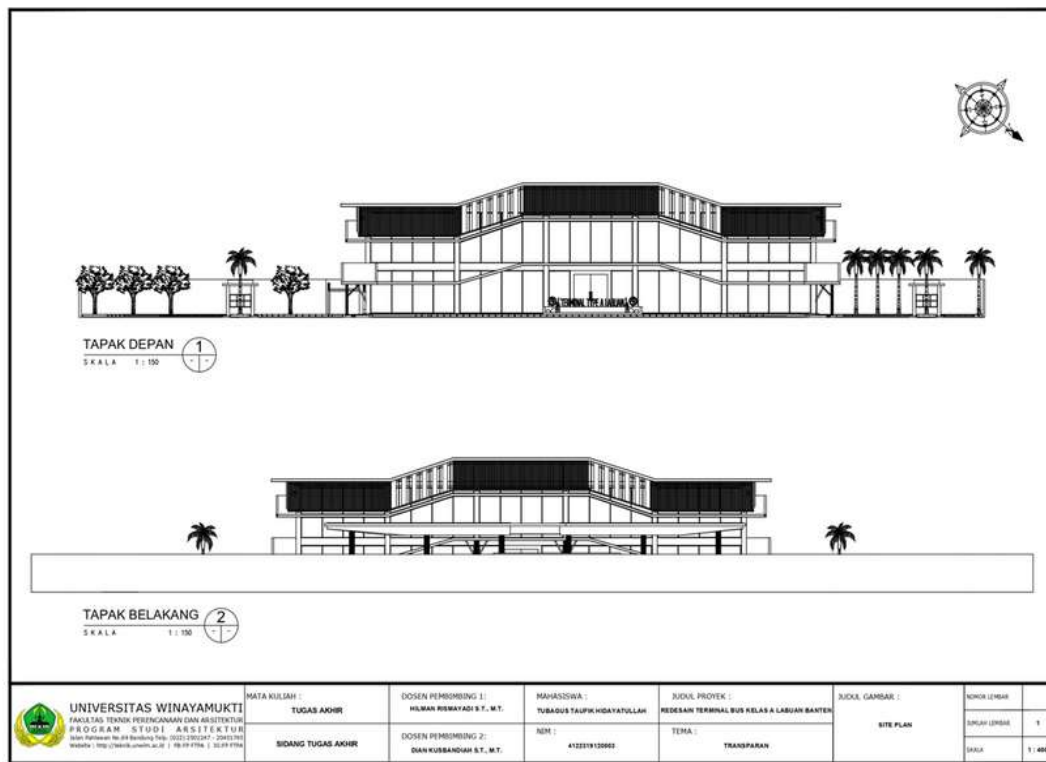
5.7 Denah Lantai 2



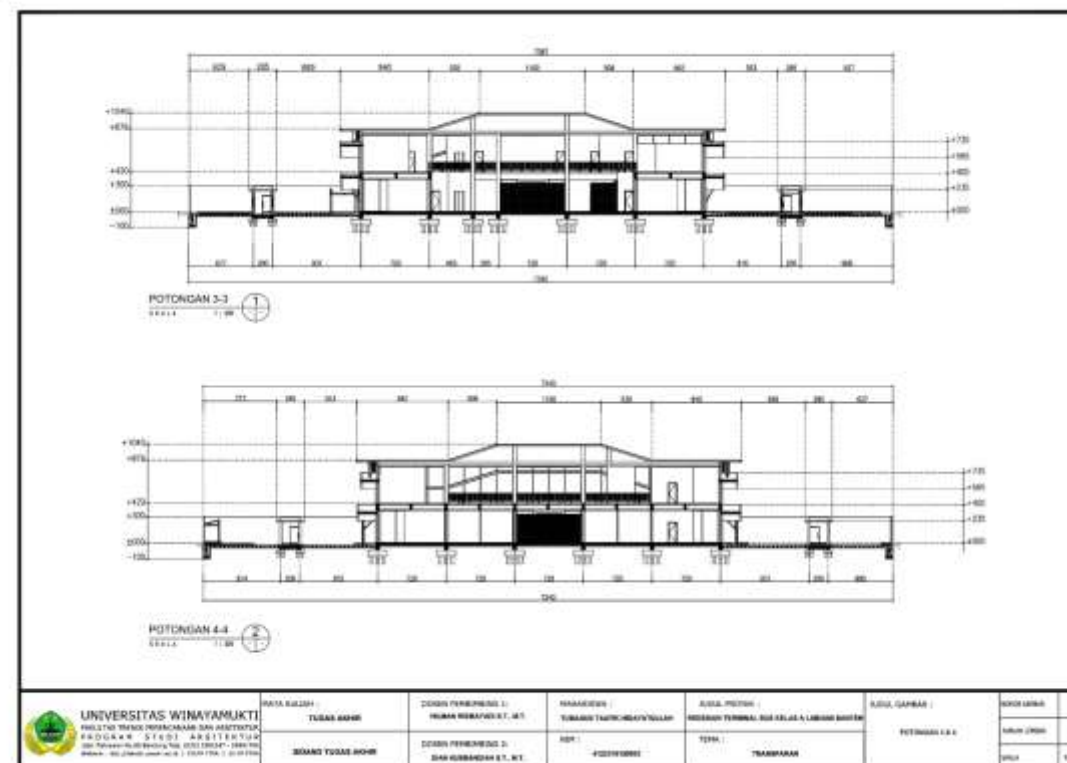
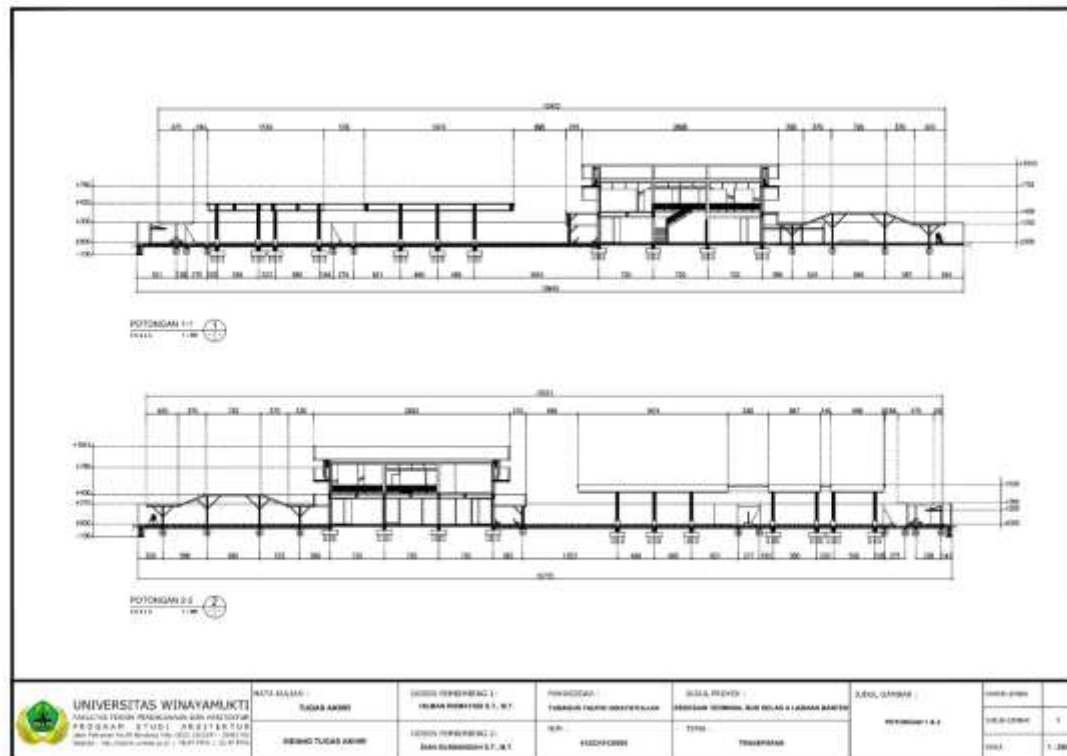
5.8 Denah Atap



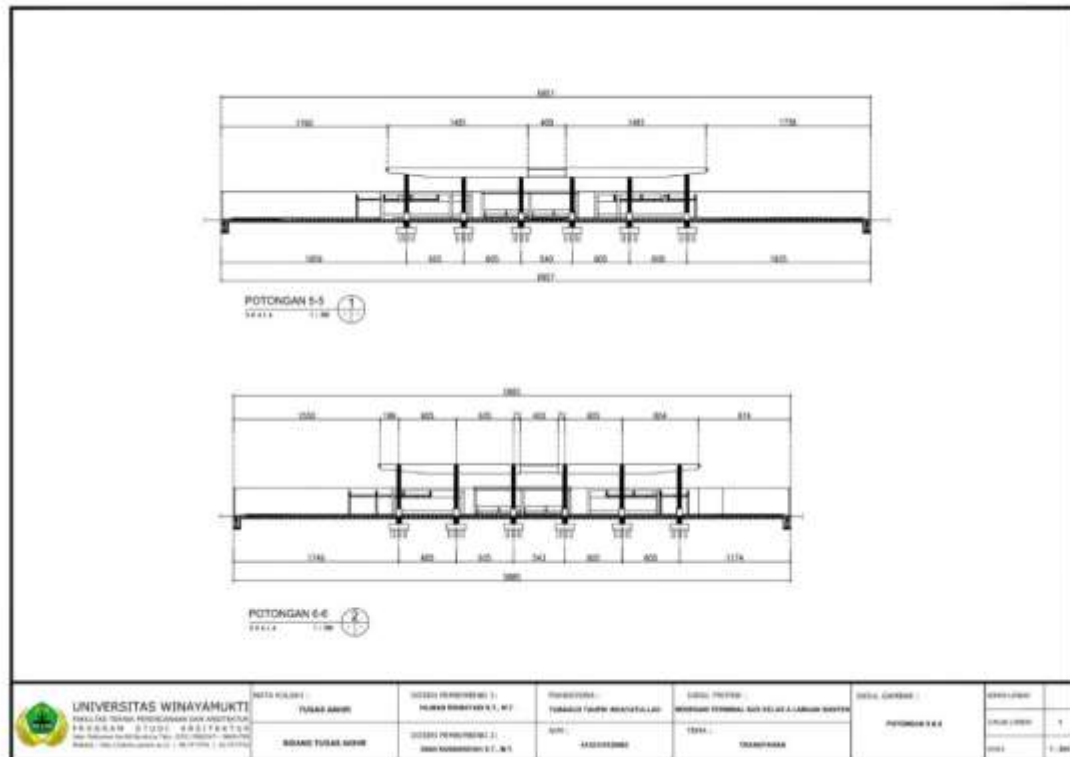
5.9 Tampak Depan, Belakang & Samping Kanan, Kiri



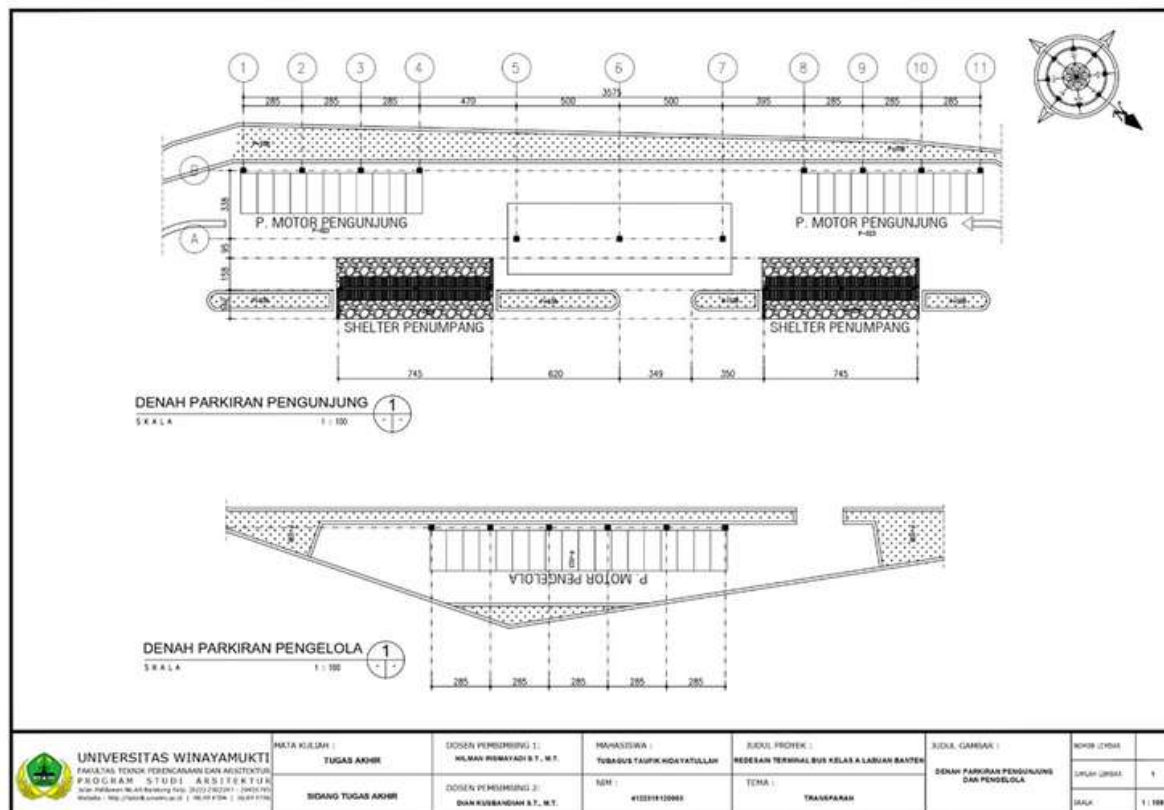
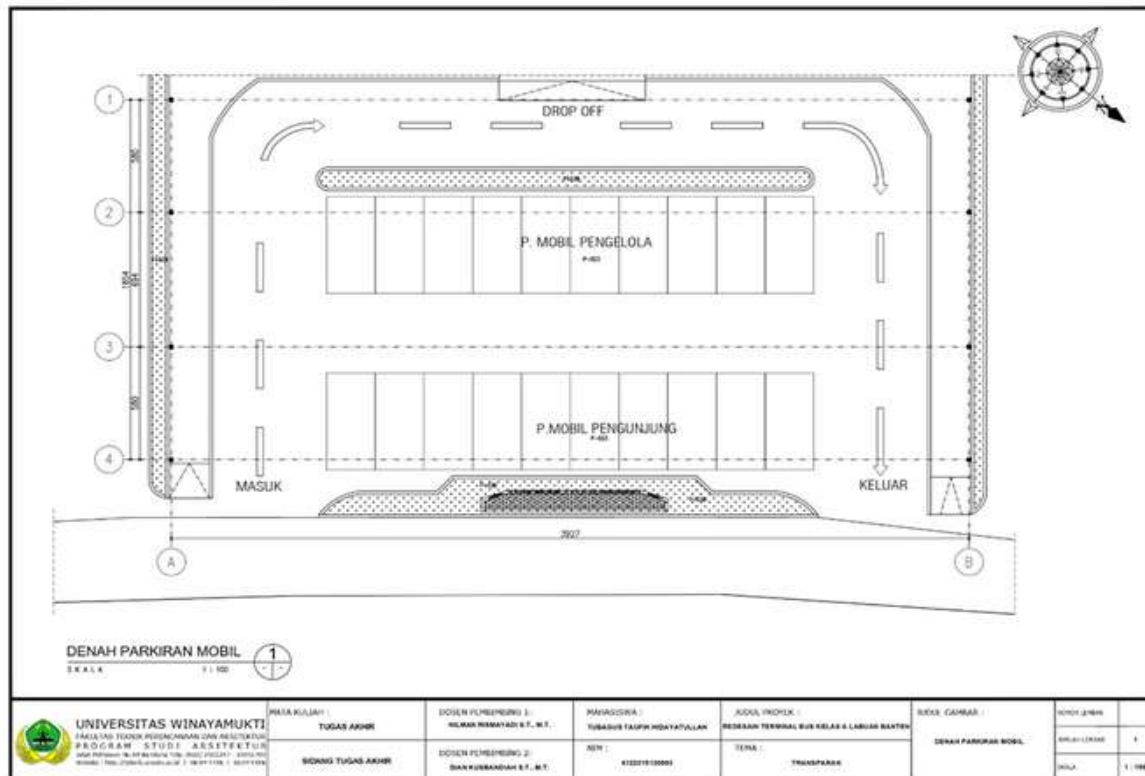
5.10 Potongan 1 Sampai 4



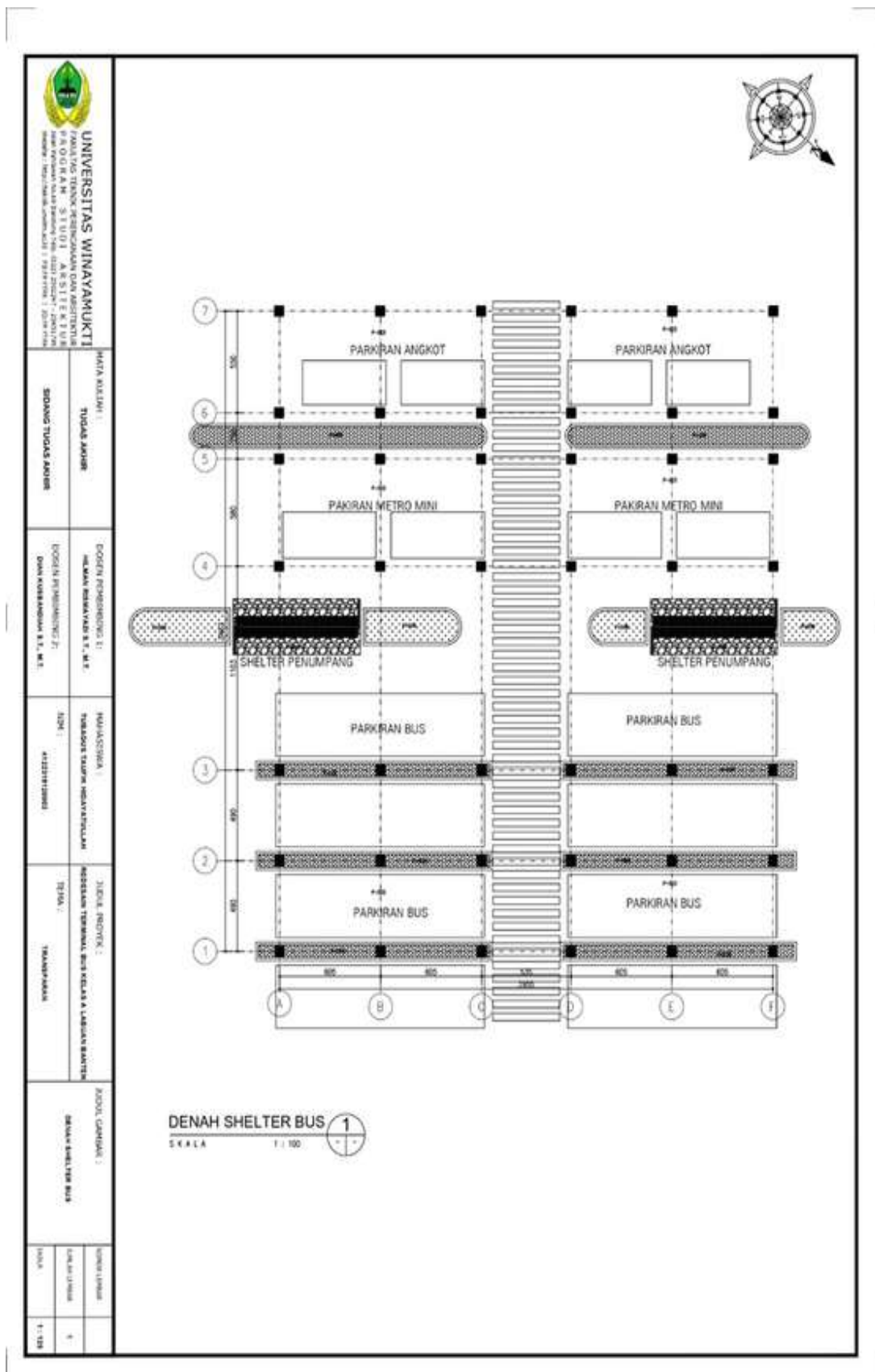
5.11 Potongan 5 dan 6



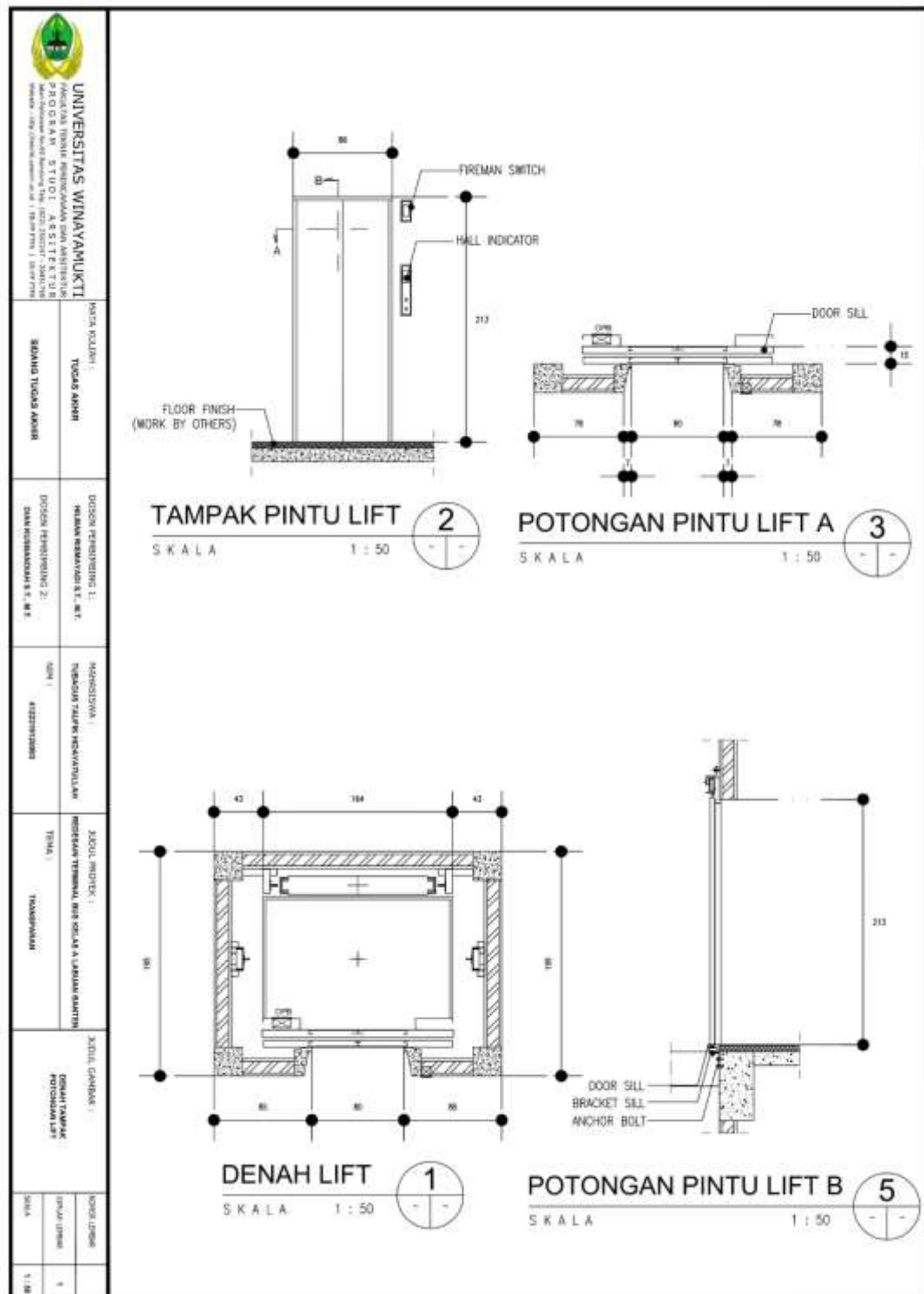
5.12 Denah Parkir Mobil & Motor



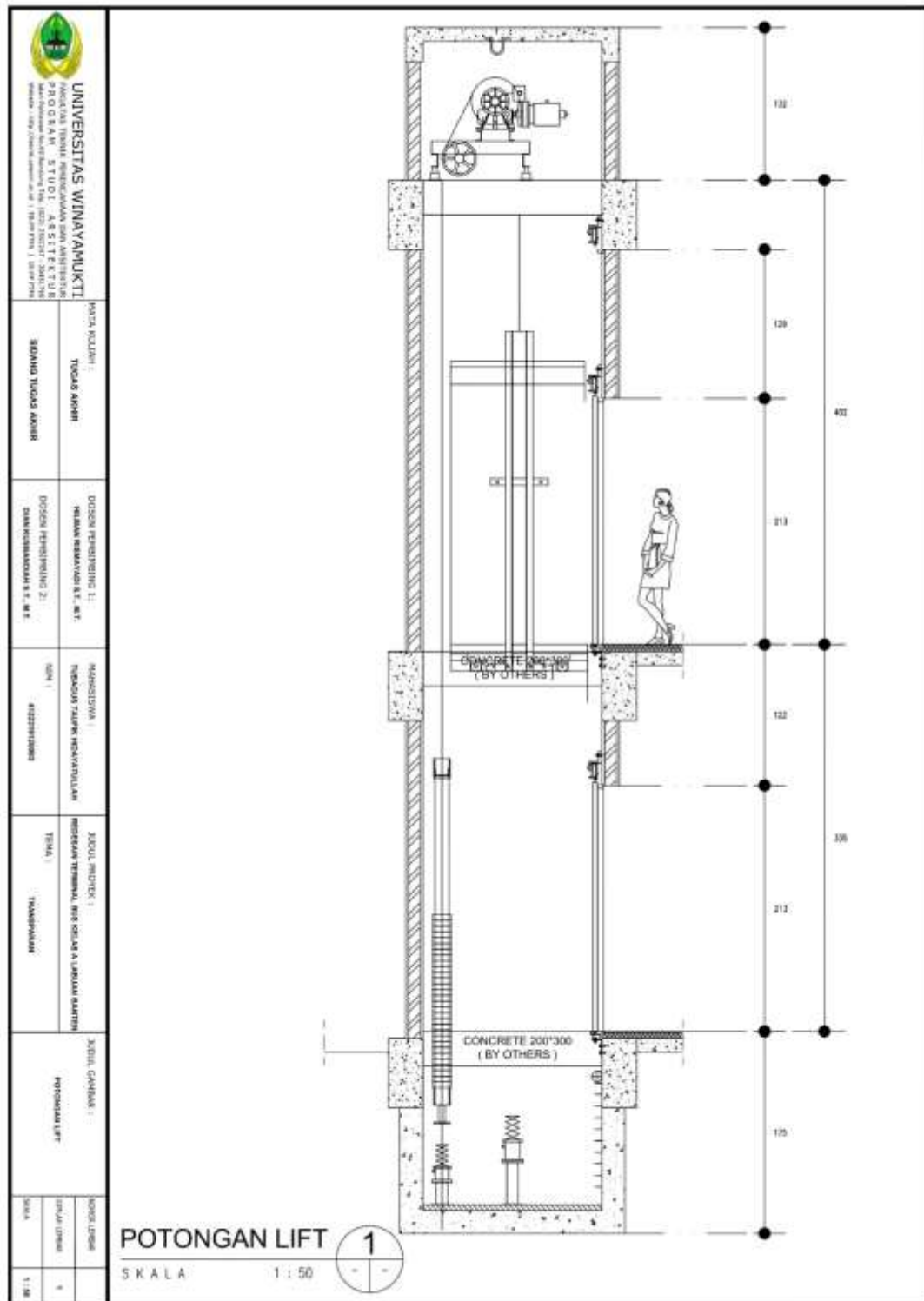
5.13 Denah Shelter Bus,Metro Mini & Angkot



5.14 Denah Tampak Potongan Lift



5.15 Potongan Lift



5.16 Tampak Depan



5.17 Tampak Samping Barat



5.17 Tampak Samping Timur



5.18 Tampak Belakang



5.19 Denah Parkiran Mobil



5.20 Eksterior Pos Pencatat Mobil



5.21 Parkir Motor Pengunjung



5.22 Parkir Motor Pengelola



5.23 Tempat Penjemputan



5.24 Tempat Tunggu Penumpang



5.25 Shelter Bus





5.26 Shelter Agkot Dan Metromini



5.27 Shelter Penumpang



5.28 Tempat Istirahat Supir



5.29 Aksonometri 1



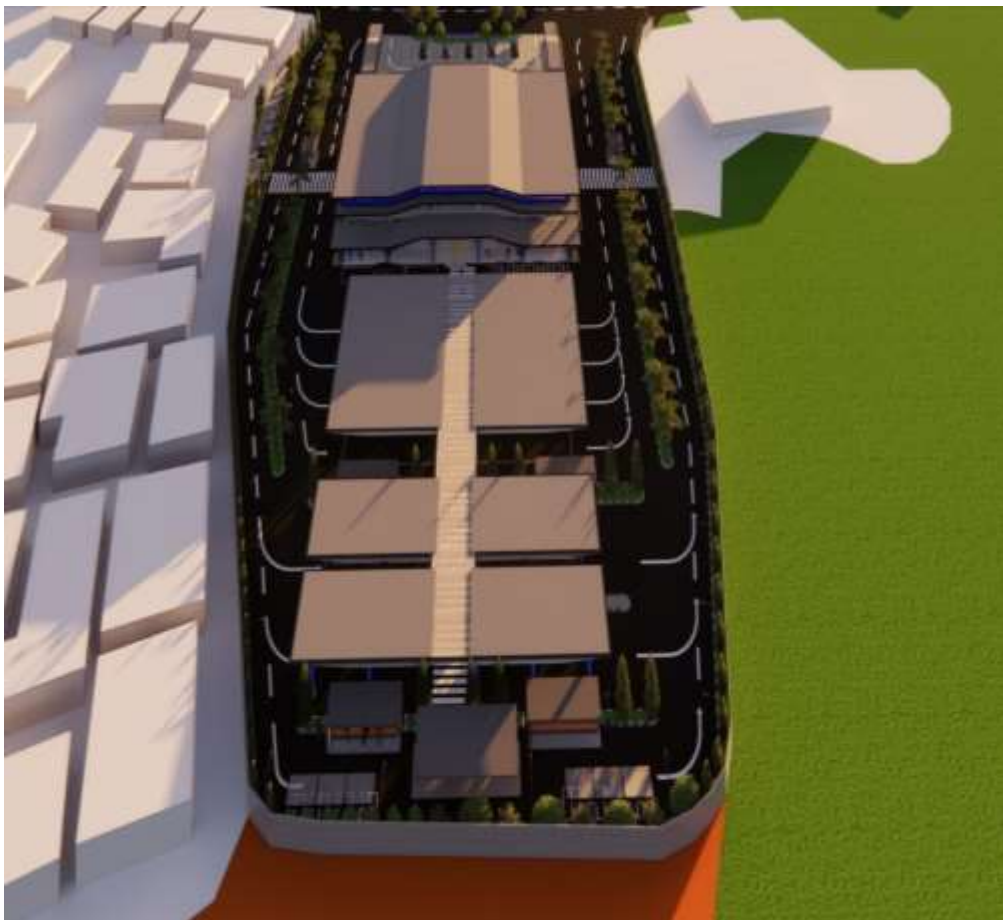
5.30 Aksonometri 2



5.31 Bird`S Eye 1



5.32 Bird`S Eye 2



5.33 Interior Ruang Informasi



5.34 Interior Ruang Penitipan Barang



5.35 Interior Lift



5.36 Interior Tangga



5.37 Interior Tiket



5.38 Interior Ruang Tunggu



5.39 Interior Mushola



5.40 Interior Tempat Wudhu



5.41 Interior Ruang Servis



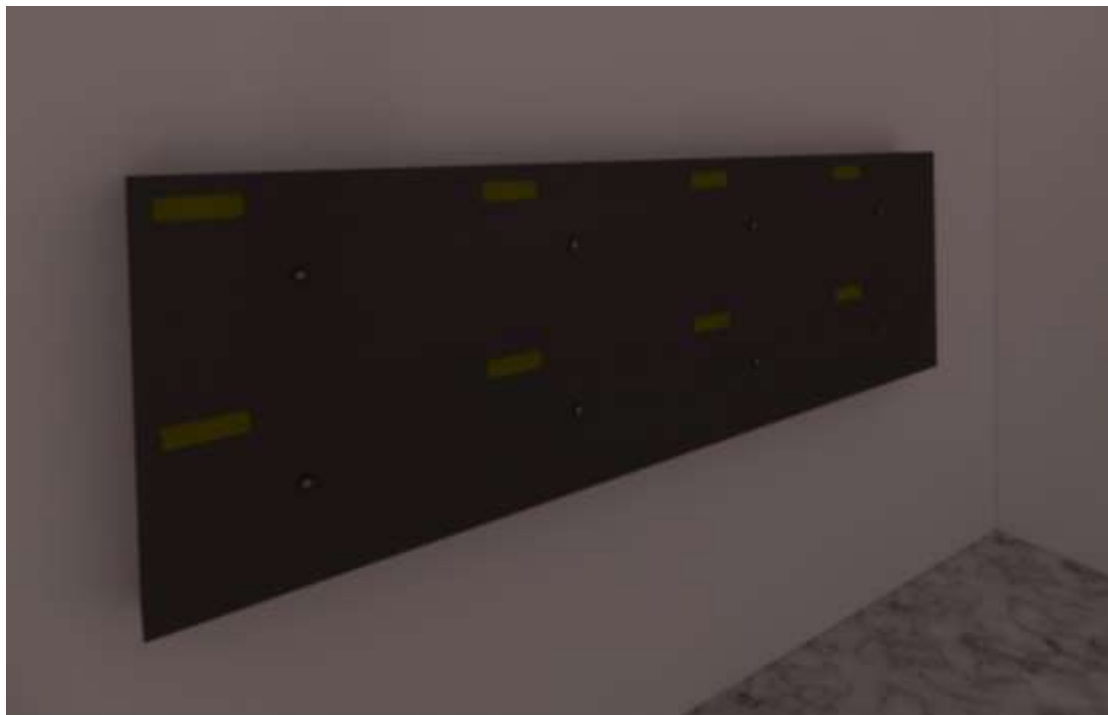
5.42 Interior Ruan Janitor



5.43 Interior Ruang Genset



5.44 Interior Ruang Control Panel



5.45 Interior Ruko Air Minum Dan Snack



5.46 Interior Ruko Makanan



5.47 Interior Toilet



5.48 Interior Smoking Area



5.49 Interior Atm Center



5.50 Interior Ruang Layanan Kesehatan



5.51 Interior Ruang Menyusui



5.52 Interior Ruang Anak



5.53 Interior Ruang Kepala Terminal



5.54 Interior Ruang Wakil Kepala Terminal



5.55 Interior Ruang Rapat



5.56 Interior Ruang Ganti Pengelola



5.57 Interior Ruang Cctv



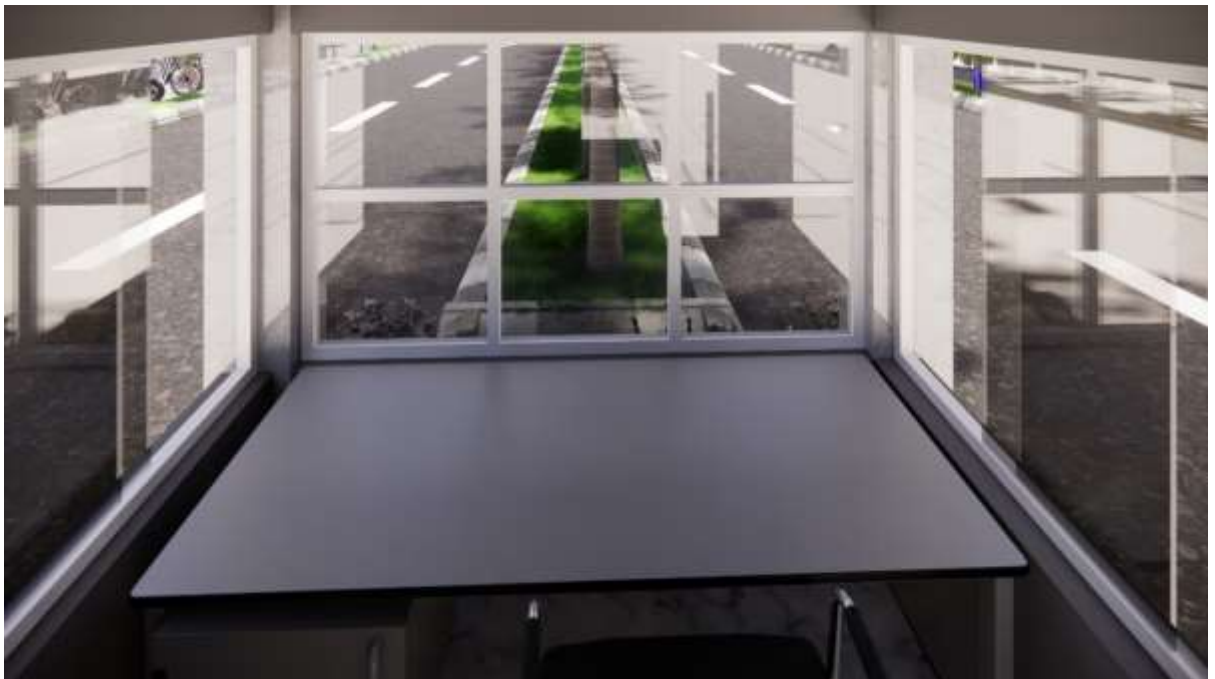
5.58 Interior Ruang Staf Terminal



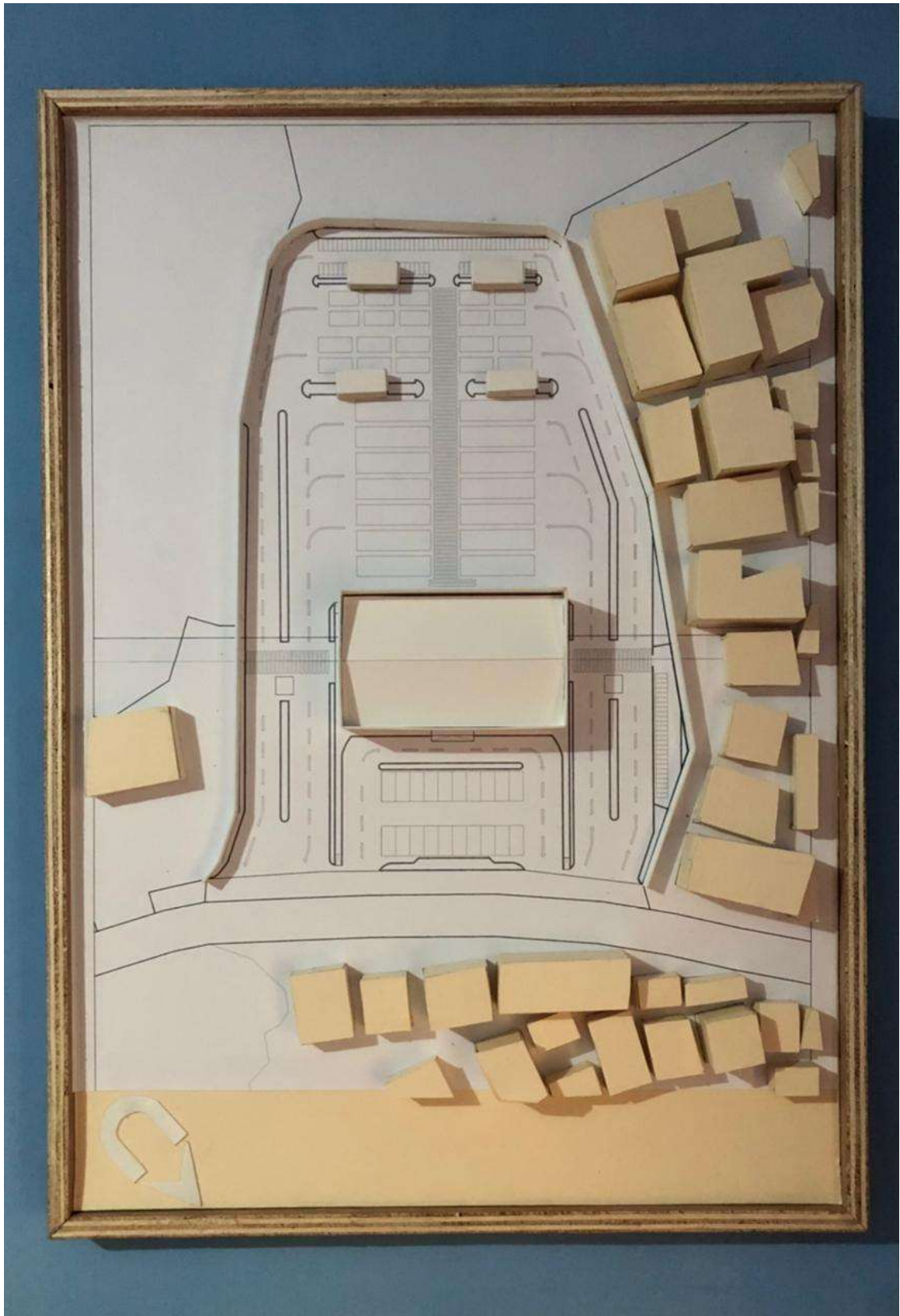
5.59 Interior Pantry



5.60 Interior Ruang Pos Pencatat Mobil



5.61 Maket Gubahan Massa



5.62 Maket Site Plan





BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Dengan ini penulis tertarik untuk menjadikan Redesain Terminal Tipe A Labuan sebagai objek pada tugas akhir arsitektur, dikarenakan menambah peminat masyarakat yang berpergian antar kota agar menggunakan angkutan umum yaitu bus, memberikan pelayanan dan fasilitas yang layak nyaman di gunakan oleh penggunanya.

Dalam hal ini penulis berkesimpulan bahwa Redesain terminal tipe A Labuan bisa menarik minat masyarakat untuk menggunakan kendaraan umum ketika ingin berpergian luar kota, Sehingga mengurangi tingkat kemacetan di jalan raya, dan menjadikan terminal tidak lagi di cap dengan banyaknya premanisme di lingkungan terminal, dan menerapkan arsitektur hijau di lingkungan sekitar agar populasi udara lebih baik dari sebelumnya. dengan begitu 'wajah' terminal menjadi lebih baik, masyarakat merasa aman ke terminal.

DAFTAR PUSTAKA

- Morlok, E.K. 1995. Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi. Jakarta: Erlangga.
- Kementerian Perhubungan. 2015. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Jakarta: Direktorat Jendral Perhubungan Darat
- Kementerian Perhubungan. 1998. Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir. Jakarta: Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota Direktorat Jendral Perhubungan Darat.
- Kementerian Perhubungan. 2015. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Jakarta: Direktorat Jendral Perhubungan Darat.
- Kementerian Perhubungan. 2018. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 79 Tahun 2018 Tentang Penetapan Kode Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Jakarta: Direktorat Jendral Perhubungan Darat.
- Keputusan Menteri Perhubungan. 2006. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2006 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan. Jakarta: Direktorat Jendral Perhubungan Darat.
- Peraturan Pemerintah. 2011. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas. Jakarta: Peraturan Pemerintah Republik Indonesia.
- Peraturan Pemerintah. 2013. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: Peraturan Pemerintah Republik Indonesia.