

TUGAS AKHIR

GALERI KAMPUNG INDUSTRI KERAJINAN TENUN GOYOR BERBASIS ASPEK PARIWISATA DENGAN PENDEKATAN NEO VERNAKULAR

di Desa Wanarejan Utara, Kecamatan Taman, Kabupaten Pemalang, Jawa Tengah



Disusun Oleh:
Vincent Fanuel Gedalya
61. 16. 0001

**PROGRAM STUDI ARSITEKTUR
FAKULTAS ARSITEKTUR DAN DESAIN
UNIVERSITAS KRISTEN DUTA WACANA
YOGYAKARTA
2020**

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
SKRIPSI/TESIS/DISERTASI UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademika Universitas Kristen Duta Wacana, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Bakaraya Lumbungan
NIM : 61160087
Program studi : Arsitektur
Fakultas : Fakultas Arsitektur dan Desain
Jenis Karya : Tugas Akhir

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Kristen Duta Wacana **Hak Bebas Royalti Noneksklusif** (*None-exclusive Royalty Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul:

**“REDESAIN TERMINAL SUNGAI UKOI TIPE B MENJADI TIPE A
DENGAN PENDEKATAN AKSESIBILITAS”**

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti/Noneksklusif ini Universitas Kristen Duta Wacana berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama kami sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Yogyakarta
Pada Tanggal : 27 januari 2022

Yang menyatakan




Bakaraya Lumbungan
NIM.61160087

TUGAS AKHIR

Redesain Terminal Sungai Ukoi Tipe B Menjadi Tipe A
di Kabupaten Sintang

Diajukan kepada Program Studi Arsitektur,
Fakultas Arsitektur dan Desain, Universitas Kristen Duta Wacana – Yogyakarta,
sebagai salah satu syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Arsitektur

Disusun Oleh :

BAKARAYA LUMBUNGAN

61160087

Diperiksa di : Yogyakarta

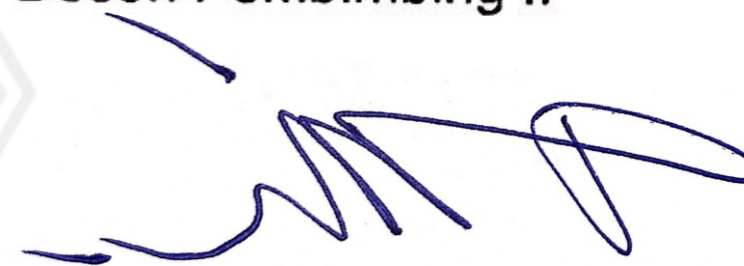
Tanggal : 28 Januari 2022

Dosen Pembimbing I



Yohanes Satyayoga Raniasta, S.T.,M.Sc.

Dosen Pembimbing II



Sriana Delfiati, S.T.,M.Ars.

Mengetahui,
Ketua Program Studi Arsitektur



Dr.-Ing. Sita Yulastuti Amijaya, S.T., M.Eng.

LEMBAR PENGESAHAN

Judul : Redesain Terminal Sungai Ukoi Tipe B menjadi Tipe A Dengan Pendekatan Aksesibilitas Di Kabupaten Sintang

Nama Mahasiswa : **BAKARAYA LUMBUNGAN**

NIM : **61160087**

Matakuliah : Tugas Akhir Kode : DA8336

Semester : GENAP Tahun Akademik : 2020/2021

Fakultas : Fakultas Arsitektur dan Desain Prodi : Arsitektur

Universitas : Universitas Kristen Duta Wacana Yogyakarta

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji Tugas Akhir
Program Studi Arsitektur, Fakultas Arsitektur dan Desain, Universitas Kristen Duta Wacana – Yogyakarta
dan dinyatakan **DITERIMA** untuk memenuhi salah satu syarat
memperoleh gelar Sarjana Arsitektur pada tanggal : 10 Januari 2022

Yogyakarta, 28 Januari 2022

Dosen Pembimbing I



Yohanes Satyayoga Raniasta, S.T.,M.Sc.

Dosen Penguji I



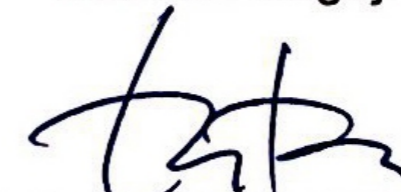
Winarna, Dr. Ing., MA.

Dosen Pembimbing II



Sriana Delfiati, S.T.,M.Ars.

Dosen Penguji II



Tutun Seliari, S.T., M.T

PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi:

REDESAIN TERMINAL SUNGAI UKOI TIPE B MENJADI TIPE A DENGAN PENDEKATAN AKSESIBILITAS DI KABUPATEN SINTANG

adalah benar-benar hasil karya sendiri.

Pernyataan, ide, maupun kutipan langsung maupun tidak langsung yang bersumber dari tulisan atau ide orang lain dinyatakan secara tertulis dalam skripsi ini pada catatan khaki dan Daftar Pustaka.

Apabila dikemudian hari terbukti saya melakukan duplikasi atau plagiasi sebagian atau seluruhnya dari skripsi ini, maka gelar dan ijazah yang saya peroleh dinyatakan batal dan akan saya kembalikan pada Universitas Kristen Duta Wacana Yogyakarta

Yogyakarta, 28 Januari 2022



20
METERAI
TEMPEL
29AJX443202657

BAKARAYA LUMBUNGAN
61.16.0087

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena atas segala rahmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir dengan judul Perancangan Industri Pengolahan dan Pusat Pemasaran Tenun Khas Sintang, Kalimantan Barat yang merupakan syarat menyelesaikan program sarjana (S1) di Fakultas Arsitektur dan Desain, Program Studi Arsitektur, Universitas Kristen Duta Wacana Laporan Tugas Akhir ini berisi hasil tahap programming serta tahap studio. Hasil pada tahap programming berupa grafis yang berfungsi sebagai pedoman untuk masuk ke tahap studio. Kemudian, hasil dari tahap studio berupa poster yang berisi permasalahan dan konsep, gambar kerja. Pada kesempatan ini penulis tidak lupa mengucapkan terimakasih yang sebesar - besarnya kepada pihak yang selama ini memberi dukungan dalam bentuk doa, bimbingan serta bantuan dari awal hingga akhir proses pengerjaan Tugas Akhir. Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar - besarnya kepada :

1. Tuhan Yesus Kristus yang telah memberikan anugerah, rahmat serta karunia-Nya kepada penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ;
2. Orang Tua yang selalu memberikan dukungan berupa Doa dan Moral bagi penulis ;
3. Yohanes Satyayoga R, S.T, M.Sc. dan Sriana Delfiati, S.T., M.Ars. selaku dosen pembimbing yang membimbing selama proses pengerjaan Tugas Akhir ;
4. Winarna, Dr. Ing. Ir., MA. dan Tutun Seliari, S.T, M.Sc. selaku dosen penguji yang telah memberikan masukan - masukan membangun kepada penulis dalam Tugas Akhir;
5. Christian Nindyaputra O., S.T., M.Sc , selaku koordinator Tugas Akhir yang memberikan arahan serta perkataan motivasi dan positif kepada penulis ;
6. Bapak/Ibu dosen UKDW yang telah berdedikasi mengajar, membimbing dan membagikan berbagai ilmu serta pengalaman kepada penulis ;
7. Rekan - rekan Arsitektur 2016.

Yogyakarta, 27 Januari 2022



BAKARAYA LUMBUNGAN

V

DAFTAR ISI

HALAMAN AWAL

Halaman Judul	I
Lembar Persetujuan	II
Lembar Pengesahan	III
Pernyataan Keaslian	IV
Kata Pengantar	V
Daftar Isi	VI
Abstrak	VII

PENDAHULUAN

Kerangka Berpikir	
Latar Belakang	1
Fenomena	1
Permasalahan	2
Solusi	4

STUDI PUSTAKA

Studi Literatur	5
Studi Preseden	10
Learning Point Studi Preseden	14

ANALISIS SITE

Profil Site	15
Konteks Site	16

PROGRAM RUANG

Performansi Ruang	18
Kebutuhan Ruang	19

KONSEP DASAR PERANCANGAN

Konsep Zonasi	24
Konsep Utilitas	28
Konsep Bangunan	29

DAFTAR PUSTAKA

Daftar Pustaka	32
----------------------	----

LAMPIRAN

Konsep Design-Gambar Kerja-Poster-Lembar Konsultasi	
---	--

ABSTRAK

Sintang merupakan calon ibu kota Provinsi baru yaitu Provinsi Kapuas Raya, yang mana Provinsi baru ini harus meningkatkan akses yang menunjang Sintang untuk ke segala wilayah. Salah satu akses yang harus ditingkatkan yaitu transportasi darat. Transportasi darat ini dapat menghubungkan Sintang ke kota lainnya maupun luar provinsi dan negara tetangga seperti Serawak Malaysia dan Brunei Darussalam yang letaknya dapat di tempuh dengan transportasi darat dari Sintang. Terminal merupakan bagian dari jaringan pelayanan transportasi darat, sebagai prasarana transportasi jalan yang digunakan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum pernyataan ini terkandung dalam Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Terminal Transportasi Jalan.

Pembangunan infrastruktur dasar di Kalimantan Barat belum merata termasuk pelayanan publik dikarenakan Kalimantan Barat sebagai provinsi induk memiliki wilayah yang sangat luas serta merupakan daerah perbatasan dan jumlah penduduknya yang mencapai hampir 6 juta jiwa. Pemekaran wilayah dilakukan untuk mencapai optimalisasi pelaksanaan pemerintahan dan memudahkan public service di daerah otonomi baru. Salah satu manfaat pemekaran wilayah adalah terbentuknya daerah otonomi baru yang diharapkan dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas pemerintah daerah dalam memberikan pelayanan publik kepada masyarakat, yang akhirnya dapat mensejahterakan masyarakat pada daerah pemekaran.

Sebagai provinsi baru yang sedang berkembang dalam setiap pembangunannya tidak lepas dari sebuah sistem transportasi massal. Sistem ini harus dapat bersinergi dengan pembangunan kota, sehingga setiap tahap pembangunan menjadi efektif dan efisien, sebagai salah satu prasyarat demi terjaminnya pelaksanaan pembangunan. Salah satu akses yang harus ditingkatkan yaitu transportasi darat. Transportasi darat ini dapat menghubungkan Sintang ke kota lainnya maupun luar provinsi bahkan negara tetangga seperti Serawak Malaysia dan Brunei Darussalam yang letaknya dapat di tempuh dengan transportasi darat dari Sintang.

Pada saat ini masih banyak Bus antar kota dalam provinsi yang tidak menggunakan terminal sebagai tempat pemberhentian terakhir dan sebagai tempat untuk pemberangkatan karena lebih memilih menggunakan ruko agen bus dikarenakan Terminal bus yang ada sekarang tidak memiliki fasilitas yang memberikan kenyamanan bagi calon penumpang bus sehingga calon penumpang dan PO bus lebih memilih ruko sebagai tempat pemberhentian dan pemberangkatan selain itu masih banyak juga angkutan umum yang menaikkan dan menurunkan penumpangnya ditepi-tepi jalan di pusat kota sehingga tak heran menyebabkan kemacetan.

Pada saat ini trayek bus dari sintang yang diijinkan oleh pemerintah masih terbatas oleh sebab itu mobilitas bus kota sintang belum efisien karena untuk mencapai kota-kota yang berada diluar provinsi dan luar negara masyarakat harus menggunakan terminal tipe A yang berada di Kota Pontianak yang mana perlu memakan waktu ± 7 jam.

ABSTRAK

Sintang is a candidate for the capital city of a new province, namely Kapuas Raya Province, in which this new province must increase access that supports Sintang to all regions. One of the accesses that must be improved is land transportation. This land transportation can connect Sintang to other cities as well as outside the province and neighboring countries such as Sarawak Malaysia and Brunei Darussalam which are located by land transportation from Sintang. The terminal is part of the land transportation service network, as a road transportation infrastructure that is used for the purpose of lowering and raising passengers, transferring intra and or between modes of transportation and regulating the arrival and departure of public vehicles.

The development of basic infrastructure in West Kalimantan has not been evenly distributed including public services because West Kalimantan as the parent province has a very wide area and is a border area and has a population of almost 6 million people. Regional expansion is carried out to achieve optimization of government implementation and facilitate public services in new autonomous regions. One of the benefits of regional expansion is the formation of new autonomous regions which are expected to increase the efficiency and effectiveness of local governments in providing public services to the community, which in turn can improve the welfare of the people in the expansion areas.

As a new province that is developing in every development, it cannot be separated from a mass transportation system. This system must be able to synergize with city development, so that each stage of development becomes effective and efficient, as one of the prerequisites for ensuring the implementation of development. One of the accesses that must be improved is land transportation. This land transportation can connect Sintang to other cities and outside the province and even neighboring countries such as Sarawak Malaysia and Brunei Darussalam which are located by land transportation from Sintang.

At this time there are still many inter-city buses in the province that do not use the terminal as a last stop and as a place for departure because they prefer to use bus agent shophouses because the current bus terminal does not have facilities that provide comfort for prospective bus passengers so that prospective passengers and Bus POs prefer shop houses as their stopping and departing places. Besides that, there are still many public transportations that pick up and drop off passengers on the side of the road in the city center, so it's not surprising that it causes traffic jams.

At this time the bus routes from Sintang which are permitted by the government are still limited, therefore the mobility of Sintang city buses is not yet efficient because to reach cities outside the province and outside the country, people must use type A terminals located in Pontianak City which needs to take a long time. time \pm 7 hours.

Keywords: Terminal, Bus Terminal, Type B Terminal, Type A Terminal, Accessibility, Sintang Regency

PROGRAMMING TUGAS AKHIR

REDESAIN TERMINAL SUNGAI UKOI TIPE B MENJADI TIPE A
DENGAN PENDEKATAN AKSESIBILITAS DI KABUPATEN SINTANG



**BAKARAYA LUMBUNGAN
61.16.0087**

**PROGRAM STUDI ARSITEKTUR
FAKULTAS ARSITEKTUR DAN DESAIN
UNIVERSITAS KRISTEN DUTA WACANA
2021**

KERANGKA BERFIKIR

IDE DESAIN (KONSEP)



- ZONASI
- UTILITAS
- KONSEP BANGUNAN



LATAR BELAKANG

- Pembangunan infrastruktur dasar di Kalimantan Barat belum merata termasuk pelayanan publik.
- Pemekaran wilayah dilakukan untuk mencapai optimalisasi pelaksanaan pemerintahan dan memudahkan public service di daerah otonomi baru.
- Sebagai provinsi baru yang sedang berkembang dalam setiap pembangunannya tidak lepas dari sebuah sistem transportasi massal.



FENOMENA

- Pada saat ini terdapat beberapa Armada bus yang berangkat dari Sintang bertujuan ke beberapa kota dalam Provinsi.
- Letak Sintang yang strategis baik dalam konteks regional yang dekat dengan negara tetangga bisa langsung ke Serawak (Malaysia) sehingga wilayah ini akan menjadi gerbang keluar masuk barang dan orang dari dan ke Serawak maupun Brunei Darussalam



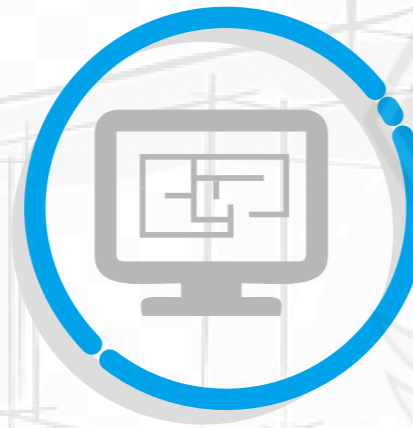
PERMASALAHAN

- Kabupaten Sintang sudah memiliki beberapa terminal tetapi belum menunjang Sintang sebagai Provinsi Baru.
- Banyak Bus antar kota dalam provinsi yang tidak menggunakan terminal & banyak angkutan umum yang menaikn dan menurunkan penumpang di tepi-tepi jalan di pusat kota
- Terjadi tren penurunan jumlah penumpang bus dan pengguna terminal dalam 5 tahun terakhir



PENDEKATAN SOLUSI

- Redesain Terminal Sui UkoI untuk memfasilitasi semua moda Transfortasi bus di Provinsi Kapuas Raya dengan fasilitas yang mampu memberikan kepuasan bagi pengguna Terminal dengan Desain modern dan fungsional sehingga membuat pengguna Terminal merasa nyaman.
- Pendekatan Aksesibilitas
- Rumusan masalah



PROGRAM RUANG

- KEBUTUHAN RUANG
- BESARAN RUANG



ANALISIS SITE

- PROFIL SITE TERPILIH
- KONTEKS SITE TERPILIH



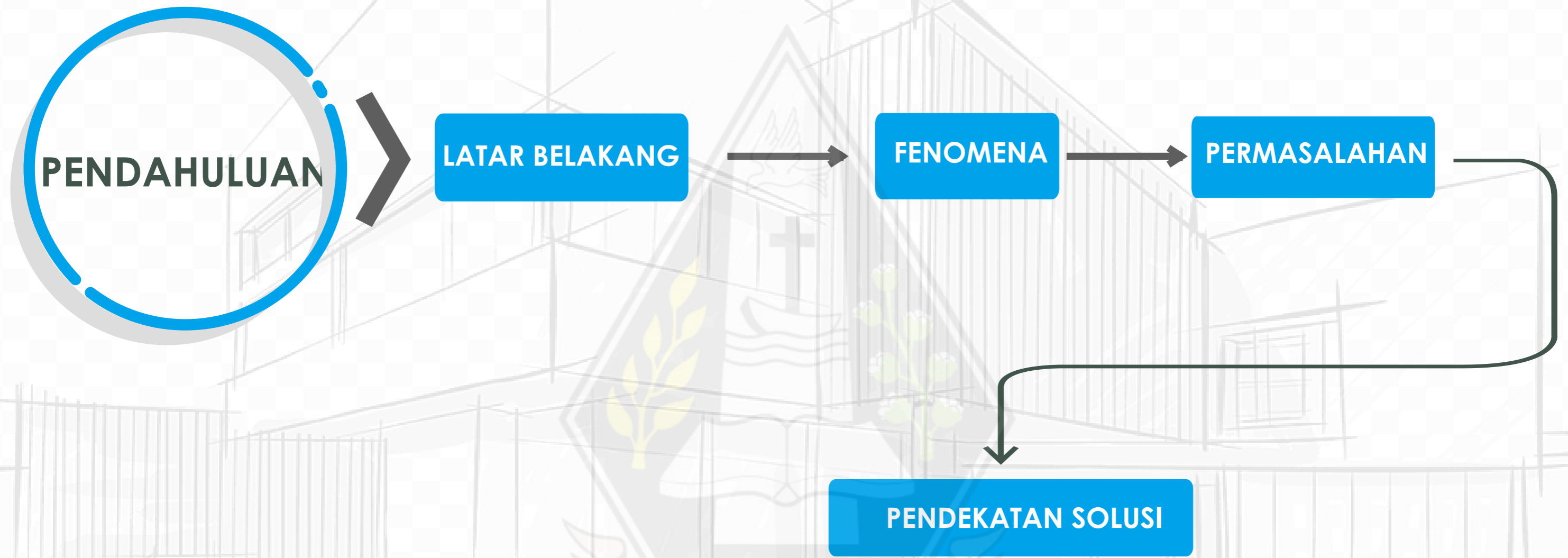
TINJAUAN PUSTAKA

- STUDI LITERATUR
- Pengertian termianl bus, Ukuran Kendaraan Bus, Ukuran parkir Bus, Model parkir bus, Jenis-jenis Terminal, Fasilitas Terminal, Standar lokasi terminal, Ukuran terminal, Sirkulasi terminal, Sistem pengumpulan Publik pada Terminal, Standar Travelato, Sirkulasi lalu lintas, TPS 3R, Jenis Parkiran, Ramp, Toilet, Prinsip Aksesibilitas.
- STUDI PRESEDEN
- Bandara Internasional Mactan Cebu T2
 - The Renovation of Lianhua Mountain Bus Terminal Giwangan
 - Narita International Airport



METODE

- PENDEKATAN STUDI
- Pendekatan penelitian kualitatif (grounded Theory)
- PENGUMPULAN DATA
- | | |
|---------------|---|
| PRIMER | SKUNDER |
| ● Observasi | ● RTRW Kab. Sintang |
| ● Dokumentasi | ● RDTRK Kec. Sungai Tebelian |
| | ● Peraturan Pemerintah & Perundang-Undangan |
| | ● Literatur Buku & Internet |



ARTI JUDUL

REDESAIN

Suatu cara yang dilakukan untuk memperbaiki wujud desain lama menjadi baru dan lebih baik demi menunjang kebutuhan-kebutuhan secara positif yang memberi dampak kemajuan. Secara singkat redesain merupakan proses mendesain ulang bangunan yang sudah ada sebelumnya.

TERMINAL SUNGAI UKOI

Terminal Sungai Uko merupakan terminal tipe B yang sudah tidak berfungsi dengan maksimal hanya sebagai tempat pengecekan penumpang dan penarikan retribusi untuk bus di pagi hari sedangkan di malam hari tidak, karena fasilitas pencahayaan pada malam hari tidak mendukung untuk bus malam.

TERMINAL TIPE B

Terminal penumpang Tipe B, yaitu yang berfungsi melayani kendaraan penumpang umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi (AKDP), angkutan kota (AK) serta angkutan pedesaan (ADES).

TERMINAL TIPE A

Terminal penumpang Tipe A, yaitu yang berfungsi melayani kendaraan penumpang umum untuk angkutan antar kota antar propinsi (AKAP), dan angkutan lintas batas antar negara, angkutan antar kota dalam propinsi (AKDP), angkutan kota (AK) serta angkutan pedesaan (ADES).

KABUPATEN SINTANG

Kabupaten Sintang adalah salah satu daerah otonom tingkat II di bawah provinsi Kalimantan Barat. Ibu kota kabupaten ini terletak di Kota Sintang. Kabupaten ini memiliki luas wilayah 21.638,00 km² dan berpenduduk sebesar 418.785 jiwa (2020). [1] Kepadatan penduduk 19,35 jiwa/km² yang terdiri dari multi-etnis dengan mayoritas suku Dayak dan Melayu.

AKSESIBILITAS

Aksesibilitas adalah kemudahan yang disediakan bagi penyandang cacat/diffable (Diferent Ability) guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan.

KESIMPULAN

Pemekaran Provinsi Baru

Diperlukan Infrastruktur

Menyediakan fasilitas untuk mawadahi pembangunan di Provinsi Baru dimulai dari Infrastruktur

LATAR BELAKANG



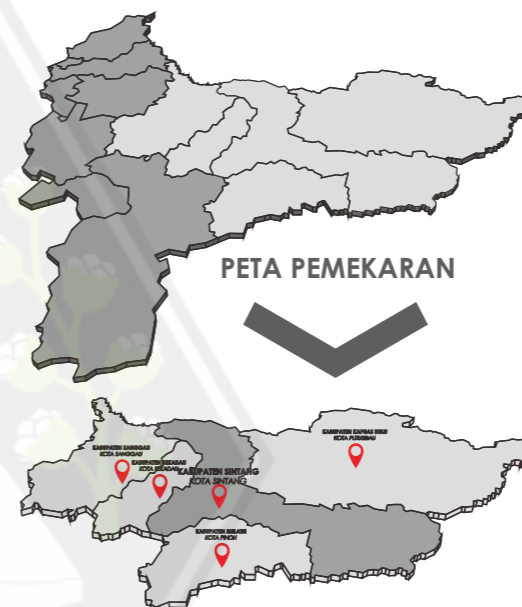
PROVINSI KALBAR :



PEMEKARAN PROVINSI BARU

Pembangunan infrastruktur dasar di Kalimantan Barat belum merata termasuk pelayanan publik dikarenakan Kalimantan Barat sebagai provinsi induk memiliki wilayah yang sangat luas serta merupakan daerah perbatasan dan jumlah penduduknya yang mencapai hampir 6 juta jiwa.

Pemekaran wilayah dilakukan untuk mencapai optimalisasi pelaksanaan pemerintahan dan memudahkan public service di daerah otonomi baru. Provinsi Kapuas Raya yang merupakan pemekaran dari Provinsi Kalimantan Barat dan Sintang merupakan calon ibu kota Provinsi baru. Terdapat 5 Kabupaten yang termasuk dalam wilayah Provinsi Kapuas Raya yaitu Kabupaten Sanggau, Kabupaten Sekadau, Kabupaten Melawi, Kabupaten Kapuas Hulu, dan Kabupaten Sintang yang merupakan calon Ibu Kota Provinsi Kapuas Raya.



PROVINSI KAPUAS RAYA

Sebagai provinsi baru yang sedang berkembang dalam setiap pembangunannya tidak lepas dari sebuah sistem transportasi massal. Sistem ini harus dapat bersinergi dengan pembangunan kota, sehingga setiap tahap pembangunan menjadi efektif dan efisien, sebagai salah satu prasyarat demi terjaminnya pelaksanaan pembangunan. Salah satu akses yang harus ditingkatkan yaitu transportasi darat. Transportasi darat ini dapat menghubungkan Sintang ke kota lainnya maupun luar provinsi bahkan negara tetangga seperti Serawak Malaysia dan Brunei Darussalam yang letaknya dapat di tempuh dengan transportasi darat dari Sintang.



FENOMENA

TERMINAL BUS SINTANG

Kabupaten Sintang sudah memiliki beberapa terminal tetapi belum menunjang Sintang sebagai Provinsi Baru, yaitu Terminal Sui Uko, Terminal Sui Durian dan Terminal Tanjung Puri.

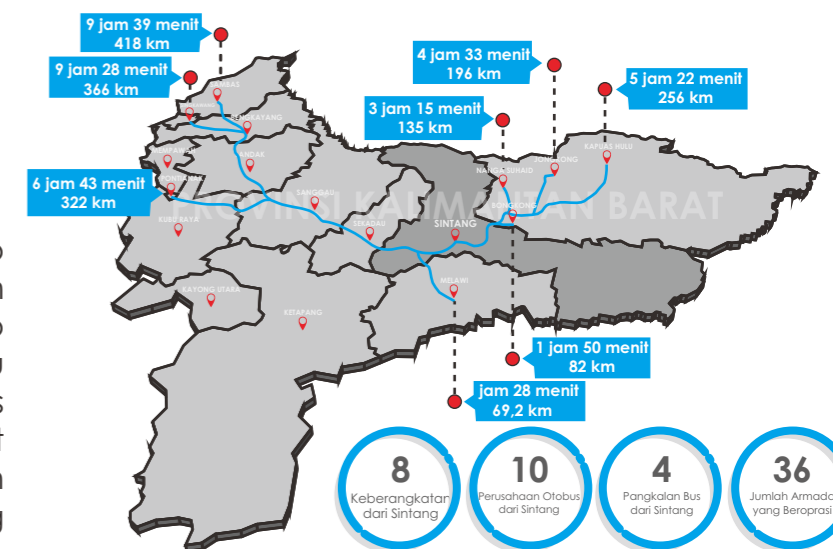


TERRMINAL SUI UKOI TIPE TERMINAL : TIPE B LUAS LAHAN TERMINAL : 3 ha	TERRMINAL PASAR INPRES TIPE TERMINAL : TIPE C LUAS LAHAN TERMINAL : 0,2 ha	TERRMINAL SUI DURIAN TIPE TERMINAL : TIPE C LUAS LAHAN TERMINAL : 1,2 ha
---	---	---

Dari ketiga terminal diatas terminal Sui Uko yang layak untuk di Redesain menjadi terminal tipe A karena terminal Sui Uko memiliki luas lahan 3 ha yang mana luas lahannya mencukupi untuk standar luas terminal tipe A yaitu sekurang-kurangnya 5 ha untuk pulau Jawa dan Sumatra, dan 3 ha di pulau lainnya.

TRAYEK BUS SINTANG

Untuk melayani masyarakat dalam hal penyediaan angkutan umum, Pemerintah Daerah Kabupaten Sintang memberikan kesempatan kepada pihak swasta untuk menyediakan kendaraan angkutan umum namun harus memiliki ijin trayek dari pemerintah.

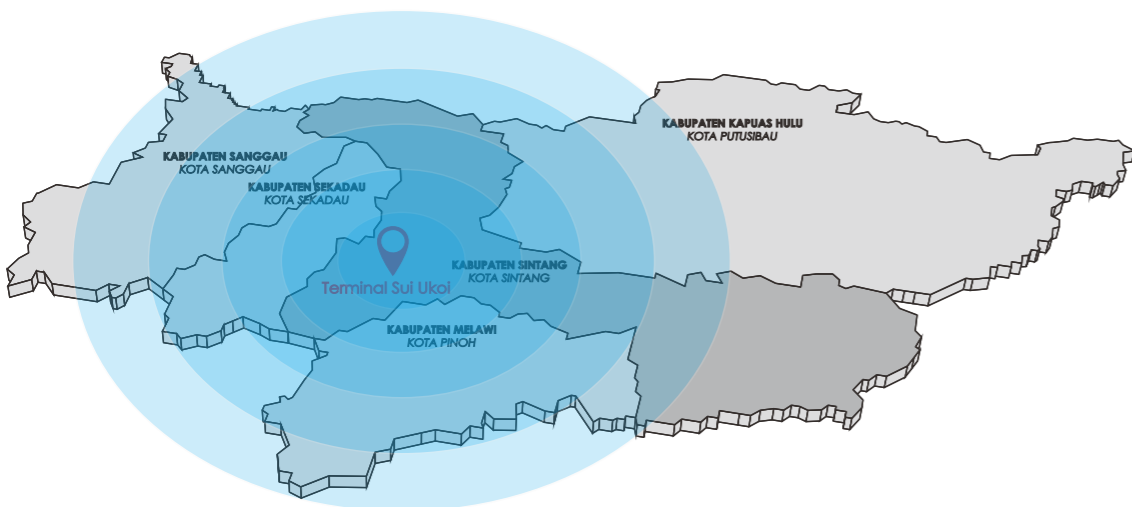


Berikut PO bus swasta yang di ijin pemerintah diantaranya : Dambri, ATS, Trans Borneo, Maju Terus, Bintang Jasa, Bintang Jaya, Bombay, Perintis, Nusa Indah. dan berikut trayek keberangkatan dari pemerintah : Pontianak, Singkawang, Sambas, Putusibau, Nanga Pinoh, Bongkong, Nanga Suhaid, Sambas, dan Jongkong.

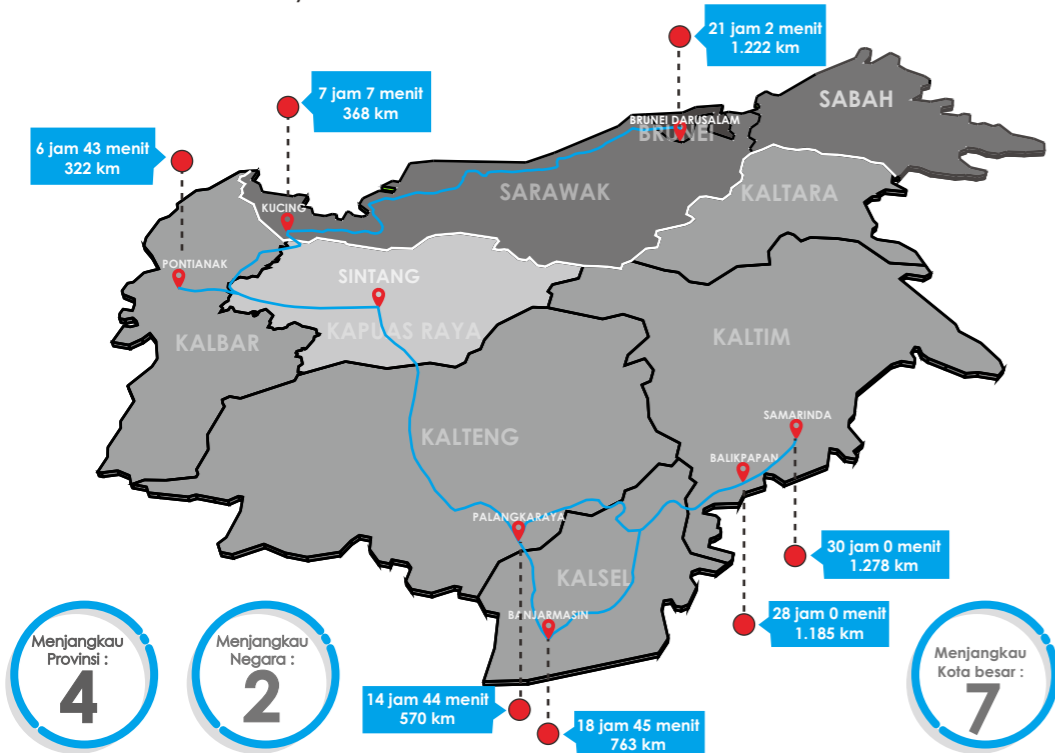
FENOMENA

POTENSI LETAK SINTANG

Letak Sintang yang strategis baik dalam konteks regional yang dekat dengan negara tetangga bisa langsung ke Serawak (Malaysia) sehingga wilayah ini akan menjadi gerbang keluar masuk barang dan orang dari dan ke Serawak maupun Brunei Darussalam melalui jalan darat, dengan demikian maka dengan Redesain terminal tipe B Sui Uko menjadi terminal tipe A di Sintang dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas pemerintah daerah dalam memberikan pelayanan publik kepada masyarakat.



Diharapkan terminal ini nanti dapat memfasilitasi 5 kabupaten yang tergabung dalam Provinsi Kapuas Raya yang mana jumlah penumpang bus akan bertambah banyak.



Trayek/Jalur bus bila Terminal Sui Uko di Redesain menjadi Terminal tipe A keberangkatan dari Sintang. Diantaranya Pontianak, Palangkaraya, Banjarmasin, Balikpapan, Samarinda bahkan hingga ke Sarawak Malaysia dan Brunei Darussalam.

PERMASALAHAN

PERMASALAHAN BUS KOTA SINTANG



Pada saat ini masih banyak Bus antar kota dalam provinsi yang tidak menggunakan terminal sebagai tempat pemberhentian terakhir dan sebagai tempat untuk pemberangkatan karena lebih memilih menggunakan ruko agen bus dikarenakan Terminal bus yang ada sekarang tidak memiliki fasilitas yang memberikan kenyamanan bagi calon penumpang bus sehingga calon penumpang dan PO bus lebih memilih ruko sebagai tempat pemberhentian dan pemberangkatan selain itu masih banyak juga angkutan umum yang menaik dan menurunkan penumpangnya ditepi-tepi jalan di pusat kota sehingga tak heran menyebabkan kemacetan.

PERMASALAHAN PENUMPANG BUS KOTA SINTANG

Pada saat ini arus penumpang angkutan umum memiliki trend menurun setiap tahunnya, hal ini disebabkan oleh meningkatnya kepemilikan kendaraan pribadi dan meningkatnya jumlah perusahaan taksi baik yang legal maupun yang tidak legal, selain itu fasilitas terminal bus juga berpengaruh pada penurunan jumlah penumpang bus dikarenakan minimnya fasilitas pendukung sehingga masyarakat enggan menggunakan terminal. Berikut rekapitulasi penumpang tahun 2015-2019.



PERMASALAHAN TRAYEK BUS KOTA SINTANG

Pada saat ini trayek bus dari sintang yang diijinkan oleh pemerintah masih terbatas oleh sebab itu mobilitas bus kota sintang belum efisien karena untuk mencapai kota-kota yang berada diluar provinsi dan luar negara masyarakat harus menggunakan terminal tipe A yang berada di Kota Pontianak yang mana perlu memakan waktu ±7 jam.

FENOMENA

PROYEKSI PENGGUNA TERMINAL

Proyeksi pengguna terminal dibutuhkan sebagai pertimbangan kebutuhan besaran ruang yang akan dirancang. Adapun dalam penentuan proyeksi pengguna, proyeksi didapatkan dengan melakukan spekulasi terhadap jumlah penumpang selama 5 tahun terakhir untuk memprediksi jumlah penumpang 5 tahun mendatang.

Jumlah Penumpang 5 Tahun Terakhir



Persentase kenaikan penumpang dalam 5 tahun

Jumlah penumpang bus yang masuk dan keluar dalam 5 tahun terakhir. Data yang dipakai merupakan data sebelum pandemi.

Tahun 2015	137.600
Tahun 2016	135.330
Tahun 2017	133.530
Tahun 2018	130.850
Tahun 2019	129.062
Total	666.372

Jumlah rata-rata penumpang bus yang masuk dan keluar dalam 5 tahun terakhir.

$$\frac{\text{Total Data 5 Tahun Terakhir}}{\text{Jumlah Tahun}} = \frac{666.372}{5} = 133.275$$

Diasumsikan dengan terbentuknya provinsi Kapuas raya maka terdapat kenaikan penumpang bus di Sintang hingga 20% pertahunnya.

- Prediksi Tahun 2020 $133.275 \times 10\% = 146.602$
- Prediksi Tahun 2021 $146.602 \times 10\% = 161.602$
- Prediksi Tahun 2022 $161.602 \times 10\% = 177.388$
- Prediksi Tahun 2023 $177.388 \times 10\% = 195.126$
- Prediksi Tahun 2024 $195.126 \times 10\% = 214.638$

Jumlah penumpang bus yang masuk dan keluar dalam 5 tahun mendatang adalah **234.151**.

Data pertahun	234.151
Data perbulan	$234.151 / 12 = 19.512$
Data perhari	$19.512 / 30 = 650$

FENOMENA

PROFIL TERMINAL SUI UKOI



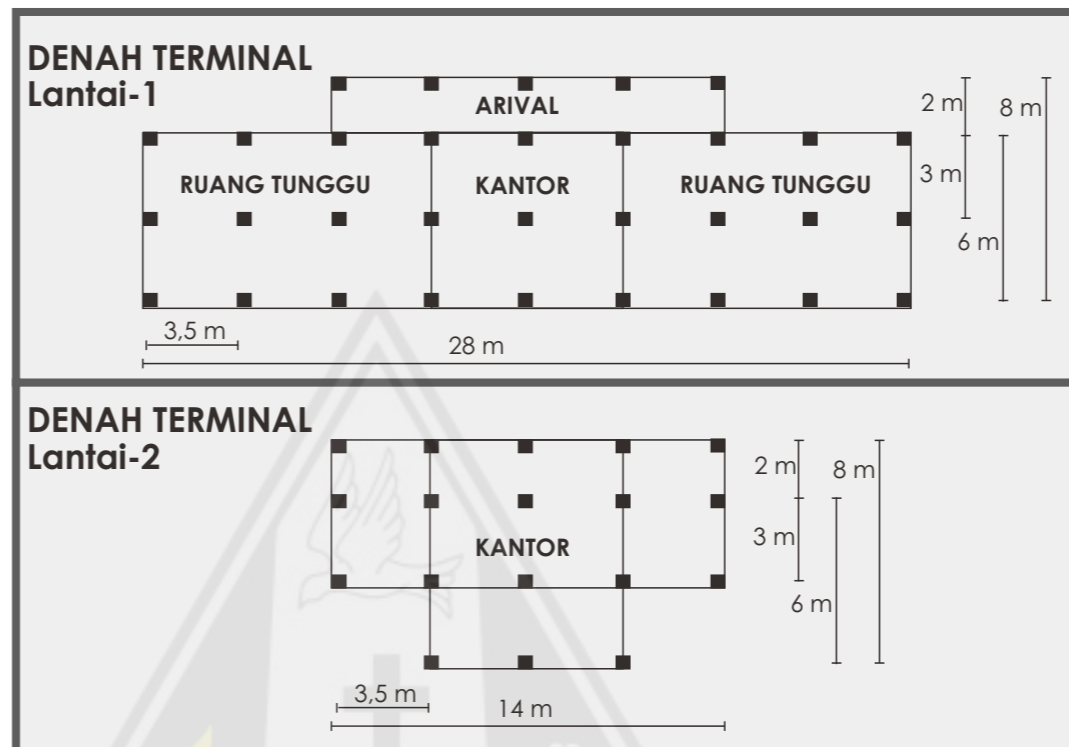
Terminal Sui Uko yang merupakan terminal tipe B yang sudah tidak berfungsi dengan maksimal hanya sebagai tempat pengecekan penumpang dan penarikan retribusi untuk Bus di pagi hari sedangkan di malam hari tidak, karena fasilitas pencahayaan pada malam hari tidak mendukung untuk bus malam.

AKSES TERMINAL SUNGAI UKOI

Simpang Pinoh	Tebelian Airport	Kota Sintang
Jarak 1,1 km Waktu 2 menit	Jarak 4,6 km Waktu 8 menit	Jarak 10,8 km Waktu 18 menit

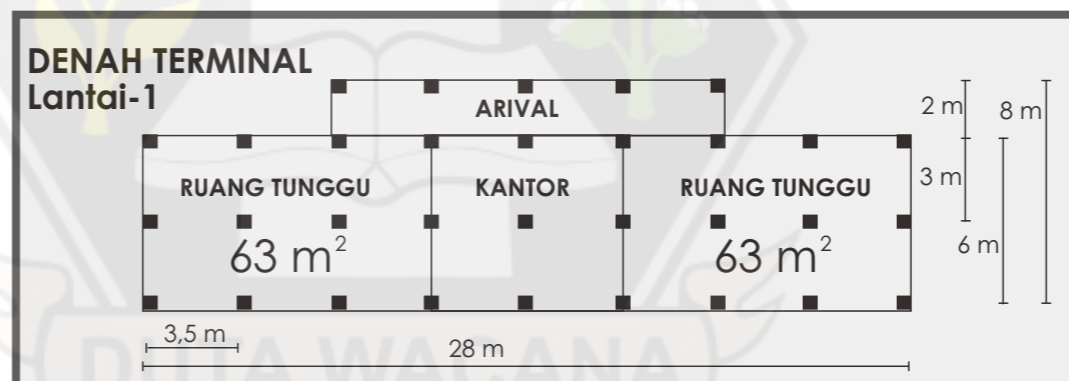
Pemilihan site terminal Sungai uko untuk dijadikan terminal tipe A tidak lepas dari ukuran side dan lokasinya yang mana terminal Sungai uko berada di luar pusat kota Sintang. Memiliki jarak 10,8 km dari pusat kota Sintang, diprediksi dapat mengatasi permasalahan kemacetan yang disebabkan oleh bus besar yang masuk ke pusat kota .

DENAH TERMINAL SUNGAI UKOI



Terminal Sui Uko yang merupakan terminal tipe B memiliki luas bangunan total sebesar 273 m² dengan 2 lantai dan terdapat 2 ruang tunggu yang masing-masing luasnya 63 m².

KAPASITAS PENUMPANG TERMINAL SUNGAI UKOI



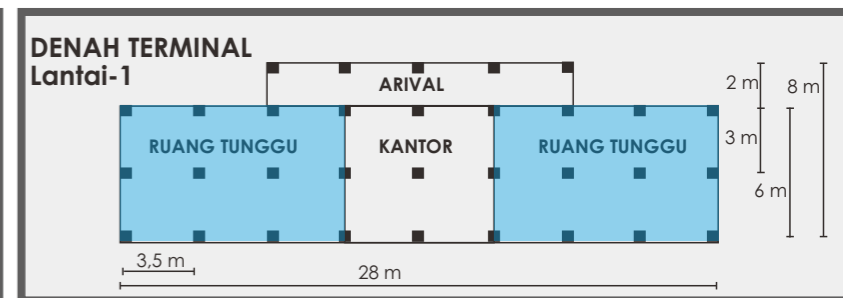
Kapasitas dari ruang tunggu penumpang pada terminal sungai uko adalah

$$\frac{\text{Luas Ruang Tunggu}}{\text{Referensi Ukuran Ruang x Sirkulasi}} = \text{Jumlah Ruang}$$

$$\frac{63 \text{ m}^2}{1 \text{ m}^2 / 1 \text{ orang} \times \text{Sirkulasi } 20 \%} = 2 \text{ Ruang Tunggu}$$

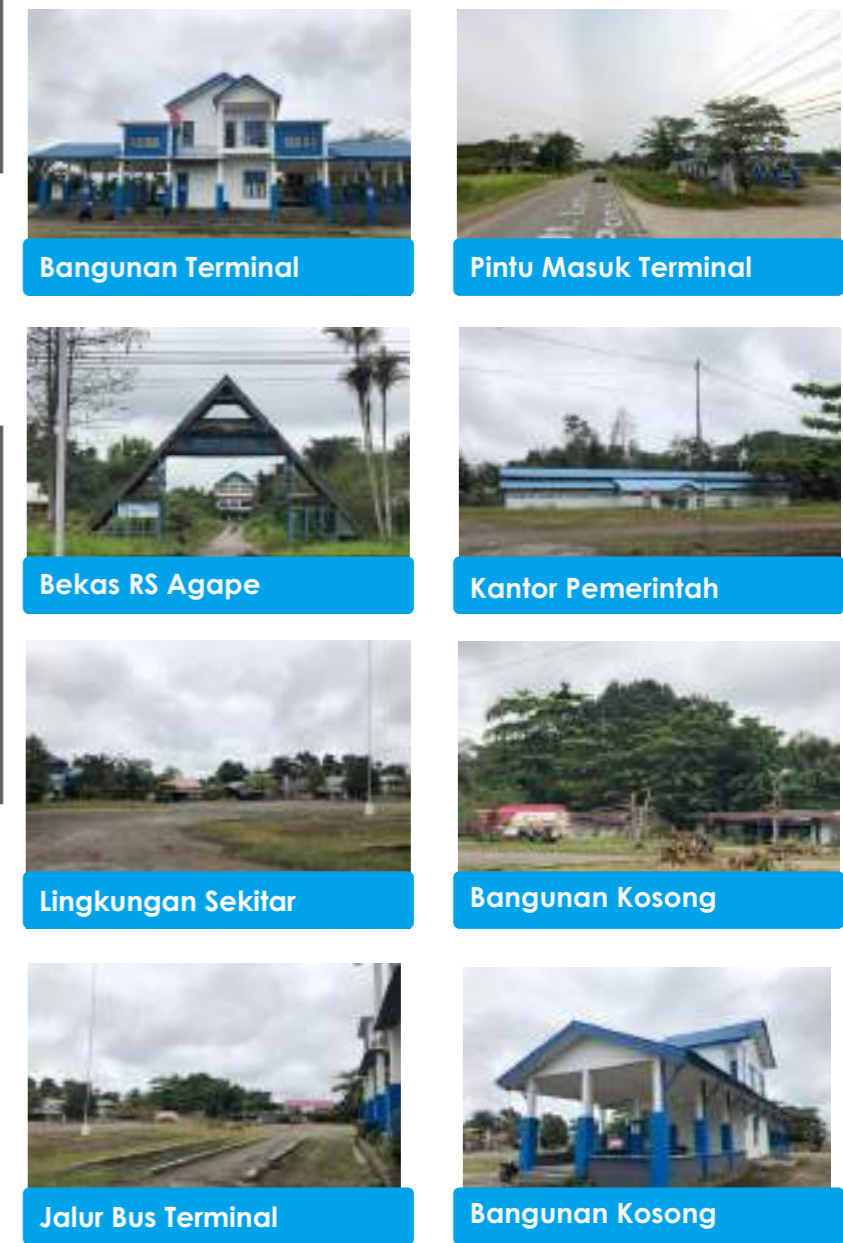
Total Kapasitas dari ruang tunggu penumpang pada terminal sungai uko adalah **105** orang yang mana jumlah kapasitas ini tidak dapat untuk menampung presentase dari 5 tahun mendatang dengan Sintang sebagai provinsi.

DENAH TERMINAL SUNGAI UKOI



Pada bangunan terminal yang lama yang masih dipertahankan fungsinya adalah ruang tunggu yang nantinya menjadi ruang tunggu angkutan kota dan angkutan pedesaan.

KONDISI TERMINAL SUNGAI UKOI



PENDEKATAN-SOLUSI

PENDEKATAN PERMASALAHAN



Terbentuknya Provinsi Kapuas Raya

Meningkatnya jumlah orang yang datang

Memerluka Moda Transportasi Masal yang Memadai

SOLUSI PERMASALAHAN

Menciptakan Terminal Tipe A

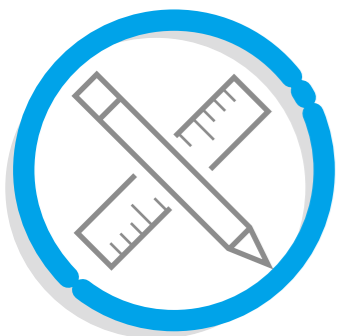


Memfasilitasi semua moda Transportasi bus di Provinsi Kapuas Raya

Fasilitas mampu memberikan kepuasan bagi pengguna Terminal

Desain modern dan fungsional sehingga membuat pengguna Terminal merasa nyaman

PERMASALAHAN ARSITEKTUR



Permasalahan arsitektur dari terminal sui ukoii adalah pada desain bangunan yang belum bisa memberikan kenyamanan bagi semua calon penumpang dan juga kapasitasnya belum memadai bagi setiap calon penumpang yang ingin menggunakan fasilitas terminal Sui Ukoii selain itu sirkulasi di dalam bangunan belum optimal karna tidak tertata dengan baik dan juga tidak adanya pembatas publik dan privat bagi pengguna terminal. selain itu belum terpenuhi kemudahan yang disediakan bagi difabel dalam mewujudkan kesamaan kesempatan dalam menggunakan fasilitas terminal.

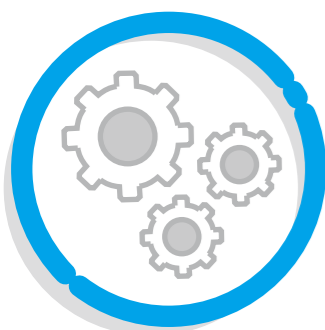
PENDEKATAN AKSESIBILITAS



AKSESIBILITAS

Aksesibilitas adalah kemudahan yang disediakan bagi penyandang cacat/difabel (Diferent Ability) guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan.

PERMASALAHAN FUNGSIONAL



BELUM ADA



FASILITAS UMUM

RUANG TUNGGU NYAMAN

PARKIR KHUSUS BUS, MOBIL & MOTOR

LOKET TIKET

JALUR KHUSUS BUS

FASILITAS DISABILITAS

LAMPU JALAN

RETAIL

TOILET UMUM

PAPAN INFORMASI

RAMBU-RAMBU

Dengan pendekatan Aksesibilitas diharapkan dapat menciptakan sebuah terminal yang dapat digunakan bagi setiap orang baik yang normal atau memiliki kebutuhan khusus (Difabel).

Dengan pendekatan Aksesibilitas diharapkan dapat memberikan kenyamanan dan rasa aman bagi semua calon penumpang yang bukan hanya mementingkan keindahan saja.

RUMUSAN MASALAH

HOW? RUMUSAN MASALAH?

Bagaimana mendesain ulang Terminal penumpang Bus Sui Ukoii dengan pendekatan Aksesibilitas yang bertujuan untuk menunjang pembangunan Provinsi KapuasRaya?



METODE

PENDEKATAN STUDI

Pendekatan penelitian kualitatif (Grounded Theory)

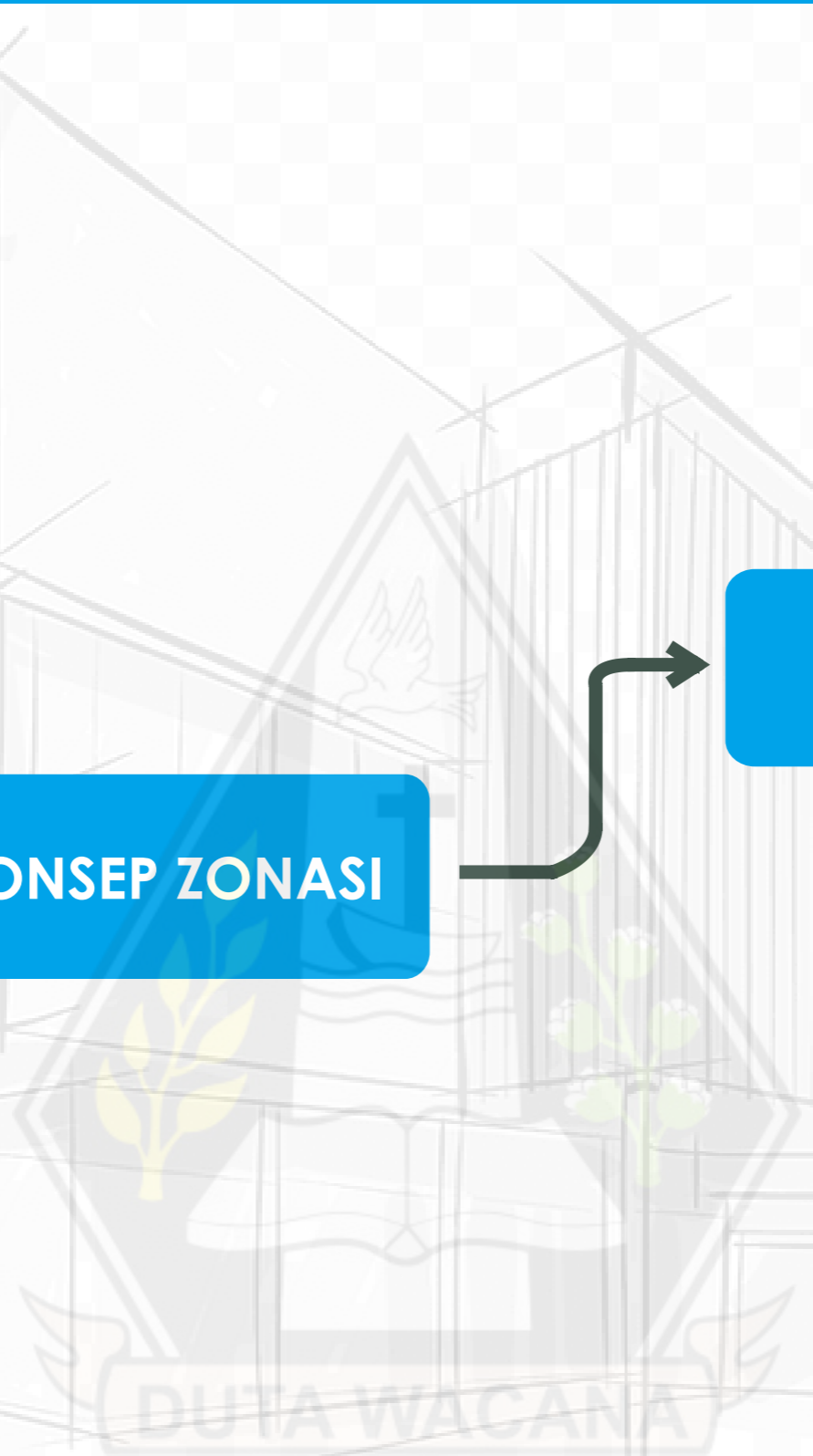
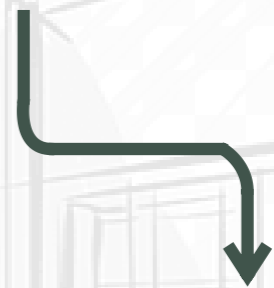
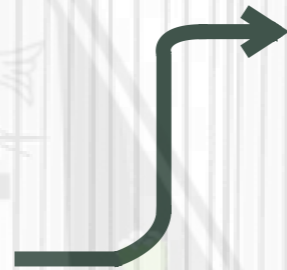
PENGUMPULAN DATA

PRIMER

- Observasi
- Dokumentasi

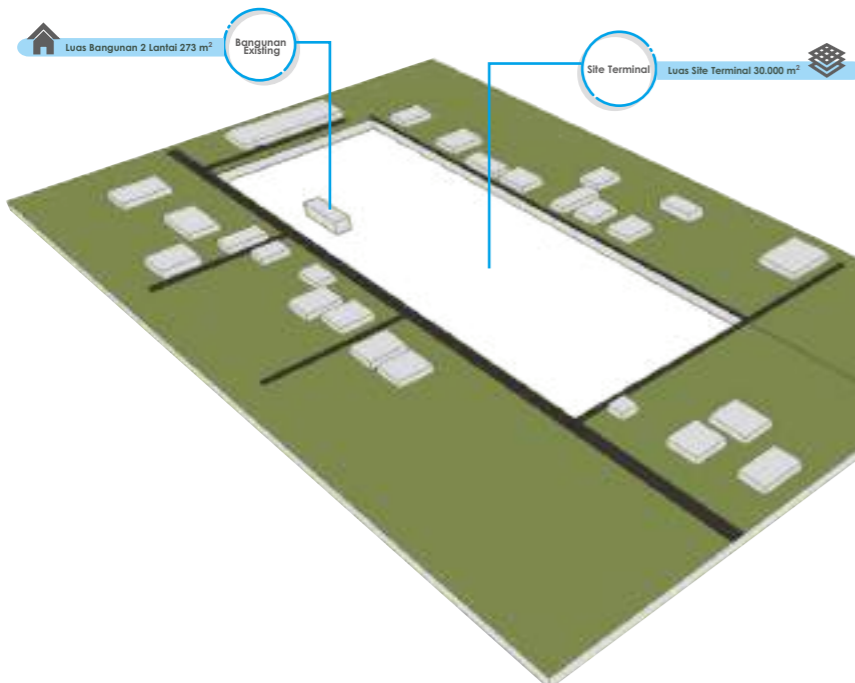
SKUNDER

- RTRW Kab. Sintang
- RDTRK Kec. Sungai Tebelian
- Peraturan Pemerintah &
- Perundang-Undangan
- Literatur Buku & Internet



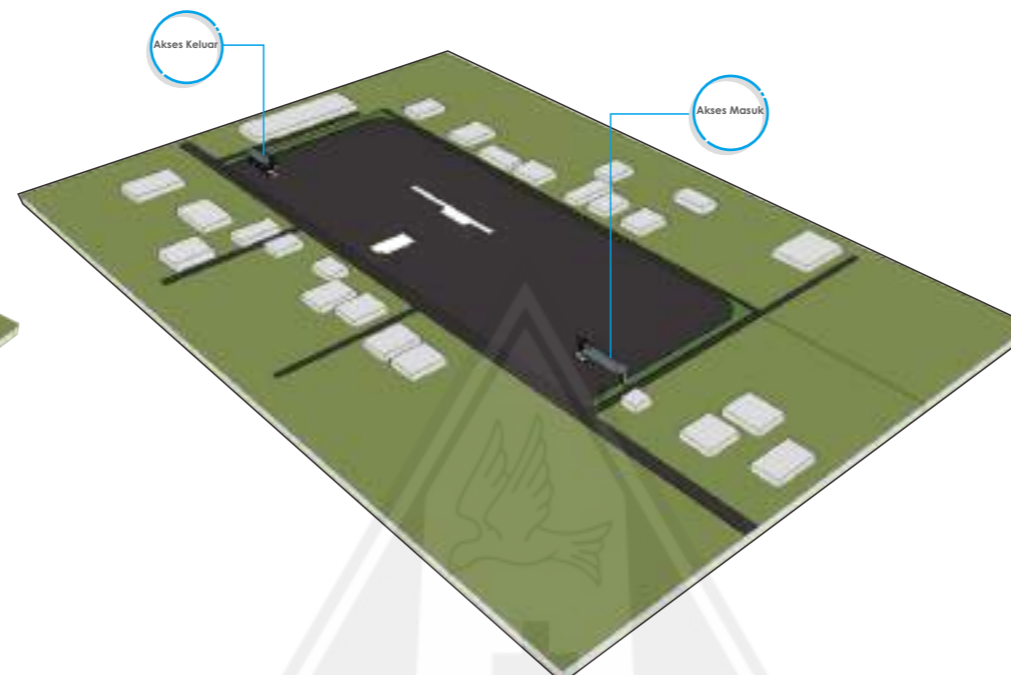
KONSEP ZONASI

TRANSFORMASI KAWASAN SITE



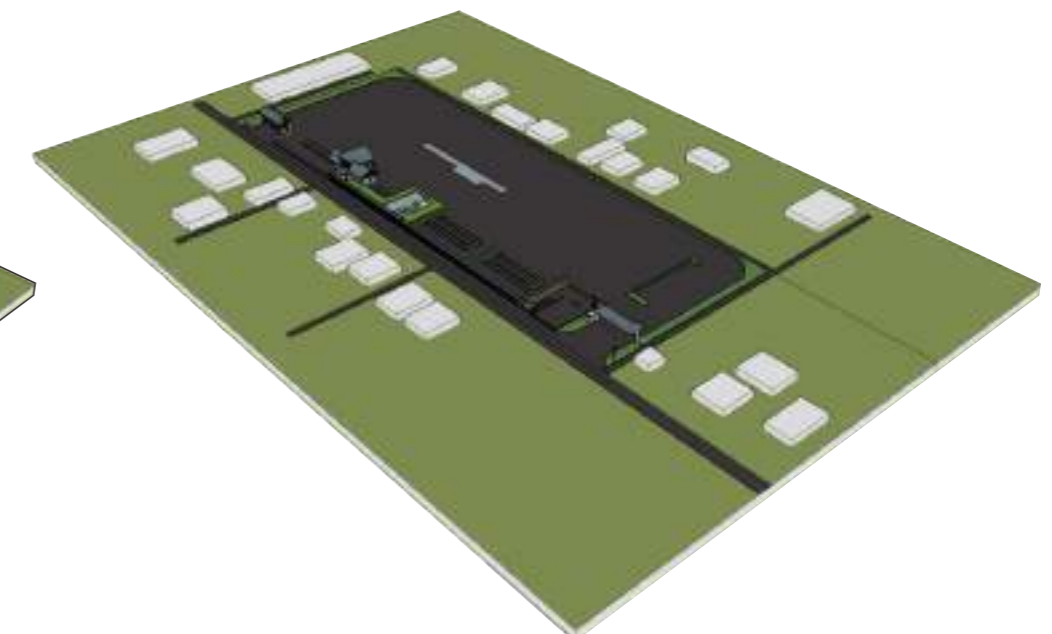
Orientasi Batas dan Existing

Lokasi site merupakan lahan Terminal Sui Uko yang berada di Jl Lintas Poros Tengah Kalimantan, Kabupaten Sintang, Kondisi site di dominasi oleh ruang terbuka hijau dengan kepadatan penduduk rendah.



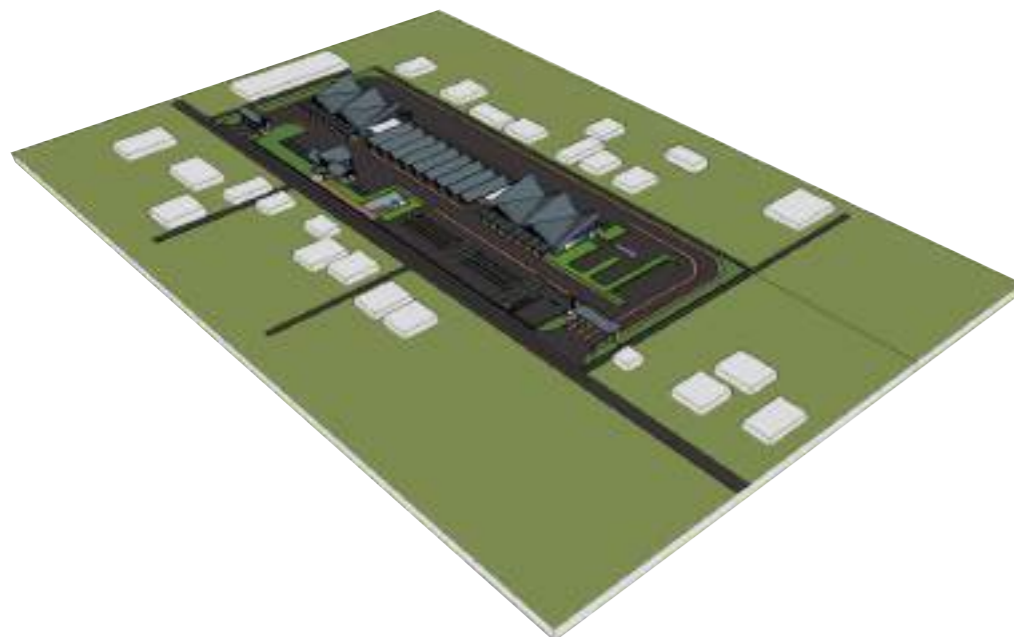
Sirkulasi Kendaraan

Pada sirkulasi site terdapat jalur masuk dan keluar dimana terbagi lagi menjadi beberapa jalur kendaraan mulai dari bis, mobil, dan motor.



Redesain Bangunan Eksisting

Pada site sendiri sebelumnya telah terdapat bangunan terminal, tetapi terminal yang ada tidak dapat memenuhi kebutuhan penumpang maka dengan itu dilakukan Redesain.



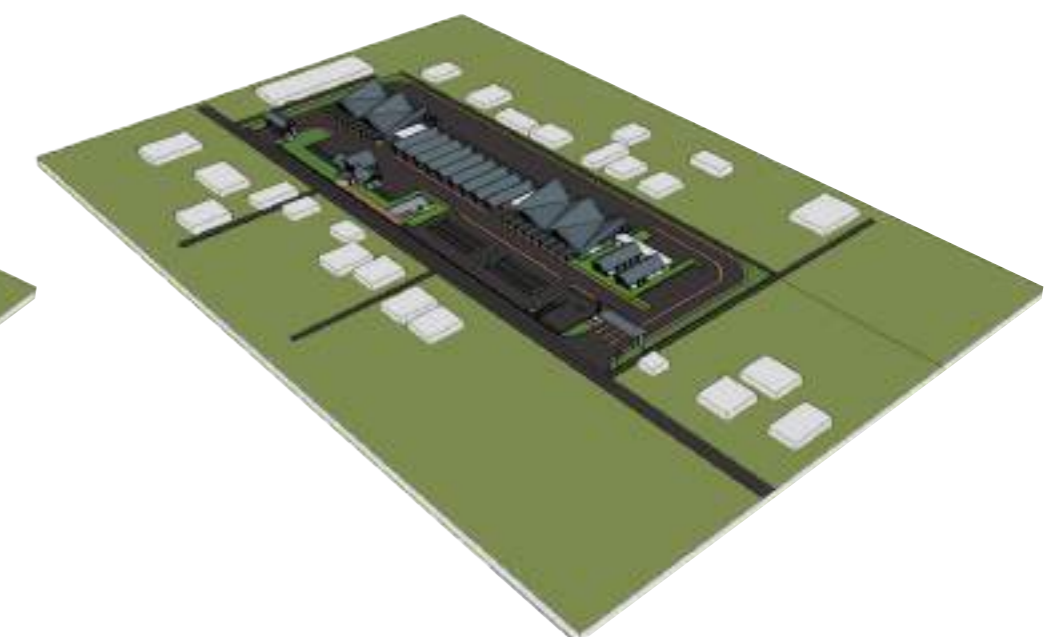
Penambahan Terminal Baru

Dengan perubahan tipe terminal menjadi tipe A maka banyak fasilitas yang di tambahkan sehingga di bangun terminal baru.



Penambahan Fasilitas

Pada terminal baru akan di bangun juga banguna kantor dan servis sehingga kebutuhan terminal terpenuhi dan juga penataan parkir dan pedestrian ways.

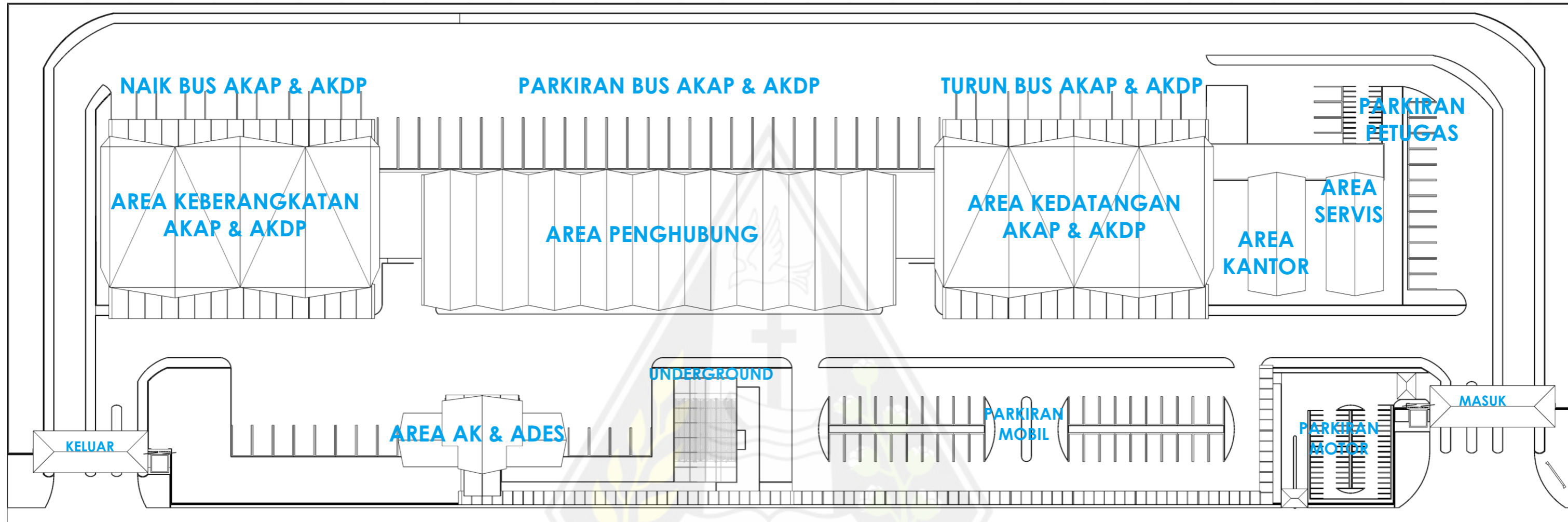


Aksesibilitas

Untuk memudahkan akses pada terminal sehingga terwujudnya konsep aksesibilitas maka akan di bangun underground untuk menghubungkan terminal 1 dan terminal 2.

KONSEP ZONASI

KONSEP ZONASI KAWASAN TERMINAL



AREA KEBERANGKATAN AKAP & AKDP

HALL UMUM
 RUANG TUNGGU KEBERANGKATAN
 RETAIL MAKANAN & OLEH-OLEH
 AREA PERON NAIK BUS
 LOKET TIKET
 RUANG INFORMASI
 RUANG PENGELOLA
 TOILET
 RUANG IMIGRASI
 AREA MEROKOK
 LAVATORY

AREA KEDATANGAN AKAP & AKDP

HALL UMUM
 RUANG TUNGGU KEDATANGAN
 RETAIL MAKANAN & OLEH-OLEH
 AREA PERON TURUN BUS
 LOKET TIKET
 AREA INFORMASI
 RUANG PENGELOLA
 TOILET
 RUANG IMIGRASI
 AREA MEROKOK
 LAVATORY

AREA PENGHUBUNG T1

RUANG PENGHUBUNG
 RETAIL MAKANAN & OLEH-OLEH
 RUANG PENGELOLA
 TOILET
 LAVATORY
 UNDERGROUND

UNDERGROUND T2

MUSOLA
 ATM CENTER

AREA AK & ADES

RUANG TUNGGU KEDATANGAN
 RUANG TUNGGU KEBERANGKATAN
 RUANG PENGELOLA
 LOKET TIKET
 RUANG INFORMASI
 RUANG KEAMANAN
 TOILET
 LAVATORY

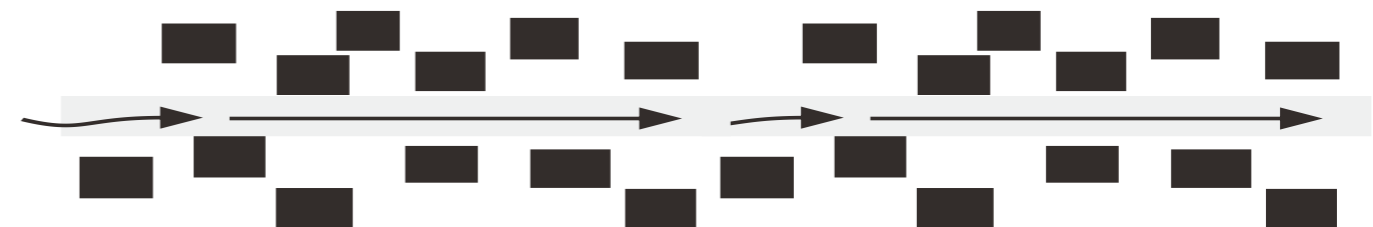
AREA SERVIS

RUANG POMPA AIR
 RUANG GANSET
 RUANG AWAK BUS
 GUDANG EKSPEDISI
 RUANG OB

POLA PENATAAN RUANG

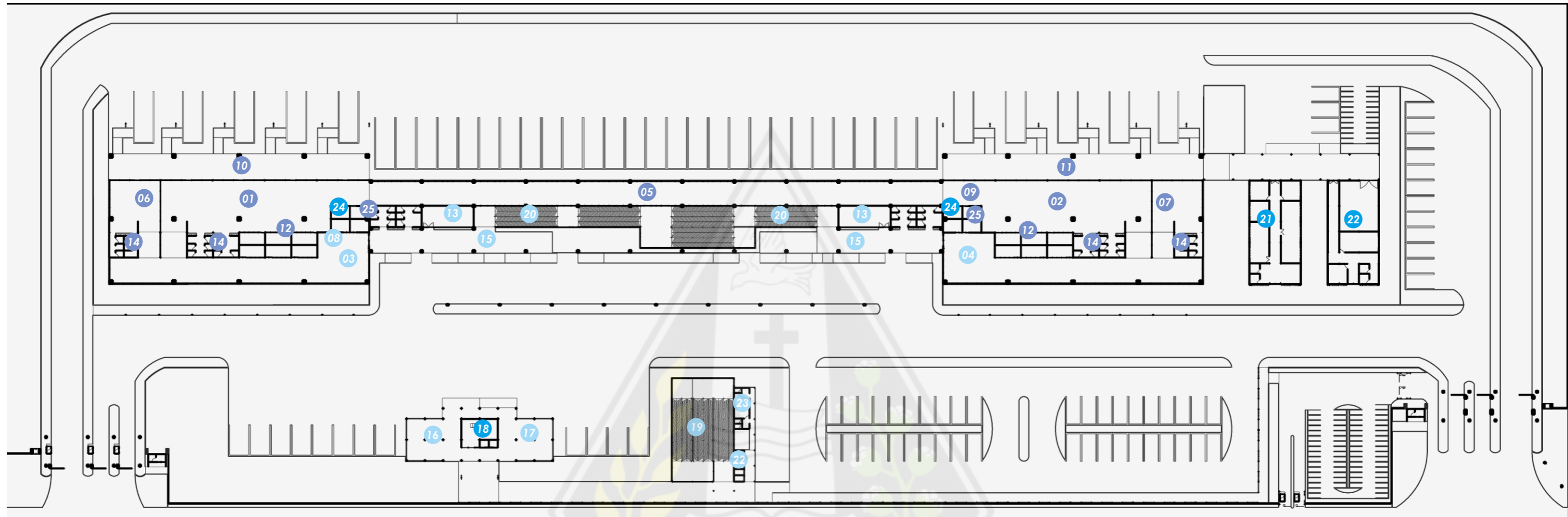
Pada area fasilitas pelayanan terminal orang dan barang (kendaraan pribadi, umum, pejalan khaki) bentuk penataan bangunannya menggunakan pola linear. Hal ini bertujuan untuk kemudahan pengenalan bagi pengguna ruang (orang maupun kendaraan) sehingga mempengaruhi pencapaian atau aksesibilitas.

POLA PENATAAN LINEAR



KONSEP ZONASI

KONSEP ZONASI RUANG TERMINAL



Keterangan Ruang

1. Ruang Tunggu Keberangkatan T1
2. Ruang Tunggu Kedatangan T1
3. Hall Terminal Kedatangan T1
4. Hall Terminal Keberangkatan T1
5. Ruang Penghubung T1
6. Domestik Keberangkatan T1
7. Domestik Kedatangan T1
8. Loket Tiket
9. Loket Tiket Transit
10. Peron Naik Bis T1

11. Peron Turun Bis T1
12. Retail Dalam
13. Retail Keluar
14. Toilet Dalam
15. Drop Zone T1
16. Kedatangan T2
17. Keberangkatan T2
18. Pengelola T2
19. Underground T2
20. Underground T1

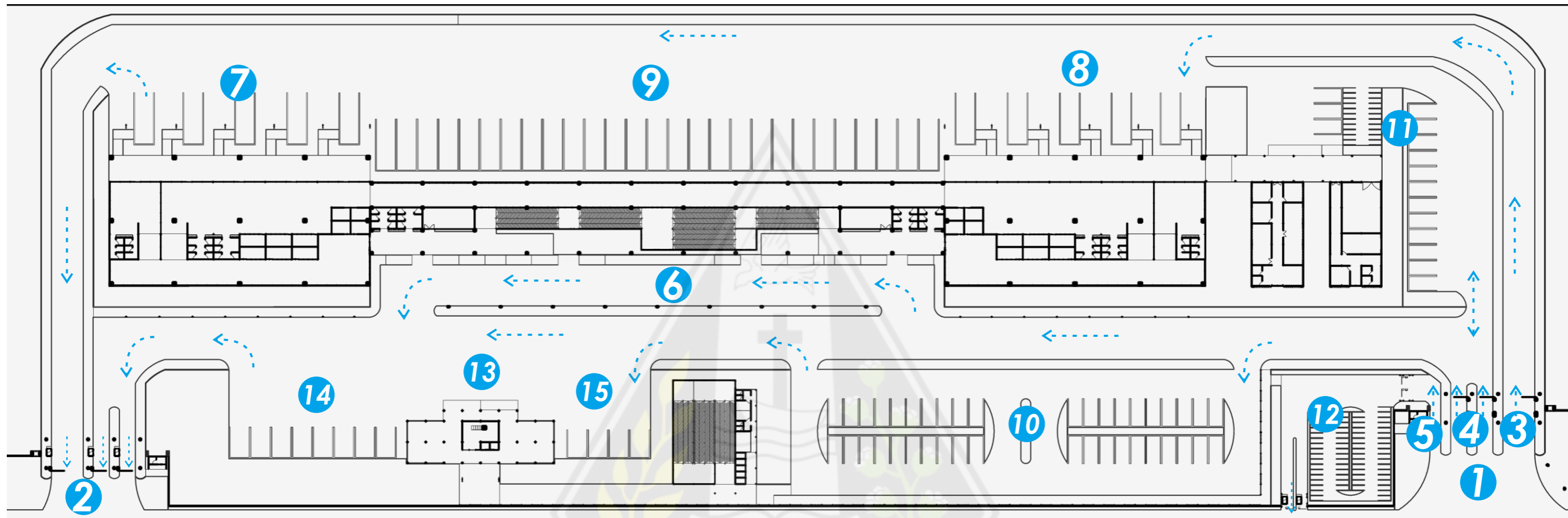
21. Kantor Pengelola
22. ATM Center
23. Musola
24. Ruang Informasi
25. Ruang Keamanan

Keterangan

- Publik
 ● Semi-Publik
 ● Privat

KONSEP ZONASI

KONSEP SIRKULASI KAWASAN



Keterangan

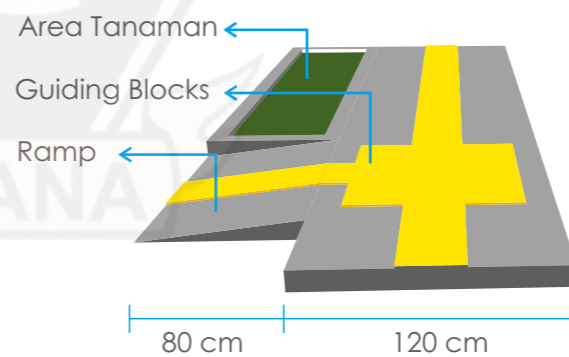
- 1. Akses Masuk
- 2. Akses Keluar
- 3. Jalur 1
- 4. Jalur 2 & 3
- 5. Jalur 4
- 6. Area Drop Zone
- 7. Area Pick Up Bis
- 8. Area Drop Off Bis
- 9. Parkiran Bis
- 10. Parkiran Mobil Umum

- 11. Parkiran Pengelola
- 12. Parkiran Motor Umum
- 13. Drop Zone Bus & Taksi
- 14. Parkiran Mini Bis
- 15. Parkiran Taksi

Legenda



Pedestarian Ways



Guiding Blocks



AKTIFITAS SIRKULASI JALUR 1

Sirkulasi jalur satu merupakan jalur khusus yang dilalui oleh bus besar dan bus sedang yang mana merupakan transportasi utama terminal.

AKTIFITAS SIRKULASI JALUR 2 & 3

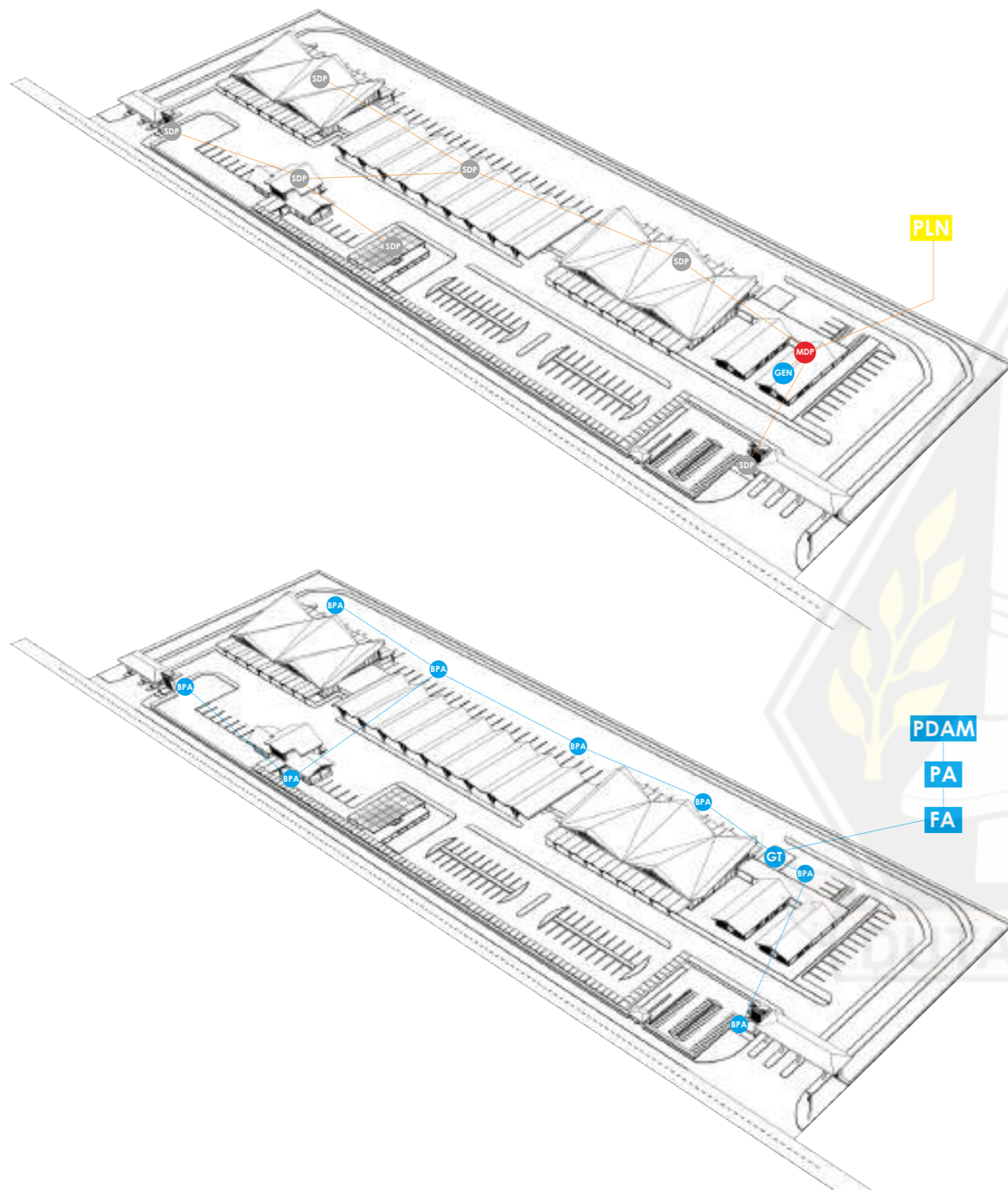
Sirkulasi jalur satu dan dua merupakan jalur umum yang dilalui oleh mobil pribadi, mobil da motor petugas, mini bis dan taksi yang telah di ijinakan oleh pengelola.

AKTIFITAS SIRKULASI JALUR 3

Sirkulasi jalur empat merupakan jalur khusus yang dilalui oleh motor umum untuk menuju area parkir motor.

KONSEP UTILITAS

KONSEP UTILITAS KAWASAN



Skema Sistem Distribusi Listrik Kawasan

Keterangan Jaringan Listrik

- PLN** Perusahaan Listrik Negara
- MDP** Main Distribution Panel
- GEN** Main Distribution Panel
- SDP** Sub Distribution Panel
- Saluran Listrik PLN & Genset

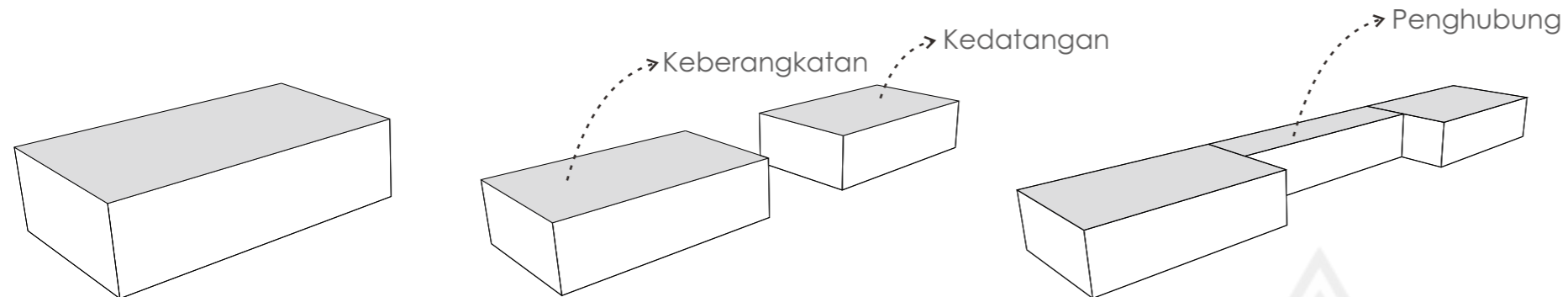
Skema Sistem Distribusi Air Kawasan

Keterangan Jaringan Air

- PDAM** Perusahaan Air Daerah
- PA** Pompa Air
- FA** Filter Air
- GT** Ground Tank
- Saluran Air Bersih

KONSEP BANGUNAN

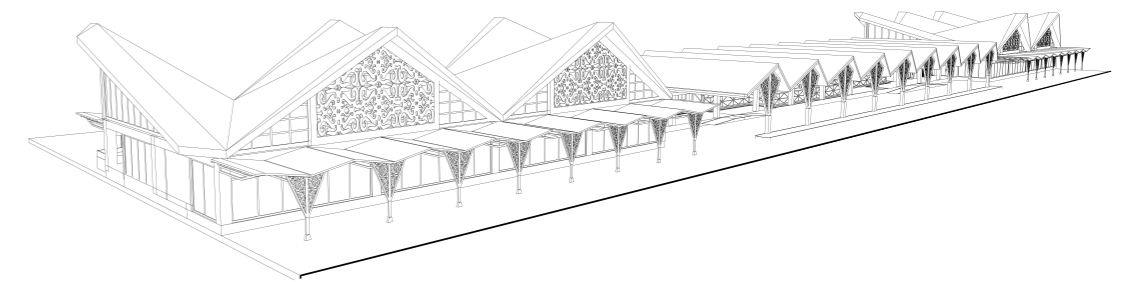
KONSEP GUBAHAN MASA BANGUNAN TERMINAL



Bentuk dasar bangunan persegi panjang agar pembagian ruang pada terminal bisa disusun secara teratur dan berurutan.

Kemudian bentuk tadi dibagi 2 untuk memisahkan antara area pelayanan kedatangan dan keberangkatan terminal

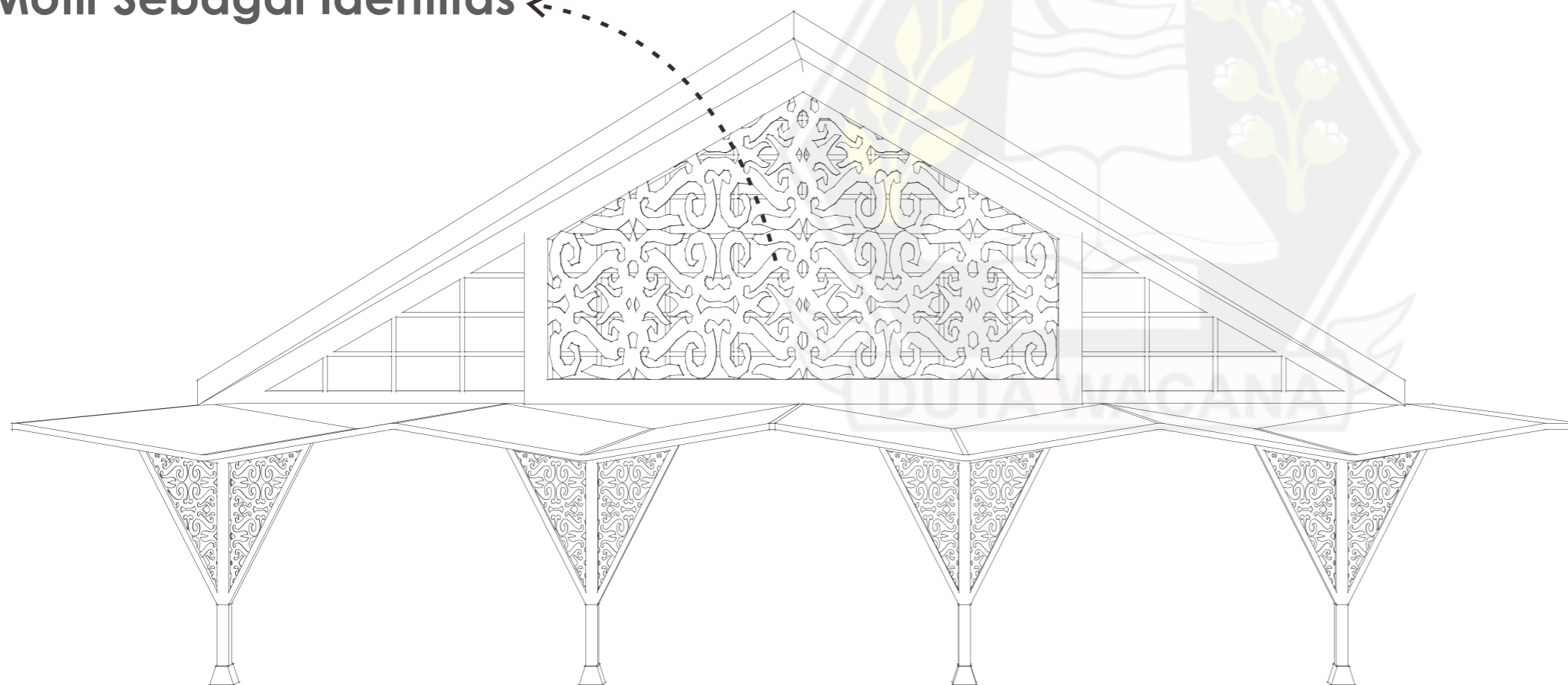
Lalu, pada jarak bangunan di berikan bangunan penghubung untuk digunakan para calon penumpang yang ingin melakukan transit.



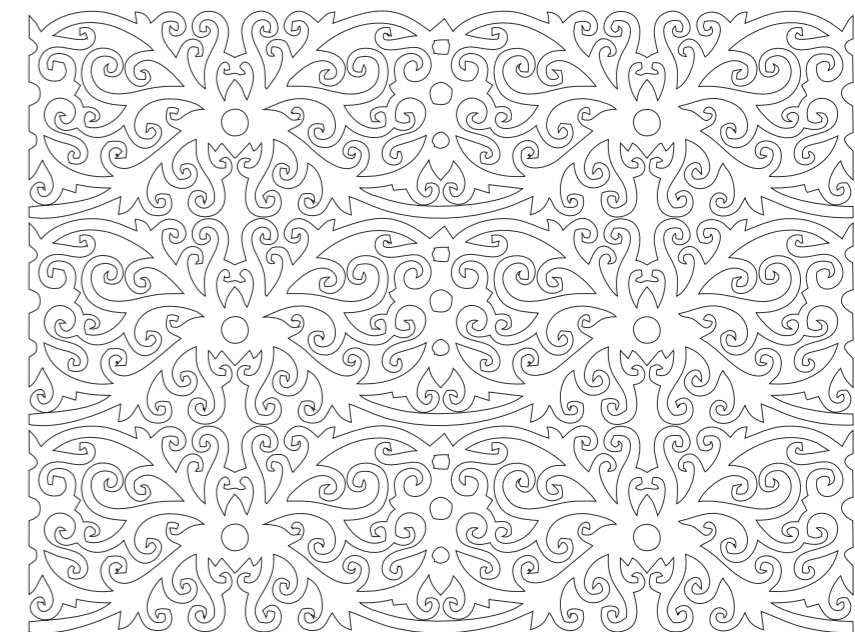
Terakhir, memainkan bentuk pada atap bangunan dengan kemiringan untuk merespon air hujan dan memberikan motif sebagai penanda identitas bangunan agar dapat menjadi icon kota.

KONSEP BENTUK MASA BANGUNAN TERMINAL

Motif Sebagai Identitas



MOTIF DAYAK SINTANG



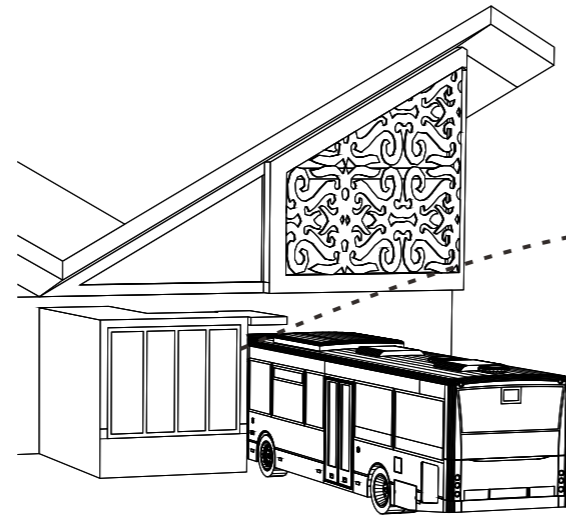
Ide desain bentuk atap terminal sungai ukoi pada bagian kedatangan dan keberangkatan mengambil bentuk dari atap rumah betang kalimantan dengan pemberian motif ukiran. Pemilihan bentuk ini untuk memberikan identitas lokal sekaligus pengenalan dan citra pada salah satu budaya di Indonesia, dengan begitu maka bangunan terminal dapat menjadi icon kota.

KONSEP BANGUNAN

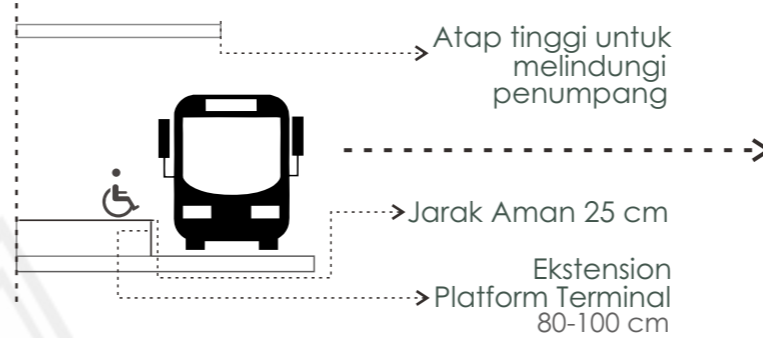
KONSEP FASILITAS PENDUKUNG

Pada konsep fasilitas pendukung terminal memperhatikan dari pendekatan aksesibilitas yang mana merupakan desain yang universal yang mana desain ini memperhatikan kemudahan bagi setiap pengguna terminal. Desain juga memperhatikan syarat aksesibilitas di Indonesia yaitu :

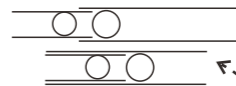
- Kemudahan**
Semua orang dapat menjangkau semua tempat dengan
- Kegunaan**
Setiap orang dapat mempergunakan semua tempat
- Keselamatan**
Setiap bangunan dan lingkungan harus
- Kemandirian**
Setiap orang harus dapat mencapai, masuk dan



Kemudahan Masuk & Turun Bus

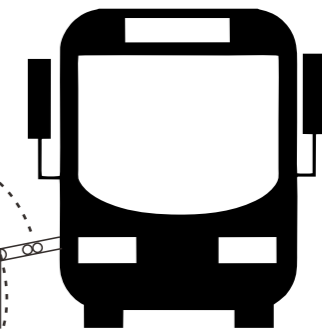
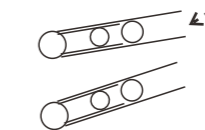


Sistem Sliding



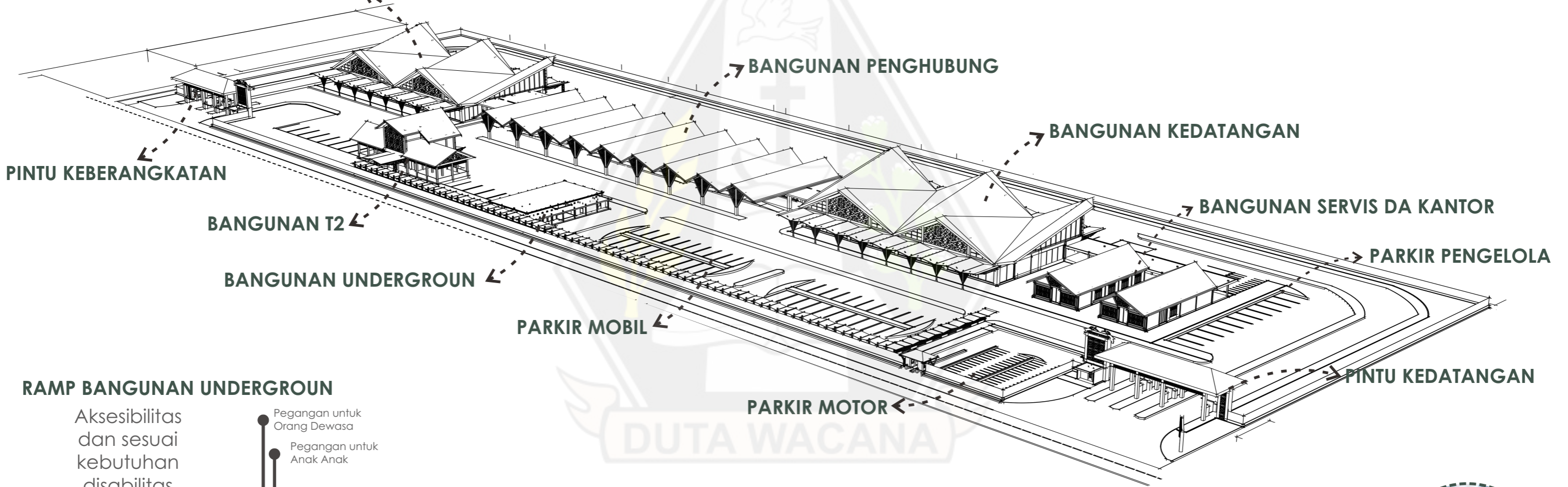
Area Peron

Sistem Engsel



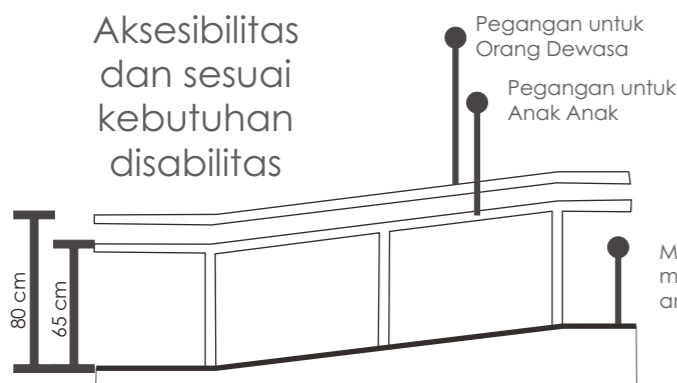
Pada area penghubung antar bus dan peron terminal terdapat sebuah jembatan penghubung yang kemiringan dan jaraknya bisa di atur tergantung dari ketinggian bus.

BANGUNAN KEBERANGKATAN



RAMP BANGUNAN UNDERGROUN

Aksesibilitas dan sesuai kebutuhan disabilitas



Penggunaan ramp untuk mempermudah pengguna terminal dalam mengakses terminal dari terminal baru ke terminal lama, yang mana jalur penghubung berada dibawah jalur kendaraan. untuk desain ramp bukan hanya memperhatikan kebutuhan disabilitas tetapi juga memperhatikan semua pengguna mulai dari anak-anak dan dewasa.

Fasilitas Pendukung Fungsi Ruang Area penghubung

Konsep Sirkulasi Menerus (Linier)

Kemudahan aksesibilitas pengguna Terminal menuju titik tujuan.

Travelator

Penggunaan Travelator untuk mempermudah pengguna terminal dalam mengakses terminal yang mana jarak dari ruang kedatangan dan keberangkatan yang jauh.



KONSEP BANGUNAN

KONSEP MATERIAL



RANGKA ATAP BAJA IWF

- Lebih Stabil
- Bentang lebar
- Pengerjaan lebih cepat
- Daya tahan jangka panjang



PELINGKUP ATAP BITUMEN

- Bobot ringan & Daya tahan tinggi
- Tahan korosi, api, rayap, & jamur
- Peredam suara yang baik
- Desain variatif



DINDING BATA RINGAN

- Kedap suara dan kedap air
- Beban struktur lebih kecil karena lebih ringan



DINDING PERFORATED

- Memiliki ketahanan yang kuat
- Menyaring suara masuk
- Memperindah bangunan
- Desain variatif



DINDING DOUBLE SKIN FACADE

- Menghalau panas dari luar
- Menghalau cahaya silau berlebihan
- Suhu ruang menjadi dingin



KOLOM BETON BERTULANG

- Struktur beton bertulang sangat kokoh
- Biaya pemeliharaan beton bertulang hampir sangat rendah
- Memiliki ketahanan yang tinggi terhadap api dan air

DAFTAR PUSTAKA

- <https://www.archdaily.com/>
- Francis DK Ching (1979) Dalam Arsitektur Bentuk, Ruang, dan Tataan
- Neufferst, E. (1996). *Data Arsitek Jilid 1*. Jakarta: Erlangga.
- Neufferst, E. (2002). *Data Arsitek Jilid 2*. Jakarta: Erlangga.
- @Studioanakarsi.(2021)
- Kemenkumham. (2015) Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Sintang Tahun 2016-2036.
- MTAJ, (1997) Tabel Pendidikan dan Pelatihan Manajemen Terminal Angkutan Jalan.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.(2016)
- Keputusan Menteri Perhubungan (1995) Terminal Penumpang Berdasarkan Fungsi Pelayanan
- RTRW Kabupaten Sintang (2015) Peraturan Standar Pembangunan Kabupaten Sintang Tahun 2015-2035.
- Dokumen Rencana Strategis Tata Ruang Wilayah Kabupaten Sintang Tahu 2016-2021.
- UURI NO 28 (2002) Tentang Bangunan Gedung

