

**REDESAIN PERANCANGAN TERMINAL BUS ANTAR
PROVINSI TIPE B DI LUBUK PAKAM TEMA ARSITEKTUR
MODERN**

SKRIPSI

OLEH :

SINTYA PURWANINGSIH

158140005



**PROGRAM STUDI ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MEDAN AREA
2020**

**REDESAIN PERANCANGAN TERMINAL BUS ANTAR PROVINSI TIPE B
DI LUBUK PAKAM TEMA ARSITEKTUR MODERN**

SKRIPSI

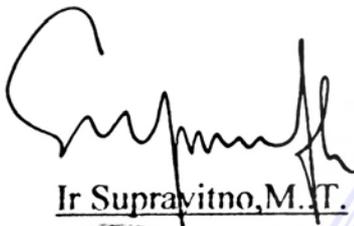
**Diajukan Sebagai Pelengkap dan Syarat
Mencapai Gelar Sarjana Teknik Arsitektur
Universitas Medan Area**



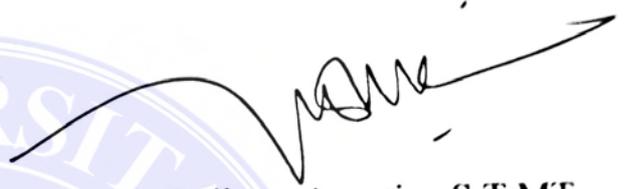
**PROGRAM STUDY ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MEDAN AREA
2020**

Judul Skripsi : REDESAIN PERANCANGAN TERMINAL BUS ANTAR
PROVINSI TIPE B
Nama : Sintya Purwaningsi
Npm : 15.814.0005
Fakultas : Teknik Arsitektur

Disetujui oleh :
Komisi Pembimbing



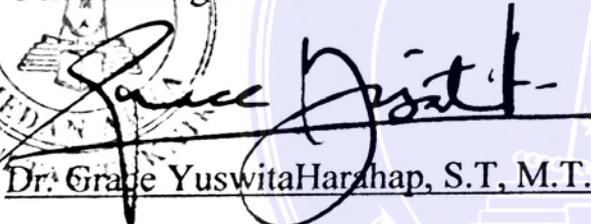
Ir. Suprayitno, M.T.



Ida Deliarthy Agustina, S.T, MT.



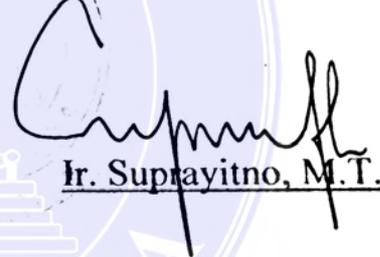
Pembimbing I



Dr. Grace Yuswita Harahap, S.T, M.T.

Dekan Fakultas Teknik

Pembimbing II



Ir. Suprayitno, M.T.

Ka. Program Studi

Tanggal lulus :

HALAMAN PERNYATAAN

Saya menyatakan bahwa skripsi yang saya susun, sebagai syarat memperoleh gelar sarjana merupakan hasil karya tulis saya sendiri. Adapun bagian-bagian tertentu dalam penulisan skripsi ini yang saya kutip dari hasil dari karya orang lain telah dituliskan sumbernya secara jelas sesuai norma, kaidah, dan etika penulisan ilmiah.

Saya bersedia menerima sanksi pencabutan gelar akademik yang saya peroleh dan sanksi-sanksi lainnya dengan peraturan yang berlaku, apabila dikemudian hari ditemukan adanya plagiat dalam tugas akhir ini.



Medan, Februari 2020

METERAI
TEMPEL



102E5AFF570555394

6000
ENAM RIBU RUPIAH

Sintya Purwaningsih

15.814.0005

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR**

Sebagai sivitas akademik Universitas Medan Area, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Sintya Purwaningsih
NPM : 15.814.0005
Program Studi : Arsitektur
Fakultas : Teknik
Jenis Karya : Tugas Akhir

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Medan Area Hak Bebas Royalti Non eksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul : **REDESAIN PERANCANGAN TERMINAL BUS ANTAR PROVINSI TIPE B DI LUBUK PAKAM TEMA ARSITEKTUR MODERN**, beserta perangkat yang ada (jika diperlukan).

Dengan Hak Bebas Royalti Non eksklusif ini, Universitas Medan Area berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan skripsi saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/ pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Medan, Februari 2020
METERAI
TEMPEL
8115BAHF015870685
6000
ENAM RIBURUPIAH
aningsih

15.814.0005

RIWAYAT HIDUP

Penulis dilahirkan di Desa Wonosari , pada tanggal 4 September 1997. Merupakan anak ketiga dari tiga bersaudara, pasangan Irianto dan Juriah. Penulis merupakan putri satu-satunya dari dua laki-laki .

Pada tahun 2009, Penulis menyelesaikan pendidikan Sekolah Dasar di SD Negeri 105329 . Kemudian, Penulis juga melanjutkan pendidikan Sekolah Menengah Pertama di SMP Negeri 3 Tanjung Morawa sampai pada tahun 2012.

Pada tahun 2015, Penulis menyelesaikan pendidikan Sekolah Menengah Atas di SMA Negeri 2 Lubuk Pakam dan melanjutkan studi (S1) ke Perguruan Tinggi di Universitas Medan Area dan mengambil jurusan Teknik Arsitekur.

Lalu, Penulis melaksanakan Mata Kuliah Kerja Praktek I (KP I) di PT.ARTEK UTAMA, sebagai Pengawas Lapangan dan Mata Kuliah Kerja Praktek II (KP II) di PT.ARTEK UTAMA, sebagai Asisten Arsitek Engineer.

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim...

Puji syukur kehadirat Allah SWT karena atas limpahan rahmat dan karunia-Nya sehingga penyusunan Tugas Akhir yang berjudul "**REDESAIN PERANCANGAN TERMINAL BUS ANTAR PROVINSI TIPE B DI LUBUK PAKAM TEMA ARSITEKTUR MODERN**" ini dapat terselesaikan dengan baik.

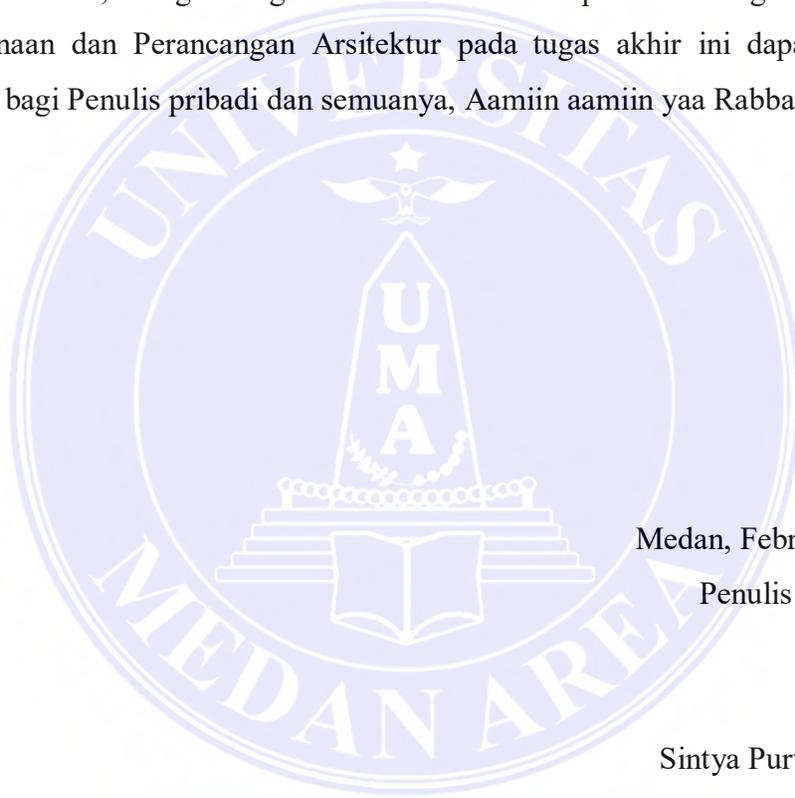
Penulis menyadari bahwa dalam pelaksanaan penelitian, mulai dari pencarian data, perizinan, hingga penyusunan tugas akhir ini tidak bisa terlepas dari berbagai pihak yang turut serta membantu terselenggaranya penelitian ini dengan baik. Oleh karena itu, melalui kesempatan ini penulis ingin menyampaikan terima kasih kepada :

1. Dekan Fakultas Teknik Universitas Medan Area, Wakil Dekan I, staff birokrasi Fakultas Teknik Universitas Medan Area serta Bapak dan Ibu staff pengajar Program Studi Arsitektur Universitas Medan Area yang telah mendidik dan membina penulis hingga dapat menyelesaikan pendidikan.
2. **Bapak Ir. Suprayitno, M.T.** sebagai Ketua Prodi Teknik Arsitektur Universitas Medan Area yang banyak membantu penulis dalam memberikan kritik dan saran.
3. **Ibu Ir. Ir. Suprayitno, M.T.** selaku Dosen Pembimbing Tugas Akhir I yang juga telah banyak membantu penulis dalam memberikan kritik, saran, dan masukan yang sangat dibutuhkan.
4. **Ida Deliarthy Agustina, S.T., M.T.** selaku Dosen Pembimbing Tugas Akhir II yang juga telah banyak membantu penulis dalam memberikan kritik, saran, dan masukan yang sangat dibutuhkan.
5. **Perpustakaan Universitas Medan Area Kampus I**
6. **Ayah & Ibu serta Keluarga**, yang selalu memberikan semangat untuk tetap berusaha dalam mengerjakan Tugas Akhir ini.
7. **Teman-teman stambuk 2015**, yang berjuang bersama agar terselesainya Tugas Akhir ini.

8. Serta teman-teman lain yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu, terima kasih telah mendukung dan membantu selama ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penyusunan Skripsi masih jauh dari sempurna, baik dari segi materi maupun penyajiannya. Untuk itu, masukan berupa kritik dan saran yang bersifat membangun sangat diharapkan agar tugas akhir ini dapat lebih baik.

Akhir kata, dengan segala kerendahan hati penulis mengucapkan semoga Perencanaan dan Perancangan Arsitektur pada tugas akhir ini dapat memberikan manfaat bagi Penulis pribadi dan semuanya, Aamiin aamiin yaa Rabbal Aalamiin.



Medan, Februari 2020

Penulis

Sintya Purwaningsih

15.814.0005

ABSTRAK

Sintya Purwaningsih.15.814.0005.”Redesain Perancangan Terminal Bus Antar Provinsi Tipe B Tema Arsitektur Modern”.Dibimbing Oleh Ir.Suprayitno ,M.T. Dan Ida Deliarty Agustina,S.T.,M.T.

Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ketempat tujuan sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang di angkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat di lalui dan proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ketempat tujuan dimana kegiatan diakhiri.

Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jarinya transportasi dan yang dimaksud terminal bus sendiri adalah tempat tempat dimana sekumpulan bus mengawali dan mengakhiri lintasan operasionalnya dengan mengacu kepada defenisi tersebut, maka pada bangunan terminal penumpang dapat mengakhiri perjalanannya dengan mengganti lintasan bus lainnya.

Lokasi site berada di Jalan Raya Medan ,Tj.Garbus satu,Kec.DeliSerdang,SumateraUtara.pada hal ini yang diangkat merupakan meredesain bangunan terminal tipe B yang berada dikota Pakam ,Redesain merupakan merencanakan atau merancang kembali suatu bangunan dengan secara keseluruhan maupun sebagian namun tidak akan merubah fisik dari bangunan .

Kata kunci: Terminal bus ,Penumpang,Arsitektur Modern, layanan.

ABSTRACT

SintyaPurwaningsih. 158140005. “The Redesign of Inter-Province Type B Bus Terminal Design in LubukPakamwith Modern Architecture Theme”. Supervisedby Ir. Suprayitno, M.T. and Ida Deliarty Agustin, S.T., M.T.

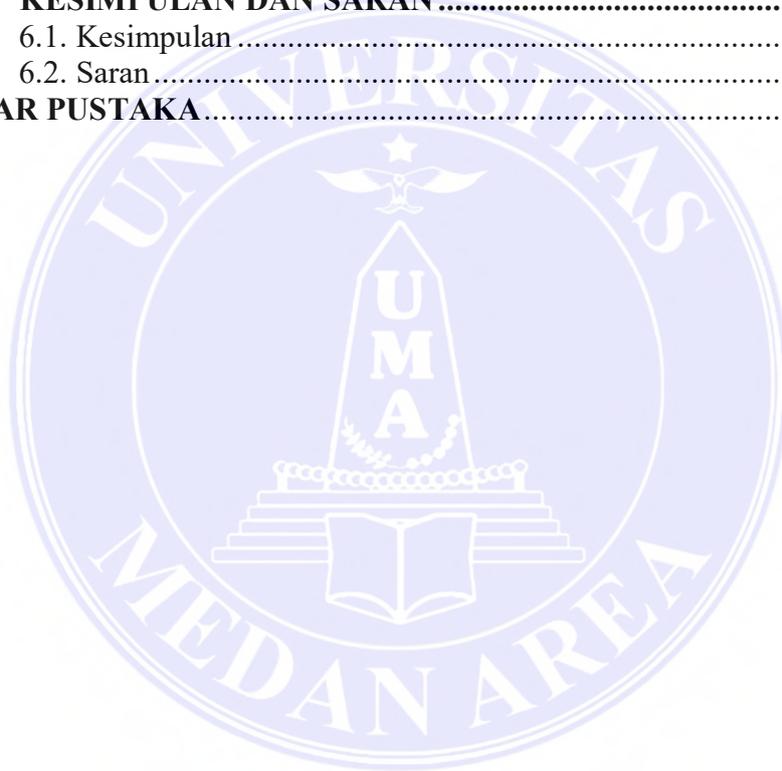
Transportation is defined as the transfer of goods and people from the origin to the destination places. So with these activities, there are three things, namely the load being transported, the availability of vehicles as a means of transportation, and the presence of roads that can be traversed and the process of moving from the movement of origin place, where the activity of transportation begins to the destination place where the activity ends. The terminal is a road transportation infrastructure for loading and unloading people or goods and regulating the arrival and departure of public transportation, which is one form of transportation knot node. The definition of the bus terminal itself is a place where a collection of buses starts and ends its operational trajectory by referring to that definition, then on the terminal building; passengers can end its journey by changing the other bus trajectories. The site location is on Jalan Raya Medan, Tj. Garbusatu, Deli Serdang Subdistrict, North Sumatra. In this case, what was discussed was the redesign of the type B terminal building in Pakam City. A redesign is replanning or redesigning a building in whole or in part however it will not change the physical look of the building.

Keyword: Bus Station, Passenger, Arcitecture Modern, Service.

DAFTAR ISI

	Halaman
LEMBAR PERSETUJUAN	
HALAMAN PERNYATAAN	
HALAMAN PERNYATAAN PUBLIKASI.....	
RIWAYAT HIDUP.....	
ABSTRAK.....	i
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	v
BAB 1 PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	3
1.3. Maksud dan Tujuan.....	4
1.4. Batasan Masalah.....	4
1.5. Sistematik Pembahasan	4
1.6. Kerangka Berfikir.....	4
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	5
2.1. Tinjauan Umum Perencanaan	5
2.1.1. Klarifikasi Terminal Bus	6
2.1.2. Fasilitas Terminal.....	7
2.2. Tinjauan Teoritis Arsitektur Modern	8
BAB 3 METODOLOGI PERANCANGAN.....	13
3.1. Lokasi Penelitian	13
3.2. WPP.....	15
3.3. Waktu Pelaksanaan.....	18
3.4. Metode.....	18
BAB 4 ANALISIS PERANCANGAN	19
4.1. Analisis Tapak.....	20
4.1.1. Kondisi Eksisting Tapak	20
4.1.2. Analisis Batasan Tapak	20
4.1.3. Orientasi Angin dan Hujan.....	21
4.1.4. Orientasi Matahari	21
4.1.5. Analisis Kebisingan	22
4.1.6. Analisis ME, SE.....	22
4.1.7. Analisis Zoning Site.....	23
4.1.8. Analisis View (View dari Luar ke Dalam).....	23
4.1.9. Analisis View (View dari Dalam ke Luar).....	23
4.1.10. Analisis Parkir	24
4.1.11. Analisis Vegetasi	24
4.1.12. Analisis Drainase	25
4.1.13. Analisis Utilitas	26
4.1.14. Analisis Kegiatan.....	28
4.2. Analisis Bentuk dan Ruang.....	28
4.2.1. Analisis Bentuk.....	37
4.2.1.1. Analisis Bentuk Dasar Mata.....	41

4.2.1.2. Analisi Komposisi Massa.....	41
4.2.2. Analisis Struktur	42
BAB 5 ANALISA PERANCANGAN	44
5.1. Konsep Blok Plan.....	44
5.2. Konsep Orientasi Angin, Matahari, dan Hujan.....	44
5.3. Konsep Kebisingan.....	45
5.4. Konsep Drainase	45
5.5. Konsep ME dan ME	46
5.6. Konsep View	46
5.7. Konsep Parkir.....	47
5.8. Konsep vegetase.....	47
5.9. Konsep struktur	48
5.10 Utilitas.....	48
BAB 6 KESIMPULAN DAN SARAN	49
6.1. Kesimpulan	49
6.2. Saran	49
DAFTAR PUSTAKA.....	50



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang di angkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat di lalui dan proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri (Nasution,1996).

Prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu : (1)sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkantoran, (2)sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencan pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai rencana (Tanin,1999).

Transportasi yang baik bagi pelayanan publik harus memenuhi 3 kriteria dasar, yaitu kenyamanan, keamanan, dan kecepatan pada ketentuan pertama adalah kenyamanan yaitu aspek kenyamanan harus dapat dirasakan oleh penumpang yang menggunakan jasa transportasi, penumpang akan merasakan kenyamanan di dalam sarana transportasi bila di sarana tersebut dilengkapi dengan berbagai fasilitas yang memberikan kenyamanan bagi penumpangnya salah satunya pendingin udara,terhadap asap kendaraan bermotor, dan proses yang dijalani calon penumpang sebelum dan setelah berada dalam sarana transportasi (Dagun,2006).

Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jarinya transportasi dan yang dimaksud terminal bus sendiri adalah tempat tempat dimana sekumpulan bus mengawali dan mengakhiri lintasan operasionalnya dengan mengacu kepada defenisi tersebut, maka pada bangunan terminal penumpang dapat mengakhiri perjalanannya dengan mengganti lintasan bus lainnya (UU Lalu Lintas No 22,2009).

Kota Medan sebagai ibukota Sumatera Utara terletak pada posisi yang strategis karena merupakan wilayah transit yang dilalui oleh jalur strategis jalan

lintas Sumatera. Struktur kota menyebabkan persebaran fungsi-fungsi kegiatan akan terbentuk dan diikuti dengan sistem transportasi yang ada.

Di dalam proses perkembangan kota, pusat-pusat kegiatan ekonomi perkotaan seperti pasar, terminal, pertokoan atau perdagangan merupakan embrio pembentuk struktur ruang kota yang amat penting. Struktur kota menyebabkan persebaran fungsi-fungsi kegiatan akan terbentuk dan diikuti dengan sistem transportasi yang ada (Zahnd, 1999).

Penempatan terminal bus sebagai tempat pelayanan kegiatan pergerakan dan ekonomi kota akan mempengaruhi fungsi lahan di sekitarnya. Penempatan lokasi stasiun bus ini juga perlu diikuti dengan pembangunan sarana dan prasarana penunjang yang lain sehingga perubahan lokasi menjadi berhasil.

1.2. Rumusan Permasalahan

Adapun permasalahan yang akan dihadapi dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana bangunan terminal bus dapat menarik minat masyarakat untuk menggunakan jasa transportasi yang ada di terminal bus dalam setiap perjalanan.
2. Bagaimana suatu sistem pada bangunan terminal bus penumpang tidak saling tumpang tindih dan saling terganggu oleh masing-masing kepentingan dalam sebuah kawasan, serta memiliki hubungan aktivitas dengan bangunan yang berada pada kawasan perancangan.
3. Bagaimana perencanaan sirkulasi dalam bangunan dengan memberikan informasi maupun arah yang jelas bagi pengguna agar mudah mencapai ruang yang dituju, serta arah yang jelas sehingga memberikan rasa aman dan nyaman bagi pengelola maupun pengunjung.
4. Bagaimana merencanakan stasiun bus yang menggunakan konsep modern.

1.3. Maksud Dan Tujuan

1. Menjadikan bangunan yang memudahkan aktivitas masyarakat dalam melakukan perjalanan darat dengan bus dan angkutan umum.
2. Membuat terminal bus yang memiliki fasilitas dapat dinikmati masyarakat umum secara nyaman.
3. Upaya dalam peningkatan jumlah penumpang yang menggunakan transportasi bus.

1.4. Batasan Masalah

Dengan meningkatnya pertumbuhan manusia dari tahun ke tahun maka tingkat penggunaan akomodasi umum seperti bus untuk mendukung segala kegiatan yang dibutuhkan masyarakat umum dalam melakukan perjalanan antar provinsi maka masyarakat membutuhkan wadah suatu stasiun bus yang memiliki fasilitas yang nyaman dan desain yang modern.

1.5. Sistematik Pembahasan

Secara garis besar sistematik pembahasan makalah ini adalah sebagai berikut:

➤ **BAB 1 PENDAHULUAN**

Membahas mengenai latar belakang pemilihan judul, permasalahan yang ada, maksud dan tujuan, keluaran, metodologi pembahasan, kerangka berpikir, dan sistematik penulisan.

➤ **BAB 2 TINJAUAN PROYEK**

Membahas mengenai stasiun bus,

➤ **BAB III METODOLOGI PERANCANGAN**

Pada BAB ini adalah pembahasan mengenai Tabel Wilayah Pusat Pengembangan Wilayah (WPP) Kota Medan, Lokasi Perancangan, Waktu Pelaksanaan, dan Metodologi Perancangan.

➤ **BAB IV. ANALISA DAN KONSEP**

Pada BAB ini, membahas tentang Analisa dan Konsep Perancangan.

➤ **BAB V. HASIL GAMBAR KERJA DAN 3D**

Pada BAB ini adalah hasil dari analisa dan konsep perancangan berupa Desain Gambar Kerja dan 3D nya.

1.6. Kerangka Berfikir

Latar Belakang

- Transportasi merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan dan kebutuhan manusia.
- Fungsi sosial stasiun yang secara tidak langsung adalah mendukung dalam perkembangan suatu wilayah melalui dukungan dari fasilitas prasarana transportasi darat untuk aktifitas transit penumpang.
- Kota Lubuk Pakam sebagai salah satu kota di Sumatera Utara yang terletak pada posisi yang strategis karena merupakan wilayah transit yang dilalui oleh jalur strategis jalan lintas Sumatera.

Tujuan Studi

- Menjadi bangunan yang memudahkan aktivitas masyarakat dalam melakukan perjalanan darat
- Membuat stasiun bus yang memiliki fasilitas dapat dinikmati masyarakat umum secara nyaman. Upaya dalam meningkatkan jumlah penumpang yang menggunakan Transportasi bus.
- Upaya dalam peningkatan jumlah penumpang yang menggunakan transportasi bus.
- Mempermudah masyarakat kota Lubuk Pakam dalam menikmati stasiun bus tanpa harus jauh-jauh pergi ke kota Medan

Kegunaan Study

- Mempermudah masyarakat dalam menikmati stasiun bus tanpa harus jauh-jauh ke pusat kota.
- Merancang stasiun bus dengan konsep modern dan fasilitas yang terbaik dan nyaman untuk masyarakat.

Pengolahan Data

Data Primer	Data Sekunder
-Peta lokasi	- Studi literatur
-Kondisi geografis/data site	- Studi banding

ANALISA

KONSEP

DESAIN

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

2.1. TINJAUAN UMUM PERANCANGAN

Pengertian Terminal Bus

Terminal dapat dianggap sebagai alat pemroses, dimana suatu urutan kegiatan tertentu harus dilakukan untuk memungkinkan suatu lalu lintas (kendaraan, barang, dan sebagainya) diproses penuh sehingga dapat meneruskan perjalanan. Terminal adalah suatu fasilitas yang sangat kompleks, banyak kegiatan tertentu yang dilakukan disana, terkadang secara bersamaan secara paralel sering terjadi kemacetan yang cukup mengganggu. Terminal adalah titik pertemuan antara penumpang dan barang yang memasuki serta meninggalkan suatu sistem transportasi. Terminal bukan saja merupakan komponen fungsional utama dari sistem transportasi tetapi juga merupakan prasarana yang merupakan biaya yang besar dan titik kemacetan yang terjadi (Morlok E.K, 1995).

Direktur Jendral Perhubungan Darat (1995) menyatakan bahwa terminal angkutan umum merupakan titik simpul dalam sistem jaringan transportasi jalan tempat terjadinya putus arus yang merupakan prasarana angkutan yang berfungsi pokok sebagai pelayanan umum, berupa tempat kendaraan umum menaikkan dan menurunkan penumpang dan atau barang , bongkar muat barang, sebagai tempat berpindahnya penumpang baik intra maupun antar moda transportasi yang terjadi sebagai akibat adanya arus pergerakan manusia dan barang serta adanya tuntutan efisiensi transportasi.

Fungsi stasiun bus

- Fungsi terminal bus menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1995) dapat ditinjau dari 3 (tiga) unsur yaitu: penumpang, pemerintah, dan operator bus. Fungsi terminal bus bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan yang satu ke moda atau kendaraan yang lain, tempat tersedianya fasilitas-fasilitas dan informasi (peralatan, teluk, ruang tunggu, papan informasi, toilet, toko, loket, dll), serta fasilitas parkir bagi kendaraan pribadi. Fungsi stasiun bus bagi pemerintah antara lain adalah dari segi

perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalu lintas dan menghindari kemacetan, sebagai sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali arus kendaraan umum.

- Fungsi terminal bus (Morlok, 1984)

Terminal bus berfungsi sebagai tempat naik turunya penumpang bus. Menurut Edward K Morlok, fungsi terminal bus adalah: a. Memuat penumpang atau barang ke atas kendaraan transport serta membongkar muatan kembali.

Berdasarkan Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat No.31 Tahun 1993 tentang terminal transportasi jalan, terminal berfungsi sebagai berikut :

1. Fungsi terminal bagi penumpang, adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan yang satu ke moda atau kendaraan yang lain, tempat tersedianya fasilitas-fasilitas dan informasi (pelataranparkir, ruang tunggu, papan informasi, toilet, toko, loket, dll) serta fasilitas paker bagi kendaraan pribadi atau kendaraan penumpang.
2. Fungsi terminal bagi pemerintah, antara lain adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas dan menghindari kemacetan, sebagai sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali arus kendaraan.
3. Fungsi terminal bagi operator / pengusaha jasa angkutan adalah untuk pengaturan pelayanan operasi bus, menyediakan fasilitas istirahat dan informasi awak bus dan fasilitas pangkalan.

2.1.1. Klasifikasi Terminal Bus

Dalam rancangan Peraturan Pemerintah Pedoman Teknis Pembangunan dan Penyelenggaraan Terminal Angkutan Penumpang dan Barang No.43 Tahun 1993, terminal menurut jenis angkutan diklasifikasikan menjadi :

1. Terminal Penumpang, yaitu tempat melayani pergantian moda angkutan penumpang ditambah barang bawaan untuk perjalanan antar kota dan dalam kota.
2. Terminal barang, yaitu tempat bergantinya moda angkutan bagi barang pada jenis terminal tertentu, sekaligus sebagai terminal barang dan terminal penumpang.

Berdasarkan Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat No.31 Tahun 1993, mengklasifikasikan terminal menjadi tiga, yaitu sebagai berikut :

1. Terminal penumpang tipe A, berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Kota Antar Propinsi (AKAP), dan atau angkutan lalu lintas batas antar Negara, Angkutan Kota Dalam Propinsi (AKDP), Angkutan Antar Kota(Angkot), dan Angkutan Pedesaan (Ades).
2. Terminal penumpang tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), Angkutan Kota (Angkot), dan atau Angkutan Pedesaan (Ades).
3. Terminal penumpang tipe C, berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Pedesaan (Ades).

2.1.1. Fasilitas Terminal

Sesuai Peraturan Pemerintah No.43 tahun 1993 tentang Terminal Transportasi Jalan dan Pedoman Teknis Pembangunan Terminal Angkutan Penumpang, Terminal Lubuk Pakam termasuk dalam kategori terminal tipe B yang mempunyai

Fasilitas diantaranya :

1. Fasilitas utama, merupakan fasilitas yang mutlak dimiliki dalam suatu terminal meliputi :
 - a. Jalur keberangkatan angkutan umum.
 - b. Jalur kedatangan kendaraan umum.
 - c. Areal menunggu.
 - d. Jalur lintas.
 - e. Tempat tunggu penumpang.
 - f. Bangunan kantor terminal.
 - g. Pos pemeriksaan KPS.
 - h. Loket penjualan tiket.
 - i. Rambu-rambu dan petunjuk informasi yang berupa petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan.
 - j. Pelataran kendaraan pengantar dan angkutan umum.
2. Fasilitas penunjang, yaitu sebagai fasilitas pelengkap meliputi :
 - a. Ruang pengobatan.

- b. Kios / kantin.
- c. Mushola.
- d. Ruang informasi dan pengaduan.
- e. Kamar mandi / WC.

2.2. TINJAUAN TEORITIS ARSITEKTUR MODERN

Pengertian Modern Kata modern dapat diartikan sebagai segala sesuatu yang memiliki kaitan dengan setiap hal yang berkembang pada masa kini atau yang menunjukkan karakter kekinian. Untuk suatu hunian, hunian yang modern berarti hunian yang memiliki dan menunjukkan adanya ciri Arsitektur Modern. Hunian yang memiliki gaya Arsitektur Modern harus mampu menghadirkan gaya hidup masa kini di dalam bangunan. Menurut Prof. Ir. Sidharta, berasal dari kata latin “modernus, modo” yang artinya just now atau saat sekarang.

Modern dapat diartikan juga tidak menutup diri terhadap inovasi-inovasi baru yang memang sesuai dan dapat diadaptasi oleh kondisi kita. Menurut kamus bahasa indonesia kontemporer, Drs. Peter Salim adalah Terbaru, Muktahir, biasanya lebih baik dari yang lama. Pengertian Arsitektur Modern Arsitektur Modern dapat diartikan sebagai pernyataan jiwa dari suatu massa, yang dapat menyesuaikan diri dengan perubahan sosial dan ekonomi yang ditimbulkan pada zamannya, yaitu dengan mencari keharmonisan dari elemen modern serta mengembalikan arsitektur pada bidang yang sebenarnya (ekonomis, sosiologis, dan kemasyarakatan). (Congreas Interationaux d’ Architecture Moderne/CIAM, 1928).

Dengan kata lain maka dapat disebutkan Arsitektur Modern adalah arsitektur yang dilandasi oleh komposisi massa dinamis, non aksial dan yang paling penting didasarkan atas pembentukan ruang-ruang, baik didalam maupun diantara bangunan (Ir. Sidharta, Arsitektur Indonesia). Arsitektur Modern adalah hasil dari pemikiran baru mengenai pandangan hidup yang lebih manusiawi, seperti moralis, nasionalis, materialis, standarisasi serta jujur, yang diterapkan dalam bentuk fisik bangunan.

Arsitektur modern dapat diartikan sebagai berikut:

1. Hasil pemikiran baru mengenai pandangan hidup yang lebih ‘manusiawi’ yang diterapkan pada bangunan.

2. Upaya dan karya dalam bidang arsitektur yang dapat dihasilkan dari alam pemikiran modern yang dicirikan sikap mental yang selalu menyisipkan hal-hal baru, hebat dan kontemporer sebagai pengganti dari tradisi dan segala bentuk pranatanya.

Aliran Arsitektur Modern :

1. Arsitektur Modern, Arsitektur Art Nouveau, Arsitektur Brutalis, Arsitektur Constructivist, Arsitektur Ekspresionist, Arsitektur Futurist, Arsitektur Fungsional, Arsitektur Internasional, Arsitektur Organic, Arsitektur Post modern, Arsitektur Visionary

Kategori dan Unsur Arsitektur Modern

1. Fungsi (Function)

Sekitar abad 20-an, arsitektur modern menyatakan bahwa bentuk ditentukan oleh fungsi yang dipenuhi dan bentuk total bangunan berdasarkan keseluruhan fungsi yang ditampung. Namun para ahli menyatakan bahwa fungsi saja tidak cukup. Disamping itu, pembenaran dari arsitektur baru adalah dengan fungsi baru yang muncul dan fungsi lama yang berubah. Ketika material bangunan lama dan gaya lama ornamen digunakan, fungsi baru memaksa arsitek pada era mesin uap untuk membangun dalam ukuran dan bentuk yang dahulu tidak bisa diakui.

Pada abad ke-20, kesadaran mulai timbul, fungsi tua juga dalam transformasi. Arsitek terlibat langsung dalam proses aktivitas sehari-hari. Hal ini menjadi pertimbangan bagi arsitek untuk memikirkan ulang dari dasar seni mereka.

2. Bentuk (Form)

Bentuk dalam arsitektur modern merupakan periode yang membingungkan bagi para praktisi, karena tidak ditentukan dan dibentuk dari fungsi maupun material yang dipakai. Tidak satupun dari fungsi maupun konstruksi tanpa pengaruhnya dan orang yang ternyata dengan semangat untuk solusi fungsional baru dan metode struktural baru kemungkinan akan berpaling juga untuk ekspresi formal yang baru. Idealnya, bentuk, fungsi, dan konstruksi harus muncul menjadi satu kesatuan dan muncul menjadi bentuk yang khusus dan mendapatkan solusi yang tepat agar menghasilkan bentuk yang spesifik; kritik plagiatisme pada arsitektur modern bukannya tidak menghargai individualitas, tapi setiap

bangunan merupakan problem yang unik dalam tapaknya, lingkungan, dan menghasilkan solusi yang unik.

Solusi-solusi yang unik umumnya layak karena teknik-teknik konstruksi modern menjadikan semua bentuk mungkin untuk dibangun. Bentuk yang diinginkan adalah bentuk-bentuk sederhana, karena semua gaya lama sangat kompleks dan dipenuhi oleh ornamen. Pada 1910 Adolf Loos menyatakan bahwa dekorasi salah. Dengan esainya yang berjudul *Ornament and Crime* (1908) ia menyatakan bahwa ornamen tidak cocok untuk manusia pada abad ke-20, ornamen adalah tanda kebengisan atau kemunduran kriminal.

Arsitektur modern pada dasarnya masih melakukan pengulangan bentukbentuk rasional pada awal abad 20 di mana fungsi masih menjadi inspirasi utama, dan pada masa kini bebas dalam mengembangkannya. Kemudian pemanfaatan material dan teknik konstruksi yang baru. Jika material baru tidak dapat ditentukan dengan tegas dalam menetapkan bentukbentuk arsitektur modern, muncul pemikiran baru tentang struktur yang tergantung pada tempat. Dan ini saatnya untuk mempelajari hubungan antara ide dan material dalam konstruksi modern.

3. Konstruksi (Construction)

Di Paris pada abad ke-20, arsitektur modern dianggap dipengaruhi dari beton bertulang. Bangunan yang dapat disebut arsitektur modern yaitu tidak ada beton yang terlihat, permukaannya dilapisi dan dicat seluruhnya untuk menyembunyikan bahwa bangunan dibuat dengan berbagai macam material seperti batako, kotak belanga dan batu bata. Anggaran bangunan modern untuk umum terlalu ketat dengan bahan yang belum teruji dan konstruksi eksperimental.

Bangunan lokal umumnya tidak menggunakan konstruksi ini. Modernitas suatu bangunan terletak pada perencanaan fungsi, bentuk-bentuk eksteriornya dan tersebar secara merata pada permukaannya untuk menyembunyikan material yang tidak modern pada struktur yang telah dibangun. Pergerakan modern memiliki dampak yang signifikan pada 1950, di mana pada saat ini menimbulkan suatu perlawanan terhadap kemurnian persegi sehingga muncul generasi baru yang mendukung prinsip konstruksi baru yang terjadi secara kebetulan yang menyebabkan pergerakan modern menjadi gempar karena itu. Tetapi muncul

sesuatu yang baru lagi dalam situasi ini, aplikasi dari teknik yang baru dari pemikiran struktur kurva yang akhirnya membuat terobosan yang massal. Freyssiner, Mailart, Nervi membuat suatu penyerangan tentative dan kecil untuk menghadapi masalah kubah, mereka dan orang-orang kontemporer telah memulai untuk mengakumulasi bagian dari pengalaman, aplikasi metode radikal dari tegangan penguatan cangkang beton, penerapan teknik geometris radikal dalam membangun struktur, yang pada akhirnya menghasilkan kebebasan.

Mengikuti revolusi yang muncul dan lebih mendalam daripada yang penemuan sebelumnya yaitu beton bertulang atau struktur frame. Kebebasan awalnya dibawa ke arsitektur melalui beton bertulang dan frame logam dengan kemampuan yang terbatas daripada dengan mengurangi massa struktur pada ground level. Kolom dapat lebih tipis dan terpisah lebih jauh, tembok tebal sebagai penyangga tidak lagi dibutuhkan.

4. Ruang (Space)

Satu hal yang tak dapat disangkal tentang arsitektur modern adalah kesadaran dalam memanipulasi ruang. Dalam sejarah, ruang hanya di dalam struktur (diluar hanya alam, ketidakaturan dan tidak dapat diukur). Renaissance telah mengulangi proses dan dapat dilihat dari tampak luar bangunan (seperti yang dilakukan bangsa Yunani) yang terpisah dari seni. Ciri bangunan bangunan dari mereka : kecil, kotak, mempunyai pusat dan tertutup.

Ruang pada zaman barok mengakui ketidakterbatasan, dilambangkan dengan tanda salib yang memfokuskan pemandangan, cahaya yang jatuh di altar pada akhir nave gelap. Dasar ruang dari konsep arsitektur modern muncul yang pertama dirumuskan oleh pelukis abstrak Belanda dan Rusia, lalu dibangun oleh Frenchmen seperti Le Corbusier. Konsep ini berisi:

- Pertama, yang tak terbatas, dan meluas bebas segala arah (dalam prakteknya, ditangani seakan ekstensi ke atas dan ke bawah yang sangat menarik).
- Kedua, ruang terukur, ditentukan, struktur tak terlihat dan geometri. Biasanya berbentuk persegi panjang, beberapa bagian diisi dan dikosongkan.
- Ketiga, ruang arsitektur modern dipahami memiliki hubungan yang sangat istimewa untuk pengamat: baik manusia atau benda, yang bergerak. Dalam satu cara, ruang interior bangunan yang memiliki rangkaian partisi ruang

yang tak terbatas oleh pengamat bergerak melalui rute yang ditentukan. Dan ruang yang mengalir dari dalam maupun keluar bangunan.

Ruang dalam arsitektur modern tidak mengalir dari pusat-pusat ruang, tapi mengalir dari sudut, ke balkon, sepanjang koridor, ke tangga, dll. Arsitektur modern memiliki bentuk dan struktur yang tetap. Bagian fisik dari arsitektur modern sebagai pemecahan yang radikal dari sebuah masalah yang fungsional yang tidak dapat hilang sebagai bagian dari estetika yang merupakan manipulasi dari ruang yang tidak terbatas dan terukur dan mengalir.



BAB 3 METODOLOGI PERANCANGAN

1.1. Lokasi Penelitian

Kabupaten Deli Serdang terletak diantara $2^{\circ}57''$ - $3^{\circ}16''$ Lintang Utara serta pada $98^{\circ}33'$ - $99^{\circ}27''$ Bujur Timur merupakan bagian dari wilayah pada posisi silang di kawasan Palung Pasifik Barat dengan luas wilayah $2.497,72 \text{ Km}^2$ ($249,772 \text{ Ha}$) atau merupakan $3,34\%$ dari luas Propinsi Sumatera Utara. Secara administratif terdiri dari 22 Kecamatan dan 394 Desa/Kelurahan (380 desa dan 14 kelurahan), dengan jumlah penduduk 1.738.431 jiwa (Deli Serdang Dalam Angka 2008).

Secara administrasi wilayah Kabupaten Deli Serdang berbatasan :



Gambar 3.1 Peta Sumatera

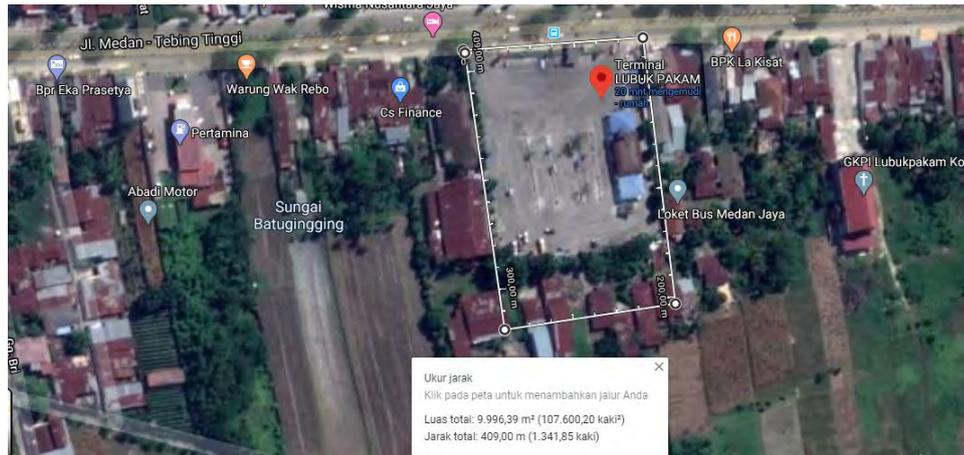


Gambar 3.2 PetaKab .Deli Serdang

KARAKTERISTIK	PENJELASAN
Letak	2° 57" Lintang Utara 3° 16" Lintang Selatan 99° 33" – 99° 27" Bujur Timur
Luas Wilayah	2.497,72 Km ² / 249.772 Ha
Letak diatas permukaan Laut	0 – 500 M
Batas-Batas	Utara : Kabupaten Langkat dan Selat Malaka Selatan : Kabupaten Karo dan Kab Simalungun Barat : Kabupaten Langkat dan Kabupaten Karo Timur : Kabupaten Serdang Bedagai
Daerah Administratif	Terdiri dari 22 Kecamatan dan 403 Desa/ Kelurahan yang semuanya telah definitive

Tabel Luas Wilayah Kabupaten Deli Serdang

No	Kecamatan	Luas Wilayah (Km ²)
(1)	(2)	(3)
1	Gunung Meriah	76.65
2	STM Hulu	223.38
3	Sibolangit	179.96
4	Kutalimbaru	174.92
5	Pancur batu	122.53
6	Namo Rambe	62.30
7	Biru-biru	89.69
8	STM Hilir	190.50
9	Bangun Purba	129.95
10	Galang	150.29
11	Tanjung Morawa	131.75
12	Patumbak	46.79
13	Deli Tua	9.36
14	Sunggal	92.52
15	Hamparan Perak	230.15
16	Labuhan Deli	127.23
17	Percut Sei Tuan	190.79
18	Batang Kuis	40.34
19	Pantai Labu	81.85
20	Beringin	52.69
21	Lubuk Pakam	31.19
22	Pagar Merbau	62.89
	Jumlah	2.497.72



Gambar 3.3 Lokasi Penelitian

Lokasi tapak berada di di Jl.Raya Medan Tj Garbus Satu Lubuk Pakam ,Kabupaten Deli serdang ,Provinsi Sumatera Utara ,yang memiliki luas 102 m X 98 m.

1.1.1 WPP

TABEL

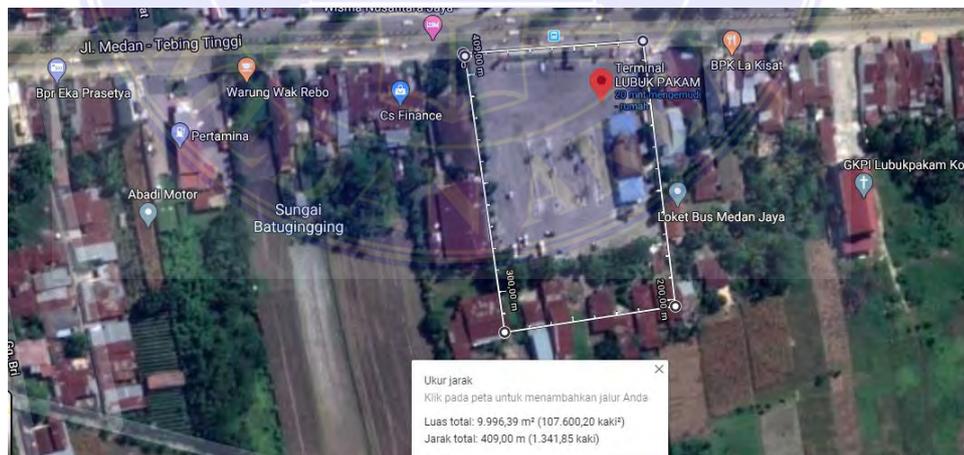
RENCANA SISTEM PERKOTAAN DI KABUPATEN DELI SERDANG TAHUN 2025

NO	HIRARKI	KOTA	FUNGSI YANG DIKEMBANGKAN
1	Pusat Kegiatan Lokal (PKL)	Lubuk Pakam	<ul style="list-style-type: none"> • Pusat pemerintahan kabupaten; • Perdagangan dan jasa; • Kota transit; • Pusat pelayanan fasilitas sosial dan umum; • Permukiman perkotaan
		Pancur Batu	<ul style="list-style-type: none"> • Perdagangan dan jasa regional (pasar induk dan terminal sayur); • TOD • Pendidikan dan olah raga; • Pariwisata; • Perumahan dan permukiman.
2	Pusat Pelayanan Kawasan (PPK)	Tanjung Morawa	<ul style="list-style-type: none"> • Perdagangan dan jasa lokal; • Industri; • Perumahan dan permukiman.
		Batang Kuis	<ul style="list-style-type: none"> • Perdagangan dan jasa lokal; • Pengolahan pertanian dan perkebunan; • TOD • Perumahan dan permukiman; • Kota transit
		Percut Sei Tuan	<ul style="list-style-type: none"> • Perdagangan dan jasa regional; • Pengolahan pertanian dan perikanan; • Perumahan dan permukiman.

NO	HIRARKI	KOTA	FUNGSI YANG DIKEMBANGKAN
			<ul style="list-style-type: none"> • Industri; • Pusat pendidikan dan olah raga;
		Hampan Perak	<ul style="list-style-type: none"> • Perdagangan dan jasa; • Industri; • Kawasan konservasi (Kawasan Suaka Alam); • Pariwisata, dan • Kegiatan Militer • Perumahan dan permukiman.
		Sunggal	<ul style="list-style-type: none"> • Perdagangan dan jasa lokal; • Industri; • Perumahan dan permukiman.
		Deli Tua	<ul style="list-style-type: none"> • Perdagangan dan jasa regional (pasar induk sayuran); • TOD • Pelayanan sosial • Perumahan dan permukiman.
		Pagar Merbau	<ul style="list-style-type: none"> • Perdagangan dan jasa lokal; • Pengolahan pertanian dan perkebunan; • Perumahan dan permukiman.
		Tembung	<ul style="list-style-type: none"> • Perdagangan dan jasa; • Industri; • Perumahan dan permukiman.
		Galang	<ul style="list-style-type: none"> • Perdagangan dan jasa lokal; • Pengolahan pertanian dan perkebunan; • TOD • Militer • Perumahan dan permukiman.
		Sibolangit	<ul style="list-style-type: none"> • Perdagangan dan jasa lokal; • Pariwisata; • Agropolitan • Kawasan konservasi (Kawasan Suaka Alam) • Perumahan dan permukiman.
		Gunung Meriah	<ul style="list-style-type: none"> • Pengolahan pertanian; • Kehutanan
		Namo Rambe	<ul style="list-style-type: none"> • Pengolahan pertanian; • Perumahan • Pariwisata
		Bangun Purba	<ul style="list-style-type: none"> • Pengolahan pertanian dan perkebunan; • Perumahan dan permukiman;
		Patumbak	<ul style="list-style-type: none"> • Pengolahan pertanian dan perkebunan; • Perumahan; • Industri; • Perdagangan dan jasa.
3	Pusat Pelayanan Lingkungan (PPL)	STM Hulu	<ul style="list-style-type: none"> • Pengolahan pertanian; • Kehutanan • Pariwisata

NO	HIRARKI	KOTA	FUNGSI YANG DIKEMBANGKAN
		Kutalimbaru	<ul style="list-style-type: none"> • Pengolahan pertanian dan perkebunan; • Perumahan dan permukiman; • Kehutanan
		Biru-biru	<ul style="list-style-type: none"> • Pengolahan pertanian; • Pariwisata
		STM Hilir	<ul style="list-style-type: none"> • Pengolahan pertanian; • Kehutanan
		Labuhan Deli	<ul style="list-style-type: none"> • Pengolahan pertanian dan perikanan; • RTH; • Perumahan dan permukiman; • Perdagangan dan jasa.
		Pantai Labu	<ul style="list-style-type: none"> • Pengolahan pertanian dan perikanan; • Transpotasi; • Perdagangan dan jasa; • Perumahan dan permukiman
		Beringin	<ul style="list-style-type: none"> • Pengolahan pertanian; • Transpotasi; • Perdagangan dan jasa; • Perumahan dan permukiman

Dari tabel wpp diatas lokasi kota Lubuk Pakam tepat dijadikan terminal bus dikarenakan merupakan Kota transit, Pusat pelayanan fasilitas sosial dan umum.

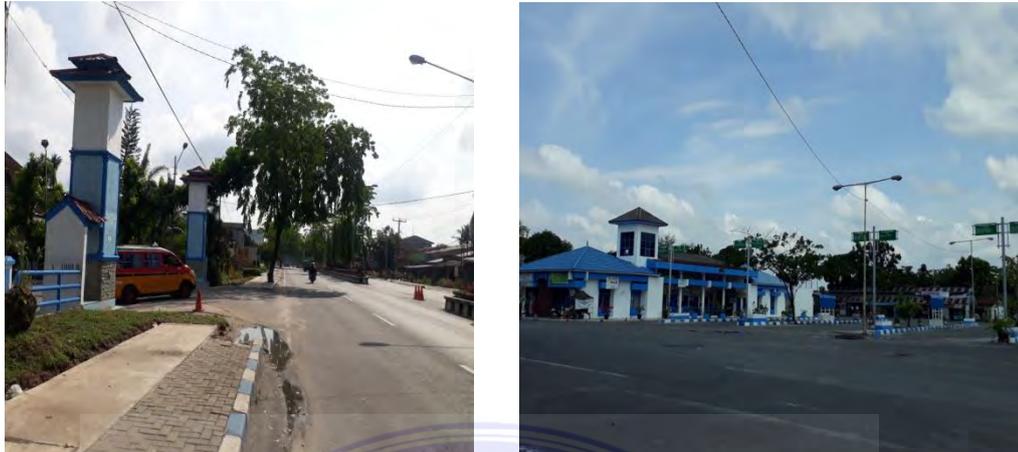


Lokasi site

Batasan SITE : Utara : Gedung

- Selatan : Rumah warga
- Timur : Rumah warga

- Barat : Wisma Nusantara Jaya



Gambar Kondisi site

1.2. WAKTU PELAKSANAAN

Waktu yang di perlukan untuk pelaksanaan pembangunan terminal bus antar provinsi tipe A yaitu selama \pm 8 Bulan.

1.3. METODE

Metode yang digunakan berupa metode penelitian deskriptif, adapun metode yang dilakukan pada tugas akhir ini adalah sebagai berikut :

1. Studi Literatur Kajian diawali dengan mempelajari pengertian dan hal-hal mendasar mengenai terminal bus , standar-standar tata ruang, dan studi banding beberapa terminal bus di Medan.
2. Wawancara Mengadakan wawancara dengan bertanya langsung kepada pihak yang bersangkutan mengenai proses kegiatan di dalam pelaksanaan sistem kerja sebuah terminal bus.
3. Observasi Meninjau lokasi tapak terminal Bus, tepatnya di kawasan Pusat pelayanan fasilitas sosial dan umum.
4. Analisa Semua data yang di dapat dari proses studi literatur, wawancara kemudian observasi di satukan untuk menyelesaikan setiap masalah yang timbul. Kemudian melahirkan konsep perancangan “terminals Bus antar provinsi ” dengan penekanan desain Arsitektur Modern.

DAFTAR PUSTAKA

MenteriPerhubungan. 1995. KeputusanMenteriPerhubunganNomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal TransportasiJalan. Jakarta: KementrianPerhubungan.

D.K. Chink, Francis. 1973.ArsitekturBentuk, RuangdanSusunannya, Jakarta: Erlangga. Direktorat.JenderalPerhubunganDarat. 1993.RancanganPedomanTeknis Pembangunan danPenyelenggaraan Terminal AngkutanPenumpangdanBarang. Jakarta :DepartemenPerhubungan.

JurnalArchimodern Vol. 3 No. 5 (2016) 15–23 perancangan terminal bus

Trancik, Roger, 1986. Finding Lost Space, Van Nostrand Reinhold company, Inc, New York.

Waspada Online, Terminal Amplasakanjadipusatkuliner, 2 February 2013 Zahnd,

Adisasmita, Sakti A. 2011. Perencanaan Pembangunan Transportasi. GrahaIlmu: Yogyakarta

AnNuurrika Asmara Diana, 2014, Redesain Terminal Kartasura, skripsi SI Arsitektur, UnniversitasMuhammadiyah Surakarta

<http://hanifaw.blogspot.com/2013/02/10-bangunan-arsitekturmodern.html>

Neufert, Ernst, Jilid 1, Data Arsitek, Jakarta, Erlangga

PeraturanMentriPerhubunganRepublik Indonesia, No PM 132, Tahun 2015,

TentangPenyelenggaraan Terminal

penumpangdanAngkutanJalan[http://dppka.jogjaprov.go.id/peta-](http://dppka.jogjaprov.go.id/peta-diy.html)

diy.html.Diaksespadaharikamistgl 23 agustus 2019

<http://perkembanganarsitekturduunia.blogspot.co.id/2013/01/arsitektur-modern.html>

<http://anugrah-archblog09.blogspot.co.id/2010/01/arsitektur-modern.html>

<http://www.alphagroup.co.id/2013/10/terminal-penumpang-dan-sistem-jaringan.html>