



**REDESAIN KAWASAN TERMINAL AMPLAS
DI KECAMATAN MEDAN AMPLAS
DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR PRILAKU**

Disusun dan Diajukan untuk Memenuhi Persyaratan Ujian Akhir

**Memperoleh Gelar Sarjana Teknik dari Fakultas Sains dan Teknologi
Universitas Pembangunan Panca Budi**

SKRIPSI

OLEH

NAMA : AGUNG NURDIANSYAH
NIM : 1414310022
PROGRAM STUDI : TEKNIK ARSITEKTUR
PEMINATAN : ARSITEKTUR

**FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI
MEDAN
2019**

Redesain Kawasan Terminal Amplas di Kecamatan Medan Amplas, Kota Medan Dengan Pendekatan Arsitektur Prilaku

Agung Nurdiansyah*
Zhilli Izzadati Khairuni, ST.,MT**
Rahmadhani Fitri, ST., M.Si**
Universitas Pembangunan Panca Budi

ABSTRAK

Kota Medan saat ini sedang bebenah menjadi kota metropolitan dan menjadi pusat pemerintahan, perdagangan, pendidikan, jasa dan lain-lain. Moblitas penduduk yang tinggi membuat system transportasi menjadi sangat penting. Saat ini Pertumbuhan moda transportasi sedemikian pesat Antara tahun 1999-2003 terjadi kenaikan sebanyak 22,21% dari 469.157 unit menjadi 603.138 unit.

Salah satu hal penting dalam moda Transportasi adalah Terminal Terpadu, Terminal adalah bagian dari infrastruktur transportasi yang merupakan titik lokasi perpindahan penumpang ataupun barang.

Terminal amplas adalah salah satu terminal yang ada dikota medan. Terminal Amplas berstatus Terminal bertipe A, dengan melayani berbagai macam rute perjalanan keluar kota seperti, Siantar, Kisaran, Pecan Baru, Palembang hingga Jakarta. Terminal amplas sangat berperan penting dikota medan dikarenakan posisi terminal dipintu masuk kota medan.

Seiring waktu berjalan, Terminal Amplas dari tahun ketahun semakin mengkhawatirkan. Dikarnakan fasilitas dan gedung terminal semakin tidak terawat dan tidak dijaga oleh pengguna terminal maupun petugas terminal. Banyak fasilitas yang hancur diterminal Amplas seperti wc, ruang tunggu penumpang hingga pelataran parkir bus.

Redesain terminal amplas bertujuan untuk mengembalikan fungsi semula terminal agar menjadi icon pintu masuk kota Medan dan bisa memberi kenyamanan bagi pengguna terminal Amplas. Untuk itu diperlukan Pendekatan Arsitektur Prilaku agar untuk kedepannya terminal Amplas dapat terjaga dan selalu terawat. Bentuk bangunan pada Terminal Amplas harus menyesuaikan prilaku pengguna terminal Amplas.

Kata kunci: Transportasi, Terminal, Amplas, Fasilitas, Prilaku

* Mahasiswa Program Studi Teknik Arsitektur : agungraztech@gmail.com

**Dosen Program Studi Teknik Arsitektur

Redesign of the Amplas Terminal Area in Medan Amplas District, Medan City with a Behavioral Architecture Approach

Agung Nurdiansyah*
Zhilli Izzadati Khairuni, ST.,MT**
Rahmadhani Fitri, ST., M.Si**
Universitas Pembangunan Panca Budi

ABSTRAK

The city of Medan is currently becoming a metropolitan city and is the center of government, trade, education, services and others. High population mobility makes the transportation system very important. At present the growth of transportation modes is so rapid. Between 1999-2003 there has been an increase of 22.21% from 469,157 units to 603,138 units.

One of the important things in the mode of transportation is the Integrated Terminal, the Terminal is part of the transportation infrastructure which is the location of the displacement of passengers or goods.

The sandpaper terminal is one of the terminals in the city of Medan. Amplas Terminal has type A terminal status, by serving various kinds of travel routes, such as, Siantar, Kisaran, Pecan Baru, Palembang to Jakarta. Sandpaper terminals play an important role in the Medan city because the terminal position in the entrance to the city of Medan.

As time goes by, Amplas Terminal from year to year is increasingly worrying. Because facilities and terminal buildings are increasingly poorly maintained and not maintained by terminal users or terminal officers. Many facilities are destroyed in terminals Sandpaper is like a toilet, passenger waiting room to the parking lot of the bus.

Reducing the sandpaper terminal aims to restore the original function of the terminal to become the entrance icon of Medan city and can provide convenience for users of the Amplas terminal. For this reason, a behavioral architecture approach is needed so that in the future the Amplas terminal can be maintained and always maintained. The shape of the building at the Sandpaper Terminal must adjust the behavior of the Amplas terminal user.

Keywords: Transportation, Terminal, Sandpaper, Facilities, Behavior

* Architecture Engineering Students: agungraztech@gmail.com

** Lecturer in Architectural Engineering Study Program

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN SAMPUL	
HALAMAN JUDUL	
HALAMAN PENGESAHAN	
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH	
ABSTRAK	
<i>ABSTRACT</i>	
KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Rumusan Masalah.....	3
1.3. Batasan Masalah.....	3
1.4. Metode Pengumpulan Data.....	4
1.5. Tujuan Penelitian.....	5
1.6. Manfaat Penelitian.....	6
1.7. Alur Pemikiran.....	7
1.8. Sistematika Penulisan.....	7

BAB II STUDI LITERATUR

2.1. Pengertian Terminal	9
2.2. Fungsi Terminal.....	10
2.3. Klasifikasi Terminal.....	11
2.3.1. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Peranannya	11
2.3.2. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Fungsinya	12
2.3.3. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Jenis Angkutan	13
2.3.4. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Tingkat Pelayanan	13
2.3.5. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Ruang Terminal	14
2.4. Fasilitas Dan Keterkaitan Aktivitas Dalam Terminal	14
2.4.1. Fasilitas Yang Ada Didalam Terminal	15
2.5. Dimensi Kendaraan.....	19
2.6. Standart Parkir Dan Perputaran Bus	24
2.7. Studi Banding Proyek Sejenis	26
2.7.1. Terminal Tirtonadi Surakarta.....	26
2.7.2. Terminal PuloGebang Jakarta	28
2.7.3. Terminal Purabaya, Surabaya	33
2.8. Pendekatan Dengan Arsitektur Prilaku	36
2.8.1. Pengertian Behaviorisme (Prilaku)	34
2.8.2. Faktor Mempengaruhi Behaviorisme	37
2.9. Behaviorisme Dalam Kajian Arsitektur	38
2.9.1. Arsitektur Membentuk Prilaku Manusia.....	38
2.9.2. Prilaku Manusia Membentuk Arsitektur.....	39
2.10. Pembahasan Ruang	40

2.10.1. Ruang Publik.....	41
2.10.2. Teritori	41
2.10.3. Crowding.....	42
2.10.4. Adaptasi Dan Adjustment	42
2.11. Keterkaitan Tema Dengan Judul.....	43

BAB III DESKRIPSI PROYEK

3.1. Deskripsi Proyek	45
3.2. Lokasi Site	45
3.3. Data Geografis Dan Penduduk Kecamatan Medan Amplas.....	48
3.3.1. Letak dan Geografis Kecamatan Medan Amplas.....	48
3.3.2. Jumlah Penduduk.....	48
3.4. Sejarah Terminal Amplas	49
3.5. Keadaan Air Tanah	49
3.6. Keadaan Iklim Dan Cuaca.....	50
3.7. Data Jumlah Penumpang Di Kota Medan	50
3.8. Gambaran Umum Terminal Kota Medan.....	51
3.9. Kondisi Lingkungan Terminal Amplas.....	51
3.10. Lokasi Dan Ukuran Site	52
3.11. Kondisi Lingkungan Didalam Site.....	53

BAB IV ANALISA

4.1. Analisa Fisik Tapak Dan Lingkungan.....	57
4.1.1. Analisa Pencapaian.....	57
4.1.2. Analisa Tata Guna Lahan.....	59
4.1.3. Analisa Fisik Tapak	60

4.1.4.	Analisa Kebisingan.....	63
4.1.5.	Analisa Matahari.....	65
4.1.6.	Analisa Pandangan.....	66
4.1.7.	Analisa Vegetasi.....	68
4.2.	Analisa Zoning Ruang dan Kondisi Ruang.....	69
4.2.1.	Analisa Zoning Ruang.....	69
4.2.2.	Analisa Kondisi Ruang.....	71
4.3.	Analisa Potensi Terminal.....	73
4.4.	Analisa Pengguna.....	73
4.5.	Analisa Prilaku Pengguna Terminal.....	76
4.6.	Analisa Keamanan.....	78
4.7.	Analisa Fasilitas Kursi Tunggu Terminal.....	80
4.8.	Analisa Kelayakan Fasilitas.....	85
4.9.	Analisa Kegiatan.....	86
4.10.	Analisa Kebutuhan Pengembangan Fungsi Kegiatan Terminal.....	88
4.11.	Analisa Calon Penumpang.....	89
4.12.	Analisa Kebutuhan Ruang Terminal.....	91
4.13.	Analisa Kebutuhan Luas Terminal.....	92

BAB V PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

5.1.	Konsep Zoning Pada Tapak.....	95
5.2.	Konsep Block Plan.....	96
5.3.	Konsep Sirkulasi Kendaraan.....	97
5.4.	Konsep Perancangan.....	98
5.5.	Konsep Vegetasi.....	98

5.6.	Konsep Terminal Terhadap Pandangan.....	100
5.7.	Konsep Bentuk Massa Bangunan.....	101
5.8.	Konsep Pedestrian.....	101
5.9.	Konsep Parkiran.....	103
5.10.	Konsep Pendekatan Prilaku Pada Perancangan	102
5.9.1.	Konsep Zoning Berdasarkan Prilaku Pengguna	104
5.9.2.	Konsep Zoning Ruang.....	106
5.9.3.	Konsep Ruang Tunggu Terhadap Prilaku Pengguna.....	107
5.9.4.	Konsep Cahaya Pada Ruang	108
5.9.5.	Konsep Warna Ruang	110
5.9.6.	Konsep Fasilitas Kursi Tunggu Penumpang.....	112

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

6.1.	Kesimpulan	114
6.2.	Saran	115

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Terminal adalah bagian dari infrastruktur transportasi yang merupakan titik lokasi perpindahan penumpang ataupun barang. Pada lokasi itu terjadi konektivitas antar lokasi tujuan, antar modal, dan antar berbagai kepentingan dalam sistem transportasi dan infrastruktur (Kementerian PU; 2010).

Terminal Amplas adalah sebuah terminal terpadu perhubungan darat di Kota Medan yang melayani bus-bus antar provinsi maupun dalam provinsi yang datang dari arah selatan Kota Medan. Bus-bus di terminal ini terutama melayani trayek antar provinsi tujuan Riau, Sumbar, Jambi, Sumsel, Lampung dan Jakarta via Selat Sunda.

Kondisi Terminal Terpadu Amplas cukup memprihatinkan. Tampak bangunan gedung terminal tidak terurus, cat sudah pudar, pintu kamar mandi tidak terpasang, bahkan di sekitaran gedung terminal tercium aroma tidak sedap, dan di sekitaran tangga penuh dengan kotoran. Dengan kondisi yang terjadi saat ini, penumpang menjadi berkurang bahkan sepi karena memprihatinkannya fasilitas yang ada di terminal Pemerintahan Kota (Pemko) Medan melalui Dinas Perhubungan (Dishub) Medan sudah berencana untuk melakukan peremajaan (revitalisasi) Terminal Terpadu Amplas di tahun 2019. Terminal Amplas akan direvitalisasi untuk meningkatkan jumlah penumpang dan agen perusahaan bus untuk kembali dan pindah ke terminal amplas.

Selain masalah dengan infrastruktur yang tidak terawat, hal yang perlu juga dipertimbangkan ialah perilaku manusia itu sendiri. Perilaku manusia terhadap sarana prasarana sangat penting untuk menjaga terminal tersebut tetap terjaga dalam aspek infrastruktur. Kata perilaku menunjukkan manusia dalam aksinya, berkaitan dengan aktivitas manusia secara fisik, berupa interaksi manusia dengan sesamanya ataupun dengan lingkungan fisiknya (Tandal dan Egam, 2014).

Arsitektur membentuk Perilaku Manusia dimana hanya terjadi hubungan satu arah yaitu desain arsitektur yang dibangun mempengaruhi perilaku manusia sehingga membentuk perilaku manusia dari desain arsitektur tersebut. Maksud pendekatan ini adalah bahwa kegiatan Redesain Terminal Amplas harus dan tetap memperhatikan aspek perilaku manusia khususnya pemakai fasilitas. Pendekatan aspek perilaku pemakai fasilitas dalam hal ini berupa; bahan material, warna, pencahayaan, penghawaan, sirkulasi, dan suasana

Dengan permasalahan yang terjadi di terminal Amplas Kota Medan, diharapkan pemerintah dapat mengubah kondisi terminal yang sangat tidak nyaman bagi penumpang dan orang-orang yang melakukan aktifitas di terminal tersebut, dan diharapkan juga perilaku manusia itu sendiri dapat berubah dengan adanya kesadaran internal maupun external Berdasarkan uraian di atas peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul “Redesain Kawasan Terminal Amplas di Kecamatan Medan Amplas Dengan Pendekatan Arsitektur Perilaku”.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan pembatasan masalah di atas, maka permasalahan dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana mengubah kawasan Terminal Amplas menjadi terminal yang memiliki sarana dan prasarana yang memadai Sehingga dapat memberikan kenyamanan dan keamanan bagi pengguna terminal.
2. Bagaimana agar terminal Amplas kembali menjadi pusat perekonomian bagi bidang transportasi di Kota Medan Dan Dapat menarik kembali agen perusahaan bus kembali dan pindah ke Terminal Amplas.
3. Bagaimana mengubah kawasan Terminal Yang dapat Mengubah Prilaku Manusia agar menjadikan Terminal bisa terjaga dalam aspek infrastruktur sarana dan prasarana.

1.3. Batasan Masalah

Mengingat luasnya permasalahan yang ada di terminal Amplas, maka peneliti perlu membuat pembatasan masalah agar hasil penelitian dan dapat lebih terfokus dan mendalam pada permasalahan yang diangkat. Secara umum permasalahan terminal amplas dipengaruhi beberapa faktor, yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal meliputi prilaku pengguna terminal, fasilitas yang memprihatinkan serta infrastuktur yang sudah tidak layak digunakan. Sedangkan faktor eksternal meliputi biaya anggran, pendapatan daerah, pengeolaan dari pemerintah pusat maupun daerah.

1.4. Metode Pengumpulan Data

1. Studi Literatur

- Mencari dan menerapkan standart ruang untuk fasilitas yang akan dibuat dari data yang telah ada.
- Mengumpulkan dan mempelajari berbagai studi banding proyek dan tema yang diambil dari berbagai sumber yang ada.
- Mengumpulkan dan mempelajari perkembangan dan sejarah terbaru terminal, khususnya di kota Medan atau Sumatra utara.

2. Peninjauan Lapangan

- Mensurvey ke lokasi lapangan agar mengetahui kondisi site dan lingkungan serta potensi yang dapat diambil untuk proyek ini.
- Melihat langsung keadaan dan perawatan bangunan yang ada dengan fungsi sejenis.

3. Wawancara

- Wawancara dilakukan agar mendapatkan masukan mengenai keadaan atau lingkungan proyek.
- Wawancara agar mendapatkan permasalahan yang timbul dari lokasi yang ada.

4. Analisis

Analisis diperlukan untuk merumuskan berbagai masukan arsitektural maupun non arsitektural bagi keperluan proyek.

5. Sintesis

Sintesis dilakukan pada tahap interigetasi data-data yang ada yang telah dikaji pada tahap analisis, untuk kemudian diolah menjadi konsep redesain kawasan terinal amplas.

1.5. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian yang diharapkan sesuai dengan perumusan masalah di atas, maka penelitian ini mempunyai tujuan yaitu:

1. Agar kondisi terminal Amplas Memiliki infrastruktur yang layak bagi penumpang dan angkutan umum sehingga memberikan kenyamanan dan keamanan.
2. Mengembalikan fungsi terminal Amplas sebagai pusat perekonomian di kota Medan dan dapat membuat para agen perusahaan bus kembali ke terminal Amplas sehingga Segala jenis angkutan umum mau menaikan dan menurunkan penumpang d terminal Amplas dan mengembalikan standartrisasi pada terminal.
3. Menciptakan bangunan atau kawasan yang dapat merubah prilaku manusia untuk lebih tertib dan dapat menjaga segala infrastruktur yang ada di dalam terminal Amplas.

1.6. Manfaat Penelitian

Dari berbagai hal yang telah diungkapkan di atas, peneliti diharapkan dapat meberikan manfaat sebagai berikut:

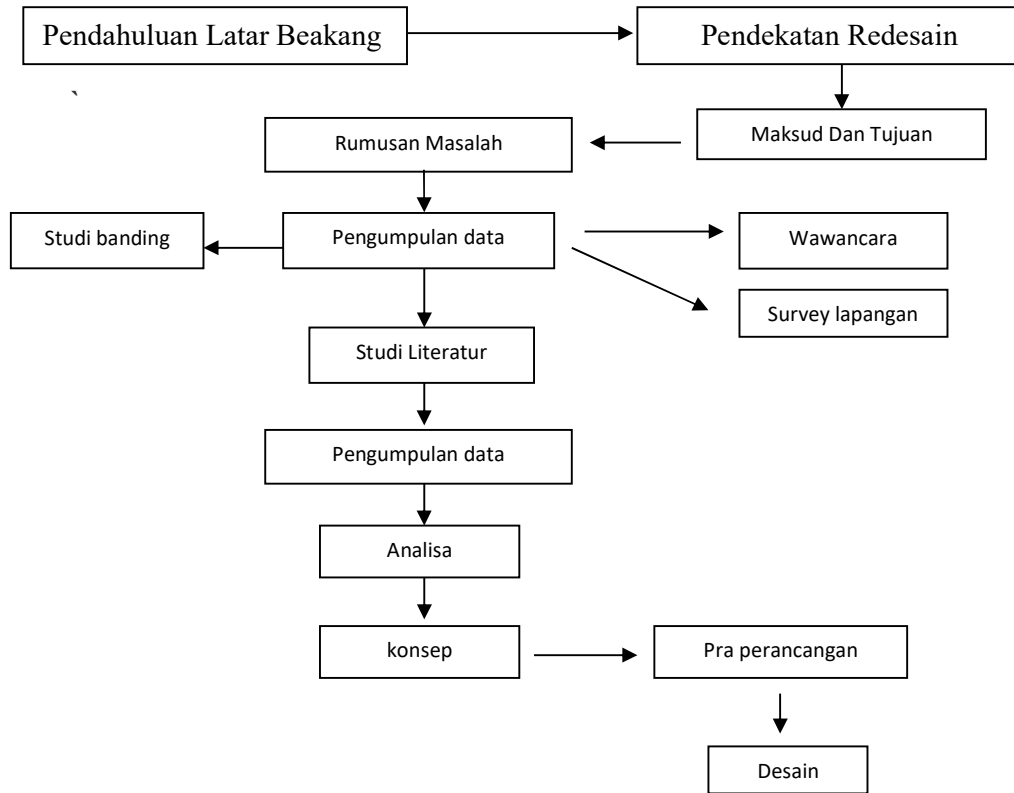
1. Secara Teoritin

- Hasil penelitian ini di harapkan member masukan kepada pemerintah terhadap pengelolaan manajemen Terminal Amplas, dan pemerintah segera turun tangan terhadap keadaan Terminal Amplas saat ini.
- Memberikan masukan serta kesadaran kepada masyarakat luas terhadap sarana dan prasarana yang ada di terminal Amplas demi kenyamanan dan keamanan bagi kepentingan bersama.
- Hasil penelitian diharapkan bermanfaat dalam memperluas pengetahuan di bidang Arsitektur dan dalam bidang lainnya yang bersangkutan dengan hasil penelitian.
- Hasil peneilitan ini dapat menjadi acuan peneliti – peneliti selanjutnya yang mempunyai masalah yang sama.

2. Secara praktis

- Bagi peneliti sebagai wahana untuk latihan dan studi banding antara teori yang sudah didapat di bangku kuliah dengan praktek yang sebenarnya diterapkan dalam dunia arsitektur, sehingga nantinya menjadi bekal dalam memasuki dunia kerja. Selain itu dengan penelitian ini peneliti dapat menambah pengetahuan tentang “Redesain Kawasan Terminal Amplas di kecamatan Medan Amplas Dengan Pendekatan Arsitektur Prilaku”.
- Bagi universitas hasil penelitian diharapkan dapat memberikan masukan yang berarti dan dapat menjadi refrensi untuk penelitian selanjutnya.

1.7. Alur Pemikiran



Gambar 1.1. Alur Pemikiran

Sumber : penulis, 2018

1.8. Sistematika Penulisan

1. BAB I. Pendahuluan

Berisi latar belakang pengadaaan proyek dan latar belakang permasalahan, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran, lingkup pembahasan, dan sistematika penulisan.

2. BAB II. Tinjauan Pustaka

Berisi uraian singkat mengenai teori umum yang berkaitan dengan perkembangan terminal dan arsitektur perilaku, termasuk di dalamnya adalah sejarah dan hasil karya arsitekturnya.

3. BAB III. Deskripsi Proyek

Memaparkan tentang; Deskripsi Umum Proyek, Pengertian judul, Program Kegiatan, Kebutuhan Ruang , Studi Banding Proyek Sejenis.

4. BAB IV. Analisa

Berisi kondisi tapak dan lingkungan, analisa fungsional, analisa teknologi, analisa dan penerapan tema dan kesimpulan.

5. BAB V. Konsep Perancangan

Berisi konsep penerapan hasil analisis *komprehensif* yang digunakan sebagai alternatif pemecahan masalah.

6. BAB VI. Perancangan Arsitektur

Merupakan hasil gambar rancangan arsitektur.

7. Daftar Pustaka

Berisi daftar pustaka yang digunakan sebagai literatur selama proses perencanaan dan perancangan kasus proyek.

BAB II

STUDI LITERATUR

2.1. Pengertian Terminal

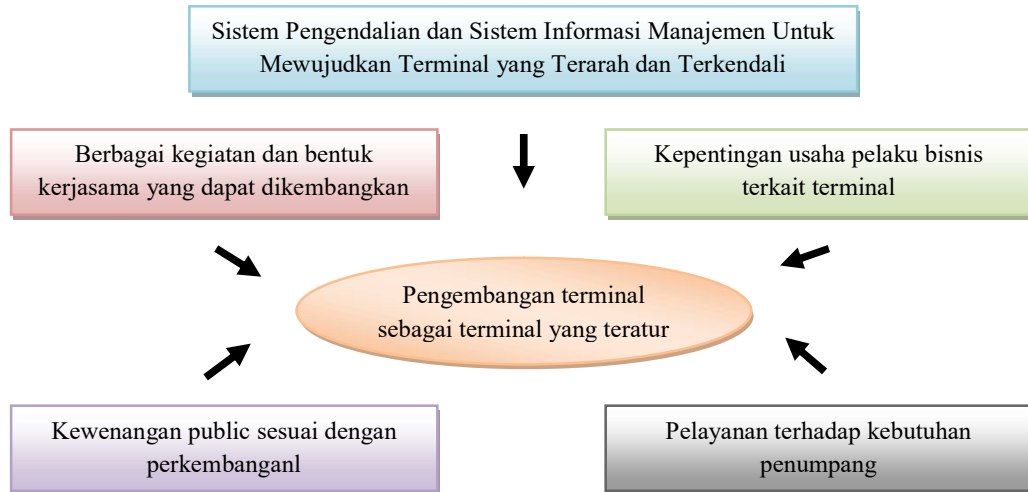
Terminal adalah salah satu komponen dari sistem transportasi yang mempunyai fungsi utama sebagai tempat pemberhentian sementara kendaraan umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan barang hingga sampai ke tujuan akhir suatu perjalanan, juga sebagai tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian sistem arus angkutan penumpang dan barang, disamping juga berfungsi untuk melancarkan arus angkutan penumpang atau barang (Departemen Perhubungan).

Sesuai dengan fungsinya sebagai tempat pemberhentian sementara (transit) maka di dalam terminal akan terjadi perpindahan penumpang atau barang dari satu jenis angkutan ke jenis moda angkutan yang lainnya, sehingga tuntutan efisiensi dari suatu perjalanan bisa tercapai. Berdasarkan tuntutan tersebut maka suatu terminal harus mampu menampung, menata dan mengendalikan serta melayani semua kegiatan yang terjadi akibat adanya perpindahan kendaraan, penumpang maupun barang sehingga semua kegiatan yang ada pada terminal dapat berjalan lancar, tertib, teratur, aman dan nyaman.

2.2. Fungsi Terminal

Menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat Bina Sistem Prasarana (*Departemen Perhubungan*) fungsi terminal pada dasarnya dapat ditinjau dari 3 (tiga) unsur yang terkait dengan terminal yaitu :

1. Penumpang Fungsi terminal bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda yang lain, tempat tersedianya fasilitas-fasilitas dan informasi (pelataran, teluk, ruang tunggu, papan informasi, toilet, kios-kios, loket, fasilitas parkir dari kendaraan pribadi dan lain-lain).
2. Pemerintah Fungsi terminal bagi pemerintah adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas, untuk menata lalu lintas dan menghindari kemacetan, sebagai sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali arus angkutan umum.
3. Operator Angkutan Umum Fungsi terminal bagi operator angkutan umum adalah untuk pengaturan pelayanan operasi angkutan umum, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak angkutan umum dan fasilitas pangkalan.



Gambar 2.1 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pengelolaan Terminal Yang Terarah (Coach Terminal)

Sumber : departemen perhubungan, 2011

2.3. Klasifikasi Terminal

Berdasarkan kriteria masing-masing maka terminal dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

2.3.1. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Peranannya

Terminal dibedakan atas 2 (dua) berdasarkan peranannya, yaitu:

1. Terminal primer adalah terminal untuk pelayanan arus barang dan penumpang (jasa angkutan) yang mencakup kawasan regional.
2. Terminal sekunder adalah terminal untuk pelayanan penumpang dan barang (jasa angkutan) yang bersifat lokal atau melengkapi kegiatan terminal primer.

2.3.2. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Fungsinya

Ada 3 (tiga) jenis terminal yang dibedakan atas fungsinya yaitu :

1. Terminal Utama adalah tempat terputusnya arus barang dan penumpang (jasa angkutan) dengan ciri sebagai berikut :
 - Berfungsi sebagai alat pengatur angkutan yang bersifat melayani arus angkutan barang dan penumpang dalam jarak jauh dan volume tinggi.
 - Bongkar muat lebih besar atau sama dengan 8 ton/unit angkutan atau 40 penumpang/unit angkutan.
2. Terminal Madya adalah tempat terputusnya arus barang dan penumpang (jasa angkutan) dengan ciri sebagai berikut :
 - Berfungsi sebagai alat penyalur angkutan yang bersifat melayani arus angkutan barang dan penumpang dalam jarak dan volume sedang.
 - Bongkar muat lebih besar atau sama dengan 5 ton/unit angkutan atau 20 penumpang /unit angkutan.
3. Terminal cabang adalah tempat terputusnya arus barang dan penumpang (jasa angkutan) dengan ciri sebagai berikut :
 - Sebagai alat penyalur angkutan yang bersifat melayani arus angkutan barang dan penumpang dalam jarak pendek dan volume kecil.
 - Bongkar muat lebih kecil atau sama dengan 2,5 ton/unit angkutan atau 10 penumpang/unit angkutan

2.3.3. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Jenis Angkutan

Ada 4 (empat) jenis terminal yang dapat dibedakan berdasarkan jenis angkutan yang digunakan yaitu:

1. Terminal Penumpang adalah terminal untuk menaikkan dan atau menurunkan penumpang.
2. Terminal Barang/Cargo adalah terminal untuk perpindahan (bongkar-muat) barang dari moda transport yang satu ke moda transport yang lainnya.
3. Terminal Khusus adalah terminal yang dipengaruhi oleh sifat-sifat barang yang diangkut.
4. Terminal Truk adalah terminal yang sesuai dengan kebutuhannya, dinyatakan dengan jumlah truk yang dapat diparkir atau menunggu dalam satuan waktu.

2.3.4. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Tingkat Pelayanan

Berdasarkan tingkat pelayanannya, terminal penumpang yang dinyatakan dalam jumlah arus minimum kendaraan per satuan waktu mempunyai ciri-ciri sebagai berikut:

1. Terminal Utama : 50 – 100 kendaraan/jam
2. Terminal Madya : 25 – 50 kendaraan/jam
3. Terminal Cabang : <25 kendaraan/jam

2.3.5. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Ruang Terminal

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan, tipe terminal penumpang terdiri dari :

1. Terminal Penumpang Tipe A Terminal penumpang tipe A melayani kendaraan umum untuk Angkutan Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dan/atau Angkutan Lintas Batas Negara, Angkutan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), Angkutan Kota dan Angkutan Pedesaan
2. Terminal Penumpang Tipe B Terminal penumpang tipe B berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Kota Dalam Propinsi (AKDP), Angkutan Kota dan Angkutan Pedesaan
3. Terminal Penumpang Tipe C Terminal penumpang tipe C berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Kota dan Angkutan Pedesaan

Tabel 2.1. Karakteristik Terminal Penumpang Menurut Kelasnya

No.	Kriteria	Terminal A	Terminal B	Terminal C
1.	Jaringan Trayek	AKAP + Tipe B	AKDP + Tipe C	Akdes/Angkot
2.	Lokasi	Jl. Arteri Primer	Jl. Arteri/ Kolektor primer	Jl. Kolektor/Lokal Sekunder
3.	Kelas Jalan	Minimal III A	Minimal III B	Minimal III B
4.	Jarak Min Antara 2 Terminal	Minimal 20 km	Minimal 15 Km	
5.	Luas Lahan	5 Ha	3 Ha	Sesuai Permintaan
6.	Akses Keluar Masuk Terminal	Minimal 100 m	Minimal 50 m	Sesuai Kebutuhan

Sumber : Departemen Perhubungan 2011.

2.4. Fasilitas Dan Keterkaitan Aktivitas Dalam Terminal

Agar terminal dapat memberikan pelayanan yang baik bagi penggunaannya, maka perlu disediakan fasilitas-fasilitas yang diperuntukkan bagi pengguna jasa terminal. Fasilitas-fasilitas tersebut perlu disediakan dalam jumlah yang cukup dan harus dijaga agar tetap mampu memberikan pelayanan bagi pengguna jasa terminal sesuai dengan fungsinya.

2.4.1. Fasilitas Yang Ada Didalam Terminal

Fasilitas-fasilitas yang ada di dalam terminal dapat dibedakan menjadi dua, yaitu fasilitas utama dan fasilitas penunjang adalah sebagai berikut.

1. Fasilitas Utama

Yang dimaksud fasilitas utama terminal adalah fasilitas yang mutlak adadisuat terminal dalam rangka memberikan pelayanan bagi masyarakat, khususnya penumpang, calon penumpang, supir, awak armada, maupun orang-orang yang memerlukan jasa terminal angkutan umum. Adapun yang dapat digolongkan sebagai fasilitas utama antara lain:

a. Jalur pemberangkatan angkutan umum

Jalur pemberangkatan ini disediakan bagi kendaraan angkutan umum penumpang untuk menaikkan penumpang (*loading*) dan untuk memulai perjalanan sesuai trayek yang ditentukan.

b. Jalur kedatangan kendaraan angkutan umum

Adalah areal yang disediakan bagi kendaraan angkutan umum penumpang untuk menurunkan penumpang (*unloading*) yang dapat pula merupakan akhir perjalanan.

c. Jalur tunggu kendaraan umum

Jalur tunggu kendaraan umum yaitu pelataran yang disediakan bagi angkutan umum untuk bersiap menuju jalur pemberangkatan, yang juga dapat berfungsi sebagai tempat istirahat bagi angkutan umum beserta awaknya.

d. Tempat tunggu penumpang

Tempat tunggu penumpang dapat berupa pelataran atau areal yang disediakan bagi calon penumpang yang akan melakukan perjalanan dengan angkutan umum.

e. Jalur lintasan

Jalur lintasan merupakan pelataran yang disediakan bagi angkutan umum yang akan langsung melanjutkan perjalanan setelah menurunkan penumpang.

f. Bangunan Kantor Terminal

Merupakan sebuah bangunan yang didalamnya berlangsung kegiatan pelayanan masyarakat oleh operator terminal meliputi segala sesuatu yang berhubungan dengan terminal. Pada bangunan ini biasanya juga terdapat menara pengawas, pos pemeriksaan, loket penjualan karcis, serta papan informasi.

g. Tempat istirahat Sementara

h. Menara pengawas

i. Loket penjualan karcis

j. Rambu - rambu dan papan informasi

k. Pelataran parkir kendaraan pengantar dan taksi

Fasilitas ini disediakan bagi kendaraan pengantar calon penumpang serta bagi armada taksi yang menyediakan jasa transportasi bagi penumpang untuk sampai ke tempat yang dituju.

2. Fasilitas Penunjang

Fasilitas penunjang yang dimaksud sebagai pelengkap dalam pengoperasian terminal. Yang dimaksud dengan fasilitas pelengkap dalam suatu terminal antara lain :

a. Toilet

Toilet harus disediakan dalam jumlah yang cukup sesuai dengan kapasitas layanan terminal terhadap penumpang maupun awak armada angkutan umum, dan sedapat mungkin dalam keadaan bersih/layak pakai.

b. Tempat ibadah

Kantin/kios disediakan untuk memenuhi kebutuhan penumpang, awak armada angkutan umum, petugas terminal dan lainnya terhadap makanan, minuman, oleh-oleh dan lain-lain yang diperlukan selama perjalanan dalam angkutan umum.

c. Ruang pengobatan

Ruang pengobatan disediakan untuk mengatasi keadaan darurat di lingkungan terminal, khususnya yang berkaitan dengan masalah kesehatan. Untuk itu ruang pengobatan ini juga perlu dilengkapi dengan tenaga medis yang terampil.

d. Ruang informasi dan pengaduan

Ruang informasi dan pengaduan dibuat untuk memberikan informasi mengenai kegiatan yang ada di terminal, trayek yang dilayani, biaya transportasi dan lainnya, serta untuk menerima pengaduan dari masyarakat terhadap keluhan-keluhan yang dirasakan dalam pelayanan terminal.

e. Taman

Taman perlu dibuat dilingkungan terminal untuk memberikan kesan yang indah dan asri, sehingga para penumpang yang menunggu angkutan umum tidak merasa bosan.

Untuk tipe terminal yang berbeda, maka fasilitas-fasilitas yang harus disediakan juga memiliki perbedaan, baik itu dalam hal kualitas maupun kuantitasnya. Besarnya kebutuhan terhadap fasilitas-fasilitas tersebut dijelaskan dalam tabel berikut :

Tabel 2.2. Kebutuhan luas fasilitas dalam terminal angkutan umum

No.	Jenis Fasilitas	Tipe A (m ²)	Tipe B (m ²)	Tipe C (m ²)
1.	Ruang Parkir AKAP	1120	-	-
2.	Ruang Parkir AKDP	540	540	-
3.	Ruang Parkir Angkutan Kota	800	800	800
4.	Ruang Parkir Angkutan Desa	900	900	900
5.	Ruang Parkir Angkutan Pribadi	600	500	200
6.	Ruang Servis	500	500	-
7.	Pompa Bensin	500	-	-
8.	Sirkulasi Kendaraan	1960	2740	1100
9.	Bengkel	150	100	-
10.	Ruang Istirahat	50	40	30
11.	Gudang	25	20	-
12.	Ruang Parkir Cadangan	1980	1370	550
13.	Ruang Tunggu	2625	2250	480
14.	Sirkulasi Orang	1050	900	192
15.	Kamar Mandi	72	60	40
16.	Kios	1575	1350	288
17.	Musholah	72	60	40
18.	Ruang Administrasi	78	59	39
19.	Ruang Pengurus	23	23	16
20.	Loket	3	3	3
21.	Peron	4	4	3

Tabel 2.2. Lanjutan

No.	Jenis Fasilitas	Tipe A (m ²)	Tipe B (m ²)	Tipe C (m ²)
22.	Retribusi	6	6	6
23.	Ruang Informasi	12	10	8
24.	Ruang P3K	45	30	15
25.	Ruang Perkantoran	150	100	-
26.	Ruang Luar/Penghijauan	6653	4890	1554
27.	Luas Total	23494	17255	6264
28.	Cadangan Pengembangan	23494	17255	6264
29.	Kebutuhan Lahan	46988	34510	12528
30.	Keb.Lahan Untuk Desain	47000	35000-	11000

Sumber : *department perhubungan (2011).*

2.5. Dimensi Kendaraan

Berdasarkan PP no. 4 tahun 1993 Kendaraan angkutan penumpang dibedakan menjadi 2 kriteria utama yaitu :

1. Mobil penumpang

Sesuai dengan peraturan Pemerintah tersebut, yang disebut dengan mobil penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak banyaknya 8(delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.

Yang termasuk dalam kriteria kendaraan ini antara lain sebagai berikut:

a. Mobil Penumpang

Mobil penumpang dapat dilihat dari gambar 2.2.



Gambar 2.2. Kendaraan Mobil Jenis Penumpang

Sumber : winner,2013

b. Kendaraan Penumpang Bonet

Mobil penumpang bonet dapat dilihat dari gambar 2.3.



Gambar 2.3. Kendaraan Mobil Jenis Penumpang Bonet

sumber : winner ,2013

2. Mobil Bus

Mobil bus adalah kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi. Secara Garis Besar jenis mobil bus terbagi menjadi :

a. Mini Bus

Umumnya populasi kendaraan jenis ini dioperasikan oleh pengusaha angkutan Antar Jemput (Travel) Sesuai dengan kegunaan dan kebutuhannya, Kenyamanannya penumpang lebih terjamin. Populasi kendaraan ini terbanyak menggunakan kendaraan Mitsubishi L-300, akhir – akhir ini produsen dan korea turut meramaikan pasar tipe ini yaitu : KIA dan Hyundai. Kapasitas Kendaraan jenis ini adalah 9 sampai dengan 10 tempat duduk (termasuk pengemudi). Contoh kendaraan Mini Bus dapat dilihat pada gambar 2.4.

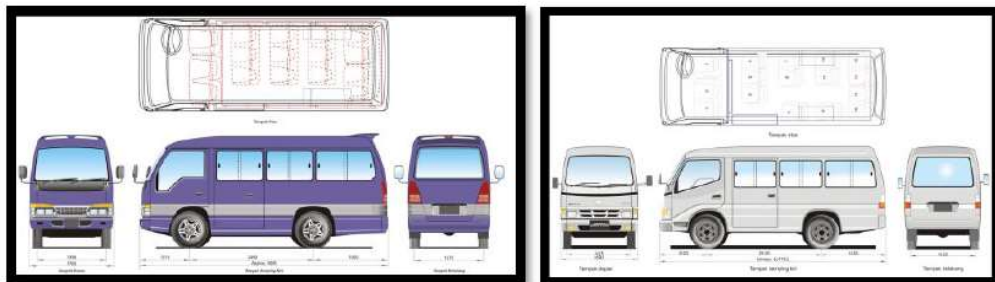


Gambar 2.4. Kendaraan Jenis Minibus
Sumber : winner ,2013

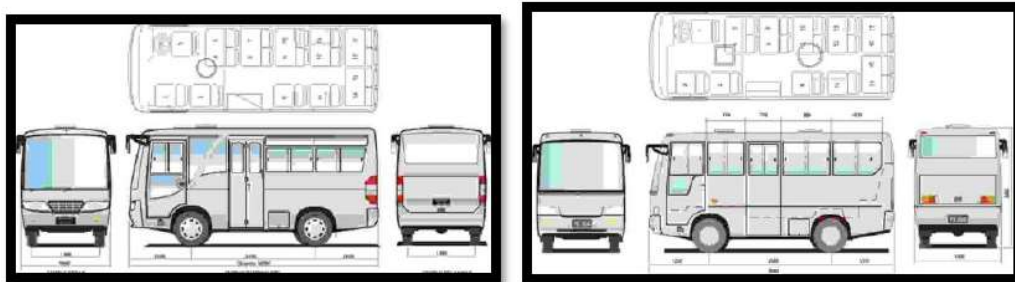
b. Micro Bus

Jenis kendaraan ini diciptakan untuk memenuhi permintaan pasar yang membutuhkan sebuah angkutan yang dapat diisi lebih banyak penumpang. Umumnya kendaraan jenis ini berbasis chassis kendaraan Light Truck yang dimodifikasi menjadi kendaraan Microbus. Dalam kategori ini terdapat dua jenis model kendaraan yaitu : Model Microbus dan bus kecil. Untuk jenis ini yang tersebut terakhir, terbanyak populasinya adalah di daerah Jawa Tengah.

Kapasitas kendaraan jenis ini adalah 10 sampai dengan 17 tempat duduk (termasuk pengemudi). Contoh kendaraan mini bus dapat dilihat pada gambar 2.19



Gambar 2.5. Kendaraan Jenis Micro Bus
Sumber : winner ,2013

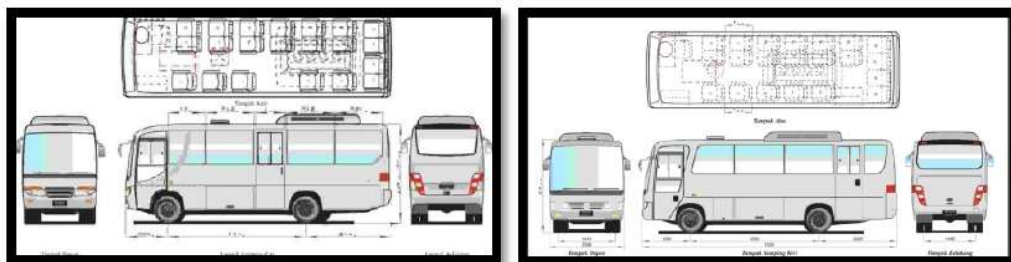


Gambar 2.6. Kendaraan Jenis Small Bus
Sumber : winner ,2013

c. Bus Sedang

Bus Sedang Merupakan kendaraan angkutan penumpang yang mempunyai kapasitas 15 sampai dengan 30 tempat duduk (termasuk pengemudi). Bus Sedang ini dibangun dari chassis kendaraan Medium Trucjk atau Chassis Bus. Contoh Kendaraan Medium bus dapat dilihat pada gambar 2.21. Kendaraan jenis ini dapat digunakan untuk kebutuhan sebagai berikut :

- Bus Kota
- Bus Karyawan
- Bus Pariwisata
- Bus Antar Kota

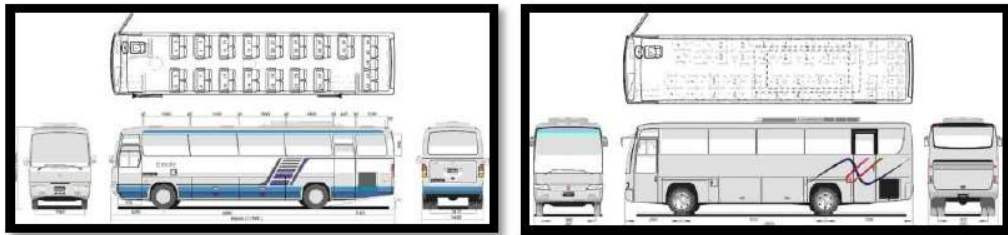


Gambar 2.7. Kendaraan Jenis Bus Medium
Sumber : winner, 2013

d. Bus Besar

Bus besar merupakan kendaraan angkutan penumpang yang mempunyai kapasitas 28 sampai dengan 60 tempat duduk (termasuk pengemudi). Bus besar dibangun dari chassis Bus yang telah diproduksi oleh APTM di Indonesia. Contoh kendaraan medium bus dapat dilihat pada gambar 4.21. kendaraan jenis digunakan untuk kebutuhan sebagai berikut :

- Bus Kota
- Bus Karyawan
- Bus Parawisata
- Bus Antar Kota



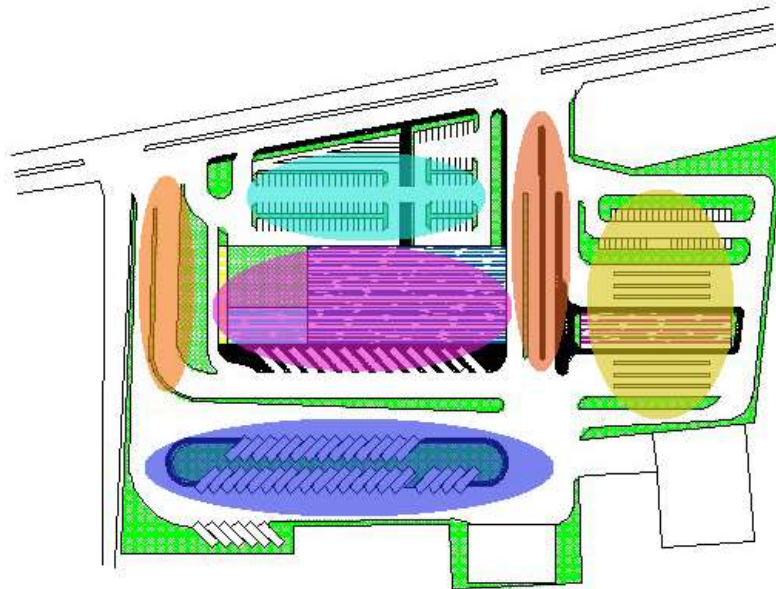
Gambar 2.8. Kendaraan Jenis Bus Besar

Sumber : winner, 2013



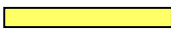



BAB V

KONSEP REDESIGN TERMINAL AMPLAS

5.1. Konsep Zoning Pada Tapak



Ket :

- Bangunan utama → 
- Parkir bus AKAP/AKDP → 
- Parkir Angkot/Akdes → 
- Parkir kendaraan Pribadi → 
- Pintu Keluar Terminal → 
- Pintu Masuk Terminal / Peron kedatangan 

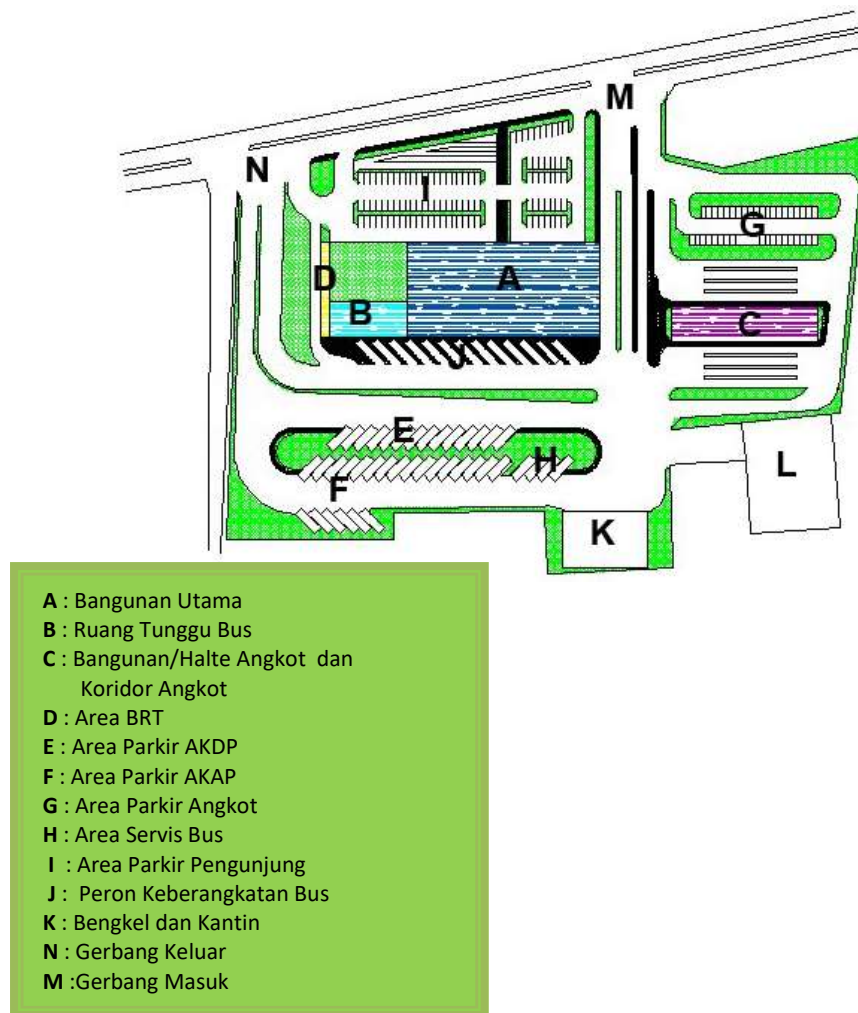
Gambar 5.1. Konsep Zoning Tapak Terminal Amplas

Sumber : Penulis, 2018

Konsep zoning terminal dilakukan untuk membagi zona dari setiap fungsi kegiatan di dalam area/kawasan terminal. Zoning pada terminal amplas dibuat

sesuai dengan kebutuhan dan kegiatan yang ada didalam terminal. Untuk zoning kendaraan angkutan kota di buat terpisah dengan zoning kendaraan bus AKAP/AKDP agar tidak terjadi ketidakteraturan didalam terminal. Untuk bangunan utama dibuat menyatu dengan gedung pengelola agar dapat memanfaatkan site yang tersedia sebagai sirkulasi didalam terminal.

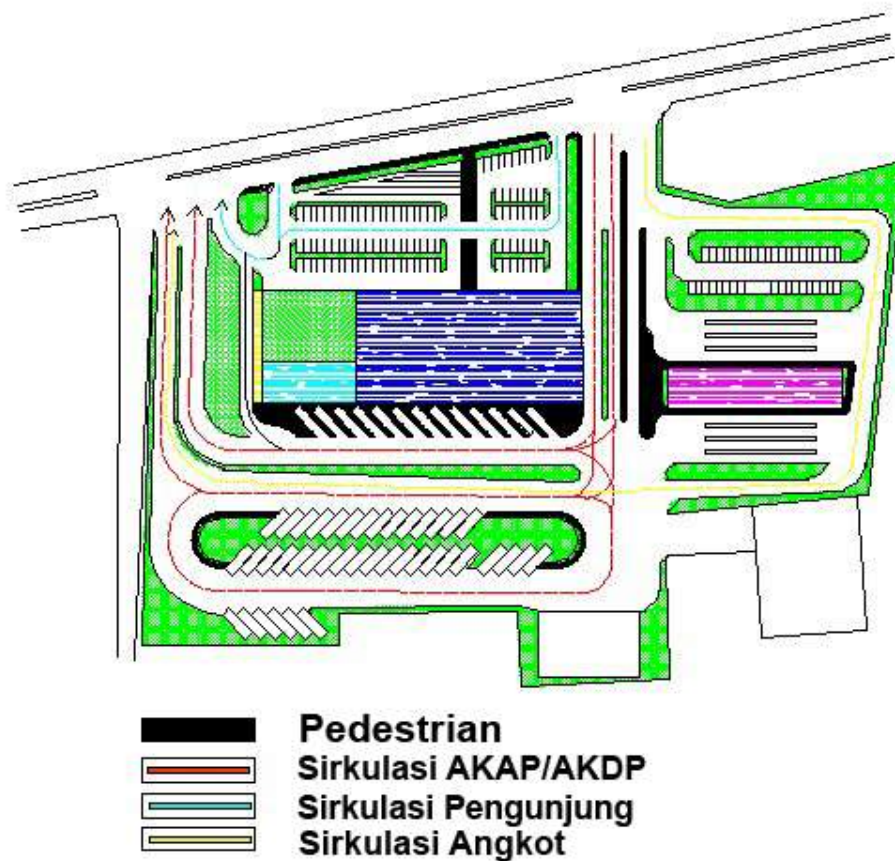
5.2. Konsep Block Plan



Gambar 5.2. Konsep Block Plan
Sumber : Penulis, 2018

5.3. Konsep Sirkulasi Kendaraan

Konsep sirkulasi Kendaraan terminal merupakan solusi pendekatan untuk mendapatkan bentuk/pola sirkulasi yang ideal didalam terminal yang dikaitkan dengan konsep penzoningan terminal itu sendiri. Adapun yang menjadi kosentrasi konsep sirkulasi ini adalah terkait konsep perencanaan akses masuk serta keluar kendaraan, sirkulasi kendaraan didalam kawasan terminal, serta sirkulasi pejalan kaki (penumpang dan calon penumpang) dapat dilihat sebagai berikut :



Gambar 5.3. Konsep Sirkulasi Kendaraan

Sumber : Penulis, 2018

Area kedatangan disusun fungsi dan kemudahan akses kendaraan. Untuk akses AKAP dan AKDP dibuat disisi timur agar tidak terjadi bentrok dengan kendaraan yang keluar dari terminal. Sedangkan untuk akses masuk angkot dan akdes dibuat terpisah agar sistem sirkulasi tidak semeraut dengan bercampurnya akses masuk ke terminal. sirkulasi kendaraan akan diutamakan dalam pembuatan terminal ini. Begitu juga dengan akses keluar terminal akan dipisahkan berdasarkan jenis kendaraan.

5.4. Konsep Perancangan

Penerapan pendekatan perilaku ini di terapkan pada detail fasade bangunan, seperti : tampilan bangunan, tekstur bangunan, material, bentuk dan ukuran ruang.



Gambar 5.4. Konsep Perancangan Fasad Bangunan
(Sumber : Penulis, 2018)

BAB VI

KESIMPULAN

6.1. Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat ditarik oleh penulis adalah, redesain kawasan Terminal Amplas bertujuan untuk mengembalikan fungsi Terminal bertipe A dan dapat dipergunakan semaksimal mungkin oleh beberapa agen bus ataupun angkutan umum. Permasalahan pada Terminal Amplas sangat kompleks dari mulai infrastruktur bangunan sampai keamanan terminal. Untuk itu Terminal Amplas perlu dibenahi kembali sehingga memberikan kenyamanan bagi pengguna Terminal Amplas.

Redesain Terminal Amplas berkonsep pada Pendekatan Arsitektur Prilaku, mengingat prilaku manusia pada saat di terminal sangat beragam. Jadi perlu fasilitas atau kawasan terminal menyesuaikan dengan prilaku manusia tersebut. Seperti beberapa fasilitas diubah mengikuti prilaku pengguna terminal pada umumnya khususnya Terminal Amplas. Contoh bagian – bagian terminal yang diubah adalah, Ruang tunggu terminal, loket, sirkulasi kendaraan angkutan umum maupun kendaraan bagi pengunjung dan fasad bangunan.

Untuk fasad bangunan bertema Arsitektur Programatik, sehingga bentuk fasad dibentuk sesuai fungsi dan kebutuhan terminal tersebut. Terdapat beberapa bentuk melengkung pada bagian atap agar dapat menambah nilai estetika pada bangunan tersebut.

Diharapkan dengan Redesain Terminal Amplas dapat meningkatkan ekonomi penduduk sekitar ataupun kawasan kecamatan Medan Amplas. Mengingat terminal ini sebagai pintu gerbangnya Kota Medan dari arah Timur.

6.2. Saran

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan dan kontribusi positif terhadap masyarakat pada umumnya, pentingnya lokalitas dalam membangun dan melestarikan perilaku manusia yang baik terhadap fasilitas maupun bangunan yang ada, Penelitian ini juga dapat memberikan sumbangan positif untuk proses pembelajaran secara akademik maupun praktis di masyarakat, kajian ini dapat diterapkan dan digunakan dalam kegiatan merancang oleh mahasiswa arsitektur dan membangun arsitektur sebagai karya yang memiliki ciri dan identitas yang dapat mewakili citra budaya dan masyarakatnya.

Peneliti juga berharap kepada masyarakat untuk dapat bersemangat dalam mengkaji perilaku manusia yang lebih baik lagi dan membangkitkan kecintaan terhadap menjaga setiap fasilitas yang ada disetiap bangunan yang ada.

Harapan kepada Pemko Medan agar kiranya pembangunan Redesain Terminal Amplas di kota Medan segera terealisasi.

Daftar pustaka

- Andriana, m., & tharo, z. (2018). Implementasi pemeliharaan bangunan tradisional rumah bolon di kabupaten samosir. *Prosiding konferensi nasional pengabdian kepada masyarakat dan corporate social responsibility (pkm-csr)*, 1, 513-523.
- Angkouw rieka. (2012). Ruang dalam arsitektur berwawasan prilaku (hal. 58-73). Manado: falkutas teknik, universitas sam ratulangi
- Bachtiar, r. (2018, october). Analysis a policies and praxis of land acquisition, use, and development in north sumatera. In *international conference of asean prespective and policy (icap)* (vol. 1, no. 1, pp. 344-352).
- Lasalewo arifundi. Studi ketersediaan terminal type a di gorontalo (hal. 1-6). Gorontalo: sekolah tinggi teknik (stitek).
- Lestari, k. (2018). Improving students' achievement in writing narrative text through field trip method in ten grade class of man 4 medan (doctoral dissertation, universitas islam negeri sumatera utara).
- Lubis, n. (2018). Pengabdian masyarakat pemanfaatan daun sukun (*artocarpus altilis*) sebagai minuman kesehatan di kelurahan tanjung selamat-kotamadya medan. *Jasa padi*, 3(1), 18-21.
- Manoppo, e. (2015). Perencanaan terminal ssaran sebagai pengembangan terminal tondano di kabupaten minahasa (hal. 475-482). Manado: universitas sam ratulangi.
- Nuragadikara, mahatma. (2016). Arsitektur prilaku : desain dprd bojonegoro (hal. 143-146). Surabaya: institut teknologi sepuluh november (its).
- Per.dirjen perhubungan darat. (2016). Standart operasional prosedur pengoprasian terminal penumpang tipe a
- Puji, r. P. N., hidayah, b., rahmawati, i., lestari, d. A. Y., fachrizal, a., & novalinda, c. (2018). Increasing multi-business awareness through "prol papaya" innovation. *International journal of humanities social sciences and education*, 5(55), 2349-0381.
- Putra, k. E. (2018, march). The effect of residential choice on the travel distance and the implications for sustainable development. In *iop conference series: earth and environmental science* (vol. 126, no. 1, p. 012170). Iop publishing.
- Rahmadhani, f. (2018). Tempat pembuangan akhir (tpa) sebai ruang terbuka hijau (rth). *Prosiding semnastek inovasi teknologi berkelanjutan uisu*.
- Ritonga, h. M., setiawan, n., el fikri, m., pramono, c., ritonga, m., hakim, t., ... & nasution, m. D. T. P. (2018). Rural tourism marketing strategy and swot analysis: a case study of bandar pasirmandoge sub-district in north sumatera. *International journal of civil engineering and technology*, 9(9).

- Sanusi, a., rusiadi, m., fatmawati, i., novalina, a., samrin, a. P. U. S., sebayang, s., ... & taufik, a. (2018). Gravity model approach using vector autoregression in Indonesian plywood exports. *Int. J. Civ. Eng. Technol*, 9(10), 409-421.
- Saryanto, (2016). Kajian desain terminal bus tirtonadi solo dalam rangka peningkatan mutu layanan dan ketertiban (hal. 23-33). Surabaya: institut teknologi nasional (itenas)
- Sigit, f. F. (2018). Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi nilai properti pada perumahan berkonsep cluster (studi kasus perumahan j city).
- Silva, S, dkk. (2015). Kajian kinerja pelayanan terminal angkutan umum (studi kasus terminal becora dili – timor leste) (hal. 69-71). Malang: Falkutas teknik universitas brawijaya.
- Siregar, m., & idris, a. H. (2018). The production of f0 oyster mushroom seeds (*pleurotus ostreatus*), the post-harvest handling, and the utilization of baglog waste into compost fertilizer. *Journal of saintech transfer*, 1(1), 58-68.
- Tarigan, r. R. A., & ismail, d. (2018). The utilization of yard with longan planting in klambir lima kebun village. *Journal of saintech transfer*, 1(1), 69-74.
- Wibawa aji. (2017). Re-desain terminal bus tipe a giwangan di Yogyakarta. Yogyakarta: universitas atma.