

## PERENCANAAN TERMINAL TIPE B DI KECAMATAN CILIMUS KABUPATEN KUNINGAN TEMA: ARSITEKTUR MODERN

**Andriyana Permana Aji Rohman<sup>1</sup>, Breeze Maringka<sup>2</sup>, Sri Winarni<sup>3</sup>**

<sup>1</sup>Mahasiswa Prodi Arsitektur, Fak. Teknik Sipil dan Perencanaan, ITN Malang

<sup>2,3</sup>Dosen Prodi Arsitektur, Fak. Teknik Sipil dan Perencanaan, ITN Malang

e-mail: <sup>1</sup>ajandriyana@gmail.com, <sup>2</sup>breezemaringka@lecturer.itn.ac.id, <sup>3</sup>wi2n.8mlg@gmail.com

### **ABSTRAK**

*Keberadaan terminal pada setiap daerah merupakan sebuah simbol penghubung antar daerah seperti antar kota maupun antar provinsi. Terminal juga mampu memfasilitasi penumpang yang datang maupun pergi menuju atau dari suatu daerah. Selain untuk penumpang, fasilitas yang disediakan juga harus mampu memfasilitasi para pengelola, terutama kendaraan yang ada di dalamnya. Lokasi perancangan terminal berada di Jalan Cilimus-Cirebon, Cilimus, Kecamatan Cilimus, Kabupaten Kuningan. Gagasan penelitian ini didasari oleh dua hal. Yang pertama adalah masalah mengenai tingkat urbanisasi yang masih tinggi di Kabupaten Kuningan. Dan yang kedua Kuningan masih menjadi salah satu destinasi wisata favorit umumnya di Indonesia dan khususnya di Provinsi Jawa Barat. Hal itu berdasarkan statistik turis dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Kuningan yang menuliskan bahwa jumlah turis yang berkunjung ke Kabupaten Kuningan baik itu turis lokal maupun internasional pada tahun 2016 berjumlah 1.189.218 orang. Isue-isue tersebut yang menjadi latarbelakangi perancangan terminal tipe B. Lokasi perancangan terminal menggunakan tapak terminal yang sudah ada di Desa Cilimus. Namun pada terminal yang sudah ada tersebut fasilitas yang tersedia belum mencapai standar terminal tipe B, maka dari itu pengadaan fasilitas-fasilitas yang sesuai untuk standar terminal tipe B sangat perlu dalam perancangan terminal tipe B.*

**Kata kunci : Terminal, Fasilitas, Isue**

### **ABSTRACT**

*Terminal of existence in each region is a symbol of inter-regional links such as between cities or between provinces. The terminal can also deliver passengers coming or going from an area. In addition to passengers, the facilities provided must also facilitate managers, special vehicles that are in commitment. The terminal design location is on Jalan Cilimus-Cirebon, Cilimus, Cilimus District, Kuningan District. The idea of this research is based on two things. The first is the problem regarding the still high level of urbanization in Kuningan District. And the second Kuningan is still one of the favorite tourist destinations in Indonesia and specifically in West Java*

*Province. The Central Statistics Agency (BPS) of Kuningan Regency which requested the number of tourists visiting Kuningan Regency both local and international tourists in 2016 collected 1,189,218 people. These issues are the background for type B terminal design. The location of the terminal design uses the existing terminal site in Cilimus Village. However, in the existing terminals the facilities available have not reached the terminal type B standard, therefore the procurement of facilities suitable for the type B standard terminal is very necessary in the design of type B terminals.*

**Keywords : Terminals, Facilities, Issue**

## PENDAHULUAN

Terminal merupakan suatu sarana fasilitas yang sangat dibutuhkan masyarakat berkaitan dengan transportasi darat. Menurut PP Nomor 41 Tahun 1993, terminal adalah salah satu transportasi jalan untuk memuat dan menurunkan orang serta barang sekaligus mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum yang didalamnya. Fungsi dari terminal masih sangat dibutuhkan hingga kini. Karena manfaat dalam mobilitasnya mampu meningkatkan perekonomian serta pariwisata daerah setempat.

Kabupaten Kuningan merupakan salah satu Kabupaten di Jawa Barat yang masih berkembang. Potensi pariwisata di kabupaten Kuningan terbilang cukup tinggi. Mengutip data dari Badan Pusat Statistik Kabupaten Kuningan, total jumlah turis baik turis lokal maupun turis internasional yang berkunjung ke Kabupaten Kuningan pada tahun 2016 adalah 1.189.218 orang, sehingga bila dirata-ratakan per harinya, maka jumlah turis yang berkunjung ke Kabupaten Kuningan adalah 3,258 orang. Dan rata-rata turis yang berkunjung masih di dominasi dari kota-kota dalam Provinsi Jawa Barat.

Selain dibidang pariwisata, Kabupaten Kuningan juga mempunyai masalah dalam hal urbanisasi. Masih banyak warga Kabupaten Kuningan yang masih mengadu nasib ke luar kota terutama daerah Jabodetabek. Mengutip berita dari Radar Cirebon dengan judul "Kuningan Minim Lapangan Kerja, Urbanisasi Masih Tinggi", memberikan informasi tentang masih banyak warga Kuningan yang merantau dan mencari penghidupan diluar Kabupaten Kuningan. Karena tingkat ekonomi masyarakat masih rendah, maka banyak juga keluarga yang tidak mampu menyekolahkan anaknya. Sehingga menurut wawancara Radar Cirebon terhadap salah satu narasumber bahwa setelah lulus sekolah baik SMP atau SMA mereka biasa langsung mencari pekerjaan diluar kota, dan menurut pendapat narasumber hanya di kota-kota besarlah yang dapat mampu memberikan penghidupan yang layak secara turun-temurun.

Dalam perancangan kali ini untuk memenuhi kebutuhan para turis yang ingin berkunjung dan para pelaku urbanisasi diatas, maka harus disediakan sarana penunjang yaitu terminal. Permasalahan yang diangkat adalah tentang fungsi terminal yang berada di Kecamatan Cilimus, Kabupaten Kuningan. Sarana yang disediakan oleh pemerintah Kecamatan Cilimus ini dalam penggunaannya belum mampu memenuhi kebutuhan masyarakat dan angkutan umum yang beroperasi dalam penggunaannya. Masih banyak masyarakat, serta angkutan umum yang belum memanfaatkan ketersediaan terminal. Seperti, masih banyaknya angkutan umum yang lebih memilih menjemput penumpang yang berada di pinggir jalan daripada menunggu penumpang di terminal, dan serta masih banyaknya penumpang angkutan umum dan bus yang lebih memilih menunggu di pinggir jalan daripada datang ke terminal. Karena di kecamatan Cilimus banyak warga yang bekerja merantau keluar kota dan memiliki potensi wisata yang tinggi, maka terminal sangat dibutuhkan untuk memfasilitasi penumpang yang hendak menggunakan moda transportasi untuk pergi maupun menuju ke Kabupaten Kuningan. Akibat banyak angkutan umum yang lebih memilih mengambil penumpang di pinggir jalan, maka banyak angkutan umum yang meruah ke jalan, dan menyebabkan kelambatan pada arus lalu lintas.

Penyebab angkutan-angkutan umum tersebut tidak mau menggunakan terminal, adalah disebabkan masih banyak fasilitas yang belum disediakan dan memadai pada terminal tersebut, seperti, area tunggu penumpang, area istirahat supir, sirkulasi keluar masuk yang tidak jelas, dan tidak adanya ketersediaan toilet umum. Sehingga supir angkutan umum enggan menggunakan terminal tersebut. Memperhatikan fasilitas yang tersedia yang belum mencapai standar, membuat penulis mencoba memecahkan masalah yang ada, sehingga terwujudnya fasilitas yang berkualitas dan dapat meningkatkan kenyamanan pengguna dari fasilitas terminal tersebut.

## TINJAUAN PUSTAKA

### Terminal

Terminal adalah tempat keluar masuknya kendaraan umum yang membawa atau memuat penumpang dan barang serta sebagai tempat menurunkan dan mengangkat penumpang dan barang (Morlok, 1991).

Fasilitas standar pada terminal bergantung pada tipe terminal. Namun standar fasilitas pada umumnya adalah sebagai berikut :

1. Tempat duduk umum

Fasilitas yang sangat utama pada terminal adalah tempat duduk. Tempat duduk biasa diletakkany di ruang tunggu ataupun di area kosong pada terminal. Fungsinya adalah sebagai tempat duduk penumpang selagi menunggu keberangkatan bus.

2. Fasilitas Pengadaan Tiket

Fasilitas pengadaan tiket pada terminal biasanya bisa berupa ruang tertutup, konter terbuka, atau pembagian loket berdasarkan jurusan kendaraan yang akan dituju.

3. Ruang Bagasi

Bagasi disediakan tergantung pada tipe terminal. Terminal kota-bandara biasanya menyediakan ruang untuk bagasi, dan terminal dengan penyedia jasa pengiriman juga menyediakan ruang khusus bagasi.

4. Telepon dan Loker Umum

Telepon dan loker umum biasanya hanya fasilitas tambahan dan tidak semua terminal menyediakan. Loker umum pada terminal biasanya disewakan untuk penumpang yang rutin menggunakan terminal untuk menitipkan barang.

5. Kantor

Penempatan kantor untuk pengelola harus diletakkan secara strategis agar pengelola dapat menjangkau seluruh area terminal dan dapat memantau seluruh kegiatan yang ada di terminal.

## 6. Ruang Komersil

Fasilitas komersil ini merupakan fasilitas penunjang yang ada di terminal. Pengadaan fasilitas komersil ini bisa memberikan lapangan pekerjaan untuk menjajakan barang yang bisa diperjualbelikan. Selain itu pengadaan fasilitas komersil bermanfaat untuk pengguna serta pengelola terminal (Sedayu, Sulistio, Soehardjono, & Wicaksono, 2013).

### **Arsitektur Modern**

Arsitektur modern merupakan tanggapan dari ketidakpuasan pada arsitektur zaman itu. Arsitektur modern bisa disebut sebagai arsitektur pemecah masalah dari arsitektur sebelumnya, memiliki kesan baru, berteknologi tinggi, ekonomis serta indah. Kemunculannya diawali pada tahun 1920-an dengan nama Neoklasik akibat adanya gerakan Renaissance pada zaman itu (Wasilah, 2015).

Arsitektur Modern pertama kali muncul di Eropa, dimulai sekitar tahun 1750-an, yang lebih dikenal dengan aliran Neoklasik. Alasan munculnya aliran Neoklasik adalah timbulnya rasa bosan terhadap gaya yang ada pada era itu. Sebenarnya Arsitektur Modern baru muncul di Eropa setelah dibangunnya Crystal Palace pada tahun 1860-an, sebagai rasa ketidakpuasan terhadap gaya bangunan pada era tersebut. Sedangkan di Amerika, aliran ini muncul sekitar tahun 1880-an. Aliran ini adalah akibat dari munculnya berbagai gagasan baru, serta penggunaan teknologi baru sehingga menghasilkan bahan-bahan bangunan yang baru pula seperti, beton, besi, baja, kaca, dan sebagainya. Selain bermunculannya bahan-bahan baru, muncul juga berbagai macam struktur yang mempengaruhi bentuk bangunan yang sebelumnya tidak ada. Gagasan baru tersebut menjadi prinsip-prinsip dalam arsitektur modern.

Selain pada bidang teknologi, arsitektur modern hadir akibat adanya pemikiran manusia yang cenderung untuk sesuatu hal yang ekonomis, mudah dan bagus. Atau bisa jadi sesuatu yang unik dan baru, dengan memanfaatkan segala aspek kemajuan teknologi. Namun pada dasarnya, modern selalu membuat kita berpikir sesuatu yang baru, kreatif, dan komprehensif. Modern juga mewakili keadaan masyarakat yang kekinian, manusia yang lebih maju dari masa lalu, serta gaya hidup yang cepat dan praktis. Bangunan dengan gaya arsitektur modern, harus mampu menghadirkan gaya hidup masa kini, bukan masa lalu (Lestari, 2020).

Konsep dasar dari arsitektur modern adalah fungsionalisme yang menjadi dasar pemikiran utama. Fungsionalisme yang dimaksud adalah hambatan dari penggunaan yang tidak tepat dari bentuk yang penuh gaya akan tetapi tidak cocok dengan fungsi dari bangunan itu sendiri. Prinsip "*Form Follow Function*" yang disampaikan oleh Louis Sullivan memberi penjelasan bahwa bentuk bangunan tercipta dari fungsi dan fungsi yang menciptakan serta mengorganisir bentuk. Konsep Ruang "*Form Follow Function*" ini dapat dijadikan metode dalam menemukan bentuk bangunan sehingga menciptakan ruang-ruang yang fungsional. Melalui metode ini, ruang-ruang yang direncanakan dapat dianalisis kebutuhan dan hubungan antar ruang dan pengguna bangunannya. Besaran ruang tersebutlah yang akan digunakan untuk menciptakan ruang yang fungsional (Riyadi, Mauliani, & Sari, 2019). Jadi, arsitektur modern adalah arsitektur yang mengubah konsep-konsep arsitektur lama dan menggambarkan keadaan masyarakat yang kekinian serta memperhatikan fungsi bukan bentuk.

## **METODE PERANCANGAN**

Metode perancangan yang digunakan adalah dengan metode pendekatan issue, yaitu menggunakan permasalahan yang ada sebagai ide perancangan. Metode-metode yang dipakai dalam perancangan Terminal tipe B ini dapat diuraikan sebagai berikut:

### **Identifikasi Masalah**

Kabupaten Kuningan menjadi salah satu destinasi wisata sehingga menurut Badan Pusat Statistik Kabupaten Kuningan rata-rata turis yang datang berkunjung pada tahun 2016 sebanyak 1.189.218 orang. Sehingga bila dirata-ratakan jumlah orang yang berkunjung perharinya kurang lebih 3.258 orang. Selain itu, issue yang menjadi latarbelakang adalah masih tingginya angka urbanisasi di Kabupaten Kuningan.

### **Penentuan Lokasi**

Lokasi dalam perancangan merupakan salah satu hal yang penting. Karena setiap lokasi mempunyai peruntukan yang berbeda. Hal itu sudah diatur sedemikian rupa oleh setiap Pemerintah Daerah untuk peruntukkan lahannya masing-masing. Oleh karena itu, dalam perancangan terminal ini harus memperhatikan hal tersebut agar dapat menentukan lokasi yang sesuai dengan peraturan untuk membangun.

Kecamatan Cilimus dipilih sebagai lokasi karena di Kecamatan tersebut destinasi wisata masih sangat tinggi, dan pelaku urbanisasi yang banyak, selain itu sudah tersedia lahan yang diperuntukkan untuk terminal.

## Pengumpulan Data

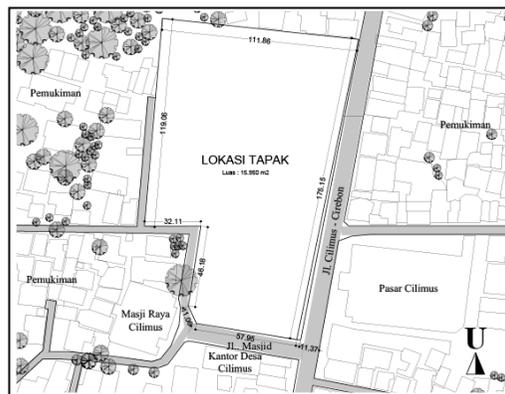
Pada perancangan ini data yang dibutuhkan adalah data lapangan yang akan menjadi acuan dalam perancangan seperti data tapak, batas, dan luas wilayah tapak serta lingkungan sekitar tapak. Selain data lapangan, acuan dalam perancangan terminal ini mengumpulkan data penunjang terkait perancangan terminal yang bersumber dari media cetak maupun media elektronik sebagai bahan referensi sekaligus data pembanding.

## Pengolahan Data/Analisis

Dari data yang didapat, maka selanjutnya adalah menganalisis data tersebut. Dari mulai pengaruh lingkungan, iklim dan cuaca pada kondisi tapak hingga referensi mengenai standar perancangan terminal, sehingga mendapat perancangan yang tepat.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam perancangan ini, lokasi tapak yang dipilih berada Jl. Cilimus-Cirebon, Cilimus, Kecamatan Cilimus, Kabupaten Kuningan Jawa Barat dengan luas tapak adalah 15.960 m<sup>2</sup>. Pada gambar 1 view terbaik yang bisa diperhatikan dari lingkungan ke arah tapak berasal dari arah selatan dan timur tapak. Kebisingan terbesar berada di bagian timur tapak tepatnya di Jl. Cilimus – Cirebon. Karena pada jalan tersebut merupakan lalu lintas utama, sementara pada Jl. Masjid hanya digunakan sebagai jalan masuk menuju pemukiman warga. Jl. Cilimus-Cirebon dan Jl. Masjid tersebut sekaligus merupakan akses tapak.



**Gambar 1**

*Sumber : (Dokumen Pribadi)*

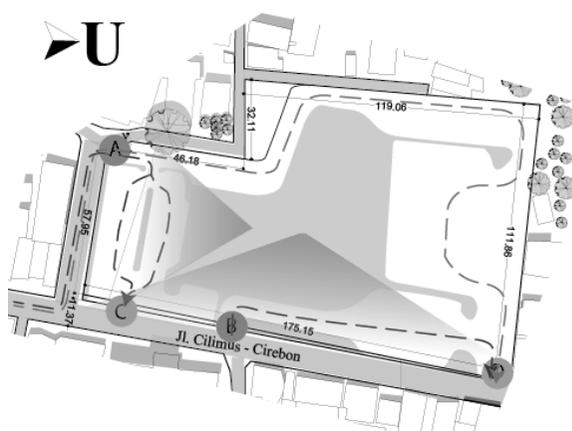
**Gambar Lokasi dan Luasan Tapak**

## Konsep Tapak

Dari data tapak yang diperoleh, view terbaik ke tapak berasal dari arah selatan dan timur tapak, maka konsep bangunan akan menghadap ke dua bagian tersebut sebagai penanda fungsi bangunan. Kebisingan yang berasal dari Jl. Cilimus-Cirebon atau bagian timur tapak, membuat area pengelola diletakkan di bagian barat tapak, dengan tujuan meminimalisir kebisingan bagi pengelola terminal.

Vegetasi yang harus di tanam pada tapak meliputi tanaman pengarah guna mengatur dan mengarahkan alur kendaraan. Tanaman peneduh yang berguna untuk mengurangi panas dan silau matahari. Cocok ditempatkan pada sirkulasi pejalan kaki untuk mengurangi panas. Serta tanaman penyerap polusi guna menyerap polusi pada tapak akibat lalu lintas yang padat dan banyaknya jumlah kendaraan.

Tapak bisa diakses dari dua jalan, yaitu Jl. Masjid dan Jl. Cilimus-Cirebon, maka untuk konsep pintu masuk dan sirkulasi dimulai dari dua jalan tersebut. Huruf A pada gambar 2 adalah pintu masuk untuk kendaraan pribadi dan bus. Huruf B adalah pintu masuk untuk angkutan desa. Huruf C untuk pintu keluar kendaraan pribadi. Dan huruf D untuk pintu keluar bus dan angkutan desa. Sementara untuk sirkulasi kendaraan, huruf A-C menunjukkan sirkulasi kendaraan pribadi, huruf A-D menunjukkan sirkulasi bus, dan huruf B-D menunjukkan sirkulasi angkutan desa. Pemisahan sirkulasi tersebut bertujuan agar tidak terjadi benturan sirkulasi antara tiap jenis kendaraan.



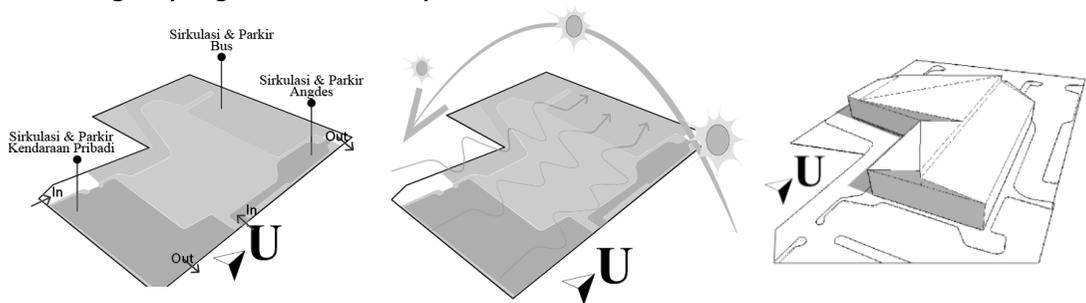
**Gambar 2**

*Sumber : (Dokumen Pribadi)*

**Gambar Sirkulasi dan Akses Tapak**

## Konsep Bentuk

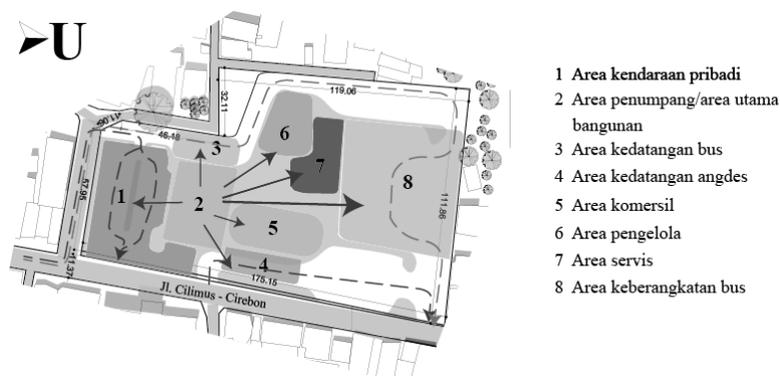
Bentuk bangunan diproses dari zoning, sirkulasi, arah matahari serta arah angin. Bentuk bangunan pada gambar 3 adalah bentuk bangunan yang memperhatikan arah matahari termasuk pembayangan serta arah angin yang ada. Bentuk atap yang mengikuti gaya arsitektur jengki yaitu ujung atau yang tidak bertemu bisa dimanfaatkan menjadi bukaan atau menggunakan material transparan dengan tujuan memberikan pencahayaan alami pada bangunan. Selain itu konsep bentuk diterapkan berdasarkan tema yang di ambil yaitu Modern. Tema modern memiliki prinsip "*form follow function*" sehingga bentuk bangunan juga mengikuti fungsi-fungsi ruangan yang ada di dalamnya.



**Gambar 3**  
*Sumber : (Dokumen Pribadi)*  
**Gambar Konsep Bentuk**

## Konsep Ruang

Konsep ruang dalam berorientasi pada pola menyebar. Masing masing ruang mempunyai zona masing-masing dan area tersendiri, sehingga batas masing-masing ruang terlihat jelas. Tujuan dari pembagian zonasi pada masing-masing ruang adalah terciptanya sirkulasi manusia dalam bangunan yang aman, jelas dan lancar. Tataan area yang harus jelas pemisahan atau zonasinya adalah area kendaraan pribadi baik kendaraan roda empat maupun roda dua, area penumpang, pemisahan area kedatangan atau area penurunan penumpang antara bus dengan angkutan desa harus jelas sehingga tidak bersinggungan dalam tapak, area komersil, area pengelola terminal, area keberangkatan bus dan area servis bangunan sehingga setiap zonasi memiliki fungsi tersendiri. Selain itu konsep ruang dalam yang berorientasi dengan pola menyebar ini bertujuan agar dapat memberikan pandangan yang luas ke segala arah, sehingga penumpang lebih mudah mengetahui dan mengakses moda transportasi yang diinginkan dan mampu menjamin keselamatannya.



**Gambar 4**

*Sumber : (Dokumen Pribadi)*

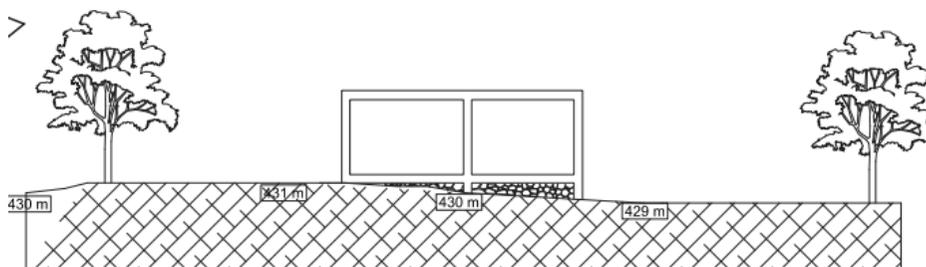
**Gambar Konsep Ruang**

## Konsep Struktur

Pada perancangan ini, lokasi tapak relatif datar dengan ketinggian antar kontur  $\pm 1$  meter (perhatikan gambar 5). Kedalaman tanah keras pada tapak sekitar 1,5 – 2 meter. Sehingga struktur bawah yang digunakan adalah struktur foot plat. Pondasi *foot plat* adalah jenis pondasi beton yang digunakan untuk kondisi tanah dengan daya dukung tanah pada : 1,5 - 2 kg/cm<sup>2</sup>. Pondasi ini cocok dengan ketinggian bangunan 2-4 lantai. Bahan dari pondasi ini adalah beton bertulang.

Struktur utama yang akan digunakan pada bangunan adalah rangka kaku. Alasan menggunakan struktur ini adalah selain cocok dengan struktur bawah struktur ini mampu menahan beban lateral, mudah dibentuk sesuai kebutuhan, dan lebih tahan api dibandingkan dengan struktur baja

Pada struktur atap yang digunakan adalah struktur rangka baja. Alasan penggunaan rangka baja adalah karena pemasangan rangka baja lebih cepat dari pada rangka kayu, rangka baja tahan terhadap rayap, hampir tidak memiliki nilai muai terhadap panas dan dingin, serta baja ringan bersifat tidak membesarkan api.



**Gambar 5**

*Sumber : (Dokumen Pribadi)*  
**Gambar Potongan Kontur**

## Konsep Utilitas

Utilitas sangat penting untuk menunjang kegiatan dan kebutuhan bangunan. Pada terminal utilitas sangat penting untuk memberikan kelancaran dan keamanan pada pelaku pengguna di dalamnya. Kebutuhan utilitas pada terminal berupa air bersih, air kotor, penanggulangan kebakaran, kelistrikan dan distribusi sampah. Kelistrikan pada bangunan nantinya akan menggunakan sumber dari PLN setempat guna memenuhi kebutuhannya.

Utilitas air bersih pada terminal ini menggunakan dua sumber utama. Yang pertama adalah dari PDAM dan kedua dari sumur bor. Dari kedua sumber air bersih ini, air di tampung pada dua tandon air. Tandon pertama mengalir ke toilet pengunjung dan ke area komersil yang digunakan untuk cuci piring dan lain sebagainya. Tandon kedua mengalir ke area pengelola seperti toilet dan dapur serta mengalir ke mushola. Menggunakan dua sumber air bersih ini bertujuan supaya aliran air di setiap bangunan setiap tetap stabil, karena setiap bangunan di bagi rata dalam pembagian air bersihnya.

Setiap bangunan dibuatkan saluran untuk pembuangan air kotor dan air hujan, yang kemudian di saluran air kotor dan drainase dari setiap bangunan tersebut dipertemukan dengan saluran utama kota. Saluran pembuangan ada yang di buang langsung ke saluran riol kota ada juga yang di serap oleh sumur resapan . Sebelum air kotor memasuki sumur resapan, air kotor melewati saluran filtrasi. Air yang melewati saluran filtrasi akan terfilter secara otomatis akan mengalir ke sumur resapan yang nantinya air resapan bisa di dimanfaatkan untuk menyiram tanaman dan menanggulangi kebakaran.

Sistem yang digunakan untuk menanggulangi kebakaran yaitu diberikan titik-titik hydrant untuk mempermudah jangkauan pemadam kebakaran ketika terjadi kebakaran untuk memadamkan api. Kemudian apabila terjadi kebakaran disalah satu bangunan, maka mesin pompa tersebut secara otomatis akan menyerap air yang berada pada sumur resapan dan sumur bor lalu air langsung dikeluarkan untuk memadamkan api.

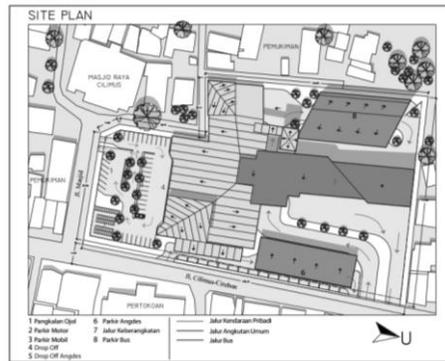
Perletakkan tempat sampah pada terminal diletakkan menyebar pada area public maupun area non-publik. Walaupun peletakkan tempat sampah menyebar, tapi dalam pemungutanya memiliki jalur hingga akhirnya berakhir di TPS yang disediakan di sudut barat tapak.

## **PENGEMBANGAN DESAIN**

Pengembangan desain adalah proses selanjutnya dari pra-perancangan. Dengan pematangan konsep dan penyesuain dengan lingkungan tapak dan pemilihan tema, pengembangan desain merupakan hasil akhir dari perancangan terminal ini. Berikut pengembangan yang telah diterapkan diantaranya;

### **Site Plan**

Pada tahap pengembangan desain ada perubahan pada site plan. Perubahan tersebut dipertimbangkan dari kondisi eksisting dan lingkungan.

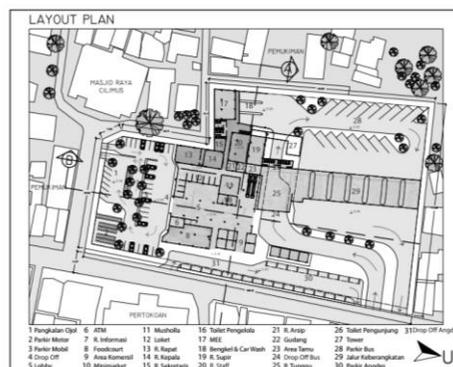


**Gambar 6**  
Sumber : (Dok. Pribadi)  
**Gambar Site Plan**

Perubahan yang diterapkan pada site plan terkini adalah desain atap pada area parkir bus dan angkutan desa, serta sudut parkir pada area parkir angkutan desa. Selain itu perubahan diterapkan pada pintu keluar bus. Pada pintu keluar terjadi penyempitan jalur keluar bus dengan tujuan agar penumpang tidak menunggu bus di pintu keluar dan memanfaatkan ruang tunggu dan membeli tiket di terminal.

### Layout Plan

Pada layout plan terjadi beberapa perubahan. Perubahan tersebut diterapkan berdasarkan aturan yang berlaku untuk fasilitas terminal khususnya kendaraan.

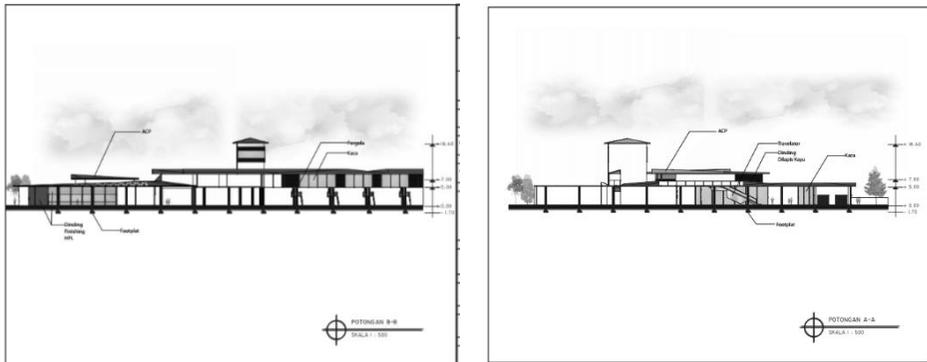


**Gambar 7**  
Sumber : (Dok. Pribadi)  
**Gambar Layout Plan**

Perubahan yang diterapkan pada terminal adalah perubahan radius pada pintu masuk untuk jalur bus. Perubahan ini disebabkan karena radius pada layout tahap pra-perancangan terlalu kecil sehingga tidak memungkinkan untuk bus berbelok.

## Potongan Bangunan

Berikut adalah gambar potongan A-A dan potongan B-B.

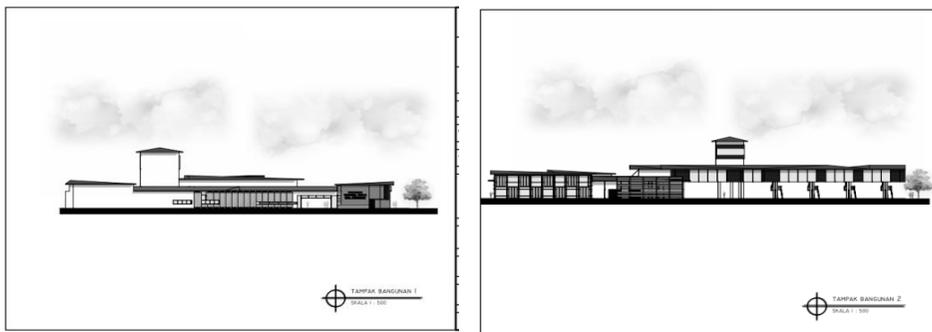


**Gambar 8**  
*Sumber : (Dok. Pribadi)*  
**Gambar Potongan Bangunan**

Potongan A-A memperlihatkan area komersil dan eskavator yang menuju ke lantai dua yaitu ruang tunggu. Pada potongan B-B memperlihatkan potongan loket, musholla, tangga, dan jalur keberangkatan untuk bus.

## Tampak Bangunan

Pada tahap pengembangan desain terjadi perubahan, karena desain sebelumnya dianggap kurang menerapkan tema arsitektur modern.

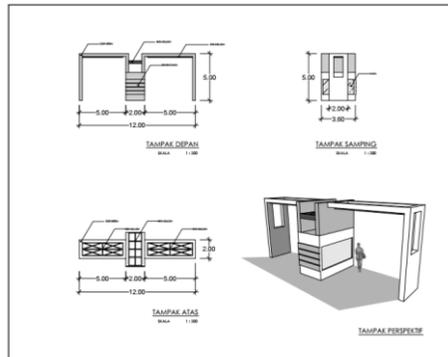


**Gambar 9**  
*Sumber : (Dok. Pribadi)*  
**Gambar Tampak Bangunan**

Perubahan yang diterapkan pada perubahan tampak bangunan adalah penambahan *sun shading* pada tampak dari arah Timur, tujuannya untuk membuat pembayangan dan mengurangi panas matahari langsung yang menuju bangunan.

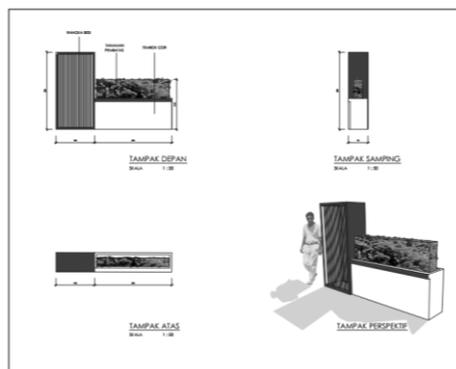
## Detail

Pada detail kali ini menjelaskan tentang detail dari pintu masuk untuk penumpang dan detail pagar pembatas.



**Gambar 10**  
*Sumber : (Dok. Pribadi)*  
**Gambar Detail Gerbang**

Pada pintu masuk diberikan dua akses yaitu akses masuk dan akses keluar. Lebar dari masing-masing akses yaitu 5 meter. Diantara dua akses tersebut diberikan pos jaga guna memantau dan menarik biaya parkir bagi kendaraan yang masuk dan parkir di terminal.



**Gambar 11**  
*Sumber : (Dok. Pribadi)*  
**Gambar Detail Pagar**

Pagar pembatas di desain tidak terlalu tinggi dan menggunakan material yang menerapkan konsep modern. Penambahan elemen tanaman sebagai penetralisir dan sebagai tanaman pembatas agar menghijaukan lingkungan.

## KESIMPULAN

Kesimpulan pada perancangan ini adalah, perancangan ini dilatarbelakangi oleh dua issue yaitu tentang pariwisata di Kabupaten Kuningan masih menjadi salah satu destinasi utama khususnya di Provinsi Jawa Barat dan urbanisasi yang masih tinggi di Kabupaten Kuningan. Pemilihan lokasi tapak perancangan terminal menggunakan lokasi terminal yang sudah ada tepatnya di terminal Cilimus, Jl. Cilimus-Cirebon, Cilimus, Kecamatan Cilimus, Kabupaten Kuningan. Alasannya adalah karena Kecamatan Cilimus merupakan salah satu Kecamatan yang memiliki potensi pariwisata yang tinggi dan masyarakatnya masih melakukan kegiatan urbanisasi.

Konsep perancangan tapak memperhatikan lingkungan sekitar. Untuk mengurangi kemacetan pada Jl. Cilimus-Cirebon, maka Jl. Masjid digunakan sebagai pintu masuk, sehingga ketika terjadi penumpukan kendaraan arus lalu lintas utama pada Jl. Cilimus-Cirebon tidak terganggu.

Penerapan bentuk dan struktur bangunan mengacu pada tema perancangan yaitu arsitektur modern. Struktur bawah yang digunakan adalah pondasi *foot plat*, struktur utama yang digunakan adalah rangka kaku, dan struktur atap yang digunakan adalah rangka baja. Utilitas-utilitas yang diterapkan pada perancangan terminal ini adalah air bersih, air kotor, kelistrikan, penanggulangan kebakaran dan distribusi sampah.

## DAFTAR PUSTAKA

Lestari, K. B. (2020, 10 04).

[https://www.academia.edu/4445998/Biografi\\_Frank\\_Gehry](https://www.academia.edu/4445998/Biografi_Frank_Gehry).

Retrieved from <https://www.academia.edu>:

[https://www.academia.edu/4445998/Biografi\\_Frank\\_Gehry](https://www.academia.edu/4445998/Biografi_Frank_Gehry)

Morlok, E. (1991). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.

Riyadi, G. W., Mauliani, L., & Sari, Y. (2019). Penerapan Arsitektur Modern Pada Bangunan Singapore Polytechnic Di Tangerang. *Jurnal Arsitektur Purwarupa*, 139.

Sedayu, A., Sulistio, H., Soehardjono, A., & Wicaksono, A. (2013). *Standar Pelayanan Minimal Terminal Bus Tipe A*. Malang.

Wasilah. (2015). Estetika Dalam Arsitektur Modern. *Jurnal Archigreen*, 3.