

## 1. PENDAHULUAN

### 1.1. Pengertian judul Karya Desain

Perancangan ulang Interior Area tunggu keberangkatan antar kota Terminal Purabaya, Surabaya.

- Perancangan :  
*design*, seni merancang, membuat sesuatu dengan maksud / tujuan, Membuat suatu rencana. (Salim 436)
- Ulang :  
*re-*, kembali, *redesign* : mendesain kembali. (Salim 650)
- Interior :  
*Inside of a building or a room*, bagian dalam sebuah bangunan atau sebuah ruangan. (Encarta reference library vol.2004)
- Area :  
*Territory*, daerah yang meliputi, suatu tempat di, bagian dari. (Encarta reference library vol.2004)
- Tunggu :  
Menanti sampai batas waktu tertentu. (Salim 621)
- Keberangkatan :  
Permulaan, *departure*, *example : the departure of a plane*. (Salim 227)
- Antar : *a combining form, to be sent*, mengirim, *example : antarkota* (Salim 296)
- Terminal :  
tempat dimana barang atau penumpang dapat bertemu dengan system transportasi untuk diangkut atau berpindah ke kendaraan lain. (Stewart 93)
- Purabaya :  
Menurut *webpage* yang disponsori oleh *wikipedia free encyclopedia* adalah Terminal yang terletak di gerbang utama menuju Surabaya dari arah selatan dan merupakan terminal terbesar di tanah air dan salah satu Terminal terbesar di Asia Tenggara. (“Purabaya”)

- Surabaya :  
terletak di Indonesia dan merupakan kota terbesar kedua setelah Jakarta.  
(Microsoft reference library vol.2002)

Jadi pengertian perancangan ulang Interior Area Tunggu keberangkatan antarkota Terminal Purabaya, Surabaya adalah Proses merancang kembali bagian dalam sebuah ruang yang meliputi beberapa ruang didalamnya, sebagai tempat untuk menanti kendaraan – kendaraan umum dengan tujuan antar kota dan terletak di salah satu terminal terbesar di Asia Tenggara yang terletak di Surabaya, Indonesia.

## **1.2. Latar belakang permasalahan**

Idealnya, sejalan dengan pertumbuhan kota Surabaya yang semakin pesat seharusnya sarana angkutan umum pun harus bertambah, hal ini perlu diimbangi dengan prasarana prasarana transportasi yang baik. Salah satu prasarana yang dibutuhkan adalah terminal bus, dimana terminal pada hakekatnya adalah tempat pengendalian operasi perjalanan bus, yaitu mengatur penjadwalan dan pemberangkatan bus sehingga tercapai keteraturan lintasan untuk setiap trayek dan tentunya akan memberikan kenyamanan bagi penumpang yang menggunakan jasa transportasi ini.

Salah satu terminal yang ada di Jawa Timur adalah terminal Purabaya, sering juga disebut sebagai terminal Bungurasih karena terletak di desa Bungurasih, Sidoarjo. Akan tetapi terminal ini milik Pemkot Surabaya. Tak banyak yang tahu bahwa terminal yang mulai dibangun pada tahun 1991 ini merupakan kepanjangan dari Purnomo Kasidi Surabaya – Purabaya (*Personal Conversation*, 15 Februari 2007), karena memang terminal ini dibangun pada saat Surabaya dipimpin oleh Walikota Purnomo Kasidi.

Terminal Purabaya merupakan terminal terbesar di tanah air bahkan juga menyandang predikat terminal terbesar di Asia Tenggara. Seharusnya sebagai penyandang terminal terbesar seAsia Tenggara terminal Purabaya memiliki sistem pengoperasian yang baik dan menjadi *Landmark* bagi kota Surabaya, karena letaknya yang berada di jalur pintu masuk darat ke kota Surabaya.

Kenyataan yang berada di lapangan menunjukkan fakta yang berbeda. Banyak sekali kesalahan desain dan sistem, mulai dari terbaliknya posisi terminal keberangkatan

yang seharusnya berada di kanan, para calo dan preman yang sering kali masuk hingga kedalam ruang tunggu, sirkulasi yang tidak jelas, masalah penghawaan yang pengap dan bau, pencahayaan yang sangat minim meski siang hari, hingga pada masalah estetika yang menjadikan terminal ini nampak seperti pasar.

Permasalahan permasalahan diatas tentunya akan mempunyai dampak langsung bagi penumpang ataupun calon penumpang. Mulai dari masalah kenyamanan hingga masalah keamanan seperti tindak pencopetan yang sering terjadi hingga bahaya terserempet bus akibat letak terminal yang terbalik. Pada akhirnya secara tidak langsung akan menimbulkan image yang tertanam di masyarakat bahwa terminal Purabaya adalah terminal kelas bawah yang *semrawut*, bau, banyak copet dan hanya untuk kalangan bawah saja, padahal terminal Purabaya adalah terminal kelas A dan merupakan terminal bus terbesar di tanah air sekaligus terbesar di asia tenggara. Lebih jauh lagi, pada akhirnya masyarakat akan malas menggunakan angkutan umum darat khususnya bus, karena sarana dan prasarana yang kurang layak, akhirnya mereka lebih suka menggunakan kendaraan pribadi apabila bepergian keluar kota, tentunya ini akan mengakibatkan peningkatan jumlah kendaraan pribadi yang akan semakin menambah polusi dan kemacetan.

Berdasarkan hasil wawancara antara penulis dengan Kepala Terminal Purabaya, Bapak Eddi, perlu diadakan pembenahan bukan hanya dari segi sistem saja namun estetika juga tak kalah pentingnya supaya Terminal Purabaya dapat menjadi salah satu *landmark* kota Surabaya, tidak kalah dengan prasarana transportasi yang lain seperti Bandara udara Juanda serta Stasiun Kereta Api Gubeng.

### **1.3. Rumusan masalah**

- Permasalahan Pertama :  
adalah, apakah mungkin dengan konfigurasi terminal yang sudah seperti ini, efisiensi traffic bus dan penumpang bisa tercapai?
- Permasalahan kedua :  
Adalah apakah dengan desain dan sistem yang tepat keberadaan para calo dan preman ini bisa diberantas?
- Permasalahan Ketiga :

Adalah apakah terminal ini mulanya didesain hanya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang tanpa memperhatikan unsur kenyamanan dan kesehatan penumpang?

- Permasalahan keempat :  
adalah sarana sarana vital maupun sarana pendukung seperti masalah keamanan yang kurang memadai apakah bisa untuk dioperasikan kembali?
- Permasalahan kelima :  
adalah masalah estetika untuk menarik perhatian calon penumpang dan penumpang.

#### **1.4. Tujuan Perancangan**

Tujuan dari perancangan ulang Interior Area tunggu keberangkatan antar kota Terminal Purabaya, Surabaya adalah,

Merancang Area tunggu yang :

- Memiliki efisiensi sirkulasi penumpang.
- Memiliki efisiensi dalam hal energi ( penghematan energi, berarti mengurangi biaya overheating terminal ).
- Tertib, memberikan rasa aman bagi penumpang.
- Selain fungsi utama sebagai terminal juga memiliki unsur rekreasi sehingga penumpang tidak mengalami kebosanan dalam menunggu.

#### **1.5. Manfaat Perancangan**

Manfaat apabila perancangan ulang Interior bangunan utama terminal utama ini benar-benar diwujudkan adalah :

- Secara khusus, bagi Intern / pengelola terminal Purabaya, dalam hal ini adalah pihak Dishub dan Pemkot Kodya Surabaya dengan tercapainya efisiensi kerja di terminal maupun image baru terminal Purabaya yang lebih baik adalah tercapainya keuntungan maksimal yang diharapkan oleh pihak pengelola sehingga dapat mendatangkan kesejahteraan bagi pengelola.
- Secara umum bagi masyarakat adalah masyarakat diharapkan untuk menjadi tertarik menggunakan angkutan transportasi bus karena system sarana dan

prasarana yang nyaman, aman dan menarik. Dengan peningkatan penggunaan angkutan umum, maka diharapkan akan mengurangi volume kendaraan pribadi yang dapat menyebabkan polusi dan kemacetan yang kian parah. Selain itu dengan menjadikan Purabaya bukan hanya baik dari segi system, namun juga estetika, sehingga menjadikan purabaya sebagai salah satu penghasilan terbesar di Surabaya yang dapat mensejahterakan baik pegawai maupun masyarakat sekitarnya.

- Secara pribadi bagi penulis dengan memilih judul topik ini adalah untuk melatih penulis supaya bisa untuk memecahkan permasalahan yang sedang mendesak di lapangan, bukan hanya dari segi estetika saja, namun dimulai dari sistem dan perencanaan sehingga diharapkan dapat tercapai suatu desain yang efisien dan menguntungkan bagi pengguna secara khusus dan masyarakat secara umum.

## **1.6. Ruang lingkup Perancangan**

### 1.6.1 Obyek perancangan

- Luas bangunan yang akan dirancang 3384 m<sup>2</sup>
- Obyek perancangan berupa ruang komersial yaitu Area tunggu keberangkatan antarkota.
- Batas perancangan meliputi :

Ruang tunggu khusus penumpang

1. *Ticket booth* dan *Reservation booth*
2. Restaurant
3. Tenant
4. Toilet
5. Lokasi perancangan

merupakan gerbang pintu masuk ke Surabaya dari bagian selatan. Terletak di sudut antara jalan Letjen Sutoyo dan jalan A.Yani.

Berikut adalah data lapangan terminal purabaya :

## TERMINAL PURABAYA



Gambar 1.1 Terminal Purabaya

1. LOKASI : Desa Bungurasih
2. WILAYAH : PEMDA TK II Sidoarjo
3. KABUPATEN : Sidoarjo
4. KECAMATAN : Waru

1. LUAS : 12 HA  
LANDASAN
2. DIPEROLEH : Berdasarkan surat persetujuan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur dengan surat nomor : 645.7/9605/210/82 tanggal 26 April 1982 dan Menteri Perhubungan dengan surat nomor : 13.135/AS.100/Menhub tanggal 9 Pebruari 1984.
3. FUNGSI : Sebagai Terminal Bis Antar Kota

Sumber: Dinas Perhubungan Terminal Purabaya Kotamadya Surabaya

Tabel 1.1. Potensi Angkutan Umum Penumpang

NO	JURUSAN/TRAYEK	JML BUS/KIT		JML PENUMPANG		FREK BUS/JAM	HEAD WAY (MENIT)
		DTNG	BRKT	DTNG	BRKT		
1	Sby-Jombang-Madiun-Solo-Jogya-Semarang dst (Barat !)	498	497	11715	16359	21	
2	Sby-Jombang-kdr-TI.Agung-Trenggalek dst (Barat II)	131	162	4738	4523	5	
3	Sby-probolinggo-Banyuwangi dst (Timur)	329	319	9970	12277	14	
4	Sby-Malang-Blitar dst (Selatan)	332	334	9851	11481	14	
5	Surabaya – Madura	34	39	775	1045	1	
6	Surabaya – Tuban – Semarang	57	52	831	1610	2	
7	Sby-Semarang-Cirebon-Badung-Jakarta dst	59	33	879	1203	2	
8	Surabaya-Denpasar-Mataram-Bima dst	57	40	709	709	2	
	<b>JUMLAH</b>	<b>1,497</b>	<b>1.476</b>	<b>39.468</b>	<b>49.177</b>	<b>61</b>	

Sumber : Data Terminal Purabaya Dinas Perhubungan Kotamadya Surabaya, 2006

Tabel 1.2. Potensi Bus Kota

NO	JURUSAN/TRAYEK	KODE TRAYEK	JML BUS/RIT		FREKUWENSI BUS/JAM	HEAD WAY MENIT
			DTNG	BRKT		
1	Purabaya – Ngagel – Semut PP	Lyn A2	27	28	1	22
2	Purabaya – Darmo – Perak PP	Lyn C	49	48	2	25
3	Purabaya – Bratang PP	Lyn D	28	28	1	18
4	Purabaya – Joyoboyo PP	Lyn E1	77	70	2	16
5	Purabaya – Darmo – Jemb Merah PP	Lyn E2	32	29	1	8
6	Purabaya – Dipenogoro – TO	Lyn F	48	45	2	35

	Wilangun PP					
7	Purabaya – Diponegoro – Jem Merah PP	Lyn F1	28	24	1	30
8	Purabaya – Sepanjang – Darmo Permai PP	Lyn G1	24	21	1	5
9	Purabaya – Darmo – Perak PP (Patas)	Lyn P1	174	179	7	36
10	Purabaya – Darmo – TO Wilangun PP (Patas)	Lyn P2	34	25	1	13
11	Purabaya – Tol Waru – Perak PP (Patas)	Lyn P3	100	99	4	10
12	Purabaya – Tol Waru – Demak J.Merah PP (Patas)	Lyn P4	98	94	4	31
13	Purabaya – Dipenogoro – TO Wilangun PP (Patas)	Lyn P5	56	52	2	47
14	Purabaya – Tol Mayjen Sungkono – Tol Tandes – Tambak Oso Wilangun PP (Patas)	Lyn P6	23	23	1	28
15	Purabaya – Tol Waru – Tol Tandes – T.Oso Wlangun PP (Patas)	Lyn P7	55	54	2	37
16	Purabaya – Darmo – Perak PP (Patas AC)	Lyn P8	22	22	1	38
17	Purabaya – Darmo – TO Wilangun PP (Patas AC)	Lyn PAC1	21	21	1	42
18	Purabaya – Tol Waru – Perak PP (Patas AC)	Lyn PAC2	20	20	1	43
19	Purabaya – Tol Waru – Demak J.Merah PP (Patas AC)	Lyn PAC3	21	18	1	45
20	Purabaya – Dipenogoro – TO Wilangun PP (Patas AC)	Lyn PAC4	21	19	1	46
21	Purabaya – Tol – TO asowilangun (Patas AC)	Lyn PAC5	18	16	1	52

Sumber : Data Terminal Purabaya Dinas Perhubungan Kotamadya Surabaya, 2006

Berikut adalah peta jalur lalu lintas menuju Terminal Pirabaya



Gambar 1.2. Peta jalur lalu lintas menuju Terminal Purabaya, Data Terminal Purabaya Dinas Perhubungan Kotamadya Surabaya

### 1.7. Metode Perancangan

Adapun metode perancangan dalam pengolahan data yang digunakan sebagai berikut :

#### 1.7.1. Data yang diperlukan

Data data yang diperlukan dalam perancangan ini adalah :

1. Denah bangunan
2. Tapak lokasi bangunan
3. Tampak dan Potongan bangunan

4. Data data literatur
5. Teori yang berhubungan dengan masalah yang diangkat

#### 1.7.2. Metode pengumpulan data

Metode yang digunakan dalam memperoleh data sebagai berikut :

1. Observasi, yaitu dengan melakukan pengamatan di lapangan, dalam hal ini Terminal Purabaya, mulai dari sirkulasi, tingkah laku penumpang, pengamatan terhadap masalah seara visual, masalah penghawaan, pencahayaan dan lain lain.
2. Wawancara dengan pihak pihak yang bersangkutan, dalam hal ini dengan pengurus terminal Purabaya, yaitu Kepala UPTD Purabaya, Bapak Eddi, Wakil dan Staffnya. Wawancara dengan penumpang dan juga preman serta calo.
3. *Survey*, dalam hal ini dilakukan pengambilan gambar (foto dokumentasi)
4. Studi literatur yaitu mengumpulkan data data yang diperlukan melalui buku buku yang bersangkutan, internet, majalah maupun jurnal ilmiah.

#### 1.7.3. Metode pengolahan data

dengan menggunakan metode pengolahan data secara induktif, yaitu dengan *survey* lapangan, maupun dengan wawancara baik dengan kepala UPTD terminal, petugas jaga, dan pengelola tenant serta penumpang.

Melalui kajian literatur, baik melalui buku buku teori, majalah, jurnal dan lain lain.

Data yang sudah didapat lalu dikelompokkan. Data yang penting dan kurang penting dipisah pisah untuk kemudian dianalisis.