

POST OCCUPANCY EVALUATION OF THE TERMINAL CONDONG CATUR YOGYAKARTA

Nova Purnama Lisa

Staf Pengajar pada Program Studi Arsitektur, Universitas Malikussaleh

Abstract

*Post Occupancy Evaluation merupakan suatu kegiatan untuk mengetahui tingkat keberhasilan atau kegagalan bangunan/ ruang dengan mengevaluasi kinerja elemen-elemen bangunan/ ruang tersebut. Kegiatan ini dilakukan untuk menilai tingkat keberhasilan/ kegagalan kinerja sebuah lingkungan binaan. Tahap evaluasi pasca huni adalah tahap yang sangat perlu untuk melihat kesesuaian antara fas yang ada sekarang dengan pola-pola pemanfaatan oleh manusia dan perilakunya. Evaluasi pasca huni adalah suatu proses evaluasi fasilitas dengan cara yang sistematis setelah fasilitas tersebut dibangun dan dihuni/ digunakan dalam suatu kurun waktu tertentu. Jenis kegiatan dalam evaluasi pasca huni akan tergantung pada interaksi antar komponen dalam proses evaluasi pasca huni: **Tolok ukur kinerja** Teknikal; Fungsional; Behavioral/ perilaku, **Pengguna Individu Kelompok; Organisasi, Setting** Ruang; Bangunan; Fasilitas. Evaluasi pasca huni memiliki tingkatan kecermatan sesuai kebutuhan penggunaannya, yang meliputi: Evaluasi Pasca Huni Indikatif; Evaluasi Pasca Huni Investigatif; Evaluasi Pasca Huni Diagnostik. Pada penelitian evaluasi purna huni Terminal Condong Catur di Yogyakarta ini berada pada tingkatan kecermatan sesuai kebutuhan penggunaannya yaitu evaluasi pasca huni Investigasi. Investigasi dilakukan guna pencapaian triangulasi, dengan melakukan observasi lapangan/wawancara terhadap pengguna serta kinerja lingkungan binaan sebagai tolak ukurnya dengan mengkomparasikan terhadap standar persyaratan norma Terminal bus kelas C yang di tetapkan. Terminal Condong Catur Yogyakarta merupakan salah satu komponen fungsional utama dari sistem transportasi yang memerlukan biaya yang besar, sehingga dalam pembangunannya perlu kajian yang mendalam untuk mencapai hasil yang optimal.*

Keyword: *behavioral setting, setting fisik, tolak ukur kinerja, terminal bus, and spatial elements.*

I. PENDAHULUAN

Transportasi merupakan aktivitas kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi terdapat unsur pergerakan secara fisik terjadi perpindahan tempat atas orang dan/atau barang dengan/tanpa alat angkut ke tempat lain (Joetata, 1997:2) Transportasi diperlukan karena adanya kesenjangan jarak antara lokasi sumber, lokasi produksi dan lokasi konsumen. Perwujudan kegiatan transportasi yang baik adalah dalam bentuk terkendalinya keseimbangan antara sistem kegiatan, sistem jaringan dan sistem kelembagaan. Terdapat interaksi yang kuat antara sistem transportasi dan sistem tata guna lahan (aktivitas).

Menurut Nasution, distribusi geografis antara tata guna lahan (sistem aktivitas) serta kapasitas lokasi dari fasilitas transportasi (sistem jaringan) digabung bersama untuk mendapatkan pola dan besaran pergerakan (sistem pergerakan). Tingkat pelayanan transportasi akan mempunyai *feedback* terhadap pemilihan lokasi dan perkembangan tata guna lahan. Komponen-komponen transportasi menurut Morlock adalah manusia dan barang (yang diangkut), kendaraan dan peti kemas (alat angkut), jalan (tempat alat angkut bergerak), terminal (tempat memasukkan dan mengeluarkan yang diangkut oleh alat angkut) dan sistem pengoperasian (yang mengatur keempat komponen di atas). Morlock dalam Muradi, 2005, menyebutkan kebutuhan terminal bagi suatu kota

dipengaruhi oleh beberapa hal, khususnya karakteristik sistem transportasi kota yang dipengaruhi oleh sistem aktivitas (tata guna lahan), sistem pergerakan dan sistem jaringan jalan. Berdasar hal inilah, penelitian ini dilakukan untuk mengetahui pengaruh terminal terhadap tata guna lahan di sekitarnya yang berkaitan dengan sistem aktivitas. Selain melihat pengaruhnya terhadap perubahan tata guna lahan di sekitarnya, perbedaan konsep peletakan terminal juga diangkat dalam penelitian ini. Konsep peletakan yang dimaksud di sini adalah peletakan terminal dari jaringan jalan utama yaitu *bus-street terminal* dan *off-street bus terminal*. Konsep peletakan ini diterapkan pada terminal-terminal di Indonesia, khususnya Yogyakarta dan sekitarnya, misalnya Terminal Giwangan, Terminal Terminal Condongcatur dan Terminal Jombor. Terminal-terminal tersebut adalah terminal yang menerapkan konsep *offstreet bus*. Pemda Kabupaten Sleman telah memfasilitasi terminal tipe C yakni Sub Terminal Condong Catur. Hingga saat ini terminal tersebut belum berfungsi secara optimal, dan juga fasilitas dan sarana pendukung yang keberadaannya tidak digunakan secara maksimal. Terminal hanya beroperasi mulai pukul 07.00wib sampai 17.30wib. Sehingga perlu dilakukan Evaluasi Purna Huni terhadap lokasi dan tapak terminal.

II. TUJUAN

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, penelitian ini bertujuan mengkaji sejauh mana dampak desain bangunan terhadap penghuni dan penggunaannya. Kajian ini mengedepankan permasalahan arsitektural yang telah ada sehingga dapat menjadi dasar pemikiran dalam menciptakan lingkungan binaan baru yang mampu mendukung kegiatan transportasi dengan menggunakan metode Evaluasi Purna Huni, serta mengevaluasi keberadaan terminal secara keseluruhan guna mengidentifikasi masalah dan solusi dalam manajemen fasilitas, manajemen fasilitas yang proaktif terhadap aspirasi pengguna, peningkatan pemanfaatan ruang dan umpanbalik terhadap kinerja bangunan, peningkatan sikap pengguna melalui keterlibatan dalam proses evaluasi, pemahaman implikasi kinerja dalam kaitannya dengan ketersediaan anggaran, serta proses pengambilan keputusan yang lebih rasional dan objektif

III. LANDASAN TEORI

Menurut Dunn (2005), evaluasi adalah metode analisis kebijakan yang digunakan untuk menghasilkan informasi mengenai nilai atau harga dari arah tindakan yang telah dilakukan dan yang akan datang, dengan kata lain evaluasi mempunyai arti yang berhubungan dengan masing-masing petunjuk

pada aplikasi beberapa skala nilai terhadap kebijakan dan program.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 43 tahun 1993 tentang prasarana dan sarana lalu lintas jalan mengklasifikasikan terminal menjadi 3 (tiga) tipe, yaitu :

- a. Terminal penumpang tipe A: Berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar propinsi (AKAP), dan/atau angkutan lintas batas antar Negara, angkutan antar kota dalam propinsi (AKDP), angkutan kota, dan angkutan pedesaan.
- b. Terminal penumpang tipe B: Berfungsi melayani kendaraan umum untuk antar kota dalam propinsi (AKDP), angkutan kota, dan/atau angkutan pedesaan.
- c. Terminal penumpang tipe C: Berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

A. Persyaratan Lokasi Terminal

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 31/1995, terminal berdasarkan fungsi pelayanannya dibagi menjadi tiga tipe dimana persyaratan lokasi terminal dapat diuraikan sebagai berikut :

- a. Rencana kebutuhan lokasi simpul yang merupakan bagian dari rencana umum jaringan transportasi jalan,
- b. Rencana umum tata ruang,
- c. Kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan di sekitar terminal,
- d. Keterpaduan moda transportasi baik intra maupun antar moda,

- e. Kondisi topografi, lokasi terminal,
- f. Kelestarian lingkungan.

B. Persyaratan untuk terminal tipe C dapat diuraikan sebagai berikut :

- a. Terletak di dalam wilayah Kabupaten dan dalam jaringan trayek angkutan pedesaan,
- b. Terletak di jalan kolektor atau lokal dengan kelas jalan paling tinggi III A. Tersedia lahan yang sesuai dengan permintaan angkutan,
- c. Mempunyai jalan akses masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal, sesuai kebutuhan untuk kelancaran lalu lintas di sekitar terminal.

C. Fasilitas Terminal

Sesuai Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan dan pedoman teknis pembangunan terminal angkutan penumpang, maka fasilitas terminal penumpang tipe C terdiri dari:

- a. Fasilitas utama : fasilitas utama merupakan suatu fasilitas yang mutlak dimiliki dalam suatu terminal meliputi :
 - 1. Areal keberangkatan,
 - 2. Area kedatangan,
 - 3. Area menunggu,
 - 4. Area lintas.
- b. Fasilitas penunjang : selain fasilitas utama dalam sistem terminal terdapat pula fasilitas penunjang sebagai fasilitas pelengkap yaitu :
 - 1. Ruang kantor

- 2. Tower / menara pengawas
- 3. pos pemeriksaan KPS/TPR
- 4. Musholla
- 5. Kios
- 6. WC/kamar mandi
- 7. Pelataran parkir kendaraan pengatur/penjemput
- 8. Peron
- 9. Loket
- 10. Taman, dll.

D. Tapak Terminal

Berdasarkan Studi Standarisasi Perencanaan Kebutuhan Fasilitas Perpindahan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan tahun 1994, jenis dan besaran fasilitas pada tiap tipe terminal dapat dilihat pada Tabel 1.1

Tabel 3.1. Kebutuhan luasan terminal

A. Kendaraan		Tipe A	Tipe B	Tipe C	Satuan
Ruang parkir	AKAP	1,120	-	-	m2
	AKDP	540	540	-	
	AK	800	800	-	
	ADES	900	900	900	
	Kend. Pribadi	600	500	200	
Ruang service		500	500	-	
Pompa bensin		500	-	-	
Sirkulasi kendaraan		3,960	2,740	1,100	
Bengkel		150	100	-	
Ruang istirahat		50	40	30	
Gudang		25	20	-	
Pelataran parkir cadangan		1,980	1,370	550	
B. Pemakai Jasa					
Ruang tunggu		2,625	2,250	480	m2
Sirkulasi manusia		1,050	900	192	
Kamar mandi		72	60	40	
Kios		1,575	1,350	288	
Mushola		72	60	40	
C. Operasional					
Ruang administrasi		78	59	39	m2
Ruang pengawas		23	23	16	
Loket		3	3	2	
Peron		4	4	3	
Retribusi		6	6	6	
Ruang informasi		12	10	8	
Ruang pertolongan pertama		45	30	15	
Ruang kantor		150	100	-	
D. Ruang luar (tidak efektif)		6,653	4,890	1,554	
Luas total		23,494	17,255	5,463	
Cadangan pengembangan		23,494	17,255	5,463	
Kebutuhan lahan		46,988	34,510	10,926	
Kebutuhan lahan untuk desain		4,7	3,5	1,1	

Sumber : LPM-UGM, 1994.

IV. AREA PENELITIAN

Area penelitian atau lokasi penelitian pada kawasan Sleman tepatnya, di Terminal Condong Catur. Terminal Condong Catur, terletak di lintasan jalan Ringroad Utara. Terminal condong catur merupakan terminal bus antar kota untuk kota Jogjakarta dan sekitarnya. Selain diperuntukan untuk terminal bus antar kota, juga digunakan untuk terminal pemberhentian (shelter) Trans Jogja. Di Terminal coondong catur ini terdapat halte dengan luasan yang cukup luas sebagai ruang tunggu untuk penumpang bus antar kota, namun secara tak langsung halte tersebut digunakan warung lesehan, pada malam hari. Memang hal seperti ini yang sering kita lihat di kawasan terminal bus antar kota.



Gambar 1. 1. Peta Lokasi
Sumber: www.google.com

Terminal Condong Catur selain tersedia terminal *building* juga terdapat shelter trans jogya yang melayani pengguna terminal dan juga trans jogya. Pada kasus terminal sering terjadi kepadatan arus sirkulasi kendaraan, hal ini selalu umum terjadi pada kasus terminal bus. Kepadatan sirkulasi serta kesesakan sering terjadi pada jam aktivitas tertentu, seperti jam kerja dan jam anak-anak berangkat ke sekolah pada pukul 07.00 wib. Terkadang kesemrautan jalur sirkulasi dan juga parkir sering terlihat disini. Selain itu juga keberadaan prasarana dan sarana standarisasi terminal yang terlihat kurang perawatan dan juga penggunaan yang kurang optimal, sehingga keberadaan fasilitas tersebut dalam keadaan rusak dan tidak bisa dipakai lagi.

V. IDENTIFIKASI DATA FISIK BANGUNAN

Nama Bangunan : Terminal Condong Catur
 Lokasi : Jalan Ring Road Utara
 Condong Catur,
 Yogyakarta. Fungsi
 Bangunan Terminal Bus
 Tipe C
 Dimensi hunian : 1 Ha
 Kepemilikan : Dinas Perhubungan Kota
 Yogyakarta

Terminal Condong Catur, terletak di lintasan jalan Ringroad Utara. Terminal condong catur merupakan terminal bus antar kota untuk kota Jogjakarta dan sekitarnya.

Selain diperuntukan untuk terminal bus antar kota, juga digunakan untuk terminal pemberhentian (*shelter*) Trans Jogja. Di Terminal coondong catur ini terdapat halte dengan luasan yang cukup luas sebagai ruang tunggu untuk penumpang bus antar kota, namun secara tak langsung halte tersebut digunakan juga sebagai ruang tidur oleh supir angkutan. Pola sirkulasi yang sering terjadi kesibukan aktivitas naik dan turtukan penumpang sebagai tinjauan masalah dan juga keberadaan prasarana dan sarana baik fisik maupun non fisik yang kurang dimanfaatkan dengan baik dan ketidak sesuaian terhadap standarisasi untuk Terminal Tipe C.

Pendekatan yang dilakukan untuk mendapatkan nilai-nilai tersebut dapat dihitung dengan pendekatan sebagai berikut :

- a. Fasilitas parkir kendaraan, jumlah ruang yang harus disediakan untuk kendaraan di dalam terminal sangat dipengaruhi oleh karakteristik kendaraan dan pengoperasiannya.
- b. Ruang tunggu penumpang, luas ruang yang harus disiapkan untuk penumpang didasarkan pada jumlah orang yang naik dan turun di terminal serta jumlah angkutan dan pengguna.

investigas, yaitu survey, kuisisioner, kemudian melakukan analisis lebih mendalam. Analisis yang dilakukan dengan mempertimbangkan perbaikan desain dari sisi fungsi, efisiensi, efektifitas, persepsi pengguna, kenyamanan dan sebagainya.

Terminal Bis adalah tempat sekumpulan bis mengakhiri dan mengawali lintasan operasionalnya. Dengan mengacu pada definisi tersebut, maka pada bangunan terminal penumpang dapat mengakhiri perjalanannya, atau memulai perjalanannya atau juga dapat menyambung perjalanannya dengan mengganti (transfer) lintasan bis lainnya. Di lain pihak, bagi pengemudi bis, maka bangunan terminal adalah tempat untuk memulai perjalanannya, mengakhiri perjalanannya dan juga sebagai tempat bagi kendaraan beristirahat sejenak, yang selanjutnya dapat digunakan juga kesempatan tersebut untuk perawatan perawatan ringan maupun pengecekan mesin bis yang leleh beroperasi. Dengan demikian, terminal bis merupakan komponen utama dari jaringan yang mempunyai peran yang cukup signifikan. Karena kelancaran yang ada pada terminal akan mempengaruhi efisiensi dan efektifitas sistem angkutan umum secara keseluruhan.

VI. METODE PELAKSANAAN

A. Diagnosa

Diagnosa yang dilakukan dengan memberikan pertimbangan-pertimbangan desain yang sesuai dengan temuan-temuan



Skema.1.1 Kerangka Evaluasi Purna Huni

B. Identifikasi

Identifikasi yang dilakukan berdasarkan pengamatan menghasilkan dugaan hipotetik yang mengarah pada potensi permasalahan pada beberapa hal yang kemungkinan mempunyai kecenderungan menjadi permasalahan yang mendominasi.

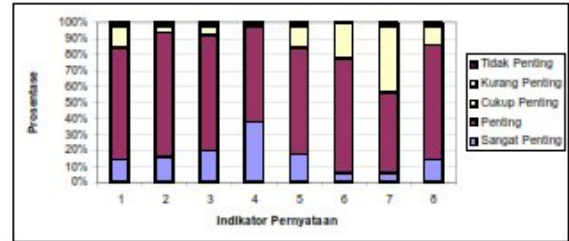
Identifikasi Kondisi Fisik Bangunan		
Gambar.1 Terminal Building Terminal Cendong Catur	Gambar.2 Area Ruang Tunggu Terminal Cendong Catur	Gambar.3 Area Tunggu digunakan sebagai Tempat Parkir
Gambar.4 Area Parkir Terminal	Gambar.5 Jalur Sirkulasi Bus	Gambar.6 Musholls yang Tidak Terawat
Gambar.7 Kecenderungan Supir Angkutan parkir ke Kendaraan	Gambar.8 Kamar mandi (toilet) yang tidak terawat	Gambar.9 Ruang loket kereta yang tidak difungsikan

Tabel.2
identifikasi kondisi fisik bangunan

Identifikasi Aspek Teknik		
Gambar.10 Ruang Operasional yang digunakan untuk aktivitas petugas Dinas Perhubungan D.J.A.A, tidak digunakan sepenuhnya ruang kerja. Ruang tersebut dalam kondisi yang tidak rapi berantakan dengan penataan furnitur yang tidak sesuai penempatan. Sehingga untuk melakukan aktivitas kerja di dalam ruangan tidak fungsional lagi, dengan kondisi seperti ini menyulitkan petugas D.J.A.A tersebut melakukan tugas mereka di luar ruangan.	Gambar.11 Hasil pengamatan pencahayaan di dalam ruangan menggunakan pencahayaan buatan, sedangkan pencahayaan alami hanya berasal dari dinding kaca pada bagian depan bangunan. Jika untuk aktivitas di siang hari kondisi ruang kerja dalam keadaan terang dan layak untuk melakukan aktivitas.	Gambar.12 Vegetasi Hasil pengamatan ditumbuhkannya beberapa elemen vegetasi di luar bangunan, elemen vegetasi hanya terdapat di teras yang diletakkan di dalam pot-pot besar, tetapi kondisi tanamannya dalam kondisi kurang baik. Untuk disekeliling area Terminal Cendong Catur sangat sedikit vegetasi yang ditanam.
	Kamar mandi Hasil pengamatan interior keadaannya area Terminal Cendong Catur memiliki beberapa perbedaan sistem pencahayaan dari petugas pencucian ruangan petugas dari koordinator parkir angkutan.	
Gambar.13		
Gambar.14		

Tabel. 3
Identifikasi Aspek Teknik

Identifikasi Fungsional	
<p>1. Fungsi Ruang Tidak semua ruang berfungsi dengan maksimal, seperti toilet, ruang Operasional petugas DLLAJ dan juga ruang tunggu penumpang yang sering digunakan untuk parkir kendaraan bermotor dan tempat tidur para supir maupun pengguna terminal. Toilet umum yang ada kondisinya sangat kotor, kurang dibersihkan.</p>	<p>2. Sirkulasi Jalur sirkulasi yang ada kurang optimal dikarenakan <i>one gate system</i> pada akses masuk terminal, bus trayek Kaliurang terkadang crowded dengan jalur sirkulasi Bus way yang shelter nya di dekat Terminal Building.</p>
Identifikasi Perilaku	
<p>Pada identifikasi pelaku, ditinjau dari aspek pengguna, pemakai, dan petugas. Yang diamati disini adalah melihat hubungan perilaku pengguna terhadap aktivitas dan kegiatan di Terminal Condong Catur, dengan <i>place behavioral mapping</i>. Sehingga dapat dilakukan pengamatan.</p>	



Grafik. 2. Pernyataan Persentase Pengguna Terminal Condong Catur

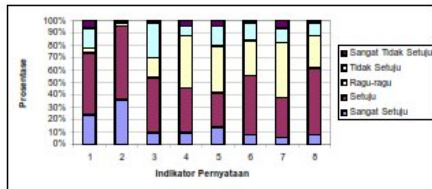
1. Analisis Ruang Tunggu

Analisis Ruang Tunggu pada Terminal *Building*. Kebutuhan ruang per orang jika diasumsikan membawa barang dikedua lengannya maka panjang dimensinya adalah 2,2 meter dan lebar dimensinya adalah 1,1 meter. Kebutuhan ruang per orang adalah : $2,2 \text{ m} \times 1,1 \text{ m} = 2,4 \text{ m}^2$

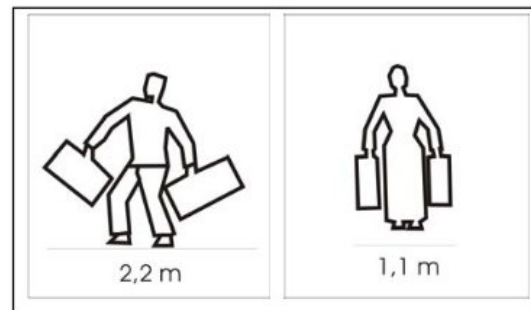
VII. ANALISIS

Dari hasil amatan dan surve yang dilakukan ada beberapa temuan yang didapat diantaranya:

1. Hasil dari data Quisoner



Grafik. 1. Pernyataan Keberadaan Terminal Condong Catur



Gambar 14. Kebutuhan Ruang Perorang

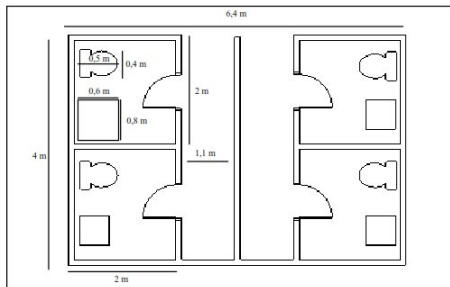
Kebutuhan ruang untuk sirkulasi manusia diperoleh berdasarkan pada luasan area yang

digunakan untuk bergerak di dalam Terminal (tidak termasuk ruang sirkulasi yang berada pada sebuah ruangan, luas kebutuhan sirkulasi manusia adalah seluas 740,35 m². Kebutuhan untuk ruang tunggu penumpang dapat diuraikan sebagai berikut:

No.	Uraian	Jumlah unit	Ukuran per unit	Kebutuhan Ruang (m ²)
1.	Ruang gerak manusia	41 orang	2,2m x 1,1m= 2,4 m ²	98,4
2.	Tempat duduk memanjang	10 unit	5 m x 0,5 m = 2,5 m ²	25
	Kebutuhan ruang			123,4
	Ruang sirkulasi			50,82
	Total kebutuhan lahan			174

2. Analisis Kamar Mandi

Luas kamar mandi yang diperlukan diperoleh berdasarkan fasilitas yang dibutuhkan serta ruang gerak manusia didalam kamar mandi. Kebutuhan lahan tersebut adalah kebutuhan untuk satu ruang kamar mandi, jika kamar mandi terdiri atas 4 (empat) ruang seperti pada Gambar dibawah maka kebutuhan keseluruhan lahan untuk kamar mandi adalah 25,5 m²



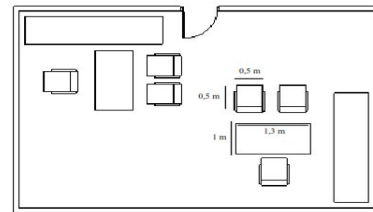
Gambar 15. Kebutuhan Kamar Mandi

No.	Uraian	Jumlah unit	Ukuran per unit	Kebutuhan Lahan (m ²)
1.	Bak	1 unit	0,8 m x 0,6 m = 0,48 m ²	3,2
2.	Kloset	1 unit	0,5 m x 0,4 m = 0,2 m ²	2,5
3.	Ruang gerak manusia	1 orang	2,2 m x 1,1 m = 2,4 m ²	2,4
	Kebutuhan ruang			3,08
	Ruang sirkulasi (15%)			0,46
	Total kebutuhan lahan			4

3. Analisis Ruang Operasional

Luas ruang administrasi diperoleh berdasarkan ruang gerak manusia yang diperoleh berdasarkan jumlah petugas yang bekerja dan kemungkinan tamu yang datang serta fasilitas yang dibutuhkan. Desain dan kebutuhan lahan untuk ruang administrasi dapat dilihat pada tabel berikut:

No.	Uraian	Jumlah unit	Ukuran per unit	Kebutuhan Ruang (m ²)
1.	Lemari	1 unit	1,5 m x 1 m = 1,5 m ²	1,5
2.	Kursi	3 unit	0,5 m x 0,5 m = 0,25 m ²	0,75
3.	Meja	1 unit	1,3 m x 1 m = 1,3 m ²	1,3
4.	Ruang gerak manusia	3 orang	2,2 m x 1,1 m = 2,4 m ²	7,2
	Kebutuhan ruang			10,75
	Ruang sirkulasi (15%)			1,61
	Total kebutuhan lahan			12

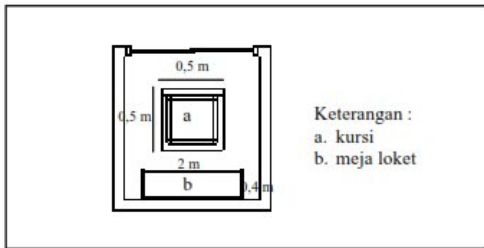


Gambar 16. Kebutuhan Ruang Operasional

4. Analisis Ruang Retribusi

No.	Uraian	Jumlah unit	Ukuran per unit	Kebutuhan Ruang (m ²)
1.	Kursi	1 unit	0,5 m x 0,5 m = 0,25 m ²	0,25
2.	Meja	1 unit	2 m x 0,4 m = 0,25 m ²	0,8
3.	Ruang gerak manusia	1 orang	2,2 m x 1,1 m = 2,4 m ²	2,41
	Kebutuhan ruang			3,46
	Ruang sirkulasi (15%)			0,52
	Total kebutuhan lahan			4

Ruang retribusi yang ada tidak dipakai dan difungsikan dengan baik, setelah dianalisis peletakan ruangnya ternyata perlu adanya pergeseran ruang sedikit ke depan entrance, agar lebih mudah para supir mengakses.

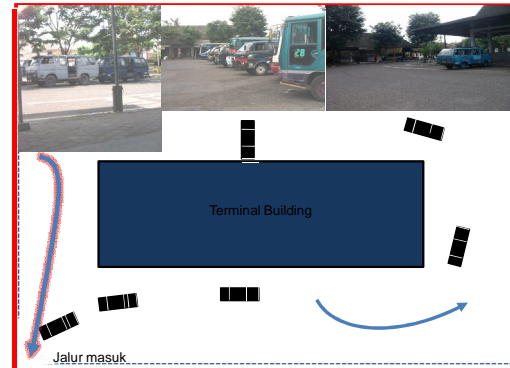


5. Analisis Pola sirkulasi

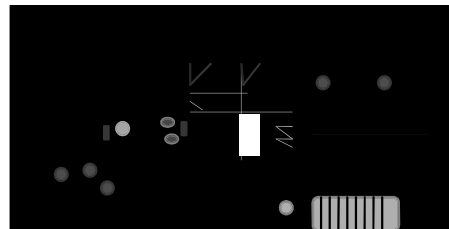
Pola sirkulasi yang ada di Terminal Condong Catur memang sedikit kurang teratur dan terakses dengan baik. Ini semua dikarenakan tidak adanya kesadaran pengguna dan pengelola Terminal Condong Catur dalam mensosialisasikan keberadaan terminal tersebut. Untuk itu harus ada sosialisasi untuk jalur yang boleh dilewati maupun tidak agar

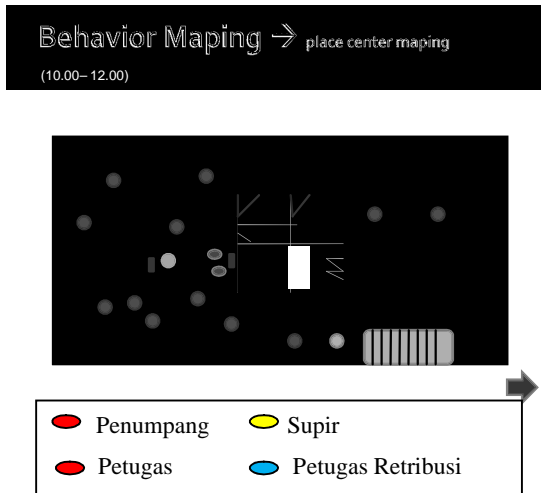
tidak terjadi crossing pada saat bus masuk dan bus akan keluar terminal.

Pada kasus Terminal Condong Catur ini lebih kepada sirkulasi baik penumpang maupun supir, penumpang juga dilihat pada saat menaiki bus apakah membawa barang atau tidak, karena ini akan mempengaruhi berapa besar ruang sirkulasi yang dibutuhkan. Selain itu juga frekuensi lamanya menunggu juga sangat mempengaruhi lamanya penumpang menunggu di area ruang tunggu maupun terminal.



Behavior Mapping → place center mapping
Sebelum bus jalan (08.00 – 09.00)





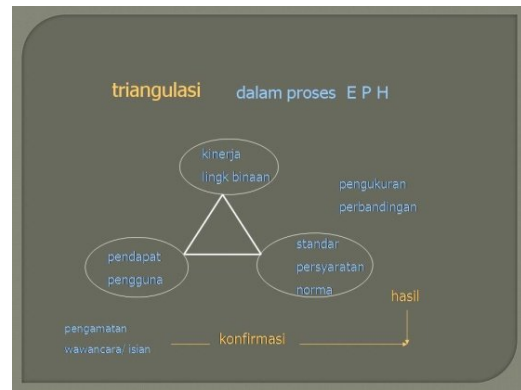
Pada saat ini, penumpang sangat ramai sekali, sehingga mereka menunggu antrian bus, tidak duduk di kursi ruang tunggu, karena takut jika bus datang mereka tidak mendapatkan tempat duduk di bus, sehingga mereka rela untuk berdiri di sekitar building terminal, namun masih di area ruang tunggu.

Pada jam ini ada penumpang yang diantar dengan motor, lalu penumpang tersebut menunggu bus, dan tak lama kemudian bus yang dinaikinya jalan menuju rute yang telah di tunjukan.

Tahap investigasi pada penelitian Evaluasi Purna Huni Terminal Condong Catur ini dilakukan dengan metode kuisioner dan metode wawancara dan pengamatan. Investigasi dilakukan terhadap penemuan-penemuan hasil pengamatan pada tahap identifikasi.

Investigasi untuk mengetahui aspek teknis, fungsional dan perilaku pengguna Terminal Condong Catur. Pada investigasi yang dilakukan dengan kuisioner dan wawancara dengan responden beberapa pengguna yang berada di Terminal Condong Catur pada saat pengamatan dan observasi. Sedangkan untuk hal yang mempengaruhi terhadap kuisioner jika tidak bisa dilakukan maka akan ditinjau dengan hasil pengamatan yang dilakukan, guna mengkonfirmasi data yang didapat.

Pada proses evaluasi purna huni adanya triangulasi yaitu merupakan metoda komparasi setting fisik, pengguna serta standar pedoman norma baik ruang maupun lingkungan sekitarnya.



Gambar 17. Diagram Triangulasi

VIII. KESIMPULAN

1. Setelah dilakukan evaluasi kebutuhan lahan, luas lahan yang dibutuhkan adalah 6101 m², sementara luas lahan eksisting adalah 7000 m² sehingga dapat dikatakan bahwa tidak ada permasalahan mengenai lahan. Terminal sudah dilengkapi oleh fasilitas sesuai dengan standardisasi perencanaan fasilitas terminal namun ada beberapa fasilitas yang masih harus dilengkapi dan disesuaikan sesuai dengan standard dan kebutuhan dari standar Terminal Bus Tipe C .
2. Dari golongan pengguna angkutan umum tingkat kesesuaian terendah yang menjadi prioritas perbaikan kinerja terminal adalah dari aspek keamanan yaitu sebesar 77,1%. Artinya ada beberapa sarana dan prasarana yang harus dipenuhi, dari yang ada sekarang yang terdapat di Terminal Condong Catur.
3. Tidak terdapatnya rambu lalu lintas dan signess membuat para pengguna menjadi mis-informasi, untuk itu keberadaan signess harus di lengkapi demi kenyamanan pengguna dan juga petugas Terminal Condong Catur.
4. Pola sirkulasi para bus angkutan harus di tata dengan baik, dengan membuat jalur-jalur khusus dengan pembagian berdasarkan jenis angkutan, sehingga pola sirkulasi tidak terganggu dengan jalur parkir yang sebelumnya sembarangan saja

tanpa memperhatikan kondisi dan kenyamanan Terminal Condong Catur.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, I., 1996, *Menuju Lalulintas dan Angkutan Jalan yang Tertib*, Direktur Jenderal Perhubungan Darat dan Departemen Perhubungan, Jakarta,
- Azwar, M., 2002, *Penataan Jaringan Trayek Angkutan Kota di Kota Dumai*, Thesis, MSTT-UGM, Yogyakarta, Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1996, *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Parkir*, Departemen Perhubungan, Direktur Jenderal Perhubungan Darat,
- LPM-UGM, 1994, *Studi Standardisasi Perencanaan Kebutuhan Fasilitas Perpindahan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan*, LPM-UGM, Yogyakarta,
- Murwono, D., 2006, *Manajemen Prasarana Transportasi*, Diktat Kuliah, MSTT UGM, Yogyakarta, (tidak dipublikasikan).
- Laurens, Joyce Marcella. 2005. *Arsitektur dan Perilaku Manusia*. PT. Gramedia Widiasarana Indonesia & Universitas Kristen Petra, Surabaya.
- Sarwono, Sarlito Wirawan. 1994. *Psikologi Lingkungan*. Grasindo, Jakarta.