



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Objek Rancangan

Objek rancangan adalah terminal angkutan umum yang merupakan sarana jasa transportasi publik dengan jalur darat yang melayani aktifitas transportasi antar kota dalam provinsi. Maka perlu untuk dijelaskan sekilas kajian tentang transportasi, terutama terkait dengan perancangan terminal angkutan umum yang merupakan wilayah kajian transportasi darat.

2.1.1 Transportasi

Transportasi adalah sarana bagi manusia untuk memindahkan sesuatu, baik manusia atau benda dari satu tempat ke tempat lain, dengan ataupun tanpa mempergunakan alat bantu. Alat bantu tersebut dapat berupa tenaga manusia, binatang, alam ataupun benda lain dengan mempergunakan mesin ataupun tidak bermesin (*Abbas Salim, 1993: 5*). Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan (*trip*) antara asal (*origin*) dan tujuan (*destination*). Perjalanan adalah pergerakan orang dan barang antara dua tempat kegiatan yang terpisah untuk melakukan kegiatan perorangan atau kelompok dalam masyarakat. Perjalanan dilakukan melalui suatu lintasan tertentu yang menghubungkan asal dan tujuan, menggunakan alat angkut atau kendaraan dengan kecepatan tertentu. Jadi perjalanan adalah proses perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain.

Ada lima unsur pokok dari transportasi, yaitu sebagai berikut:

- a. Manusia, sebagai pengguna transportasi
- b. Barang, yang yang diperlukan manusia
- c. Kendaraan, sebagai sarana transportasi
- d. Jalan, sebagai prasarana transportasi
- e. Organisasi, sebagai pengelola transportasi





Pada dasarnya, kelima unsur di atas saling terkait untuk terlaksananya transportasi, yaitu terjaminnya penumpang atau barang yang diangkut akan sampai ke tempat tujuan dalam keadaan baik seperti pada saat awal diangkut. Moda transportasi secara umum dibagi menjadi tiga, yaitu transportasi darat, laut dan udara. Selanjutnya yang akan dibahas dalam tulisan ini adalah tentang transportasi darat.

2.1.1.1 Transportasi Darat

Transportasi darat merupakan kegiatan atau usaha perpindahan barang dan manusia yang dilakukan di daratan. Transportasi darat memiliki prasarana dan sarana sebagai berikut:

1. Sarana
 - Angkutan jalan seperti bis, taksi dan sebagainya
 - Kereta api
 - Lainnya, yaitu angkutan darat selain mobil, bus ataupun sepeda motor yang lazim digunakan oleh masyarakat, umumnya digunakan untuk skala kecil, rekreasi, ataupun sarana-sarana transportasi di perkampungan baik di kota maupun di desa. Seperti sepeda, becak, bajaj, bemo, helicak dan delman.
2. Prasarana
 - Jalan, jembatan dan rel
 - Terminal dan stasiun kereta api
 - Halte

Untuk mengatur kebijakan dan kelancaran segala kegiatan transportasi terdapat lembaga-lembaga yang khusus menangani bidang transportasi, antara lain sebagai berikut:

- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
- Badan SAR Nasional
- Komisi Nasional Keselamatan Transpotasi (KNKT)
- Dinas Pekerjaan Umum





2.1.2 Sejarah Perkembangan Transportasi Darat di Indonesia

Sebelum tahun 1800 alat angkut yang dipergunakan antara lain adalah tenaga manusia, hewan dan sumber tenaga dari alam seperti angin. Pada masa itu barang-barang yang dapat diangkut rata-rata dalam jumlah yang kecil dan waktu yang ditempuh relatif lama. Namun setelah antara tahun 1800 hingga tahun 1860 transportasi telah mulai berkembang dengan baik karena telah mulai dimanfaatkannya sumber tenaga mekanik seperti kapal uap dan kereta api, yang mana mulai banyak dipergunakan dalam dunia perdagangan dan dunia transportasi. Pada kisaran antara tahun 1860 sampai dengan tahun 1920 mulai diketemukan alat transportasi lainnya seperti kendaraan bermotor dan pesawat terbang, meskipun dengan banyak keterbatasan dari teknologi yang ada pada saat itu, namun pada masa itu pula angkutan kereta api dan jalan raya memegang peranan penting dalam pengangkutan secara massal antar daerah pada suatu wilayah.



Gambar 2.1 Perkembangan Alat Transportasi Jalan Raya

Sumber: Data Survey, 2010

Transportasi yang menyangkut pergerakan orang dan barang pada hakekatnya telah dikenal secara alamiah semenjak manusia ada di bumi, meskipun pergerakan atau perpindahan itu masih dilakukan secara sederhana. Sepanjang sejarah, transportasi baik volume maupun teknologinya berkembang sangat pesat. Sebagai akibat dari adanya kebutuhan pergerakan manusia dan barang, maka timbullah tuntutan untuk menyediakan prasarana dan sarana agar pergerakan





tersebut bisa berlangsung dengan kondisi aman, nyaman dan lancar serta ekonomis dari segi waktu dan biaya.

Dalam penyediaan prasarana transportasi, yakni bangunan-bangunan yang diperlukan tentunya disesuaikan dengan jenis sarana yakni kendaraan atau alat pengangkut yang digunakan. Penyediaan tersebut dipengaruhi oleh beberapa faktor lain, yaitu: kondisi alam, kehidupan manusia dan teknologi bahan bangunan setempat.

Menyikapi dan mencermati perkembangan-perkembangan permintaan masyarakat terhadap transportasi, baik secara kuantitas maupun kualitas saat ini, seiring dengan meningkatnya taraf hidup kehidupan masyarakat, baik pemerintah maupun pihak swasta untuk sementara ini belum mampu untuk memenuhinya. Mengingat keterbatasan yang ada, secara faktual dapat dilihat bahwa pertumbuhan permintaan transportasi lebih besar dari pada pertumbuhan penyediaan sarana ataupun prasaranya. Lebih jauh, pertumbuhan sarana (khususnya angkutan umum) juga lebih besar dibanding dengan pertumbuhan prasarananya.

Penyediaan sistem transportasi merupakan masalah sekaligus peluang besar yang perlu diperhatikan secara serius, mengingat jika ditinjau dengan pendekatan ekonomis, merupakan lahan potensial bagi investasi.

Transportasi darat merupakan sendi utama dalam hal transportasi di Indonesia. Hal ini disebabkan sebagian besar penduduk Indonesia adalah golongan menengah ke bawah yang notabene membutuhkan sarana transportasi yang paling ekonomis untuk melakukan perjalanan, dan transportasi darat adalah jawaban utama dari permasalahan tersebut. Selanjutnya, transportasi darat menjadi lebih penting dari transportasi lainnya dikarenakan frekuensi perjalanan yang dilakukan penduduk yang paling tinggi adalah perjalanan jarak dekat yang hanya dapat dilakukan dengan alat transportasi darat. Apalagi hingga saat ini fasilitas transportasi darat telah ada di seluruh perkotaan dan pedesaan di seluruh negeri ini, sedangkan sarana dan prasarana untuk transportasi udara dan laut hanya tersedia di kota-kota tertentu.

Sebagaimana transportasi pada umumnya, transportasi darat mempunyai fungsi ganda, yaitu sebagai unsur penunjang (*servicing sector*) dan unsur





pendorong (*promoting sector*). Transportasi darat memiliki peran penting dalam pemenuhan kebutuhan manusia akan mobilitas yang tinggi, transportasi darat sebagai unsur penunjang kebutuhan dan kegiatan tersebut sehingga harus dapat menyediakan jasa transportasi yang efektif dan efisien. Dengan adanya sarana dan prasarana yang baik, maka secara tidak langsung transportasi darat menjadi salah satu terwujudnya pembangunan nasional yang merata.

Terminal bus, sebagai penunjang sarana transportasi angkutan jalan raya mempunyai peranan penting dalam memberikan pelayanan terhadap pengguna jasa transportasi, terutama di kotaberkembang yang memiliki tingkat mobilitas masyarakat tinggi.

2.1.3 Definisi Judul

Judul dari seminar tugas akhir ini adalah “**Perancangan Kembali Terminal Bus Patria di Kota Blitar**”, yaitu perancangan kembali terminal angkutan umum kategori B untuk semua masyarakat pengguna sarana transportasi umum skala antar kota dalam provinsi.

2.1.3.1 Perancangan

Pengertian perancangan menurut Soewondo B. Soetedjo adalah:

- Merancang dalam arsitektur berkaitan dengan penggunaan gambar untuk mengembangkan ruang dan bentuk
- Perancangan adalah aktifitas kreatif menuju sesuatu yang baru dan berguna yang tidak ada sebelumnya.

Sedangkan menurut Jw. Wade (*Wade dalam Snyder dan Catanese, 1979: 262*), perancangan meliputi proses:

- *Pemrograman*: Untuk menetapkan hal-hal yang menjadi tujuan, kebutuhan dan perhatian klien
- *Perencanaan*: Untuk menyatakan masalah umum klien menjadi masalah standar yang mudah dipecahkan
- *Perancangan*: Mengembangkan gagasan keseluruhan menjadi suatu usul wujud bangunan





2.1.3.2 Perancangan Kembali

Pengertian perancangan kembali menurut Tim Mc Ginty (*Mc Ginty dalam Snyder dan Catanese, 1979: 218*) adalah:

- Mengubah sesuatu yang sudah ada menjadi sesuatu yang lebih baik
- Perancangan meliputi fungsi-fungsi: Identifikasi masalah, menggunakan metode-metode dan melakukan sintesa
- Perancangan merupakan proses tiga bagian: Keadaan semula, proses transformasi, keadaan kemudian.



Bagan 2.1 Alur Perancangan Kembali

Sumber: www.scribd.com/perencanaan-dan-perancangan-dalam-arsitektur.pdf

Dalam konteks perancangan kembali bangunan atau kawasan kota, dapat diklasifikasikan menjadi beberapa kategori (*Budi dalam Rizki, 2001: 16*), yang meliputi: *redevelopment*, sentrifikasi, rehabilitasi, preservasi, konservasi, renovasi, dan rekonstruksi. Berdasarkan pada penggolongan bobot yang meliputi tingkat, sifat, dan skala dari perubahan itu sendiri. Kategori dari peremajaan bangunan maupun kawasan kota dapat diklasifikasikan menjadi beberapa bagian, yaitu:

1. *Redevelopment*

Merupakan upaya pembangunan kembali bangunan ataupun kawasan kota dengan terlebih dahulu melakukan pembongkaran sebagian atau seluruh dari sarana dan prasarana yang sudah ada, yang sebelumnya telah dinyatakan masih atau sudah tidak dapat dipertahankan kehadirannya. Perubahan secara struktural dari peruntukan lahan dan profit sosial ekonomi akan berhubungan dengan ketentuan pembangunan yang





mengatur intensitas pembangunan baru (KLB, KDB, GSB, dan ketinggian bangunan).

2. Sentrifikasi

Upaya peningkatan vitalitas suatu kawasan kota melalui peningkatan kualitas lingkungan, namun tanpa menimbulkan perubahan yang berarti dari struktur fisik kawasan kota dengan mengandalkan kekuatan bangunan dengan cara memanfaatkan sarana dan prasarana yang ada.

3. Konservasi

Upaya untuk memelihara dan melestarikan bangunan atau lingkungan pada kondisi yang sudah ada, untuk mencegah terjadinya proses kerusakan. Upaya konservasi pada dasarnya juga merupakan proses preservasi, namun dengan mempertahankan kegunaan dari tempat tersebut untuk menampung dan memberi wadah bagi kegiatan yang sama seperti kegiatan asalnya. Jadi, konservasi merupakan suatu proses daur ulang dari sumber tersebut.

4. Preservasi

Upaya untuk memelihara dan melestarikan potensi lingkungan yang ada serta mencegah terjadinya proses kerusakan. Umumnya cara ini dipergunakan untuk melindungi bangunan ataupun kawasan dengan nilai sejarah dan dan nilai arsitektural yang tinggi dari kehancuran.

5. Rehabilitasi

Pada dasarnya merupakan upaya untuk mengembalikan suatu unsur-unsur bangunan ataupun kawasan kota yang telah mengalami kerusakan, kemunduran atau degradasi dari fungsi aslinya sehingga dapat berfungsi kembali sebagaimana mestinya.

6. Renovasi

Upaya untuk mengubah sebagian atau beberapa bangunan tua terutama pada bagian dalamnya (interior) dengan tujuan agar bangunan tersebut dapat diadaptasikan untuk menampung fungsi atau kegunaan baru atau fungsi yang sama dengan persyaratan yang baru (modern).





7. Restorasi

Upaya untuk mengembalikan kondisi suatu tempat pada kondisi aslinya dengan menghilangkan tambahan-tambahan yang timbul kemudian, serta memasang atau mengadakan kembali bagian-bagian yang telah hilang tanpa menambahkan unsur-unsur baru ke dalamnya.

8. Rekonstruksi

Upaya untuk mengembalikan kondisi atau membangun kembali suatu tempat sedekat mungkin dengan wujud semula. Proses ini dilakukan untuk mengadakan kembali tempat-tempat yang telah rusak atau bahkan telah hampir punah.

Berdasarkan beberapa uraian tentang peremajaan bangunan di atas, maka pada perancangan kembali Terminal Patria akan lebih mengarah pada perancangan dalam kategori *redevelopment* dengan sistem pembongkaran seluruh sarana dan sebagian prasarana yang ada, untuk digantikan dengan sarana dan menambah atau merubah prasarana baru yang lebih memadai dengan memasukkan tema Arsitektur *Hi-tech*.

2.1.3.3 Terminal

Terminal adalah tempat mengurus naik dan turunnya penumpang dan bongkar muatan bagasi dan kargo dari kendaraan transportasi (*Poerwadarminta, 1991: 24*). Terminal adalah tempat terhentinya moda transportasi darat, laut, maupun udara untuk kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang dan barang (*D. Setijowarno dan R.B. Frazila, 2001*). Terminal merupakan simpul dalam sistem jaringan transportasi jalan yang berfungsi pokok sebagai pelayanan umum yaitu tempat untuk naik turun penumpang atau bongkar muat barang untuk pengendalian lalu lintas dan angkutan kendaraan umum, serta sebagai tempat pemberhentian intra atau antar moda transportasi. Sesuai dengan fungsi tersebut, maka penyelenggaraan terminal berperan menunjang tersedianya jasa transportasi yang sesuai dengan kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan aman, cepat, tepat, teratur dan biaya yang terjangkau masyarakat.





2.1.3.4 Terminal Bus

Terminal bus adalah prasarana transportasi jalan raya untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum (<http://id.wikipedia.org/terminalbus.htm>). Dengan kata lain, terminal angkutan umum atau terminal bus adalah tempat sekumpulan angkutan umum mengakhiri dan mengawali lintasan operasionalnya. Dengan mengacu pada definisi tersebut, maka pada suatu bangunan terminal penumpang dapat mengakhiri perjalanannya, atau memulai perjalanannya atau juga dapat menyambung perjalanannya dengan mengganti (transfer) lintasan angkutan umum lainnya. Di lain pihak, bagi pengemudi angkutan umum, 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 ringan ataupun pengecekan mesin.



Gambar 2.2 Terminal Bus

Sumber:<http://www.yogyas.com/id/yogyakarta-tourism-article/getting-there-and-around/>





2.1.3.5 Angkutan Umum

Angkutan umum/kendaraan umum merupakan salah satu media transportasi yang digunakan masyarakat secara bersama-sama dengan membayar tarif. Angkutan umum adalah merupakan lawan kata dari kendaraan/angkutan pribadi (<http://id.wikipedia.org/angkutanumum.htm>).

Sedangkan pengertian kendaraan umum berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum yaitu: “Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung”.

Jenis-jenis angkutan umum adalah sebagai berikut:

- Angkutan jalan raya (bus, angkot, taksi, angkot, ojek, bajaj dan metromini)
- Angkutan rel (kereta api, monorail dan trem)
- Angkutan udara (pesawat terbang dan helikopter)
- Angkutan Laut (kapal feri dan kapal pesiar)

Terminal Patria ini mewadahi sarana transportasi umum jalan raya yang berupa bus antar kota dalam provinsi, mikrolet angkutan dalam kota (angkot) dan mikrolet angkutan ke luar wilayah kota (angkudes).

2.1.4 Standar Teknis Terminal Angkutan Umum

Dalam perancangan sebuah terminal angkutan umum terdapat persyaratan dan pertimbangan yang harus dipenuhi, seperti halnya berikut ini:

2.1.4.1 Fungsi Terminal Angkutan Umum

Fungsi terminal adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan berpindah dari satu moda atau kendaraan ke moda lain, tempat fasilitas-fasilitas informasi dan fasilitas parkir kendaraan pribadi (D. Setijowarno dan R.B. Frazila, 2001).





Pada sistem terminal angkutan umum terdapat sekumpulan komponen yang saling berinteraksi satu dengan lainnya. Komponen-komponen yang dimaksud meliputi:

1. Angkutan umum

Dari lintasan rutanya, angkutan umum datang di terminal, kemudian menurunkan penumpang. Setelah menunggu beberapa lama (tergantung pada jadwal), selanjutnya angkutan umum menaikkan penumpangnya kemudian pergi kembali menelusuri lintasan rutanya. Terkadang, dengan alasan tertentu, angkutan umum terpaksa harus diperbaiki atau dilakukan perawatan kecil, seperti mengganti ban, mengganti busi ataupun penyetelan mesin. Untuk angkutan umum yang harus berangkat dari terminal di pagi hari, maka angkutan umum harus menginap di tempat penyimpanan khusus yang tersedia di dalam terminal.

Dengan demikian, fungsi terminal bagi angkutan umum adalah:

- a) Tempat angkutan umum dapat berhenti
- b) Tempat angkutan umum menurunkan penumpang
- c) Tempat angkutan umum menaikkan penumpang
- d) Tempat angkutan umum mendapat perawatan kecil
- e) Tempat angkutan umum disimpan untuk sementara

2. Penumpang

Untuk penumpang, kegiatan di terminal dimulai dengan datangnya penumpang dengan angkutan umum. Sesampainya di terminal, maka penumpang turun dari angkutan umum. Jika ingin meneruskan perjalanannya maka penumpang tersebut harus berganti angkutan umum dengan lintasan rute yang sesuai dengan arah perjalanannya. Sedangkan jika penumpang ingin mengakhiri perjalanannya dengan berjalan kaki atau dengan menggunakan kendaraan lain, maka ia keluar dari terminal. Jika penumpang ingin berpindah pada lintasan rute yang lain, ia harus membeli tiket dan menunggu kedatangan angkutan umum yang diperlukannya. Setelah itu, ketika angkutan umum yang dinanti datang, ia naik ke dalam angkutan umum dan akhirnya angkutan umum meninggalkan terminal.





Dengan demikian, maka fungsi terminal bagi seorang penumpang adalah:

- a) Tempat penumpang turun dan mengakhiri perjalanan dengan angkutan umum
- b) Tempat penumpang dapat berganti lintasan rute (transfer)
- c) Tempat penumpang menunggu angkutan umum yang akan dinaikinya
- d) Tempat penumpang naik angkutan umum
- e) Tempat penumpang berganti dengan moda lainnya (becak, mobil atau berjalan kaki) menuju tujuan akhir perjalanannya.

3. Calon Penumpang yang diantar (*kiss & ride*)

Bagi calon penumpang yang diantar dengan kendaraan oleh orang lain, maka ketika sampai di terminal, si penumpang segera turun untuk segera membeli tiket sesuai dengan lintasan, rute dan arah yang dituju. Selanjutnya si penumpang menuju ke platform di mana angkutan umum yang dimaksud berada, dan menunggu beberapa saat sampai angkutan umum dimaksud datang. Selanjutnya si penumpang naik ke dalam angkutan umum dan bersama angkutan umum pergi dari terminal.

Dengan demikian bagi calon penumpang tipe *Kiss & Ride*, fungsi terminal adalah:

- a) Tempat penumpang turun dari kendaraan penghantar
- b) Tempat kendaraan penghantar datang dan langsung pergi
- c) Tempat dapat membeli tiket
- d) Tempat penumpang harus menunggu
- e) Tempat penumpang naik angkutan umum dan memulai perjalannya

4. Calon penumpang yang membawa kendaraan sendiri dan memarkir kendaraannya (*park & ride*).

Bagi calon penumpang yang menggunakan kendaraan pribadi ke terminal, maka pada saat di terminal si penumpang memarkir kendaraannya dan masuk ke terminal untuk membeli tiket, sesuai dengan lintasan rute dan tujuannya. Selanjutnya si penumpang menuju ke platform di mana angkutan umum yang dimaksud berada, dan menunggu beberapa saat sampai angkutan umum





dimaksud datang. Kemudian si penumpang naik ke angkutan umum dan bersama angkutan umum pergi dari terminal.

Dengan demikian, bagi calon penumpang jenis *Park & Ride*, fungsi terminal adalah:

- a) Tempat kendaraannya dapat diparkir selama penumpang melakukan perjalanan
- b) Tempat membeli tiket
- c) Tempat penumpang harus menunggu
- d) Tempat naik bus dan memulai perjalanannya
- e) Tempat penumpang mengakhiri perjalanannya dengan angkutan umum untuk kemudian menggunakan kendaraan yang diparkir untuk pulang ke rumah

5. Pejalan Kaki

Bagi seorang pejalan kaki yang ingin menggunakan angkutan umum untuk perjalanannya, maka harus datang ke terminal dengan berjalan kaki. Sesampainya di terminal kemudian membeli tiket sesuai dengan lintasan rute dan tujuannya. Selanjutnya menuju ke platform di mana angkutan umum yang dimaksud berada, dan menunggu beberapa saat sampai bus dimaksud datang. Kemudian naik ke angkutan umum dan bersama angkutan umum pergi dari terminal.

Dengan demikian, bagi calon penumpang pejalan kaki, fungsi terminal adalah:

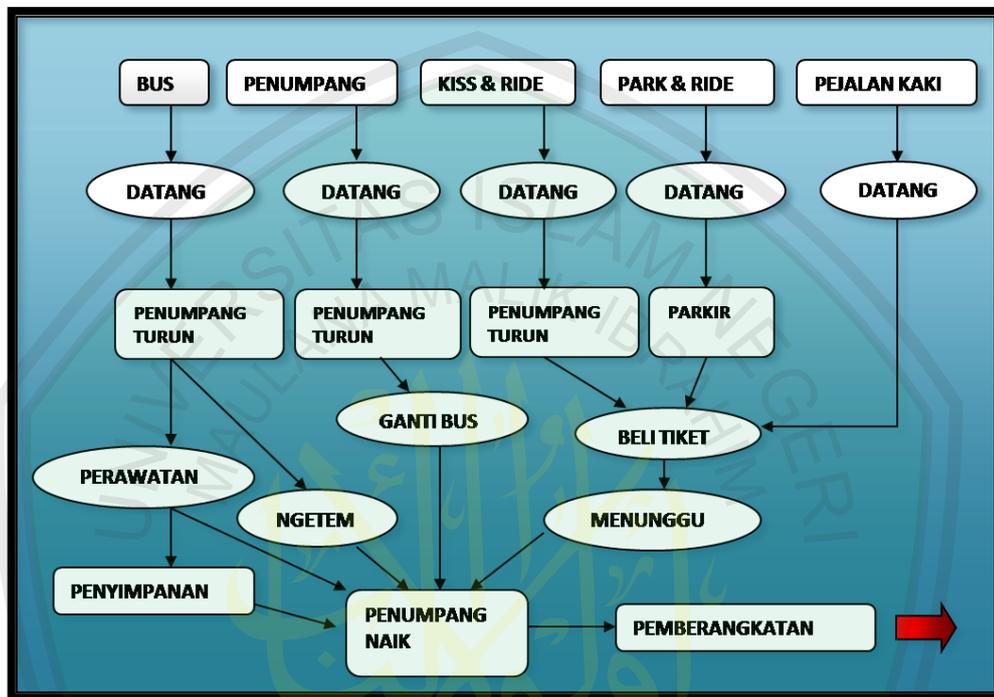
- a) Tempat membeli tiket
- b) Tempat penumpang harus menunggu
- c) Tempat penumpang naik angkutan umum dan memulai perjalanannya
- d) Tempat penumpang mengakhiri perjalanannya dengan angkutan umum untuk kemudian pulang ke rumah

Jika kesemua komponen di atas memang diakomodasi dalam sebuah terminal, maka mekanisme yang ada secara keseluruhan dapat dilihat pada bagan 2.2.





Tapi suatu terminal tidak selamanya berfungsi untuk mengantisipasi kelima komponen di atas. Pada beberapa kasus, hanya dua atau tiga komponen saja yang dilayani, misalnya pada terminal kecil, di mana hanya menampung komponen angkutan umum, penumpang dan *Kiss & Ride*.



Bagan 2.2 Mekanisme Pergerakan pada Terminal Angkutan Umum

Sumber: <http://kamiharibasuki.blogspot.com/>

2.1.4.2 Kategori Terminal Angkutan Umum

Peraturan Pemerintah No. 43 tahun 1993 tentang prasarana dan lalu lintas jalan mengklasifikasikan terminal penumpang menjadi 3 macam, yaitu :

1. Terminal penumpang tipe A, berfungsi untuk melayani angkutan umum Antar Kota Antar Propinsi (AKAP), bus Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) bus Angkutan Pedesaan (ADES).
2. Terminal penumpang tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan bus Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) bus Angkutan Pedesaan (ADES).
3. Terminal penumpang tipe C, berfungsi untuk melayani kendaraan umum untuk Angkutan Pedesaan (ADES).





Klasifikasi terminal ini akan mendasari kriteria perencanaan yang akan disusun dalam perancangan ini. Karena dengan fungsi pelayanan yang berbeda akan membutuhkan fasilitas yang berbeda. Konsep pelayanan dari ketiga tipe terminal tersebut adalah sama yaitu sebagai tempat yang melayani perpindahan pergerakan penumpang pemakai jasa angkutan umum. Untuk masing-masing tipe terminal memiliki luas berbeda, bergantung pada wilayah dan tipenya, dengan ketentuan ukuran minimal:

- a. Terminal tipe A di Pulau Jawa dan Sumatra seluas 5 hektare dan di pulau lainnya seluas 3 hektare.
- b. Terminal tipe B di Pulau Jawa dan Sumatra seluas 3 hektar dan di pulau lainnya seluas 2 hektare.
- c. Terminal tipe C bergantung pada kebutuhan.

Akses jalan masuk dari jalan umum ke terminal berjarak minimal sebagai berikut:

- a. Terminal tipe A di Pulau Jawa 100 m dan di pulau lainnya 50 m.
- b. Terminal tipe B di Pulau Jawa 50 m dan di pulau lainnya 30 m.
- c. Terminal tipe C bergantung pada kebutuhan

Tabel 2.1 Persyaratan Terminal Angkutan Umum

No	Kategori Terminal	Luasan	Akses Masuk	Pelayanan
1	Tipe A	5 hektare (Jawa dan Sumatra), 3 hektare (Luar Jawa dan Sumatra)	100 meter (Jawa), 50 meter (Luar Jawa)	1. Angkutan umum Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) 2. Bus Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) 3. Bus Angkutan Pedesaan (ADES)



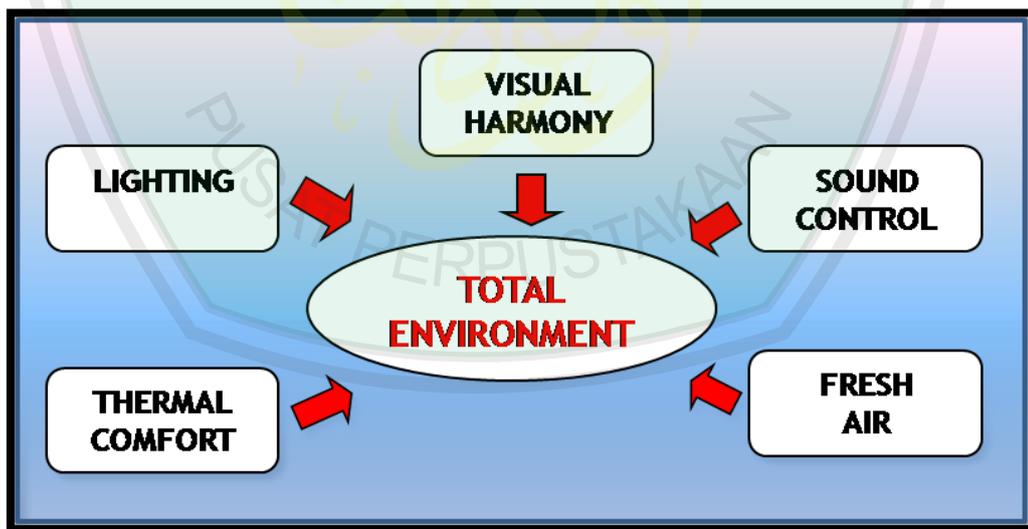


2	Tipe B	3 hektare (Jawa dan Sumatra), 2 hektare (Luar Jawa dan Sumatra)	50 meter (Jawa), 30 meter (Luar Jawa)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kendaraan umum untuk angkutan bus Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) 2. Bus Angkutan Pedesaan (ADES)
3	Tipe C	Tergantung Kebutuhan	Tergantung Kebutuhan	<ol style="list-style-type: none"> 1. kendaraan umum untuk Angkutan Pedesaan (ADES)

(Sumber: Peraturan Pemerintah No. 43 tahun 1993)

2.1.4.3 Konsep Umum Terminal Angkutan Umum

Arsitektur bangunan terminal harus memperhatikan hal-hal seperti orientasi bangunan, penataan massa bangunan, desain bangunan itu sendiri dan bahan bangunan yang digunakan, sehingga dapat memberikan banyak kontribusi pada kualitas kenyamanan. Apalagi bangunan terminal bus rentan polusi, hawa panas dan bising yang menyebabkan ketidaknyamanan pada pengguna.



Bagan 2.3 Hal-Hal yang Perlu Dipertimbangkan dalam Perancangan Terminal Bus

Sumber: De chiara, 1990





Secara umum, hal-hal penting yang perlu dipertimbangkan meliputi denah, orientasi bangunan terhadap arah datang sinar matahari, penetrasi, pengendalian sinar matahari, insulasi, keadaan ruang, pencahayaan, akustik, warna dan bentuk. Sedangkan pertimbangan untuk pemilihan tapak, hendaknya memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- a) Lokasi-regional dan lingkungan sekitar
- b) Ukuran tapak
- c) Kondisi eksisting–klasifikasi dan tata guna tanah, topografi (kontur dan tingkat ketinggian), hidrografi, struktur (tipe eksisting, *landmark* yang ada), hak kepemilikan tanah, vegetasi (jenis dan ukuran), utilitas (air, listrik, sanitasi), arah angin dan sinar matahari serta keistimewaan alami lainnya.
- d) Zoning, jenis dan batasan yang diijinkan.

2.2 Tinjauan Sirkulasi

Sirkulasi merupakan salah satu faktor penting dalam sebuah perancangan. Sirkulasi sering terkait dengan aktifitas dan perilaku manusia, sehingga perencanaan sirkulasi terlebih dahulu mempertimbangkan aspek perilaku manusia. Beberapa faktor penting yang perlu diperhatikan dalam perencanaan sirkulasi yaitu kenyamanan yang meliputi pencahayaan, kelembaban relatif dan suhu. Selain kenyamanan faktor penting lainnya adalah aksesibilitas (kemudahan akses) untuk menuju objek peragaan. Menurut Francis D.K Ching (2001) dalam bukunya disebutkan beberapa faktor yang berpengaruh dalam sirkulasi yaitu pencapaian, aksen pintu masuk, konfigurasi jalur, hubungan jalur dan ruang, bentuk ruang sirkulasi. Berikut akan diuraikan penjelasan faktor yang mempengaruhi sirkulasi.





➤ **Pencapaian**

Pencapaian yaitu jalur yang ditempuh untuk mendekati/menju ke sebuah objek. Pencapaian dibagi menjadi 3, dijelaskan dalam tabel berikut:

Tabel 2.2 Sirkulasi Pencapaian

Pencapaian	keterangan	gambar
Pencapaian langsung	suatu pendekatan yang mengarah langsung kesuatu tempat masuk, melalui sebuah jalan lurus yang segaris dengan alur sumbu bangunan.	
Pencapaian tersamar	Pendekatan yang samar meningkatkan efek perspektif pada fasad depan dan bangunan	
Pencapaian berputar	Jalur berputar memperpanjang urutan pencapaian	

(Sumber: Ching, 2000: 231)

➤ **Pintu Masuk**

Untuk memasuki sebuah bangunan, ruangan maupun sejenisnya akan melalui tahapan penembusan suatu bidang yang memisahkan area satu dengan lainnya. Adapun pintu masuk berperan sebagai aksentuasi yaitu penekanan pada jalur masuk menuju bangunan. Penekanan ini dapat diwujudkan dengan pembayangan, gradasi, proporsi, skala, warna, material, tekstur, bentuk langgam, karakter pintu





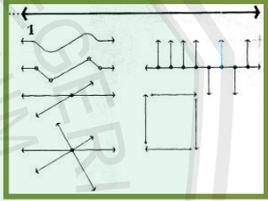
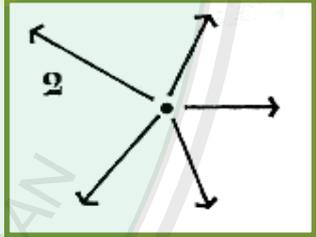
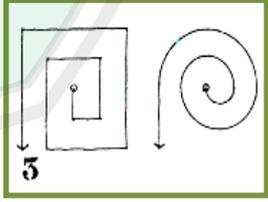
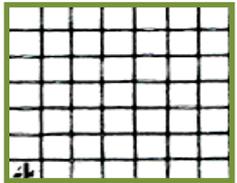
masuk, sudut kecondongan. Faktor penting dalam merancang aksen adalah tujuan yang akan dicapai dalam perancangan pintu masuk.

➤ **Konfigurasi Jalur**

Pada dasarnya semua alur pergerakan baik manusia, kendaraan, barang maupun pelayanan memiliki sifat lurus atau linear. Dan semua jalur memiliki titik awal yang membawa pengguna menyusuri urutan ruang yang direncanakan.

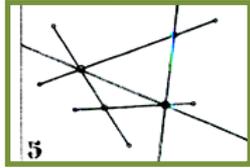
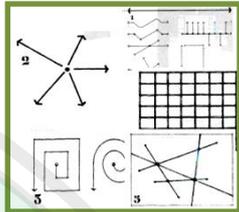
Adapun konfigurasi jalur yaitu tata urutan pergerakan pengunjung sampai titik pencapaian akhir, yang dijelaskan dalam tabel berikut ini:

Tabel 2.3 Konfigurasi Jalur Sirkulasi

No	Jalur	Keterangan	Gambar
1	Linier	Jalan lurus yang mengorganisir untuk sederet ruang-ruang	
2	Radial	Jalan lurus yang berkembang dari atau berhenti pada sebuah pusat	
3	Spiral	Jalan tunggal menerus, yang berasal dari titik pusat, mengelilingi pusat dengan jarak yang berubah	
4	Grid	Dua pasang jalan sejajar yang saling berpotongan pada jarak yang sama dan membentuk ruang segi empat	





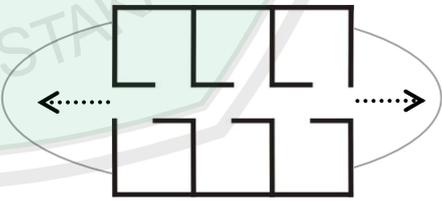
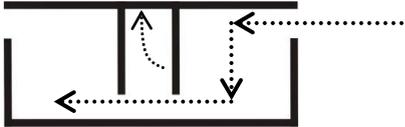
5	Jaringan	Jalan yang menghubungkan titik-titik tertentu dalam ruang	
6	Komposit	Kombinasi keseluruhan pola jalur	

(Sumber: Ching, 2000: 253)

➤ **Hubungan Jalur dan Ruang**

Hubungan jalur dan ruang merupakan dua aspek yang saling berkaitan dimana ruang sebagai objek yang membutuhkan jalur sebagai subjek yang menghubungkan ruang satu dengan lainnya. Adapun beberapa pola hubungan jalur dan ruang akan dijelaskan pada tabel berikut:

Tabel 2.4 Hubungan Jalur dan Ruang

No	Hubungan jalur	Keterangan	Gambar
1	Melalui ruang	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kesatuan tiap ruang dipertahankan ▪ Konfigurasi jalan yang fleksibel ▪ Menghubungkan jalan dengan ruang 	
2	Menembus ruang	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jalan dapat menembus sebuah ruang menurut sumbunya ▪ Dapat menimbulkan ruang istirahat 	





3	Berakhir dalam ruang	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lokasi ruang menentukan jalan ▪ Fungsional dan simbolis 	
---	----------------------	--	--

(Sumber: Ching, 2000: 264)

➤ **Bentuk Ruang Sirkulasi**

Ruang-ruang pergerakan membentuk suatu kesatuan bagian dari organisasi bangunan yang cukup besar. Hal ini dikarenakan skala suatu ruang sirkulasi harus dapat menampung gerak pengunjung waktu berkeliling, berhenti sejenak, beristirahat, atau menikmati sesuatu yang dianggapnya menarik. Adapun beberapa bentuk ruang sirkulasi menurut Francis D.K Ching adalah sebagai berikut:

Tabel 2.5 Ruang Pembentuk Sirkulasi

No	Ruang Sirkulasi	Keterangan	Gambar
1	Tertutup	Membentuk galeri umum atau koridor pribadi yang berkaitan dengan ruang-ruang yang dihubungkan melalui pintu masuk	
2	Terbuka pada salah satu sisinya	Membentuk balkon yang memberikan kesan kontinuitas visual	
3	Terbuka pada kedua sisinya	Membentuk deretan kolom untuk jalan lintas yang menjadi sebuah perluasan fisik dari ruang yang ditembusnya	

(Sumber: Ching, 2001:269)





2.3 Fasilitas Parkir Kendaraan

Parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan dalam jangka waktu yang lama atau sebentar tergantung pada kendaraan dan kebutuhannya (Peraturan lalu lintas). Hampir semua aktifitas di ruang terbuka memerlukan fasilitas parkir. Kebutuhan akan tempat parkir dalam suatu rancangan tapak lansekap merupakan bagian dari prasarana lingkungan. Terminal bus memerlukan sarana area parkir untuk mengakomodasi kebutuhan parkir bus, kendaraan umum, dan kendaraan pribadi.

Dalam merancang fasilitas parkir, ada beberapa kriteria yang harus diperhatikan, antara lain sebagai berikut:

- Parkir terletak pada muka tapak yang datar
- Penempatan parkir tidak terlalu jauh dari pusat kegiatan
- Waktu penggunaan dan pemanfaatan tempat parkir
- Banyaknya kebutuhan jumlah kendaraan untuk menentukan luas tempat parkir
- Ukuran dan jenis kendaraan yang akan ditampung
- Keamanan yang baik dan terlindung dari sinar matahari
- Cukup penerangan pada malam hari
- Tersedia sarana penunjang parkir, misalnya tempat sampah dan tempat penitipan barang.

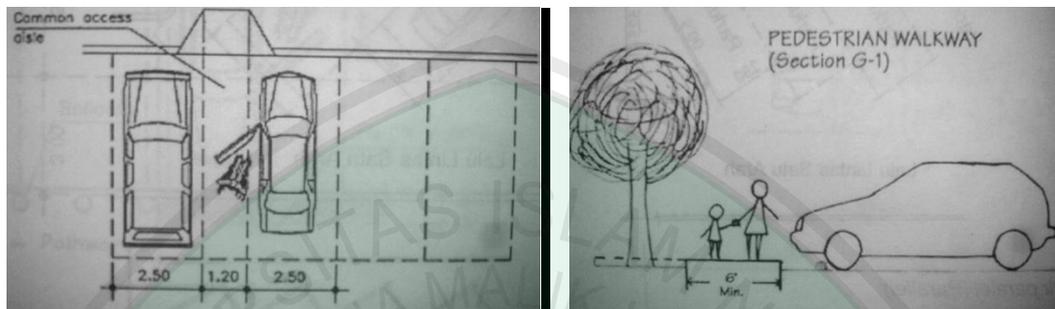




2.3.1 Bentuk Tempat Parkir

Bentuk tempat parkir mempunyai beberapa jenis, yakni: parkir tegak lurus, parkir sudut, parkir paralel, dan parkir khusus penderita cacat.

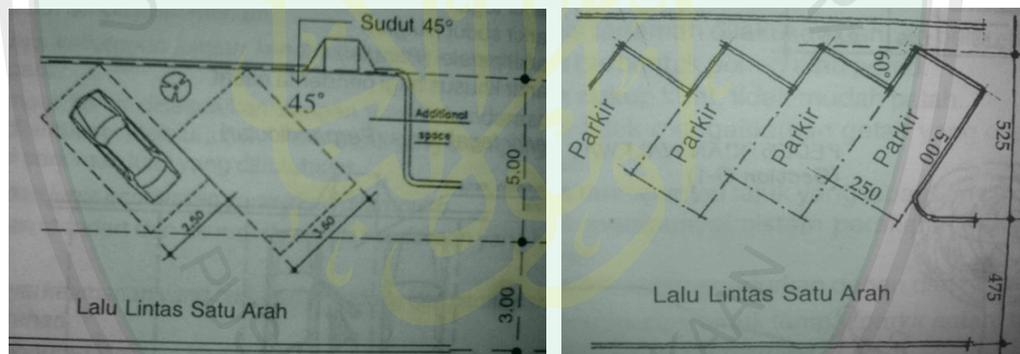
a. Parkir Tegak Lurus (*Perpendicular*)



Gambar 2.3 Parkir Tegak Lurus

Sumber: Hakim, 2003: 157

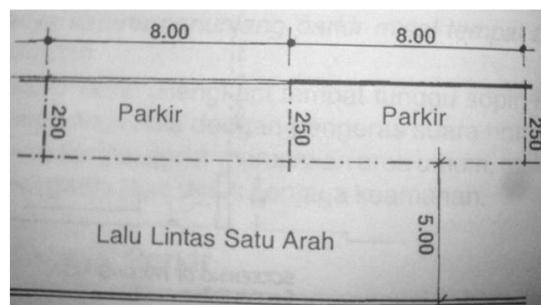
b. Parkir Sudut (*Angle*)



Gambar 2.4 Parkir Sudut

Sumber: Hakim, 2003: 158

c. Parkir Paralel (*Parallel*)



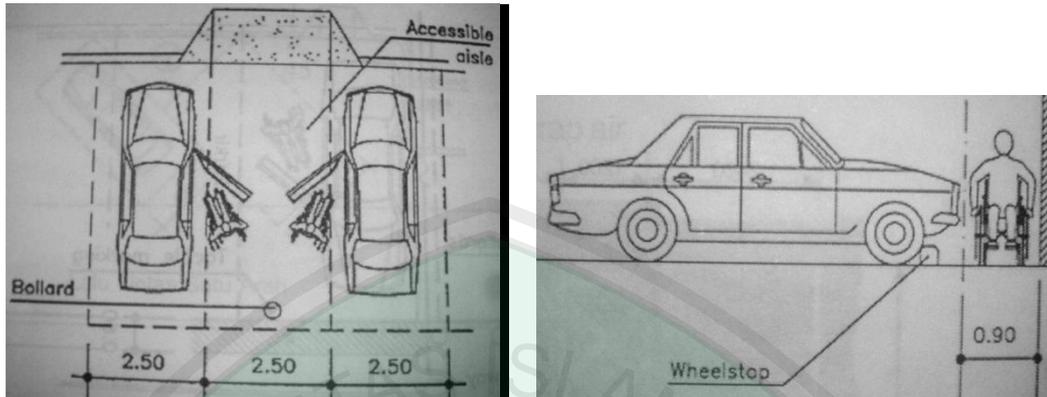
Gambar 2.5 Parkir Paralel

Sumber: Hakim, 2003: 158





d. Parkir Khusus bagi Penderita Cacat



Gambar 2.6 Parkir Difabel

Sumber: Hakim, 2003: 160

2.4 Tema Rancangan

Tema merupakan susunan dari beberapa unsur yang dapat bergabung menjadi satu kesatuan yang utuh dan lebih bernilai. Tema akan menjadi batasan dalam perancangan dan menghasilkan sebuah konsep, serta akan memberikan sebuah lingkup bahasan yang jelas dan terarah terhadap konsep yang telah dihasilkan dan nantinya akan digunakan dalam perancangan akhir.

2.4.1 Latar Belakang

Hal yang mendasari perancangan objek ini adalah untuk mewadahi segala kebutuhan akan prasarana transportasi di Kota Blitar dengan segala perkembangannya. Prasarana transportasi yang layak terkait langsung dengan kelancaran mobilitas penduduk dengan berbagai kepentingan yang tentunya akan memajukan wilayah Kota Blitar itu sendiri.

Manusia memiliki kedudukan sebagai khalifah/pemimpin di muka bumi. Manusia adalah arsitek dunia, yang bisa membentuk dan mengatur keadaan dunia sesuai dengan perkembangan paradigma manusia itu sendiri yang dapat menjadikan dunia menjadi lebih baik atau bahkan sebaliknya. Sudah jelas di sini bahwa manusia memiliki kewajiban untuk membentuk dan mengatur dunia menjadi lebih baik dan memiliki nilai-nilai ketauhidan dan ibadah yang dapat





menjadikan manusia menjadi lebih beriman, bertaqwa dan mensyukuri segala nikmat-nikmat-Nya.

Allah SWT mengingatkan manusia dalam mendirikan bangunan harus hati-hati agar tidak menimbulkan kerusakan yang terlalu parah, seperti firman Allah SWT:

“Maka apakah orang-orang yang mendirikan mesjidnya di atas dasar taqwa kepada Allah dan keridhaan-(Nya) itu yang baik, ataukah orang-orang yang mendirikan bangunannya di tepi jurang yang runtuh, lalu bangunannya itu jatuh bersama-sama dengan dia ke dalam neraka Jahannam. Dan Allah tidak memberikan petunjuk kepada orang-orang yang zalim.” (Q.S. At-Taubah [9]: 109).

Bangunan juga harus dapat dijadikan sebagai sarana untuk beribadah kepada Allah SWT. Sehingga bangunan yang didirikan mengandung kemanfaatan yang lebih di bandingkan dengan kemudharatannya.

“Dan (ingatlah), ketika Kami menjadikan rumah itu (Baitullah) tempat berkumpul bagi manusia dan tempat yang aman. Dan jadikanlah sebahagian maqam Ibrahim tempat shalat. Dan telah Kami perintahkan kepada Ibrahim dan Ismail: "Bersihkanlah rumah-Ku untuk orang-orang yang thawaf, yang i'tikaf, yang ruku' dan yang sujud". (Q.S. Al-Baqoroh [2]: 125).

Ayat tersebut mengandung pemaknaan atau nilai-nilai untuk menjadikan bangunan juga berfungsi sebagai tempat untuk beribadah atau mengingatkan penghuni/pengguna kepada Allah SWT. Tema *hi-tech architecture* identik pada bangunan arsitektur dengan kemutakhiran teknologi. Dengan berlandaskan ayat-ayat Al-Quran dan penjelasan di atas, *hi-tech architecture* akan lebih diarahkan ke dalam rancangan objek dengan mengintegrasikan nilai-nilai keIslaman dalam tema *hi-tech architecture*. Sehingga nantinya objek memiliki kemutakhiran teknologi yang sesuai dengan nilai-nilai keislaman.





2.4.2 Definisi dan Deskripsi Tema

Tema dari perancangan terminal angkutan umum ini adalah **“Hi-Tech Architecture”**.

2.4.2.1 Pengertian Hi-tech Architecture

Sumalyo (1997: 1) menyebut arsitektur *hi-tech* sebagai arsitektur *techno-artistic* rancangan dengan teknologi fabrikasi lebih besar dan lebih maju dengan konstruksi utama metal atau logam. Arsitektur tidak lagi mengambil bentuk *sculptural* abstrak seperti pada arsitektur monumental dari beton.

Bahan-bahan fabrikasi ditonjolkan baik pada ruang dalam maupun luar, sehingga bahan, struktur, sistem dan sub-sistem struktur, konstruksi dan dekorasi secara integral menampilkan bentuk arsitektur yang berkarakter khusus. Yang dapat dilihat karena terekspos dan menjadi bagian dari dekorasi tidak saja elemen-elemen konstruksi, tetapi juga semua elemen bangunan seperti tangga, koridor, mekanikal, dll.



Gambar 2.7 Bangunan Bertema *Hi-Tech*: Supermarket Mekur di Vienna, Austria

Sumber: Commercial Spaces Architectural Design: 211

Perancangan bangunan dengan menggunakan gaya ini, pada umumnya pada kulit/muka bangunan menggunakan kaca, dengan jaringan pendukung atau sistem struktur dibelakangnya. *Hi-tech Architecture* merupakan sebuah reaksi kekecewaan dengan arsitektur modern. Gagasan-gagasan Le Corbusier terhadap rencana tata kota menuju kota besar dengan terus-menerus menstandarisasi





bangunan. Perekonomian menjadi pertimbangan sehingga hal-hal estetik yang detail semakin dihilangkan. *Hi-tech Architecture* menciptakan kesan estetik baru yang membedakannya dengan arsitektur modern.

Secara lebih lanjut, istilah “*hi-tech*” adalah suatu *style* arsitektur yang dapat digunakan untuk menguraikan suatu peningkatan jumlah tempat tinggal dan gedung publik dengan “*nuts-and-bolts, exposed-pipes*” yang ditampilkan secara terbuka pada bangunan. Dapat juga disimpulkan bahwa *hi-tech architecture* mengarahkan bangunan dengan penampilan struktur-struktur industri.

Ada pula yang menjelaskan tentang *hi-tech* arsitektur adalah sebagai suatu pemahaman gaya bangunan arsitektur yang diperbarui. *Hi-tech* architecture menampilkan kesan estetik dari industri baru, yang dipacu oleh pemahaman baru tentang bangunan dengan kemajuan teknologi.

Penerapan arsitektur *hi-tech* ini selaras dengan bangunan terminal bus mengingat kegiatan yang ditampung didalamnya berupa transportasi yang bersifat dinamis selain persyaratan bangunan yang menuntut penerapan struktur modern, sehingga citra bangunan yang ditampilkan akan menonjolkan ekspresi modern dan dinamis.

Bangunan mengekspresikan kesan modern dan dinamis dengan menonjolkan “*hi-tech impression*” (*silver aesthetic*) yang didapat bukan hanya melalui penggunaan warna abu-abu metalik, biru, merah, maupun kuning, tetapi juga melalui keharmonisan elemen-elemen yang melatar belakangnya.

Jencks (1977) membawa *hi-tech* kembali pada unsur-unsur awal *modernisme* yang menggunakan prinsip produksi massal, fungsional, dan bergaya industrial. Dalam bukunya, “*Architecture Today*” (dalam Aji Sadara, 2007), Jencks menyatakan bahwa ada 6 kriteria bangunan *hi-tech* yang bisa dikatakan ideal, yaitu:

- ***Celebration of Process***, pengeksposan sistem struktur utama sebagai sebuah perayaan dari proses konstruksi suatu bangunan, dengan maksud menekankan pada pemahaman konstruksinya, bagaimana, mengapa dan apa dari suatu bangunan. Di antaranya hubungan dari struktur, pemakuan,





dan pipa-pipa salurannya, sehingga dapat dimengerti, baik oleh orang awam maupun para ilmuwan.



Gambar 2.8 *Celebration of Process*

Sumber: www.galinsky.com/buildings/oriente/oriente01.jpg

- **Inside-out**, melalui penonjolan area servis dan struktur bangunan sebagai ornamen *sculpture*. Pada bangunan *hi-tech*, struktur, area servis dan utilitas dari suatu bangunan hampir selalu ditonjolkan pada eksteriornya baik dalam bentuk ornamen ataupun *sculpture*.



Gambar 2.9 Penonjolan area servis dan struktur

Sumber: www.galinsky.com/buildings/oriente/oriente03.jpg





- ***Optimistic Confidence in Scientific Culture*** (Optimistis Terhadap Ilmu Pengetahuan dan Teknologi). Penggunaan *hi-tech* merupakan harapan di masa yang akan datang, meliputi penggunaan material, warna dan penemuan-penemuan baru lainnya.



Gambar 2.10 *Optimistic in Scientific*

Sumber: <http://ferierwantoarsitek.wordpress.com/2010/>

- ***Transparency, Layering, and Movement*** (Transparansi, Pelapisan, dan Pergerakan), ditonjolkan melalui ekspos jaringan transportasi (tangga dan elevator), serta pelapisan elemen bangunan. Bangunan *hi-tech* selalu menampilkan ketiga unsur ini semaksimal mungkin. Karakter dari bangunan *hi-tech* dapat dilihat pada penggunaan yang lebih luas material kaca (transparan dan tembus cahaya), pelapisan pipa-pipa jaringan utilitas (*layering*), alat transportasi bangunan seperti tangga, eskalator atau lift (*movement*).





Gambar 2.11 ekspos jaringan transportasi tangga

Sumber : www.greatbuilding.com-Mei 2007

- **Bright Flat Colouring**, pewarnaan yang cerah dan merata sebagai salah satu karakteristik *hi-tech architecture* diterapkan pada pewarnaan struktur utama dan elemen transportasi guna pemahaman fungsi dan kemudahan perawatan.



Gambar 2.12 Pewarnaan yang cerah dan merata

Sumber: www.arcspace.com, April 2007





Warna cerah yang digunakan dalam bangunan *hi-tech* memiliki makna asosiatif, di samping dari segi fungsionalnya untuk membedakan jenis struktur dan utilitas bangunan. Warna kuning, merah, biru yang cerah merupakan warna dari mesin-mesin industri, mobil, kapal, traktor, dan benda-benda teknologi masa sekarang. Warna-warna ini kemudian diasosiasikan sebagai suatu elemen yang membatasi masa sekarang dan masa depan terhadap masa lalu.

- **Energy Efficiency** (Penghematan Energi), melalui pemanfaatan cahaya langit melalui bukaan-bukaan dan elemen-elemen bangunan transparan lainnya guna menghemat energi penerangan di dalam ruangan-ruangan pada bangunan saat siang hari.



Gambar 2.13 pemanfaatan cahaya alami melalui bukaan

Sumber :<http://www.topboxdesign.com/>

2.5 Kajian Keislaman terhadap Objek dan Tema

2.5.1 Kajian Keislaman terhadap Objek

Pokok kajian keislaman terhadap Terminal Patria ini akan menjadi tolok ukur desain Terminal Patria yang sesuai dengan nilai-nilai keislaman dengan meminimalisir mudharat-mudharat dan memaksimalkan manfaat-manfaat yang dapat diwadahi oleh Terminal Patria.





Terminal bus adalah prasarana transportasi jalan raya untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum. Dengan mengacu pada definisi tersebut, sebuah terminal mempunyai tanggung jawab yang besar untuk mengakomodasi kegiatan yang terjadi di dalamnya secara optimal. Kegiatan-kegiatan yang terjadi di dalam terminal melibatkan banyak manusia yang berinteraksi sosial satu sama lain. Dalam berinteraksi sosial, manusia memerlukan kenyamanan, baik secara fisik, maupun psikologis. Dalam interaksi sosial tidak jarang pula terjadi hal-hal yang mengandung mudharat di dalamnya. Untuk itu diperlukan pengelolaan Terminal Patria yang lebih baik.

Aspek-aspek kajian keislaman tentang Terminal Patria dititikberatkan pada poin-poin sebagai berikut:

1. Keteraturan

“Sesungguhnya Allah menyukai orang yang berperang dijalan-Nya dalam barisan yang teratur seakan-akan mereka seperti suatu bangunan yang tersusun kokoh”. (Q.S. Ash-Shaaf [61]: 4).

2. Aman/Menjauhkan Bahaya

Dari Abu Barazah Al Aslami berkata, "Saya berkata, 'Wahai Rasulullah! Tunjukkanlah kepada saya suatu perbuatan yang dapat memasukkan saya ke dalam surga! Nabi menjawab," Singkirkan bahaya dari jalan manusia." (H.R. Muslim, 45).

3. Keterbukaan

“Dan (ingatlah) ketika segolongan di antara mereka berkata: ‘Hai penduduk Yatsrib (Madinah), tidak ada tempat bagimu, maka kembalilah kamu’. Dan sebahagian dari mereka minta izin kepada Nabi (untuk kembali pulang) dengan berkata: ‘Sesungguhnya rumah-rumah kami terbuka (tidak ada penjaga)’. Dan rumah-rumah itu sekali-kali tidak terbuka, mereka tidak lain hanya hendak lari”. (Q.S. Al-Ahzab [33]: 13).

4. Kenyamanan

“Dan Allah menjadikan bagimu rumah-rumahmu sebagai tempat tinggal dan Dia menjadikan bagi kamu rumah-rumahmu (kemah-kemah) dari kulit





binatang ternak yang kamu merasa ringan (membawa)nya di waktu kamu berjalan dan waktu kamu bermukim dan (dijadikan-Nya pula) dari bulu domba, bulu onta dan bulu kambing, alat-alat rumah tangga dan perhiasan (yang kamu pakai) sampai waktu (tertentu)". (Q.S. An-Nahl [18]: 80).

5. Ketepatangunaan

"Dan Kami telah menghamparkan bumi dan menjadikan padanya gunung-gunung dan Kami tumbuhkan padanya segala sesuatu menurut ukuran". (Q.S. Al-Hijr [15]: 19).

6. Penghematan

"Dan orang-orang yang apabila membelanjakan (harta), mereka tidak berlebihan, dan tidak (pula) kikir, dan adalah (pembelanjaan itu) di tengah-tengah antara yang demikian". (Q.S. Al-Furqaan [25]: 67).

7. Sesuai Aturan

"Hai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul (Nya), dan Ulil Amri di antara kamu. Kemudian jika kamu berlainan pendapat tentang sesuatu, maka kembalikanlah ia kepada Allah (Al Quran) dan Rasul (sunnahnya), jika kamu benar-benar beriman kepada Allah dan hari kemudian. Yang demikian itu lebih utama (bagimu) dan lebih baik akibatnya". (Q.S. An-Nisaa' [4]: 59)

Tabel 2.6 Kajian Keislaman terhadap Objek

No.	Aspek kajian	keterangan	Kesesuaian dengan Nilai Keislaman	Ketidaksesuaian dengan Nilai Keislaman	Dasar Hukum
1	Sirkulasi	<ul style="list-style-type: none"> • Sirkulasi di dalam dan luar terminal kurang tertata dengan baik • Pemisahan sirkulasi bus dan angkutan umum 	Teratur	Kurang teratur	(Q.S. Ash-Shaaf [61]: 4)





2	Fisik Bangunan	<ul style="list-style-type: none"> • Banyak tempat yang kurang terlihat dan terkontrol, sehingga menjadi lokasi tindak kejahatan • Tidak adanya pemisahan toilet untuk pria dan wanita • Pemanfaatan pencahayaan dan penghawaan alami pada siang hari • Luas terminal (2,5 hektare) tidak memenuhi standar terminal tipe B (minimal 3 hektare) 	<p>–</p> <p>–</p> <ul style="list-style-type: none"> • Penghematan energi • Keterbukaan <p>–</p>	<p>Mendatangkan bahaya</p> <p>Mendatangkan bahaya (ikhtilath)</p> <p>kurang nyaman karena tidak diatur dengan baik.</p> <p>tidak menurut aturan</p>	<p>(H.R. Muslim, 45)</p> <p>(Q.S. An-Nahl [18]: 80)</p> <p>(Q.S. An-Nisaa' [4]: 59)</p>
3	Kegiatan sosial	<ul style="list-style-type: none"> • Kurangnya kenyamanan akibat PKL yang tidak tertata, pengemis, pengamen, dan calo • Kebisingan yang mengganggu komunikasi 	<p>–</p> <p>–</p>	<p>Kurang teratur</p> <p>Kurang nyaman</p>	<p>(Q.S. Ash-Shaaf [61]: 4)</p> <p>(Q.S. An-Nahl [18]: 80)</p>
4	Fungsi	<ul style="list-style-type: none"> • Fungsi terminal sesuai dengan tipe • Ruang tunggu yang jarang digunakan 	<p>Ketepatangunaan</p> <p>–</p>	<p>–</p> <p>Kurang teratur</p>	<p>(Q.S. Al-Hijr [15]: 19)</p> <p>(Q.S. Ash-Shaaf [61]: 4)</p>

(Sumber: Analisis, 2010)

Aspek-aspek kajian tersebut nantinya akan digunakan sebagai acuan untuk merancang kembali Terminal Patria, sehingga dapat mewujudkan bangunan terminal yang nyaman, aman, dan sesuai fungsi.





2.5.2 Kajian Keislaman terhadap Tema *Hi-Tech Architecture*

Pada dasarnya tema ini mencoba untuk mengintegrasikan kecanggihan teknologi bangunan arsitektur dengan dasar-dasar Al-Quran dan Sunnah Nabi. Memanifestasikan ekspresi Islam dalam penanda/symbol arsitektur dan menuangkan nilai-nilai (*value base*) keIslaman dalam *sense* bangunan arsitektur dengan Al-Quran sebagai pedoman sekaligus sebagai pendukung rancangan dalam lingkup disain tema *hi-tech*. Dengan demikian nantinya akan dihasilkan rancangan bangunan yang berusaha untuk dapat memiliki nilai keIslaman yang lebih dari sekedar yang yang dilihat maupun dirasakan, namun juga mengandung nilai ketauhidan, baik ibadah maupun muamalat serta bermanfaat bagi manusia, alam dan keridhaan Allah SWT.

Selain untuk beribadah kepada Allah SWT, manusia juga diciptakan sebagai khalifah di muka bumi. Sebagai khalifah manusia memiliki tugas untuk memanfaatkan, mengelola dan memelihara hubungan yang baik antar sesama dan alam semesta. Allah telah menciptakan alam semesta untuk kepentingan dan kesejahteraan semua makhluk-Nya, khususnya manusia. Islam mengajarkan agar umat manusia senantiasa menjaga lingkungan.

Tema *hi-tech architecture* yang mengintegrasikan dengan dasar-dasar dan pendukung ayat-ayat Al-Quran serta Sunnah Nabi. Yaitu mewujudkan bangunan dengan kecanggihan teknologi arsitektur terkini yang selaras dengan lingkungan, manusia, dan bertanggung jawab terhadap Sang Pencipta. Teknologi sebagai ilmu pengetahuan mempunyai sifat-sifat sebagai berikut:

a) **Objektif dan Universal**

Tidak memihak pada suatu aliran tertentu maupun budaya tertentu dan memiliki resiko yang berbeda dengan yang terdahulu. Seperti halnya Allah menurunkan Al-Qur'an yang bersifat universal.

“Maha suci Allah yang telah menurunkan Al Furqaan (Al Quran) kepada hamba-Nya, agar dia menjadi pemberi peringatan kepada seluruh alam.”
(Q.S. Al-Furqaan [25]: 77).





b) Rasional

Landasan penemuannya adalah berpikir logis. Dalam Islam, semua ajaran adalah logis dan mudah diterima dengan akal sehat. Seperti halnya barang siapa menunaikan kebaikan, maka akan mendapat balasan yang baik pula, dan berlaku kebalikannya.

“Barangsiapa yang mengerjakan amal saleh, baik laki-laki maupun perempuan dalam keadaan beriman, maka sesungguhnya akan Kami berikan kepadanya kehidupan yang baik dan sesungguhnya akan Kami beri balasan kepada mereka dengan pahala yang lebih baik dari apa yang telah mereka kerjakan. (Q.S. An-Nahl [16]: 97).

c) Tegas dan Jelas

Sesuai dengan syarat pembuktian secara empiris. Allah selalu tegas dan jelas dalam memberi petunjuk kepada manusia.

“Dan demikianlah Kami terangkan ayat-ayat Al-Quran (supaya jelas jalan orang-orang yang saleh, dan supaya jelas (pula) jalan orang-orang yang berdosa”. (Q.S. Al-An’aam [6]: 59).

d) Sistematis dan Akumulatif

Sifat rasional dan empiris membentuk kerangka pikir yang sistematis. Allah menciptakan segala sesuatu berdasarkan perhitungan yang sistematis dan akurat.

“Matahari dan bulan (beredar) menurut perhitungan”. (Q.S. Ar-Rahmaan [55]: 5).

e) Tumbuh dan Selalu Berkembang

Teknologi akan selalu mengalami perkembangan dan tidak pernah berhenti disebabkan karena sikap kritis dan perkembangan pola pikir manusia yang mendasari perkembangan ini. Islam mengajarkan pada manusia untuk terus maju.

Dari Anas radhiallahu 'anhu, dari Nabi shallallahu 'alaihi wasallam, "Tidak ada Adwa (penularan penyakit) dan rasa putus asa, tetapi optimis (alamat baik) yang Saya cintai, yaitu kata-kata yang baik." (H.R. Bukhari, [76]: 113).





f) Terbuka dan Jujur

Mekanisme mengutamakan unsur-unsur kebenaran yang terlibat diungkap secara jelas sehingga terbuka terhadap kemungkinan penilaian, dukungan ataupun sanggahan. Islam selalu mengajarkan kebenaran yang tidak ditutup-tutupi.

Yang demikian itu adalah karena Allah telah menurunkan Al Kitab dengan membawa kebenaran; dan sesungguhnya orang-orang yang berselisih tentang (kebenaran) Al Kitab itu, benar-benar dalam penyimpangan yang jauh (dari kebenaran). (Q.S. Al-Baqarah [2]: 176).

g) Dinamis dan Progresif

Sifat yang senantiasa berkembang dan bergerak selalu meneliti dan mencari serta menemukan hal yang baru. Islam sangat menghargai orang yang berilmu.

"Hai orang-orang beriman apabila kamu dikatakan kepadamu: "Berlapang-lapanglah dalam majlis", maka lapangkanlah niscaya Allah akan memberi kelapangan untukmu. Dan apabila dikatakan: "Berdirilah kamu", maka berdirilah, niscaya Allah akan meninggikan orang-orang yang beriman di antaramu dan orang-orang yang diberi ilmu pengetahuan beberapa derajat. Dan Allah Maha Mengetahui apa yang kamu kerjakan". (Q.S. Al-Mujaadilah [58]: 13).

Tabel 2.7 Kajian Keislaman Tema

No.	Teori Charles Jencks	Kesesuaian dengan Nilai Keislaman	Ketidaksesuaian dengan Nilai Keislaman	Penggunaan dalam Konsep
1.	<i>Celebration of Process</i>	Tegas dan jelas	Boros	✓
2.	<i>Inside-out</i>	Objektif dan universal	Angkuh	x





3.	<i>Optimistic Confidence inScientific Culture</i>	Tumbuh, selalu berkembang	-	✓
4.	<i>Transparency, Layering, and Movement</i>	❖ Terbuka dan jujur ❖ Dinamis dan progresif	-	✓
5.	<i>Bright Flat Colouring</i>	Rasional	Angkuh	x
6.	<i>Energy Efficiency</i>	Sistematis dan akumulatif	-	✓

(Sumber: Analisis, 2010)

Untuk mewujudkan arsitektur *hi-tech* yang ramah lingkungan diperlukan konsep yang tepat. Pada bangunan ini nantinya akan memanfaatkan semaksimal mungkin vegetasi-vegetasi alami yang sudah ada, sehingga kerusakan tidak terlalu parah. Kemudian menciptakan ruang terbuka hijau yang cukup dan menjadikan area terminal ini sebagai paru-paru kota. Selain itu, bangunan ini nantinya akan memaksimalkan penghawaan dan pencahayaan alami.

Konsep penghematan sesuai dengan tema ini karena penggunaan bahan-bahan *hi-tech*, walaupun mahal pada awalnya, dalam perawatannya bahan-bahan *hi-tech* ini tidak menguras biaya. Kemudian bangunan *hi-tech* juga memiliki umur yang lebih panjang, sehingga tidak menguras biaya untuk pergantian dalam jangka pendek. Maka dari itu, arsitektur ini juga sedikit berperan menunda kerusakan lingkungan. Selanjutnya dalam penghematan energi berupa penggunaan panel-panel surya sebagai sumber energi pendukung operasional terminal.





Dari paparan di atas, tema *hi-tech architecture* dapat diandalkan untuk memenuhi kriteria-kriteria sebuah bangunan yang komplit, yaitu secara kualitas kekuatan struktur, kualitas fungsi bangunan dan kualitas estetik dari sebuah bangunan. Ketiga hal tersebut secara nyata mempengaruhi perlakuan bangunan terhadap manusia (pengguna) serta kenyamanannya. Hal ini tentunya selaras dengan semangat keislaman yang menjunjung tinggi nilai-nilai tersebut di atas.

2.6 Studi Banding

2.6.1 Adelaide Central Bus Station Adelaide, Australia (Tema)

a) Paparan

- Objek : *Adelaide Central Bus Station*
- Lokasi : *85 Franklin Street, Adelaide, Australia*



Gambar 2.14 Adelaide Central Bus Station

Sumber: <http://www.topboxdesign.com/>

Adelaide Central Bus Station yang terletak di Adelaide, Australia ini didesain oleh Woodhead. Asosiasi Arsitek Denton Corker Marshall dan Woodhead menjawab permintaan rakyat akan fasilitas transportasi yang modern di dalam Kota Adelaide. *Adelaide Central Bus Station* merupakan ikon bagi





bangunan modern bergaya airport, yang juga berfungsi sebagai gerbang kota dan penghubung untuk pengembangan kembali wilayah batas kota.

Pengembangan *Central Bus Station* ini meliputi 18 jalur bus, tempat parkir mobil dengan 600 kapasitas, unit akomodasi publik yang mendukung dan fasilitas-fasilitas *retail* baru. Pengembangan enam buah bangunan pertokoan dan dua buah area *plaza* akan menyatu dengan peningkatan proyek masa depan untuk menegaskan *The New Bowen Street Plaza*. *Plaza* tersebut menyediakan jalur pedestrian antara *Franklin* dan *Grote Streets*, menunjukkan sebagai penggerak masyarakat urban yang konsisten.

b) Tema dan Konsep Bangunan

Tema bangunan ini adalah *hi-tech architecture* dengan perwujudan bentuk-bentuk modern dan penggunaan material bangunan yang mendominasi adalah metal dan kaca. Desain arsitektur bangunan ini menggunakan metal *hi-tech* berbentuk melengkung yang terinspirasi dari bentuk desain bus untuk memperkuat image bangunan yang berfungsi sebagai fasilitas transportasi. Tempat parkir mobil dan bus menggunakan penghawaan alami dengan bukaan-bukaan yang terbuat dari bentangan rangkaian aluminium dan panel-panel metal melengkung yang penuh lubang membungkus tempat parkir mobil. Warna oranye Mandarin yang terdapat pada beberapa bagian bangunan merujuk lokasi bangunan terminal yang terletak di antara lingkungan Pecinan dan Central Market. Warna yang kuat juga mempertegas akses pedestrian menuju ke terminal dan tempat parkir mobil dari jalan. Yang tak kalah hebatnya lagi, bangunan ini menggunakan energi surya sebagai sumber energi utama seluruh sistem bangunan dan bahkan untuk busnya.





Gambar 2.15 Interior Adelaide Central Bus Station

Gambar 2.16 Fasad Adelaide Central Bus Station

Sumber: *Sumber: <http://www.topboxdesign.com/>*

c) Fasilitas, Sarana dan Prasarana

Terminal bus ini merupakan rumah dari *Tindo*, Bus elektrik berbahan bakar 100% energi surya pertama di dunia. Energi surya ini dihasilkan oleh sistem *solar photovoltaic (PV)* yang terpasang pada atap *Adelaide Central Bus Station* yang baru ini. Fasilitas *Tindo* ini gratis bagi penduduk Adelaide yang bersedia menggunakannya. Panel surya di Adelaide Central Bus Station menghasilkan energi listrik ± 70.000 kilowatt/jam dan menghasilkan 0% emisi karbon setiap tahunnya, membuatnya menjadi bangunan publik paling ramah lingkungan di Australia. Terminal ini juga menyediakan setidaknya 39 unit perumahan, bangunan-bangunan retail, *urban spaces* dan parkir kendaraan umum berkapasitas 600 buah mobil sebagai sarana dan prasarana pendukung.

d) Kesimpulan

Adelaide Central Bus Station merupakan terminal bus bertema *hi-tech*. Totalitas dari tema dapat ditemukan pada bentukan-bentukan dari arsitekturnya dan bahan-bahan berteknologi tinggi yang digunakan pada keseluruhan bangunan. Tema *hi-tech* yang diterapkan pada bangunan ini sesuai dengan beberapa poin dari teori Charles Jencks tentang konsep *hi-tech architecture*, yakni: *Celebration of process*, *Inside out*, Dua unsur dominan, Transparan, pelapisan dan pergerakan, *Bright flat colouring*, dan Penghematan energi.





Poin lebih yang dapat dilihat pada bangunan terminal ini adalah sistem energi untuk operasional seluruh terminal dan armadanya yang menggunakan 100% energi surya. Dengan demikian jelas bahwa bangunan *hi-tech* bisa sangat ramah lingkungan dengan cara dan pemanfaatan yang tepat.

2.6.2 Terminal Purabaya/Bungurasih (Objek)

a) Paparan

- Objek: *Terminal Purabaya*
- Lokasi: *Bungurasih, Waru, Sidoarjo*



Gambar 2.17 Gerbang Terminal Purabaya

Sumber: Hasil Suvey 2010

Terminal Tipe A ini bernama asli Terminal Purabaya, namun karena lokasinya di Desa Bungurasih, Kecamatan Waru, jadi lebih terkenal dengan sebutan terminal *Mbungur*. Kebanyakan orang mengira bahwa terminal ini berada di Surabaya, padahal terminal ini masih termasuk wilayah Kabupaten Sidoarjo, seperti halnya dengan Bandara Juanda.





Gambar 2.18 Terminal Purabaya

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2009

Meski berada di wilayah Pemerintahan Kabupaten Sidoarjo, tapi pengelolaan terminal dipegangoleh Pemerintah Kota Surabaya. Keuntungan dibagi dengan rincian 30% untuk Pemkab Sidoarjo dan 70% untuk Pemkot Surabaya. Pembagian yang berat sebelah ini menjadikan polemik yang berkepanjangan antar dua wilayah. Terminal Purabaya memiliki luas ±12 Hektare dan merupakan terminal terbesar di Indonesia.

b) Tema dan Konsep Bangunan

Tema dari bangunan Terminal Purabaya ini bisa dikatakan bergaya arsitektur Jawa dilihat dari bentukan bangunan yang simetris dan bentukan atap joglo yang merupakan bentukan dari Arsitektur Vernakular Jawa. Konsep struktur yang diterapkan pada bangunan menggunakan sistem struktur baja rangka atap dan pada kolom penyangga atap. Area publik secara keseluruhan didesain terbuka tanpa dinding sehingga memungkinkan sistem pencahayaan dan penghawaan alami tersebar secara merata pada keseluruhan bangunan.





Gambar 2.19 Terminal Purabaya

Sumber: Hasil Suvey, 2010

Secara keseluruhan, penataan masa dan pola sirkulasi pada bangunan ini cukup baik bila dilihat dari kebutuhan dan fungsi. Akan tetapi pengelolaan yang kurang baik menjadi sebab berkurangnya kualitas dari terminal ini. Di dalam *hall* terminal ini dipadati oleh berbagai macam kios. Kehadiran kios-kios tersebut bisa dikatakan sangat mengganggu dan mengurangi kualitas dari fungsi terminal. Akan tetapi kehadiran kios-kios tersebut juga sangat diperlukan oleh para pengguna terminal. Belum lagi banyaknya calo, copet dan masalah keamanan lainnya menjadi beberapa contoh kurang baiknya pengelolaan terminal ini pada beberapa waktu yang lalu. Kemudian dengan keadaan rusaknya beberapa fasilitas publik, seperti toilet, dan sebagainya.





Gambar 2.20 Petugas diam saja melihat calo yang meresahkan penumpang

Sumber: Hasil Survey, 2010

Masalah-masalah tersebut di atas pada saat ini telah tertangani cukup baik dengan perubahan sistem operasional terminal yang telah mulai diterapkan beberapa waktu yang lalu. Untuk mengetahui jadwal keberangkatan dan kedatangan bus telah menggunakan *e-board* seperti yang ada di bandara. Petugas-petugas keamanan terminal sekarang lebih tegas menindak para pelaku kejahatan. Di beberapa tempat telah terpasang CCTV sebagai alat bantu keamanan.

c) Fasilitas, Sarana dan Prasarana

Selayaknya terminal tipe A dengan skala trayek perjalanan darat antar kota antar provinsi, terminal Purabaya memiliki fasilitas yang cukup lengkap untuk berbagai kebutuhan para penumpang. Terminal ini menyediakan armada bus besar yang cukup banyak. Kemudian fasilitas, prasarana dan sarana yang telah tersedia seperti, *retail*, *food court*, pusat informasi, pertokoan dan *souvenir*, agen tiket perjalanan (*travel*), telepon umum, ATM, dan mushala.

d) Analisis Program Ruang Terminal Purabaya

Terminal Purabaya, memiliki fasilitas ruang dan peralatan yang lengkap untuk pengawasan kelancaran jalannya sirkulasi kendaraan dalam terminal,





seperti: menara pengawas yang dilengkapi dengan CCTV (Close Circuit Tele Vision), ruang rapat yang representatif untuk mengadakan rapat, penginapan untuk sopir dan penumpang transit, klinik kesehatan, penjualan tiket bus malam, angkutan laut dan udara, serta restoran dan kios-kios penjualan makanan ringan dan minuman. Selain itu terdapat parkir khusus untuk taxi dan angguna (angkutan serba guna).

e) Alur Kegiatan dan Struktur Organisasi Ruang Terminal

Terminal Purabaya memiliki alur kegiatan yang diawali dengan Zona kedatangan yang mewadahi kendaraan angkot, angguna, bus kota, bus besar AKAP dan AKDP, kendaraan pribadi serta taxi pada jalur akses masuk yang sama. Namun jalur akses tersebut dipisah oleh median jalan dan diperuntukan sesuai dengan jenis kendaraan yang masuk keterminal. Bagi penumpang yang akan berganti kendaraan, misalnya dari angkot atau MPU ke bus kota, harus turun pada area kedatangan selanjutnya masuk ke bangunan terminal menuju area keberangkatan bus kota. Hal ini berlaku untuk semua jenis kendaraan. Dengan demikian pejalan kaki hanya bergerak di bangunan terminal saja (dari area kedatangan ke area keberangkatan). Jarang sekali terdapat pejalan kaki yang datang dari luar terminal, hal ini dikarenakan jarak antara gerbang ke bangunan terminal cukup jauh. Pada bangunan terminal terdapat fasilitas komersial berupa kios-kios penjual makanan basah dan kering, minuman, buku, majalah, penjualan tiket, dan lain-lain. Fasilitas umum berupa klinik, wartel, pos polisi, kamar mandi/WC dan fasilitas kantor/pengelola.

f) Kesimpulan

Terminal Purabaya merupakan terminal bus tipe A dan yang terbesar di Indonesia, memiliki desain yang cukup baik secara arsitektural. Terminal ini mewadahi semua kebutuhan yang sekiranya selalu dibutuhkan oleh para penumpang. Fasilitas, sarana, dan prasarananya pun cukup lengkap. Satu titik lemah yang ada pada terminal ini adalah pengelolaan yang belum cukup baik diberbagai aspek. Secara keseluruhan, Terminal Purabaya ini merupakan model yang cukup baik bagi terminal-terminal bus lainnya di Indonesia.

