

PERANCANGAN KEMBALI TERMINAL BUS TAMANAN KOTA KEDIRI

Tema: *Eco-Futuristic Architecture*

Faisal Abda'u

10660020

**Mahasiswa Jurusan Teknik Arsitektur Universitas Islam Negeri Maulana
Malik Ibrahim Malang**

ABSTRAK

Abda'u, Faisal. 2014. **Perancangan Kembali Terminal Bus Tamanan Kota Kediri.**
Dosen Pembimbing: Aulia Fikriarini M., MT. dan Agus Subaqin, MT.

Kata Kunci: Perancangan Kembali Terminal Bus Tamanan Kota Kediri, *Eco-Futuristic Architecture*.

Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi.

Ada berbagai macam tipe terminal yaitu A, B, dan C. masing-masing mempunyai fungsi yang sama yaitu pelayanan transportasi, namun berbeda cakupan untuk tujuan. Masing-masing kategori terminal tersebut mempunyai standar tersendiri tentang tata cara perencanaan, perancangan, dan pengelolaan terminal yang telah diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan, yang harus dijadikan pedoman dasar dalam perencanaan, perancangan, dan pengelolaan terminal, khususnya di Indonesia.

Terminal Tamanan adalah satu-satunya terminal tipe A yang ada di kota Kediri. Terminal ini memiliki banyak kekurangan yang tidak sesuai standar yang telah ditetapkan oleh Menteri Perhubungan RI, baik dari segi perancangan maupun pengelolaannya, sehingga harus segera diperbaiki agar dapat melayani/memfasilitasi aktivitas moda transportasi di kota Kediri dengan baik dan lancar.

Proses Perancangan Kembali Terminal Bus Tamanan Kota Kediri ini menggunakan acuan standar dari SPM (Standar Pelayanan Minimum) Terminal Angkutan Umum Tahun 2012, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan dan menggunakan tema *Eco-Futuristic Architecture*. Sumber data referensi dan tema ini diharapkan dapat memperbaiki segala kekurangan yang ada pada Terminal Tamanan ini, sehingga akan didapat sebuah perancangan terminal baru yang dapat memfasilitasi/melayani semua golongan masyarakat dalam melakukan aktifitas moda transportasi dengan baik dan lancar.

I. Pendahuluan

A. Latar Belakang Objek

Kota Kediri merupakan kota terbesar ke tiga di Jawa Timur setelah Surabaya dan Malang. Sebagai kota yang cukup besar Kota Kediri pada saat ini mulai mengembangkan wilayah kota, mulai dari sektor industri, pendidikan, perdagangan dan jasa serta pariwisata. Pengembangan dan penambahan berbagai sektor tersebut sedikit banyak telah berpengaruh pada kondisi ekonomi di Kota Kediri ini. Dari data yang terdapat pada PDRB (Produk Domestik Regional Bruto) Kota Kediri tahun 2008, perekonomian dan jumlah penduduk Kota Kediri secara riil dari tahun ke tahun selalu mengalami peningkatan.

Permasalahan utama yang dihadapi oleh kota akibat dari pertambahan penduduk dan pertumbuhan ekonomi adalah masalah transportasi, sehingga dituntut adanya sistem pelayanan transportasi yang baik untuk menunjang kelancaran pertumbuhan pembangunan kota itu sendiri, sehingga untuk mengantisipasi masalah tersebut perlu adanya suatu fasilitas yang dapat melayani sistem transportasi massal dengan efektif dan efisien.

Untuk menghasilkan sistem transportasi yang efektif dan efisien perlu adanya suatu perencanaan yang dilaksanakan secara terpadu, terkoordinasi dan sesuai dengan perkembangan dan tuntutan pembangunan yang ada. Terminal sebagai salah satu komponen sistem transportasi juga memiliki peran yang sangat penting dalam menunjang kinerja sistem transportasi jalan raya, karena sistem

transportasi jalan raya merupakan tulang punggung sistem transportasi nasional.

Terminal Tamanan adalah satu-satunya terminal tipe A yang ada di Kota Kediri. Terminal ini memiliki banyak kekurangan yang tidak sesuai standar yang telah ditetapkan oleh Menteri Perhubungan RI, baik dari segi perancangan maupun pengelolaannya, sehingga harus segera diperbaiki agar dapat melayani/memfasilitasi aktivitas moda transportasi di Kota Kediri dengan baik dan lancar.

B. Latar Belakang Tema

Perencanaan dan perancangan yang tepat diperlukan untuk dapat menghasilkan rancangan sebuah terminal yang baik, terminal yang nyaman tanpa ada gangguan sedikitpun, terminal yang dapat melayani masyarakatnya dalam mobilitas transportasi dengan lancar, efektif, dan efisien.

Perancangan dengan tema *eco-futuristic* ini merupakan gabungan antara dua unsur tema yaitu ekologi dan futuristik. Penggabungan antara dua unsur tema ini bertujuan untuk melengkapi kelebihan antar kekurangan yang ada pada setiap unsur tema.

Pemilihan tema ini selain berhubungan dengan faktor estetika dan modernisasi zaman, juga ada kaitannya dengan unsur pemecahan masalah yang biasa terjadi pada sebuah terminal dalam mendukung sebuah pengoperasian terminal yang efektif. Apalagi dengan melihat perkembangan teknologi yang ada sekarang, tidak dapat dipungkiri kalau dalam beberapa tahun ke

depan segala aktivitas harus menggunakan teknologi agar dapat berjalan cepat, efektif, dan efisien, selain itu tema ini digunakan untuk memperkuat karakter bangunan dengan desain yang tidak lazim dikalangan masyarakat bisa menjadi daya tarik tersendiri.

Dalam menyelesaikan masalah yang ada, perencanaan dan perancangan dengan tema *eco-futuristic* tidak terfokus hanya pada satu aspek modernisasi saja, tetapi aspek lain juga dipertimbangkan seperti aspek keseimbangan dan kelestarian lingkungan, aspek sosial-budaya, aspek ekonomi juga ikut dipertimbangkan dalam rancangan.

Dengan tema ini diharapkan pula dapat tercapainya kesatuan prinsip *hablumminallah*, *hablumminannas*, dan *hablumminalalam* dalam menunjang aktivitas kehidupan manusia di muka bumi sebagai *khalifatullah*.

II. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijabarkan di atas, maka dapat ditarik rumusan masalah sebagai berikut.

1. Bagaimana rancangan kembali terminal bus Tamanan Kota Kediri dengan tipe A yang sesuai dengan ketentuan Keputusan Menteri Perhubungan dan Standar Pelayanan Minimum (SPM) Terminal Angkutan Umum Tahun 2012?
2. Bagaimana rancangan kembali terminal bus Tamanan Kota Kediri dengan tema *eco-futuristic*?

III. Tujuan

Berdasarkan rumusan masalah yang ada di atas, maka dapat diketahui tujuannya sebagai berikut.

1. Merancang kembali terminal bus Tamanan Kota Kediri dengan tipe A yang sesuai dengan ketentuan Keputusan Menteri Perhubungan dan Standar Pelayanan Minimum (SPM) Terminal Angkutan Umum Tahun 2012.
2. Merancang kembali terminal bus Tamanan Kota Kediri dengan tema *eco-futuristic*.

IV. Manfaat

1. Pemerintah daerah Kota Kediri dan pengelola terminal Kota Kediri
Dengan perancangan kembali terminal ini diharapkan akan menarik pengunjung terminal menjadi bertambah sehingga akan menambah pendapatan retribusi terminal dan pemerintah daerah Kota Kediri. Manfaat terhadap Kota Kediri sendiri yaitu akan mengangkat citra kota dan sistem transportasi di Kota Kediri ini sendiri menjadi lebih baik.
2. Masyarakat
Masyarakat yang mengunjungi terminal ini nantinya diharapkan dapat merasakan keamanan dan kenyamanan pada terminal ini. Dan bagi masyarakat penjual jasa yang pada saat ini belum mendapatkan tempat yang layak sehingga terlihat tidak teratur dan

mengganggu aktivitas lalu lintas kendaraan akan dibuatkan tempat yang layak sehingga hal ini akan menguntungkan bagi masyarakat.

3. Akademisi

Dengan menerapkan tema *eco-futuristic*, sehingga bangunan terminal ini menerapkan teknologi dan bentuk yang modern yang mengarah pada kondisi masa depan, hal ini dapat digunakan sebagai media pembelajaran bagi para akademisi khususnya mahasiswa arsitektur dalam mencari inspirasi.

V. Batasan

Pada perancangan ini dibatasi hanya pada perancangan kembali terminal bus Taman Kota Kediri tipe A dengan menerapkan tema *eco-futuristic architecture*.

VI. Tinjauan Pustaka

A. Terminal

1. Pengertian Terminal

Terdapat beberapa terminologi tentang terminal. Berdasarkan Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terminal merupakan prasarana transportasi jalan untuk barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan satu wujud simpul jaringan transportasi. senada dengan UU No 14 Tahun 1992, dalam Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 Tentang angkutan jalan umum, terminal adalah sarana transportasi untuk keperluan memuat dan

menurunkan orang atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan satu simpul jaringan transportasi.

Berdasarkan kedua terminologi diatas, terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi. Terminal juga dapat disebut sebagai fasilitas pelayanan untuk angkutan umum.

2. Tipe Terminal

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan, Terminal dibagi beberapa kategori yang meliputi:

- Terminal tipe A berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi dan atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.
- Terminal tipe B berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan atau angkutan pedesaan.
- Terminal tipe C berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

3. Tinjauan Arsitektural Terminal Menurut SPM (Standar Pelayanan Minimum) Terminal Angkutan Umum Tahun 2012

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan dalam buku berjudul Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib. (Abu Bakar dalam SPM, 2012) memberikan panduan dan pedoman sekilas tentang Terminal Angkutan Penumpang. Di dalam buku tersebut dijelaskan sistem sirkulasi kendaraan di dalam terminal yang ditentukan berdasarkan:

- Jumlah arah perjalanan
- Frekuensi perjalanan
- Waktu yang diperlukan untuk turun atau naik penumpang.

Sistem sirkulasi ini juga harus di tata dengan memisahkan jalur bus atau kendaraan dalam kota dengan jalur bus angkutan antar kota.

4. Fasilitas Terminal untuk Perpindahan Menurut SPM dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: 31 Tahun 1995

Menurut SPM (Standar Pelayanan Minimum) Terminal Angkutan Umum Tahun 2012 dan Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan, ada beberapa fasilitas yang harus ada pada sebuah terminal. Adapun fasilitas tersebut yaitu:

- Jalur pemberangkatan kendaraan umum.
- Jalur kedatangan kendaraan umum.

- Tempat parkir kendaraan umum selama menunggu keberangkatan, termasuk di dalamnya tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan umum.
- Tempat tunggu penumpang atau pengantar.
- Fasilitas bagi orang cacat.
- Koridor dan selasar.
- Papan informasi
- Loker agen perjalanan
- Tempat ibadah
- Toilet, fasilitas yang digunakan untuk BAB/BAK/mandi.
- Fasilitas kesehatan atau klinik.
- Fasilitas keselamatan dan keamanan.
- Fasilitas istirahat operator angkutan umum.
- Fasilitas istirahat dan penginapan bagi penumpang.
- Fasilitas penitipan barang.
- Fasilitas penitipan barang
- Fasilitas kios, retail, kantin, dan *restaurant*.
- ATM center dan *money changer*.
- Fasilitas telekomunikasi
- Fasilitas bagasi pelayanan barang.
- Fasilitas persampahan
- Rambu-rambu lalu lintas dan angkutan
- Fasilitas penerima pengaduan
- Bangunan atau kantor pengelola
- Penghawaan dan pengudaraan, merupakan fasilitas buatan untuk sirkulasi udara di dalam bangunan dapat menggunakan kipas angin (*fan*) atau *air conditioner* (AC).

Sehingga akan diperoleh kenyamanan di dalam terminal.

- Penerangan dan pencahayaan, memberi penerangan dan kejelasan visual ruang luar dan dalam.

5. Tinjauan Pola Bentuk Area Kedatangan, Parkir, dan Keberangkatan

Pola untuk area ini bermacam – macam, antara lain:

- *Linear* dengan pola lurus memanjang membentuk antrian bus yang datang dan berangkat.
- *Sawtooth* dengan pola pengembangan linear dengan bentuk bergerigi bersudut landai.
- *Angle* dengan pola bersudut tajam sehingga membutuhkan ruang untuk manuver bus.
- *Drive-Through* dengan pola terusan dengan parkir sendiri-sendiri tiap bus dan masing-masing bus siap berangkat.

6. Tinjauan Struktur

Sistem struktur yang digunakan dalam perancangan kembali terminal Taman Kota Kediri menyesuaikan dengan unsur tema yang digunakan yaitu *eco-futuristic architecture* yang mana ciri utama struktur bangunan dengan tema ini lebih mendominasi menggunakan elemen struktur fabrikasi ekspos, selain itu material yang digunakan harus ramah lingkungan dan struktur itu sendiri mampu menunjang kelancaran aktivitas di terminal.

7. Eco-Futuristic Architecture

Arsitektur *futuristic* merupakan sebuah desain/karya arsitektur yang mengarah atau menuju masa depan atau karya arsitektur yang mengusung tema dengan gaya masa depan. Citra futuristik pada bangunan berarti citra yang mengesankan bahwa bangunan itu berorientasi ke masa depan, baik dalam hal penggunaan sistem teknologi arsitektural atau teknologi non arsitektural yang tidak lazim penggunaannya di kalangan masyarakat.

Dengan adanya unsur *eco* yang masuk ke dalam tema *futuristic*, dapat diartikan bahwa, cakupan tema rancangan agak sedikit lebih luas yaitu menyangkut beberapa aspek yang harus dipertimbangkan keberadaannya pada proses perancangan. Aspek tersebut antara lain: lingkungan, sosial-budaya, dan ekonomi sebagai satu kesatuan perancangan.

Adapun prinsip-prinsip tema *eco-futuristic architecture* dijabarkan sebagai berikut:

- Fleksibilitas dan kapabilitas bangunan, sehingga memunculkan bentuk dan ruang yang efektif dan efisien.
- Teknologi (dinamis, canggih, dan ramah lingkungan)
- Keberlanjutan kehidupan antara aspek lingkungan, sosial-budaya, dan ekonomi.

8. Integrasi Keislaman

A. Memanfaatkan potensi area terminal dan memperbaiki segala kekurangan yang ada pada terminal

Allah mengutus manusia sebagai khalifah di muka bumi ini bukan tanpa tujuan, Allah memerintahkan untuk mengelola dan memanfaatkan segala potensi yang ada di bumi baik di darat maupun laut dengan sebaik-baiknya, demi kemaslahatan seluruh umat manusia.

Seperti yang tertera pada ayat berikut:

“Dan Kami telah menghamparkan bumi dan menjadikan padanya gunung-gunung dan Kami tumbuhkan padanya segala sesuatu menurut ukuran. Dan Kami telah menjadikan untukmu di bumi keperluan-keperluan hidup, dan (kami menciptakan pula) makhluk-makhluk yang kamu sekali-kali bukan pemberi rezki kepadanya.” (QS : al-Hijr :19-20)

Dan tidaklah Kami menciptakan langit dan bumi dan apa yang ada di antara keduanya dengan main-main. Tidakkah Kami menciptakan keduanya melainkan dengan haq (tujuan yang benar), tetapi kebanyakan mereka tidak mengetahui.” (QS. Ad-Dukhan: 38-39)

Ayat tersebut mengandung arti bahwa Allah SWT menciptakan segala sesuatu yang ada di bumi dengan haq, haq adalah lawan dari bathil. Maka ayat ini menjelaskan bahwa penciptaan langit, bumi, dan apa yang ada di antara keduanya adalah ada tujuannya dan ada manfaatnya.

Ayat ini yang menjadi dasar pengambilan judul Perancangan Kembali

Terminal Bus Tamanan Kota Kediri. Saat ini, pengelolaan dan pemanfaatan terminal yang kurang memenuhi standar yang ada/kurang maksimal saat ini menjadikan area terminal kurang dapat melayani dalam memberikan kenyamanan kepada pengunjung, sehingga terminal menjadi sepi. Alasan ini yang menjadi acuan dasar perancangan kembali agar dapat mengembalikan/menghidupkan kembali potensi/wajah terminal menjadi terminal baru seperti semula, terminal yang perancangannya menyesuaikan standar SPM tahun 2012 dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan, sehingga dapat mewadahi segala aktifitas moda transportasi dengan baik dan lancar, khususnya di Kota Kediri.

B. Memanfaatkan teknologi yang ramah lingkungan

Allah SWT menciptakan akal bagi manusia supaya dapat digunakan untuk berfikir dan mengembangkan berbagai macam ilmu yang ada di bumi ini.

“Hai jemaah jin dan manusia, jika kamu sanggup menembus (melintasi) penjuru langit dan bumi, maka lintasilah, kamu tidak dapat menembusnya melainkan dengan kekuatan.” (QS. Ar-Rahman: 33)

“Telah tampak kerusakan di darat dan dilaut disebabkan perbuatan manusia, supaya Allah merasakan kepada mereka sebagian dari (akibat) perbuatan mereka, agar mereka kembali (ke jalan yang benar). Katakanlah: Adakanlah perjalanan di muka

bumi dan perhatikanlah bagaimana kesudahan orang-orang yang dulu. Kebanyakan dari mereka itu adalah orang-orang yang mempersekutukan (Allah).” (QS Ar Rum: 41-42)

Pada QS. Ar Rum: 41-42 dan QS. Ar-Rahman: 33, ayat tersebut memerintahkan manusia untuk memanfaatkan dan mengembangkan akal yang diberikan Allah SWT dengan sebaik-baiknya, salah satunya yaitu menciptakan dan mengembangkan teknologi untuk mempermudah dalam mempelajari suatu hal dalam menjalankan tanggung jawab sebagai khalifah di muka bumi. Dalam koridor agama islam teknologi yang dipakai mampu mempermudah menuntun manusia dalam beribadah kepada Allah SWT dan tentunya tidak merusak alam/lingkungan.

Begitupun juga penerapan teknologi di terminal ini bertujuan untuk membantu mengatur aktivitas sirkulasi, baik manusia ataupun kendaraan dengan lancar, sehingga hal ini akan memberikan rasa nyaman dan aman bagi pengguna dalam beraktivitas dalam terminal. Selain itu, teknologi yang digunakan juga bertujuan untuk menghemat energi, sehingga pemakaian teknologi yang digunakan dapat berjalan selaras sesuai perkembangan zaman namun tetap peduli terhadap lingkungan dan sesuai koridor islam.

C. Peduli terhadap sesama manusia

“Sembahlah Allah dan janganlah kalian mempersekutukan-Nya dengan sesuatu apa pun. Serta berbuat baiklah kepada kedua orangtua, karib-kerabat, anak-anak yatim, orang-orang miskin,

tetangga dekat dan tetangga jauh, teman, musafir dan hamba sahaya yang kalian miliki. Sungguh Allah tidak menyukai orang yang sombong dan membanggakan diri.” (QS. An-Nisa’: 36)

QS. An-Nisa’: 36, ayat tersebut menganjurkan manusia untuk berbuat baik/saling membantu antar semua golongan, baik yang normal ataupun yang mempunyai kelemahan fisik. Allah SWT tidak membedakan antar manusia satu dengan yang lainnya. Dihadapan Allah SWT semua orang adalah sama, jadi sudah kewajiban manusia sebagai khalifah di muka bumi untuk membantu saudara yang lemah.

Pada perancangan terminal ini, pelayanan tidak diutamakan hanya kepada manusia normal saja. Sesuai konsep *eco-terminal*, pelayanan terhadap kaum *difabel*/kondisi lemah fisik demi menunjang kelancaran aktivitasnya juga diperhatikan/diutamakan, agar terminal mampu berfungsi/berjalan secara optimal, karena terminal sendiri merupakan tempat publik yang bisa diakses oleh semua golongan masyarakat, sehingga pelayanan/*service* yang baik terhadap semua golongan mutlak diperlukan dalam menunjang tugas manusia sebagai *khalifatullah* dimuka bumi ini.

9. Studi Banding Objek

Studi banding objek dilakukan di terminal Purabaya. Lokasi terminal Purabaya berada di desa Bungurasih Kecamatan Waru Kabupaten Sidoarjo dengan luas ± 12 Ha.

Konsep perencanaan terminal Purabaya mengacu pada konsep bandara

Convenience and Care Terminal (C2 Terminal)

Convenience pada konsep terminal ini berarti: Kenyamanan, aman, bersih, asri, rekreatif, hiburan, dan *techno* yang diterapkan pada terminal Purabaya.

Care pada konsep terminal ini berarti peduli kepada: Penumpang, pengantar/penjemput, penyandang cacat/lansia, ibu dan bayi, perokok, *businessman*, karyawan, awak bus, lingkungan, kanopi-selasar, *pedestrian's way*, *rest room*, mushola, *locker*, *medical care*, *guide signage*, *trolley*, *car drop off*, parkir gedung untuk mobil + roda dua, *ramp*, *unable/handycapesd toilet*, *play ground* & laktasi, *smoking area*, *bussines Centre* : ATM, *warpostel*, *mini office*, *book store*, *wifi area*, AC ruang kantor, parkir karyawan, *rest room*, mushola, ruang monitor, relaksasi, Asrama awak bus/angkutan umum, kantin, tempat cuci bus, bengkel, *closed /transparent wall main building*, dan IPAL.

10. Studi Banding Tema

Bandar Udara Internasional Incheon adalah bandar udara terbesar di Korea Selatan, merupakan salah satu bandara tersibuk dan terbesar di Asia. Berdasarkan survei dari *Global Traveller* bandara ini merupakan yang terbaik di dunia selama tiga tahun berturut-turut dari tahun 2006, 2007 dan 2008.

Konsep utama yang diterapkan pada desain bandara yaitu modern futuristik. Penggunaan konsep futuristik pada bandara juga dikombinasikan dengan aspek yang lain

dalam menunjang peningkatan kenyamanan pengguna dan ekonomi masyarakat.

Aspek yang diterapkan pada konsep bandara yaitu menerapkan konsep *airport city*. Konsep *airport city* terbukti mampu mewujudkan dampak positif ekonomi Korea dan berkontribusi besar bagi transaksi-transaksi perdagangan internasional.

Aspek lain yang dijadikan konsep yaitu lingkungan. Bandara ini juga mempertimbangkan ekologi/kelestarian lingkungan sekitar yang dibuktikan dengan pembuatan taman khusus baik outdoor maupun taman *indoor*. Walau daerah ini merupakan lingkungan reklamasi, tetapi tidak salah bila daerah dan bandara ini dikatakan menjadi sebuah 'oase' yang menawarkan ketenangan dan keheningan di sekitar hiruk pikuknya pembangunan Korea Selatan. *Indoor garden* di dalam bandara memakai sistem 'green house', agar di dalam tetap tidak panas. Bandara Incheon bukan hanya untuk sekedar bepergian naik pesawat, tetapi juga untuk sarana berekreasi.

11. Gambaran Umum Lokasi Tapak

Lokasi tapak terletak di Jl. Semeru No. 55 Kel. Tamanan Kec. Mojoroto Kota Kediri.

Luas tapak terminal yaitu 27.000 m², karena dari segi luasan belum memenuhi persyaratan untuk terminal tipe A yaitu minimal 5 Ha, maka luasan tapak akan diperbesar ke arah belakang terminal sebesar $\pm 23.000 \text{ m}^2 / 2.3 \text{ Ha}$, sehingga luasan tapak menjadi standar yaitu 5 Ha.

VII. Metode Perancangan

Metode yang digunakan dalam perancangan yaitu diskriptif analisis, metode ini merupakan metode penelitian yang berusaha mendeskripsikan suatu gejala, peristiwa, kejadian yang terjadi pada saat sekarang. Jadi tahapannya dimulai dari pemaparan gejala, peristiwa, kejadian yang ada di lapangan dan kemudian pola perencanaan/perancangannya dilakukan dengan beberapa tahapan analisis dilengkapi dengan studi literatur yang mendukung teori.

Analisis perancangan ini menggunakan metode analisis secara kualitatif, dengan cara mengumpulkan data berupa keadaan sebenarnya di lapangan. Analisis kualitatif ini kemudian dikembangkan sampai menemukan teori yang mendukung perancangan, dan bisa menciptakan konsep dalam perancangan.

VIII. Konsep Perancangan

Konsep dasar yang digunakan dalam Perancangan Kembali Terminal Bus Tamanan Kota Kediri mencakup tiga aspek yaitu:

- Standar Perancangan Objek
 - SPM Tahun 2012
 - Kemenhub Nomor: 31 Tahun 1995
 - *Architect Data Neufert*
- Prinsip-prinsip tema *Eco-Futuristic Architecture*
 - Fleksibilitas dan kapabilitas
 - Teknologi (dinamis, canggih, dan ramah lingkungan)

- Hubungan kesatuan aspek lingkungan, sosial-budaya, dan ekonomi.

- Integrasi keislaman
 - QS. Ar-Rahman: 33
 - QS. Ad-Dukhaan: 38-39
 - QS. An-Nisa': 36

Konsep yang diterapkan pada perancangan terminal yaitu eco-terminal, yang mana konsep ini memadukan antara tema *futuristic architecture* dengan kesatuan aspek sosial-budaya, lingkungan, dan ekonomi. Adapun penjabaran konsep adalah sebagai berikut:

- Aspek sosial budaya:
 - Desain dapat memberikan kesempatan bersosialisasi yang tinggi.
 - Desain dapat peduli kepada kaum *difable*, pejalan kaki, anak-anak, ibu-ibu hamil dan menyusui, dan lansia.
 - Desain dapat menjamin keamanan baik di dalam maupun luar terminal.
- Aspek lingkungan:
 - Mampu menerapkan konsep *green terminal*.
- Aspek ekonomi:
 - Konsep terminal mampu meningkatkan nilai perekonomian terminal.

IX. Hasil Rancangan

A. Dasar Rancangan

Hasil Perancangan Kembali Terminal Bus Tamanan Kota Kediri ini mengambil

langkah *redevelopment* atau bisa dikatakan merubah total segala tatanan yang ada pada terminal yang lama, dikarenakan tidak ada yang bisa dipertahankan keberadaannya baik secara fisik maupun non fisik.

B. Hasil Rancangan Tapak

▪ Pola Tatanan Massa

Pola tatanan massa yang dipakai pada perancangan terminal ini yaitu pola memusat serta mempunyai pola sirkulasi menyebar, pola ini menyesuaikan dengan standar terminal tipe A yang ada pada SPM (Standar Pelayanan Minimum) Terminal Angkutan Umum Tahun 2012. . Pola ini intinya adalah memisahkan atau membagi zona pada setiap jenis kendaraan yang ada pada terminal. Sehingga tidak ada masalah sirkulasi silang antar jenis kendaraan.



▪ Aksesibilitas dan Sirkulasi

Aksesibilitas ke dalam tapak hanya dapat diakses dari jalan utama yaitu jalan Raya Tidar yang berada pada sisi utara tapak. Aksesibilitas pada tapak dibagi

menjadi 2 bagian utama yaitu manusia dan kendaraan.

Sirkulasi untuk manusia dibedakan lagi menjadi 2 bagian yaitu sirkulasi untuk yang normal dan sirkulasi untuk kaum *difable*, Aksesibilitas dan sirkulasi untuk pejalan kaki pada area terminal dibuat jalur sirkulasi basement. Hal ini untuk menunjang faktor keamanan dan kenyamanan.

Sirkulasi antar setiap jenis kendaraan dibedakan dengan tatanan pola zonasi yang berbeda dengan penggunaan perbedaan jalur *enterance*, material pola lantai, dinding partisi semi massif, dan rambu-rambu.



▪ Vegetasi

Penerapan salah satu prinsip konsep *eco-terminal* yang berkaitan dengan vegetasi yaitu terminal ini harus mampu memberikan RTH sebesar 60%-70% pada rancangan tapak dan sisanya baru berupa perkerasan.

Adapun vegetasi yang digunakan pada rancangan terminal yaitu:

- Vegetasi pembatas dan peneduh, vegetasi yang digunakan yaitu mahoni,

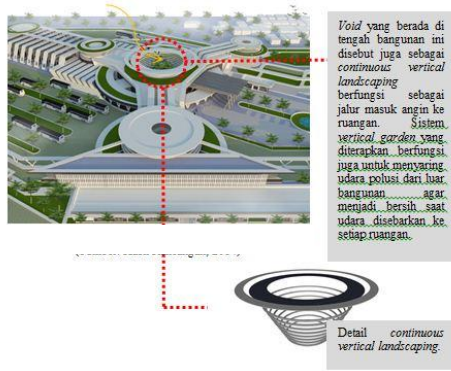
- Vegetasi berpengaruh sirkulasi baik manusia maupun kendaraan, vegetasi yang digunakan yaitu cemara, palm, dan mahoni.
- Vegetasi peredam suara, vegetasi yang digunakan yaitu bambu jepang.
- Vegetasi pemecah angin, vegetasi yang digunakan yaitu angkana, cemara, kembang sepatu.
- Vegetasi untuk mengurangi bau/polusi, vegetasi yang digunakan yaitu angkana, teh-tehan, *bougenville*, *sansivera*, krisan, bunga sepatu, karet hias, *chinese evergreen*, palm, *dracaena*, palm wergu, jalaran api, dan sirih gading.

Dalam memasukkan penghawaan alami pada bangunan, utamanya bangunan utama terminal yang cukup besar dibuat sebuah permainan *void* yang ditengah-tengah bangunan dan disamping sisi bangunan yang disebut *continuous vertical landscaping* berfungsi untuk memasukkan angin



Dalam menunjang konsep *eco-terminal* yang diterapkan, yang

dan menyaring angin tersebut melalui tanaman penyangk udara ke dalam bangunan.



View

View Luar ke Dalam

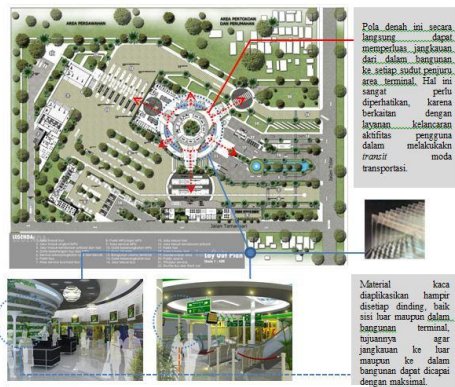
View dari luar ke dalam pada tapak disiasi dengan dengan mengorientasikan/mengarahkan seluruh komponen rancangan tapak dan bangunan terminal menghadap kearah utara , tepatnya arah timur laut, karena pada sisi ini merupakan satu-satunya akses jalan raya atau jalan utama menuju lokasi tapak terminal.



View Dalam ke Luar

Penerapan pola memusat dan menyebar dikombinasikan dengan bentuk lingkaran pada bentuk bangunan secara tidak langsung juga sebagai bentuk pengarah view dari dalam keluar. pengaturan view dari dalam ke luar memang salah satu hal yang harus

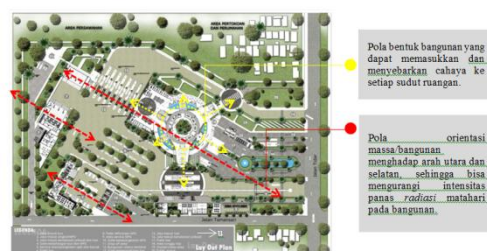
dipertimbangkan saat merancang terminal. Sebuah rancangan terminal harus dapat mengarahkan pandangan pengunjung untuk menuju/menemukan setiap jenis moda kendaraan yang diinginkan secara cepat dan aman demi menunjang kelancaran aktivitas *transit* transportasi dalam terminal.



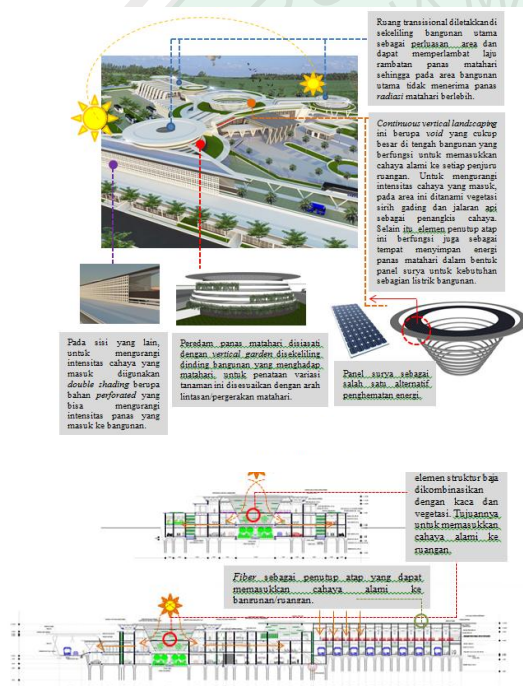
Matahari dan Pencahayaan

Pencahayaan pada Perancangan Kembali Terminal Bus Tamanan Kota Kediri ini terbagi menjadi dua bagian yaitu pencahayaan alami dan buatan.

Dalam menyebarkan dan mengurangi radiasi panas matahari berlebih, pola bangunan dibuat menyebar dengan permainan tinggi rendah ruangan, bangunan diorientasikan menghadap arah utara dan selatan, dan membuat ruang transisional disekeliling bangunan sebagai pengurai panas.



Pencahayaan alami dari sinar matahari sangat dimanfaatkan potensi keberadaanya untuk lebih menghemat energi. Langkah untuk memanfaatkan potensi sinar alami ini juga sebagai penunjang konsep *eco-terminal* yang berbasis *green terminal*, yang mana konsep ini berarti mampu memberikan kebutuhan pencahayaan semaksimal mungkin pada bangunan, namun harus tetap menghemat energi.



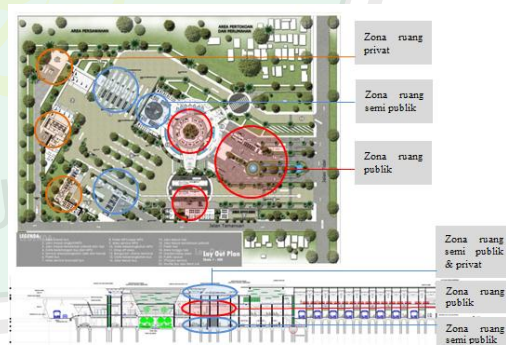
Pemanfaatan cahaya alami tidak hanya sebatas bahasan di atas, sinar matahari dimanfaatkan sebagai cadangan energi listrik melalui solar panel yang diletakkan cukup banyak di bagian atap bangunan utama terminal. Penggunaan solar panel ini selain berfungsi sebagai penutup atap

digunakan juga sebagai cadangan listrik bangunan.

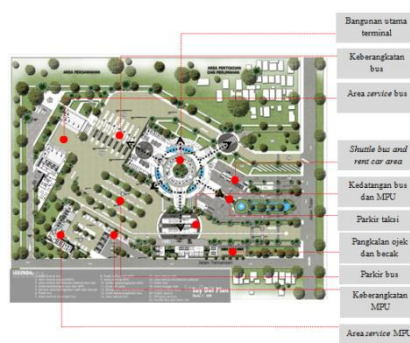
C. Hasil Rancangan Ruang

Konsep *Eco-terminal* yang diterapkan pada perancangan terminal ini mengacu pada salah satu prinsipnya yaitu mampu mawadahi segala kegiatan transportasi pada terminal tipe A ini dengan efektif dan efisien. Untuk mawadahi aktivitas tersebut digunakan standar perancangan ruang terminal tipe A yang digunakan dalam merancang. Standar yang digunakan yaitu SPM (Standar Pelayanan Minimum) Terminal Angkutan Umum Tahun 2012 dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan.

Zonasi tatanan ruang dilakukan secara vertikal dan horisontal. Zonasi ini terbagi menjadi tiga bagian yaitu publik, semi publik, dan privat.



Kebutuhan ruang dapat terlihat pada gambar dibawah ini:



Konsep tatanan ruang yang diterapkan yaitu tatanan dengan pola menyebar, hal ini bertujuan untuk memisahkan aktivitas antar setiap masing-masing zona yang ada. Pola yang diambil dari standar SPM ini mempunyai banyak fungsi pada rancangan terminal. Pemisahan antar setiap zona ini mutlak diperlukan pada sebuah terminal, karena berperan dalam menunjang kemudahan aksesibilitas dan kelancaran aktivitas di dalam terminal.

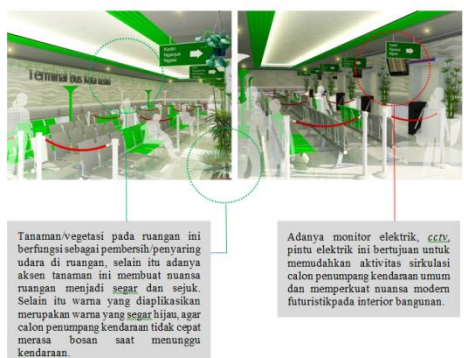
Tidak hanya tatanan ruang yang diolah, namun desain suasana masing-masing ruang/interior pada terminal itu sendiri sangat dibutuhkan demi menunjang/memperkuat kehadiran tema/konsep rancangan *eco-futuristic* terminal dalam melayani pengguna dalam melakukan aktivitas.

Interior Ruang Tunggu Lantai 1

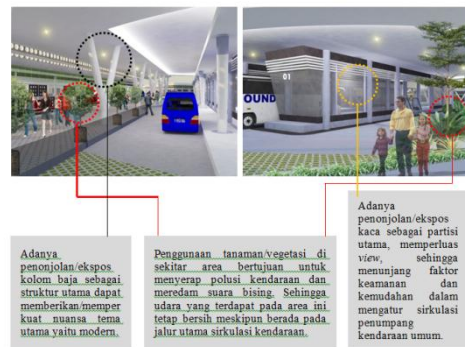


233

Interior Ruang Tunggu Lantai 2



Interior Area Kedatangan MPU dan Bus



Interior Lounge dan Agen Tiket



Interior Food Court



Interior Kantor Pengelola

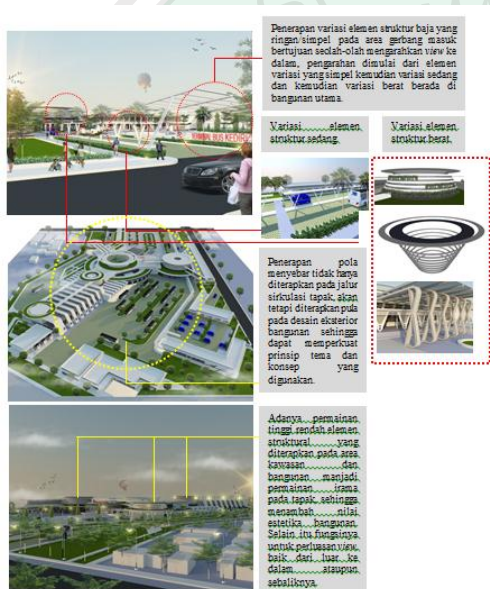


D. Hasil Rancangan Bentuk

Ide dasar bentuk bangunan menyesuaikan dengan pola tatanan massa atau ruang yang ada (memusat dan menyebar) dalam mempertegas dan memperkuat kehadiran standar pola ruang

itu sendiri dari luar bangunan, selain itu bentukan ini juga mengacu pada prinsip-prinsip yang ada pada tema *eco-futuristic architecture* yaitu bentuk tajam (bersudut), bentuk dinamis, kontras kuat, menggunakan material konstruksi pre-fabrikasi yang fungsional, dan memunculkan bentuk-bentuk baru dari arsitektur yang analog dengan musim, maksudnya adalah bentuk yang tidak bisa diduga sebelumnya, dinamis sebagai konsekuensi dari perubahan.

▪ Eksterior Kawasan



▪ Eksterior Bangunan Utama Terminal

Bangunan utama ini merupakan pusat/orientasi dari semua bangunan yang ada pada tapak. Sehingga penerapan prinsip tema dan konsep ke bentuk paling dominan harus diterapkan pada bangunan ini agar dapat dilihat, dirasakan, dan dapat dijadikan unsur penguat kehadiran tema/konsep itu sendiri pada rancangan tapak.

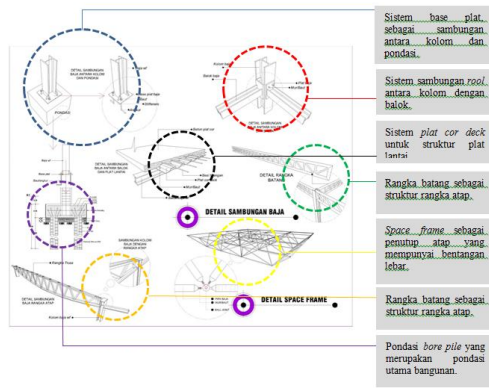


E. Hasil Rancangan Struktur

Berdasarkan hasil kajian standarisasi struktur yang dilakukan, sistem struktur konstruksi yang cocok/tepat diaplikasikan pada sebuah lingkungan terminal yaitu sistem struktur yang mampu dalam menahan gaya eksternal getaran yang disebabkan oleh faktor lalu lintas kendaraan yang cukup padat setiap waktunya. Namun standarisasi struktur yang diaplikasikan harus dikombinasikan dengan prinsip struktur konstruksi menurut tema/konsep *eco-futuristic architecture* yaitu kebenaran struktur, menggunakan material yang fungsional, memakai bahan-bahan pre-fabrikasi dan bahan-bahan baru di bidang konstruksi, dan struktur yang ramah lingkungan.

Sistem yang digunakan pada perancangan terminal ini yaitu sistem struktur fabrikasi berupa komponen baja dengan sambungan struktur rol/baut. Pada sistem sambungan baja merupakan sistem sambungan rol/baut sehingga mampu/kuat dalam menerima gaya getaran yang cukup

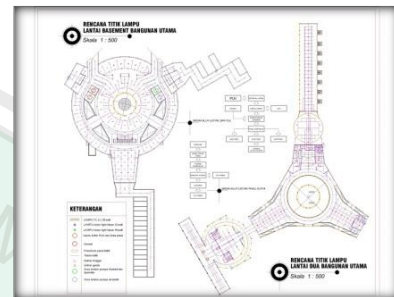
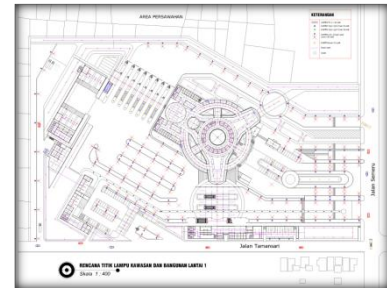
besar. Selain itu, komponen bahan baja yang ringan dan fleksibel (bisa dibuat berbagai macam bentuk) dapat menunjang sistem/prinsip konstruksi bangunan futuristik yang mempunyai bentukan yang cukup tajam dan kontras.



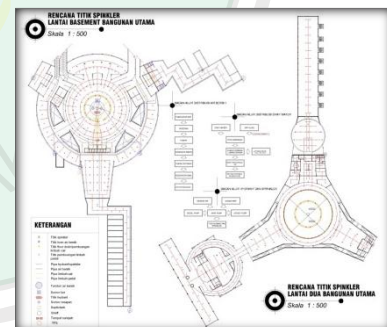
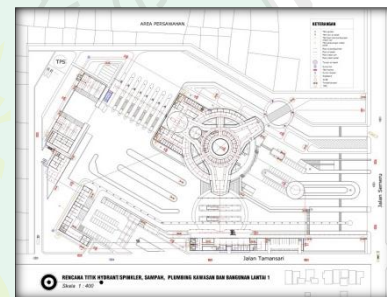
G. Hasil Rancangan Utilitas

■ Utilitas Listrik

Sumber listrik utama untuk kebutuhan penerangan lampu dan kebutuhan listrik lainnya berasal dari PLN. Untuk lebih menghemat energi, sumber listrik pada terminal ini selain dari PLN juga bersumber dari solar panel. Jadi sumber listrik pada kebutuhan terminal merupakan kombinasi dari PLN dan solar panel. Selain itu adanya alat genset digunakan sebagai cadangan listrik saat adanya pemadaman listrik dari PLN.



■ Utilitas Plumbing



Rencana

plumbing/pemipaan pada area kawasan terminal dan bangunan dibagi menjadi beberapa jenis, yaitu plumbing air bersih, air kotor (*gray water and black water*), air hujan, *sprinkler dan hydrant*, dan pembuangan sampah.

Sumber air bersih pada bangunan didapat dari PDAM dan sumur bor. Penggunaan dua sumber ini untuk mengantisipasi adanya gangguan dari salah satu sumber air.

Pembuangan air kotor dibagi menjadi dua bagian yaitu *gray water* dan *black water*. *gray water* yaitu limbah cair yang didapat dari air sisa aktivitas yang masih memungkinkan untuk dimanfaatkan kembali. Pemanfaatan limbah cair ini dengan cara mengalirkannya ke sumur resapan yang telah disediakan. Selain itu pemanfaatan air hujan melalui sistem *rainwater harvesting* dilakukan dengan cara yang sama yaitu mengalirkannya ke sumur resapan untuk kebutuhan lain, demi menghemat penggunaan air yang ada. Sedangkan untuk *black water*/limbah padat langsung dibuang ke septictank.

Sprinkler dan *Hydrant* merupakan alat untuk mengantisipasi bahaya kebakaran. Sumber air utama didapat dari sumur bor dan sumur resapan. *Sprinkler* dipasang dibagian dalam bangunan, untuk standar jarak pemasangan *sprinkler* pada bangunan didapat dari rumus luas bangunan/luas *sprinkler*. Sedangkan *hydrant* digunakan di luar area bangunan/kawasan, untuk jarak pemasangan antar *hydrant* yaitu 50 m.

Distribusi sampah pada kawasan terminal dengan cara meletakkan tempat sampah hampir disetiap sisi/sudut bangunan dan ruangan, sehingga mudah dijangkau oleh setiap orang yang ada di terminal. Sampah ini pembuangannya dibedakan antara sampah organik dan anorganik, sehingga mudah dalam penyortirannya dan pembuangannya. Setelah pembuangan ke tempat sampah yang ada disetiap sudut ruangan, distribusi terakhir yaitu ke TPS yang letaknya di bagian paling belakang tapak.

X. Kesimpulan

Pada proses Perancangan Kembali Terminal Bus Tamanan Kota Kediri ini, perancang berusaha untuk memperbaiki segala kekurangan yang ada pada terminal saat ini. Langkah/proses perancangan kembali yang digunakan yaitu sistem *redevelopment* yaitu menambah luasan tapak dari 2.7 Ha menjadi 5 Ha dan mengubah total seluruh unsur komponen yang ada pada tapak sebelumnya, karena tidak ada yang dapat dipertahankan kehadirannya pada perancangan yang baru.

Segala proses Perancangan Kembali Terminal Bus Tamanan Kota Kediri ini merujuk/mengacu pada standar perancangan terminal bus yaitu SPM (Standar Pelayanan Minimum) Terminal Angkutan Umum, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 dan *Architect Data Neufert* sebagai referensi

penunjang. Standar perencanaan dan perancangan meliputi luasan minimal terminal, fasilitas terminal, pola/bentuk sirkulasi dan bangunan, pengelolaan terminal, standar ruang, dll. mengacu pada standar yang ada, sehingga dapat tercipta sebuah perancangan terminal baru yang sesuai dengan peraturan/ketentuan standar yang telah ditetapkan dan hal ini berimbas pada kenyamanan, kemudahan dan kelancaran aktivitas sirkulasi kendaraan dan manusia di dalam terminal.

Tema pada Perancangan Kembali Terminal Bus Tamanan Kota Kediri ini yaitu *eco-futuristic architecture*. Tema ini merupakan gabungan antara tema *ecology* dan *futuristic*. Konsep yang digunakan yaitu *eco-terminal*, *eco* sendiri disini didefinisikan sebagai kesatuan antara aspek sosial-budaya (masyarakat), lingkungan (alam), dan ekonomi sebagai subjek utama perancangan, sehingga ketiga aspek tersebut dijadikan indikator utama dalam perancangan terminal, sehingga bangunan ini dapat ramah kepada alam sebagai wadah/tempat perancangan dan semua golongan masyarakat sebagai pengguna utama. Unsur *futuristic architecture* sendiri didefinisikan sebagai bangunan yang mampu mengikuti perkembangan zaman saat ini atau bangunan yang dapat menunjukkan karakter bangunan masa depan, Hal ini diterapkan baik melalui bentuk bangunan ataupun sistem peralatan modern yang digunakan dalam mempermudah aktivitas di terminal Tamanan Kota Kediri.

XI. DAFTAR PUSTAKA

Amiruddin, A. (2011). *Perancangan Kembali Terminal Bus Patria Kota Blitar*. Laporan Pra Tugas Akhir pada Jurusan Teknik Arsitektur UIN Maliki Malang. Malang; tidak diterbitkan.

Kementerian Pekerjaan Umum RI. (2010). *Keputusan Kementerian Pekerjaan Umum Tentang Pedoman Pengelolaan Terminal*.

Kementerian Perhubungan RI. (1995). *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan*.

Neufert Peter, Ernst. *Data Arsitek Jilid I*. Edisi 33.

Neufert Peter, Ernst. *Data Arsitek Jilid II*. Edisi 33.

Neufert Peter, Ernst. *Data Arsitek Jilid III*. Edisi 33.

Sedayu, A. (2012). *Standar Pelayanan Minimum Terminal Angkutan Umum*. Laporan Desertasi S3 Universitas Brawijaya Malang. Malang; tidak diterbitkan.

<http://www.kedirikota.go.id/> diakses tanggal 10 Maret 2013.

http://ciptakarya.pu.go.id/bangkim/sppip/stocks/laporan/Laporan_SPPIP_KOTAKEDI_RI_laporan_akhir_001606.pdf diakses tanggal 10 Maret 2013.

<http://eprints.undip.ac.id/> diakses tanggal 10 Maret 2013.

<http://library.binus.ac.id/eColls/eThesis/Bab2/2012-1-00690-AR%20BAB%202.pdf> diakses 15 April 2013.

<http://www.scribd.com/doc/57673058/Definisi-Arsitektur-Menurut-Para-Ahli> di akses 20 April 2013.

<http://sigitwijionoarchitects.blogspot.com/2012/04/arsitektur-ekologi-eco-architecture.html> diakses 20 April 2013.

<http://thebatabatastudiodesain.blogspot.com/2009/07/arsitektur-futuristik.html> di akses diakses 21 April 2013.

<http://purabayabusterminal.wordpress.com> diakses 27 April 2013.

<http://akhmadart.blogspot.com/2009/11/struktur-shell-definisi-struktur.html> diakses 30 April 2013.

<http://bangunan-kehidupan.blogspot.com/2011/07/space-frame.html> diakses 30 April 2013.

<http://diditnote.blogspot.com/2013/04/pengetahuan-baja.html> diakses 30 April 2013.

<http://damzone89.wordpress.com/tag/definisi-kaca/> di akses 30 April 2013.

<http://seoulina-korea.blogspot.com/2012/01/incheon-bandar-udara-internasional.html> diakses 30 April 2013.

<http://www.koreabuilders.com/incheon-international-airport/> diakses 30 April 2013.

<http://lifestyle.kompasiana.com/urban/2011/06/27/bandara-incheon-korea-selatan-salah-satu-yang-terbaik-di-dunia-374632.html> diakses 30 April 2013.

<http://dianeaninditya.wordpress.com/2012/10/16/megahnya-bandara-incheon-international/> diakses 4 Mei 2013.

<http://www.chockysihombing.com/2012/02/13/korea-selatan-part-1-bandara-incheon/> diakses 4 Mei 2013.

<http://zonainfosemua.blogspot.com/2011/01/pengertian-metode-penelitian-kualitatif.html> diakses 15 Mei 2013.

TJUTJU SOENDARI/Power Point Perkuliahan/Metode PPKKh/Penelitian

Deskriptif.ppt %5BCompatibility Mode%5D.pdf diakses 15 Mei 2013

<http://csuryana.wordpress.com/2010/03/25/data-dan-jenis-data-penelitian/> diakses 15 Mei 2013.

<http://wawan-junaidi.blogspot.com/2011/12/pengertian-dokumentasi.html> diakses 16 Mei 2013.

<http://jakarta.okezone.com/read/2012/07/02/452/657091/belajar-dari-negeri-ginseng> diakses 28 Mei 2013.