Konsep Mengalir pada Sirkulasi Kendaraan dalam Redesain Terminal Bus Tipe-A Surodakan Trenggalek

Inas Oktavia Putri[1], Siti Azizah[2], Wiwik Widyo Widjajanti[3]
[1,2,3]Jurusan Arsitektur , Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Adhi Tama Surabaya, Indonesia
Email: [1]inas.oktavia11@gmail.com

Abstract. *Trenggalek Regency has fulfilled the needs of its people in the field of land transportation in the form of the Surodakan Type-A Bus Station which serves short-distance routes (inter-districts), medium-distance (between cities within provinces), and far (between cities between provinces). At Surodakan Bus Station, there are problems in the form of opposite circulation and have not been neatly arranged so that the circulation of buses, public passenger cars, managers and visitors is still mixed so that it seems unsafe for users. To reduce this problem, the Surodakan Bus Station was redesigned by clarifying the circulation path to make it easier for users. With the use of the concept of flowing on the land structure of the Surodakan Bus Station, it is hoped that the creation of a clear circulation of vehicles using the flow of circulation can be the main forming element of the row of facilities at the terminal. The design theme used is Neo-vernacular Architecture while still paying attention to local culture so that Trenggalek culture is not lost, besides that it can still increase visitor interest.*
Keywords*: Type-A Bus Station, Neo-Vernacular Architecture, Surodakan Bus Station*

Abstrak. *Kabupaten Trenggalek telah memenuhi kebutuhan masyarakatnya dalam bidang transportasi darat berupa Terminal Bus Tipe-A Surodakan yang melayani rute jarak dekat (antar kecamatan), menengah (antar kota dalam provinsi), dan jauh (antar kota antar provinsi). Pada Terminal Bus Surodakan terdapat permasalahan berupa sirkulasi yang berlawanan dan belum tertata dengan rapi sehingga sirkulasi bus, mobil penumpang umum, pengelola dan pengunjung masih tercampur sehingga terkesan tidak aman bagi penggunanya. Untuk mengurangi permasalahan ini, pada Terminal Bus Surodakan dilakukan redesain dengan memperjelas jalur sirkulasinya sehingga memudahkan para penggunanya. Dengan penggunaan konsep mengalir pada tatanan lahan Terminal Bus Surodakan, diharapkan terciptanya sirkulasi kendaraan yang jelas menggunakan alur sirkulasi mengalir dapat menjadi unsur pembentuk utama deretan fasilitas pada terminal. Tema desain yang digunakan yaitu Arsitektur Neo-vernakular dengan tetap memperhatikan budaya setempat sehingga kebudayaan Trenggalek tidak hilang, disamping itu tetap dapat meningkatkan minat pengunjung.*
Kata Kunci: *Terminal Bus Tipe-A, Arsitektur Neo-Vernakular, Terminal Bus Surodakan*

1. Pendahuluan

Kabupaten Trenggalek merupakan suatu wilayah yang sebagian besar daratannya terdiri dari tanah pegunungan dengan luas wilayah 126.140 Ha. Kabupaten Trenggalek terbagi menjadi 14 kecamatan dan 157 desa. Pada Kabupaten Trenggalek hanya memiliki 4 Kecamatan desa dataran, antara lain : (1) Kecamatan Trenggalek, (2) Kecamatan Pogalan, (3) Kecamatan Tugu dan (4) Kecamatan Durenan. Sementara pada sejumlah Kecamatan 10 lainnya mayoritas pegunungan.

Kabupaten Trenggalek telah memenuhi kebutuhan masyarakat nya dalam bidang transportasi darat berupa terminal bus tipe-A yang berlokasi di Jalan Ki Mangun Sarkoro Nomor 9, Surodakan. Terminal bus tipe A adalah terminal yang memiliki peran utama untuk melayani angkutan antar kota antar provinsi yang terbagi atas pelayanan antar kota dalam provinsi, angkutan perkotaan, dan angkutan pedesaan.

Kondisi Terminal Bus Surodakan pada saat ini kurang memadai untuk transportasi umum yang ada di Kabupaten Trenggalek. Pengaturan sirkulasi yang berlawanan pada terminal akan diatur kembali sehingga pengguna bisa aman dan nyaman dalam menggunakan fasilitas terminal ini. Selain itu yang juga mengganggu adalah kondisi fasilitas penunjangnya seperti kios-kios dan tempat pembelian karcis

belum tertata dengan baik sehingga mengganggu kenyamanan alur sirkulasi penggunanya. Sirkulasi penjemputan dan parkir juga masih belum tertata rapi sehingga masih bercampur antara pengunjung, bus, dan kendaraan pribadi seperti adanya sepeda motor maupun mobil penjemputan penumpang.

Berdasarkan latar belakang mengenai terminal bus di Kabupaten Trenggalek dan issue kebutuhan terminal tipe A maka, rencana ke depan adalah mengubah desain yang sudah ada dan memulai desain dengan ide yang baru pada lokasi yang sama dengan tetap mempertahankan identitas suatu daerah. Pada Perencanaan dan Perancangan Redesain Terminal Bus Tipe-A Surodakan Trenggalek diharapkan dapat mencapai sirkulasi yang akan membuat pengguna aman dan nyaman dalam melaluinya dengan penerapan tema arsitektur neo vernakular.

Menurut (Fitriana, 2011) sistem transportasi terdiri dari sistem kegiatan, sistem jaringan, dan sistem pergerakan. Sistem kegiatan yang berkaitan dengan ruang atau tata guna lahan sebagai tempat kegiatan masyarakat dilakukan. Sistem jaringan yang berhubungan dengan prasarana transportasi yang dibutuhkan untuk melakukan kegiatan perpindahan.

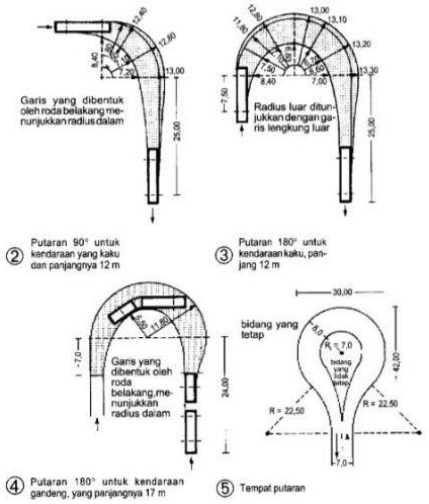
Menurut (P. M. Perhubungan, 2015) terminal adalah suatu tempat pangkalan kendaraan umum yang dapat digunakan untuk mengatur kegiatan transportasi kedatangan dan pemberangkatan, menaikkan dan menurunkan penumpang maupun barang, dan juga perpindahan intra atau antar moda angkutan. Terminal penumpang tipe A merupakan Terminal yang melayani kendaraan umum untuk angkutan lintas batas negara atau angkutan antar kota antar provinsi (AKAP) yang dipadukan dengan pelayanan angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP), angkutan antar perkotaan atau angkutan pedesaan. Menurut (Datunsolang, 2020) Terminal adalah suatu temat atau wadah yang digunakan sebagai sarana fasilitas yang dibutuhkan oleh seluruh masyarakat yang berkaitan dengan transportasi darat.

Menurut (P. D. J. Perhubungan, 2017) penetapan kelas terminal penumpang tipe A menjadi 3 kelas di antaranya (1) Kelas I memiliki itensitas bus yang datang dan berangkat lebih dari 1000 kendaraan (2) Kelas II memiliki itensitas bus yang datang dan berangkat lebih dari 1000 kendaraan (3) Kelas III memiliki itensitas bus yang datang dan berangkat tidak lebih dari 500.

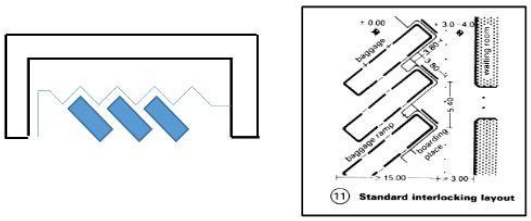
Menurut (K. M. Perhubungan, 1995) terdapat persyaratan lokasi terminal tipe A yaitu (a) Terletak dalam jaringan trayek antar kota antar propinsi dan/atau angkutan lalu lintas batas negara, (b) Terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIA, (c) Jarak antara dua terminal penumpang tipe A, sekurang-kurangnya 20 km di Pulau Jawa, 30 km di Pulau Sumatera dan 50 km di pulau lainnya, (d) Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, dan 3 ha yang berada di pulau lainnya, (e) Mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 100 m di Pulau Jawa dan 50 m di pulau lainnya, dihitung dari jalan ke pintu keluar atau masuk terminal.

Menurut (Kaum et al., n.d.) Infrastruktur transportasi yang ada di Indonesia dibutuhkan banyak pembenahan dan perhatian khusus. Selain jumlahnya kurang memadai, dari aspek kualitas pelayanan prasarana dan infrastruktur tersebut masih memprihatinkan. Dari jumlah peningkatan penduduk yang sangat tajam yaitu mencapai 1,36% per tahun seharusnya angkutan umum menjadi solusi terbaik penyelesaian masalah kepadatan lalu lintas, namun tingkat penggunaannya menurun drastis.

Sebuah terminal tidak terlepas dengan sirkulasi, untuk itu perlu diketahui di dalam buku Data Arsitek 1970 terdapat pada **Gambar 1**, ruang luncur dan radius putar bus digunakan pada terminal dan pada **Gambar 2**, sistem parkir gergaji lurus diterapkan pada Terminal Bus Surodakan yaitu sebagai berikut :



Gambar 1. Ruang luncur dan radius putar bus



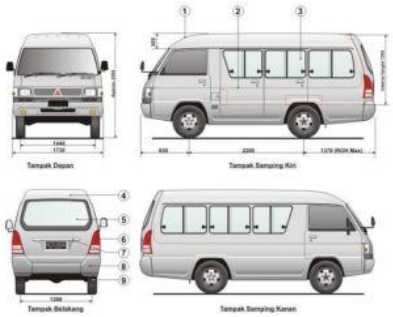
Gambar 2. Sistem parkir gergaji lurus

Mobil penumpang umum berdasarkan (Pemerintah, 1993) angkutan penumpang di bedakan menjadi 2 kriteria utama yaitu: (a) Mobil Penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak- banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, panjang mobil 3,8 m lebar 1,6 m dan tinggi 1,9 m (**Gambar 3**), dan (b) Mobil Bus merupakan kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan perlengkapan maupun tanpa perlengkapan pengangkut bagasi.

Bus terbagi atas : 1) Mini Bus pada umumnya populasi kendaraan dengan model jenis berikut dioperasionalkan oleh pengusaha angkutan antar jemput. Diciptakan dengan sesuai kegunaan dan kebutuhannya, kenyamanan penumpang lebih terjamin. Populasi kendaraan ini terbanyak menggunakan kendaraan mitsubishi L-300, panjang mobil 4,5 m, lebar 1,7 m dan tinggi 2 m. Kapasitas kendaraan mobil ini adalah mencapai antara 9 sampai 10 tempat duduk (termasuk pengemudi) (**Gambar 4**).

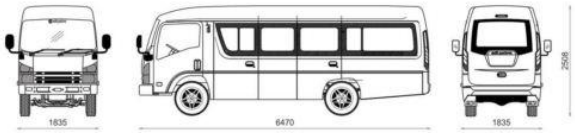


Gambar 3. Mobil penumpang umum



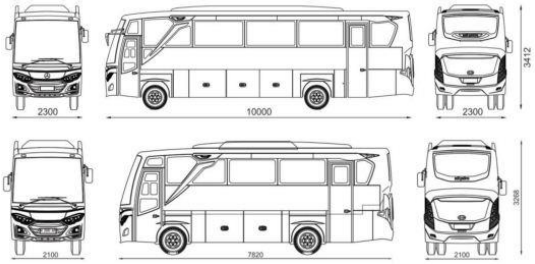
Gambar 4. *Mini bus*

2) *Micro Bus* diciptakan dengan memiliki fungsi untuk dapat memenuhi permintaan pasar yang sedang membutuhkan sebuah angkutan yang dapat diisi lebih banyak beberapa penumpang dapat dilihat pada **Gambar 5**, Umumnya kendaraan jenis ini berbasis *chassis* kendaraan *light truck* yang dimodifikasi jadi kendaraan *micro bus*. Dalam kategori ini terdapat dua jenis model kendaraan yaitu : model *micro bus* dan bus kecil. Untuk jenis yang tersebut terakhir, terbanyak populasinya adalah di daerah Jawa Tengah. Kapasitas kendaraan jenis *micro bus* ini adalah berisi 10 sampai dengan 17 tempat duduk (dan termasuk pengemudi).



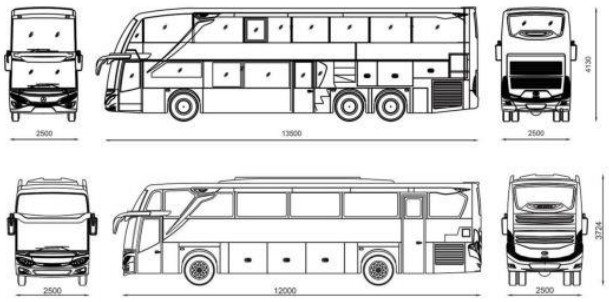
Gambar 5. *Micro bus*

3) Bus Sedang merupakan kendaraan angkutan penumpang yang mempunyai kapasitas 15 sampai dengan 30 tampat duduk (termasuk pengemudi) dapat dilihat pada **Gambar 6**, Bus Sedang ini dibangun dari *chassis* kendaraan *medium truck* atau *chassis bus*.



Gambar 6. Bus sedang

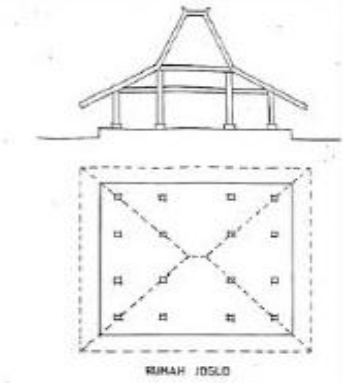
4) Bus besar merupakan kendaraan angkutan penumpang yang mempunyai kapasitas 28 sampai dengan 60 tempat duduk (termasuk pengemudi) dapat dilihat pada **Gambar 7**, Bus besar dibangun dari *chassis bus* yang telah diproduksi oleh ATPM di Indonesia. Bus besar suatu tipe bus berbodi besar, mewah dan juga kadang bertingkat yang digunakan untuk mengangkut penumpang yang bepergian antarkota dengan jarak jauh. Bus besar juga kerap digunakan sebagai bus antarkota, bus pariwisata, ataupun disewa untuk berbagai macam keperluan. Hampir semua bus besar modern memiliki lantai tinggi, dengan ruang bagasi terletak di bawah ruang penumpang. Berbeda dengan bus kota, semua kursi penumpang bus jarak jauh biasanya menghadap ke arah jalannya bus, dan tidak boleh ada penumpang yang berdiri. Fasilitas pelengkap yang biasanya ada di bus besar antara lain toilet, televisi, akses *Wi-fi*, kursi bersandar, dan pemutar musik.



Gambar 7. Bus besar

Menurut (Helmi, 2008), Redesain merupakan perencanaan dan perancangan kembali suatu karya agar tercapai tujuan tertentu. Redesain berasal dari bahasa Inggris yaitu *Redesign* yang berarti mendesain kembali atau perencanaan kembali. Dapat juga berarti menata kembali sesuatu yang sudah tidak berfungsi lagi sebagai mana mestinya. Dari pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa redesain adalah sebuah proses perancangan atau perencanaan kembali sebuah objek bangunan, baik dirancang kembali secara keseluruhan maupun sebagian yang tidak merubah fungsi tetapi hanya merubah fisik dari bangunan.

Menurut (Arsitektur et al., 2020) beberapa pengelompokkan bentuk Arsitektur Tradisional Jawa. Dalam buku Arsitektur Tradisional Daerah Istimewa Yogyakarta, mengelompokkan berdasarkan sejarah perkembangan bentuk rumah itu sendiri, yaitu panggangpe, kampung, limasan, dan joglo. Selain itu, (Tjahjono, 1999) menambahkan ciri bentuk bangunan ”joglo” lainnya adalah memiliki empat tiang pokok yang terletak di tengah yang disebut ”saka guru”. Lalu terdapat pula bagian kerangka yang disebut ”sunduk” atau ”sunduk kili” berfungsi sebagai penyiku atau penguat bangunan agar tidak berubah posisinya. Oleh karena itu sunduk ini terletak pada ujung atas ”saka guru”, dibawah ”blandar”.



Gambar 8. Tipe joglo

Pada **Gambar 8** merupakan tipe joglo yang digunakan pada bangunan terminal, menurut (Subiyantoro, 1944) berbagai nilai-nilai luhur yang melekat sebagai kearifan lokal tersusun dalam struktur simbolisme joglo, sebuah bentuk rumah ideal Jawa. Tipe bentuk bangunan Joglo merupakan bangunan adat yang dibangun masyarakat yang tinggal di daerah Jawa Tengah dan Jawa Timur. Keunikan yang dimiliki bentuk Joglo terletak pada bentuk atap ruang yang tinggi dan disangga oleh empat tiang yang disebut “soko guru”. Bentuk atap rumah Joglo adalah suatu perpaduan dari dua bidang atap segitiga dengan dua bidang atap trapesium. Di atap-atap itu mempunyai sudut kemiringan yang beda. Atap pada bangunan Joglo selalu ada di tengah dan diapit oleh atap serambi. Dengan seiring berjalannya waktu pada sekarang ini bentuk Joglo sudah sering dibangun oleh berbagai kalangan dan juga tidak jarang digunakan sebagai gedung perkantoran dan pemerintahan.

Menurut (Erdino et al., 2011) Arsitektur ‘Modern’ (Neo) Vernakular di Indonesia, pada isi jurnal tersebut menyatakan bahwa pada tema Arsitektur Neo Vernakular terdapat ada empat model beberapa pendekatan yang harus diperhatikan yang berkaitan dengan bentuk dan makna dalam merencanakan dan

merancang sebuah bangunan tradisional dalam konteks modern, yaitu masalahnya pada kecenderungan sehingga biasanya bisa mengakibatkan sesuatu terjadinya perubahan-perubahan dengan paradigma sebagai berikut (a) bentuk dan maknanya tetap, menduplikasi wujud serta makna budaya namun dengan perubahan material bangunan (b) bentuk tetap dengan makna baru, mengadopsi wujud budaya tanpa mempertimbangkan fungsi dan makna wujud budaya tersebut. (c) untuk baru dengan makna tetap, unsur kebudayaan diperbarui untuk menghindari *cultural shock*. (d) Bentuk dan maknanya baru, kebudayaan sudah ditinggalkan atau sebatas ornamen saja.

Menurut (Widi, 2020) neo vernakular adalah salah satu konsep arsitektur yang berkembang pada era Post Modern yaitu suatu konsep arsitektur yang muncul pada waktu pertengahan tahun 1960-an, konsep ini lahir disebabkan pada era modern timbul protes dan kritik dari para arsitek terhadap pola-pola yang terlihat monoton (bangunan berbentuk kotak - kotak).

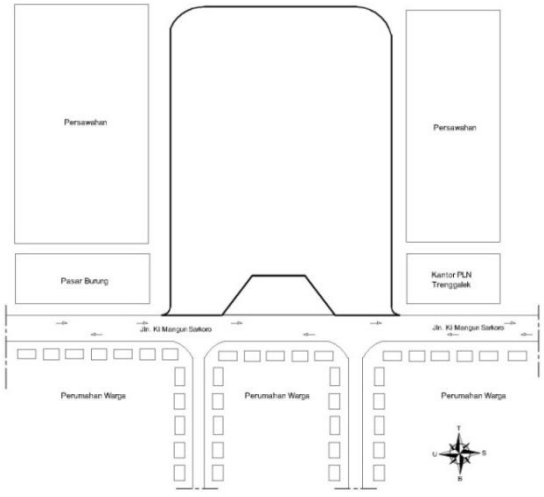
Menurut (Wicaksono & Jakarta, 2020) menggunakan tema arsitektur neo vernakular menghasilkan pembangunan yang linier dan mengantisipasi iklim dan kontur, penerapan ornamen yang masih tetap terjaga, dan melestarikan daerah resapan air sebagai implementasi masa depan

Sehingga pengaplikasian tema Arsitektur Neo vernakular pada proyek Perencanaan dan Perancangan Redesain Terminal Bus Tipe-A Surodakan Trenggalek, yang terdapat dalam aspek Tatanan Lahan, Bentuk dan Ruang, diantaranya : a) Tatanan lahan pada bangunan bermassa banyak dengan mengangkat tema arsitektur neo vernakular sehingga konsep desain pada tatanan lahan terminal terutama pada fasilitas penunjang yang sangat berperan dalam kenyamanan pengunjung dapat tertata rapi sehingga dapat diakses dengan nyaman. b) Bentuk dengan penerapan Arsitektur Neo vernakular pada terminal bus akan dibuat dengan bentukannya menggunakan konsep Arsitektur Tradisional Jawa suasananya sesuai dengan bentuknya lebih modern, menarik, dan tidak monoton. c) Ruang dibuat sesuai dengan fungsinya pada penataan ruang fasilitas yang ada di Terminal Bus Surodakan dengan memperhatikan kenyamanan sehingga fasilitas bisa digunakan dengan baik.

1.2. Data *Existing*

Lahan yang dimiliki oleh Terminal Bus Surodakan ini berada di Jl. Ki Mangun Sarkoro Nomor 9 Surodakan, area terminal bus ini termasuk dalam area yang strategis, hal ini dikarenakan letaknya yang berada tidak jauh dari area permukiman dan merupakan jalan antar utama kota sehingga sudah startegis. Transportasi menuju lokasi lahan tapak sudah sangat terjangkau dilihat dari segi transportasi, karena lokasi berada di pusat Kabupaten Trenggalek dan juga dekat area permukiman, jalur kendaraan antarkota yang dijangkau dua arah.

Gambar 9 menunjukkan lokasi pada area tapak memiliki batas – batas dengan lahan disekitarnya. (a) Batas utara : Pasar Burung Trenggalek (b) Batas selatan : Kantor PLN Rayon Trenggalek (c) Batas timur : Area Persawahan (d) Batas barat : Perumahan Penduduk.



Gambar 9. Lokasi Terminal Bus Surodakan

Terminal Surodakan merupakan terminal bus utama di Kabupaten Trenggalek. Terminal yang melayani rute jarak dekat (Antar Kecamatan) Menengah (Antar Kota Dalam Provinsi), dan jauh (Antar Kota Antar Provinsi). Penumpang yang berangkat di dalam Terminal Bus Surodakan ini pada setiap harinya bisa mencapai 1.000 penumpang pada hari libur dan pada hari biasa efektif berkisar 400-800 penumpang setiap hari, begitu juga dengan penumpang datang yang mencapai 500-1000 penumpang.

Gagasan Proyek Perubahan Terminal Yaitu merubah Terminal Penumpangn Tipe A menjadi lokasi yang tidak hanya sekedar menjadi tempat turun naik penumpang dan datang berangkat Bus, namun menjadi pusat aktivitas pilihan utama yang paling diminati warga, yang dikelola secara modern dan profesional, ramah lingkungan, dan berbasis sosial budaya ekonomi setempat.



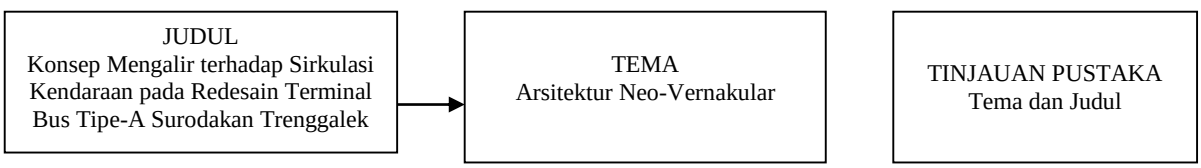
Gambar 10. Terminal Bus Surodakan

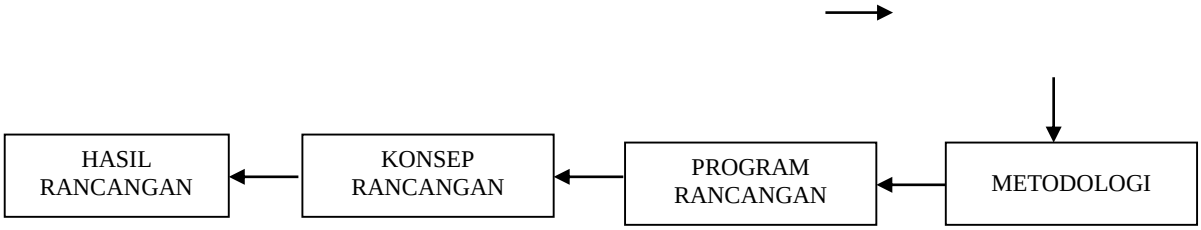
Gambar 10 merupakan area *main entrance* Terminal Bus Surodakan yang memiliki sejarah cerita singkat yaitu yang pada dahulunya telah memiliki sebuah nama Terminal Bus Surodakan yang terletak di Kelurahan Surodakan, Trenggalek. Terminal ini telah dikelola langsung oleh Pemerintah Kabupaten Trenggalek. Bermula awalnya pada tahun 2000 s/d 2008 dikelola oleh Dinas Perhubungan Dan Pariwisata Kabupaten Trenggalek dan mulai tahun 2008 s/d 2015 di kelola langsung oleh Dinas Perhubungan dan Komunikasi Kabupaten Trenggalek.

Adapun jam kerja para petugas Terminal Surodakan Trenggalek telah diatur atau ditetapkan dengan sistem piket dengan beberapa regu, yang pada setiap regunya baik petugas jaga pos maupun petugas bagian kebersihan dan petugas keamanan terbagi atas beberapa *shift*, adapun jam kerja dengan total 24 jam kerja petugas terminal ini bertujuan untuk memberikan kenyamanan, keaman, dan kebersihan bagi penumpang maupun calon penumpang yang berkunjung ke Terminal Bus Surodakan. Seluruh petugas yang bekerja di dalam Terminal Surodakan memiliki pedoman bekerja dengan kerja yang ikhlas

2. Metodologi

Pada penelitian pada objek Perencanaan dan Perancangan Redesain Terminal Bus Tipe-A ini menggunakan metode Deskriptif ditunjukkan pada **Gambar 11**, yaitu salah satu jenis penelitian yang tujuannya untuk menyajikan gambaran lengkap mengenai setting sosial atau dimaksudkan untuk eksplorasi dan klarifikasi mengenai suatu fenomena atau kenyataan sosial. Dalam penelitian ini, peneliti memiliki definisi jelas tentang subjek penelitian akan menggunakan pertanyaan who dalam menggali informasi yang dibutuhkan. Metode ini yang akan berkaitan dengan pengumpulan data-data aktual, sistematis sesuai dengan fakta-fakta yang ada untuk memberikan gambaran suatu permasalahan, gejala, umumnya dilakukan dengan metode survey, wawancara, pengamatan, studi kasus, studi korelasi, mengenai beberapa bangunan terminal bus yang juga akan dijadikan untuk objek studi banding.





Gambar 11. Diagram metodologi

3. Hasil & Diskusi Pembahasan

3.1. Program Ruang

Pada penyusunan program ruang meliputi beberapa aspek yang perlu diperhatikan agar nantinya bisa digunakan sesuai dengan fungsinya, sehingga pada saat penerapan desain mendapatkan hasil maksimal yaitu metode penyusunan ruang, jenis ruang, besaran ruang, organisasi ruang, diagram hubungan ruang, dan persyaratan ruang.

Ruang-ruang yang di gunakan pada Terminal Bus Tipe-A Surodakan Trenggalek harus bisa memberikan kesan nyaman sebagai sarana transportasi utama di Trenggalek. Semua ruang yang ada didalam terminal bus harusnya dapat memfasilitasi juga sesuai dengan aktivitas didalam area tersebut supaya ruang-ruang yang dibuat bisa memberikan kesan aman dan nyaman. Dalam menyusun program ruang, metode yang digunakan meliputi: a) Menentukan zona terminal supaya lahan bisa difungsikan dengan efektif, b) Jenis ruang yang akan diletakkan sesuai zona, c)Kebutuhan ruang dikaji dari analisis, meliputi : sumber besaran ruang, aktivitas juga fungsi ruang, d) Pengorganisasian ruang, e) Menentukan hubungan ruang, f) Persyaratan ruang.

Agar Mendapatkan jenis ruang, pada tabel 1 telah dilakukan analisis aktivitas para pengguna, dan intensitas dari pengguna ruang. Dari analisis tersebut akan diperoleh jenis ruang dan persyaratan ruang. Sesudah mendapatkan jenis dan persyaratan ruang dikelompokan sesuai karakteristik ruang tersebut.

Tabel 1. Rekapitulasi program ruang

No	Kelompok Ruang	Luas (m2)
1	Fasilitas Utama	17.692,1
2	Fasilitas Penunjang	10.567,4
3	Fasilitas Ruang Pengelola	2.001,5
4	Fasilitas Servis	156
TOTAL LUAS BANGUNAN		**30.417**

Total Keseluruhan : 30.417 m^2
KDB (Koefisien Dasar bangunan) = 60% -- 30.417 m^2
KDH (Koefisien Dasar Hijau) = 40% --- 20.278 m^2
Luas Lahan = 30.427 m^2 + 20.278 m^2= 50.695 m^2

3.2. Visi dan Misi Terminal Bus Surodakan

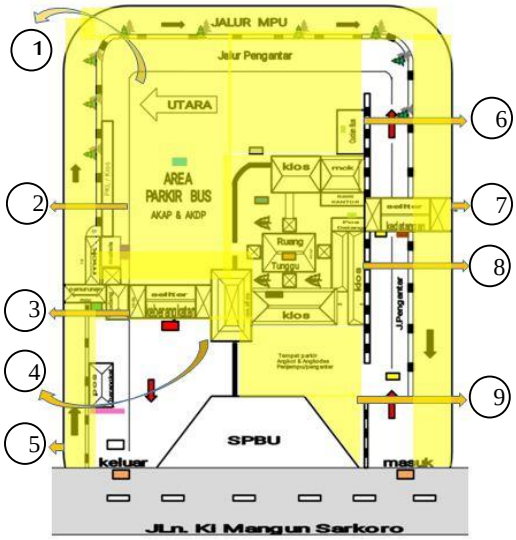
Menurut Dinas Perhubungan Trenggalek (2021) Terminal Surdoakan memiliki visi dan misi sebagai berikut (1) **Visi** Menjadi Terminal Tipe A yang *profesional*, dan menjadi pusat aktivitas pilihan utama yang paling diminati warga, yang dikelola secara modern dan *profesional*, ramah lingkungan, dan berbasis sosial budaya ekonomi setempat. (2) **Misi** (a) Menghadirkan layanan yang lebih baik dan lebih luas melalui sumber daya manusia yang kompeten, serta memahami nilai-nilai integritas, inovatif, optimisme, adaptif dan soliditas. (b) Meningkatkan pelayanan petugas, agar lebih baik dalam melayani masyarakat. (c) Mengenalkan Terminal Modern kepada masyarakat agar masyarakat lebih mengutamakan Terminal sebagai Tempat tujuan. (d) Memberi inovasi yang lebih baik dan sentuhan yang indah untuk menarik masyarakat dan pengunjung

3.3. Transformasi Rancangan

Mikro Konsep Tatanan Lahan

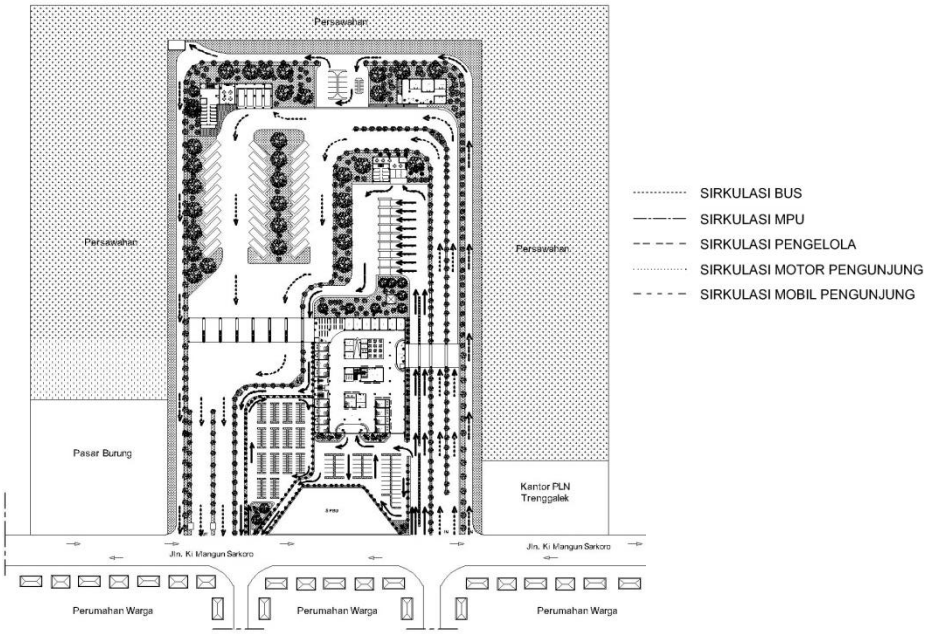
Permasalahan utama pada terminal terdapat pada sirkulasi, maka pemilihan konsep mengalir memiliki tujuan untuk dapat menghindari *cross* sirkulasi antar kendaraan bus, mobil penumpang umum, serta sirkulasi pengunjung sehingga dapat terwujudnya terminal yang nyaman dan aman pada setiap aksesnya. Konsep mikro yang diterapkan pada tatanan lahan yaitu mengalir dengan suatu perwujudan bahwa bangunan Terminal Surodakan dirancang untuk memenuhi kemudahan, kelancaran, keamanan dan kenyamanan yang akan diterima para pengguna.

Mikro konsep tatanan lahan pada Terminal Bus Surodakan yaitu mengalir dengan (a) Menciptakan akses sirkulasi yang mudah dijangkau dengan mempertimbangkan dan memperhatikan keselamatan dan kenyamanan penggunanya. (b) Menggunakan pola sirkulasi mengalir dan perletakkan tatanan lahan massa bangunan secara terpusat (c) Menciptakan hubungan yang mempunyai kesatuan antara bangunan dengan area luar.



Gambar 12. Perencanaan tatanan lahan

Gambar 12 merupakan kondisi eksisting tatanan lahan yang perlu diatur kembali pada Terminal Bus Surodakan yang meliputi : (1) Minimnya penghijauan dan tidak terdapat *mini garden* sehingga terminal kurang mendapatkan sirkulasi udara alami yang dapat berfungsi meminimalisir kebisingan dan polusi udara, sehingga akan ditambah vegetasi pada terminal. (2) Area parkir bus akan ditata rapi dan akan ditentukan sistem parkir dan arah hadap bus sehingga pada area parkir bus akan terkesan rapi dan jelas. (3) Pada area keberangkatan bus akan dikembangkan menjadi 2 lantai sebagai sirkulasi pejalan kaki berada di lantai 2. Hal ini bertujuan agar penumpang aman dan nyaman dalam mengakses jalan yang menuju area keberangkatan bus. (4) Bangunan tidak terpakai dan akan dibongkar sehingga dapat memperluas area keberangkatan (5) Main entrance MPU awalnya berada di utara site terminal bus. Hal ini berlawanan dengan arah masuk bus yang terkesan kurang aman dan nyaman sehingga akan dipindahkan pada selatan site terminal. (6) Belum adanya gudang dan ruang teknisi pada area tempat cuci bus yang mana area ini seharusnya terpenuhi karena area bengkel dan tempat cuci bus merupakan fasilitas utama pada terminal. Sehingga pada terminal akan ditambahkan tempat tidur sopir, bengkel, dan area cuci bus. (7) Penurunan MPU diletakkan pada sisi tersebut sehingga searah dengan *main entrance* bus. (8) Wujud bangunan yang sudah lama menjadi kurang menarik dapat mengurangi minat pengunjung datang. Hal ini menyebabkan banyaknya penumpang yang lebih memilih menunggu bus diluar terminal dan akan didesain dengan tema arsitektur neo-vernakular. (9) Parkir pengunjung pada Terminal Surodakan masih tercampur atau tidak ada pengelompokkan area antara arah hadap mobil dan motor. Pada area ini akan ditata sistem parkir sehingga dapat terkesan rapi pada area parkir pengunjung.

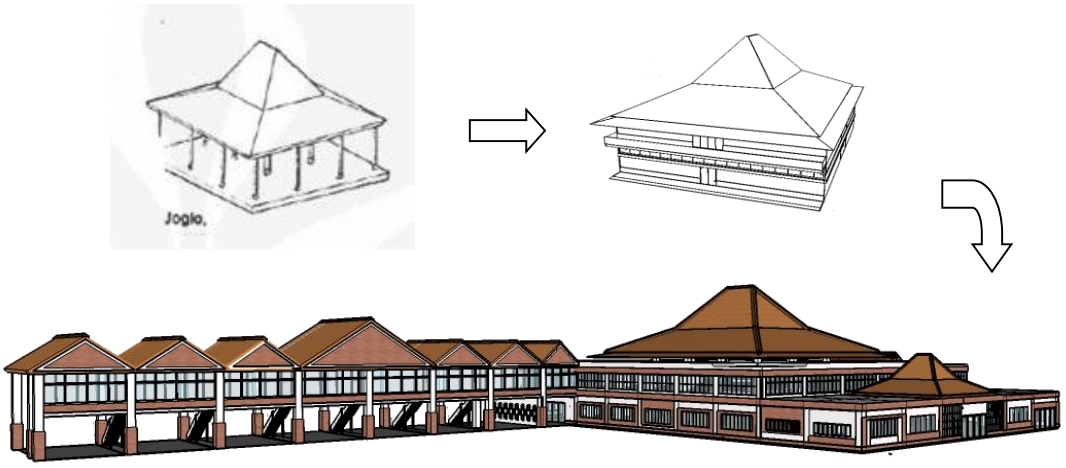


Gambar 13. Konsep mengalir pada tatanan lahan

Pada **Gambar 13** merupakan hasil pengolahan desain pada tatanan lahan Terminal Surodakan, dengan mengambil konsep mengalir dapat diartikan bahwa antara kendaraan bus, mobil penumpang umum, pengelola, serta pengunjung tidak terdapat *cross* sirkulasi. Hasil tersebut antara lain : (1) Area parkir bus tertata rapi dan telah ditentukan sistem parkir juga arah hadap bus sehingga pada area parkir bus akan terkesan rapi dan jelas (3) Main entrance mobil penumpang umum disesuaikan dengan *main entrance* bus sehingga aman dan nyaman tidak berlawanan dengan arah masuk bus (4) Parkir pengunjung pada terminal dikelompokkan antara mobil dan motor sehingga parkir pengunjung rapi.

Mikro Konsep Bentuk

Konsep mikro pada Terminal Bus Surodakan yaitu simbolik, merupakan suatu konsep yang bersifat simbolik untuk mengekspresikan ide-ide secara arsitektural yang akan dapat diperlihatkan melalui jati diri suatu karya arsitektur yang mempunyai makna dan nilai-nilai simbolik daerah setempat. Pengaplikasian konsep mikro bentuk yaitu : (a) Menggunakan gabungan pada material modern dan lokal yang memperhatikan kesatuan dan keseimbangan pada bangunan terminal bus surodakan, (b) Memberikan *focal point* pada bangunan sehingga terminal dapat menarik minat pengunjung (c) Menciptakan bangunan simbolik dengan memperhatikan area setempat melalui penggabungan bentuk dengan kesan modern namun tetap mempertahankan ciri khas daerahnya. Konsep simbolik yang dipilih pada redesain Terminal Bus Surodakan berdasarkan penyesuaian terhadap bentuk bangunan untuk mengekspresikan ide-ide secara arsitektural yang akan dapat diperlihatkan melalui jati diri suatu karya arsitektur sekaligus mempunyai makna dan nilai-nilai simbolik yang dapat dihasilkan melalui bentuk. d) Penggunaan konsep simbolik merupakan hal yang unik. Simbolik merupakan konsep dengan bentuk komunikasi yang secara tidak langsung, artinya di dalam komunikasi tersebut terdapat beberapa pesan-pesan yang tersembunyi sehingga makna suatu bangunan yang simbolik sangat bergantung pada interpretasi individu. Selain dapat berfungsi sebagai pedoman sosial, simbolik juga dapat berfungsi sebagai alat untuk melakukan hegemoni budaya.



Gambar 14. Konsep simbolik pada bentuk

Pada **Gambar 14** terdapat transformasi bentuk yang menunjukkan hasil desain pada bentuk bangunan Terminal Surodakan yang meliputi : (1) Wujud bangunan lebih modern dan menarik dengan tema neo-vernakular yang tetap mempertahankan ciri khas daerah Trenggalek sehingga dapat menambah minat pengunjung datang dan mengurangi penumpang yang lebih memilih menunggu bus diluar terminal. (2) Memberikan *focal point* badan bangunan sehingga terminal dapat menarik minat pengunjung (3) Pada bentuk atap bangunan utama Terminal Surodakan dengan sangat jelas memperlihatkan konsep asli neo-vernakularnya terdapat pada penggunaan bentuk atap joglo yang banyak digunakan pada bangunan penting pada daerah Kabupaten Trenggalek, Jawa Timur. (4) Dengan pemilihan tema arsitektur neo-vernakular dalam terminal bus dapat memberikan jalur yang jelas jika dikaitkan dengan konsep mengalir pada tatanan lahan.

Mikro Konsep Ruang

Menurut (Azizah, 2013) desain ruang diamati berkaitan dengan perilaku penggunanya. Dapat dilihat dalam 2 tinjauan tindakan manusia menyesuaikan lingkungan atau Adaptasi dan perubahan yaitu lingkungan yang menyesuaikan dengan tingkah laku atau disebut dengan Adjustment. Mikro ruang yaitu pada Terminal Bus Surodakan yaitu terbuka diwujudkan dengan (a) ruang yang mendukung kegiatan didalamnya dengan tetap dapat memudahkan sirkulasi para pengguna yang menggunakan ruang-ruang dalam terminal. (b) Menciptakan area atau ruangan sebagai wadah yang mencerminkan area transportasi juga memberikan suasana sesuai dengan fungsi ruangannya, sehingga pengunjung dapat merasakan dan mengamati area luar secara langsung. (c) Memberikan aksen atau vocal point di ruangan agar ruangan tidak terkesan monoton. (d) Menciptakan ruangan pada terminal dengan desain interior ruang terbuka juga memperhatikan kesatuan antara desain modern dengan ciri khas lokal setempat.



Gambar 15. Konsep terbuka pada ruang

Pada **Gambar 15** merupakan konsep ruang terbuka pada Terminal Surodakan yang ditunjukkan dengan beberapa hasil ide perancangan sebagai berikut : (1) Penggunaan kaca pada ruangan sehingga pengunjung dapat menikmati area luar secara langsung. (2) Terciptanya ruangan sebagai wadah yang memberikan suasana nyaman pada ruang tunggu (3) Merubah konsep ruang sehingga pengunjung tidak

terkena polusi yang diakibatkan oleh kendaraan namun tetap dapat mengamati area luar secara langsung (4) Pada area keberangkatan bus dikembangkan menjadi 2 lantai sebagai sirkulasi pejalan kaki berada di lantai 2. Hal ini bertujuan agar penumpang aman dan nyaman dalam mengakses jalan yang menuju area keberangkatan bus.

4. Kesimpulan

Dengan adanya redesain Terminal Surodakan telah mempu mencapai tujuan utama pada pengaturan sirkulasi tatanan lahan kendaraan yaitu mengalir yang dapat diartikan tidak ada persilangan antar kendaraan bus, mobil penumpang umum, dan pejalan kaki sehingga Terminal Surodakan juga dapat menjadi pusat aktivitas pilihan utama yang paling diminati warga, dikelola secara modern dan professional namun tidak mengesampingkan tradisi dan budaya setempat sehingga menggunakan tema arsitektur neo-vernakular. Sehingga Terminal Surodakan dapat menjadi terminal yang ramah lingkungan, dan berbasis sosial budaya ekonomi.

Referensi

Arsitektur, Teknik, F., Dan, S., & Indonesia, U. I. (2020). *PROYEK AKHIR SARJANA FINAL BACHOLAR PROJECT Perancangan Masjid Manasik Haji dan Rest Area Berbasis Aspirasi Masyarakat di Desa Triharjo Kulon Progo Design of the Hajj Manasik Mosque and Rest Area Based on Community Aspirations in Triharjo Kulon Progo*.

Azizah. (2013). *Kaitan Desain Ruang dengan Perilaku Pengguna pada Bangunan Publik*.

Datunsolang. (2020). *ISSN 2442-3262 Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*. *7*(2), 252–258.

Erdino, Pengajar, S., Arsitektur, J., Teknik, F., Sam, U., & Manado, R. (2011). *TINJAUAN ISSN 2085-7020 ARSITEKTUR " MODERN " (NEO) VERNAKULAR di INDONESIA Deddy Erdiono*. *3*(3), 32–39.

Fitriana. (2011). *K INERJA F UNGSI T ERMINAL G IRI A DIPURA DALAM S ISTEM T RANSPORTASI*.

Helmi. (2008). *Redesain Kawasan Pendaratan Ikan di Rembang*.

Kaum, Mulyadi, L., & Ujianto, B. T. (n.d.). *TERMINAL BUS TIPE A KOTA BIMA (KONTEKSTUAL ARSITEKTUR)*.

Pemerintah. (1993). *PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA NOMOR 41 TAHUN 1993 TENTANG ANGKUTAN JALAN*.

Perhubungan, K. M. (1995). *KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 31 TAHUN 1995 TENTANG TERMINAL TRANSPORTASI JALAN*.

Perhubungan, P. D. J. (2017). *Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat 8._SK_6251_Tahun_2017-PEDOMAN_TEKNIS_KRITERIA_PENETAPAN_KELAS_TERMINAL_.pdf*.

Perhubungan, P. M. (2015). *PM_132_Tahun_2015.pdf*.

Subiyantoro. (1944). *Rumah tradisional joglo dalam estetika tradisi jawa*.

Tjahjono. (1999). *ARSITEKTUR Dl INDONESIA : KANCAH PENJELAJAHAN TANPA BATAS*.

Wicaksono, & Jakarta, U. M. (2020). *KAJIAN KONSEP ARSITEKTUR NEO VERNACULAR PADA DESA*. *01*(02), 111–124. https://doi.org/10.37253/jad.v1i2.761

Widi. (2020). *Penerapan arsitektur neo – vernakular pada bangunan fasilitas budaya dan hiburan*. *3*(3), 382–390.