Penerapan Tema Postmodern Pada Desain Terminal Bus Tipe A Diperbatasan Surabaya – Sidoarjo Jawa Timur

Chrisnata Cahya Dewa Ndaru[1], Wiwik Widyo Widjajanti [2], Esty Poedjioetami[3]
[123]Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi AdhiTamaSurabaya
E-mail : [1]chrisnatacahya.dewandaru@gmail.com, [2]wiwikwidyo@yahoo.co.id, [3]esty.poedjioetami@itats.ac.id

Abstract : *Increasing population growth has created a need for better transportation. The proposed terminal is located on Jl. Dr. Ir. H. Soekarno, near the toll gate, but infrastructure in large cities remains limited. Limited lanes, poor maintenance, and a lack of integration of transportation modes hinder the effectiveness of public transportation. Unorganized urban planning is also a problem. Therefore, the Purabaya 2 Bus Terminal, designed to meet national standards, is planned as a transportation solution. Data collection methods used qualitative and quantitative data analysis. The architectural approach uses a Postmodern theme with a macro identity to reflect local culture and values. The micro concept encompasses informative, expressive, and attractive land use, forms, and spaces, enabling good circulation between spaces. This terminal is expected to meet user needs and create better traffic circulation, reduce congestion, and discipline public transportation users. The terminal will also reflect local culture with appropriate ornamentation and materials.*
Keywords*: Postmodern, transportation, traffic congestion, Type A Bus Terminal*

Abstrak : *Pertumbuhan penduduk yang meningkat menyebabkan kebutuhan akan sarana transportasi yang lebih baik. Lokasi terminal yang dirancang berada di Jl. Dr. Ir. H. Soekarno, dekat pintu tol, namun infrastruktur di kota besar masih terbatas. Keterbatasan jalur, perawatan yang buruk, dan kurangnya integrasi moda transportasi menyulitkan efektivitas transportasi publik. Tata ruang kota yang tidak tertata juga menjadi masalah. Oleh karena itu, direncanakan Terminal Bus Purabaya 2 dengan standar nasional sebagai solusi transportasi. Metode perancangan menggunakan analisis data kualitatif dan kuantitatif. Pendekatan arsitektural menggunakan tema Post Modern dengan makro identity untuk mencerminkan budaya dan nilai setempat. Konsep mikro mencakup tatanan lahan, bentuk, dan ruang yang informatif, ekspresif, serta atraktif, memungkinkan sirkulasi yang baik antar ruang. Dengan terminal ini, diharapkan dapat memenuhi kebutuhan pengguna dan menciptakan sirkulasi lalu lintas yang lebih baik, mengurangi kemacetan, dan mendisiplinkan kendaraan umum. Terminal ini juga akan mencerminkan budaya lokal dengan ornamentasi dan bahan yang sesuai.*
Kata Kunci *: Kemacetan, Post Modern, Transportasi, Terminal Bus Tipe A*

1. Pendahuluan

Pertumbuhan penduduk yang semakin tinggi memberikan dampak signifikan terhadap kebutuhan sarana dan prasarana transportasi di wilayah perkotaan. Semakin banyak jumlah penduduk, semakin besar pula mobilitas yang diperlukan untuk menunjang aktivitas sehari-hari, baik dalam sektor pekerjaan, pendidikan, maupun sosial (Julkarnain, Syafaruddin, & Chairunnisa, 2018). Namun, peningkatan mobilitas ini belum sepenuhnya diimbangi oleh ketersediaan transportasi publik yang memadai, sehingga masyarakat cenderung beralih menggunakan kendaraan pribadi.

Kecenderungan masyarakat untuk menggunakan kendaraan pribadi dipengaruhi oleh faktor sosio-ekonomi dan persepsi kenyamanan. Semakin tinggi pendapatan dan tingkat pendidikan, maka semakin besar kemungkinan seseorang untuk memiliki kendaraan pribadi dibandingkan menggunakan transportasi umum (Kusuma, Multifiah, & Syafitri, 2018). Kondisi ini berdampak pada meningkatnya kepadatan lalu lintas, polusi udara, dan inefisiensi penggunaan energi (Koloni, 2024).

Di sisi lain, transportasi publik yang seharusnya menjadi solusi masih menghadapi kendala. Permasalahan utama antara lain koordinasi yang belum optimal antara pemerintah pusat dan daerah, regulasi yang belum terintegrasi, serta citra transportasi publik yang dianggap kurang nyaman, tidak aman, dan tidak tepat waktu (Ermalin, 2022). Hal ini sesuai dengan temuan bahwa rendahnya kualitas layanan transportasi publik berkontribusi terhadap preferensi masyarakat untuk tetap menggunakan kendaraan pribadi (Risal, 2024).

Apabila situasi ini terus berlangsung, maka kota-kota besar akan menghadapi permasalahan serius dalam hal kemacetan, pencemaran, dan menurunnya kualitas hidup masyarakat. Oleh karena itu, diperlukan strategi terpadu yang melibatkan pemerintah, swasta, akademisi, dan masyarakat untuk meningkatkan efektivitas transportasi publik. Upaya tersebut dapat berupa penyediaan infrastruktur yang memadai, perbaikan pengelolaan, penyempurnaan regulasi, serta peningkatan citra dan kualitas layanan agar transportasi publik lebih diminati (Kaledi, –; Presidensial, 2025). Dengan demikian, sistem transportasi yang berkelanjutan, efektif, dan efisien dapat tercapai, sekaligus mendukung peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Dalam konteks pembangunan kota, tidak hanya aspek fungsional transportasi yang perlu diperhatikan, tetapi juga aspek estetika dan tata ruang yang mendukung kualitas hidup. Di sinilah arsitektur berperan penting, terutama aliran arsitektur postmodern. Berbeda dengan arsitektur modern yang cenderung menekankan rasionalitas, fungsionalitas, dan keseragaman bentuk, arsitektur postmodern justru mengedepankan pluralitas, simbolisme, dan kontekstualitas (Jencks, 1977). Arsitektur postmodern hadir sebagai kritik terhadap homogenitas modernisme, dengan menggabungkan unsur tradisional dan kontemporer, serta menekankan makna sosial dan budaya di balik bangunan (Pawitro, 2019).

Penerapan arsitektur postmodern dalam perencanaan infrastruktur transportasi, seperti terminal, stasiun, bandara, maupun halte, dapat menciptakan ruang publik yang tidak hanya fungsional tetapi juga merefleksikan identitas lokal. Hal ini sejalan dengan kebutuhan masyarakat urban yang semakin kompleks, di mana transportasi tidak lagi dipandang hanya sebagai sarana mobilitas, tetapi juga sebagai bagian dari pengalaman ruang kota yang nyaman, inklusif, dan berkelanjutan (Ermalin, 2022).

Dapat disimpulkan bahwa sebuah desain arsitektur harus mempertimbangkan lokalitas budaya dan dapat memanfaatkan lingkungan sekitar dengan menciptakan bentuk bangunan dan ruang yang memiliki filosofi budaya. Struktur bidang lipat dengan rangka rangka ruang digunakan. Generasi muda diharapkan dapat menjaga lingkungan sehingga dapat menjadi potensi pariwisata (Widjajanti, 2021).

Dengan demikian, penggabungan perspektif transportasi dan arsitektur postmodern menawarkan pendekatan multidisipliner dalam menjawab tantangan urbanisasi. Penelitian ini menjadi penting untuk menelaah bagaimana sinergi antara penyediaan sarana transportasi publik yang memadai dengan penerapan prinsip arsitektur postmodern dapat menciptakan kota yang lebih efektif, indah, dan manusiawi.

Pertumbuhan penduduk berbanding lurus dengan peningkatan kebutuhan mobilitas. Peningkatan jumlah penduduk mendorong permintaan akan sarana transportasi yang lebih memadai untuk menunjang aktivitas sehari-hari (Julkarnain, Syafaruddin, & Chairunnisa, 2018). Namun, pertumbuhan tersebut seringkali tidak diimbangi oleh infrastruktur transportasi yang memadai. Akibatnya, masyarakat lebih memilih kendaraan pribadi sebagai moda utama karena dianggap lebih praktis dan fleksibel (Kusuma, Multifiah, & Syafitri, 2018).

Faktor sosio-ekonomi juga berpengaruh pada kepemilikan kendaraan pribadi. Masyarakat dengan tingkat pendapatan dan pendidikan yang lebih tinggi cenderung memiliki kendaraan pribadi dibandingkan menggunakan transportasi publik (Risal, 2024). Kondisi ini

mendorong meningkatnya kemacetan, polusi udara, dan konsumsi energi yang berlebih, sehingga diperlukan strategi pengelolaan mobilitas yang lebih baik (Koloni, 2024).

Postmodernisme merupakan cabang dari aliran ilmu filsafat yang mana berisi tentang pemikiran baru yang mengabaikan pemahaman-pemahaman dari aliran filsafat sebelumnya yang masih berupa imajiner dan realistis sekaligus berisikan tentang permasalahan dari Modernisme sebelum paham postmodernisme ini lahir yang mana telah mengalami kegagalan dalam mengembangkan kemajuan pengetahuan dan sosial manusia. Postmodernisme memiliki kandungan yang lebih daripada pengetahuan dan ide-ide yang bersifat maju atau modern tetapi paham tersebut muncul dari postmodernisme itu sendiri.

Arsitektur postmodern muncul pada akhir abad ke-20 sebagai kritik terhadap homogenitas arsitektur modern. Menurut Jencks (1977), arsitektur postmodern menekankan pluralitas, simbolisme, dan kontekstualitas dengan memadukan unsur tradisional dan kontemporer. Dalam konteks perkotaan, postmodernisme berusaha menghadirkan ruang-ruang publik yang tidak hanya fungsional, tetapi juga memiliki makna sosial dan kultural (Pawitro, 2019).

Penerapan arsitektur postmodern pada infrastruktur transportasi, seperti terminal, halte, stasiun, dan bandara, berpotensi meningkatkan daya tarik sekaligus memperbaiki citra transportasi publik. Misalnya, desain arsitektur yang menggabungkan identitas lokal dan nilai-nilai budaya dapat menciptakan rasa keterikatan masyarakat terhadap transportasi publik, sehingga mendorong perubahan perilaku dari penggunaan kendaraan pribadi ke moda transportasi umum (Jencks, 1977; Pawitro, 2019).

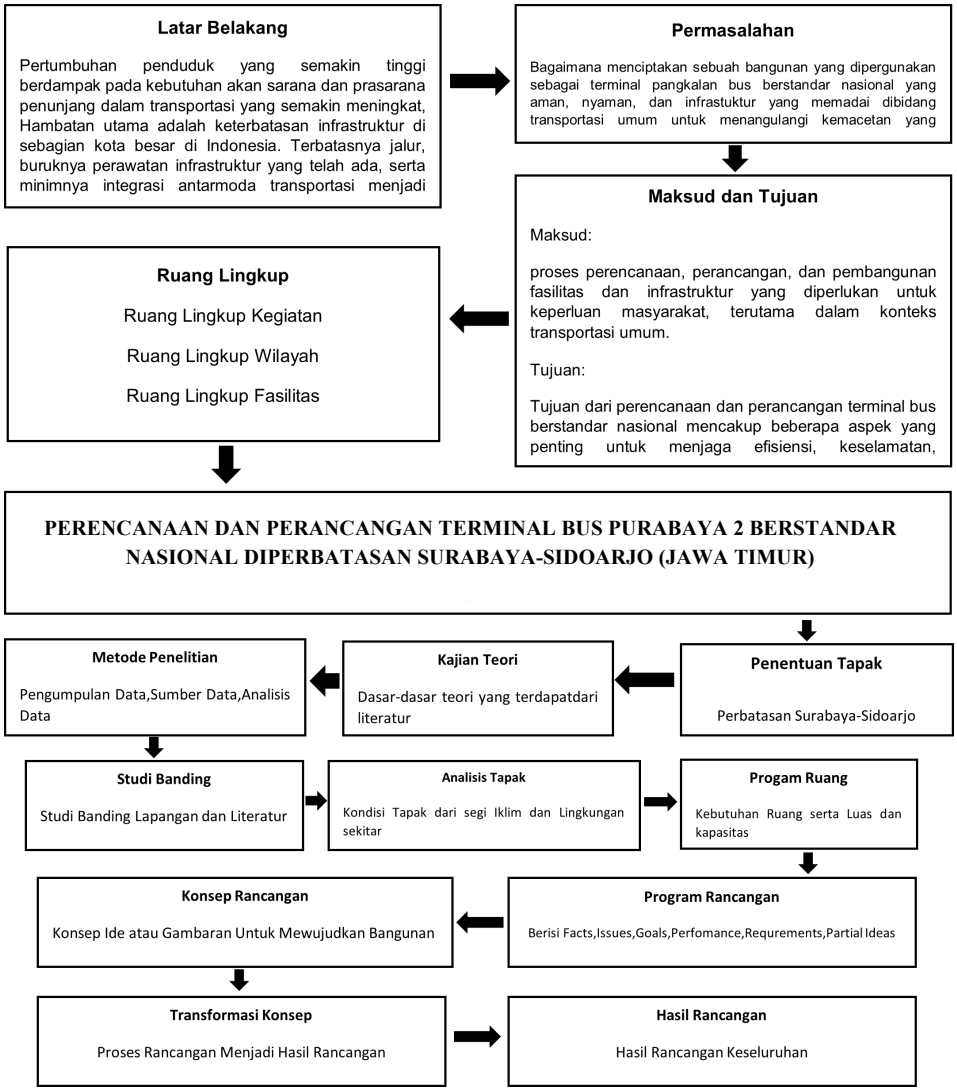
Arsitektur Post-Modern mempunyai dua muka yang berbeda yang masing-masing mempunyai arti (dual-coding atau mixture of meaning). Ia mewakili dua kutub yang berbeda yaiu kaum populis dan elitis, Romantic dan Modernist, yang mempunyai dua bahasa yang berbeda dan masing-masing berbicara mengenai soal yang berbeda pula. Melalui unsur komunikasi dalam Arsitektur post-modern arsitek menjadi lebih dekat dengan konteks geografis dan budaya setempat sehingga masyarakat tidak merasa asing dengan lingkungan binaannya sendiri.

Postmodernisme memiliki beberapa hasil studi dalam pembangunan psikologi dan metode pendidikan. Postmodernis dan para filsuf menyetujui perihal ide membuat atau membentuk keyakinan kita tentang pengetahuan dari pengalaman kita. Oleh karena itu peserta didik membuat pandangan mereka tentang pengetahuan dengan berinteraksi dengan lingkungan mereka. Pengetahuan merupakan sebuah konstruksi manusia, tidak pernah lengkap tetapi bersifat sementara, bersifat dugaan, dan dapat direvisi terus-menerus karena pembelajar memperoleh lebih banyak pengalaman. Pembelajaran kolaboratif, berbagi pengalaman dan ide melalui bahasa, menjadikan pengetahuan sebagai konstruksi pribadi dan sosial.

Dengan demikian, integrasi antara penyediaan transportasi publik yang memadai dengan pendekatan arsitektur postmodern tidak hanya mampu mengatasi permasalahan mobilitas perkotaan, tetapi juga meningkatkan kualitas ruang kota yang lebih inklusif, manusiawi, dan berkelanjutan.

2. Metode Penelitan

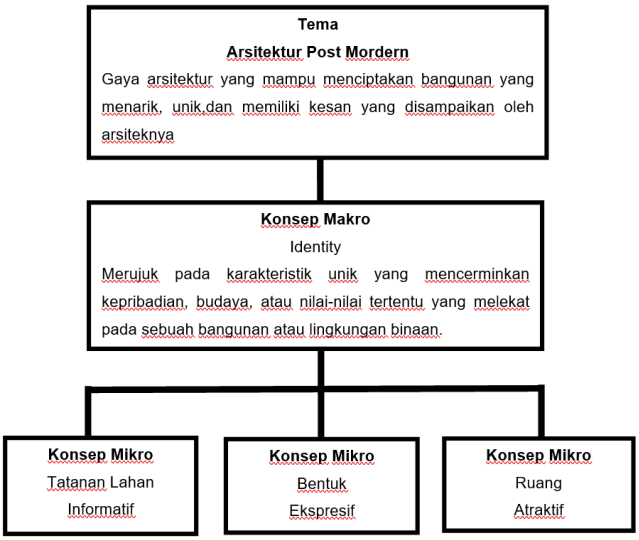
Proses penentuan konsep rancangan pada Perencanaan dan Perancangan Terminal Pangkalan Bus Berstandar Nasional Surabaya di Perbatasan Surabaya – Sidoarjo, harus menyesuaikan dengan tema yang telah ditentukan, maka akan ditentukan makro konsep yang sesuai atau berhubungan dengan tema, sehingga bisah dilanjutkan dengan menentukan mikro konsep, konsep tatanan lahan, bentuk massa serta ruang yang berkaitan dengan makro konsep yang telah ditentukan.



Gambar 1. Metode Peneitian

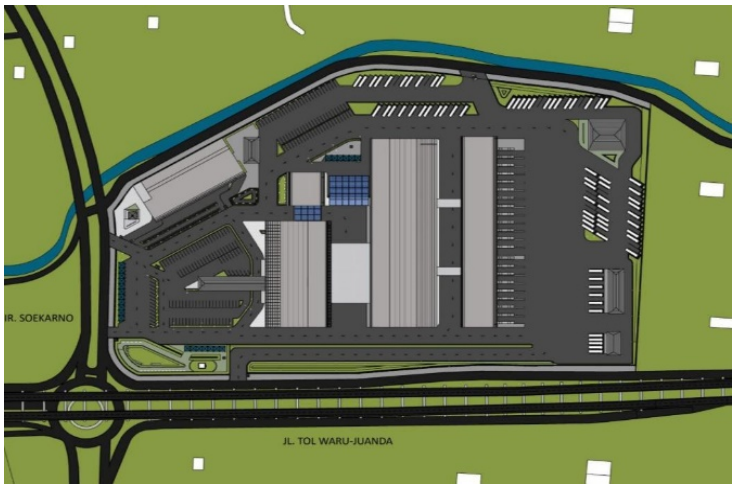
3. Pembahasan

3.1. Konsep Rancangan



Gambar 2. Konsep Rancangan

3.2. Transformasi Tatanan Lahan



Gambar 3. Transformasi Tatanan Lahan

Transformasi tatanan lahan bertema postmodern dan berkonsep mikro untuk terminal bus tipe A menawarkan pendekatan desain yang informatif dan berkelanjutan. Dengan memecah terminal bus menjadi unit-unit fungsional yang lebih kecil dan terintegrasi, desain ini mampu menciptakan ruang yang efisien, fleksibel, dan responsif terhadap kebutuhan pengguna dan konteks lokal, sekaligus menawarkan pengalaman yang menarik dan multi-interpretasi. Penerapan prinsip-prinsip postmodern dalam desain memungkinkan terciptanya terminal bus yang unik dan mencerminkan identitas lokal.

1. Zonasi Terbaca dengan Jelas Zona dibagi logis:
   - Zona keberangkatan & kedatangan: area sirkulasi bus di pusat.
   - Zona parkir: tertata di sisi timur dan utara.
   - Zona komersial/servis: sisi barat dekat akses utama.
   - Zona teknis: sisi selatan dan pojok barat laut.
2. Aksesibilitas dan Sirkulasi

2 akses utama dari jalan besar: satu dari Jl. Dr. Soekarno, satu dari sisi tol. Pola sirkulasi one-way loop system untuk bus, memudahkan manuver dan menghindari konflik sirkulasi.

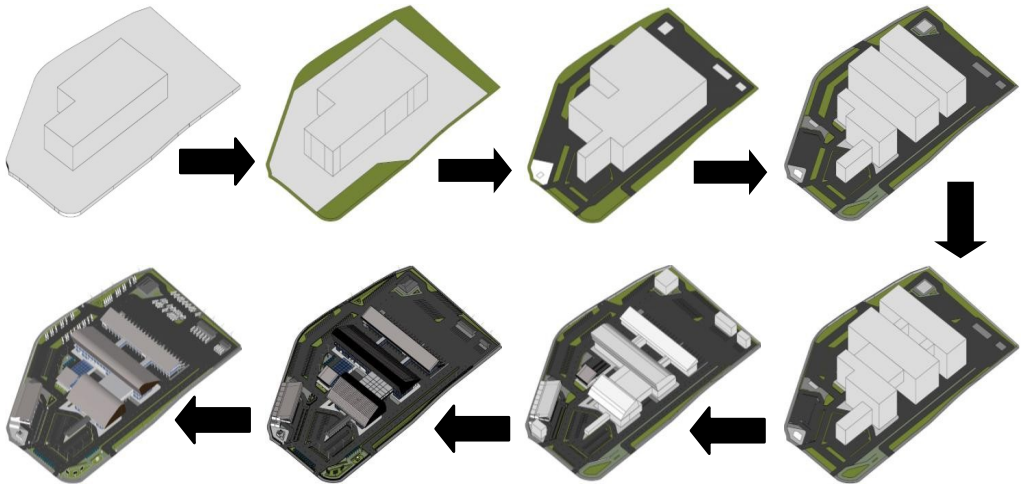
3. Pengguna Mudah Bernavigasi

Desain site plan memperhatikan orientasi pengguna awam:
Blok bangunan simetris dan repetitif (informatif).
Titik masuk dan zona fungsi dipisahkan secara visual maupun spasial.

Aspek	Sebelum	Sesudah
Fungsi	Lahan kosong/non-produktif	Terminal Tipe A (pusat transportasi)
Tipologi	Lahan menyebar, tanpa infrastruktur besar	Terstruktur dengan zona-zona fungsional
Aksesibilitas	Terbatas	Sangat strategis: terhubung tol & arteri kota
Karakter desain	Tidak terdefinisi	Postmodern & informatif: beragam, adaptif, kontekstual

Gambar 4. Analisa Aspek Tatanan Lahan

3.3. Transformasi Bentuk



Gambar 5. Transformasi Bentuk

Perancangan Terminal Bus Tipe A ini mengangkat tema postmodern yang tidak terikat pada satu bentuk baku. Bentuk dasar tapak mengalami transformasi yang dinamis, mengadopsi simbol budaya lokal seperti Gunungan Wayang dan Reog Ponorogo. Gunungan menjadi simbol awal dan akhir, transisi, dan perubahan—sejalan dengan fungsi terminal sebagai titik temu dan berangkat. Sementara itu, bentuk maskulin dan ekspresif dari Reog Ponorogo menginspirasi bentuk atap dan massa bangunan yang monumental.

Dengan konsep mikro 'Ekspresif', bentuk dan massa tidak hanya mengikuti fungsi tetapi juga membangun narasi visual yang kuat. Hal ini ditunjukkan melalui elemen-elemen yang menonjolkan dramatik permainan bayangan, orientasi sirkulasi manusia, hingga pengolahan fasad yang komunikatif.

3.5. Transformasi Ruang

Sirkulasi tidak hanya berfungsi sebagai penghubung antar ruang, tetapi juga sebagai ruang itu sendiri. Area transisi antara modul-modul fungsional dirancang sebagai ruang antara yang atraktif, dengan elemen-elemen desain yang menarik perhatian. Misalnya, taman vertikal yang menjulang tinggi, instalasi seni kinetik yang bergerak, atau area duduk yang nyaman dengan pemandangan yang menenangkan.

Sirkulasi dirancang agar fleksibel dan adaptif terhadap perubahan kebutuhan. Modul-modul fungsional dapat dengan mudah diubah atau dipindahkan, sementara jalur sirkulasi dapat disesuaikan untuk mengakomodasi perubahan volume penumpang atau acara khusus.



Gambar 1. Transformasi Ruang Tunggu



Gambar 7. Transformasi Ruang Pengelola

Desain lanskap pada area terminal bus yang ditampilkan dalam gambar menunjukkan pendekatan yang terintegrasi dan berorientasi pada kenyamanan pengguna serta keberlanjutan lingkungan. Penataan lanskap tidak hanya memperhatikan estetika, tetapi juga fungsi dan konektivitas ruang secara menyeluruh.

Lahan terminal terbagi dengan jelas antara zona sirkulasi kendaraan, zona pejalan kaki, dan ruang hijau. Ruang hijau berada di beberapa sisi perimeter area terminal dan di antara bangunan terminal, menciptakan area transisi yang nyaman antara fungsi transportasi dan elemen rekreasi atau peneduh.

Area lanskap hijau tertata rapi dengan barisan pohon rindang yang berfungsi sebagai peneduh serta penyerap polusi suara dan udara dari aktivitas terminal. Vegetasi ini juga membantu menurunkan suhu lingkungan lokal dan menciptakan suasana yang lebih sejuk serta nyaman bagi pengguna.

Ruang Terbuka Hijau (RTH) adalah sebuah jalur atau juga kawasan tertentu yang dikelompokkan dengan menggunakan ciri pemanfaatannya yang bersifat terbuka dan digunakan untuk penanaman vegetasi seperti pepohonan, baik yang tumbuh secara alami maupun hasil rekayasa dari manusia (Sulistyo & Widjajanti, 2018)

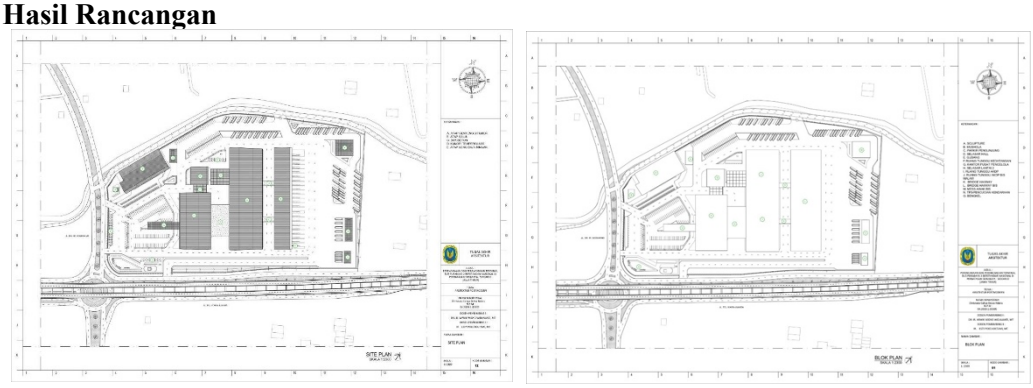
Sirkulasi dan Aksesibilitas Desain lanskap memperhatikan sirkulasi yang lancar antara kendaraan pribadi, kendaraan umum, dan pejalan kaki. Jalur pejalan kaki dirancang dengan lebar

yang memadai dan diapit oleh elemen lanskap seperti taman kecil atau jalur hijau untuk memberikan kenyamanan visual dan kenyamanan termal.

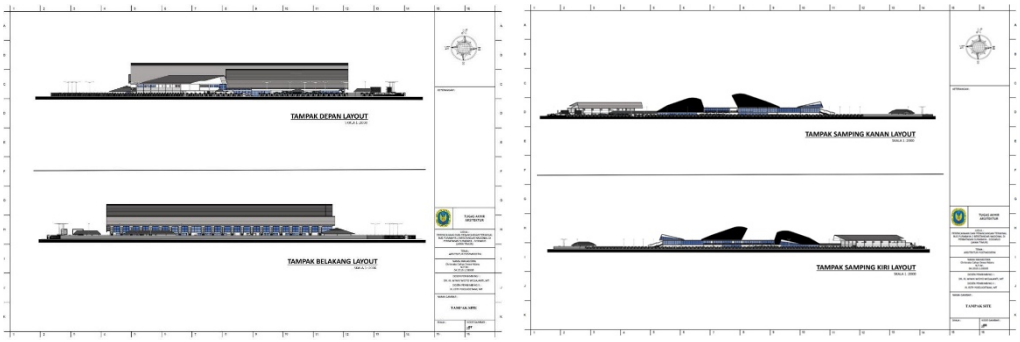


Gambar 8. Ruang Hijau Pada Lahan

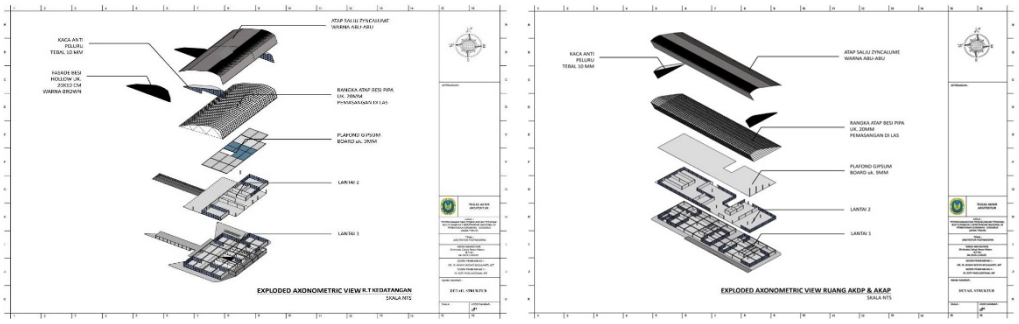
3.6. Hasil Rancangan



Gambar 9. Site Plan dan Block Plan



Gambar 10. Tampak Bangunan



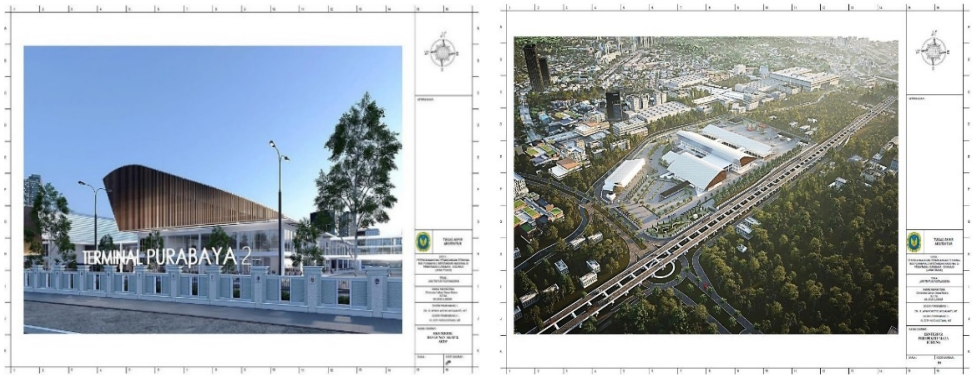
Gambar 11. Axonometri Bangunan



Gambar 12. Interior Ruang Tunggu Penumpang dan Ruang Perbelanjaan



Gambar 13. Eksterior Bangunan AKDP dan Lahan Parkir Pengunjung



Gambar 14. Desain Tampak Depan dan Perspektif Mata Burung

4. Kesimpulan

Laporan Konsep ini dibuat dengan Judul, Perencanaan Dan Perancangan Terminal Bus Purabaya 2 Berstandar Nasional di Perbatasan Surabaya - Sidoarjo. Terminal ini nantinya akan menjadi terminal Tipe A yang menggantikan terminal Purabaya sebagai Terminal pusat provinsi di Jawa Timur.

Pengadaan terminal tipe A ini akan memperhatikan penataan sirkulasi kendaraan maupun manusia, sehingga tidak terjadinya penumpukan aktifitas pada satu area, yang nantinya akan membuat kemacetan atau desak-desakan yang tidak perlu, dan hal tersebut juga sangat mengganggu kenyaman pengunjung. Maka dari itu penataan dari sirkulasi dan ruang-ruang pada bangunan sangat diperhatikan pada perancangan ini.

Dengan Pengadaan terminal Tipe A di kota Surabaya ini, diharapkan dapat mampu untuk memenuhi kebutuhan pengguna dalam melakukan perjalanan mereka, dan dapat menciptakan sirkulasi kendaraan bus yang lebih tertata sehingga dapat mengurangi kemacetan dan lebih mendisiplinkan kendaraan-kendaraan umum. Terminal yang dibangun juga tidak akan mengesampingkan budaya-budaya/tradisi setempat, sehingga dibeberapa aspek, bangunan akan

menampilkan beberapa bentukan ataupun ornament-ornamen budaya setempat pada bentukan fasad ataupun penggunaan-pengunaan bahan pada badan bangunan.

Referensi

Sulistyo, B. W., & Widjajanti, W. W. (2018, June). Assessment of the existence of green open space in fishermen village, Surabaya. In AIP Conference Proceedings (Vol. 1977, No. 1, p. 040003). AIP Publishing LLC.

E Kristiani, WW Widjajanti, FH Hendra - Shape ande space: Banyuwangi opera house with a coastal enviromental approach, Journal of Physics: Conference Series, 2021

Ermalin, N. (2022). Analisis pengaruh infrastruktur transportasi terhadap perekonomian dan kesejahteraan penduduk di Sumatera. Jurnal Ekonomi Manajemen dan Sekretari, 7(1), 36–44.

Julkarnain, Syafaruddin, & Chairunnisa. (2018). Analisis kecukupan layanan infrastruktur jalan dengan perbandingan tingkat pertumbuhan penduduk di Kota Pontianak. JeLAST: Jurnal Teknik Kelautan, PWK, Sipil, dan Tambang. https://doi.org/10.26418/jelast.v6i2.34331

Kaledi, S. Strategi pengembangan smart mobility berbasis transportasi publik di Kota Yogyakarta. Region: Jurnal PWK Universitas Sebelas Maret.

Koloni, J. (2024). Analisis peningkatan jumlah transportasi Kota Surabaya …. Koloni: Jurnal Multidisiplin Ilmu, 3(2).

Kusuma, C. A., Multifiah, & Syafitri, W. (2018). Analisis korelasi mobilitas penduduk dan sosio-ekonomi terhadap kepemilikan kendaraan. Warta Penelitian Perhubungan, 30(2), 101–118.

Presidensial. (2025). Perbandingan pengelolaan infrastruktur transportasi darat di Indonesia dan Jepang. Presidensial, 2(3).

Risal, M. A. (2024). Pengamatan terhadap penggunaan transportasi …. Nirwasita Journal, Universitas Pendidikan Ganesha.

Pawitro, U. (2019). *Arsitektur postmodern: Sebuah pendekatan pluralistik dalam perancangan ruang kota*. Jurnal Arsitektur Nusantara, 11(2), 55–66.

Jencks, C. (1977). The Language of Post-Modern Architecture. London: Academy Editions.

Kaledi, S. Strategi pengembangan smart mobility berbasis transportasi publik di Kota Yogyakarta. Region: Jurnal PWK Universitas Sebelas Maret.