

BAB 2

TINJAUAN TEORI

2.1 Permasalahan umum urbanisasi dan transportasi

Pertumbuhan kota atau urbanisasi tidak luput dipengaruhi oleh berbagai faktor. Tidak lupa, transportasi juga memegang peranan penting dan mempengaruhi pertumbuhan kota. Dikutip dari jurnal (Aljoufie et al., 2011), terdapat beberapa faktor yang menjadi permasalahan dalam pertumbuhan kota antara lain:

1. Meningkatnya pertumbuhan penduduk berdampak pada peningkatan permintaan perjalanan dan kebutuhan infrastruktur transportasi.
2. Pertumbuhan kota berdampak pada perubahan penggunaan lahan yang mempengaruhi infrastruktur transportasi
3. Pertumbuhan kota yang tidak seimbang dengan infrastruktur transportasi mengakibatkan kemacetan.

2.2 Definisi dan Kriteria Terminal

Menurut Permenhub RI (2015), Bab I pasal 1 ayat 2, terminal memiliki pengertian yaitu sebagai pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan (PermenhubRI, 2015).

Berdasarkan layanan dan fasilitas yang diberikan, menurut (Adisasmita, 2011) Terminal Tipe A, merupakan terminal yang melayani kendaraan umum angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota (AKAP), dan angkutan perdesaan (Angkudes).

Menurut (Adisasmita, 2011), terdapat beberapa kriteria yang perlu diterapkan dalam perancangan terminal, antara lain:

- Terminal sebaiknya mempertimbangkan pergerakan pejalan kaki agar mudah dicapai dari lingkup sekitar,
- Terminal sebaiknya mengantisipasi sirkulasi bus,
- Terminal sebaiknya memperkirakan kebutuhan transfer,
- Terminal sebaiknya dapat menangani pergerakan secara mudah dan cepat,
- Terminal sebaiknya memenuhi kenyamanan dan keamanan penumpang, baik untuk kegiatan turun dari bus maupun kegiatan berpindah moda,

terminal sebaiknya memperkirakan keefisienan waktu untuk naik dan turun penumpang,

- Terminal sebisa mungkin memberikan dampak kecil pada pengaruh kondisi lalu lintas dan jaringan sekitarnya.

Untuk mewujudkan terminal tipe A yang baik, terdapat beberapa syarat yang perlu dipenuhi menurut (Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 1995) antara lain sebagai berikut:

- Terletak dalam jaringan trayek antar kota antar propinsi dan/atau angkutan lalu lintas batas negara,
- Terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIA,
- 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,
- Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, dan 3 ha di pulau lainnya,
- 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.

2.3 Fasilitas Terminal

Dalam upaya mencapai kenyamanan pengguna, terdapat beberapa syarat dan kriteria yang harus dipenuhi dalam aspek fasilitas. Disamping itu, terdapat 2 jenis fasilitas pada terminal, yaitu fasilitas utama dan fasilitas penunjang.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan, fasilitas utama terminal terdiri atas:

- 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
- Bangunan kantor terminal
- Tempat tunggu penumpang dan/atau pengantar
- Menara pengawas
- Loker penjualan karcis

- Rambu-rambu dan papan informasi, yang sekurang-kurangnya memuat petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan
- Pelataran parkir kendaraan pengantar dan/atau taksi.

Sedangkan fasilitas penunjang menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan, antara lain:

- Toilet/kamar kecil
- Musholla
- Kios/kantin
- Ruang pengobatan
- Ruang informasi dan pengaduan
- Telepon umum
- Tempat penitipan barang
- Taman

2.4 Adaptability and Reuse

Menurut (Kincaid, 2003), *adaptive reuse* dapat berasal dari berbagai macam istilah yang digunakan secara bergantian, yaitu pelestarian, konservasi, rehabilitasi, renovasi, dan mendaur ulang (Kincaid, 2003). Ada pula pengertian *adaptive reuse* menurut Plovoets dan Cleempoel yang dikutip dari (Susanti et al., 2020), menyatakan bahwa *adaptive reuse* merupakan sebuah langkah untuk memulihkan objek terbangun yang bertujuan untuk mengadaptasi fungsi objek yang dapat dipergunakan kembali secara menerus, namun juga tetap memiliki relevansi dengan keperluan saat ini.

Dalam Buku yang berjudul *Urban Design Compendium* (2000), terdapat beberapa prinsip dalam merespon infrastruktur fasilitas publik dengan kenyamanan fleksibilitas, kenyamanan aksesibilitas, dan nilai apresiasi sejarah untuk memberikan fungsi baru, antara lain:

1. DESIGNING IN FLEXIBILITY

Bagaimana perancangan desainnya sehingga kegunaan ruang dan sirkulasi dapat memenuhi kebutuhan/perubahan yang baru.

2. ACCESS FOR ALL

Apakah perhatian bangunan dan fasilitas publik sudah memenuhi kebutuhan semua orang, terlebih lagi penyandang disabilitas?

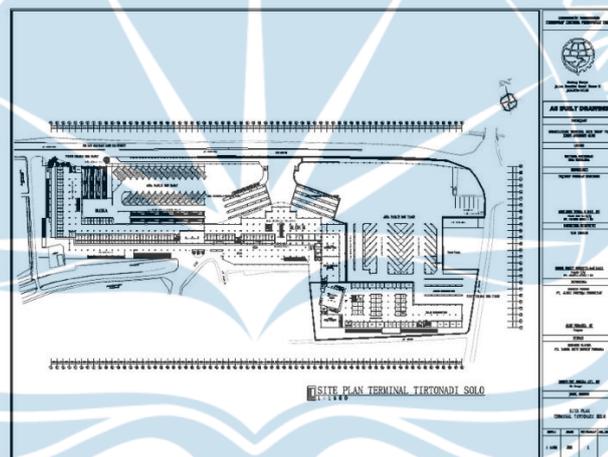
3. Conversion: Reveal the history of a place

Apakah terdapat nilai apresiasi sejarah dan pelestarian bangunan tua dengan cara memberikan kegunaan baru.

2.5 Studi Preseden

Tujuan dari studi preseden adalah sebagai bantuan komparasi studi objek dengan tujuan sebagai inspirasi bagi penulis untuk mengetahui perencanaan terminal yang baik dengan pendekatan *adaptive reuse* maupun perancangan revitalisasi terminal tipe A.

2.5.1 Terminal A Tirtonadi



Gambar 2.1 Siteplan Terminal Tirtonadi Solo
Sumber: (scribd.com, 2021)



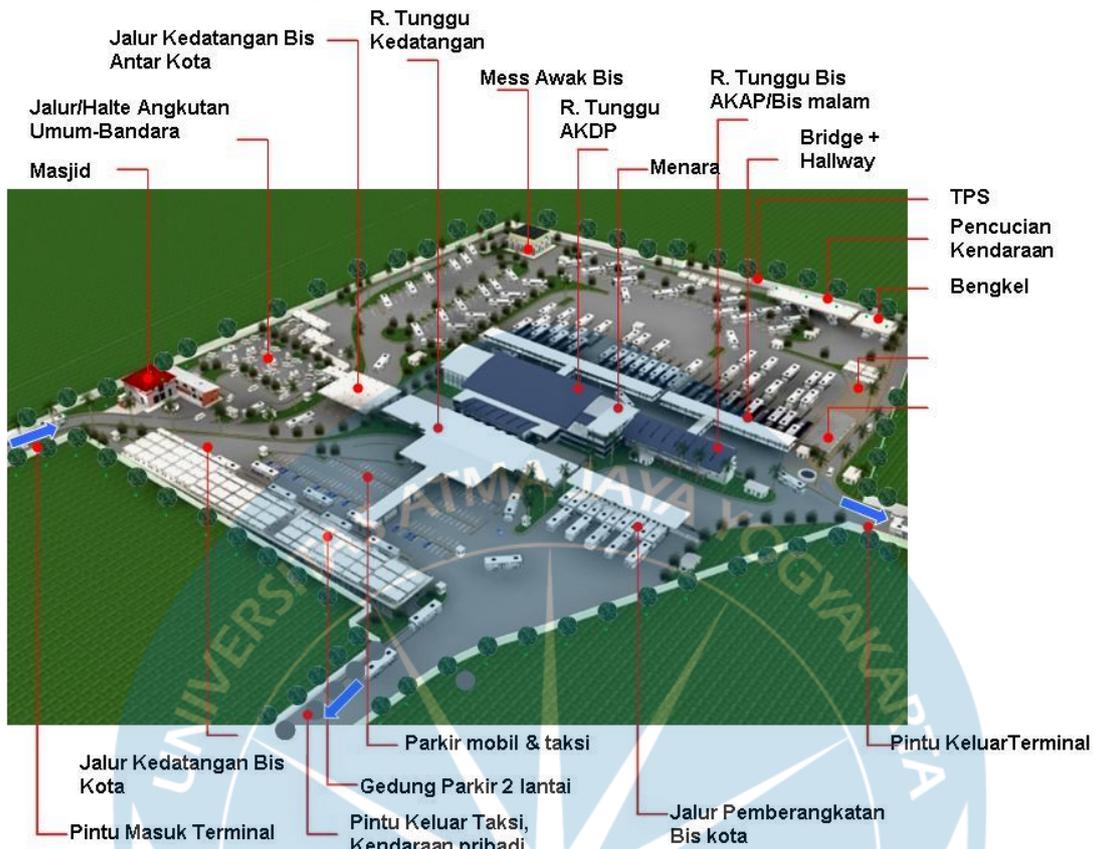
Gambar 2.2 Terminal Tirtonadi
Sumber: (merahputih.com, 2022)

Terminal Tirtonadi merupakan terminal tipe A yang disandang dengan predikat terminal tipe A terbaik di Indonesia yang berlokasi di Kota Solo karena kelengkapan fasilitasnya seperti fasilitas yang dapat ditemukan di bandara. Pada tahun 2021, dilakukan revitalisasi pada terminal ini dengan tujuan agar meningkatkan minat masyarakat untuk menggunakan transportasi publik. Terlebih dari itu, pemerintah Kota Surakarta juga menerapkan program *wellness tourism* pada revitalisasi terminal ini yang juga bertujuan untuk meningkatkan kembali perekonomian melalui sektor wisata. Terminal Tirtonadi berdiri diatas lahan seluas 5 hektar yang dapat dapat memwadahi sebanyak 140 bus. Ada pula termpat parkir yang dapat memfasilitasi sebanyak 400 mobil dan 700 motor. Terminal ini juga dilengkapi dengan fasilitas fasilitas seperti e-ticketing, ruang kesehatan, masjid, toilet, cctv 24 jam, dan ada juga jembatan layang yang menghubungkan terminal dengan stasiun Solo Balapan. Terdapat juga fasilitas penunjang lainnya seperti tempat parkir, *foodcourt*, Gedung serbaguna, fasilitas olahraga, hingga lapangan futsal *indoor*.



Gambar 2.3 Jembatan Layang Balapan
Sumber: (Solopos.com, 2016)

2.5.2 Terminal Purabaya



Gambar 2.4 Denah Terminal Purabaya
Sumber: (Purabayaterminal.wordpress.com, 2010)

Terminal Purabaya yang saat ini dikenal, merupakan hasil dari perencanaan pengembangan terminal sebelumnya yaitu Terminal Joyoboyo yang dinilai sudah tidak dapat menampung jumlah kapasitas penumpang ataupun kendaraan, ada pula alasan lain antara lain yaitu tidak memungkinkannya dilakukan pengembangan pada lokasi terminal Joyoboyo karena letaknya yang jauh dengan pusat kota dan pertimbangan lokasi baru Terminal Purabaya yang memiliki akses sirkulasi yang baik dan strategis. Terminal Purabaya berdiri diatas lahan seluas kurang lebih 12Ha, dan berlokasi di Desa Bungurasih, Kecamatan Waru, Kabupaten Sidoarjo. Terminal Purabaya merupakan terminal Tipe A yang melayani perjalanan antar kota maupun provinsi.

Keistimewaan dari Terminal Purabaya yaitu adanya kenyamanan fasilitas yang ditawarkan, sehingga memberikan kenyamanan bagi pengguna terminal. Kenyamanan fasilitas tersebut antara lain yaitu loket tiket yang terorganisir sehingga meminimalkan adanya calo tiket, koridor yang nyaman, fasilitas

umum (*ATM Centre, Information Center*) yang lengkap, toilet yang bersih, musholla, ruang laktasi, ruang kesehatan, food *tenant*, pertokoan, ruang tunggu, eskalator, garbarata. Sehingga, dengan kelengkapan dan kenyamanan atas fasilitas yang ditawarkan, Terminal Purabaya sering digadang-gadangkan sebagai terminal dengan rasa bandara.



Gambar 2.5 Tata Ruang Terminal Purabaya
 Sumber: (skyscrapercity.com, 2010)

Mengutip dari *website* Kementerian Perhubungan RI (Publik, 2023), terdapat agenda revitalisasi terhadap Terminal Purabaya dengan konsep *mixed-use*, dengan memberikan fasilitas tambahan yang sudah dimulai dari bulan Maret tahun 2023 dan diagendakan untuk selesai pada bulan Desember tahun 2023 (Publik, 2023).

2.5.3 Terminal Greyhound



Gambar 2.6 Siteplan Terminal Greyhound
Sumber: (Smugmug, n.d.)

Terminal *Greyhound* merupakan terminal yang telah direvitalisasi dengan menggunakan pendekatan *adaptive reuse*. Terminal Greyhound terletak di Alabama, Amerika Serikat. Revitalisasi dengan pendekatan *adaptive reuse* pada terminal Greyhound bertujuan untuk memberikan fungsi dan tujuan yang baru. Ada pula tujuan lainnya dari Tindakan revitalisasi yang dilakukan, yaitu sebagai salah satu langkah mewujudkan langkah keberlanjutan dengan memanfaatkan kembali bangunan yang bersejarah dan juga ikonik dengan mempertahankan identitas atau karakter aslinya. Revitalisasi dengan pendekatan *adaptive reuse* pada terminal ini dapat dilihat pada penggunaan ulang ruangan, pertahanan dan pelestarian sejarah dan karakteristik bangunan, dan penerapan lingkungan berkelanjutan pada elemen bangunannya.

2.6 Sintesis Studi Preseden

ASPEK TERMINAL	Terminal A Tirtonadi	Terminal A Purobaya	Terminal <i>Greyhound</i>	Sintesis
Konsep Desain	<ul style="list-style-type: none"> • Revitalisasi pada tahun 2021 dengan tujuan meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan transportasi public. • Terdapat program <i>wellness tourism</i> yang bertujuan untuk meningkatkan kembali perekonomian melalui sektor wisata. 	<ul style="list-style-type: none"> • Revitalisasi terminal di tahun 2023 dengan menggunakan konsep <i>mixed-use</i>, • Terminal dengan layanan fasilitas bertaraf bandara 	<ul style="list-style-type: none"> • Bangunan terminal bersejarah yang direvitalisasi dengan pendekatan adaptive reuse. • Penggunaan ulang bangunan secara berkelanjutan 	<p>Revitalisasi dengan tujuan meningkatkan guna dan fungsi bangunan, serta penambahan beberapa ruangan baru untuk mengadaptasi kebutuhan.</p>
Organisasi Ruang Dalam	<p>Terminal terbagi menjadi 2 bagian, yaitu terminal barat dan terminal timur, yang berfungsi untuk mengatur arah keberangkatan, baik ke arah timur atau ke arah barat. Lalu eksisting terminal</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lantai 1 diperuntukkan sebagai perpindahan dan pergerakan kendaraan, • Sedangkan lantai 2 diperuntukkan sebagai area tunggu 	<p>Hanya terdiri dari 1 lantai. Pintu masuk berada di sisi timur, area pembelian tiket berada di sisi selatan, sisi utara berisi area komersil (ruang makan), ruang tunggu</p>	<p>Terminal tidak harus memiliki lebih dari 1 lantai, namun terdapat hubungan antar ruang yang saling berhubungan</p>

	juga terbagi dalam 2 zona, yaitu zona perpindahan dan zona pengendapan yang memiliki fungsi dan tujuan masing masing.	penumpang dan kios komersial.	dan keberangkatan bus berada di sisi barat.	
Organisasi Ruang Luar	Terdapat <i>sky-bridge</i> atau jembatan layang yang menghubungkan terminal dengan bandara.	Terdapat masjid, gedung parkir 2 lantai, dekat dengan lokasi Stasiun Waru.	Terminal Greyhound berada di kawasan transportasi, kondisi sekitar terminal merupakan stasiun, terminal kota, dan terminal lainnya (<i>JTA Bus Terminal</i>)	Terdapat konektivitas antara terminal dengan ruang luar berupa fasilitas publik lainnya, seperti terminal, bandara, dan tempat ibadah (masjid)
Sirkulasi/ Akses	Tidak ada perpotongan aktivitas antar penumpang, dan tidak ada perpotongan aktivitas antara pejalan kaki dengan aktivitas kendaraan dikarenakan akses yang berbeda	Terdapat pemisah alur sirkulasi antara manusia dan kendaraan	Terdapat pemisah alur sirkulasi antara manusia dan kendaraan	Terdapat pemisah sirkulasi antara sirkulasi manusia dengan sirkulasi kendaraan

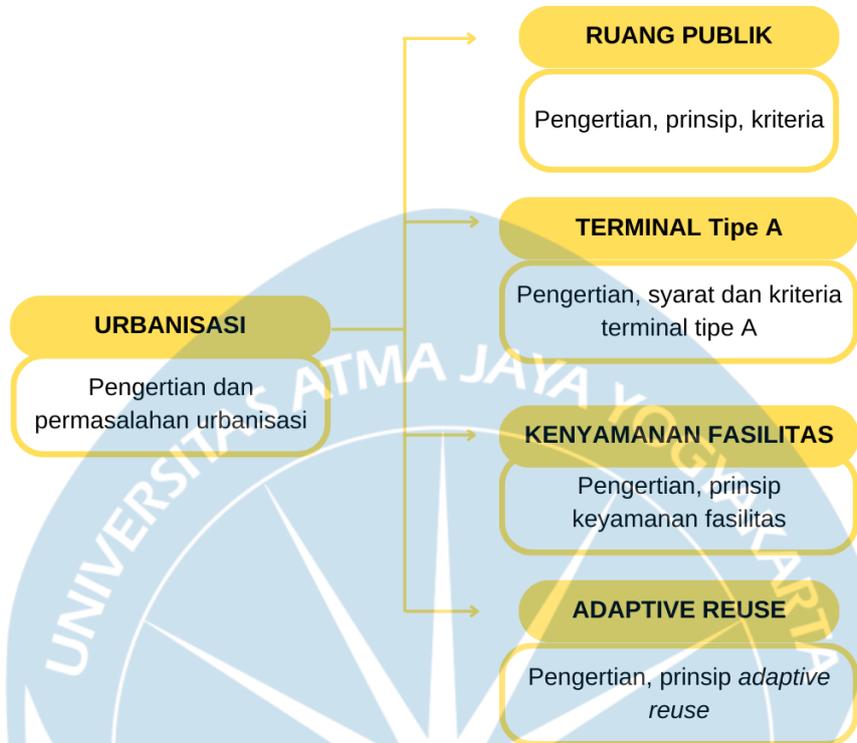
<p>Fasilitas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sport Center • Convention Hall • Food Court • Jembatan penghubung stasiun dengan terminal 	<p>Terdapat fasilitas utama yang berupa jalur kedatangan kendaraan, tempat tunggu kendaraan, kantor terminal, ruang tunggu penumpang, ruang keberangkatan, loket penjualan tiket, tempat parkir kendaraan dan rambu-rambu di dalam terminal.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ruang rapat, • Gudang, • Ruang Penyimpanan, • <i>fitness center</i>, • Ruang konvensi 	<p>Terdapat fasilitas utama pada terminal yang juga didukung oleh fasilitas penunjang lainnya.</p>
<p>Adaptive Reuse</p>	<p>Tidak menggunakan pendekatan <i>adaptive reuse</i>, namun dalam implementasinya, terdapat penerapan program pada terminal untuk mengadaptasi sektor ekonomi dan upaya</p>	<p>Tidak menggunakan pendekatan <i>adaptive reuse</i>, namun dalam implementasinya, menggunakan penerapan konsep <i>mixed use building</i>, dengan tujuan untuk menambah</p>	<p>Revitalisasi bangunan dengan fungsi terminal dan pengalihfungsian beberapa ruang menjadi ruang kantor serbaguna namun tetap mempertahankan khas</p>	<p>Tidak semua konsep revitalisasi dikaitkan dengan pendekatan <i>adaptive reuse</i>, namun perancangan revitalisasi memiliki korelasi dengan pendekatan <i>adaptive</i></p>

	peningkatan minat penumpang.	fasilitas, area komersial dan kuliner untuk mendukung UMKM.	dan identitas bangunannya.	<i>reuse</i> (penggunaan kembali dan upaya pemertahanan nilai budaya)
--	------------------------------	---	----------------------------	---



2.7 Kerangka Teori

Berikut ini adalah kerangka teori yang digunakan dalam penulisan perancangan ini.



Gambar 2.7 Bagan Kerangka Teori

Dalam bab Tinjauan Teori, pembahasan yang akan dibahas yaitu mengenai hubungan antara urbanisasi dengan pengertian, prinsip, dan kriteria dari ruang publik maupun terminal tipe A, selanjutnya membahas mengenai kenyamanan fasilitas pada ruang publik yang berdasar pada prinsip dan standar kenyamanan. Kemudian, beberapa aspek tersebut dikaitkan dengan pendekatan *adaptive reuse* sebagai pendekatan arsitektur yang akan diaplikasikan pada perancangan.