

BAB V

KAJIAN TEORI

5.1 Kajian Teori Penekanan / Tema Desain

Site proyek Terminal Tipe A ini berada di Jl. Arteri Yos Sudarso Semarang. Citra Arsitektural bangunan di sekitar Tapak dominan bangunan Industri dengan *style* arsitektur industrialis. Terdapat juga arsitektur jawa pada museum Nyonya Meneer dan arsitektur modern pada Bangunan UNISULLA Semarang. Permukiman penduduk disekitar yang memiliki karakter arsitektur modern dan arsitektur jawa. Sedangkan Citra Arsitektural bangunan Transportasi Publik di Semarang sendiri Lebih Bergaya Vernakular tropis (Terminal Mangkang & Bandara Achamad Yani) dan Art Deco (Stasiun Tawang dan Poncol). Sehingga untuk Menyelaraskan Tema Desain, Bangunan ini menggunakan Tema Desain Neo Vernakular yang Memperhatikan Tradisi (jawa, semarangan, kolonial, pecinan) dan memperhatikan lingkungan (tropis) dan juga lebih Modern.

5.1.1 Interpretasi dan Elaborasi Penekanan Desain

Tema desain dalam proyek Terminal Tipe A ini adalah Arsitektur Neo Vernakular. Dipilih tema Arsitektur Neo Vernakular ini adalah karena terminal merupakan tempat pertama yang dikunjungi oleh orang yang akan berpergian (jalur darat) sehingga dapat dianalogikan sebagai sebuah

gerbang suatu daerah. Oleh karena itu, akan lebih bijaksana jika bentuk dari Terminal mencerminkan budaya setempat sehingga kesan dan citra yang ditimbulkan bangunan Terminal tersebut sama dengan budaya setempat.

Arsitektur Neo-Vernakular adalah adalah suatu penerapan elemen arsitektur yang telah ada, baik fisik (bentuk, konstruksi) maupun non fisik (konsep, filosofi, tata ruang) dengan tujuan melestarikan unsur-unsur lokal yang telah terbentuk secara empiris oleh sebuah tradisi yang kemudian sedikit atau banyaknya mengalami pembaruan menuju suatu karya yang lebih modern atau maju tanpa mengesampingkan nilai-nilai tradisi setempat. Arsitektur Neo-Vernakular ini tidak hanya menerapkan elemen-elemen fisik yang diterapkan dalam bentuk modern tapi juga elemen non fisik seperti budaya, pola pikir, kepercayaan, tata letak, religi dan lain-lain. Arsitektur Neo-Vernakular dalam penerapan tidak diperlukan untuk menerapkan elemen-elemen fisik dan non-fisik dari budaya setempat secara keseluruhan, tetapi dapat menerapkan hanya salah satu dari elemen-elemen tersebut.

Karakteristik Arsitektur Neo Vernakular :

- Bersifat *hybrid*, yakni terjadi penggabungan antara yang sama dengan yang baru (tradisional dengan modern).

- Menginterpretasikan bentuk dan cara tradisional ke dalam proporsi yang lebih vertikal.
- Elemen-elemen budaya dimunculkan kembali dalam bentuk modern, baik secara fisik (bentuk bangunan) maupun elemen non fisik seperti kepercayaan, tata letak, serta pola pikir yang biasanya digunakan dalam merancang suatu bangunan.
- Tradisi dalam balutan fisik modern (material).

Prinsip Pendekatan Arsitektur Neo Vernakular :

- Menganalisis tradisi dan budaya setempat (tidak hanya sisi arsitektur) yang kemudian diinterpretasikan dan dimodifikasi ke dalam wujud bentuk yang sedang berkembang pada zaman sekarang.
- Menggunakan pendekatan simbolisme yang menyiratkan makna sebagai bahasa arsitektural.
- Prinsip tradisi: menampilkan nilai-nilai histori yang nantinya akan menegaskan ciri bangunan.
- Kaidah tradisi setempat dikombinasikan dengan penggunaan sistem teknologi yang ada pada saat ini.

- Tetap menjaga keselarasan antara bangunan dengan alam (merupakan prinsip bangunan tradisional pada umumnya).

Prinsip Perubahan Arsitektur Neo Vernakular :

- **Bentuk bangunan dan maknanya tetap**, menduplikasi wujud serta makna budaya namun dengan perubahan material bangunan.
- **Bentuk tetap dengan makna baru**, mengadopsi wujud budaya tanpa mempertimbangkan fungsi dan makna wujud budaya tersebut.
- **Bentuk baru dengan makna tetap**, unsur kebudayaan diperbarui untuk menghindari *cultural shock*.
- **Bentuk dan makna baru**, kebudayaan sudah ditinggalkan atau sebatas ornamen saja.

Arsitektur kebudayaan Jawa merupakan karya budaya yakni interpretasi lambang sejarah tentang kehidupan masyarakat Jawa sepanjang masa yang terus berkembang. Bangunannya menampakkan secara jelas makna kehidupan manusia melalui simbolis-simbolis yang tetera pada badan bangunan dan penataan ruangnya. Arsitektur Jawa seperti

Rumah Joglo dan Rumah Kampung. Sedangkan untuk arsitektur Semarang sendiri lebih variatif, selain rumah Joglo dan Rumah Kampung ada juga hubungannya dengan arsitektur Pecinan dan Kolonialisme.

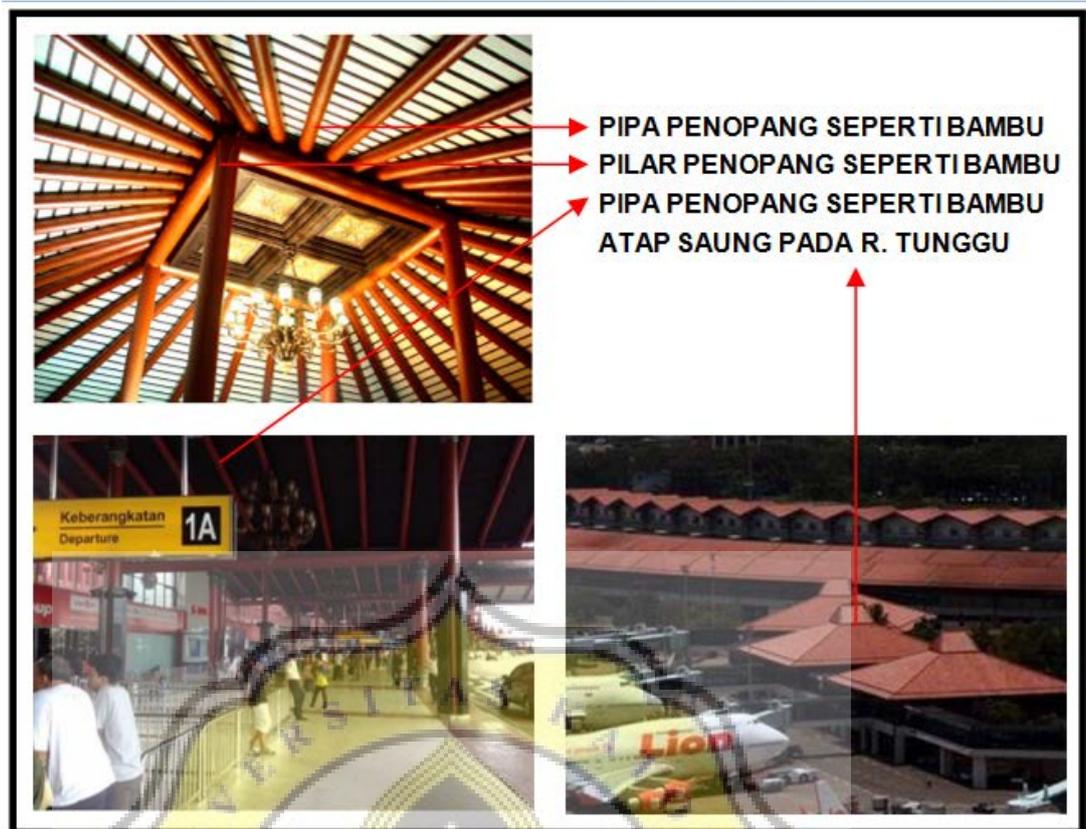
5.1.2 Studi Preseden Bandara Soekarno Hatta (T1 - T2)



Paul Andreu mendesain Soekarno-Hatta mempertahankan nilai positif konsep arsitektur Indonesia yang selalu menekankan kepada kesinambungan dan hubungan simbiosis dengan alam. Oleh karena itu ia memperkenalkan pendekatan arsitektur post-modern yang memperbolehkan penggabungan elemen modern, budaya populer Indonesia dan

lingkungan sekitar bandara, yang saat itu dikelilingi hamparan sawah padi yang indah menjadi satu, sehingga konteks budaya Indonesia yang kental dapat terasa dan terlihat dari semua penjuru bandara. . Konstruksi yang ringan, bangunan dengan skala manusia, sehingga tidak berbahaya apabila terjadi gempa dan atap yang miring agar air hujan mudah mengalir menjadi garis merah dalam arsitektur Indonesia.

Penggabungan ini bisa di lihat dari model ujung gedung timur terminal yang dihiasi dengan jendela-jendela kecil, kemudian ruang tunggu dan ruang bandara yang di hiasi oleh ornamen-ornamen ukiran, pondasi atap bandara yang seakan-akan serangkaian bambu yang menompang atap saung, atap yang tinggi untuk ventilasi, jarak antara tanah dan lantai bangunan seperti panggung dan juga taman-taman ada di samping ruang tunggu penumpang. Paul Andreu memecah bangunan terminal 1 menjadi beberapa gubahan massa yang lebih kecil berskala manusia. Tiap-tiap gubahan massa dihubungkan dengan koridor-koridor terbuka beratap yang dikelilingi oleh lansekap tropis . Pola ini diambil dari pola rumah-rumah di Indonesia yang seringkali terdiri dari beberapa gubahan massa terpisah dalam satu halaman namun saling terhubung.



gambar 5. 2 Analisa Desain Bandara Soekarno Hatta

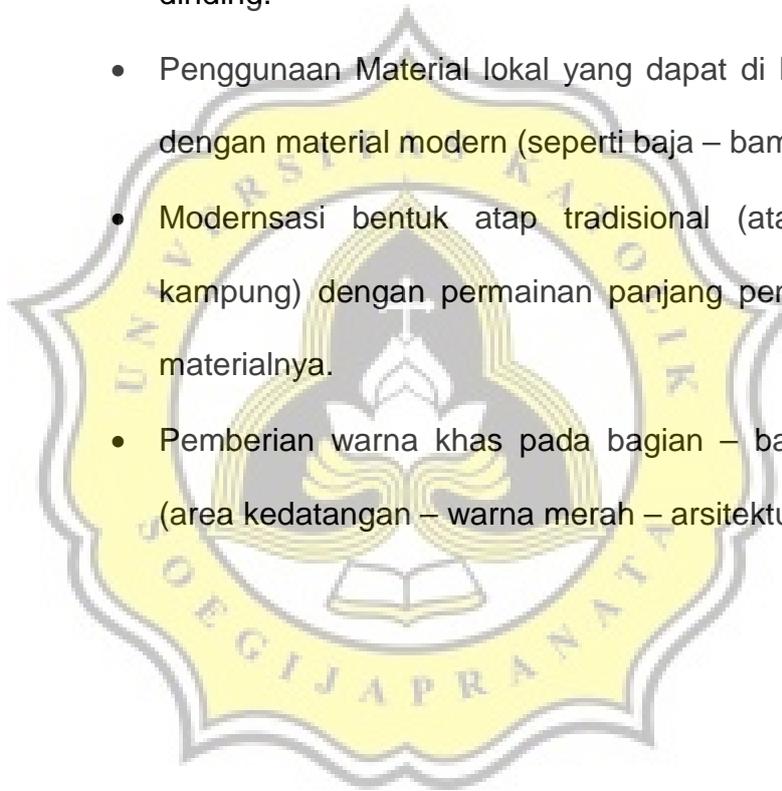
Sumber : analisis pribadi

5.1.3 Kemungkinan Implementasi Teori Penekanan Desain

Kemungkinan penerapan tema dapat dilakukan pada visual maupun non visual, dengan mengaitkan filosofi-filosofi terhadap bentuk maupun tatanan bangunan. Sehingga untuk memperkuat konsep tersebut dapat digunakan strategi bahwa aspek luar dan bangunan secara keseluruhan dapat dikaitkan dengan filosofi Jawa Tengah maupun semarangan secara umum, sedangkan aspek ruang dalam dikaitkan dengan kebudayaan yang ada pada wilayah-wilayah secara khusus.

Berikut analisis kemungkinan penerapan tema yang dapat dilakukan pada Terminal Bus Tipe A di Kota Semarang :

- Analisis Budaya setempat Yang diwujudkan dalam visual interior (seperti penggunaan motif batik pesisir, atau motif budaya yang lain pada area plafond maupun dinding.
- Penggunaan Material lokal yang dapat di kombinasikan dengan material modern (seperti baja – bambu).
- Modernsasi bentuk atap tradisional (atap joglo,atap kampung) dengan permainan panjang pendek maupun materialnya.
- Pemberian warna khas pada bagian – bagian tertentu (area kedatangan – warna merah – arsitektur pecinan)



5.2 Kajian Teori Permasalahan Dominan / Fokus Kajian

Permasalahan dominan yang diangkat yaitu “Pengaturan sirkulasi terminal untuk menciptakan kenyamanan baik pada pengguna maupun kendaraan”.

5.2.1 Interpretasi dan Elaborasi Penekanan Desain

A. Pengertian sirkulasi

- Menurut Kamus besar Bahasa Indonesia, sirkulasi merupakan peredaran.
- Menurut D.K Ching, sirkulasi merupakan tali / benang yang terlihat dan menghubungkan ruang - ruang dalam suatu bangunan atau dapat juga diartikan tali yang menghubungkan deretan ruang dalam dan ruang luar secara bersama.

Jadi sistem sirkulasi dapat diartikan sebagai Prasarana yang menghubungkan berbagai kegiatan dan penggunaan, baik antar area maupun antara area diluar dan di dalam bangunan berdasarkan pada pertimbangan aspek fungsi, ekonomi, keluwesan dan kenyamanan.

Pelaku sirkulasi sendiri dalam proyek ini adalah manusia dan kendaraan. Karakter sirkulasi manusia dan kendaraan:

- **Manusia** → kelonggaran dan fleksibel dalam bergerak, berkecepatan rendah, sesuai dengan skala manusia.
- **Kendaraan** → tidak fleksibel dalam bergerak, tergantung kecepatan dan ukuran kendaraan, membutuhkan sirkulasi yang lebih luas, tergantung dengan jenis kendaraannya.
- **Barang** → Tergantung ukuran, pergerakan kaku.

Bila melihat perbedaan karakter yang cukup menonjol antara manusia dan kendaraan maka tidak menutup kemungkinan bila penataan ruang dan sirkulasi yang tidak benar akan mengakibatkan terjadinya *crossing circulation*, bahkan sampai berpengaruh pada keamanan bagi manusia pada terminal.

B. Aspek perancangan sistem sirkulasi

Beberapa hal yang menjadi bahan pertimbangan dalam merancang suatu sistem sirkulasi, yaitu :

- Aspek-aspek estetis yang dapat menimbulkan aspek emosional.
- Perencanaan yang lebih baik pada tingkat keamanannya.

- Kesan estetis pertama yang diperoleh pada daerah sirkulasi banyak berpengaruh terhadap bangunan secara keseluruhan.
- Pencapaian ke dalam menyebabkan penerimaan bangunan secara keseluruhan akan menarik, menyenangkan dan mengejutkan.
- Pola sirkulasi yang efisien tidak hanya mempertimbangkan ukuran, ruang, skala monumental, terbuka dan indah secara visual. Tetapi pola sirkulasi harus jelas tanpa penambahan tanda-tanda pengarah orang berjalan.
- Pencapaian ke dalam hall yang luas dan menarik dengan melalui sebuah pintu yang tinggi kemudian ke dalam koridor selasar yang bagus akan mengakibatkan nilai bangunan secara keseluruhan menjadi menarik.

C. Sirkulasi pada terminal

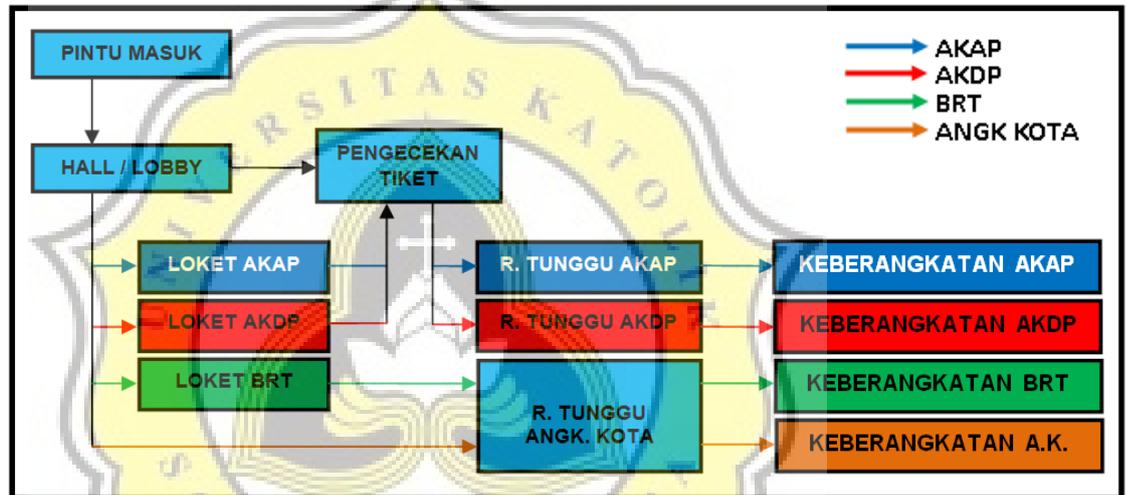
Kegiatan sirkulasi yang berlangsung dalam terminal dibagi menjadi 2 yaitu : sirkulasi pengguna (manusia) dan sirkulasi kendaraan. Untuk lebih jelasnya sebagai berikut :

- a) Sirkulasi Pengguna**, merupakan sirkulasi bagi pengguna terminal, pengguna sendiri yang paling

utama adalah penumpang, pengunjung (pengantar / penjemput) pengelola, dll. Untuk jelasnya sebagai berikut :

- o **Penumpang**, penumpang ini baik AKDP, AKAP, BRT, maupun bus kota dibedakan menjadi 3 jenis, yaitu sebagai berikut :

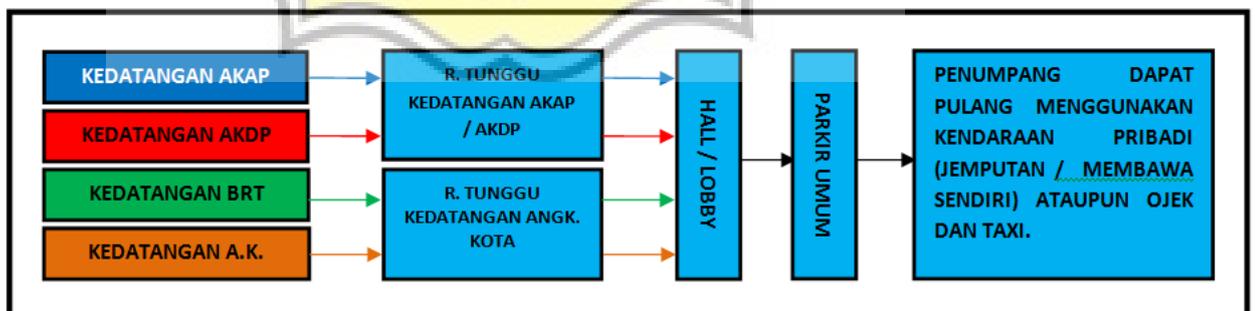
- Penumpang yang mengawali perjalanan



Skema 5.1 Sirkulasi Penumpang Mengawali Perjalanan

Sumber : analisis pribadi

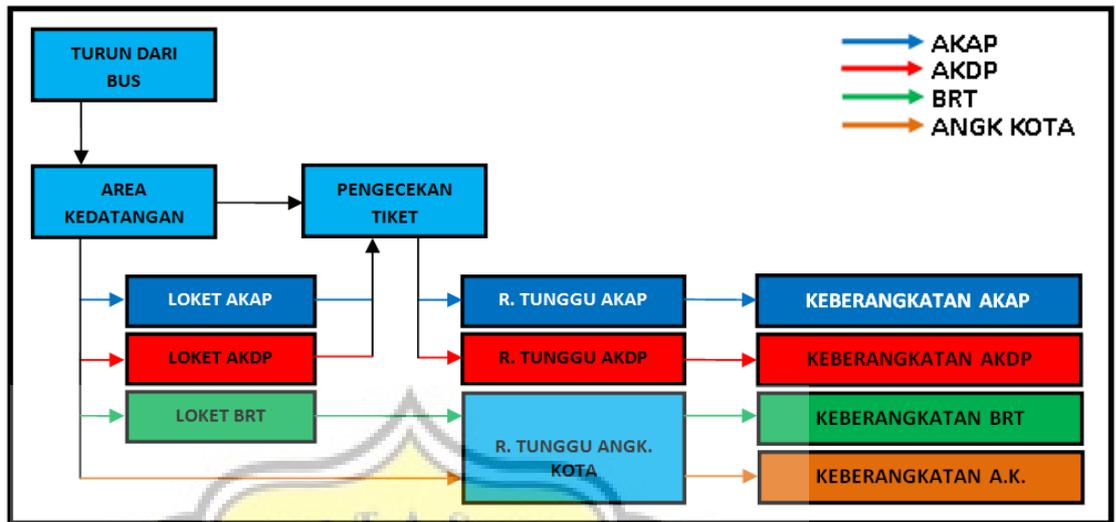
- Penumpang yang mengakhiri perjalanan



Skema 5.2 Sirkulasi Penumpang Mengakhiri Perjalanan

Sumber : analisis pribadi

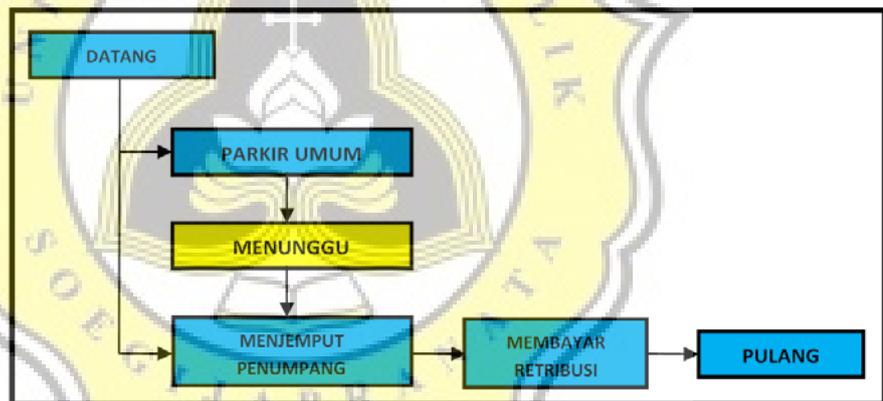
- Penumpang transit



Skema 5. 3 Sirkulasi Penumpang Transit

Sumber : analisis pribadi

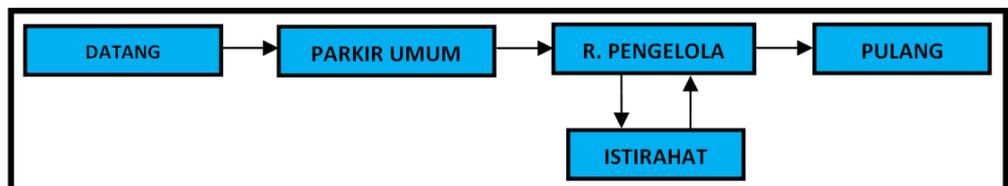
- Pengunjung (pengantar / penjemput)



Skema 5. 4 Sirkulasi Pengunjung

Sumber : analisis pribadi

- Pengelola



Skema 5. 5 Sirkulasi Pengelola

Sumber : analisis pribadi

b) **Kendaraan**, Kendaraan yang termasuk merupakan Bus baik AKDP, AKAP, BRT, maupun bus kota dan angkutan kota yang berupa mikrolet bahkan Travel, Taxi, dan Ojek. Untuk lebih jelasnya sebagai berikut :

o **Bus AKAP**



Skema 5. 6 Sirkulasi Bus AKAP

Sumber : analisis pribadi

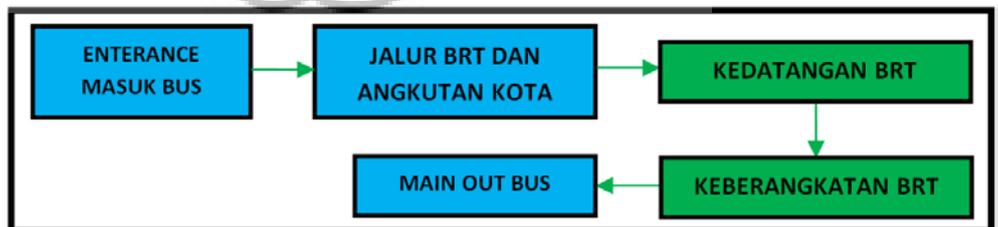
o **Bus AKDP**



Skema 5. 7 Sirkulasi Bus AKDP

Sumber : analisis pribadi

o **Bus BRT**



Skema 5. 8 Sirkulasi Bus BRT

Sumber : analisis pribadi

o **Angkutan Kota**



Skema 5. 9 Sirkulasi Angkutan Kota

Sumber : analisis pribadi

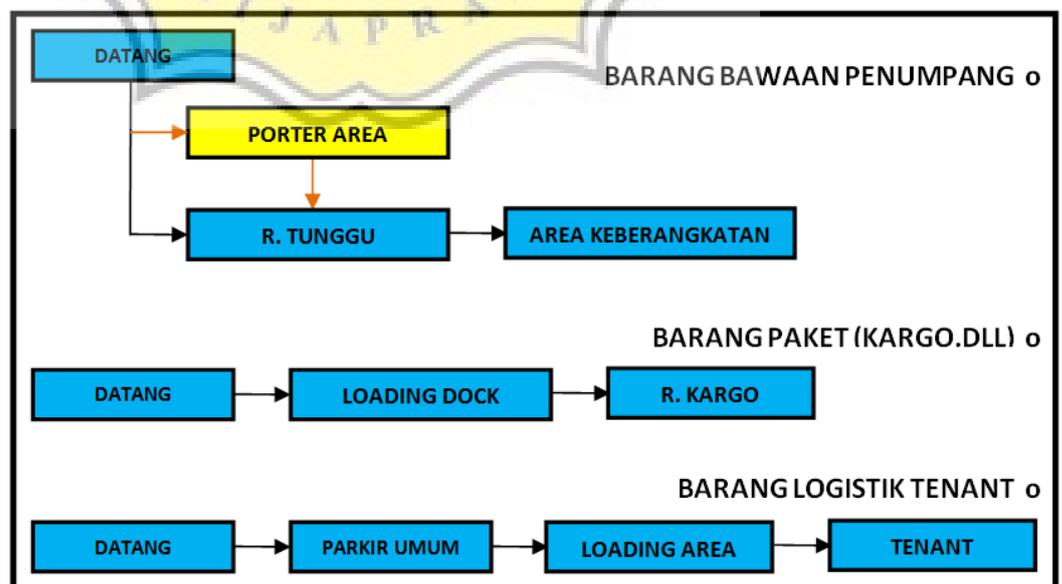
o **Kendaraan Umum** (mobil / motor pribadi, ojek, taxi).



Skema 5. 10 Sirkulasi Kendaraan Umum

Sumber : analisis pribadi

c) **Sirkulasi Barang**, dipisahkan sebagai berikut :



Skema 5. 11 Sirkulasi barang di Terminal

Sumber : analisis pribadi

5.2.2 Studi Preseden

Terminal Bulupitu (Purwokerto)

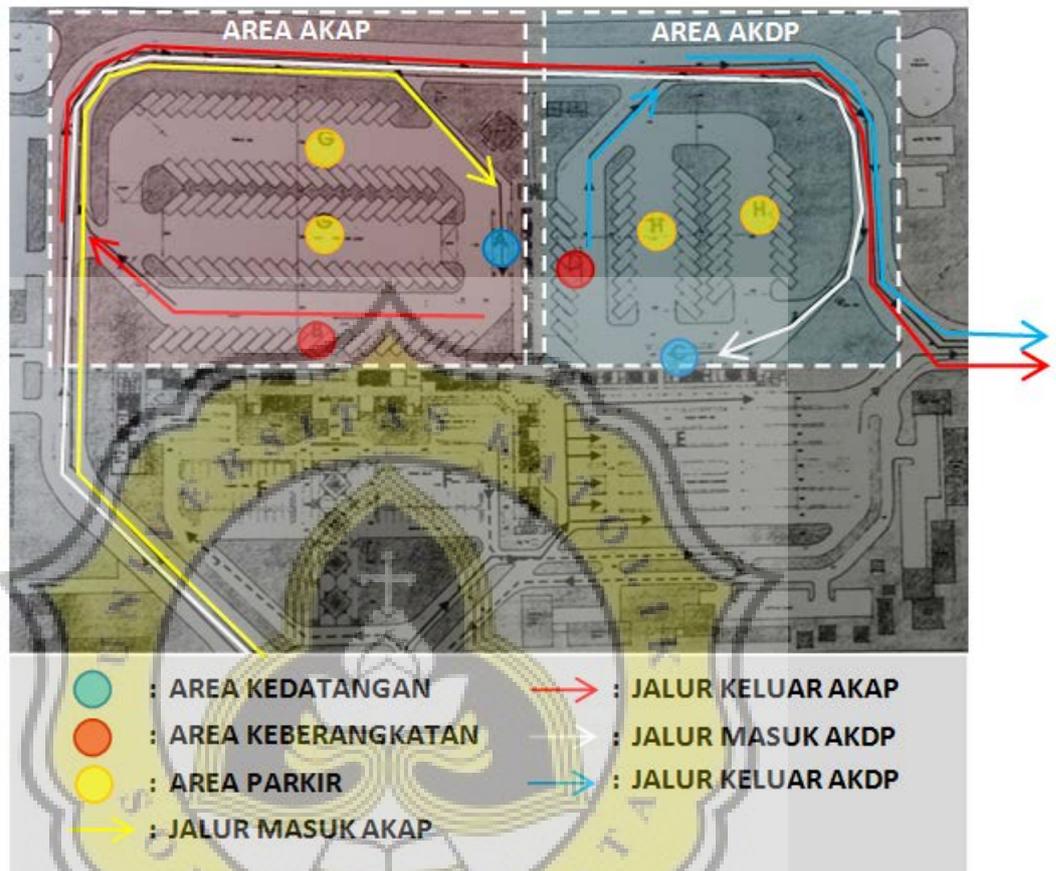


gambar 5.3 Peta Terminal Bulupitu, Purwokerto

sumber : maps.google.com

Terminal Bus Bulupitu merupakan Terminal Yang terletak di Purwokerto. Terminal dengan luas lahan 10 Ha ini juga merupakan terminal terbesar di Jawa Tengah. Terminal yang beroperasi penuh selama 24 jam ini melayani Bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) maupun Dalam Propinsi (AKDP) dari arah Sumatera – Jakarta – Bandung ke arah timur seperti Jogja – Surabaya dan sebaliknya. Fasilitas pendukung yang ada di Terminal ini antara lain Masjid, Parkir dengan Pagar dan Atap, taman bacaan, taman edukasi lalulintas dan sekaligus sebagai RTH. Kelebihan dari Terminal ini adalah pemisahan sirkulasi dan ruang parkir sangat jelas, semua dipisahkan berdasarkan

jenis kendaraannya, baik AKAP, AKDP, Angkutan Kota, Mobil Pengunjung, Motor Pegunjung, Ojek, dan Taxi.

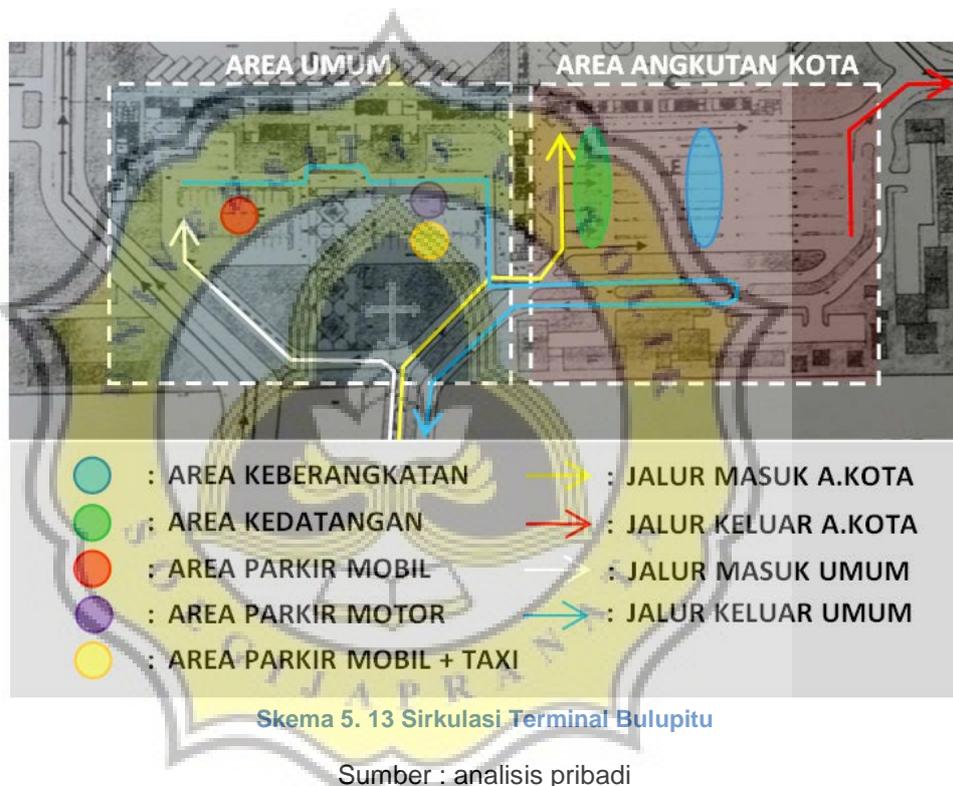


Skema 5. 12 Sirkulasi Terminal Bulupitu

Sumber : analisis pribadi

Area sirkulasi AKAP dan AKDP dijadikan satu jalur, jalur ini berada disisi terluar tapak, dibuat mengitari tapak. Sedangkan pada area Keberangkatan, Kedatangan, dan Parkir antara AKAP dan AKDP dipisah, hal ini bertujuan agar calon penumpang lebih mudah mengakses Angkutan yang dituju. Sementara itu untuk angkutan kota dipisahkan sendiri. Jalur masuk angkutan kota digabungkan dengan jalur kendaraan umum, namun hanya jalur

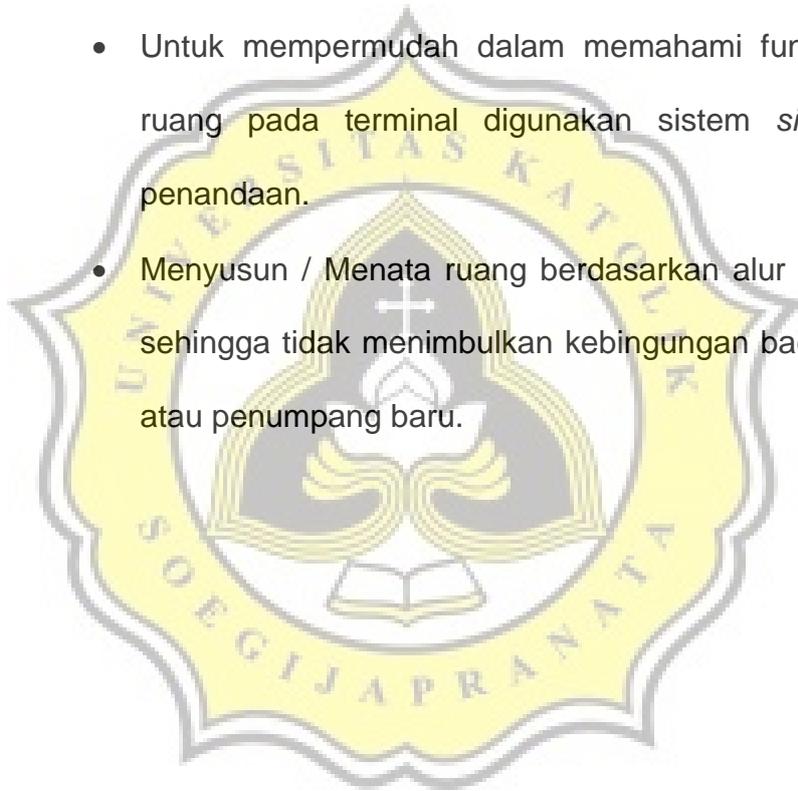
masuknya saja yang sama. Jalur keluar pada Angkutan kota sama dengan AKAP dan AKDP. Sedangkan jalur keluar kendaraan Umum (motor, mobil, ojek, dan taxi) dibuat berbeda, yaitu memakai jalur disamping jalur masuknya. Perbedaan penempatan layout pada terminal ini berdasarkan jenis angkutannya bukan pada arah tujuannya (berbeda dengan terminal Tirtonadi)

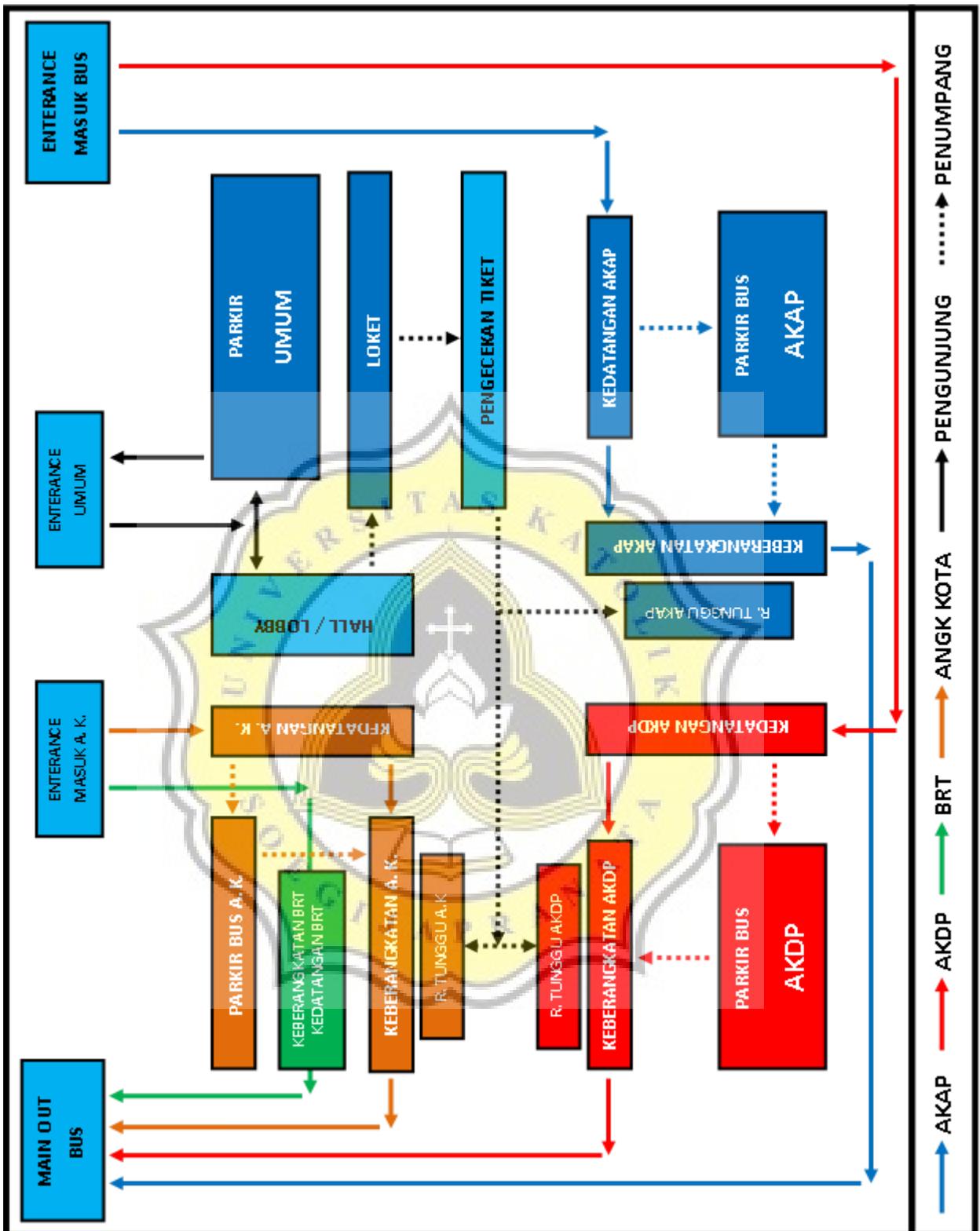


5.2.3 Kemungkinan Implementasi Teori Permasalahan Dominan

Kemungkinan Penerapan Teori Permasalahan dominan yang diangkat yaitu “Pengaturan sirkulasi terminal untuk menciptakan kenyamanan baik pada pengguna maupun kendaraan” pada proyek Terminal Tipe A ini adalah :

- Perbedaan area baik AKAP, AKDP, Angkutan Kota maupun kendaraan pengunjung, taxi, ojek, dan travel.
- Memisah Sirkulasi Baik Kendaraan, Manusia, maupun Barang.
- Membagi masing – masing area berdasarkan Tipe areanya dan serta arah tujuannya.
- Untuk mempermudah dalam memahami fungsi ruang - ruang pada terminal digunakan sistem *signage* atau penandaan.
- Menyusun / Menata ruang berdasarkan alur sirkulasinya, sehingga tidak menimbulkan kebingungan bagi pengguna atau penumpang baru.





Skema 5. 14 Ilustrasi Pola Sirkulasi Terminal

Sumber : analisis pribadi