

PENERAPAN ARSITEKTUR POSTMODERN PADA PERENCANAAN DAN PERANCANGAN TERMINAL TIPE A JATIASIH, BEKASI

Muhamad Hilman¹, Tri Endangsih²

1. Fakultas Teknik, Program Arsitektur, Universitas Budi Luhur, Jakarta, Indonesia
Muhamadhilman2992@yahoo.com¹,
2. Fakultas Teknik, Program Arsitektur, Universitas Budi Luhur, Jakarta, Indonesia
tri.endangsih@budiluhur.ac.id²

Abstrak

Kota Bekasi memiliki peran penting sebagai kota penyangga ibukota Indonesia, Jakarta. Kota ini mengalami masalah klasik yaitu tingkat eskalasi warga per tahun tidak diimbangi oleh pembangunan infrastruktur yang melayani kebutuhan masyarakat. Masalah ini terkait dengan pembangunan infrastruktur transportasi di Bekasi seperti Terminal Bus. Kota Bekasi sebagai kota dengan intensitas warga yang tinggi, juga sebagai kota industri membutuhkan infrastruktur transportasi seperti Terminal Bus yang lebih layak, aman dan nyaman. Saat ini Bekasi memiliki terminal utama berskala kecil dengan kapasitas yang tidak dapat memenuhi kebutuhan masyarakat, seperti kinerja dan fasilitas yang tidak memadai lagi, masalah ini telah menyebabkan keluhan dari masyarakat terhadap infrastruktur di kota Bekasi. , terutama terminal bus. Badan Perencanaan dan Pengembangan Kota Bekasi telah merencanakan dan menetapkan Kecamatan Jatiasih sebagai lokasi yang akan dibangun Terminal Tipe A, khususnya di jalan Kebantenan yang berdekatan dengan Jalan Tol Lingkar Luar Jakarta. Dengan tersedianya Terminal Jatiasih Tipe A, semoga dapat memberikan dan memfasilitasi transportasi yang lebih layak yang memiliki fasilitas utama dan pendukung yang lebih baik dibandingkan dengan terminal yang ada. Semoga terminal ini akan membantu lebih atau menyederhanakan pergerakan masyarakat. Bekasi yang lebih nyaman dan aman sebagai fungsi terminal tipe A.

Kata kunci: Arsitektur Postmodern, Perencanaan dan Desain terminal tipe A Jatiasih, Bekasi

Abstract

The City of Bekasi has a significant role as the buffer city of the capital of Indonesia, Jakarta. This city experiencing a classic problem which is the level of citizen escalation per year is not been offset by infrastructure development which services the needs of the society. This problem related with the transportation infrastructure development in Bekasi such as Bus Terminal. The city of Bekasi as a city with high citizen intensity, also as an industrial city needs transportation infrastructure such as Bus Terminal which more decent, safe and comfortable. Right now Bekasi has a small scale main terminal with the capacity that can not fulfil the needs of the society, such as the performance and facility which no longer adequate, this problem has caused the complaint from the society toward the infrastructure in the city of Bekasi, especially bus terminal. The Planning and Development Agency of the City of Bekasi has planned and appointed Sub District Jatiasih as the location which will be built a Type A Terminal, in particular in Kebantenan street which adjacent the Jakarta Outer Ring Road Freeway. With the availability of Jatiasih Type A Terminal, hopefully it can give and facilitate in a more decent transportation which has a main and support facilities which are better compared to the exist terminal. Hopefully this terminal will help more or simplify the movement of the society of Bekasi which is more comfortable and safe as the function of type A terminal.

Keywords : Postmodern Architecture, Planning and Design of type A terminal Jatiasih, Bekasi.

1 PENDAHULUAN

Kota Bekasi memiliki peran penting sebagai kota penyangga ibu kota negara Indonesia, Jakarta. Mengalami masalah dimana kota ini menjadi kota dengan permasalahan klasik yaitu angka peningkatan penduduk pertahunnya. Berdasarkan data dari BPS Kota Bekasi rata-rata laju kenaikan jumlah penduduk di Kota Bekasi mencapai 2,71% dari total jumlah penduduk 2,733,240 jiwa dalam angka tahun 2014. Disamping itu, kota Bekasi juga sebagai kota perdagangan dan jasa, ini dapat terlihat dari adanya beberapa pabrik dan pusat perdagangan berada di

wilayah kota Bekasi ataupun di wilayah Kabupaten Bekasi. Kota Bekasi telah berkembang dengan pesat seiring perkembangan Kota Jakarta yang memberikan efek yang sangat signifikan dalam perkembangan kota. Perkembangan ini juga diikuti pula oleh strategi penyediaan transportasi angkutan publik yang memadai. Terminal Bus merupakan prasarana yang menjadi komponen penting di Kota Bekasi dalam suatu sistem transportasi. Terminal didefinisikan sebagai titik dimana penumpang dan barang masuk dan keluar dari sistem transportasi.

Saat ini Kota Bekasi memiliki satu buah terminal. Terminal induk Kota Bekasi merupakan

terminal regional yang menyatu dengan terminal lokal. Terminal Bekasi yang ada saat ini merupakan terminal tipe C (tipe C secara kapasitas luas standar, tipe B menurut SK penetapan terminal, dan tipe A secara de facto lapangan) dengan luas 1,3 Ha, dan kapasitas 523 bus. Skala pelayanan terminal ini mencakup pelayanan antar kota antar propinsi, antar kota dalam propinsi, serta angkutan dalam kota. Kinerja terminal induk Kota Bekasi kurang berfungsi dengan baik dikarenakan

kapasitas terminal induk Kota Bekasi sudah melewati batas sehingga para pengguna jasa penumpang mengeluhkan fasilitas yang ada di terminal kurang nyaman dan aman. Selain itu terminal juga kekurangan fasilitas seperti parkir untuk kendaraan pribadi, parkir taksi. Hal ini menunjukkan bahwa luas dari lahan terminal Bekasi saat ini sudah tidak mencukupi untuk menampung meningkatnya jumlah armada kendaraan yang masuk ke terminal Bekasi dan untuk melengkapi fasilitas-fasilitas dari terminal itu sendiri. Masalah lainnya dari kondisi terminal Bekasi saat ini yaitu posisinya yang sangat dekat dengan pasar atau bisa dikatakan seolah-olah terminal Bekasi terjepit di dalam pasar. Keadaan seperti ini tentunya sangat mengganggu arus sirkulasi kendaraan yang akan keluar dari terminal, sehingga tidak sedikit baik dari pihak penumpang maupun supir angkutan umum yang tidak masuk ke dalam terminal.

Dengan latar belakang seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, dapat disimpulkan bahwa Kota Bekasi memerlukan terminal induk baru tipe A dengan kapasitas lebih besar dan mampu memberikan pelayanan yang lebih baik. Didukung rencana pemerintah Kota Bekasi beberapa tahun terakhir ini yang berencana membangun Terminal Regional Kota Bekasi (Terminal Tipe A Kota Bekasi). Dari Badan Perencanaan Dan Pembangunan Daerah Kota Bekasi sendiri melalui hasil kajian dalam kegiatan Review Rencana Pembangunan Terminal Tipe A Kota Bekasi, telah menunjuk Kecamatan Jatiasih, tepatnya di Kampung Kebantenan, sebelah utara Tol Jakarta Outer Ring Road (JORR), untuk dijadikan lokasi pembangunan terminal Tipe A yang layak. Secara luasan, lokasi tersebut telah memenuhi luasan minimal yang dibutuhkan terminal tipe A, sehingga muncul sebuah ide untuk merancang sebuah "Perencanaan dan Perancangan Terminal Tipe A Jati Asih" bertujuan untuk memberikan fasilitas umum dalam segi transportasi yang lebih layak dengan fasilitas utama dan penunjang yang lebih baik di banding terminal yang sudah ada. Dengan harapan terminal ini akan lebih membantu atau memudahkan pergerakan masyarakat kota Bekasi yang lebih nyaman dan aman sebagaimana fungsi terminal tipe A.

Topik : Fasilitas Perkotaan

Tema : Arsitektur *Postmodern*

Judul : Perencanaan dan Perancangan Terminal Tipe A Jatiasih, Bekasi.

Arsitektur *Post Modern* adalah Arsitektur yang berkembang setelah era Arsitektur *Modern*

dimana aliran arsitektur yang baru ini sudah terlepas dari aturan-aturan *modernism*, mempunyai tujuan menolak, menyempurnakan, dan mengkoreksi terhadap kesalahan yang telah terjadi pada Arsitektur *Modern*, mengaplikasikan hal-hal yang benar dari arsitektur *modern* untuk di pakai, menyatu-padukan *Art dan Science, Craft and Tecknology*, International dan Lokal, mengakomodasikan kondisi-kondisi paradoksal dalam arsitektur yang merupakan hasil perkembangan sumber daya manusia terhadap Arsitektur *modern*. Arsitektur *Postmodern* ini memakai aliran *Vernakular* dimana didalam nya aliran ini menerapkan elemen tradisional dalam perancangan bangunannya. Elemen tradisional ini diterapkan dengan konsep bangunan *modern* sehingga tercipta bangunan *modern* yang serasi dengan lingkungan lokal. Hal ini berfungsi untuk menghidupkan kembali suasana tradisional setempat dengan membuat bentuk dan pola-pola bangunan lebih modern tetapi tidak menghilangkan unsur arsitektur lokal.

Tujuan

1. Menciptakan Terminal Bus dengan kelas tipe A.
2. Menyediakan tempat fasilitas yang dapat memenuhi kebutuhan penumpang.
3. Dibuatnya pemisahan sirkulasi pejalan kaki dengan sirkulasi bus di dalam terminal.
4. Dibuat pemisahan yang jelas antara jalur angkutan antar kota antar propinsi, angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan. Manajemen lalu lintas di dalam terminal dan di daerah pengawasan terminal.
5. Pembatasan yang jelas antara lingkungan kerja terminal dengan lokasi peruntukkan lainnya, misalnya pertokoan, perkantoran, sekolah dan sebagainya.

Sasaran

1. Memberi kemudahan bagi masyarakat dalam masalah transportasi.
2. Memberikan kenyamanan dan keamanan di dalam terminal.

2 METODE PENELITIAN

Metode proses pengumpulan data pada proyek ini yaitu dengan cara studi literatur, buku, survey, internet dll. Mempelajari segala teori yang berkaitan dengan proyek dan topik-tema, formasi mengenai standar-standar dari perancangan, peraturan pemerintah, dan data statistik yang berhubungan dengan proyek baik secara fisik maupun non fisik.

Metode Pengumpulan Data

1. Studi lapangan, Mempelajari kondisi lapangan/site yang bisa mempengaruhi perancangan.

2. Wawancara, Mengumpulkan data dan informasi serta pendapat dari berbagai pihak yang berkaitan dengan proyek.

3. Studi banding

Studi banding terhadap kasus yang serupa dengan proyek ini.

Metode Analisa dan Sintesa

Metode analisa dan sintesa dengan melakukan pendekatan yang memperhatikan tiga aspek saling berkaitan, yaitu :

1. Aspek Manusia

Merupakan analisa tentang jenis pelaku kegiatan, aktivitas, sirkulasi, kebutuhan ruang, kapasitas ruang, tata ruang dan pola ruang luar.

2. Aspek Lingkungan

Merupakan pembahasan tentang segala sesuatu yang berkaitan dengan lokasi (penentuan lokasi, sudut pandang dan orientasi tapak), serta potensi yang dimiliki pada lingkungan tersebut.

3. Aspek Bangunan

Merupakan pembahasan tentang pola gubahan massa, pengolahan bentuk dan penampilan bangunan, sistem utilitas (pencahayaan, penghawaan dan keamanan, serta sistem struktur dan konstruksi).

3 ANALISA DAN PEMBAHASAN

Pengertian Konsep Postmodern dengan Aliran Neo Vernacular

Konsep Arsitektur *PostModern* Pada Terminal Tipe A jatiasih ini dengan memadukan Arsitektur lokal rumah adat kebudayaan Bekasi (Saung Ranggon) dan ornamen-ornamen Betawi dengan modern, dimana ini akan menghasilkan perpaduan yang sangat unik yang membuat daya tarik tersendiri bagi pengunjung ataupun masyarakat umum sebagai infrastruktur yang memperlihatkan bentuk modern tetapi tidak menghilangkan kearifan lokal.

Analisa Pelaku Kegiatan Terminal

1. Penumpang.

- a. Penumpang Bus A.K.A.P.
- b. Penumpang Bus A.K.D.P.
- c. Penumpang Bus Kota.
- d. Penumpang Busway.
- e. Penumpang Angkutan Kota.

2. Pengantar atau Penjemput.

3. Pengelola/Karyawan Terminal.

4. Pemilik Usaha Dagang.

5. Sopir.

Analisa Total Luas Bangunan

Tabel 4.1. Analisa Total Luas Bangunan

| No | Ruang | Luasan (m ²) |
|-------|--|--------------------------|
| 1. | Kelompok Aktivitas Pengelola | 739.8 m ² |
| 2. | Kelompok Aktivitas Service | |
| | 1. Masjid | 480 m ² |
| | 2. Mekanikal Elektrikal | 446.4 m ² |
| 3. | Kelompok Aktivitas AKAP | 1.066.38 m ² |
| 4. | Kelompok Aktivitas AKDP | 1.267.98 m ² |
| 5. | Kelompok Aktivitas Bus Kota | 540.48 m ² |
| 6. | Kelompok Aktivitas Trans/Busway | 763.48 m ² |
| 7. | Kelompok Aktivitas Shelter kedatangan Busway | 500 m ² |
| 8. | Kelompok Aktivitas Bengkel | 256.8 m ² |
| 9. | Kelompok Aktivitas SPBU | 204 m ² |
| 10. | Kelompok Aktivitas Tempat Cuci Bus | 204 m ² |
| 11. | Kelompok Aktivitas Tempat Istirahat Kru Bus | 280 m ² |
| Total | | 6.749.32 m ² |

Analisa Total Luas Ruang Luar

Tabel 4.2. Analisa Total Luas Ruang Luar

| No | Ruang | Luasan (m ²) |
|-------|------------------|--------------------------|
| 1. | Ruang Luar | |
| 2. | Halte Metro | 270 m ² |
| 3. | Halte Angkot | 864 m ² |
| 4. | Parkir Bus AKAP | 1.425 m ² |
| 5. | Parkir Bus AKDP | 1.851.5 m ² |
| 6. | Parkir Bus Kota | 1.140 m ² |
| 7. | Parkir Umum | 5.385 m ² |
| 8. | Parkir Pengelola | 598.5 m ² |
| 9. | Parkir Busway | 380 m ² |
| Total | | 11.914 m ² |

Total ruang dalam dan ruang luar 6.749,32+11.914 = 18.663,32 m²

Lokasi Tapak

Lingkungan Sekitar Tapak:

- Sebelah Utara : Tol JORR lingkaran Luar
 - Sebelah Selatan : Lahan Kosong/Tidak terpakai
 - Sebelah Barat : Perumahan Warga
 - Sebelah Timur : Perumahan Warga
- Berdasarkan Ketentuan dari Dinas Tata Kota Bekasi, site Memiliki Ketentuan Sebagai Berikut:

- Luas Lahan : 100.000 m² (10 Ha)
- KDB (Koefisien Dasar Bangunan) : 50%
- KLB (Koefisien Luas Bangunan) : 1.5
- GSJ (Garis Sepadan Jalan) : 10 m
- KB (Ketinggian Bangunan) : 3
- Peruntukan : Zona Fasilitas Umum

Perhitungan Kebutuhan Luas Lahan :

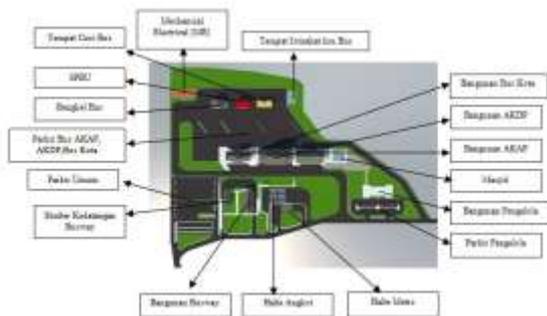
- KDB = $\frac{\text{luas dasar bangunan}}{\text{luas lahan}}$
- 50% = $\frac{\text{luas dasar bangunan}}{110.300}$
- Luas Dasar Bangunan = $50\% \times 100.000 \text{ m}^2$
= 50.000 m^2 (Luas DSB)
- KLB = $\frac{\text{Total Luas Bangunan}}{\text{luas lahan}}$
- 1.5 = $\frac{\text{Total Luas Bangunan}}{110.300}$
- Total Luas Bangunan (maksimal) = $1.5 \times 100.000 \text{ m}^2$
= 150.000 m^2

PENZONINGAN TAPAK



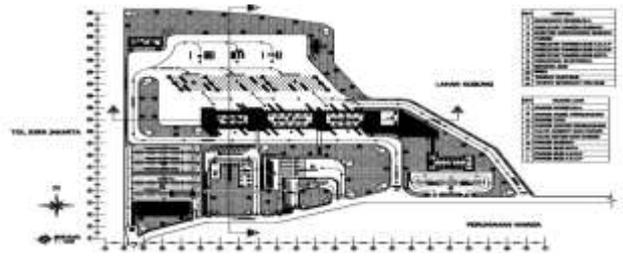
Gambar 1 : Penzoningan Site

KONSEP BANGUNAN DALAM TAPAK



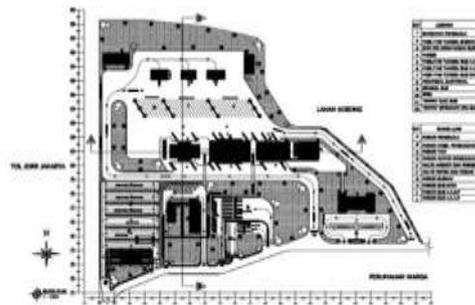
Gambar 2 : Konsep Bangunan Dalam Tapak

SITE PLAN



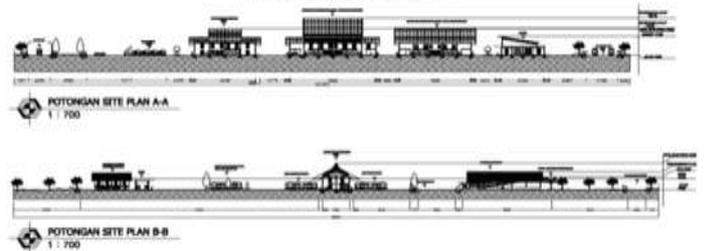
Gambar 3 : Site Plan

BLOCK PLAN

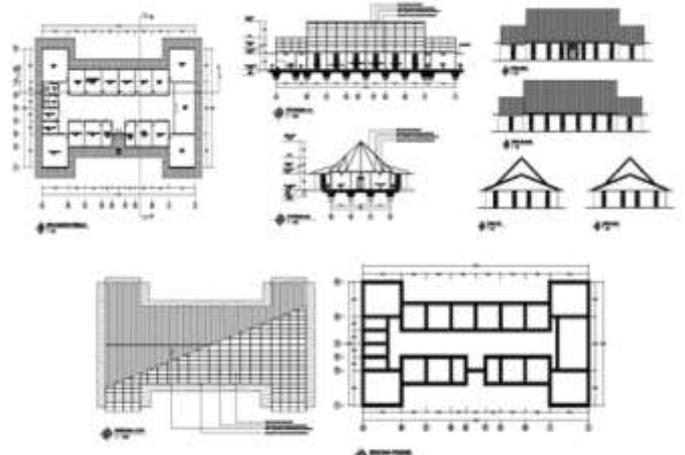


Gambar 4 : Utilitas Site dan Blokplan

POTONGAN SITE

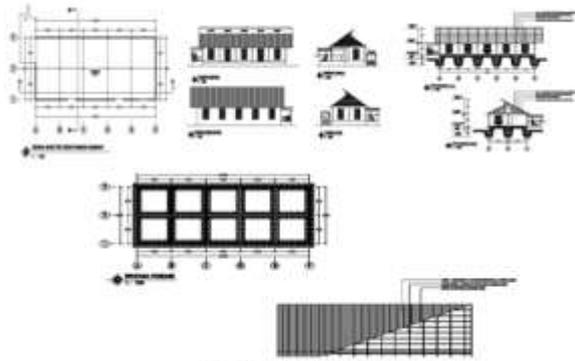


Gambar 5 : Potongan Site



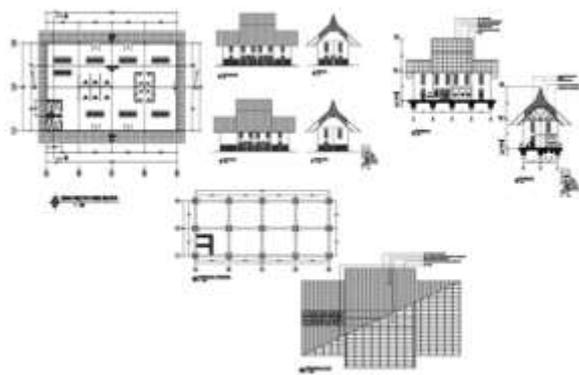
Gambar 6 : Bangunan Pengelola

SHELTER KEDATANGAN BUSWAY



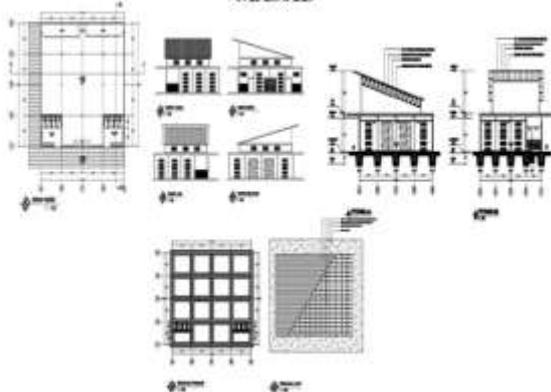
Gambar 7 : Shelter Busway

FASILITAS TUNGGU BUS KOTA



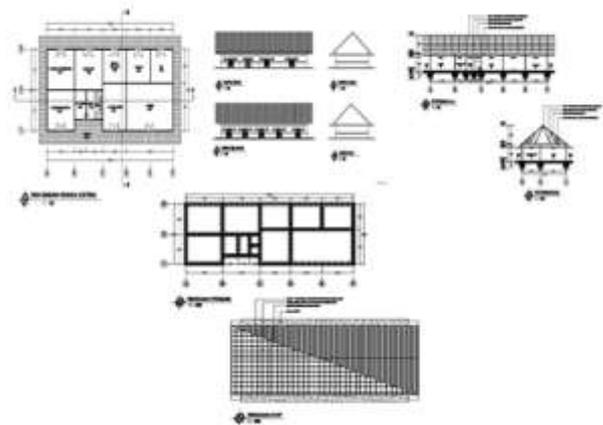
Gambar 11 : Fasilitas Tunggu Bus Kota

MASJID



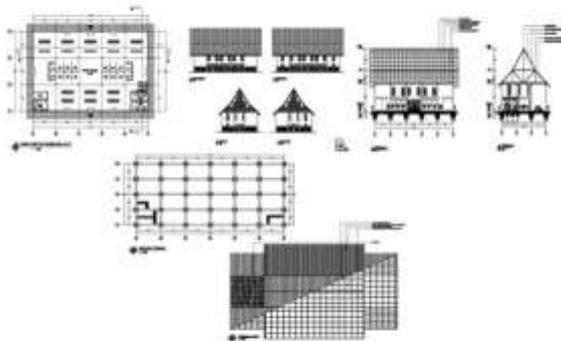
Gambar 8 : Bangunan Masjid

MEKANIKAL ELEKTRIKAL



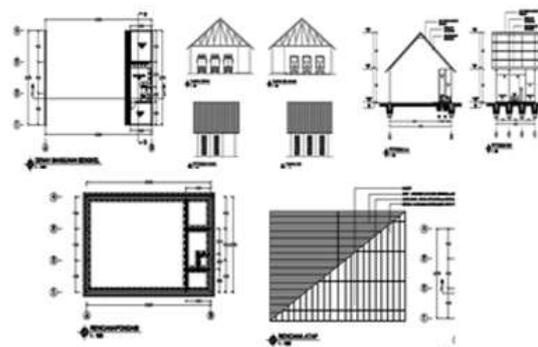
Gambar 12 : Bangunan Mekanikal Elektrikal

FASILITAS TUNGGU BUS AKAP



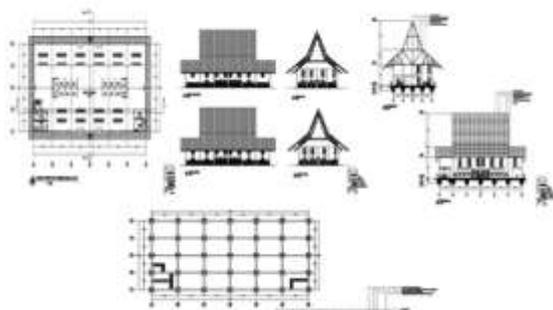
Gambar 9 : Fasilitas Tunggu Bus AKAP

BENKEL BUS



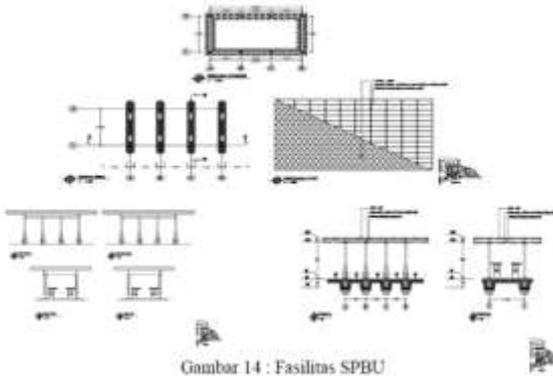
Gambar 13 : Fasilitas Bengkel Bus

FASILITAS TUNGGU BUS AKDP



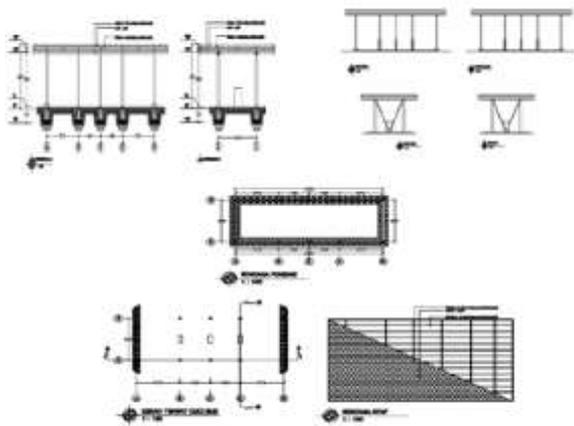
Gambar 10 : Fasilitas Tunggu Bus AKDP

SPBU



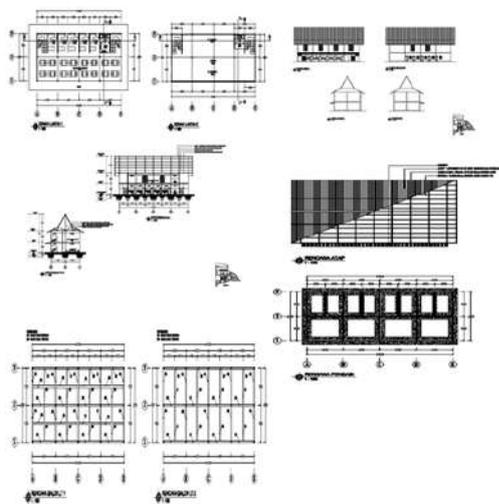
Gambar 14 : Fasilitas SPBU

TEMPAT CUCI BUS



Gambar 15 : Fasilitas Tempat Cuci Bus

TEMPAT ISTIRAHAT KRU BUS



Gambar 16 : Tempat Istirahat Kru Bus



Gambar 16 : 3D Main Entrance



Gambar 17 : 3D Bangunan Pengelola



Gambar 21 : 3D Fasilitas Tunggu Bus AKDP



Gambar 19 : 3D Fasilitas Tunggu Busway



Gambar 19 : 3D Masjid



Gambar 23 : 3D Fasilitas Tunggu Bus Kota



Gambar 20 : 3D Fasilitas Tunggu Bus AKAP



Gambar 24 : 3D SPBU



Gambar 25 : 3D Tempat Cuci Bus



Gambar 22 : 3D Fasilitas Tunggu Bus Kota



Gambar 26 : 3D Tempat Cuci Bus



Gambar 27 : 3D Mekanikal Elektrikal



Gambar 31 : 3D Area Parkir Bus AKAP,AKDP, Bus Kota



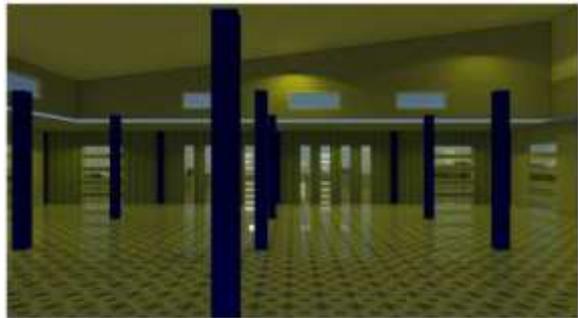
Gambar 28 : 3D JPO



Gambar 32 : 3D Interior Kantin Kru Bus



Gambar 29 : 3D Halte Metro



Gambar 33 : 3D Interior Masjid



Gambar 30 : 3D Halte Angkot



Gambar 34 : 3D Interior Fasilitas Tunggu Bus

4. KESIMPULAN

Kesimpulan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Desain dapat diaplikasikan berdasarkan judul dan tema sesuai dengan fungsi kawasan.
2. Desain telah memperhitungkan kebutuhan pengguna di lapangan berdasarkan survei lapangan yang dilakukan perencana.
3. Perancangan Terminal Tipe A ini diharapkan mampu menciptakan Terminal Bus dengan kelas tipe A, menyediakan tempat fasilitas yang dapat memenuhi kebutuhan penumpang atau masyarakat, memberi kemudahan bagi masyarakat dalam masalah transportasi, memberikan kenyamanan dan keamanan di dalam terminal.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terimakasih kepada Dinas Tata Kota Bekasi yang telah membantu dalam penelitian untuk observasi dan pengumpulan data untuk penyusunan Tugas Akhir mengenai Perancangan Terminal Tipe A.

REFERENSI

1. Terminal Tipe A .<http://ejournal.uajy.ac.id/3032/3/2TS10246.pdf>. *Diakses tanggal 22 Januari 2017*.
2. Terminal penumpang dan sistem jaringan angkutan umum.<https://jayaposindonesia.wordpress.com/2012/06/24/>. *Diakses tanggal 21 Januari 2017*.
3. Infrastruktur pendukung terminal<http://economy.okezone.com/read/2016/01/13/320/1287242/>. *Diakses tanggal 20 Januari 2017*.
4. <http://bptj.dephub.go.id/wp-content/uploads/2016/05/T.-Bekasi.pdf>. *Diakses tanggal 20 Januari 2017*.
5. https://id.wikipedia.org/wiki/Terminal_bus. *Diakses tanggal 25 Januari 2017*.
6. www.terminaltipea.id/terminal. *Diakses tanggal 28 Januari 2017*.
7. <https://bekasikota.bps.go.id/linkTabelStatistik/view/id/47>. *Diakses tanggal 30 Januari 2017*.
8. <http://hubdat.dephub.go.id/km/tahun-1995/144-km-31-tahun-1995-ttg-terminal-transportasi-jalan>. *Diakses tanggal 15 Januari 2017*.
9. Petabpn.go.id. *Diakses tanggal 17 Januari 2017*.
10. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. *Diakses tanggal 20 Januari 2017*.
11. www.hubdat.dephub.go.id. *Diakses tanggal 20 Januari 2017*.
12. <http://Postmodern-arsitektur-lagam/2017/0321/87>. *Diakses tanggal 12 Januari 2017*.
13. <https://dokumen.tips/download/link/pengertian-arsitektur-neo-vernakular>. *Diakses tanggal 3 Januari 2018*.