



PERANCANGAN TERMINAL BUS TIPE A KLARI KABUPATEN KARAWANG

Ruchant Bayu Tresna¹, Nova Chandra Aditya²

^{1,2} Teknik Arsitektur, Universitas Komputer Indonesia, Jl. Dipati Ukur 112-119, Bandung 40132, Indonesia

Abstrak

Perkembangan kota Karawang sebagai kota industri berakibat pada banyaknya pendatang yang ingin bekerja di kota ini. Hal ini berimbas pada kebutuhan moda transportasi salah satunya bus karena bus merupakan moda transportasi yang terjangkau. Terminal utama Klari, Kabupaten Karawang tidak sanggup menampung jumlah bus tersebut, karena terminal Klari tersebut merupakan terminal tipe C. Paper ini merupakan usulan desain berupa terminal tipe A di Karawang. Metoda pendekatan perancangan adalah prinsip penerapan konsep *wayfinding* terhadap desain terminal Klari. Hasil dari penerapan prinsip konsep *wayfinding* yaitu: memiliki prinsip Aksesibel, Sosibel, *Connecting*, dan *Welcoming* merupakan penerapan yang dapat dilihat pada hasil desain rancangan.

ARTICLE INFO

Received 13/07/2021

Accepted 12/08/2021

Available online 21/09/2021

*Corresponding Author

Ruchant Bayu Tresna
Universitas Komputer Indonesia
+62 (22) 2504119
Email: ruchantbayu@gmail.com

Copyright ©2021. DESA



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License

Kata Kunci:

transportasi, terminal bus, *wayfinding*, penerapan desain, Klari-Karawang.

1. Pendahuluan

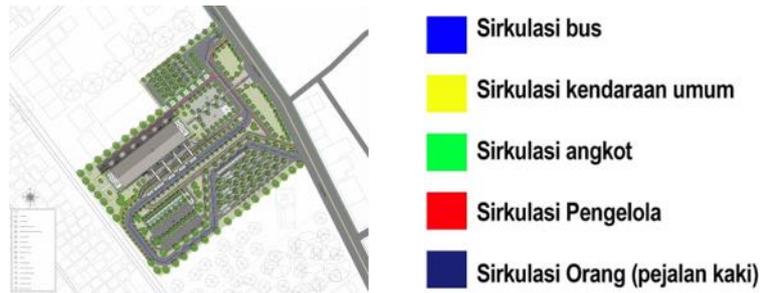
Sistem transportasi massal memiliki peran utama dalam setiap proses pembangunan negara-negara di dunia modern. Di Jepang, infrastruktur transportasi seperti stasiun kereta api atau terminal bus berperan sebagai simpul penting yang menentukan perkembangan fungsi dan aktivitas masyarakat lainnya di wilayah sekitarnya. Berdasarkan konsep pengembangan kota kompak, berbagai jenis infrastruktur transportasi dibangun dalam kawasan terpadu simpul-simpul kota dan bercampur dengan berbagai fungsi publik dan komersial serta didukung dengan pengelolaan sistem transportasi yang terstruktur dengan baik. Dengan kondisi lahan yang terbatas di simpul-simpul kota, infrastruktur transportasi harus dibangun sebagai bangunan yang kompak. Makalah ini mengulas desain dan sistem Terminal Bus di Jepang dari perspektif arsitektur dengan isu bangunan kompak. Sebagai studi kasus, Terminal Bus Hakata merupakan salah satu terminal bus Jepang yang dibangun dengan bangunan ramping dan memanjang secara vertikal tanpa area parkir bus. Platform ini dibagi menjadi tiga tingkat lantai yang berbeda dengan total sepuluh lantai bangunan yang diisi oleh berbagai fungsi publik dan komersial. Jadwal waktu, sistem informasi, sirkulasi orang dan kendaraan, serta aspek lainnya menjadi pendukung utama untuk mewujudkan terminal bus yang kompak. Namun, fungsi komersial lebih menonjol daripada fungsi bangunan secara keseluruhan, sehingga membuat terminal bus Hakata tidak menunjukkan tipologi desain terminal pada umumnya. Secara keseluruhan, terminal memberikan pelayanan masyarakat tanpa mengabaikan fungsi utama sebagai sistem transportasi massal dalam terminal bus kompak. Terminal adalah titik pertemuan antara penumpang dan barang yang memasuki serta meninggalkan suatu sistem transportasi. (Morlok E.K, 1995). Sarana transportasi seperti terminal yang merupakan suatu tempat dimana semua orang bisa mengakses di dalamnya karena terminal merupakan fasilitas transportasi umum yang banyak digunakan oleh semua kalangan, setiap manusia tentunya tidak memiliki kapasitas dan kemampuan yang sama, ada banyak orang yang memiliki kapasitas istimewa (disabilitas fisik). Disinilah konsep *wayfinding* akan berperan membantu semua orang untuk sampai tujuannya.

Wayfinding sebuah sistem pencarian jalan menghubungkan orang-orang yang berbeda bersama-sama, bahkan jika mereka tidak berbagi bahasa atau tujuan yang sama, dengan membimbing mereka semua melalui ruang yang sama dengan satu sistem komunikasi bahasa pemersatu sistem pencarian jalan menciptakan narasi publik tentang

bagaimana orang menyaksikan, membaca, dan mengalami ruang. setiap tanda dalam suatu sistem, masing-masing suara terpisah, melayani fungsi tertentu dan menampilkan jenis konten tertentu yang disebut pijatan, yang mungkin termasuk simbol grafis nonverbal, gambar, gambar dan kata-kata.(Hoboken,NJ:Jhon Wiley & Sons, 2007)

2. Prinsip Wayfinding Design

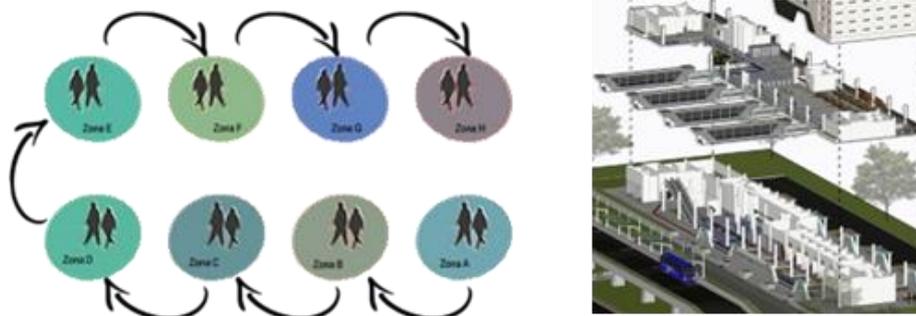
- **Branding and Placemaking**
 - *Accesible*



Gambar 1. Blok plan

Untuk memudahkan akses pada tapak di bagi menjadi 4 sirkulasi untuk kendaraan dan 1 sirkulasi untuk orang (pejalan kaki).

- **Conecting and Activity**



Gambar 2. Alur aktifitas dan Zoning



Gambar 3. Potongan melintang

- Lantai 1: Zona publik terdapat zona foodcourt dan zona pembelian/penukaran tiket.
- Lantai 2: Zona privat terdapat zona keberangkatan dan kedatangan penumpang.

Dengan sistem sirkulasi yang linear menjadikan penempatan antara ruang satu dengan ruang lain nya yang saling terkoneksi meski memiliki dua zona yaitu public dan private. Dari zona publik dan zona privat disambungkan oleh akses lift untuk difable tangga dan escalator untuk jalur umum.

- Kenyamanan



Gambar 3. Suasana interior terminal

Untuk memperhatikan kenyamanan di buat 3 jalur, umum, difabel dan jalur evakuasi yang ditandai oleh warna merah untuk evakuasi, putih untuk difabel dan biru untuk umum. Selain itu dipisahkan antara zona publik yang ada di lantai 1 dan zona privat di lantai 2. Dipisah nya zona untuk menghindari berbaurnya antara penumpang keberangkatan, kedatangan dan orang yang hanya mengantarkan ke terminal.



Gambar 4. Suasana interior ruang kedatangan dan keberangkatan

Selain itu di pisahkan antara zona public yang ada dilantai 1 dan zona private di lantai 2. Dipisah nya zona unuk menghindari perbaurnan antara penumpang keberangkatan, kedatangan dan orang yang hanya mengantarkan ke terminal.

- Welcoming



Gambar 5. Suasana eksterior terminal

Di bagian fasade menggunakan kaca dan kisi-sisi untuk mendapatkan kesan terbuka, memberikan hubungan antara ruang dalam dan ruang luar. Selain itu berpungsi untuk menghemat penggunaan pencahayaan buatan dan penghawaan buatan.

Menciptakan dan merancang suatu ruang dengan prinsip di atas, selain itu *wayfinding* harus memikirkan tempat-tempat strategis untuk penempatan *signage* agar mudah untuk dilihat secara visual. Desain *wayfinding* yang baik adalah memberikan kesan dan ingatan bagi semua yang melihat, meski dalam jangka waktu yang lama. Desainer *wayfinding* harus memikirkan tempat tempat strategis untuk penempatan signage agar mudah untuk dilihat secara visual, dapat berupa petunjuk pesan, bentuk, material, warna dan budaya. Komponen-komponen itu dapat memberikan *sense of place* yang kuat dalam penerapan *wayfinding*.

- **Typography and Layout (Tipografi dan Tata Letak)**

Elemen tipografi yang baik itu memikirkan elemen seperti bentuk *font*, hubungan terhadap objek *wayfinding* yang ingin di buat, konteks, skala, warna, bentuk dan material. Desainer yang baik memadukan semua elemen tersebut untuk membuat desain logo atau desain *wayfinding* yang mudah diingat dan melekat terhadap tempat tertentu. Suatu

desain tipografi juga memberikan pengaruh terhadap suatu tempat yang terkait aksesibilitas kemudahan bagi orang ketika berada di dalam lingkungan atau tempat tersebut. Skala besar dan tidaknya dapat mempengaruhi hirarki dari ruang.



Gambar 6. Isometri ruang dan jalur sirkulasi terminal

Menerapkan tipografi dengan cara membuat 3 jalur untuk memudahkan aksesibilitas di dalam terminal. Warna merah untuk jalur evakuasi, warna biru untuk jalur umum, dan warna putih untuk jalur difabel. *Layout* yang diterapkan pada terminal dipisah antara zona publik di lantai 1 dan zona privat di lantai 2.

- **Forms and materials (bentuk dan bahan)**

Dari poin *placemaking* dan *layout* mendapatkan suatu massa bangunan dan penggunaan material sebagai elemen pendukung. Untuk bentuk dan material dapat mengarah pada budaya atau lingkungan sekitar setempat yang menjadi proses perancangan *wayfinding design*. Secara historis, tanda-tanda merupakan bagian integral dari struktur arsitektur publik. Banyak budaya awal, khususnya Romawi, menguasai seni insisi inskripsi langsung ke fasad dan monumen batu. Sementara ukiran huruf dengan tangan masih dipraktikkan, desain grafis lingkungan mencakup berbagai bentuk, media, bahan, dan proses yang sebelumnya tidak dapat dibayangkan. Bentuk adalah media untuk menyampaikan makna dan makna itu menyampaikan pesan melalui bentuk. Bentuk yang baik tidak hanya cantik tetapi juga sesuai dengan konteksnya [1].



Gambar 5. Interior dan eksterior terminal.

Bentuk atap diambil dari bentukan museum Rawagede yang melambungkan pucuk bunga melati, untuk memperingati tragedi pembantaian di Rawagede. Material fasade mengambil dinding khas karawang yang memiliki lubang ventilasi di bagian dindingnya, biasa orang sebut bata rooster atau dinding karawangan.

- **Color (Warna)**

Warna yang digunakan untuk membantu *wayfinding* desain memiliki arti tertentu, salah satunya seperti merah dapat memeberikan kesan kuat, bahaya dan penuh ambisi. Warna berkaitan juga dengan alam. Warna juga dapat memiliki keterkaitan kepada suatu budaya tertentu. Contoh penerapan *wayfinding* berupa warna adalah pada penerapan rambu lalu lintas yang sejak 1920 ditetapkan warna hijau yang berarti jalan, kuning siap siap, dan merah berhenti, yang digunakan dan dispakati oleh seluruh dunia. Desain menggunakan warna abu-abu. Hal ini karena sebagian besar warna material trotoar adalah semen, paving dan batu alam. Sehingga warna abu-abu sesuai dengan material perkerasan jalan,[2] yang membuat efek atau kesan keselasaran warna.



Gambar 6. Suasana interior dan eksterior terminal Klari

- ***Symbol and Maps (Simbol dan Peta)***

Simbol dan peta sebagai elemen pendukung bagi *wayfinding* desain, yang berfungsi sebagai sistem penggerak atau pengarah pada suatu ruang dan tempat. Program *wayfinding* biasanya memiliki tanda-tanda yang berdiri sendiri atau melekat pada bangunan dan struktur lainnya. Dikelompokkan ke dalam sistem yang koheren, berbagai jenis tanda ini dapat mengekspresikan karakter berbeda yang membentuk identitas suatu tempat. Merancang sistem pencarian arah melibatkan pengambilan keputusan tentang elemen formal utama sign-bentuk, bahan, dan konstruksi-sambil mem- pertimbangkan pengaturan, maksud desain, pesan, dan audiens mereka. Selama eksplorasi ini, perancang pertama-tama mengembangkan elemen secara terpisah, kemudian menyatukannya menjadi satu kosa kata yang terpadu.



Gambar 7. Jalur sirkulasi dan *signage*

3. Daftar Pustaka

- [1] Kumhan, D., Saladin, A., & Sardiyarso, E. S. (2016). SYMBOLIC MEANING OF LAMOHOLOT'S TRADITIONAL ARCHITECTURE IN ILE APE, LEMBATA ISLAND, EAST NUSA TENGGARA. *International Journal on Livable Space*, 1(1), 11-28.
- [2] Widianti Natalia Tatik Rohmawati, T. (2017). Persepsi Pejalan Kaki Terhadap Kondisi Fisik Trotoar Jalan Dipatiukur. *Prosiding SAINTIKS FTIK UNIKOM*, 2.
- [3] Subadra Abioso, W. (2011). LIFE CYCLE ANALYSIS (LCA) FOR SUSTAINABLE ARCHITECTURE. *Majalah Ilmiah UNIKOM*.
- [4] Gartiwa, M. (2016). Vernacularism's Climatic Adaptation of Sustainability's Culture. *International Journal of Engineering Research and Development e-ISSN*, 32-42ke.
- [5] Akerman, J. R., & Karrow, R. W. (2007). Maps: Finding our place in the world. *(No Title)*.
- [6] Aczel, A. D. (2001). *The riddle of the compass: The invention that changed the world* (No. 912 A184r). New York, US: Harcourt.
- [7] Albers, J. (2013). *Interaction of Colour (1962)*. New Haven and London: Yale University Press.