

REDESIGN TERMINAL KELAS A BANDAR RAYA PAYUNG SEKAKI DENGAN PENDEKATAN RANCANGAN RAMAH DIFABEL

Saparudin¹, Hendri Silva^{2*}, Imbardi³

^{1,2,3}Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Lancang Kuning
Jl. Yos Sudarso Km. 8 Umban Sari, Rumbai, Pekanbaru, Telp (0761) 52324

*e-mail koresponden : hsilva@unilak.ac.id

Abstrak

Terminal Bandar Raya Payung Sekaki (BRPS) adalah terminal Angkutan Umum yang memiliki pelayanan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang terletak di Kota Pekanbaru. Ada beberapa faktor yang menyebabkan Terminal BRPS tidak berfungsi secara optimal yakni fasilitas untuk difabel yang sama sekali tidak dirancang pada bangunan, serta tidak memenuhi standar pedoman teknis dari PM No 132 tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan jalan. Oleh karena untuk menanggapi fasilitas transportasi umum maka dilakukan Perencanaan rancangan ulang bangunan terminal BRPS dengan berdasarkan atas pedoman teknis dari peraturan menteri Perhubungan Republik Indonesia No PM 132 tahun 2015. Perancangan dilakukan dengan Metode Kualitatif Deskriptif, Merupakan metode penelitian yang dilakukan dengan mengumpulkan, menganalisa, memaparkan, menyimpulkan data yang diperoleh dari beberapa sumber. Konsep perancangan redesign terminal BRPS kelas A dengan pendekatan arsitektur modern, penerapan pada bentuk masa bangunan yang fungsional, dan menyediakan fasilitas disabilitas yakni *Guiding Block*, *Ramp*, Toilet Disabilitas, Rambu-Rambu, *Lift Braily*, Tangga, dan Pintu.

Kata kunci : Terminal Bus Kelas A, Terminal Bandar Raya Payung Sekaki (BRPS), Perhatian Difabel, Arsitektur Modern.

Abstract

Bandar Raya Payung Sekaki Terminal (BRPS) is a public transportation terminal that has Inter-Provincial City (AKAP) and Inter-Provincial City (AKDP) services located in Pekanbaru City. There are several factors that cause the BRPS Terminal to not function optimally, namely facilities for people with disabilities that are not designed at all in the building, and do not meet the standards of technical guidelines from PM No. 132 of 2015 concerning the Implementation of Road Transport Passenger Terminals. Because to respond to public transportation facilities, the BRPS terminal building redesign planning is carried out based on the technical guidelines of the regulation of the minister of transportation of the Republic of Indonesia No PM 132 of 2015. The design is carried out with a Descriptive Qualitative Method, which is a research method carried out by collecting, analyzing, describing, concluding data obtained from several sources. The design concept of the BRPS class A terminal redesign with a modern architectural approach, the application of functional building mass forms, and providing disability facilities namely Guiding Block, Ramp, Disability Toilet, Signs, Braily Elevator, Stairs, and Doors.

Keywords: Class A Bus Terminal, Bandar Raya Payung Sekaki Terminal (BRPS), Disability Concerns, Modern Architecture.

A. PENDAHULUAN

Provinsi Riau memiliki luas area 87.023,66 km². Posisinya membentang dari lereng Bukit Barisan sampai dengan Selat Malaka, Provinsi Riau merupakan salah satu dari sepuluh provinsi yang ada di Pulau Sumatra. Provinsi yang di sebut sebagai bumi lancang kuning yang memiliki budaya melayu kuat. Berdasarkan data Sensus Penduduk 2020 mencatat jumlah penduduk provinsi riau (september) sebanyak 6,39 juta jiwa. Pertumbuhan jumlah penduduk di Provinsi riau mengalami peningkatan sebanyak 855,72 ribu dalam kurun waktu 10 tahun. Jika dirata-ratakan sebanyak 85,57 ribu setiap tahunnya. Kepadatan penduduk di Riau pada tahun 2020 mencapai 73,48 jiwa/km². Dengan angka kepadatan penduduk tertinggi terletak di Kota Pekanbaru sebesar 1.555,28 jiwa/km².

Secara geografis kota Pekanbaru memiliki posisi strategis karena berada tepat di tengah provinsi Riau dan di jantung pulau Sumatera. Letak strategis ini menjadikan Kota Pekanbaru sebagai pusat ekonomi terbesar di pulau Sumatera bagian timur sehingga pemerintah gencar-gencarnya melakukan pengembangan infrastruktur serta jaringan transportasi. Pada periode 2012-2017 Pekanbaru memiliki visi “Terwujudnya Pekanbaru Sebagai Kota Metropolitan Madani”, sedangkan pada periode kedua visi Pekanbaru menjadi “Terwujudnya Pekanbaru Smart City”. Kedua visi ini saling berkaitan, yaitu smart city merupakan lanjutan dari konsep pembangunan kota metropolitan pada periode pertama. Metropolitan yang untuk fisik kotanya seperti pengembangan sistem transportasi yang maju, dan madani adalah konsep masyarakat unggul.

Terminal merupakan salah satu komponen dari sistem transportasi yang mempunyai fungsi utama sebagai tempat pemberhentian sementara kendaraan umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan barang hingga sampai tujuan akhir suatu perjalanan, juga sebagai tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian sistem arus angkutan penumpang dan barang, disamping itu juga berfungsi untuk melancarkan arus angkutan penumpang atau barang (Departemen Perhubungan, 1996).

Terminal Bandar Raya Payung Sekaki adalah terminal yang memiliki klasifikasi tipe A yang memiliki pelayanan angkutan umum Antar Provinsi (AKAP) dan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang terletak di Kota Pekanbaru, Riau. Lokasi terminal Bandar Raya Payung Sekaki adalah kawasan “Segitiga Emas”. Kawasan segitiga emas ini dikelilingi oleh jalan arteri primer yakni jalan Air Hitam, jalan Arengka II dan terusan jalan Nangka Ujung. Lokasi terminal berada di pinggiran kota dengan tujuan agar pembangunan di Kota Pekanbaru merata dan kegiatan masyarakat tidak bertumpu di pusat kota.

Terminal Bandar Raya Payung Sekaki merupakan terminal terbesar yang ada di Kota Pekanbaru. Mulai beroperasi pada tahun 2006, Terminal Bandar Raya Payung Sekaki tidak berfungsi secara optimal. Ada beberapa faktor yang menyebabkan Terminal Bandar Raya payung Sekaki ini tidak berfungsi secara optimal, yaitu suasana didalam terminal yang memberikan rasa tidak aman karna faktor penerangan yang kurang baik didalam terminal, fasilitas yang disediakan tidak dirawat dengan baik sehingga menimbulkan rasa tidak nyaman Ketika menggunakan Terminal BRPS ini, matinya fungsi dari bangunan Terminal AKDP , Sirkulasi didalam tapak dan dalam bangunan terminal AKAP/AKDP yang membingungkan, dan yang terutama fasilitas untuk difabel yang tidak sesuai dengan standar yang telah ditetapkan untuk fungsi terminal yang menjadi klasifikasi kelas A, seperti rambu- rambu disabilitas, dan pendestarian.

Dengan permasalahan yang ada serta mengantisipasi pesatnya perkembangan yang akan terjadi, maka dibutuhkan terminal yang dapat mengatasi permasalahan-permasalahan tersebut untuk mendukung kota Pekanbaru sebagai pusat lintasan jaringan orientasi dan perpindahan antar moda transportasi dengan akses ke sistem jaringan transportasi lainnya. Selain itu, untuk mewujudkan visi kota Pekanbaru.

Maka dari itu telah direncanakan untuk “Redesign Terminal Bandar Rasa Payung Sekaki Ramah Difabel” dengan pendekatan Arsitektur Modern, Dengan ini diharapkan mampu menghidupkan kembali citra dari sebuah terminal sehingga meningkatkan penggunaan transportasi umum serta meningkatkan perekonomian daerah kota Pekanbaru.

B. METODE PENELITIAN

Kajian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan tujuan untuk menemukan dan menggambarkan prinsip Arsitektur Moderen pada Perancangan bangunan Terminal Bus Akap Kota Pekanbaru. Untuk mendapatkan data-data yang dibutuhkan, dilakukan cara pengumpulan data melalui metode survei, pengamatan dan studi literatur tentang masjid dan dikaitkan dengan teori mengenai bentuk dan elemen arsitektur islam.

Analisa dilakukan dengan cara menjabarkan teori dengan bentuk elemen arsitektur islam pada wilayah studi. Selanjutnya pengolahan dan analisis data ditampilkan dengan dokumentasi gambar-gambar masjid islamic center kota pekanbaru

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Tinjauan Literatur Terminal Bus

a. Pengertian Redesign

Redesain adalah sebuah aktivitas melakukan perubahan pembaharuan dengan berpatokan dari wujud desain yang lama diubah menjadi baru, sehingga dapat memenuhi tujuan-tujuan positif yang mengakibatkan kemajuan.

b. Pengertian Terminal bus

Morlok (1998) mendefinisikan bahwa terminal merupakan titik-titik dimana penumpang dan barang masuk dan keluar dari sistem yang merupakan komponen yang sangat penting dalam sistem transportasi. Penanganan terhadap operasional terminal harus dilakukan secara menyeluruh karena terminal ini merupakan prasarana yang memerlukan biaya yang cukup tinggi serta merupakan titik dimana *congestion* (kemacetan) mungkin terjadi.

Terminal adalah salah satu komponen dari sistem transportasi yang mempunyai fungsi utama sebagai tempat pemberhentian sementara kendaraan umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan barang hingga sampai ke tujuan akhir suatu perjalanan, juga sebagai tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian sistem arus angkutan penumpang dan barang, disamping juga berfungsi untuk melancarkan arus angkutan penumpang atau barang (Departemen Perhubungan, 1996).

2. Tinjauan Literatur Penyandang Disabilitas

a. Pengertian Penyandang Disabilitas

Penyandang disabilitas adalah anggota masyarakat yang memiliki hak untuk tetap berada dalam komunitas lokal. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia penyandang diartikan dengan orang yang menyandang (menderita) sesuatu, sedangkan disabilitas merupakan kata bahasa Indonesia yang berasal dari kata serapan bahasa Inggris *disability* (jamak: *disabilities*) yang berarti cacat atau ketidak mampuan.

Menurut John C. Maxwell, penyandang disabilitas merupakan seseorang yang mempunyai kelainan dan/atau yang dapat mengganggu aktivitas. Menurut Goffman sebagaimana dikemukakan oleh Johnson, mengungkapkan bahwa masalah sosial utama yang dihadapi penyandang cacat “disabilitas” adalah bahwa mereka abnormal dalam tingkat yang sedemikian jelasnya sehingga orang lain tidak merasa enak atau tidak mampu berinteraksi dengannya. Lingkungan sekitar telah memberikan stigma kepada penyandang cacat, bahwa mereka dipandang tidak mampu dalam segala hal merupakan penyebab dari berbagai masalah. Dalam keadaan yang serba terbatas dan asumsi negatif dari orang lain, ada sebagian dari mereka yang terus berusaha untuk tidak selalu bergantung pada orang lain.

b. Klasifikasi Penyandang Disabilitas

Terdapat beberapa jenis orang dengan kebutuhan khusus/disabilitas. Ini berarti bahwa setiap penyandang disabilitas memiliki defenisi masing-masing yang mana kesemuanya memerlukan bantuan untuk tumbuh dan berkembang secara baik. Jenis-jenis penyandang disabilitas:

- i. Disabilitas Mental. Kelainan mental ini terdiri dari : Disabilitas mental tinggi, disabilitas mental rendah, dan disabilitas kesulitan belajar spesifik.
- ii. Disabilitas Fisik. Kelainan mental ini terdiri dari : Disabilitas Tuna Daksa, Tuna Netra, Tunarungu, dan tunawicara.

- iii. Disabilitas Tuna Ganda. Kelainan Tunaganda meliputi (disabilitas ganda).Penderita cacat lebih dari satu kecacatan (yaitu cacat fisik dan mental).

c. Pedoman Teknis Fasilitas Disabilitas

Pedoman teknis mengikuti standar yang telah dicantumkan dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 30/PRT/M/ 2006 tentang pedoman teknis fasilitas dan aksesibilitas pada bangunan gedung dan lingkungan fasilitas khusus untuk difabel.

3. Tinjauan Literatur Arsitektur Modern

Arsitektur modern adalah suatu bangunan dengan gaya karakteristik serupa yang mengutamakan kesederhanaan bentuk dan menghapus segala macam ornamen. Menurut Rayner Banham pada bukunya yang berjudul “Age of the Master : A Personal view of Modern Architecture”, tahun 1978, perkembangan arsitektur modern menekankan pada kesederhanaan suatu desain dengan menganut Form Follows Function (bentuk mengikuti fungsi) Arsitektur modern timbul karena adanya kemajuan dalam bidang teknologi yang membuat manusia cenderung untuk sesuatu yang ekonomis. Arsitektur modern pertama kali muncul pada tahun 1900,

Arsitektur modern memiliki ciri-ciri serta karakteristik yang berkembang seturut berjalannya periode ini. Ciri- ciri dari arsitektur modern antara lain:

- a. Terlihat memiliki keseragaman dalam penggunaan skala manusia.
- b. Bangunan bersifat fungsional, yaitu sebuah bangunan dapat mencapai tujuan semaksimal mungkin, bila dipergunakan sesuai dengan fungsinya.
- c. Bentuk bangunan sederhana dan bersih yang berasal aliran kubisme dan abstrak yang terdiri dari bentuk-bentuk aneh, akan tetapi memiliki bentuk dasar segi empat.
- d. Memperlihatkan konstruksi.
- e. Pemakaian bahan pabrik atau industrial yang diperlihatkan secara jujur dan tidak diberi ornamen.
- f. Interior dan eksterior bangunan terdiri dari garis-garis vertikal dan horizontal.
- g. Konsep open plan, yaitu konsep yang membagi dalam bentuk elemen-elemen struktur primer dan sekunder. Open plan bertujuan untuk mendapatkan fleksibilitas dan variasi di dalam bangunan.(Tanudjaja, 1997)

4. Kontekstual Tapak

a. Gambaran Geografis Kota Pekanbaru

Kota Pekanbaru terletak antara 101°14' - 101°34' Bujur Timur dan 0°25' - 0°45' Lintang Utara. Dengan ketinggian dari permukaan laut berkisar 5 - 50 meter. Permukaan wilayah bagian utara landai dan bergelombang dengan ketinggian berkisar antara 5 – 11 meter. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1987 Tanggal 7 September 1987 Daerah Kota Pekanbaru diperluas dari ± 62,96 Km² menjadi ± 446,50 Km², terdiri dari 8 Kecamatan dan 45 Kelurahan/Desa. Dari hasil pengukuran/pematokan di lapangan oleh

Pencapaian menuju tapak bisa diakses melalui Jalan Air Hitam dan Jl. Tuanku Tambusai yang di jadikan jalur utama untuk mencapai tapak, sedangkan Jl. Pasar Induk AKAP Menjadi jalur pendukung untuk masuk kedalam tapak.

c. Analisa Sirkulasi



Gambar 3. Analisa Sirkulasi
Sumber: Data Penulis

Respon:

1. Sirkulasi Lalu Lintas

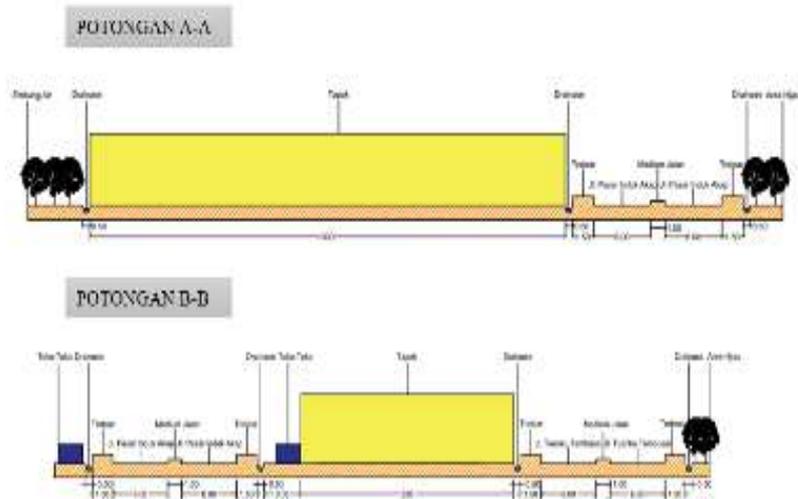
- a. Jl. Tuanku Tambusai
 - 1) Merupakan Jalan Arteri dengan lebar jalan 6 m.
 - 2) Memiliki jalur dua arah.
 - 3) Volume kendaraan relatif rendah.
- b. Jl. Air Hitam
 - 1) Merupakan Jalan Arteri dengan lebar jalan 6 m.
 - 2) Memiliki jalur dua arah.
 - 3) Volume kendaraan relatif sedang
- c. Jl. Pasar Induk Akap
 - 1) Merupakan Jalan Kolektor dengan lebar jalan 6 m.
 - 2) Memiliki jalur dua arah.
 - 3) Volume kendaraan tinggi, karena berada dikawasan pasar.

2. Sirkulasi Pejalan Kaki

- a. Jl. Tuanku Tambusai
 - 1) Memiliki lebar sirkulas yang luas
 - 2) Kondisi trotoar yang cukup baik hanya saja jalur sirkulasinya masih jalan tanah.
- b. Jl. Air Hitam
 - 1) Memiliki lebar sirkulasi 1.5 m

- 2) Kondisi trotoar yang Yang ditumbuhi tanaman dan berlubang pada beberapa titik.
- c. Jl. Pasar Induk Akap
 - 1) Memiliki lebar sirkulasi yang 1.5 m
 - 2) Kondisi trotoar yang tidak baik karna jalur sirkulasi pejalan kaki digunakan oleh pedang untuk lapak penjualannya.

d. Analisa Topografi

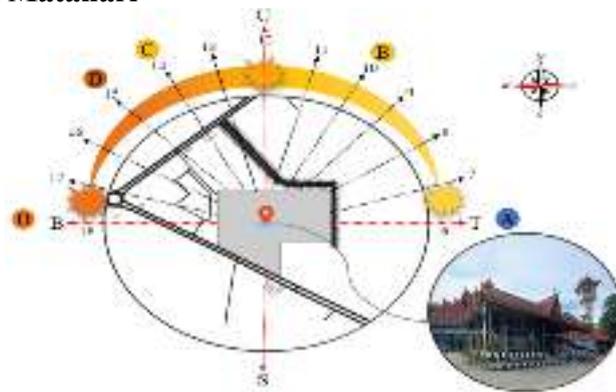


Gambar 4. Analisa Topografi
(Sumber: Data Penulis)

Kontur pada tapak cenderung rata. Hal tersebut memudahkan untuk pembangunan sebuah terminal yang memerlukan lahan datar.

e. Klimatologi

Analisa Matahari

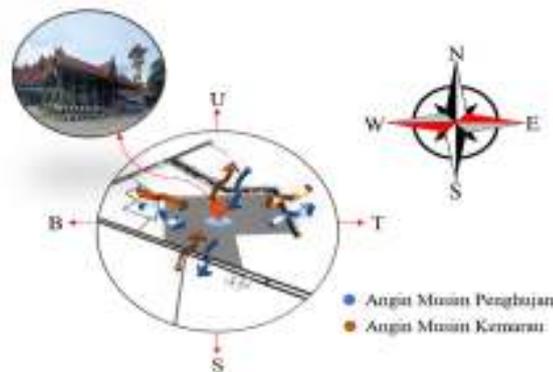


Gambar 5. Analisa Orientasi Matahari
(Sumber: Data Penulis)

Respon:

- 1) Penggunaan Vegetasi
Penggunaan vegetasi pada bagian bangunan yang terkena sinar matahari pagi, siang dan sore.
- 2) Material Bangunan
Penggunaan bahan material juga perlu diperhatikan untuk menciptakan suasana nyaman pada sebuah bangunan. Seperti penggunaan material pada bukaan dan penggunaan material lantai maupun dinding. Angin

Analisa Angin

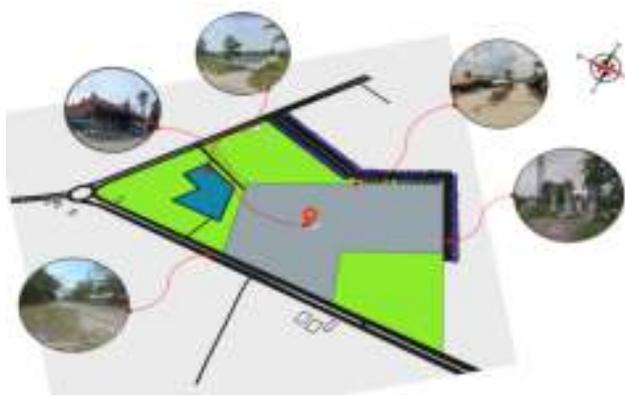


Gambar 6. Analisa Angin
(Sumber: Data Penulis)

Respon:

- 1) Penerapan Void
Bangunan yang akan dibangun nantinya diberikan void pada area selatan dan utara begitu juga pada area timur dan barat untuk meneruskan sirkulasi angin agar dapat merata keseluruh bangunan
- 2) Penerapan Vegetasi
Vegetasi yang digunakan pada titik A dan B vegetasi yang dapat meneruskan pergerakan angin seperti pohon palm dan cemara. Untuk titik C dan D menggunakan vegetasi yang dapat memecah angin seperti pohon angkana, bunga sepatu, dan pohon lainnya yang memiliki daun lebar dan dapat memfilter udara panas

f. View



Gambar 7. Analisa View
(Sumber: Data Penulis)

Respon:

- 1) Untuk mendapatkan pemandangan tersebut dibuat bidang yang transparan seperti daerah dengan banyak kaca agar bisa melihat pemandangan ke luar.
- 2) Entrance tapak diakses melalui Jalur Masuk Terminal BRPS dan Jl. Tuanku Tambusai.
- 3) Jl. Tuanku Tambusai Menjadi view utama dikarenakan banyaknya orang yang melewati jalan tersebut.
- 4) Memanfaatkan Embung air yang ada diarah barat untuk dijadikan view pendukung.

6. Konsep

a. Konsep Tapak
Zoning Tapak



Gambar 8. Konsep Zoning Tapak
(Sumber: Data Penulis)

Zoning tapak merupakan gambaran posisi letak area fasilitas dan bagian-bagian bangunan yang ada di Terminal BRPS. Pada tapak dibagi menjadi 21 zoning.

Konsep Sirkulasi

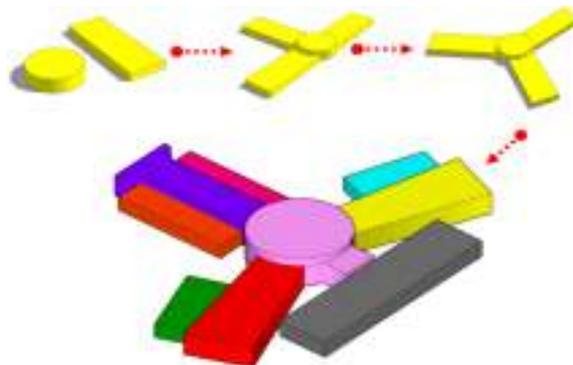


Gambar 9. Konsep Sirkulasi Kendaraan Dalam Tapak
(Sumber: Data Penulis)

Pada konsep sirkulasi ini memiliki dua jenis sirkulasi yaitu sirkulasi pejalan kaki dan sirkulasi kendaraan. Pada gambar 5.1 sirkulasi pejalan kaki berfungsi menghubungkan antara massa bangunan utama, area fasilitas serta cottage yang terletak di sebelah utara tapak atau yang berorientasi kearah laut. Sedangkan sirkulasi kendaraan berfungsi untuk menghubungkan antara pintu masuk dengan parkir yang terletak di beberapa massa bangunan.

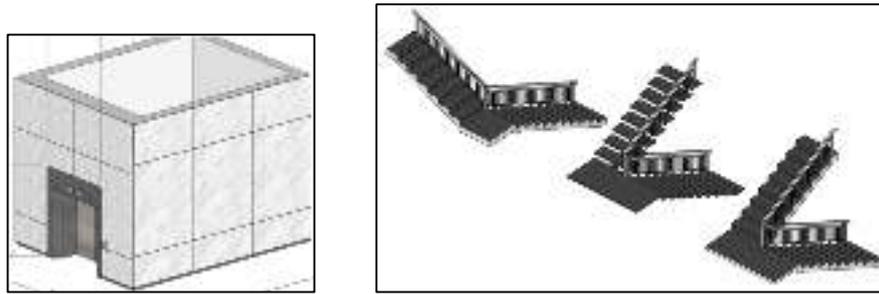
Konsep Gubahan Massa

Dengan luasan massa bangunan secara keseluruhan kurang lebih 15.000 m².

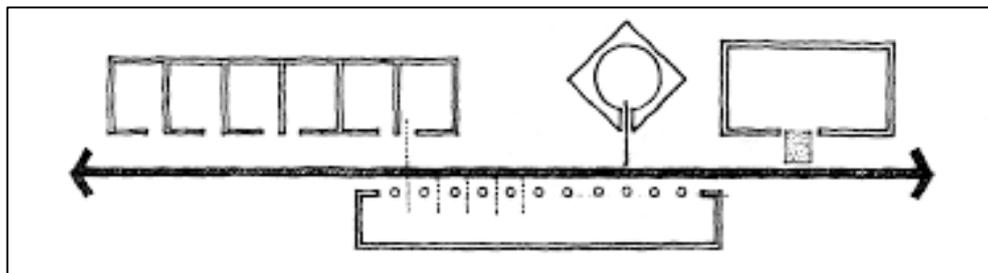


Gambar 10. Konsep Gubahan Massa Terminal
Sumber: Data Penulis

Konsep Sirkulasi Dalam Ruang



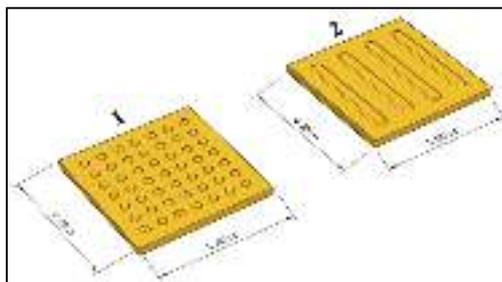
Gambar 13. Konsep Sirkulasi Vertikal
Sumber: Data Penulis



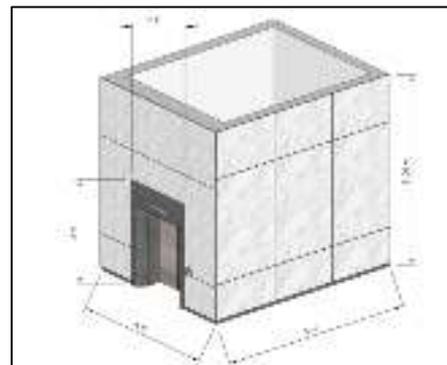
Gambar 14. Konsep Sirkulasi Linear
Sumber: Data Penulis

Pada massa bangunan terdapat dua jenis sirkulasi dalam ruang, yaitu sirkulasi vertikal dan horizontal.

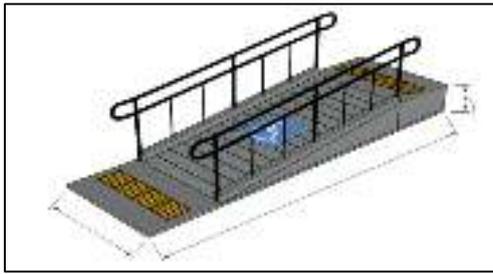
7. Fasilitas Disabilitas



Gambar 15. Guiding block
Sumber: Data Penulis



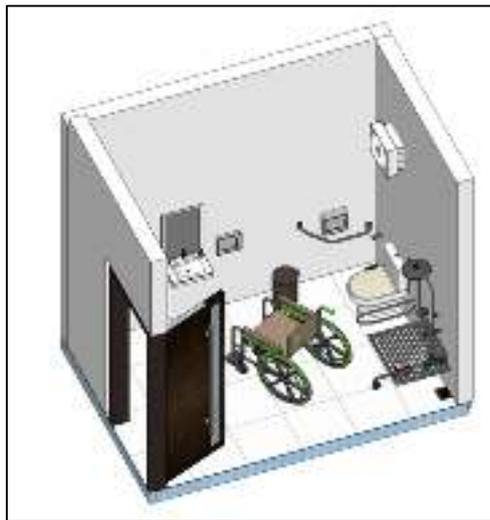
Gambar 16. Fasilitas Lift Brailly
Sumber: Data Penulis



Gambar 17. Fasilitas Ramp
Sumber: Data Penulis



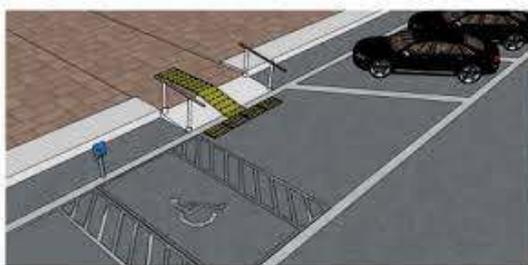
Gambar 18. Fasilitas Rambu Disabilitas
Sumber: Data Penulis



Gambar 19. Fasilitas Toilet Disabilitas
Sumber: Data Penulis



Gambar 20. Ram Portebel
Sumber: Data Penulis



Gambar 21. Fasilitas Parkir Disabilitas
Sumber: Data Penulis

8. Visualisasi Rancangan



Gambar 21. Konsep Exterior Terminal
Sumber: Data Penulis



Gambar 22. Konsep Ruang Dalam Terminal
Sumber: Data Penulis

D. KESIMPULAN

Perencanaan ulang terminal ini dilatar belakangi oleh masalah masalah yang timbul akibat terminalSebelumnya. Sehingga dirancang sebuah terminal baru pada lokasi yang sama, dan diharapkan dapat mengatasi permasalahan yang ada serta dapat membantu perekonomian daerah setempat dengan adanya fungsi penginapan dalam terminal.

Penggunaan tema arsitektur Moderen diharapkan mampu menampilkan Prinsip-prinsip asitektur moderen yang akan diterapkan pada terminal BRPS. Pengaplikasian tema berada pada atap dan fasad bangunan sesuai dengan fungsinya.

E. DAFTAR PUSTAKA

Agung Sedayu, Harnen Sulistio, Agoes Soehardjono, dan A. W. (2014). Buku Standar Pelayanan Minimal Terminal Bus tipe A. Malang: Universitas Brawijaya Press.

Menteri Perhubungan RI. (2015). Peraturan Menteri No 132 Tahun 2015 (hal. 25). hal. 25.

Chapin, F. ., & Kasier, J. (1979). *Urban Land Use Planning*. Chicago: University of Chicago Press.

Morlok, E. K. (1998). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.

Saryanto, S., & Avesta, R. (2016). Kajian Desain Terminal Bus Tirtonadi Solo dalam Rangka Peningkatan Mutu Layanan dan Ketertiban. *Review of Urbanism and Architectural Studies*, 14(1), 23–33. <https://doi.org/10.21776/ub.ruas.2016.014.01.3>

Sari, P. M. (2011). Analisis Faktor Penyebab Tidak Optimalnya Terminal. 2(November).

Putri, A. (2017). Pemetaan Konsistensi Tanah dan Perkiraan Jenis Pondasi. *Jurnal Sainis*, 10(1), 11–20.

Riskhi Manik Sukma, B., & Setyowati, E. (2019). *REDESAIN TERMINAL BUS TIPE A DI NGANJUK Dengan Konsep Arsitektur Modern* (Doctoral dissertation, University of Technology Yogyakarta).

Agusta, I. (2003). *Teknik Pengumpulan dan Analisis Data Kualitatif*. Pusat Penelitian Sosial Ekonomi. Litbang Pertanian, Bogor, 27(10).

Dalam Octavia Dwi nanda, *Landasan Teori Redesign*