

# TERMINAL ANGKUTAN UMUM DI AMURANG (*Unordinary in Ordinary Architecture*)

Anastasya Eunike Rambi<sup>i</sup>

Octavianus H.A. Rogi<sup>ii</sup>

Surijadi Supardjo<sup>iii</sup>

## ABSTRAK

*Kehadiran sebuah terminal di setiap kabupaten/kota merupakan hal yang penting dan esensial. Kota Amurang saat ini telah memiliki sebuah terminal dengan tipe B, namun keberadaannya dinilai masih diwarnai dengan berbagai permasalahan yang kompleks dan berujung pada tidak optimalnya kinerja operasionalisasi terminal tersebut yang pada gilirannya mempengaruhi pertumbuhan kabupaten Minahasa Selatan di dalamnya Kota Amurang. Hal ini melatarbelakangi gagasan perlunya relokasi terminal tersebut yang telah diprogramkan pemerintah daerah setempat dan telah dituangkan dalam RTRW kabupaten Minahasa Selatan. Lokasi yang baru dari terminal ini adalah di Kapitu, Kecamatan Amurang barat. Rancangan relokasi terminal ini digagas dengan mengaplikasikan tema “unordinary in ordinary architecture” yang diharapkan mampu mewujudkan suatu rancangan terminal baru yang lebih representatif dengan menampilkan fitur-fitur yang unik dan tidak lazim (unordinary) dalam tipologi rancangan terminal yang terbilang standar (ordinary).*

*Ada tiga pendekatan dasar yang umum digunakan dalam sebuah perancangan karya arsitektur, itu pula yang digunakan dalam perancangan proyek terminal ini, yaitu pendekatan tipologikal, pendekatan analitik terhadap tapak dan lingkungan serta pendekatan tematik. Adapun proses perancangan yang digunakan ialah proses perancangan generasi II menurut kategorisasi Horst Rittel yang mengedepankan karakteristik proses desain yang spiralistik, mengacu pada asumsi bahwa masalah-masalah perancangan pada hakikatnya penuh dengan kerumitan dan bersifat akut. Di sisi lain, optimalisasi konsep rancangan terminal ini menggunakan metode “image-present-test” yang dikemukakan oleh John Seizel.*

*Hasil akhir rancangan diwarnai dengan penerapan konsep-konsep desain yang mengacu pada tema, yang dilandaskan pada strategi olah tipe berupa modifikasi, transformasi, kombinasi bahkan substitusi dari berbagai formasi arsitektonis, dengan tidak mengabaikan aspek penting yang bersifat standar dalam rancangan terminal. Beberapa fitur hasil olah tipe yang unik dalam rancangan akhir antara lain ialah gubahan konfigurasi massa yang menggunakan kombinasi beragam geometri dasar termasuk lingkaran, pola sirkulasi yang linier dan parsial menurut tipe angkutan, aplikasi material selubung bangunan tradisional dan kontemporer secara kombinatif, serta program ruang dalam dengan tambahan ruang-ruang tertentu yang lazimnya tidak asosiatif dengan fungsi terminal, sedemikian hingga nuansa “unordinary” dapat dihadirkan dalam performa terminal yang baru ini.*

*Kata kunci : terminal, unordinary in ordinary arhitecture, image-present-test, olah tipe*

## PENDAHULUAN

Kota Amurang merupakan kota yang memiliki penduduk sekitar 352.252 jiwa terletak di Provinsi Sulawesi Utara, Kabupaten Minahasa Selatan. Kota Amurang merupakan jantung kehidupan kabupaten Minahasa Selatan yang paling dinamis dan berperan dalam pertumbuhan dan perkembangan kabupaten ini. Hampir semua jenis kegiatan masyarakat kabupaten Minahasa Selatan terpusat di Kota Amurang. Layaknya yang terjadi di pusat-pusat kota, kota Amurang tidak hanya menjadi pusat kegiatan produktif kota tetapi juga menjadi tempat kegiatan keagamaan, sosial, budaya, administrasi dan tempat berkembang kegiatan perdagangan karena secara ekonomi pusat kota sangat menguntungkan dan mampu memberikan sumbangan terbesar bagi struktur perekonomian kota.

Untuk mengimbangi tingginya intensitas kegiatan dan laju pertumbuhan ekonomi daerah, transportasi kemudian memiliki peranan penting dalam kemajuan di dalamnya, karena transportasi merupakan penghubung suatu tempat dengan tempat yang lain. Melihat pentingnya transportasi maka perencanaan dan perkembangannya perlu ditata dalam suatu kesatuan sistem yang terpadu, untuk terlaksananya keterpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib, sedemikian hingga di tempat-tempat tertentu perlu dibangun fasilitas berupa terminal dengan demikian lalu lintas dan angkutan jalan dapat dikelola dan ditata secara baik.

---

<sup>i</sup> Mahasiswa prodi Arsitektur Unsrat

<sup>ii</sup> Staf dosen pengajar Arsitektur Unsrat

<sup>iii</sup> Staf dosen pengajar Arsitektur Unsrat

Gangguan terhadap kemampuan, fungsi serta daya dukung terminal akan mengakibatkan penurunan kualitas dan kinerja sistem pengangkutan, dan hal inilah yang sedang terjadi di Kota Amurang. Kota Amurang memiliki satu terminal tipe B yang terletak di pusat kota Amurang, namun keadaannya memprihatinkan dan sudah tidak layak dalam hal ketersediaan fasilitas yang tidak memadai dan sarana prasarana yang rusak. Lokasi terminal yang ada di Kota Amurang saat ini pun kurang tepat sehingga mengurangi daya akses masyarakat dan lebih memilih memakai “taxi gelap” yang walaupun memiliki tarif mahal tetapi lebih mudah diakses. Hal inilah yang memelopori munculnya terminal bayangan yang tidak direncanakan dan justru menambah permasalahan baru yaitu kemacetan di daerah pusat perbelanjaan dan mengakibatkan terminal yang telah ada tidak terpakai.

Melihat kompleksnya masalah yang terjadi di terminal Amurang yang telah ada saat ini, maka salah satu kebijakan pemerintah setempat yang telah ditetapkan memang ialah relokasi terminal pada tempat yang baru dan layak serta memenuhi persyaratan lokasi untuk pembangunan terminal. Berangkat dari data yang diperoleh dari BAPPEDA dan Dinas Perhubungan Minahasa Selatan bahwa rencana lokasi terminal yang baru sementara dipersiapkan. Hal ini ditunjukkan dalam RTRW kabupaten Minahasa Selatan dengan penyediaan lahan yang tidak jauh dari pusat kota seluas 3 Ha di daerah Kapitu, kecamatan Amurang Barat.

Kebijakan pemerintah daerah Kabupaten Minahasa Selatan terkait dengan relokasi terminal Amurang sebagaimana dipaparkan di atas, menjadi dasar argumentasi dari penulis untuk menjadikan Terminal Tipe B Amurang ini sebagai objek rancangan dalam proyek tugas akhirnya. Untuk selanjutnya, sebagai upaya untuk menghadirkan rancangan suatu terminal baru yang mampu menjawab masalah-masalah yang terjadi dalam kondisi eksisting terminal yang ada saat ini serta mampu menampilkan nilai-nilai arsitektural yang berkualitas, penulis memilih untuk menggunakan sebuah tema rancangan arsitektural yakni “*unordinary in ordinary architecture*”. Sesuai dengan prinsip teoritiknya, aplikasi tema ini pada akhirnya mampu menjadi pendekatan penyelesaian masalah masalah-masalah krusial dalam rancangan suatu terminal angkutan umum dengan menerapkan konsep-konsep baru dan tidak lazim (*unordinary*), tanpa mengabaikan standar-standar performa tipologis rancangan terminal yang sewajarnya hadir (*ordinary*).

## PENDEKATAN & METODE PERANCANGAN

Ada tiga pendekatan dasar yang digunakan dalam sebuah perancangan karya Arsitektur, itu pula yang digunakan dalam perancangan proyek terminal ini.

### 1. Pendekatan tipologis

Perancangan dengan pendekatan tipologis dibedakan atas dua tahap kegiatan yaitu : tahap pengidentifikasian tipe/tipologi objek dan tahap pengolahan tipe.

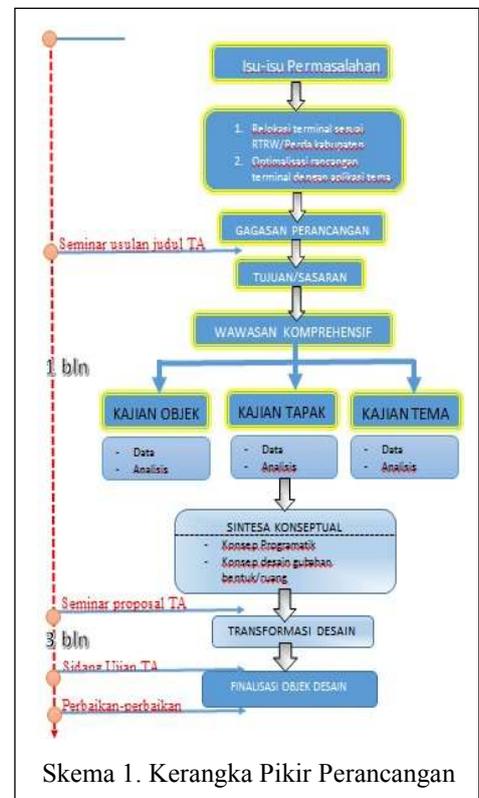
### 2. Pendekatan analitik terhadap tapak dan lingkungan

Pendekatan ini merupakan pendekatan perancangan yang didasarkan pada upaya pemahaman terhadap segenap aspek potensi dan kendala yang ada pada tapak dan lingkungan di mana objek akan dibangun.

### 3. Pendekatan tematik

Pendekatan tematik digunakan untuk memberikan suatu keunikan khusus dalam rancangan. Tema yang digunakan dalam rancangan terminal ini ialah “*unordinary in ordinary architecture*”.

Proses perancangan yang digunakan merupakan proses perancangan generasi II yang dikemukakan oleh Horst Rittel, yang mengedepankan karakteristik proses desain yang spiralistik, mengacu pada asumsi bahwa masalah-masalah perancangan pada hakikatnya penuh dengan kerumitan dan bersifat akut. Di sisi lain, transformasi untuk optimalisasi konsep rancangan terminal ini menggunakan metode “*image-present-test*” yang dikemukakan oleh John Seizel. Selengkapnya, pendekatan, proses dan metode perancangan yang digunakan dapat dilihat pada skema kerangka pikir perancangan pada gambar 1.

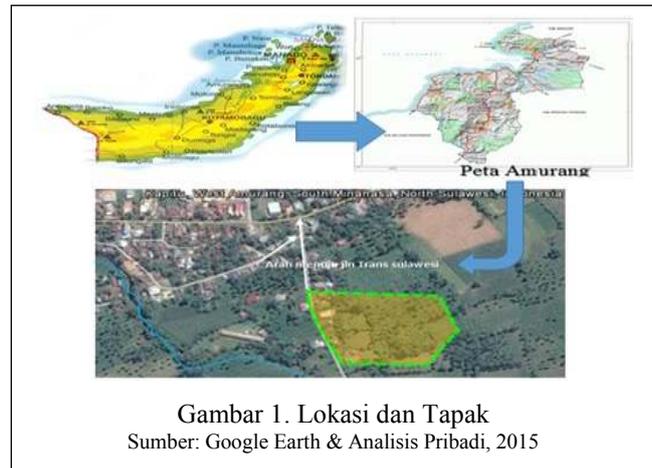


## KAJIAN PERANCANGAN

### A. Kajian Objek

Kajian objek merupakan suatu tahap kajian kontekstual perancangan berdasarkan pendekatan tipologis. Dalam tahap ini dilakukan pendalaman pemahaman tentang hakikat tipologis dari suatu objek terminal, khususnya terminal tipe B. Kajian tipologis ini dilakukan dengan cara studi literatur, khususnya aturan-aturan dan standar terkait rancangan terminal, serta dengan melakukan sejumlah studi kasus dari objek-objek terminal di tempat yang lain yang dianggap memiliki kualitas rancangan yang baik. Salah satu hasil kajian objek ini ialah tentang pengertian terminal yang dapat dikemukakan sebagai berikut :

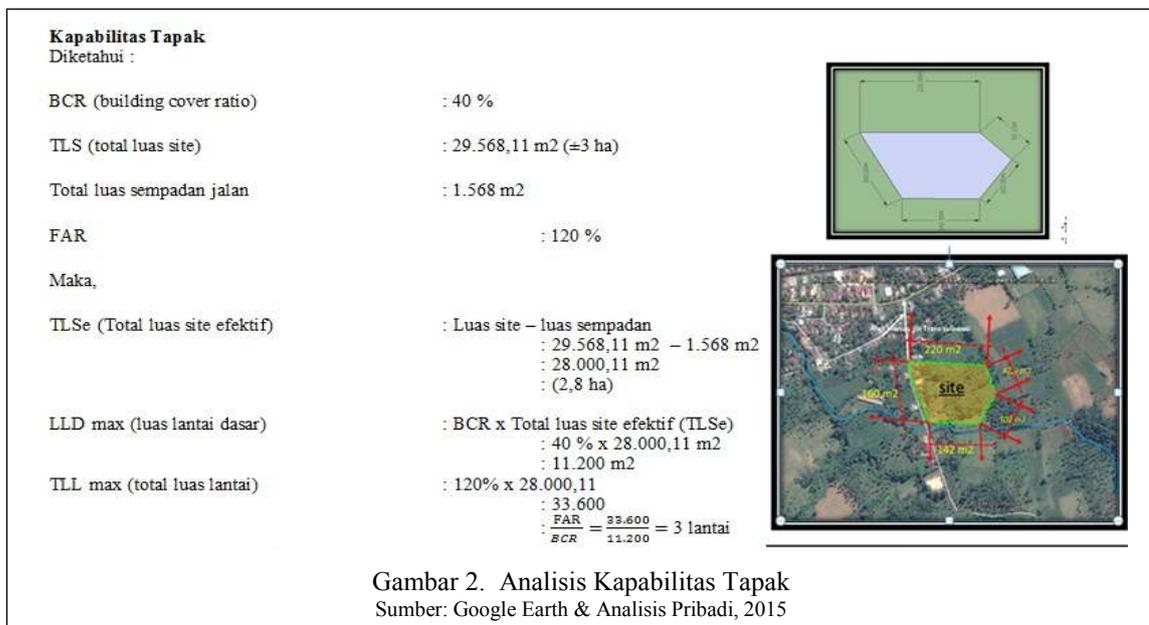
- a. Menurut UU No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan satu wujud simpul jaringan transportasi.
- b. Menurut PP No, 41 Tahun 1993, terminal adalah sarana transportasi untuk keperluan memuat dan menurunkan orang atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan satu simpul jaringan transportasi.



Gambar 1. Lokasi dan Tapak  
Sumber: Google Earth & Analisis Pribadi, 2015

### B. Kajian Lokasi (Tapak & Lingkungan)

Dalam kajian ini dilakukan pendalaman pemahaman terhadap aspek lokasi, khususnya karakteristik tapak dan lingkungan yang menjadi tempat relokasi terminal dengan mengacu pada RTRW Kabupaten Minahasa Selatan yang telah ditetapkan oleh pemerintah daerah setempat. Gambar 1 menunjukkan letak lokasi pembangunan terminal yang terletak tepatnya di Kapitu, Kecamatan Amurang Barat.



Gambar 2. Analisis Kapabilitas Tapak  
Sumber: Google Earth & Analisis Pribadi, 2015

Salah satu muatan kajian lokasi ini ialah analisis kapabilitas tapak (Gambar 2), yang menjadi tolak ukur atau kontrol terhadap programatik ruang yang direncanakan, dalam hal ini program besaran ruang baik ruang dalam maupun ruang luar. Aspek analisis tapak lainnya juga kemudian menjadi tolak ukur terhadap konsep-konsep *site development* dan konsep rancangan bangunan serta ruang luar.

### C. Kajian Tema

Kajian tema merupakan salah satu wujud kajian kontekstual perancangan berdasarkan macam pendekatan perancangan yang digunakan dan setara dengan kajian objek serta kajian lokasi. Berikut ini adalah beberapa substansi penting hasil kajian tema rancangan yang dilakukan.

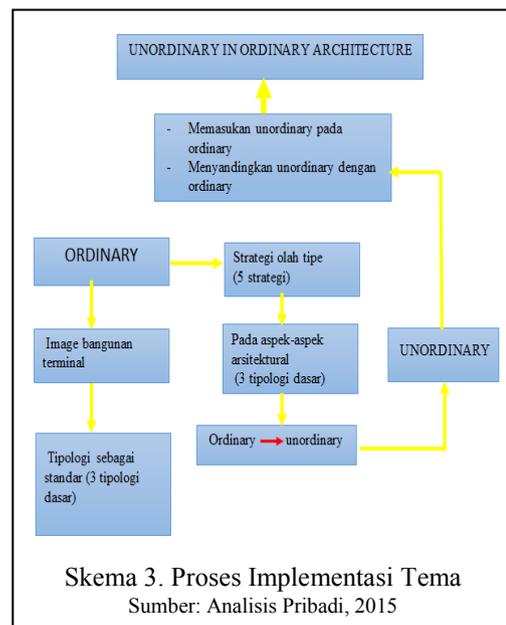
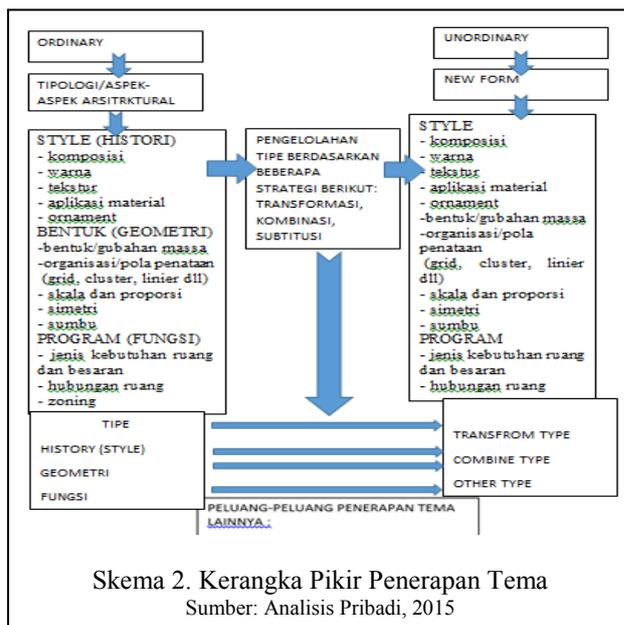
Berdasarkan pengertian secara etimologis atau definisi kata, *unordinary in ordinary Architecture* adalah memasukan sesuatu yang tidak biasa, tidak normal, atau bisa juga dikatakan luar biasa pada sesuatu yang biasa atau normal. Bisa juga diartikan terdapat hal-hal yang biasa saja bersama secara satu kesatuan dengan sesuatu yang tidak biasa/luar biasa, dalam hal ini berarti *unordinary* bersanding bersama dengan *ordinary* dalam suatu pengelolaan atau keadaan. Pada dasarnya *unordinary* adalah kebalikan dari *ordinary*, oleh karena itu dapat dikatakan *unordinary* berasal dari *ordinary*, *unordinary* sendiri adalah suatu keadaan dimana suatu yang *ordinary* menjadi *not ordinary*. Di sini mau dijelaskan bahwa *unordinary* atau sesuatu yang tidak biasa itu ada karena kehadiran dari *ordinary* atau suatu hal yang biasa. Apa yang kemudian menjadi hal-hal yang biasa, normal dan familiar kemudian membentuk standar-standar.

Melihat adanya beragam pendapat tentang *ordinary* dan *unordinary* dalam arsitektur, dibutuhkan suatu landasan teori yang dapat menyingkap pemaknaan *ordinary* dan *unordinary* dalam arsitektur guna mendukung pengaplikasian tema ini. Selama ini karya arsitektur suatu objek tipologis tertentu sebenarnya telah memiliki prinsip sendiri mengenai hal-hal yang biasa dan normatif yang mengikuti aturan. Dalam arsitektur *ordinary* mengarah dan jelas terikat pada tipologi-tipologi dasar yang ada sedangkan *unordinary* dipandang sebagai hasil pengolahan dari *ordinary* yang terikat pada tiga tipologi dasar yang selalu digunakan (fungsi, geometri dan perlanggaman). Pemahaman ini mendorong penggunaan metode olah tipe dalam teori tipologi arsitektur sebagai landasan teori dalam menginterpretasikan tema ke proses perancangan objek. Tabel 1 di bawah ini menunjukkan beragam aspek arsitektonis secara tipologis yang akan menjadi target olah konseptual terkait aplikasi tema. Adapun strategi implementasi tema ke dalam rancangan dapat dicermati dalam Skema 2 dan Skema 3.

Tabel 1. Aspek-aspek Arsitektonis dalam Tipologi

Tipologi Kultural Historik	Tipologi Geometri	Tipologi Fungsi
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Komposisi</li> <li>✓ Warna</li> <li>✓ Tekstur</li> <li>✓ Material</li> <li>✓ Ornamen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Konfigurasi Massa</li> <li>✓ Organisasi / Pola Penataan</li> <li>✓ Skala dan Proporsi</li> <li>✓ Simetri &amp; Sumbu</li> <li>✓ Modul</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Jenis Ruang</li> <li>✓ Besaran Ruang</li> <li>✓ Hubungan Ruang</li> <li>✓ Zoning</li> <li>✓ Sirkulasi</li> </ul>

Sumber : Bahan Ajar MK Teori Arsitektur

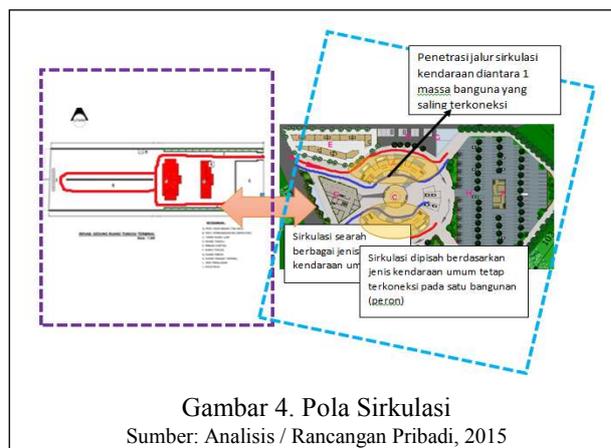


## KONSEP DAN HASIL PERANCANGAN

### A. Konsep *Site Development*

#### 1. Pola Sirkulasi

Pola sirkulasi di dalam tapak didesain berdasarkan tipe sirkulasi standar terminal (*ordinary*) yang diolah sedemikian rupa berdasarkan tema sehingga menghasilkan pola sirkulasi yang bersifat *unordinary*. Pola sirkulasi merupakan titik berangkat utama. Dalam terminal ini ada tiga jenis kendaraan angkutan umum yaitu : angkutan perkotaan, angkutan antar desa dan angkutan dalam kota. Namun demikian, kendaraan pribadi juga mempunyai akses ke dalam terminal. Hal inilah yang kemudian menjadi pertimbangan tatanan sirkulasi seperti ditunjukkan dalam gambar 4.



Gambar 4. Pola Sirkulasi

Sumber: Analisis / Rancangan Pribadi, 2015

Dalam rancangan pola sirkulasi pada terminal ini alur pergerakan ke-tiga tipe angkutan sert kendaraan pribadi ditata dengan pola yang linier parsial dalam pengertian bahwa masing-masing berada dalam alur yang terpisah dan melingkari bangunan terminal dengan titik-titik turun-naik penumpang yang terpisah namun dapat dengan mudah dicapai dalam jarak pergerakan yang relatif dekat. Prinsip utamanya adalah menghindari terjadinya *crossing* antar alur angkutan dan mengefektifkan pergerakan turun-naik penumpang, termasuk dalam hal pergerakan pergantian moda yang hanya terjadi pada satu unit bangunan tunggal dimana zona kedatangan dan keberangkatan cenderung menyatu. Zona parkir lengkap dengan akses masuk dan keluar juga dipisahkan berdasarkan tipe angkutan,.

#### 2. Zoning & Perletakan Massa Bangunan

Zoning pemanfaatan tapak dirancang berdasarkan hasil analisa tapak dan lingkungan serta konsep sirkulasi dengan tetap mengacu pada tema. Pada pola zoning dan perletakan bangunan ini ada zona tambahan yang kemudian muncul sebagai akibat dari pengelolaan sirkulasi dan aplikasi tema dan memperkuat kesan *unordinary*. Zona ini adalah akibat dari pengolahan bentuk yang memungkinkan penetrasi kendaraan di antara massa utama dan pengolahan sirkulasi cerdas tanpa *crossing*. Selain sebagai penghubung, zona ini hadir sebagai aplikasi tematik dalam hal tipologi fungsi. Zona ini secara keruangan kemudian dijadikan sebagai ruang serba guna atau ruang pameran budaya mini, sehingga selain sebagai penghubung ruang pengguna juga dapat memperoleh pengetahuan baru ketika melewati ruang ini. Zona ruang ini tidak pernah ada pada terminal standar Tipe B sehingga dengan kehadirannya dapat menambah kesan *unordinary* pada terminal sesuai dengan tema perancangan yang dipilih.

#### 3. Ruang Luar dan Ragam Elemennya

Pada penataan ruang luar, yang perlu diperhatikan adalah elemen penutup tapak dan elemen ruang luar lainnya. Elemen penutup adalah vegetasi, di mana vegetasi sebagai unsur ruang luar yang selain memberi kesan teduh namun juga difungsikan sebagai :

- ✓ Pengarah sirkulasi, untuk mengarahkan kendaraan atau pejalan kaki menuju terminal selain itu dapat memberikan area pembayangan yang teduh bagi kendaraan di waktu siang.
- ✓ Pereduksi kebisingan, mengurangi jumlah kebisingan terutama yang berdampak pada bangunan.
- ✓ Pembatas pada obyek bangunan dan lingkungan, untuk menegaskan batas lahan sehingga tanaman dapat menjadi pagar hidup.
- ✓ Sebagai peneduh pada area parkir yang besar

Keseluruhan konsep *site development* yang terkait dengan rancangan elemen-elemen ruang luar yang terkomunikasikan melalui gambar Site Plan dan Lay Out Plan juga mempertimbangkan aplikasi tematik.



Gambar 5. Lay Out / Site Plan  
Sumber: Analisis / Rancangan Pribadi, 2015

## B. Konsep Rancangan

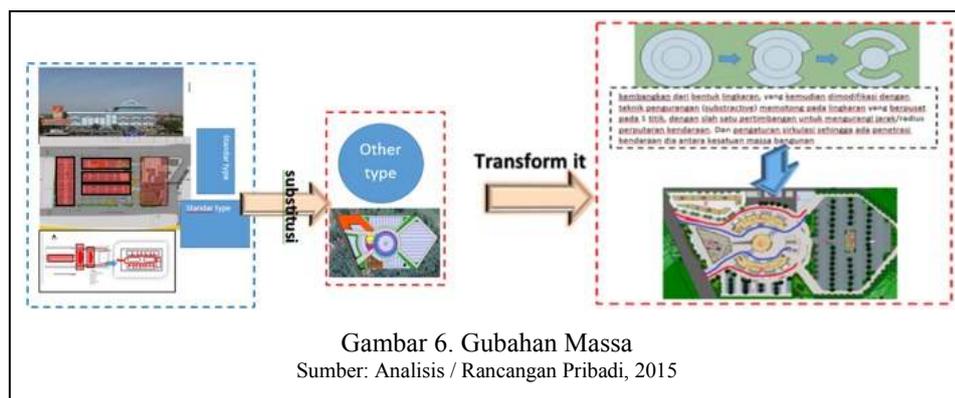
### 1. Konsep Gubahan Masa

Berdasarkan kajian terhadap tema bentuk konfigurasi massa objek rancangan menggunakan aspek-aspek pengolahan *ordinary* menjadi *unordinary* dalam hal geometri. Berikut adalah tipologi dasar geometri rancangan terminal pada umumnya.

- Geometri dasar terminal adalah berbentuk persegi/persegi panjang
- Orientasi bangunan bersifat linier atau memanjang
- Pada perancangan terminal pada umumnya tidak memakai gabungan bentuk dasar yang kita kenal dengan kombinasi
- Bentuk umum terminal kaku, formil dan membosankan.

Ada beberapa strategi yang digunakan dalam upaya penghadiran bentuk gubahan masa bangunan.

- Yang pertama adalah dengan substitusi tipe geometri (*substitute the type*), dalam hal ini tipologi terminal dengan bangunan yang cenderung selalu persegi panjang diganti dengan menggunakan bentuk dasar lingkaran yang kemudian dimodifikasi menjadi lonjong
- Yang kedua bentuk dasar lingkaran mengalami transformasi (*transform the type*) dengan pertimbangan fungsi dan sirkulasi sehingga mengalami pengurangan (*subtractive*) sehingga menghasilkan bentuk seperti itu. Juga terlihat dari bangunan kantor pengelola yang merupakan transformasi dari bentuk segitiga sebagai akibat bentukan dari hall ruang tunggu, hingga bentuk dari ruang kantor menjadi persegi banyak dengan salah satu sisinya berbentuk bulat fleksibel pada entrance.



Gambar 6. Gubahan Massa  
Sumber: Analisis / Rancangan Pribadi, 2015

- Yang ketiga adalah strategi kombinasi tipe (*combine the types*). Secara keseluruhan dalam kawasan ini menggunakan pengelolaan dari tiga bentuk dasar yang ada yaitu, segitiga pada fasilitas pendukung dan kantor, bulat/lingkaran pada bagian hall ruang tunggu dan bentuk dasar persegi, yang ketiganya telah mengalami transformasi dari bentuk dasar akibat penyesuaian bentuk site dan analisis-analisis tapak lainnya. Dalam penerapan yang sangat insentif penerapan strategi ini biasanya menghasilkan suatu karya yang cenderung dianggap eklektik. Bentuk site yang kaku (kotak) ordinary/tipologi geometri dasar terminal disandingkan (membungkus) bentuk bangunan-bangunan dalam terminal yang merupakan kombinasi dari

berbagai bentuk dasar lainnya (bulat, segitiga dll) yang sifatnya dinamis dan fleksibel dan mengalami transformasi bentuk adalah contoh perpaduan unordinary in ordinary terminal secara arsitektur

Kombinasi bentuk peron yang asimetris dan simetris namun mempunyai karakter ruang yang sama persis, juga permainan proporsi pada bentuk dan besarnya atap antara peron kedatangan dan peron keberangkatan memperlihatkan modifikasi dan kombinasi yang merupakan penerapan tema.

Hasil dari konsep rancangan di atas kurang lebih dapat divisualisasikan pada gambar-gambar di bawah ini yang merupakan *output* dari penerapan-penerapan konsep gubahan massa dengan tetap mempertimbangkan konsep aplikasi tematik.



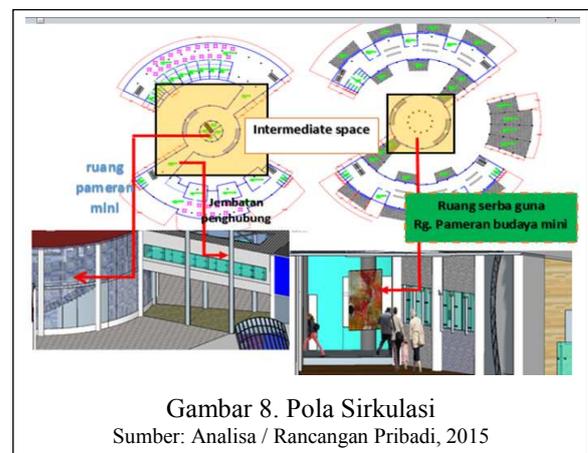
Gambar 7. Tampak Site & Tampak Bangunan  
Sumber: Analisis / Rancangan Pribadi, 2015

## 2. Konsep Ruang Dalam

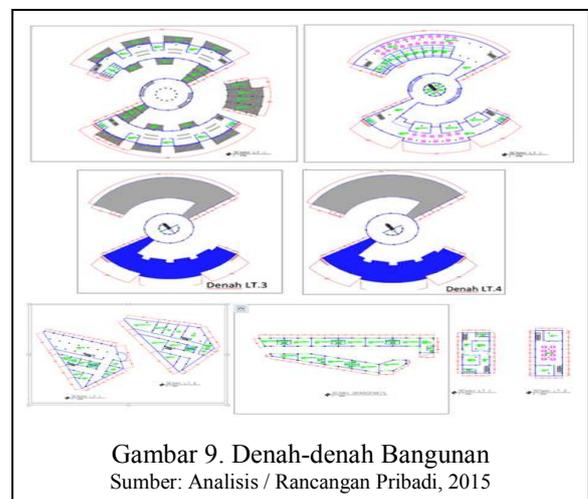
Pola penataan ruang yang digunakan mengacu pada pola grid dan terpusat untuk modul struktur beberapa massa dan peletakan massa mengacu pada pola radial. Dengan mengacu pada tema (dalam hal ini mengolah tipologi fungsi) maka terminal ini memiliki salah satu ruang yang berbeda karakteristiknya atau biasanya tidak asosiatif dengan fungsi terminal, karena massa utama dirancang memiliki ruang penghubung di tengah yang berfungsi menghubungkan aktifitas serta pengaturan sirkulasi agar ada penetrasi kendaraan diantara bangunan maka ruang penghubung itu kemudian dimanfaatkan sebagai ruang serba guna atau ruang pameran budaya mini (berupa lukisan dan kerajinan tangan minahasa) sehingga orang yang melintasi tempat ini dapat memperoleh pengetahuan tentang budaya dan dihibur secara visual oleh objek yang dipamerkan.

Menghadirkan area pertokoan sparepart adalah juga dalam rangka memodifikasi fungsi ruang dalam kawasan terminal tentu dengan mengelola sirkulasinya agar tidak mengganggu sirkulasi kendaraan umum dalam terminal, namun kehadiran ruang ini tentu masih memiliki hubungan yang asosiatif dengan objek perancangan terminal.

Geometri ruang pada denah-denah yang ada, adalah kombinasi dari beberapa bentuk



Gambar 8. Pola Sirkulasi  
Sumber: Analisa / Rancangan Pribadi, 2015

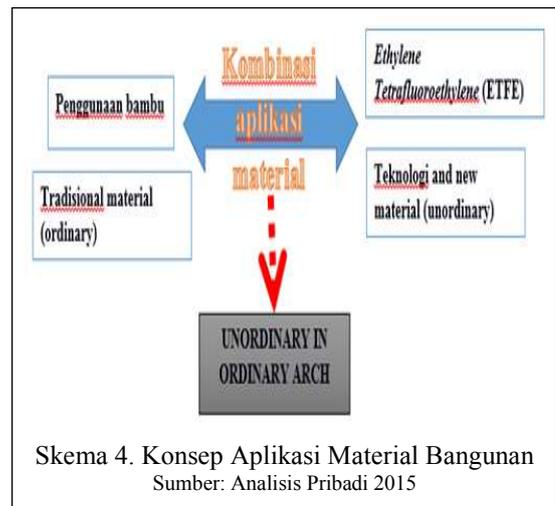
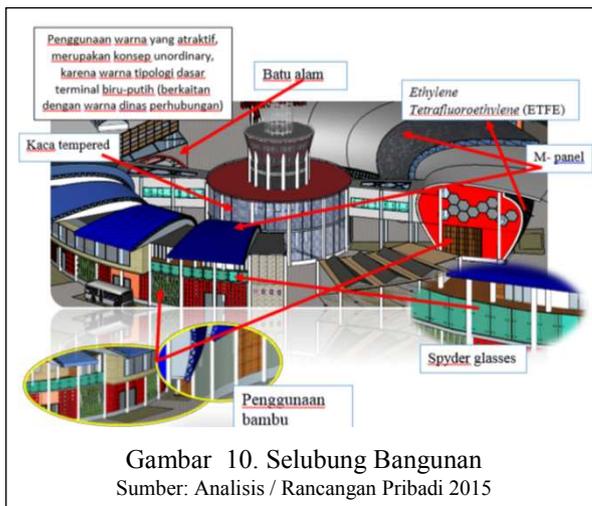


Gambar 9. Denah-denah Bangunan  
Sumber: Analisis / Rancangan Pribadi, 2015

dasar yang telah bertransformasi. Juga terlihat perpaduan antara bentuk-bentuk yang simetri dan asimetri. Adanya ruang *conector* pada bangunan terminal selain merupakan hasil beberapa analisis rancangan agar tidak terjadi crossing juga sesuai dengan konsep 'unordinary' yaitu upaya penghadiran konsep baru dalam pengelolaan terminal. Konsep-konsep secara keseluruhan dari ruang dalam kemudian dapat dilihat melalui gambar-gambar desain pada denah-denah bangunan dalam terminal.

### 3. Konsep Selubung Bangunan

Berdasarkan studi komparasi yang dilakukan terhadap beberapa objek perancangan, material *facade* yang paling sering digunakan adalah material kaca dan aluminium komposit, namun kali ini penggunaan kaca dikurangi dengan penggunaan EFTE. kedua material ini menjadi pilihan karena proses pembentukan dan pemasangan yang mudah. Selain itu juga pada terminal ini menggunakan percampuran material dengan teknologi terbaru dan material tradisional yang mudah dan murah. Penggunaan campuran berbagai material sesuai dengan fungsi merupakan konsep penerapan tema.



### 4. Konsep Struktur Bangunan

Pemilihan struktur mengacu pada pendekatan tipologi dan pendekatan tematik perancangan objek, struktur dan konstruksi yang digunakan adalah struktur yang inovatif, kreatif, fleksibel dan sementara berkembang dan yang paling penting dapat mengimbangi bentuk bangunan yang tidak biasa digunakan pada terminal, maka dari itu harus tepat memilih dan mengembangkan jenis struktur dan konstruksi yang diterapkan.

#### ✓ Struktur Bawah

Site terletak didaerah yang lapisan tanah tidak terlalu keras seperti pada daerah reklamasi, selain itu dibutuhkan pondasi yang dapat menopang lantai yang berdimensi besar dan mampu menerima beban lateral yang diakibatkan oleh angin serta beban gravitasi yang ditimbulkan oleh beban bangunan sendiri dan beban hidup, maka sistem *sub-structure* yang cocok untuk objek perancangan adalah pondasi sumuran.

#### ✓ Struktur Tengah

Pada objek ini menggunakan struktur beton bertulang yaitu struktur baja dan beton. Untuk penyesuaian aplikasi tema dipakai struktur dinding penutup tambahan yaitu rangka *space frame* dengan material pengganti kaca EFTE.

#### ✓ Struktur Atas

Atap objek rancangan ini akan menggunakan struktur *space frame* dengan panel yang berbentuk lebar dan atap plat beton bertulang untuk ruangan yang kecil seperti ruang-ruang penunjang dalam terminal.

Secara keseluruhan penerapan konsep *site development* dan konsep rancangan bangunan dapat dilihat dan terangkum pada gambar perspektif dan spot-spot lainnya yang bertujuan untuk memperlihatkan bentuk bangunan, penataan tapak secara jelas, serta kesatuan kawasan dan juga integrasi ruang luar dengan bangunan.



Gambar 11. Perspektif dan Spot-spot Terminal  
 Sumber : Hasil Analisis / Rancangan Pribadi, 2015

## PENUTUP

Setelah melalui proses desain yang panjang dalam menghadirkan Terminal Angkutan Umum di Amurang, perancangan ini diharapkan dapat menanggulangi masalah yang kompleks pada terminal Amurang yang ada saat ini, sehingga dengan tertatanya terminal di Kota Amurang ini akan memperlancar simpul transportasi antar daerah. Berjalannya fungsi terminal dengan baik, tentu membawa dampak ya positif bagi perekonomian kabupaten Minahasa Selatan pada umumnya, juga pada masyarakat di sekitar terminal dibangun.

Perancangan terminal baru ini mengangkat tema unordinary ini ordinary Architecture berangkat dari isu-isu terminal yang tidak digunakan dengan baik akibat menurunnya kinerja terminal. Perancangan ini sangat berorientasi pada konsep-konsep arsitektural seperti konsep rancangan tapak, rancangan bangunan dan juga system struktur, sehingga menghasikan suatu rancangan akhir yang mengarah pada kebutuhan transportasi saat ini.

Pengembangan rancangan objek ini tentu saja tidak berhenti ketika kemudian telah berhasil menjawab masalah yang berkaitan dengan optimalisasi rancangan dalam konteks arsitektur yang di dalamnya juga memadukan konsep fungsi sebuah tempat dengan konsep teoritis arsitektur. Fenomena yang terjadi pada dunia modern saat ini telah membawa perkembangan yang sangat maju dalam dunia desain bangunan (konsep pembangunan terbaru) dan masih banyak konteks pengembangan yang belum sempat digali secara maksimal oleh karena kekurangan penulis serta batasan cakupan konteks judul rancangan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anonymous, Laporan Akhir Penyusunan Master Plan Terminal Amurang., BAPPEDA, 2012 , Amurang, Minahasa Selatan.
- Grosz, E. 2001. *Architecture from the Outside: Essays on Virtual and Real Space*. Massachusetts: The MIT Press.
- Jenks, C. & Kropf, K. 1997. *Theories and Manifesto of Contemporary Architecture*. Britain: Academy Edition
- Venturi, R. & Brown, D. 2000. *Learning from Las Vegas*. Massachusetts: The MIT Press
- Yatmo, Y. & Amidirwirjo, P. 2008. Ordinary. Dalam Rhamadana P. *The inversion of ordinary: opponent? Complement?* vol II. Arsitektur Net. pdf
- Creighton, RL. 1978, *Transportation and Traffic Engineering Handbook*, The Institute Of Traffic Engineering.
- Yatmo, Y. & Amidirwirjo, P. 2008. Ordinary. Dalam Dyah Ayuningtyas. *Ordinary+Ordinary* vol II. Arsitektur Net. Pdf