

**REDESAIN TERMINAL BUS TIPE B DI KOTA BINJAI
DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR KONTEKSTUAL**

SKRIPSI

Disusun Oleh:

SHELA OCVIA

218140025

Dosen Pembimbing:

Dr.-Ing. Mufti Ali Nasution, ST, M.Arch



**PROGRAM STUDI ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MEDAN AREA
2025**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 28/4/26

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Access From (repository.uma.ac.id)28/4/26

**REDESAIN TERMINAL BUS TIPE DI KOTA BINJAI
DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR KONTEKSTUAL**

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Arsitektur (S.Ars) di Fakultas Teknik
Universitas Medan Area

Disusun Oleh:

SHELA OCVIA

218140025

Dosen Pembimbing:

Dr.-Ing. Mufti Ali Nasution, ST, M.Arch



**PROGRAM STUDI ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MEDAN AREA
2025**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 28/4/26

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Access From (repository.uma.ac.id)28/4/26

HALAMAN PENGESAHAN

Judul Tugas Akhir : Redesain Terminal Bus Tipe B di Kota Binjai
dengan Pendekatan Arsitektur Kontekstual

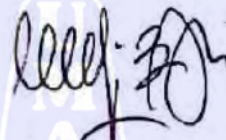
Nama : Shela Ocvia

NPM : 218140025

Fakultas : Teknik

Disetujui Oleh

Komisi Pembimbing



Dr.-Ing. Mufti Ali Nasution, ST, M.Arch

Pembimbing



Dr. Eng. Supriatno, ST, MT.

Dekan Fakultas Teknik



Yunita Syafitri Rambe, ST, MT.

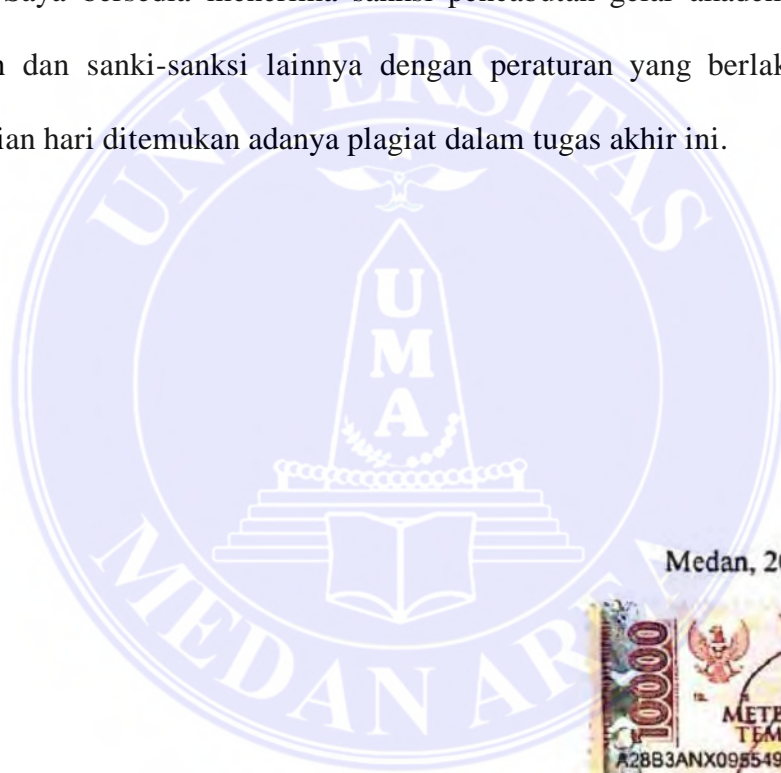
Kepala Program Studi Arsitektur

Tanggal Lulus: 24 September 2025

HALAMAN PERNYATAAN

Saya menyatakan bahwa tugas akhir yang saya susun, sebagai syarat memperoleh gelar sarjana merupakan hasil karya tulis saya sendiri. Adapun bagian-bagian tertentu dalam penulisan tugas akhir ini yang saya kutip dari hasil karya orang lain telah dituliskan sumbernya secara jelas sesuai dengan norma, kaidah, dan etika penulisan ilmiah.

Saya bersedia menerima sanksi pencabutan gelar akademik yang saya peroleh dan sanksi-sanksi lainnya dengan peraturan yang berlaku, apabila di kemudian hari ditemukan adanya plagiat dalam tugas akhir ini.



Medan, 20 Agustus 2025



Shela Ocvia

218140025

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS
AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Medan Area, Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Shela Ocvia
NPM : 218140025
Program Studi : Arsitektur
Fakultas : Teknik
Jenis Karya : Tugas Akhir

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Medan Area Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif (*Non-Exclusive Royalty Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul:

**REDESAIN TERMINAL BUS TIPE B DI KOTA BINJAI DENGAN
PENDEKATAN ARSITEKTUR KONTEKSTUAL**


Beserta perangkat yang ada jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Non Eksklusif ini, Universitas Medan Area berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengolah dalam bentuk pangkalan data (*data base*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Di buat di : Medan

Pada tanggal : 20 Agustus 2025

Yang menyatakan


Shela Ocvia
218140025

ABSTRAK

Terminal merupakan salah satu simpul transportasi darat yang berperan penting dalam menunjang mobilitas masyarakat, khususnya di kota-kota yang berkembang pesat seperti Kota Binjai. Namun, kondisi Terminal Bus Tipe B di Kota Binjai saat ini dinilai belum optimal dari segi fungsi, kenyamanan, maupun keterkaitannya dengan moda transportasi lainnya. Oleh karena itu, dilakukan perancangan ulang (redesain) terhadap terminal ini dengan pendekatan Arsitektur Kontekstual, guna menciptakan bangunan yang tidak hanya fungsional tetapi juga selaras dengan karakter dan potensi lingkungan sekitar. Salah satu potensi penting pada tapak perancangan adalah keberadaan Stasiun Kereta Api Binjai yang berada tepat di sebelah terminal. Meskipun integrasi fisik antar bangunan tidak dapat direalisasikan karena status stasiun sebagai bangunan cagar budaya, rancangan tetap mengakomodasi aspek konektivitas melalui pendekatan integrasi non-struktural. Hal ini diwujudkan dengan menghadirkan jalur pedestrian yang nyaman dan mudah diakses sebagai penghubung antara dua moda transportasi tersebut. Pendekatan Arsitektur Kontekstual digunakan untuk memastikan desain terminal selaras dengan karakter kawasan, baik secara visual, budaya, maupun fungsional. Proses perancangan dimulai dari analisis tapak dan lingkungan, identifikasi permasalahan eksisting, penetapan konsep desain, hingga ke tahap pengembangan rancangan arsitektural. Hasil desain diharapkan mampu menjawab kebutuhan pengguna, meningkatkan kualitas layanan terminal, serta memperkuat konektivitas kawasan transportasi publik di Kota Binjai secara keseluruhan.

Kata kunci: terminal tipe B, arsitektur kontekstual, redesain, integrasi moda, Kota Binjai

ABSTRACT

Terminals are one of the key nodes in land transportation that play a significant role in supporting public mobility, particularly in rapidly developing cities such as Binjai. However, the current condition of the Type B Bus Terminal in Binjai is considered suboptimal in terms of function, comfort, and integration with other modes of transportation. Therefore, a redesign of the terminal is proposed using a Contextual Architecture approach to create a building that is not only functional but also harmonizes with the surrounding character and environmental potential. One of the key potentials of the project site is the presence of the Binjai Railway Station, located adjacent to the terminal. Although physical integration between the two buildings cannot be realized due to the station's status as a cultural heritage site, the design still accommodates connectivity through a non-structural integration approach. This is implemented by providing a pedestrian pathway that is accessible and comfortable, serving as a link between the two modes of transportation. The Contextual Architecture approach is employed to ensure that the terminal design aligns with the area's character—visually, culturally, and functionally. The design process begins with site and environmental analysis, identification of existing problems, determination of design concepts, and continues to the development of architectural solutions. The final design is expected to meet user needs, improve the quality of terminal services, and strengthen connectivity within the public transportation network of Binjai City.

Keywords: *type B terminal, contextual architecture, redesign, mode integration, Binjai City.*

RIWAYAT HIDUP

Nama : Shela Ocvia
Jenis Kelamin : Perempuan
Tempat & Tanggal Lahir : Perdamaian, 31 Oktober 2002
Telepon : -
Email : viashila2711@gmail.com

Penulis merupakan anak ke-dua dari empat bersaudara dari pasangan Bapak Roha Eddy dan Ibu Siti Rahmah. Penulis tumbuh dalam lingkungan keluarga yang penuh kasih sayang, sederhana, namun menjunjung tinggi nilai Pendidikan, kerja keras, dan kejujuran.

Penulis memulai pendidikan formal di Sekolah Dasar Negeri (SDN) 053970, kemudian melanjutkan ke SMPN 1 Binjai. Pendidikan menengah atas ditempuh di SMAN 1 Stabat.

Pada tahun 2021, penulis melanjutkan pendidikan tinggi di Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Medan Area, dan menyelesaikan tugas akhir dengan judul "Redesain Terminal Bus Tipe B di Kota Binjai dengan Pendekatan Arsitektur Kontekstual."

Selama masa studi, penulis aktif dalam kegiatan organisasi dan juga pernah mengikuti program Merdeka Belajar Kampus Merdeka (MBKM) berupa magang selama satu semester di Atelier Yoda/ PT. Madani Dekonstruksi di Medan, yang memberikan banyak pengalaman berharga dalam pengembangan diri.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT karena atas rahmat dan karunia-Nya, penulis dapat menyelesaikan laporan Tugas Akhir yang berjudul “Redesain Terminal Bus Tipe B di Kota Binjai dengan Pendekatan Arsitektur Kontekstual” sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi pada Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Medan Area.

Laporan ini disusun dengan berbagai proses dan tahapan, mulai dari pengumpulan data, analisis, hingga perancangan desain arsitektur yang diharapkan dapat menjadi solusi terhadap permasalahan terminal bus di Kota Binjai dengan memperhatikan aspek kontekstual dan kebutuhan masyarakat.

Penulis menyadari bahwa penyusunan laporan ini tidak akan dapat terlaksana dengan baik tanpa bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati, penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Kedua orang tua tercinta ayahanda Roha Eddy dan Ibunda Siti Rahmah yang selalu memberikan doa, dukungan, dan kasih sayang tanpa batas. Terima kasih telah menjadi sumber kekuatan, motivasi, dan inspirasi dalam setiap langkah penulis. Tanpa restu, keikhlasan dan pengorbanan yang tiada henti dari Ayah dan Ibu, tugas akhir ini tidak akan pernah terselesaikan dengan baik. Setiap doa yang terucap, setiap perhatian kecil yang diberikan, dan setiap pengorbanan yang mungkin tak pernah disebutkan satu per satu, menjadi alasan terbesar penulis untuk terus berjuang hingga titik akhir. Terima kasih telah mendidik dengan penuh kesabaran, menanamkan nilai kejujuran, kerja keras, dan keteguhan hati.

Segala pencapaian ini penulis persembahkan sepenuhnya untuk Ayah dan Ibu tercinta sebagai ungkapan terima kasih yang tidak akan pernah sebanding dengan segala kasih dan perjuangan yang telah diberikan sejak awal hingga kini.

2. Dosen Pembimbing, Bapak Dr.-Ing. Mufti Ali Nasution, ST, M.Arch yang telah memberikan bimbingan, arahan, dan masukan yang sangat berharga selama proses penyusunan tugas akhir ini. Dengan kesabaran dan ketelitiannya, beliau telah membantu penulis dalam menyempurnakan setiap tahapan yang dilalui, mulai dari penyusunan konsep hingga penyelesaian laporan ini.
3. Ketua Program Studi Arsitektur, Ibu Yunita Syafitri Rambe, ST, MT., yang telah memberikan dukungan dan kesempatan kepada penulis untuk dapat menyelesaikan tugas akhir ini. Arahan dan kebijakan yang diberikan sangat membantu dalam kelancaran proses akademik penulis selama menempuh pendidikan di program studi ini.
4. Dosen-dosen dan staff di Program Studi Arsitektur Universitas Medan Area yang telah membekali penulis dengan ilmu dan pengalaman selama masa perkuliahan.
5. Teman-teman seperjuangan yang selalu hadir memberikan semangat, tawa, dan dukungan selama proses pengerjaan tugas akhir ini. Terutama untuk sahabat-sahabat terdekat, yang telah menjadi tempat berbagi cerita, tempat bertanya, dan menjadi penghibur di saat penulis merasa lelah maupun terpuruk. Terima kasih telah menjadi bagian penting dalam perjalanan ini.

Kebersamaan dan bantuan kalian sangat berarti dan akan selalu penulis kenang dengan hangat.

6. “Support system tidak resmi” penulis ucapkan terima kasih secara khusus yang senantiasa menemani di sela-sela proses penyusunan tugas akhir ini. Kepada Chanyeol dan Jenso beserta teman dan rekan-rekannya di panggung, terima kasih telah menjadi sumber semangat, inspirasi, sekaligus penghiburan yang hadir di saat-saat krusial dan jenuhnya menyusun tugas akhir ini.

Meski hanya melalui layar, kehadirannya mampu memberikan motivasi yang nyata. Lebih dari sekadar hiburan, mereka menjadi alasan bagi penulis untuk terus bermimpi, berjuang, dan bertahan hingga sejauh ini. Setiap karya, lagu, dan tawa yang mereka bagi menjadi pengingat bahwa mimpi yang dikejar dengan sepenuh hati akan selalu punya makna. Penulis berharap suatu hari nanti, mimpi untuk bisa bertemu langsung dengan mereka bukan sekadar angan, tetapi sebuah momen nyata yang lahir dari perjalanan panjang ini.

7. Ucapan terima kasih juga penulis sampaikan kepada para pembalap Formula 1 favorit-terutama El Duda, El Coach, El Ngarit, El Monaco, El 7x WDC, El DSQ, El If if, El Sawyer, El Misuh, El Nyengir, El Mullet, dan rekan-rekan mereka di lintasan—yang secara tidak langsung telah menjadi hiburan setia setiap akhir pekan. Terlebih lagi kepada tim kuda jingkrak yang tak pernah gagal menghadirkan kejutan di setiap balapan; keberhasilannya membuat penulis tertawa, terhibur, sekaligus stres karena hasil yang sering kali berlawanan dengan mottonya, “*This time is our time*” menjadi “*next time is our time*”. Tapi berkat mereka juga, penulis tetap memiliki alasan untuk tertawa di tengah stres mengerjakan bab revisi.

Akhirnya, setelah sekian banyak kopi di malam panjang, tumpukan revisi, dan overthinking di tengah malam, penulis dapat mengatakan dengan bangga: “*This time is my time*”. Skripsi ini selesai, dan semoga bisa menjadi langkah awal menuju perjalanan baru berikutnya bagi penulis. Perjalanan ini bukan hanya tentang hasil akhir, tetapi tentang proses-bagaimana setiap lelah, ragu, dan air mata berubah menjadi pembelajaran berharga.

Akhir kata, semoga laporan ini dapat memberikan manfaat dan menjadi kontribusi positif dalam pengembangan dunia arsitektur, khususnya dalam merancang fasilitas transportasi yang lebih baik dan kontekstual.

Medan, 20 Agustus 2025

Penulis



Shela Ocvia

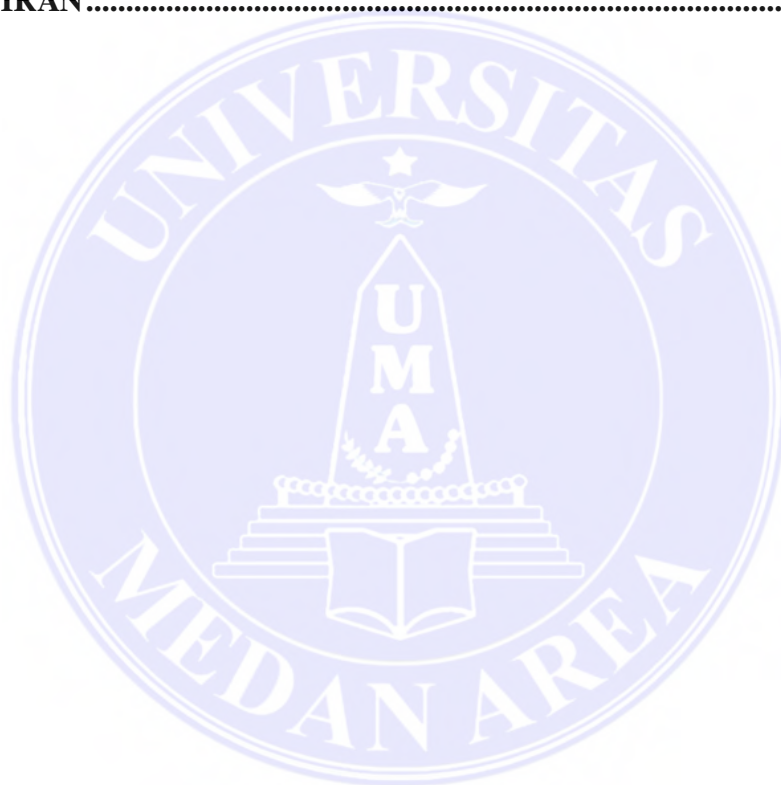
218140025

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN	i
HALAMAN PERNYATAAN	ii
ABSTRAK	iv
RIWAYAT HIDUP	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR TABEL	xix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Perancangan	4
1.4 Manfaat Perancangan	4
1.5 Sistematis Pembahasan	5
1.6 Kerangka Berpikir	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
2.1 Tinjauan Judul	7
2.1.1 Pengertian Judul	7
2.2 Kajian Terminal	9
2.2.1 Definisi Terminal	9
2.2.2 Klasifikasi Terminal	9
2.2.3 Fasilitas Terminal	10
2.2.4 Zona Pelayanan Terminal	12
2.2.5 Kriteria dan Persyaratan Ruang	14
2.3 Studi Banding Fungsi Sejenis	17
2.3.1 Terminal Pasar Senen– Jakarta	17
2.3.2 Terminal Tirtonadi - Surakarta, Jawa Tengah	21
2.3.3 KL Sentral - Malaysia	26
2.4 Rangkuman Studi Banding Fungsi Sejenis	35
2.5 Kajian Tema Arsitektur Kontekstual	37
2.5.1 Definisi dan Tinjauan Kontekstual Dalam Arsitektur	37
2.5.2 Perkembangan Kontekstual Dalam Arsitektur	38

2.5.3	Pendekatan dalam Arsitektur Kontekstual	39
2.6	Studi Banding Tema Sejenis	41
2.6.1	Mercure Hotel Batavia - Jakarta.....	41
2.6.2	Louvre Pyramid – Paris.....	47
2.6.3	Hearst Tower - New York City.....	50
2.7	Rangkuman Studi Banding Tema Sejenis.....	55
BAB III METODOLOGI PERANCANGAN		57
3.1	Deskripsi Proyek	57
3.1.1	Deskripsi Lokasi dan Waktu Penelitian	57
3.1.2	Tinjauan Site	58
3.2	Metodologi Penelitian	62
3.2.1	Metode Pengumpulan Data.....	62
BAB IV ANALISIS PERANCANGAN		64
4.1	Analisis Tapak.....	64
4.1.1	Analisis Lokasi Perancangan	64
4.1.2	Analisis Peraturan, Batasan Site, dan Eksisting Tapak.....	66
4.1.3	Analisis Lintasan Matahari dan Angin.....	70
4.1.4	Analisis Hujan dan utilitas	73
4.1.5	Analisis Pencapaian dan Sirkulasi	75
4.1.6	Analisis View	81
4.1.7	Analisis Vegetasi	84
4.1.8	Analisis Kebisingan	86
4.2	Analisis Bangunan	88
4.2.1	Analisis Pengguna dan Aktivitas	88
4.3	Alur Pergerakan Aktivitas Pengguna.....	95
4.3.1	Penumpang.....	95
4.4	Analisis Kebutuhan Ruang.....	99
4.5	Program Besaran Ruang.....	100
BAB V KONSEP PERANCANGAN		102
5.1	Konsep Dasar Perancangan.....	102
5.2	Konsep Tapak.....	103
5.2.1	Integrasi Fungsi Bangunan Terminal – Stasiun	103
5.2.2	Konsep Zonasi.....	104
5.2.3	Konsep Orientasi terhadap Matahari.....	106

5.2.4 Konsep Sirkulasi dan Pencapaian	106
5.2.5 Konsep View	112
5.3 Konsep Fasad Bangunan	114
5.4 Konsep Ruang	117
5.5 Konsep Tema Arsitektur Kontekstual	122
BAB VI PENUTUP	128
KESIMPULAN	128
SARAN.....	129
DAFTAR PUSTAKA	130
LAMPIRAN.....	133



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 1 Kerangka Berpikir	6
Gambar 2 1 Pola Parkir Bus.....	15
Gambar 2 2 Pola Platform Posisi Tegak Lurus dan Miring.....	15
Gambar 2 3 Parkir Area Keberangkatan dan Kedatangan	16
Gambar 2 4 Perputaran Bus 180 dan 90 Derajat.....	16
Gambar 2 5 Terminaln Pasar Senen.....	17
Gambar 2 6 Fasad Depan Terminal Tirtonadi.....	21
Gambar 2 7 Tampak Belakang Terminal Tirtonadi	22
Gambar 2 8 Layout Denah Terminal Tirtonadi.....	23
Gambar 2 9 Skybridge Penghubung Terminal dengan Stasiun.....	25
Gambar 2 10 Interior Skybridge Penghubung Terminal dan Stasiun	25
Gambar 2 11 Fasad KL Sentral.....	26
Gambar 2 12 Master Plan Kawasan KL Sentral	27
Gambar 2 13 Peta Layanan Transportasi KL Sentral.....	28
Gambar 2 14 Layout Zona Lantai Dasar/Level 1.....	31
Gambar 2 15 Layout Zona Lantai 2/Level 2.....	32
Gambar 2 16 Layout Zona Lantai 3/Level 3.....	33
Gambar 2 17 Layout Zona Lantai 4/Level 4.....	34
Gambar 2 18 Fasad Tampak Depan Bangunan Mercure Hotel Batavia	41
Gambar 2 19 Perbandingan Harmoni dalam Aspek Bentuk Bangunan.....	43
Gambar 2 20 Perbandingan Harmoni dalam Aspek Warna Bangunan.....	44
Gambar 2 21 Interior Lobby dengan Unsur Modern dan Element Kolonial	44
Gambar 2 22 Perbandingan Kontras dalam Aspek Ukuran/Skala Bangunan	45
Gambar 2 23 Fasad Eksterior Bangunan dengan Pilar-pilar Besar Khas Kolonial	46
Gambar 2 24 interior Kamar Tamu yang didesain dengan Unsur Modern.....	46
Gambar 2 25 Fasad Eksterior Bangunan Louvre Pyramid di Tengah Komplek Museum Louvre	47

Gambar 2 26 Perbandingan Bentuk Bangunan antara Louvre Pyramid dengan Museum Louvre	48
Gambar 2 27 Detail Refleksi Bangunan Louvre pada Kaca Pyramid.....	49
Gambar 2 28 Sirkulasi Menuju Louvre Pyramid Bagi Pengunjung Museum.....	49
Gambar 2 29 Eksterior Fasad Bangunan Hearst Tower.....	50
Gambar 2 30 Tampak Bangunan dengan Bangunan Lama dibagian Bawah dan Menara Modern diatasnya.....	52
Gambar 2 31 Tampak Dekat Pertemuan Antara Bangunan Lama dan Struktur Modern Hearst Tower, Menampilkan Kontras Material Desain.....	53
Gambar 2 32 Hearst Tower dalam Konteks Skyline Manhatan, Menunjukkan Skala dan Bentuknya yang Tetap Menyatu dengan Lingkungan Sekitarnya.....	54
Gambar 3 1 Peta Wilayah Kota Binjai	57
Gambar 3 2 Peta Kota Binjai	59
Gambar 3 3 Lokasi Site.....	60
Gambar 3 4 Eksisting Site Arah Selatan.....	61
Gambar 3 5 Eksisting Site Arah Timur.....	61
Gambar 3 6 Eksisting Site Arah Barat	61
Gambar 4 1 Peta Kecamatan Binjai	65
Gambar 4 2 Eksisting Tapak.....	66
Gambar 4 3 Eksisting Tapak.....	67
Gambar 4 4 Kondisi Eksisting Bangunan Pembatas dari Sisi Bangunan Stasiun. 68	
Gambar 4 5 Kondisi Eksisting Bangunan Pembatas View dari Sisi Bangunan Terminal	69
Gambar 4 6 Analisa Orientasi Matahari ke Tapak.....	70
Gambar 4 7 Respon Terhadap Tapak pada Analisa Orientasi Matahari.....	71
Gambar 4 8 Respon Terhadap Bangunan pada Analisa Orientasi Matahari.....	71
Gambar 4 9 Contoh Penerapan Material Respon Terhadap Analisa Orientasi Matahari	72
Gambar 4 10 Eksisting Tapak.....	73
Gambar 4 11 Data Curah Hujan Kota Binjai Tahun 2024.....	73
Gambar 4 12 Respon Terhadap Tapak pada Analisa Hujan dan Utilitas.....	74

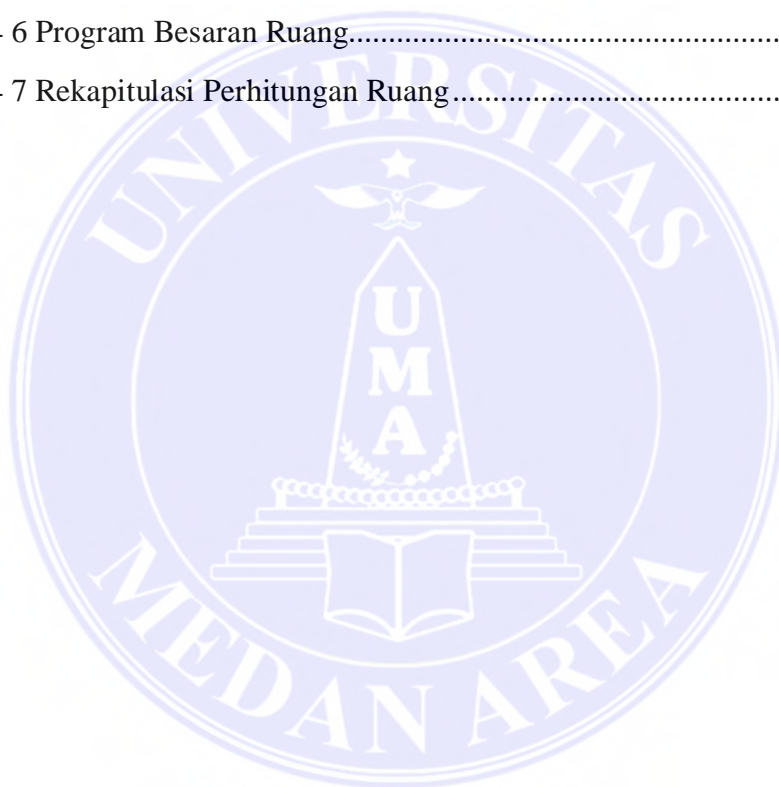
Gambar 4 13 Respon Terhadap Tapak Terhadap Drainase pada Analisa Hujan dan Utilitas.....	74
Gambar 4 14 Respon Terhadap Bangunan pada Analisa Hujan dan Utilitas.....	75
Gambar 4 15 Respon Terhadap Tapak Alternatif 1 pada Analisa Pencapaian	76
Gambar 4 16 Respon Terhadap Tapak Alternatif 2 pada Analisa Pencapaian	77
Gambar 4 17 Skematik Eksisting Sirkulasi Kendaraan	77
Gambar 4 18 Respon Analisa Sirkulasi Bus	78
Gambar 4 19 Skematik Sirkulasi Pejalan Kaki Dalam Tapak Eksisting.....	79
Gambar 4 20 Respon Analisis Sirkulasi Pejalan Kaki Dalam Tapak	80
Gambar 4 21 Skematik Sirkulasi Kendaraan Pribadi Dalam Tapak Eksisting	80
Gambar 4 22 Respon Analisis Sirkulasi Kendaraan Pribadi Dalam Tapak.....	81
Gambar 4 23 Analisa View dari Dalam ke Luar.....	81
Gambar 4 24 Respon Terhadap Tapak Analisa View dari Dalam ke Luar.....	82
Gambar 4 25 Analisa View dari Luar Ke Dalam	83
Gambar 4 26 Respon Terhadap Tapak Analisis View dari Luar ke Dalam.....	83
Gambar 4 27 Respon Terhadap Bangunan Analisis View dari Luar ke Dalam....	84
Gambar 4 28 Eksisting Vegetasi didalam Tapak	84
Gambar 4 29 Jenis Vegetasi Lama pada Tapak	85
Gambar 4 30 Respon Terhadap Tapak Pada Analisa Vegetasi.....	85
Gambar 4 31 Jenis Vegetasi Baru	86
Gambar 4 32 Skema Sumber Kebisingan pada Tapak Eksisting	86
Gambar 4 33 Respon Terhadap Tapak Pada Analisa Kebisingan.....	87
Gambar 4 34 Respon Terhadap Rangunan Pada Analisa Kebisingan	88
Gambar 4 35 Skema Alur Pergerakan Penumpang Berangkat	95
Gambar 4 36 Skema Alur Pergerakan Penumpang Datang	96
Gambar 4 37 Skema Alur Pergerakan Transit Angkutan Kota.....	96
Gambar 4 38 Skema Alur Pergerakan Penumpang Transit Kereta Api.....	96
Gambar 4 39 Skema Alur Pergerakan Pengunjung Pengantar/Penjemput	97
Gambar 4 40 Skema Alur Pergerakan Sopir/Kru.....	97
Gambar 4 41 Skema Alur Pergerakan Agen PO	97

Gambar 4 42 Skema Alur Pergerakan Pengelola Terminal	98
Gambar 4 43 Skema Alur Pergerakan Petugas Keamanan	98
Gambar 4 44 Skema Alur Pergerakan Pemilik Kios.....	98
Gambar 5 1 Kondisi Eksisting Bangunan Jalur Integrasi Pembatas Kedua Fungsi Bangunan.....	103
Gambar 5 2 Perspektif Pedestrian Integrasi yang Saling Terkoneksi Antar Kedua Fungsi Bangunan.....	104
Gambar 5 3 Konsep Zoning Lantai 1 Alt 1.....	104
Gambar 5 4 Konsep Zoning Lantai Basement	105
Gambar 5 5 Konsep Zoning Alt 2.....	105
Gambar 5 6 Konsep Zoning Basement Alt 2	105
Gambar 5 7 Orientasi Bangunan yang Memanjang Arah Selatan-Utara.....	106
Gambar 5 8 Skema Jalur Sirkulasi Bus.....	107
Gambar 5 9 Tampak Perspektif Jalur Masuk Kendaraan Bus	108
Gambar 5 10 Peron Bus Tempat Menurun dan Menaikkan Penumpang.....	108
Gambar 5 11 Tampak Perspektif Jalur Keluar Kendaraan Bus	109
Gambar 5 12 Skema Jalur Menuju Parkir Basement	110
Gambar 5 13 View Area Drop-off Depan Bangunan.....	110
Gambar 5 14 Skema Jalur Pedestrian Pejalan Kaki.....	111
Gambar 5 15 Perspektif tampak Pedestrian disisi Barat Bangunan	112
Gambar 5 16 Perspektif Tampak Pedestrian Integrasi	112
Gambar 5 17 View Kearah Bangunan Dari Jalan	113
Gambar 5 18 View dari Bangunan ke Arah Plaza	113
Gambar 5 19 view dari plaza ke arah bangunan	114
Gambar 5 20 Elemen Kisi-kisi dan Lengkung pada Fasad Bangunan Stasiun...	115
Gambar 5 21 Penerapann Elemen Kisi-kisi dan Lengkung pada Fasad Desain Terminal	115
Gambar 5 22 Penerapan Ritme Elemen Kisi-kisi dan Lengkung pada Desain Terminal	116
Gambar 5 23 Perspektif Fasad Bangunan Bird of Eye.....	117
Gambar 5 24 Bubble Diagram Kegiatan Umum Pengunjung pada Lantai 1	118

Gambar 5 25 Bubble Diagram Kegiatan Pengelola.....	118
Gambar 5 26 Bubble Diagram Kegiatan Umum Pengunjung pada Lantai 2.....	119
Gambar 5 27 Perspektif Tampak Transisi Ruang Antar Interior dengan Eksterior Ruang Plaza.....	119
Gambar 5 28 Interior Ruang Tunggu Kedatangan.....	120
Gambar 5 29 View Tampak Perbedaan Jalur Pedestrian dengan Jalur Kendaraan	120
Gambar 5 30 Interior Design Tenant Makanan Berat.....	121
Gambar 5 31 Interior Desain Foodcourt Dining Area dan Tenant Makanan Ringan	121
Gambar 5 32 Interior Desain Ruang Edukasi.....	122
Gambar 5 33 Fasad Bangunan Stasiun Kereta Api Binjai	124
Gambar 5 34 Konsep Bentuk Desain Massa Bangunan.....	124
Gambar 5 35 Bentuk Fasad Bangunan dengan Penerapan Konsep Kontekstual	125
Gambar 5 36 Elemen Lengkung pada Selasar Fasad Bangunan Stasiun.....	125
Gambar 5 37 Penerapan Elemen Lengkung pada Desain Fasad Bangunan.....	126
Gambar 5 38 Elemen Kisi-kisi pada Fasad Bangunan Stasiun.....	127
Gambar 5 39 Penerapan Elemen Kisi-kisi pada Secondary Skin pada Fasad Desain Bangunan	127

DAFTAR TABEL

Tabel 2 1 Kesimpulan Studi Banding Fungsi Sejenis	35
Tabel 2 2 Kesimpulan Studi Banding Tema Sejenis.....	55
Tabel 4 1 Kelompok Kegiatan Utama Aktivitas Pengguna	90
Tabel 4 2 Kelompok Kegiatan Penunjang Aktivitas Penumpang	91
Tabel 4 3 Kelompok Kegiatan Pengelola.....	93
Tabel 4 4 Kelompok Kegiatan Servis	94
Tabel 4 5 Analisis Kebutuhan Ruang.....	99
Tabel 4 6 Program Besaran Ruang.....	100
Tabel 4 7 Rekapitulasi Perhitungan Ruang.....	101



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Terminal bus merupakan salah satu elemen penting dalam sistem transportasi perkotaan yang berfungsi sebagai titik transit bagi kendaraan umum, terutama bus. Terminal Binjai, sebagai terminal bus Tipe B, memiliki peran strategis dalam menghubungkan perjalanan antar kota dan daerah sekitar. Namun, kondisi terminal saat ini belum optimal dalam mendukung kelancaran transportasi dan kenyamanan pengguna.

Terminal Bus Binjai memiliki peran krusial dalam sistem transportasi kota, terutama karena lokasinya yang berdekatan dengan Stasiun Kereta Api Binjai. Sayangnya, salah satu permasalahan utama yang dihadapi adalah kurangnya integrasi antara kedua moda transportasi ini. Padahal, dengan integrasi yang baik, keduanya memiliki potensi besar untuk saling mendukung dalam menciptakan sistem transportasi yang lebih efisien. Selain itu, keterbatasan fasilitas, tata ruang yang kurang terorganisir, serta minimnya kenyamanan bagi penumpang semakin memperkuat urgensi untuk melakukan redesain terminal agar lebih sesuai dengan kebutuhan masyarakat dan perkembangan kota.

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Binjai tahun 2023, jumlah penumpang harian di Terminal Bus Binjai mencapai sekitar 3.500 orang, dan menurut laporan dari Dinas Perhubungan Kota Binjai mencatat peningkatan jumlah penumpang angkutan umum hingga 40% pada Desember 2024. Sementara di Stasiun Kereta Api Binjai, Pada tahun 2021, jumlah penumpang

tercatat sebanyak 441.713 orang, kemudian meningkat signifikan menjadi 607.275 orang pada tahun 2022. Tren ini terus berlanjut dengan jumlah penumpang mencapai 715.882 orang pada tahun 2023. Hingga awal tahun 2024, data sementara menunjukkan angka yang terus bertumbuh, mencerminkan tingginya mobilitas masyarakat yang menggunakan kereta api sebagai moda transportasi utama. Peningkatan ini memperkuat urgensi integrasi antara Stasiun Binjai dan Terminal Bus Binjai guna mendukung konektivitas yang lebih efisien dan nyaman bagi pengguna transportasi umum serta mempermudah mobilitas masyarakat.

Menyadari permasalahan ini, pemerintah setempat melalui Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara bekerja sama dengan United Kingdom Partnering for Accelerating Carbon Transition (UK PACT) mengadakan sayembara desain ulang Terminal Binjai pada Desember 2023. Sayembara ini bertujuan mencari solusi inovatif untuk menjadikan Terminal Binjai sebagai pusat transportasi perkotaan yang inklusif, tangguh, dan berkelanjutan. Namun, hingga saat ini, belum ada implementasi nyata dari rencana tersebut, sehingga kondisi terminal masih belum mengalami perbaikan yang signifikan.

Hal ini menunjukkan bahwa perancangan ulang Terminal Bus Binjai memang sangat dibutuhkan. Redesain ini tidak hanya bertujuan untuk memperbaiki kualitas fasilitas, tetapi juga memastikan integrasi yang lebih baik dengan Stasiun Kereta Api Binjai serta lingkungan sekitarnya. Dengan menerapkan pendekatan arsitektur kontekstual perancangan ulang ini diharapkan dapat menciptakan terminal yang tidak hanya fungsional dan modern, tetapi juga selaras dengan karakter arsitektur Stasiun Kereta Api Binjai sebagai bangunan

cagar budaya. Dengan demikian, desain ini dapat meningkatkan efisiensi transportasi publik, kenyamanan pengguna, serta mendukung perkembangan kota Binjai secara keseluruhan.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana penerapan konsep integrasi moda transportasi pada perancangan Terminal Bus Binjai untuk meningkatkan konektivitas dengan Stasiun Kereta Api Binjai melalui sistem sirkulasi yang efisien serta fasilitas pendukung yang terintegrasi?
2. Bagaimana penerapan pendekatan Arsitektur Kontekstual dalam perancangan ulang Terminal Bus Binjai agar selaras dengan karakter bangunan stasiun yang bergaya kolonial, serta mampu mengakomodasi kebutuhan dan aktivitas pengguna secara optimal?
3. Bagaimana optimalisasi tata ruang Terminal Bus Binjai dapat menciptakan lingkungan yang fungsional, nyaman, dan mampu mengakomodasi kebutuhan pengguna transportasi secara maksimal?
4. Bagaimana perancangan Terminal Bus Binjai dapat mengatasi keterbatasan lahan melalui desain yang efisien dan mendukung efektivitas operasional transportasi publik?
5. Bagaimana mewujudkan sistem sirkulasi yang optimal bagi kendaraan, manusia, dan barang pada perancangan Terminal Bus Binjai?

1.3 Tujuan Perancangan

1. Mendesain Terminal Bus Binjai agar terhubung dengan baik dengan Stasiun Kereta Api Binjai, sehingga memudahkan perpindahan antar moda transportasi dan membuat sistem transportasi lebih efisien.
2. Menerapkan desain yang sesuai dengan lingkungan sekitar agar terminal terlihat selaras dengan tata ruang, visual, dan budaya lokal.
3. Menyusun tata ruang terminal agar lebih fungsional, nyaman, dan dapat memenuhi kebutuhan pengguna dengan memperhatikan kenyamanan, aksesibilitas, dan efisiensi ruang.
4. Merancang terminal dengan pemanfaatan lahan yang efisien untuk mengatasi keterbatasan ruang di kota dan mendukung operasional transportasi publik yang lebih efektif.

1.4 Manfaat Perancangan

1. Meningkatkan konektivitas transportasi dengan menyediakan terminal bus yang terintegrasi dengan Stasiun Kereta Api Binjai, sehingga perpindahan antar moda lebih efisien.
2. Mewujudkan desain yang harmonis dengan lingkungan sekitar melalui penerapan konsep yang selaras dengan tata ruang, visual, dan budaya lokal.
3. Menyediakan fasilitas yang lebih fungsional dan nyaman bagi pengguna transportasi dengan tata ruang yang terorganisir, aksesibilitas yang baik, serta peningkatan efisiensi ruang.

4. Mengoptimalkan pemanfaatan lahan untuk mengatasi keterbatasan ruang di kota dan mendukung operasional transportasi publik yang lebih efektif.

1.5 Sistematis Pembahasan

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menguraikan informasi mengenai latar belakang perancangan, rumusan masalah, tujuan, manfaat perancangan, sistematika pembahasan, serta kerangka berpikir.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menguraikan informasi mengenai Tinjauan Fungsi, Tinjauan Tema, Studi Banding Proyek Sejenis dan Studi Banding Tema Sejenis.

BAB III METODOLOGI PERANCANGAN

Bab ini menjelaskan metode yang digunakan dalam proses perancangan serta Teknik pengumpulan data.

BAB IV ANALISA PERANCANGAN

Bab ini membahas analisis tapak, analisis bangunan, serta analisis utilitas sebagai dasar perancangan.

BAB V KONSEP PERANCANGAN

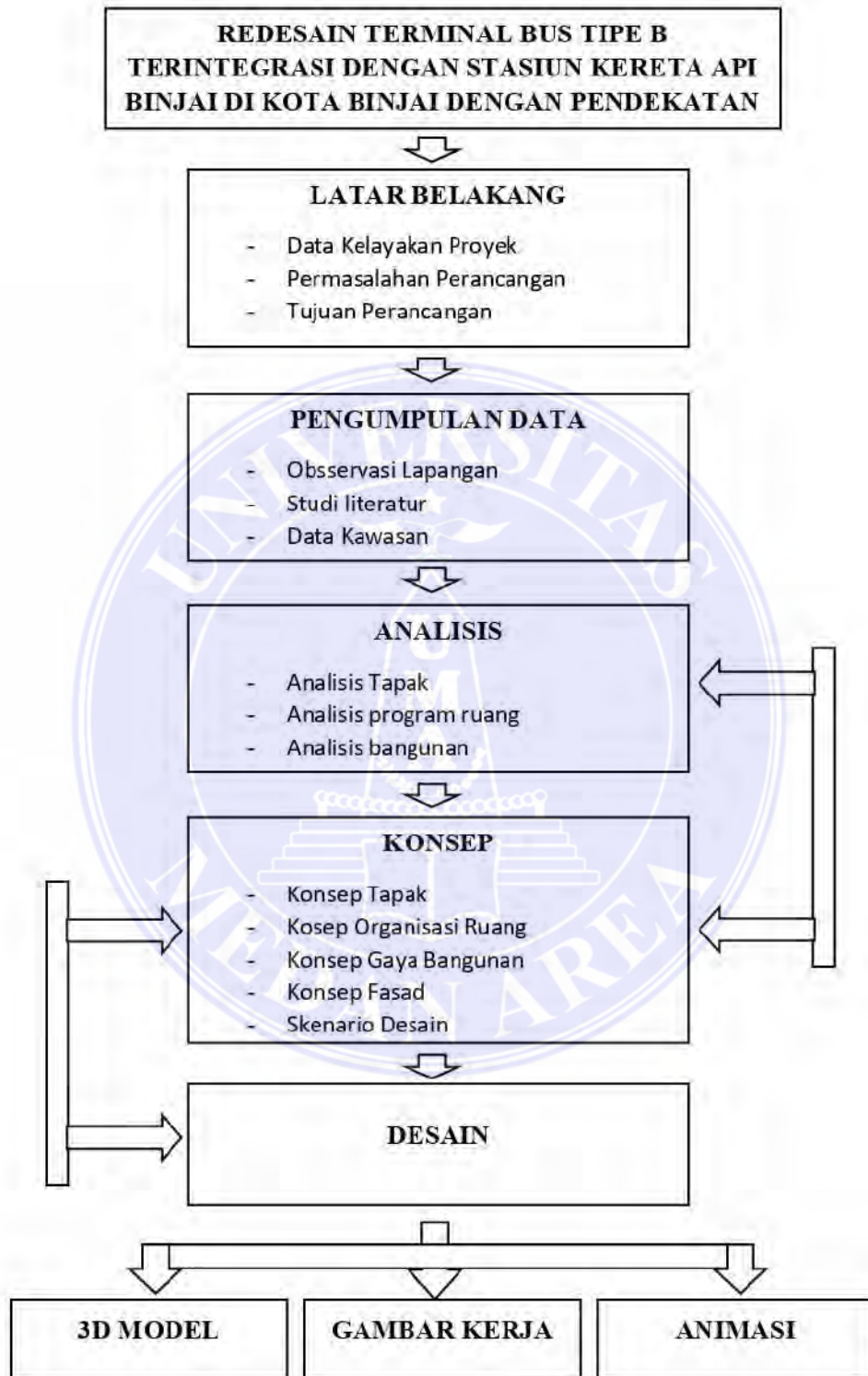
Bab ini menjelaskan konsep perancangan yang dihasilkan dari analisis sebelumnya, mencakup konsep tapak, konsep bangunan, konsep struktur, serta konsep utilitas.

BAB VI PENUTUP

Bab ini berisi kesimpulan dari keseluruhan proses perancangan serta saran yang dapat menjadi pertimbangan untuk pengembangan lebih lanjut.

DAFTAR PUSTAKA

1.6 Kerangka Berpikir



Gambar 1 1 Kerangka Berpikir

Sumber: Analisa Pribadi

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Judul

Redesain Terminal Bus Tipe B Terintegrasi dengan Stasiun Kereta Api di Kota Binjai dengan Pendekatan Arsitektur Kontekstual.

2.1.1 Pengertian Judul

Judul Proyek Studio Konsep Perancangan Arsitektur berjudul Redesain Terminal Bus Tipe B di Kota Binjai dengan Pendekatan Arsitektur Kontekstual. Setiap kata judul harus diartikan, untuk menjelaskan maksud dan tujuan judul.

Redesain: Menurut John M dalam Usbah, A. H., & Yai Arsandrie, S.T. (2024) "redesign" merujuk pada kegiatan perencanaan dan perancangan ulang sebuah bangunan dengan tujuan mengubah aspek fisiknya tanpa merombak fungsi dasarnya, misalnya melalui pemindahan lokasi atau penambahan ruang. Redesain adalah proses perubahan atau perbaikan suatu produk, sistem, atau lingkungan agar lebih sesuai dengan kebutuhan baru atau meningkatkan kinerja, fungsi, dan estetika yang telah ada. Proses ini biasanya melibatkan analisis mendalam terhadap permasalahan, mencari solusi alternatif, serta menerapkan perubahan yang diperlukan untuk mencapai tujuan yang diharapkan.(Yazhid & Susanti, 2024).

Terminal Bus: Terminal bus merupakan salah satu fasilitas transportasi yang berperan sebagai titik transit bagi kendaraan umum, khususnya bus, dengan fungsi

utama untuk mendukung proses perpindahan penumpang dan barang dari satu lokasi ke lokasi lainnya (Usbah, A. H., & Yayi Arsandrie, S. T. 2024).

Kota Binjai: Kota Binjai adalah salah satu kota yang terletak di Provinsi Sumatera Utara.

Arsitektur Kontekstual: Menurut Brolin dalam bukunya *Architecture in Context* (1980), kontekstual dalam arsitektur adalah pendekatan perancangan yang mempertimbangkan kesinambungan visual antara bangunan dengan lingkungannya. Pendekatan ini berusaha menciptakan harmoni antara bangunan baru dengan elemen-elemen dari berbagai periode dan gaya yang sudah ada di suatu lokasi.

Berdasarkan rincian judul **“Redesain Terminal Bus Tipe B Terintegrasi dengan Stasiun Kereta Api di Kota Binjai dengan Pendekatan Arsitektur Kontekstual”** adalah untuk melakukan perencanaan dan perancangan ulang Terminal Bus Tipe B yang terintegrasi dengan Stasiun Kereta Api Binjai sehingga menciptakan sistem transportasi yang lebih efisien dan nyaman bagi pengguna. Dengan pendekatan arsitektur Kontekstual, desain terminal diharapkan dapat selaras dengan karakter arsitektur Stasiun Kereta Api Binjai sebagai bangunan cagar budaya serta meningkatkan konektivitas antar moda transportasi. Redesain ini juga bertujuan untuk mengoptimalkan tata ruang, meningkatkan aksesibilitas bagi semua kalangan, serta mendorong penggunaan transportasi publik guna mengurangi kemacetan dan mendukung pembangunan kota yang lebih berkelanjutan.

2.2 Kajian Terminal

2.2.1 Definisi Terminal

Terminal adalah tempat yang selalu dikunjungi oleh pengguna angkutan umum, baik angkutan kota, antar kota dalam provinsi, maupun antar kota antar provinsi. Di dalam terminal, berbagai jenis sarana transportasi berkumpul dengan jalur pelayanan (trayek) yang beragam, sehingga memudahkan penumpang untuk berpindah dari satu jenis angkutan atau trayek ke lainnya (Hidayat et al., 2019).

2.2.2 Klasifikasi Terminal

Terdapat 3 klasifikasi terminal penumpang berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan RI No PM 132 Tahun 2015, antara lain:

1. Terminal Tipe A

Terminal tipe A merupakan terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan lintas batas negara dan/atau angkutan antarkota antarprovinsi yang dipadukan dengan pelayanan angkutan antarkota dalam provinsi, angkutan perkotaan, dan/ atau angkutan perdesaan.

2. Terminal Tipe B

Terminal tipe B merupakan Terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan antarkota dalam provinsi yang dipadukan dengan pelayanan angkutan perkotaan dan/atau angkutan perdesaan.

3. Terminal Tipe C

Terminal tipe C merupakan terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau perdesaan.

2.2.3 Fasilitas Terminal

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan RI No PM 132 Tahun 2015, fasilitas terminal diklasifikasikan menjadi 2, antara lain:

1. Fasilitas Utama

Fasilitas utama adalah fasilitas yang harus selalu disediakan oleh penyelenggara terminal, yaitu:

- a. Jalur Keberangkatan Kendaraan
- b. Jalur Kedatangan Kendaraan.
- c. Ruang tunggu penumpang, pengantar, dan/atau penjemput.
- d. Tempat parkir kendaraan.
- e. Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup (*waste management*).
- f. Perlengkapan Jalan.
- g. Fasilitas penggunaan teknologi.
- h. Media information.
- i. Penanganan mengemudi.
- j. Pelayanan pengguna terminal dari perusahaan bus (*customer service*).
- k. Fasilitas pengawasan keselamatan.
- l. Jalur kedatangan penumpang.
- m. Ruang tunggu keberangkatan (*boarding*).
- n. Ruang pembelian tiket.
- o. Ruang pembelian tiket untuk bersama.
- p. Outlet pembelian tiket secara online (*Single outlet ticketing online*).
- q. Pusat informasi (*Information Center*).
- r. Papan perambuan dalam terminal (*Signage*).

- s. Papan pengumuman.
- t. Layanan bagasi (*Lost and Found*).
- u. Ruang penitipan barang (*Lockers*).
- v. Tempat berkumpul darurat (*Assembly Point*).
- w. Jalur evakuasi bencana dalam terminal.

2. Fasilitas Penunjang

Fasilitas penunjang adalah fasilitas yang mendukung kelancaran operasional dan penyelenggaraan terminal. Antara lain:

- a. Fasilitas penyandang cacat dan ibu hamil atau menyusui.
- b. Fasilitas Keamanan (*Check Point/Metal Detector/CCTV*).
- c. Fasilitas Pelayanan Keamanan.
- d. Fasilitas Istirahat Awak Kendaraan.
- e. Fasilitas *Ramp Check*.
- f. Fasilitas Pengendapan Kendaraan.
- g. Fasilitas Bengkel untuk Operasional Bus.
- h. Fasilitas Kesehatan.
- i. Fasilitas Peribadatan.
- j. Tempat Transit Penumpang (Hall).
- k. Alat Pemadam Kebakaran.

3. Fasilitas Umum

- a. Fasilitas *Park and Ride*
- b. Toilet
- c. Tempat istirahat awak kendaraan
- d. Fasilitas perededuksi pencemaran udara dan kebisingan

- e. Fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang
- f. Fasilitas kebersihan, perawatan terminal, dan janitor
- g. Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum
- h. Fasilitas perdagangan, pertokoan, kantin pengemudi
- i. Area merokok
- j. Fasilitas Restoran
- k. Fasilitas Anjungan Tunai Mandiri (ATM)
- l. Fasilitas pengantar barang (*trolley* dan tenaga angkut)
- m. Fasilitas telekomunikasi dan area dengan jaringan internet
- n. Fasilitas penginapan
- o. Fasilitas keamanan
- p. Ruang anak-anak
- q. Media pengaduan layanan

2.2.4 Zona Pelayanan Terminal

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan RI No PM 132 Tahun 2015, zona pelayanan terminal diklasifikasikan menjadi 4 zona, antara lain:

1. Zona penumpang sudah bertiket atau zona I

Merupakan tempat steril yang khusus disediakan bagi penumpang bertiket yang siap memasuki kendaraan. Zona ini meliputi:

- a. Ruang tunggu, dapat berupa ruang tunggu eksekutif (*lounge*) dan/atau ruang tunggu non eksekutif (*non lounge*).
- b. Ruang dalam yang ada di terminal setelah calon penumpang melewati tempat pemeriksaan tiket (*boarding*).

2. Zona Penumpang belum bertiket atau zona II

Merupakan tempat dimana calon penumpang, pengantar, dan orang umum mendapatkan pelayanan sebelum masuk ke dalam zona I. zona ini meliputi:

- a. *Single outlet ticketing online*
- b. Ruang fasilitas kesehatan
- c. Ruang komersil (fasilitas perdagangan dan pertokoan)
- d. Fasilitas keamanan (*checking point/metal detector/CCTV*)
- e. Tempat transit penumpang (hall)
- f. Ruang anak-anak
- g. Jalur kedatangan penumpang
- h. Ruang tunggu
- i. Ruang pembelian tiket untuk Bersama
- j. Pelayanan pengguna terminal dari perusahaan bus (*customer service*)
- k. Pusat informasi (*Information Center*)
- l. Fasilitas penyandang cacat/lansia
- m. Toilet
- n. Ruang ibu hamil atau menyusui.
- o. Ruang ibadah
- p. Fasilitas Kesehatan
- q. Papan perambuan dalam terminal (*Signage*)
- r. Layanan bagasi (*Lost and Found*)
- s. Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup (*waste management*)
- t. Fasilitas telekomunikasi dan area dengan jaringan internet
- u. Ruang penitipan barang (*lockers*)

- v. Tempat parker
- w. Halaman terminal
- x. Area merokok
- y. Fasilitas kebersihan

3. Zonasi Perpindahan

Merupakan tempat perpindahan penumpang dari berbagai jenis pelayanan angkutan penumpang umum setelah menurunkan penumpang dilarang untuk mengetem.

4. Zona pengendapan

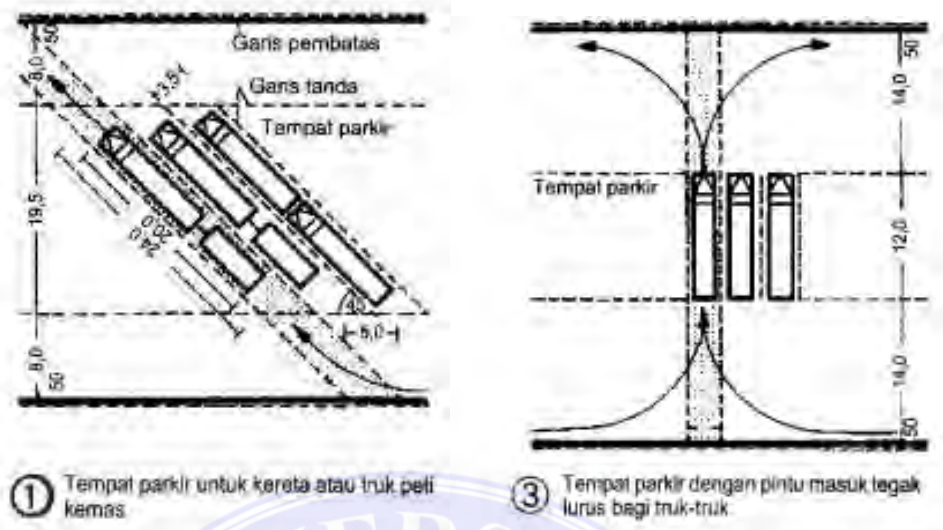
Merupakan tempat untuk istirahat awak kendaraan, pengendapan kendaraan, ramp cek, bengkel yang diperuntukkan bagi operasional bus.

2.2.5 Kriteria dan Persyaratan Ruang

Deskripsi persyaratan dan kriteria ruang terminal bus terdiri dari:

1. Pola Parkir Bus

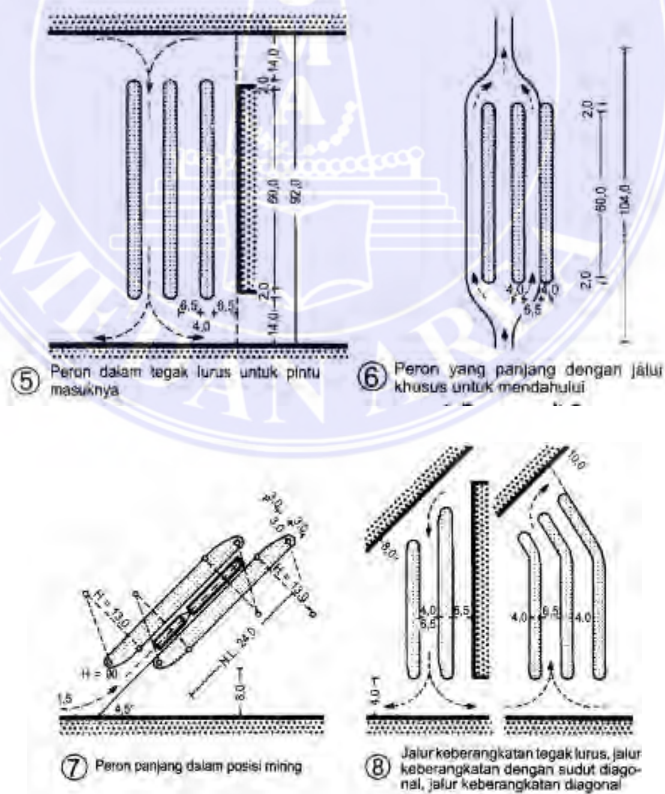
Menurut Ernst Neufert dalam buku data arsitek jilid (2) Dalam rancangan terminal bus menggunakan pola parkir tegak lurus dan kemiringan 45 derajat karena disesuaikan dengan kebutuhan parkir. Pola parkir dengan kemiringan 45 derajat & tegak lurus.



Gambar 2 1 Pola Parkir Bus

Sumber: Data Arsitek Jilid 2

2. Area Kedatangan dan Keberangkatan Bus



Gambar 2 2 Pola Platform Posisi Tegak Lurus dan Miring

Sumber: Data Arsitek Jilid 2

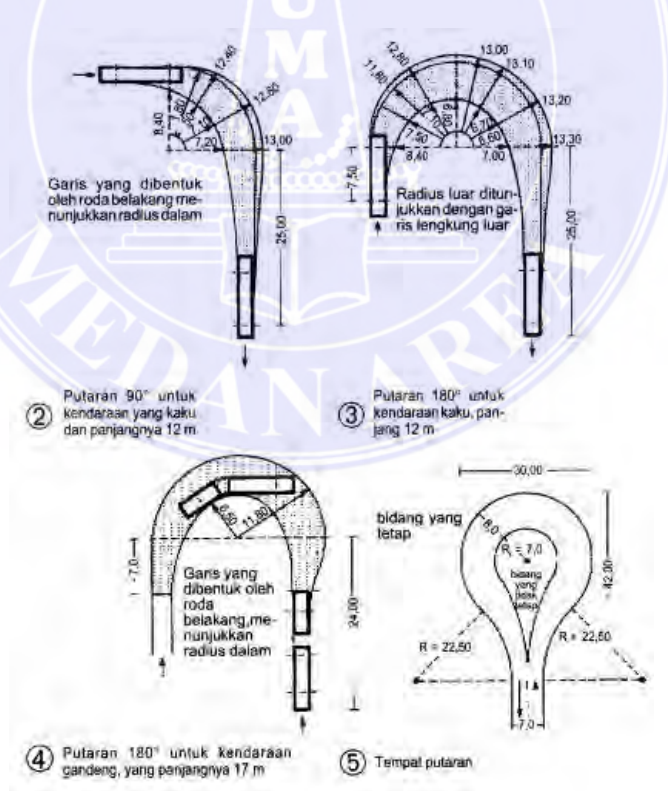
3. Standar parkir



Gambar 2 3 Parkir Area Keberangkatan dan Kedatangan

Sumber: Data Arsitek Jilid 2

4. Standar perputaran bus



Gambar 2 4 Perputaran Bus 180 dan 90 Derajat

Sumber: Data Arsitek Jilid 2

2.3 Studi Banding Fungsi Sejenis

2.3.1 Terminal Pasar Senen– Jakarta

Stasiun dan Terminal Pasar Senen merupakan salah satu pusat transportasi terpenting di Jakarta, yang melayani penumpang kereta api jarak jauh, bus kota, angkutan umum, serta TransJakarta. Lokasi terminal dan stasiun ini bersebelahan dan memiliki akses yang mudah bagi penumpang yang ingin berpindah moda transportasi. Stasiun dan Terminal Pasar Senen terletak di Jl. Stasiun Senen, Senen, Jakarta Pusat, DKI Jakarta, dan merupakan salah satu pusat transportasi penting di ibu kota.



Gambar 2 5 Terminaln Pasar Senen

Sumber: Shutterstock.com

1. Data Umum

- Lokasi: Jalan Stasiun Senen, Senen, Jakarta Pusat, DKI Jakarta
- Tipe Terminal: Terminal Tipe B
- Operator: Dinas Perhubungan DKI Jakarta
- Luas Area: Sekitar 5.000 m²
- Fungsi Utama: Melayani angkutan dalam kota serta angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP)

- Tahun Revitalisasi Terakhir: 2022
- Layanan Transportasi:
 - Bus TransJakarta (Koridor 2, Koridor 5, dan Mikrotrans)
 - Bus kota regular
 - Angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP)
 - Transportasi daring (ojek online dan taksi online)
- Jumlah Peron: 2 peron utama untuk angkutan AKDP dan bus dalam kota

2. Zoning dan Fasilitas

Terminal Pasar Senen memiliki beberapa zona utama yang mendukung operasional serta kenyamanan penumpang. Setiap zona dirancang untuk memenuhi kebutuhan pengguna, mulai dari area naik-turun penumpang, fasilitas layanan, hingga area komersial dan operasional terminal. Berikut adalah pembagian zona beserta fasilitas yang tersedia:

1) Zona Kedatangan & Keberangkatan

Zona ini merupakan area utama bagi penumpang yang akan naik dan turun dari bus atau angkutan umum lainnya. Zona ini dirancang agar alur perpindahan penumpang lebih tertata dan nyaman.

Fasilitas yang tersedia, diantaranya:

- a) Area khusus untuk naik dan turun penumpang.
- b) Shelter bus untuk keberangkatan dan kedatangan AKDP.
- c) Halte TransJakarta di depan terminal untuk integrasi dengan BRT.

2) Zona Layanan Penumpang

Zona ini berfungsi untuk memberikan berbagai layanan pendukung bagi penumpang, termasuk informasi perjalanan, tempat menunggu, serta akses pejalan kaki yang memudahkan perpindahan moda transportasi.

Fasilitas yang tersedia, diantaranya:

- a) Ruang tunggu dengan tempat duduk.
- b) Loket tiket AKDP dan angkutan kota.
- c) Papan informasi jadwal perjalanan.
- d) Area pedestrian yang menghubungkan dengan Stasiun Pasar Senen.

3) Zona Operasional Terminal

Zona ini menjadi pusat pengelolaan terminal dan layanan pendukung operasional. Area ini umumnya tidak diakses langsung oleh penumpang, tetapi memiliki peran penting dalam menjaga kelancaran aktivitas terminal.

Fasilitas yang tersedia, diantaranya:

- a) Kantor pengelola terminal.
- b) Pos keamanan untuk pengawasan terminal.
- c) Pos kesehatan untuk penanganan darurat.
- d) Area istirahat bagi pengemudi.

4) Zona Komersial

Zona ini difungsikan sebagai area pendukung bagi penumpang yang membutuhkan fasilitas tambahan selama berada di terminal, seperti tempat makan, toko kecil, atau layanan keuangan.

Fasilitas yang tersedia, diantaranya:

- a) Kios makanan dan minuman.
- b) Mini market atau warung kecil.
- c) ATM dan layanan pembayaran elektronik (jika tersedia).

5) Zona Parkir & Sirkulasi Kendaraan

Zona ini mencakup area yang diperuntukkan bagi kendaraan pribadi maupun angkutan umum yang beroperasi di terminal. Tata letak parkir dan jalur kendaraan dirancang agar arus lalu lintas di sekitar terminal tetap teratur.

Fasilitas yang tersedia, diantaranya:

- a) Parkir kendaraan pribadi.
- b) Parkir angkutan umum.
- c) Jalur masuk dan keluar bus serta angkot.
- d) Area drop-off dan pick-up untuk kendaraan pribadi.

3. Konsep Arsitektur

Terminal Pasar Senen mengadopsi pendekatan arsitektur fungsional yang menitikberatkan pada efisiensi ruang dan kemudahan aksesibilitas. Bangunan terminal dirancang dengan struktur sederhana tanpa banyak elemen dekoratif, lebih mengutamakan sirkulasi penumpang yang lancar serta keterhubungan

dengan moda transportasi lainnya. Elemen desain seperti koridor terbuka dan area pedestrian berkanopi seluas 1.427,5meter persegi yang mengintegrasikan ke Stasiun Pasar Senen menjadi bagian dari upaya menciptakan kenyamanan bagi pengguna terminal. Jalur pejalan kaki yang tersedia memungkinkan perpindahan antar moda dengan berjalan kaki, sementara halte TransJakarta di depan stasiun mendukung konektivitas langsung dengan bus rapid transit. Selain itu, keberadaan angkutan umum seperti bus kota dan angkot di sekitar terminal semakin memperkuat keterhubungan antar moda transportasi di kawasan ini.

Selain itu, pemanfaatan ruang secara optimal ditunjukkan melalui zonasi yang terorganisir dengan baik, memastikan setiap fungsi dalam terminal dapat diakses dengan mudah oleh penumpang.

2.3.2 Terminal Tirtonadi - Surakarta, Jawa Tengah



Gambar 2 6 Fasad Depan Terminal Tirtonadi

Sumber: Jatengdaily.com



Gambar 2 7 Tampak Belakang Terminal Tirtanadi

Sumber: Jatengdaily.com

Terminal Tirtanadi merupakan salah satu terminal bus terbesar di Indonesia yang berfungsi sebagai pusat transportasi darat di Kota Surakarta. Terminal ini melayani berbagai jenis perjalanan, mulai dari angkutan dalam kota hingga bus antarkota dan antarprovinsi. Sebagai terminal Tipe A, Tirtanadi dilengkapi dengan berbagai fasilitas modern guna menunjang kenyamanan dan efisiensi transportasi bagi para penumpang.

Terminal Tirtanadi terletak di Jalan Ahmad Yani No. 273, Gilingan, Kecamatan Banjarsari, Surakarta, Jawa Tengah. Dengan luas area mencapai sekitar 5 hektar, terminal ini dirancang untuk menampung ribuan penumpang setiap harinya serta menjadi simpul penting dalam sistem transportasi kota Solo dan sekitarnya. Letaknya yang strategis juga memungkinkan integrasi langsung dengan Stasiun Solo Balapan melalui skybridge, memudahkan perpindahan penumpang antara moda transportasi bus dan kereta api.

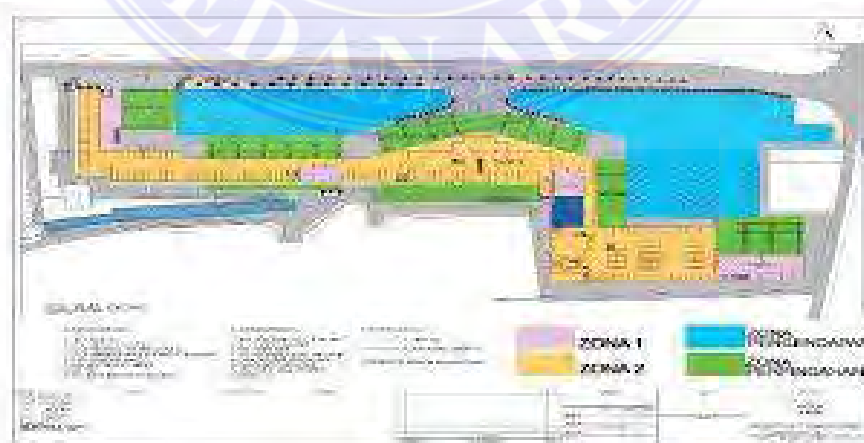
1. Data Umum

- Lokasi: Kota Surakarta, Jawa Tengah
- Luas Area: 5,4 hektar

- Jumlah Lantai bangunan: 2 lantai utama + area basement
- Tahun Pembangunan: Revitalisasi dimulai pada 2015
- Tahun peresmian: 2017
- Fungsi Utama: terminal bus tipe A yang melayani angkutan dalam kota, antar kota dalam provinsi (KDP), dan antar kota antar provinsi (AKAP)
- Koneksi Transporasi: Terhubung langsung dengan Stasiun Solo Balapan melalui skybridge.

2. Zonasi/Tata Letak dan Fasilitas

Terminal Tirtonadi telah mengalami revitalisasi untuk meningkatkan kualitas pelayanan dan kenyamanan bagi para penumpang. Dengan konsep modern dan ramah pengguna, terminal ini menyediakan berbagai fasilitas yang mendukung aktivitas perjalanan serta kebutuhan masyarakat yang menggunakannya. Tidak hanya berfungsi sebagai tempat transit, Terminal Tirtonadi juga menghadirkan beragam fasilitas tambahan yang membuatnya lebih dari sekadar terminal bus konvensional.



Gambar 2 8 Layout Denah Terminal Tirtonadi

Sumber: (Saryanto, S., & Avesta, R, 2016)

Berikut adalah zona dan tata letaknya:

1) Lantai Dasar (*ground floor*)

- **Area keberangkatan dan kedatangan bus**
 - Peron bus AKAP dan AKDP
 - Ruang tunggu penumpang
- **Fasilitas penunjang**
 - Loket penjualan tiket
 - Pusat informasi
 - Area komersil (kios makanan, minimarket, toko oleh-oleh)
 - Toilet dan mushola

2) Lantai Satu (*first floor*)

- Ruang serbaguna: digunakan untuk berbagai acara seperti pertunjukan seni, konser music, dan pernikahan.
- Fasilitas olahraga: sasana tinju dan area olahraga tarung drajat.

3) Jembatan penghubung (*skybridge*)

Jembatan penghubung ini adalah penghubung antara terminal Tirtonadi dengan Stasiun Solo Balapan yang membentang sejauh 500 meter. *Skybridge* ini dibangun untuk memudahkan mobilitas penumpang antar moda transportasi terkhususnya terminal Tirtonadi dan Stasiun Solo Balapan.

4) Area Parkir

3. Konsep Arsitektur

Terminal Tirtonadi mengadopsi pendekatan arsitektur modern yang mengutamakan fungsionalitas dan efisiensi tata ruang. Desain terminal ini berorientasi pada kenyamanan pengguna dengan menekankan integrasi antar

moda transportasi. Bangunan terminal dirancang dengan struktur yang luas dan terbuka, memungkinkan sirkulasi udara yang baik serta pencahayaan alami yang optimal.

Skybridge yang menghubungkan terminal dengan Stasiun Solo Balapan menjadi elemen arsitektural yang signifikan, mencerminkan konsep integrasi transportasi yang lebih efisien.



Gambar 2 9 Skybridge Penghubung Terminal dengan Stasiun

Sumber: Asedino.com



Gambar 2 10 Interior Skybridge Penghubung Terminal dan Stasiun

Sumber: Muhdhito.eme.com

Terminal ini juga menerapkan konsep ramah lingkungan dengan mengoptimalkan penggunaan ventilasi alami serta menyediakan ruang-ruang publik yang nyaman bagi pengguna. Meskipun tidak memiliki gaya arsitektur

historis tertentu, desainnya tetap mempertimbangkan aspek ergonomi dan aksesibilitas bagi berbagai kalangan penumpang.

2.3.3 KL Sentral - Malaysia



Gambar 2 11 Fasad KL Sentral

Sumber: Railwaytechnology.com

KL Sentral adalah pusat transportasi terbesar di Kuala Lumpur, Malaysia, yang berfungsi sebagai hub utama untuk berbagai moda transportasi, termasuk kereta api, LRT, MRT, bus, dan taksi. Terminal ini mengintegrasikan berbagai jalur transportasi dalam satu kompleks yang modern dan efisien.

KL Sentral terletak di No. 201, Jalan Tun Sambanthan, 50470 Kuala Lumpur, Malaysia. Diresmikan pada 16 April 2001, KL Sentral menggantikan peran Stasiun Kereta Api Kuala Lumpur lama dan kini menjadi stasiun kereta api terbesar di Asia Tenggara.

1. Data Umum

- Lokasi: Jalan Tun Sambanthan, No. 201, 50470 Kuala Lumpur, Malaysia
- Luas Area: Sekitar 290.000meter persegi
- Jumlah Lantai: 8 lantai (termasuk area basement dan podium)

- Tahun Pembangunan: Dimulai pada 1994
- Tahun Peresmian: 16 April 2001
- Arsitek: Kumpulan Senireka Sdn Bhd
- Fungsi Utama: Pusat transportasi multimoda yang mengintegrasikan berbagai layanan kereta api, bus, dan taksi
- Koneksi Transportasi: Terhubung dengan berbagai jaringan kereta api termasuk KTM Komuter, KTM Intercity, LRT Kelana Jaya Line, KLIA Ekspres, KLIA Transit, MRT Sungai Buloh-Kajang Line, serta memiliki terminal bus utama

2. Zona/Tata Letak dan Fasilitas



Gambar 2 12 Master Plan Kawasan KL Sentral

Sumber: *Lcct.com.my*

KL Sentral menawarkan fasilitas diluar gedung yang dapat mudah diakses dari Gedung stasiunnya, diantaranya:

- Hotel: Beberapa hotel berbintang seperti Hilton Kuala Lumpur dan Le Méridien terletak di sekitar area KL Sentral, memudahkan akomodasi bagi wisatawan dan pebisnis.

- Pusat Bisnis & Perkantoran: Area ini juga menjadi lokasi bagi berbagai gedung perkantoran dan pusat bisnis, menjadikannya pusat komersial yang strategis.
- Apartemen

Berikut merupakan Peta Direkto Stasiun KL yang menunjukkan lokasi setiap layanan transportasi di area terminal.



Gambar 2 13 Peta Layanan Transportasi KL Sentral

Sumber: KL Sentral.info

Gambar diatas memberikan gambaran bagaimana sistem transportasi di KL Sentral bekerja, mulai dari layanan kereta api, LRT, bus, hingga monorel yang saling terkoneksi secara efisien.

Di bagian atas gambar, terdapat hotel Hilton dan Le Meridien, yang menjadi salah satu landmark penting di kawasan ini. Tepat di bawahnya, terdapat akses menuju stasiun KTM ETS, yang melayani perjalanan jarak jauh dengan kereta cepat. Bersebelahan dengan layanan ETS, terdapat KTM Komuter dan KTM Intercity, yang digunakan untuk perjalanan dalam kota dan antarkota.

Lebih ke bawah, terdapat layanan LRT Kelana Jaya Line, yang menghubungkan KL Sentral dengan berbagai area di Kuala Lumpur. Selain itu, terdapat juga KLIA Transit, yang menghubungkan KL Sentral dengan Bandara Internasional Kuala Lumpur (KLIA), serta KLIA Ekspres, layanan kereta cepat tanpa pemberhentian menuju KLIA.

Di bagian basement, terdapat terminal bus, yang menjadi akses utama bagi penumpang yang ingin melanjutkan perjalanan menggunakan transportasi darat. Terminal ini melayani rute dalam kota maupun antarkota. Sementara itu, di bagian paling bawah gambar, terlihat Nu Sentral, pusat perbelanjaan yang juga menjadi akses utama bagi penumpang yang hendak menggunakan transportasi di KL Sentral.

Selain itu, terdapat pula stasiun Monorail, yang semakin memperkuat konektivitas KL Sentral dengan pusat kota. Dengan sistem yang terintegrasi seperti ini, KL Sentral tidak hanya menjadi simpul transportasi, tetapi juga kawasan bisnis dan komersial yang strategis di Kuala Lumpur. Berikut pembagian zona lengkap di berbagai lantai di KL Sentral:

1) Zona Lantai Basement

Basement KL Sentral berfungsi sebagai area utama untuk layanan bus dan taksi serta beberapa fasilitas tambahan lainnya. Meskipun disebut sebagai basement, area ini sebenarnya berkonsep semi-basement, artinya sebagian struktur bangunan masih berada di atas permukaan tanah, memungkinkan pencahayaan alami dan ventilasi yang baik.

Fasilitas yang ditawarkan KL Sentral di lantai basement antara lain:

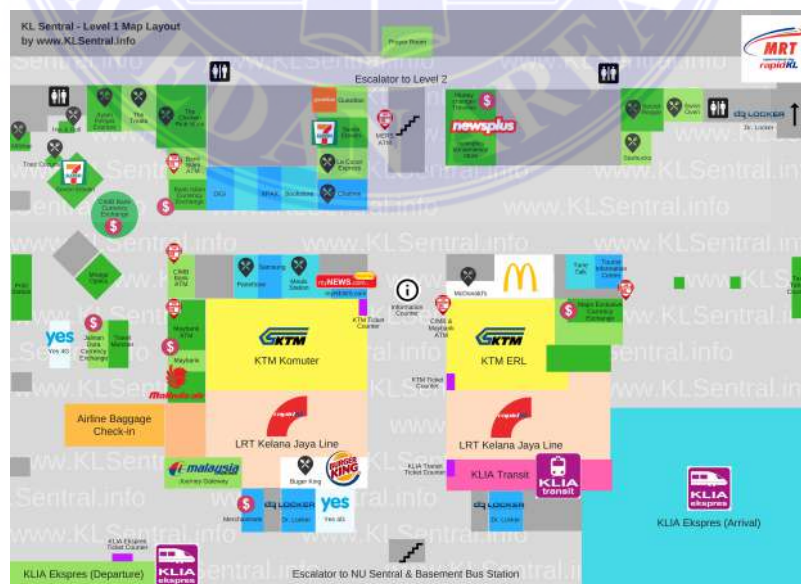
- a) Terminal Bus: Melayani berbagai rute bus kota dan bus ekspres antar kota.

- b) Area Drop-Off Taksi dan Ride-Hailing: Lokasi penurunan dan penjemputan penumpang oleh taksi serta layanan transportasi online.
- c) Parkir Kendaraan: Area parkir untuk mobil pribadi dan kendaraan komersial.
- d) Pusat Perbelanjaan dan Fasilitas Makanan: Beberapa gerai makanan dan ritel tersedia di area basement.

Konsep semi-basement ini memungkinkan efisiensi dalam pengelolaan lalu lintas penumpang serta memberikan kenyamanan lebih dengan pencahayaan alami dan sirkulasi udara yang lebih baik dibandingkan dengan basement konvensional.

2) Zona/ Tata Letak Lantai Dasar/Level 1

Lantai dasar KL Sentral berfungsi sebagai pusat utama aktivitas penumpang yang menghubungkan berbagai moda transportasi dengan fasilitas pendukung lainnya. Area ini didesain agar memudahkan pergerakan penumpang dari satu moda ke moda lainnya dengan efisien dan nyaman.





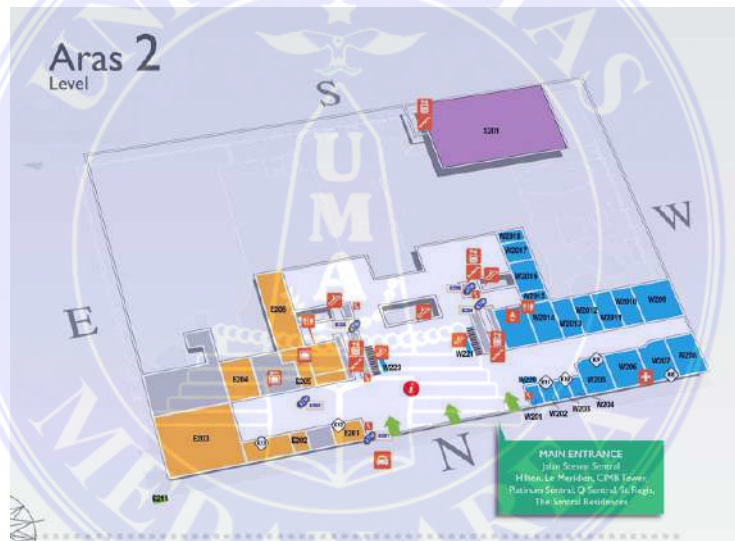
Gambar 2 14 Layout Zona Lantai Dasar/Level 1

Sumber: KL Sentral.info

Fasilitas yang ditawarkan KL Sentral di lantai dasar/ lantai 1 antara lain:

- a) Layanan Transportasi kereta : seperti KTM Komuter, LRT (Light Rail Transit), MRT (Mass Rapid Transit), KLIA Ekspres, KLIA Transit.
- b) Loker
Pusat Informasi
- c) Loker
- d) Layanan Perbankan & ATM
- e) Layanan Penukar Uang
- f) Foodcourt
- g) Pusat Perbelanjaan: NU Sentral, berbagai toko ritel, dan hiburan.
- h) Toilet/rest room

3) Zona/ Tata Letak Lantai 2/Level 2



Gambar 2 15 Layout Zona Lantai 2/Level 2

Sumber: KL Sentral.info

Fasilitas yang ditawarkan KL Sentral di lantai 2/ level 2 antara lain:

- a) Loket Tiket
- b) Ruang Tunggu
- c) Loker room
- d) Layanan ATM dan Penukar Uang
- e) Layanan Kesehatan
- f) Kantor/Perusahaan

g) Layanan komersil: agen travel, toko buku dan alat tulis

4) Zona/ Tata Letak Lantai 3/Level 3



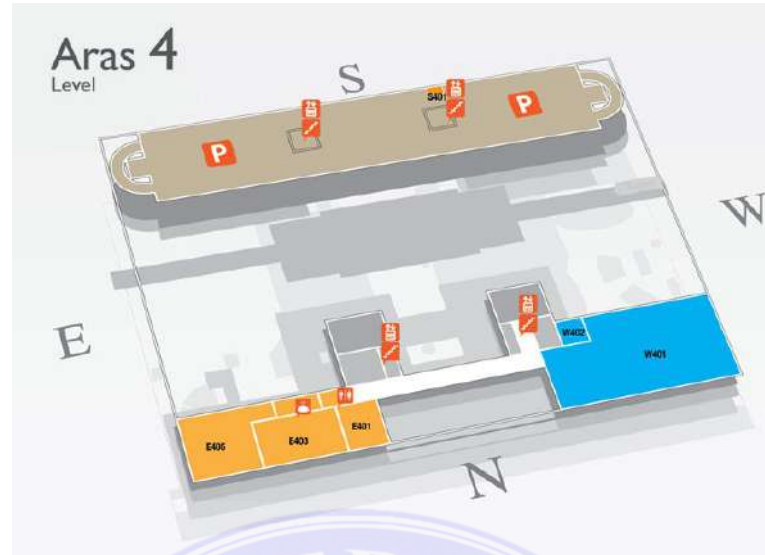
Gambar 2 16 Layout Zona Lantai 3/Level 3

Sumber: KL Sentral.info

Fasilitas yang ditawarkan KL Sentral di lantai 3/ level 3 antara lain:

- a) Semasa Symphony Hall
- b) Ruang Tunggu VIP
- c) KL Sentral Food Court

5) Zona/ Tata Letak Lantai 4/Level 4



Gambar 2 17 Layout Zona Lantai 4/Level 4

Sumber: KL Sentral.info

Fasilitas yang ditawarkan KL Sentral di lantai 4/ level 4 antara lain:

- a) Pendidikan: perguruan tinggi
- b) Kantor/ Perusahaan

3. Konsep arsitektur

KL Sentral dirancang sebagai transit-oriented development (TOD) dengan pendekatan arsitektur modern yang menekankan efisiensi ruang dan kemudahan aksesibilitas. Bangunan ini memiliki tata massa yang terorganisir dengan baik, menghubungkan berbagai moda transportasi dalam satu kompleks melalui jalur pedestrian yang luas, eskalator, dan lift. Selain fungsi transportasi, KL Sentral juga mengintegrasikan zona komersial dan perkantoran dalam desainnya, menjadikannya pusat aktivitas perkotaan yang dinamis dan modern. Penggunaan material kaca dan baja memberikan kesan futuristik serta memaksimalkan pencahayaan alami dalam bangunan.

2.3.3.1 Integrasi Antarmoda KL Sentral

KL Sentral merupakan contoh utama dari integrasi antarmoda yang dirancang dengan konsep transit-oriented development (TOD). Kompleks ini menghubungkan berbagai sistem transportasi dalam satu area, memungkinkan perpindahan antar moda yang cepat dan efisien tanpa perlu keluar dari gedung utama.

Stasiun ini menjadi titik temu berbagai layanan transportasi, termasuk Kereta Api Antar Kota KTM, Kereta Komuter KTM, LRT (*Light Rail Transit*), MRT (*Mass Rapid Transit*), KLIA Ekspres, KLIA Transit, serta terminal bus dan taksi. Seluruh moda transportasi ini terkoneksi melalui jalur pedestrian indoor, eskalator, lift, dan signage yang jelas untuk memudahkan navigasi pengguna.

Selain transportasi berbasis rel, KL Sentral juga memiliki terminal bus dan halte taksi yang memudahkan perpindahan penumpang dari dan ke berbagai wilayah di Kuala Lumpur. Jalur pedestrian yang nyaman, area penurunan dan penjemputan yang strategis, serta keberadaan pusat perbelanjaan dan perkantoran di dalam kompleks semakin mendukung fungsinya sebagai pusat transit perkotaan yang efisien dan modern.

2.4 Rangkuman Studi Banding Fungsi Sejenis

Tabel 2 1 Kesimpulan Studi Banding Fungsi Sejenis

Aspek	KL Sentral	Terminal Tirtonadi	Terminal Pasar Senen
Model Integrasi	Satu bangunan yang sama (Transit Hub)	Terhubung melalui <i>skybridge</i>	Terhubung melalui jalur pedestrian

Aspek	KL Sentral	Terminal Tirtanadi	Terminal Pasar Senen
		tertutup	tanpa <i>skybridge</i>
Fasilitas	Modern, lengkap (mall, kantor, hotel)	Terminal modern, stasiun utama	Terminal dan stasiun beroperasi terpisah
Aksesibilitas	Sangat mudah, tidak perlu keluar bangunan	Mudah, cukup berjalan melalui <i>skybridge</i>	Kurang nyaman, harus berjalan di ruang publik
Efisiensi Perpindahan	Sangat tinggi, <i>seamless</i>	Cukup tinggi, meskipun ada perpindahan	Kurang efisien, tergantung kondisi jalan dan fasilitas pejalan kaki
Kelebihan	Perpindahan sangat nyaman, efisien, modern	Perpindahan cukup nyaman, terlindungi dari cuaca	Lokasi strategis di pusat kota, dekat dengan berbagai fasilitas umum
Kekurangan	Membutuhkan investasi besar dan pengelolaan kompleks	<i>Skybridge</i> harus dirawat agar tetap nyaman dan aman	Kurang nyaman, rawan gangguan cuaca dan keamanan

Sumber: Kajian Penulis

2.5 Kajian Tema Arsitektur Kontekstual

2.5.1 Definisi dan Tinjauan Kontekstual Dalam Arsitektur

Arsitektur kontekstual adalah pendekatan dalam perancangan yang menekankan keterkaitan antara bangunan dengan lingkungannya, baik dari aspek fisik maupun non-fisik (Septian & Purwantiasning, 2021).

Menurut Brolin dalam bukunya *Architecture in Context* (1980), kontekstual dalam arsitektur adalah pendekatan perancangan yang mempertimbangkan kesinambungan visual antara bangunan dengan lingkungannya. Pendekatan ini berusaha menciptakan harmoni antara bangunan baru dengan elemen-elemen dari berbagai periode dan gaya yang sudah ada di suatu lokasi.

Pendekatan ini muncul sebagai respons terhadap arsitektur modern yang cenderung antihistoris, monoton, dan kurang memperhatikan karakter lingkungan sekitarnya (Milenia Zhasmin Sejati Pertiwi & Widyati Purwantiasning, 2021) dalam (Alhamdani, 2010). Dalam penerapannya, arsitektur kontekstual tidak hanya berfokus pada estetika bangunan, tetapi juga bagaimana bangunan dapat memberikan kontribusi positif terhadap lingkungannya, tanpa adanya dominasi bentuk yang mengutamakan hierarki tertentu (Septian & Purwantiasning, 2021). Keselarasan ini diwujudkan melalui integrasi aspek fisik, seperti bentuk massa, pola bukaan, dan elemen desain, serta aspek non-fisik yang meliputi fungsi dan filosofi yang melatarbelakangi perancangan bangunan tersebut (Jefri & Puspitasari, 2019).

2.5.2 Perkembangan Kontekstual Dalam Arsitektur

1. Modernisme dan Kontekstual

Dalam teori arsitektur, konsep kontekstual mengacu pada pendekatan desain yang menyesuaikan bangunan modern dengan elemen-elemen perkotaan yang sudah ada, terutama di lingkungan kota tradisional. Gagasan ini muncul kembali sebagai upaya menjaga kesinambungan serta karakter formal dari kawasan perkotaan yang telah berkembang secara alamiah (Alhamdi, 2010 dalam Widati, T. 2015). Selain itu, ada istilah lain yang erat kaitannya dengan konsep kontekstual, yaitu pernyataan bahwa "tapak merupakan aspek penting dalam arsitektur minimalis." Tapak atau lokasi sebuah bangunan dianggap sebagai elemen fundamental dalam arsitektur, yang berfungsi sebagai latar bagi elemen-elemen desain, menjadi titik referensi dalam lanskap, serta memberikan inspirasi yang kemudian direduksi dan diabstraksi ke dalam bentuk arsitektur (Vice, 1994, dalam Kurniawan, 2009 dalam Widati, T. 2015).

2.5.2 Postmodernisme dan Kontekstual

Arsitektur postmodern dapat dikatakan sebagai arsitektur yang bersifat kontekstual. Hal ini sejalan dengan pendapat Jenks (1990) dalam Widati, T. 2015, yang menyebutkan konsep *respond to local context* serta *contextual urbanism* sebagai bagian dari pendekatan arsitektur postmodern. Robert Venturi (1966) dalam Widati, T. 2015 juga menekankan pentingnya memahami serta memanfaatkan sejarah arsitektur dalam desain masa kini, yang diwujudkan melalui konsep *historic eclecticism*.

Sementara itu, menurut Brolin (1980), aspek kontekstual dalam arsitektur berkaitan dengan upaya menyesuaikan bentuk bangunan baru dengan lingkungan atau bangunan lama di sekitarnya. Hal ini dapat dilakukan dengan mengeksplorasi kesamaan dalam gaya arsitektur dan teknologi konstruksi yang digunakan. Ikhwanuddin (2004) dalam (Rakaditya Dantrivani, Hardiyati, 2021) menambahkan bahwa pendekatan kontekstual dalam desain arsitektur mempertimbangkan berbagai elemen lingkungan sekitarnya. Respons terhadap konteks ini mencakup gaya arsitektur lokal, struktur fisik lingkungan, kondisi iklim, serta aspek budaya masyarakat setempat.

2.5.3 Pendekatan dalam Arsitektur Kontekstual

Menurut Brent C. Brolin (1980) dalam (Rakaditya Dantrivani, Hardiyati, 2021), penerapan arsitektur kontekstual dibagi menjadi 2 aspek mendasar, yaitu:

1. Harmoni, aspek ini menekankan keselarasan antara bangunan baru dengan lingkungan sekitarnya melalui bentuk, material, dan skala yang serasi.
2. Kontras, aspek ini mengedepankan adanya perbedaan yang tetap mempertahankan kesinambungan visual, sehingga bangunan baru tetap memiliki identitas tanpa menghilangkan keterkaitannya dengan konteks sekitar.

Menurut Bentley (1985) dalam (Rakaditya Dantrivani, Hardiyati, 2021) untuk menerapkan Arsitektur Kontekstual, terdapat beberapa kriteria utama yang dapat digunakan sebagai acuan dalam menghubungkan bangunan baru dengan lingkungannya. Mengutip dari (Rakaditya Dantrivani, Hardiyati, 2021) Ian

Bentley (1985) dalam bukunya *Responsive Environment* menguraikan tujuh kriteria mendasar yang berperan dalam aspek kontekstual sebuah desain, yaitu:

1. **Permeability**, yang berkaitan dengan kemudahan akses dan sirkulasi pergerakan di dalam serta di sekitar bangunan. Bentley menekankan bahwa salah satu indikator dalam arsitektur kontekstual adalah kemudahan akses bagi seluruh pengguna fasilitas.
2. **Variety**, yang menekankan pada keberagaman fungsi dalam suatu kawasan atau lingkungan untuk meningkatkan keterlibatan pengguna. Keberagaman fungsi jika ditinjau kembali menurut asas kontekstual oleh Brent, dibagi ke dalam asas kontras.
3. **Legibility**, yang memastikan bangunan mudah dikenali dan dipahami dalam orientasi ruang bagi pengguna.
4. **Robustness**, yang mengacu pada fleksibilitas ruang agar dapat digunakan untuk berbagai kebutuhan.
5. **Richness**, yang memiliki makna kekayaan pengalaman visual dan material.
6. **Visual Appropriateness**, yang memastikan desain bangunan sesuai dengan konteks visual di sekitarnya.
7. **Personalization**, yang memungkinkan keterlibatan masyarakat dan komunitas dalam lingkungan binaan. Bentley menekankan bahwa bangunan yang direncanakan harus memiliki partisipasi komunitas dan Masyarakat di sekitar.

Selain teori yang dikemukakan oleh Brolin dan Bentley, berbagai penelitian juga menunjukkan bahwa pendekatan kontekstual dalam arsitektur dapat dikelompokkan ke dalam empat kategori utama, yaitu

1. Pendekatan Budaya, Pendekatan ini mempertimbangkan nilai-nilai lokal, tradisi, dan budaya setempat dalam perancangan bangunan.
2. Pendekatan Alam, Pendekatan ini berfokus pada keselarasan dengan kondisi lingkungan alami seperti iklim, vegetasi, dan topografi.
3. Pendekatan Urban, pendekatan ini Menyesuaikan desain dengan pola kota, jaringan sirkulasi, serta integrasi dengan infrastruktur yang ada.
4. Pendekatan Fisik Bangunan, pendekatan fisik bangunan memperhatikan kesesuaian bentuk, skala, material, serta elemen visual lainnya dengan bangunan di sekitarnya.

2.6 Studi Banding Tema Sejenis

2.6.1 Mercure Hotel Batavia - Jakarta



Gambar 2 18 Fasad Tampak Depan Bangunan Mercure Hotel Batavia

Sumber: All.accor.com

Hotel Mercure Batavia adalah hotel berbintang empat yang berlokasi di kawasan Kota Tua Jakarta, tepatnya di Jl. Kali Besar Barat No. 44-46, Jakarta Barat. Hotel ini menawarkan fasilitas akomodasi dengan nuansa kolonial yang

khas, mencerminkan sejarah dan karakter kawasan sekitarnya. Berdiri di area yang kaya akan peninggalan arsitektur kolonial Belanda, desain bangunan ini dibuat agar tetap selaras dengan lingkungan sekitar tanpa menghilangkan identitas historis yang melekat pada kawasan Kota Tua.

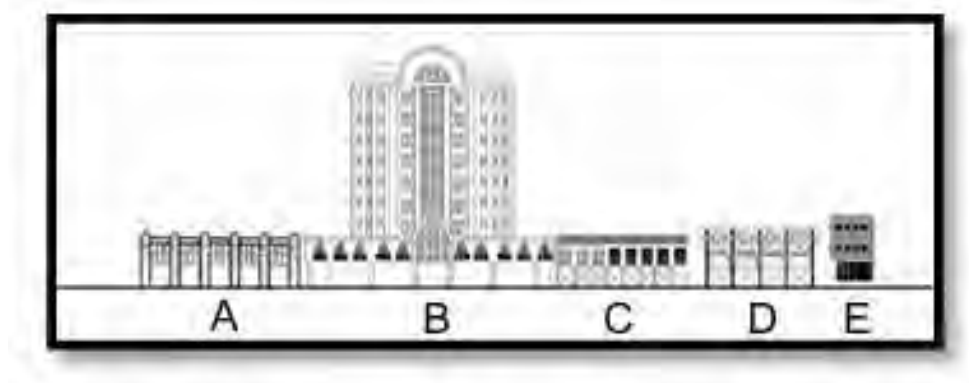
1. Data Umum

- Lokasi: Jalan Kali Besar, Kota Tua, Jakarta Barat, Indonesia
- Tahun Pembangunan: Awal abad ke-20 (sebagai bangunan kolonial), direnovasi dan beroperasi kembali sebagai Mercure Batavia
- Luas Bangunan: $\pm 16.000 \text{ m}^2$
- Jumlah Lantai: 10 lantai
- Fungsi Bangunan: Hotel berbintang empat
- Operator Hotel: Mercure Hotels (Accor Group)

2. Penerapan Pendekatan Arsitektur Kontekstual

Hotel Mercure Batavia merupakan salah satu contoh bangunan yang menerapkan prinsip arsitektur kontekstual di kawasan Kota Tua Jakarta. Bangunan ini dirancang dengan mempertahankan elemen-elemen kolonial sambil memadukannya dengan sentuhan modern agar tetap relevan dengan kebutuhan masa kini. Penerapan arsitektur kontekstual pada hotel ini dapat dianalisis melalui prinsip kontras dan harmoni, yang dilihat dari aspek ukuran, bentuk dan warna, sebagaimana dijelaskan dalam penelitian (Septian & Purwantiasning, 2021) yang menjadi rujukan.

Dari segi harmoni, hotel ini menyesuaikan diri dengan lingkungan sekitar dalam beberapa aspek. Harmoni dalam bentuk terlihat dari massa bangunan yang memiliki bentuk dasar persegi, menyerupai bangunan kolonial lain di sekitarnya.

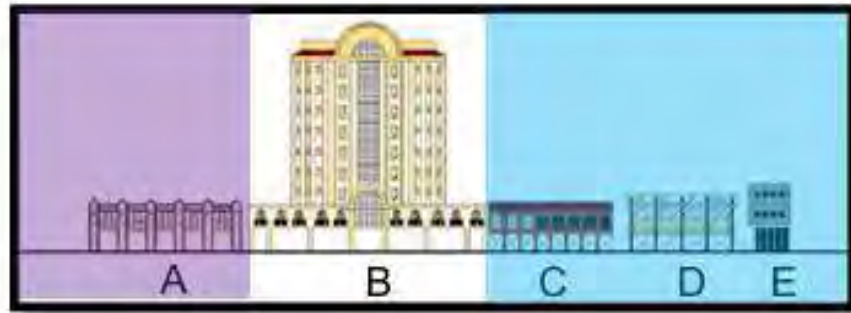


Gambar 2 19 Perbandingan Harmoni dalam Aspek Bentuk Bangunan

Sumber: (Septian & Purwantiasning, 2021)

Berdasarkan gambar, kawasan ini terdiri dari beberapa bangunan dengan fungsi yang berbeda. Bangunan A dan D berfungsi sebagai restoran, bangunan B merupakan hotel utama, bangunan C digunakan sebagai pergudangan, sementara bangunan E adalah bangunan kosong. Pada tampak kawasan B, prinsip harmoni dapat diamati melalui kesamaan bentuk massa bangunan antara gedung utama (B) dan bangunan di sekitarnya. Keselarasan ini terlihat dari bentuk bangunan yang serupa, terutama dalam penggunaan massa berbentuk persegi, yang menciptakan keterpaduan visual di kawasan tersebut (Septian & Purwantiasning, 2021).

Selain itu, harmoni dalam warna juga menjadi elemen penting, di mana Hotel Mercure Batavia menggunakan dominasi warna putih krem, yang serupa dengan bangunan kolonial di sekelilingnya. Dengan cara ini, hotel ini tetap mempertahankan kesinambungan visual dengan lingkungannya.



Gambar 2 20 Perbandingan Harmoni dalam Aspek Warna Bangunan

Sumber: (Septian & Purwantiasning, 2021)

Pada tampak kawasan B, prinsip harmoni dalam aspek warna dapat diamati pada gedung utama (B) dan gedung (A), yang memiliki kesamaan dominasi warna krem pada dinding fasadnya. Kesamaan ini menciptakan kesinambungan visual antara kedua bangunan tersebut (Septian & Purwantiasning, 2021).

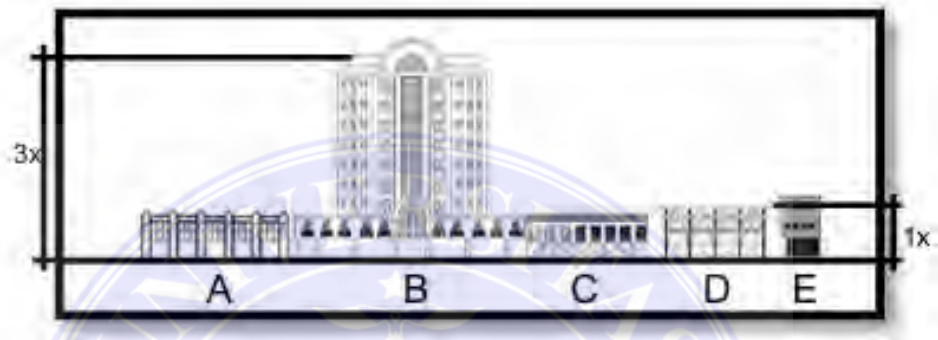
Selain itu di dalam hotel, suasana harmonis semakin terasa melalui penggunaan elemen desain yang mempertahankan ciri kolonial dengan penyempurnaan modern. Area lobi, misalnya, memiliki lengkungan besar yang menyerupai bentuk arsitektur kolonial, namun dipadukan dengan pencahayaan dan material yang lebih modern.



Gambar 2 21 Interior Lobby dengan Unsur Modern dan Element Kolonial

Sumber: construction+asia.com

Di sisi lain, prinsip kontras juga diterapkan dalam desain hotel ini. Kontras dalam ukuran dapat diamati dari perbedaan skala antara gedung utama hotel dengan bangunan di sekitarnya, yang umumnya lebih kecil. Hal ini menciptakan hubungan visual yang menonjol namun tetap dalam batas yang tidak mengganggu keseimbangan lingkungan.



Gambar 2 22 Perbandingan Kontras dalam Aspek Ukuran/Skala Bangunan

Sumber: (Septian & Purwantiasning, 2021)

Seperti tampak pada gambar diatas perbedaan ukuran antara gedung utama (B) dan bangunan di sekitarnya menciptakan kontras yang signifikan dalam hal skala. Gedung utama (B) memiliki massa bangunan yang jauh lebih besar dibandingkan dengan bangunan lainnya di sekitarnya. Perbedaan ukuran yang mencolok ini menjadikan kontras dalam skala terlihat dengan jelas pada tampak kawasan B (Septian & Purwantiasning, 2021).

Selain itu, kontras dalam desain Hotel Mercure Batavia juga terlihat pada perbedaan antara fasad dan interior bangunan. Fasad hotel tetap mempertahankan gaya kolonial dengan elemen khas seperti jendela besar, ornamen simetris, serta warna netral yang selaras dengan bangunan bersejarah di sekitarnya. Namun, beberapa bagian interiornya mengusung konsep modern, dengan penggunaan material kontemporer, pencahayaan modern, serta tata ruang yang lebih

minimalis. Perbedaan ini menciptakan kontras yang mencolok, di mana bagian luar mempertahankan identitas historis, sementara bagian dalam menyesuaikan dengan kebutuhan dan kenyamanan masa kini.



Gambar 2 23 Fasad Eksterior Bangunan dengan Pilar-pilar Besar Khas Kolonial

Sumber: behance.com



Gambar 2 24 interior Kamar Tamu yang didesain dengan Unsur Modern

Sumber: all.accor.com

2.6.2 Louvre Pyramid – Paris



Gambar 2.25 Fasad Eksterior Bangunan Louvre Pyramid di Tengah Komplek Museum Louvre

Sumber: *thebettervocation.com*

Louvre Pyramid merupakan salah satu ikon arsitektur paling terkenal di dunia, berlokasi di Cour Napoléon, Museum Louvre, Paris, Prancis. Piramida ini dirancang oleh arsitek I. M. Pei dan diresmikan pada tahun 1989 sebagai pintu masuk utama ke Museum Louvre. Kehadirannya menimbulkan banyak perdebatan karena desain modernnya yang kontras dengan bangunan klasik bergaya Renaissance di sekitarnya. Namun, secara arsitektural, Louvre Pyramid dapat dikaji dalam konteks arsitektur kontekstual, terutama dalam aspek kontras yang dikemukakan oleh Brent C. Brolin.

1. Data Umum

- Lokasi: Cour Napoléon, Museum Louvre, Paris, Prancis
- Tahun Pembangunan: 1984-1989
- Arsitek: I. M. Pei
- Tinggi Bangunan: 21,6 meter
- Material: Kaca dan rangka logam
- Fungsi: Pintu masuk utama Museum Louvre

2. Penerapan Pendekatan Arsitektur Kontekstual

Louvre Pyramid menerapkan pendekatan arsitektur kontekstual dengan prinsip kontras berdasarkan teori Brent C. Brolin. Piramida kaca modern yang berdiri di tengah bangunan bergaya klasik menciptakan hubungan visual yang berbeda, tetapi tetap mempertahankan kesinambungan dengan lingkungan sekitarnya.

Dari aspek kontras bentuk, Louvre Pyramid memiliki desain geometri yang sangat berbeda dengan arsitektur klasik Louvre. Bentuk segitiga kaca yang transparan menciptakan perbedaan yang tegas dibandingkan dengan elemen bangunan museum yang penuh dengan detail ornamen khas abad ke-17. Namun, meskipun kontras dalam bentuk, piramida ini tetap menyatu dengan konteks sekitarnya melalui skala dan material yang dipilih dengan cermat.



Gambar 2 26 Perbandingan Bentuk Bangunan antara Louvre Pyramid dengan Museum Louvre

Sumber: thebettervocation.com

Aspek kontras dalam material juga menjadi bagian penting dalam pendekatan kontekstualnya. Louvre Pyramid menggunakan kaca sebagai material utama, berbeda dengan batu kapur yang mendominasi bangunan museum di sekitarnya. Transparansi kaca ini memungkinkan piramida mencerminkan

elemen-elemen lingkungan di sekitarnya, sehingga tetap terasa sebagai bagian dari kompleks Louvre.



Gambar 2 27 Detail Refleksi Bangunan Louvre pada Kaca Pyramid

Sumber: thebettervocation.com

Dari segi legibility menurut teori Bentley, Louvre Pyramid memberikan identitas visual yang kuat bagi kompleks museum. Sebagai pintu masuk utama, bentuknya yang unik menjadikannya titik orientasi yang mudah dikenali oleh pengunjung. Kehadiran piramida ini memperjelas sirkulasi pengunjung di dalam area museum, sehingga meningkatkan aspek permeability atau aksesibilitas ke dalam Museum Louvre.



Gambar 2 28 Sirkulasi Menuju Louvre Pyramid Bagi Pengunjung Museum

Sumber: mungfali.com

Secara keseluruhan, Louvre Pyramid adalah contoh bagaimana arsitektur modern dapat beradaptasi dalam konteks historis dengan menerapkan prinsip kontras yang tetap menjaga kesinambungan visual dengan lingkungan sekitarnya. Bangunan ini bukan hanya sekadar pintu masuk museum, tetapi juga simbol perpaduan antara inovasi dan sejarah dalam satu kesatuan desain yang ikonik.

2.6.3 Hearst Tower - New York City



Gambar 2 29 Eksterior Fasad Bangunan Hearst Tower

Sumber: adamson-associates.com

Hearst Tower adalah sebuah gedung pencakar langit yang terletak di Midtown Manhattan, New York City. Bangunan ini berfungsi sebagai kantor pusat dari Hearst Communications. Gedung ini terdiri dari dua elemen utama, yaitu struktur dasar berupa bangunan lama yang dibangun pada tahun 1928 dan menara modern yang ditambahkan di atasnya pada tahun 2006. Desainnya dirancang oleh arsitek Norman Foster dengan pendekatan yang menggabungkan elemen klasik dan modern dalam satu kesatuan harmonis.

1. Data Umum

- Lokasi: 300 West 57th Street, New York City, AS
- Arsitek: Norman Foster
- Tahun Pembangunan: Struktur dasar (1928), Menara tambahan (2006)
- Fungsi: Kantor pusat Hearst Communications
- Tinggi: 182 meter (46 lantai)
- Material: Baja dan kaca dengan fasad berbentuk segitiga diagonal (diagrid)

2. Penerapan Pendekatan Arsitektur Kontekstual

Pendekatan kontekstual pada Hearst Tower terlihat dari bagaimana desainnya mempertahankan elemen asli bangunan lama dan menambahkan elemen baru yang tetap menghormati karakter arsitektur yang sudah ada.

Bagian dasar gedung yang berasal dari tahun 1928 tetap dipertahankan dalam bentuk aslinya. Bangunan ini memiliki elemen arsitektur khas Art Deco dengan fasad batu kapur yang kokoh. Norman Foster tidak membongkar struktur lama ini, melainkan menjadikannya sebagai fondasi bagi menara modern yang berdiri di atasnya.



Gambar 2 30 Tampak Bangunan dengan Bangunan Lama dibagian Bawah dan Menara Modern di atasnya

Sumber: pinterest.com

Dari perspektif teori Brolin, pendekatan ini dapat dikategorikan sebagai "harmonisasi" antara lama dan baru. Alih-alih menciptakan kontras yang ekstrem, menara kaca di atasnya didesain dengan struktur diagonal berbentuk diagrid yang tidak mencoba meniru gaya lama tetapi tetap menyatu secara visual. Bentuknya yang ramping dan pola geometrisnya memberikan kesan ringan dan elegan dibandingkan dengan massa solid bangunan lama.



Gambar 2.31 Tampak Dekat Pertemuan Antara Bangunan Lama dan Struktur Modern Hearst Tower, Menampilkan Kontras Material Desain

Sumber: skyscrapercenter.com

Selain itu, dari sudut pandang Bentley, terkait konsep "respon kontekstual" keberadaan Hearst Tower juga dapat dianggap sebagai bentuk harmonisasi terhadap lingkungannya bukan hanya dari segi gaya arsitektur, tetapi juga dari skala bangunan. Meskipun bagian atasnya adalah struktur modern yang kontras dengan podium klasiknya, secara keseluruhan bangunan ini masih terlihat menyatu dengan deretan gedung tinggi di Midtown Manhattan.



Gambar 2 32 Hearst Tower dalam Konteks Skyline Manhattan, Menunjukkan Skala dan Bentuknya yang Tetap Menyatu dengan Lingkungan Sekitarnya

Sumber: alamy.com

Gambar diatas menunjukkan Hearst Tower dalam konteks skyline Manhattan, di mana bangunan modernnya berpadu dengan gedung-gedung tinggi di sekitarnya, mencerminkan integrasi arsitektural yang harmonis dengan lingkungan urban.

Elemen kaca reflektif pada fasadnya semakin memperkuat kesan keselarasan ini dengan mencerminkan warna dan bentuk gedung-gedung di sekitarnya, menciptakan efek visual yang dinamis dan menyatu dalam lanskap kota.

Pendekatan kontekstual pada Hearst Tower menunjukkan bagaimana arsitektur dapat beradaptasi dengan bangunan yang sudah ada tanpa harus meniru sepenuhnya. Dengan mempertahankan elemen lama dan menambahkan struktur baru yang inovatif, bangunan ini berhasil menciptakan hubungan yang harmonis antara masa lalu dan masa kini dalam satu kesatuan arsitektur yang kuat. Tidak hanya menjadi ikon arsitektur yang inovatif, Hearst Tower juga menunjukkan

keseimbangan antara elemen lama dan baru, sekaligus selaras dengan perkembangan urban di sekitarnya, menjadikannya contoh bagaimana bangunan modern dapat tetap mempertahankan hubungan dengan sejarah tanpa kehilangan identitas kontemporeranya.

2.7 Rangkuman Studi Banding Tema Sejenis

Tabel 2.2 Kesimpulan Studi Banding Tema Sejenis

Aspek	Mercure Hotel Batavia	Louvre Pyramid, Paris	Hearst Tower, New York
Lokasi	Jakarta, Indonesia	Paris, Prancis	New York, AS
Arsitek	Tidak diketahui	I. M. Pei	Norman Foster
Tahun Pembangunan	Bangunan lama: kolonial Belanda renovasi terbaru: 2019	1989	2006
Pendekatan Kontekstual	Menyesuaikan dengan bangunan kolonial di sekitar Kota Tua Jakarta	Kontras tetapi tetap harmonis dengan lingkungan klasik Louvre	Mempertahankan podium Art Deco lama dan menambahkan menara modern
Hubungan dengan	Merestorasi dan	Berada di tengah	Menggunakan

Aspek	Mercure Hotel Batavia	Louvre Pyramid, Paris	Hearst Tower, New York
Bangunan Lama	mempertahankan fasad kolonial sebagai elemen utama desain	kompleks Louvre tanpa mengubah struktur utama	podium lama sebagai dasar dan menambahkan menara modern
Material & Struktur	Beton, kayu, dan elemen kolonial yang dipertahankan	Kaca dan logam dengan struktur piramida ringan	Baja, kaca, dan beton dengan struktur diagonal
Konsep Desain	Menghidupkan kembali nuansa kolonial dalam konteks modern	Simbol modernitas yang berpadu dengan sejarah	Integrasi arsitektur bangunan lama dan bangunan baru

Sumber: Kajian Penulis

BAB III

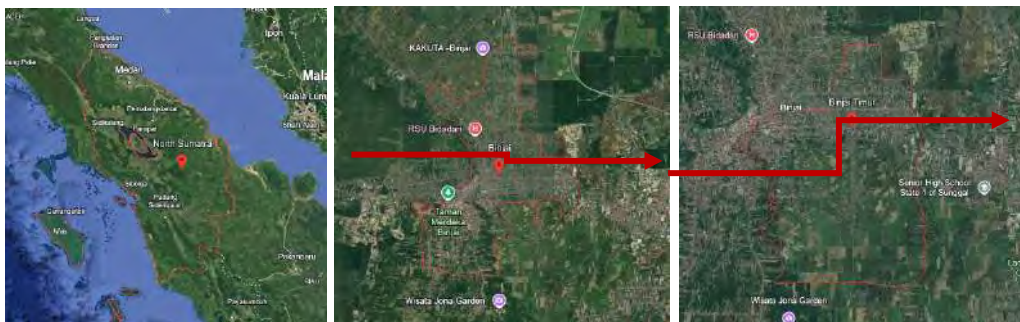
METODOLOGI PERANCANGAN

3.1 Deskripsi Proyek

3.1.1 Deskripsi Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kota Binjai, Sumatera Utara, dengan fokus utama pada Terminal Bus Binjai dan Stasiun Kereta Api Binjai. Lokasi ini dipilih karena merupakan pusat transportasi publik yang memiliki potensi untuk dikembangkan menjadi kawasan integrasi multimoda yang lebih efisien dan modern. Terminal Bus Binjai berfungsi sebagai simpul transportasi darat yang melayani perjalanan antar kota dan antar provinsi, sementara Stasiun Binjai merupakan bagian dari jalur kereta api Medan-Binjai yang memiliki peran penting dalam konektivitas regional.

Secara geografis, Kota Binjai terletak di sebelah barat Kota Medan dan memiliki aksesibilitas tinggi terhadap jalur transportasi utama di Sumatera Utara. Terminal Bus Binjai berada di pusat kota dan berdekatan dengan Stasiun Binjai, sehingga memiliki potensi besar untuk diintegrasikan guna meningkatkan konektivitas antar moda transportasi.



Gambar 3 1 Peta Wilayah Kota Binjai

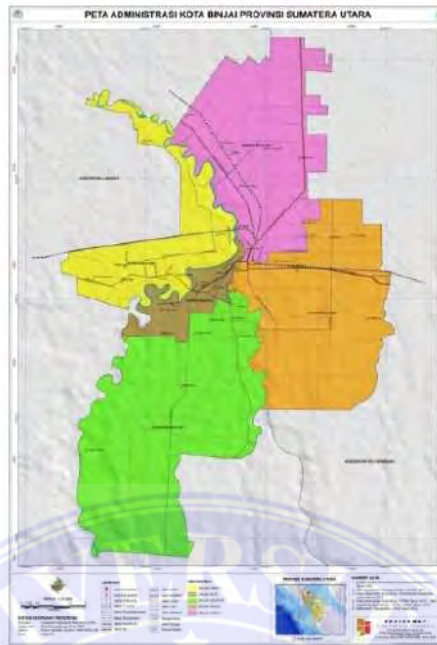
Sumber: Google Earth

Penelitian ini dilakukan dalam rentang waktu satu semester, mencakup proses observasi langsung di lokasi, analisis kondisi eksisting, serta pengumpulan data melalui survey lapangan dan studi literatur. Periode penelitian disesuaikan dengan tahapan studi, mulai dari survei awal hingga analisis data dan perancangan konsep desain yang akan diusulkan dalam redesain terminal bus dan integrasinya dengan stasiun kereta api.

Dengan mempertimbangkan karakteristik lokasi dan periode penelitian yang telah ditentukan, studi ini bertujuan untuk memberikan solusi desain yang sesuai dengan kebutuhan transportasi publik di Kota Binjai serta mempertahankan nilai historis dari Stasiun Binjai yang merupakan bangunan peninggalan kolonial Belanda.

3.1.2 Tinjauan Site

Lokasi yang menjadi fokus perancangan adalah Terminal Binjai yang terletak di Kota Binjai, Sumatera Utara. Terminal ini berstatus sebagai Terminal Tipe B yang berfungsi sebagai simpul transportasi antar-kota dalam provinsi serta melayani angkutan dalam kota. Terminal Binjai berdekatan dengan Stasiun Binjai, yang merupakan salah satu stasiun kereta api aktif yang melayani rute dari dan menuju Kota Medan serta daerah lain di Sumatera Utara.

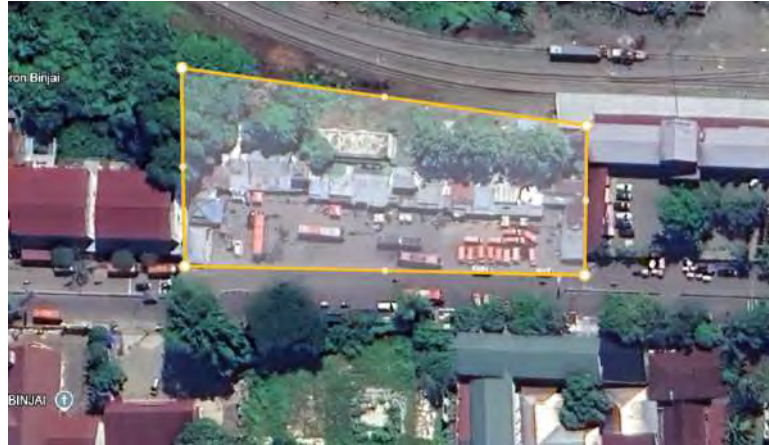


Gambar 3 2 Peta Kota Binjai

Sumber: *Petatematikindo.wordpress.com*

Secara geografis, Terminal Binjai berada di kawasan yang strategis, dengan aksesibilitas yang baik dari berbagai arah. Terminal ini terletak di area yang dikelilingi oleh berbagai fasilitas perkotaan, seperti pusat perbelanjaan, perkantoran, dan kawasan permukiman. Kedekatannya dengan Stasiun Binjai menjadi salah satu potensi utama dalam integrasi sistem transportasi, memungkinkan perpindahan moda yang lebih efisien antara bus dan kereta api.

Dalam tinjauan kondisi eksisting, Terminal Binjai saat ini masih menghadapi berbagai permasalahan, seperti kapasitas yang kurang optimal, fasilitas yang belum memadai, serta belum adanya integrasi yang maksimal dengan Stasiun Binjai. Oleh karena itu, redesain terminal ini diharapkan dapat meningkatkan kualitas layanan transportasi publik dengan konsep integrasi yang lebih baik, baik dari segi tata ruang, aksesibilitas, maupun fasilitas pendukungnya.



Gambar 3.3 Lokasi Site

Sumber: Google Earth

Lokasi Proyek : Jalan Ikan Paus, Kelurahan Tanah Tinggi, Kec. Binjai Timur, Kota Binjai, Sumatera Utara 20735

Luas Site : 5.271 m²

Batas Wilayah Site :

- **Sebelah utara** : Jalur kereta api dan Area permukiman
- **Sebelah Selatan** : Fasilitas komersial
- **Sebelah timur** : Kawasan perdagangan dan jasa
- **Sebelah barat** : Jalan utama yang menjadi akses utama menuju terminal





Gambar 3 4 Eksisting Site Arah Selatan

Sumber: Dokumentasi Pribadi



Gambar 3 5 Eksisting Site Arah Timur

Sumber: Dokumentasi Pribadi



Gambar 3 6 Eksisting Site Arah Barat

Sumber: Dokumentasi Pribadi

3.2 Metodologi Penelitian

Metodologi penelitian merupakan suatu pendekatan sistematis yang digunakan dalam sebuah studi untuk mengumpulkan, menganalisis, dan menginterpretasikan data guna mencapai tujuan penelitian. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif yang bertujuan untuk memberikan pemaparan mendalam mengenai kondisi eksisting Terminal Binjai dan Stasiun Binjai, serta prinsip desain arsitektur kontekstual dalam konteks integrasi terminal dan stasiun.

Melalui metode ini, penelitian dapat menghasilkan analisis yang komprehensif dan mempertimbangkan berbagai aspek fungsional, historis, serta arsitektural dalam perancangan ulang Terminal Binjai yang terintegrasi dengan Stasiun Binjai.

3.2.1 Metode Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, data yang dikumpulkan dikategorikan menjadi dua jenis, yaitu data primer dan data sekunder. Masing-masing jenis data diperoleh melalui teknik pengumpulan yang berbeda untuk mendapatkan informasi yang komprehensif terkait objek studi.

1. Data Primer

Data primer diperoleh langsung dari sumber pertama melalui teknik berikut:

a. Observasi (Survey Lapangan)

Teknik ini dilakukan dengan mengunjungi langsung lokasi studi, yaitu Terminal Binjai dan Stasiun Binjai, untuk mengamati kondisi eksisting, pola sirkulasi, fasilitas yang tersedia, serta elemen-elemen arsitektural yang ada pada

bangunan. Melalui observasi ini, informasi yang diperoleh bersifat faktual dan aktual sesuai dengan kondisi di lapangan.

b. Dokumentasi Arsip

Proses ini meliputi pengambilan gambar dan pencatatan elemen-elemen penting di lokasi penelitian untuk mendukung analisis visual dan perancangan.

2. Data Sekunder

Data sekunder diperoleh melalui teknik berikut:

a. Studi Literatur

Teknik ini dilakukan dengan menelusuri berbagai referensi seperti buku, jurnal ilmiah, laporan penelitian, serta sumber-sumber terpercaya yang membahas tentang teori, standar desain, regulasi terkait terminal bus dan integrasinya dengan stasiun kereta api, arsitektur kontekstual, serta aspek teknis dalam perancangan transportasi publik.

b. Studi Banding

Teknik ini mencakup analisis terhadap proyek-proyek sejenis dan pendekatan arsitektural yang telah ada, baik dari dalam maupun luar negeri. Studi banding dilakukan pada beberapa terminal dan stasiun yang memiliki konsep integrasi serta pada bangunan dengan pendekatan arsitektur Kontekstual untuk memahami penerapannya dalam desain modern.

BAB VI

PENUTUP

KESIMPULAN

Perancangan Redesain Terminal Bus Binjai Tipe B dengan Pendekatan Arsitektur Kontekstual lahir dari permasalahan utama terminal eksisting yang belum optimal dalam melayani fungsi transportasi, kenyamanan pengguna, serta keterhubungan dengan lingkungan sekitar, khususnya Stasiun Kereta Api Binjai. Melalui pendekatan kontekstual, desain terminal ini berupaya menghadirkan bangunan yang selaras dengan karakter lingkungan, baik dari segi bentuk massa, fasad, maupun integrasi fungsi.

Hasil perancangan menunjukkan bahwa penerapan elemen lengkung dan kisi-kisi mampu memperkuat identitas bangunan serta menjaga keselarasan dengan bangunan stasiun. Bentuk massa yang memanjang diarahkan untuk merespons kondisi tapak sekaligus meminimalisir paparan sinar matahari barat. Konsep ruang dan sirkulasi dirancang dengan zoning yang jelas, pemisahan jalur kendaraan dan pejalan kaki, serta konektivitas pedestrian langsung ke stasiun, sehingga tercipta alur pergerakan yang aman dan efisien. Kehadiran fasilitas pendukung seperti area komersial, ruang edukasi, dan ruang publik semakin memperkuat fungsi terminal sebagai simpul transportasi sekaligus ruang sosial kota. Integrasi terminal dengan stasiun pada akhirnya memberikan sistem transportasi antar moda yang lebih efisien, nyaman, dan mampu memperkuat citra Kota Binjai sebagai pintu gerbang transportasi regional.

SARAN

Ke depan, implementasi desain ini perlu memperhatikan regulasi teknis terbaru terkait terminal tipe B serta melibatkan berbagai pemangku kepentingan, mulai dari dinas perhubungan hingga masyarakat lokal, agar perancangan dapat benar-benar menjawab kebutuhan nyata. Aspek keberlanjutan juga perlu dikembangkan lebih lanjut, seperti optimalisasi pencahayaan alami, sistem ventilasi silang, serta pemanfaatan material lokal dan energi terbarukan.

Selain itu, ruang edukasi dan publik sebaiknya tidak berhenti pada fungsi arsitektural semata, melainkan dihidupkan melalui program kegiatan yang melibatkan komunitas, sehingga terminal tidak hanya menjadi tempat transit, tetapi juga pusat interaksi masyarakat. Sistem informasi digital yang terintegrasi antara bus dan kereta juga perlu ditingkatkan demi menciptakan pengalaman perjalanan yang lebih efisien dan nyaman. Terakhir, kajian teknis lanjutan, terutama terkait struktur, utilitas MEP, serta manajemen lalu lintas, penting dilakukan agar desain yang telah disusun dapat direalisasikan secara aman, efektif, dan berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

Al Jazira, M. I. (2025). *REDESAIN TERMINAL TIPE B SIGLI KABUPATEN PIDIE* (Doctoral dissertation, UIN Ar-Raniry Banda Aceh).

Fajar, H. (2023). *PERANCANGAN STASIUN KERETA API PELABUHAN BAKAUHENI DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR NEO-VERNAKULAR.*

Fatimah, N. S., & Nugroho, M. S. P. (2022). *Redesain Terminal Purwodadi Dengan Pendekatan Integrasi Antar Moda* (Doctoral dissertation, Universitas Muhammadiyah Surakarta).

Hidayat, W., Ashadi, & Hakim, L. (2019). Konsep Arsitektur Hijau Dalam Perancangan Stasiun Kereta Api Dan Terminal Bus Terpadu Di Kota Depok. *Jurnal Arsitektur PURWARUPA*, 263–270. <https://jurnal.umj.ac.id/index.php/purwarupa/article/view/1517/4378>

Jefri, J., & Puspitasari, P. (2019). Arsitektur Kontekstual Pada Design Bangunan. *Prosiding Seminar Intelektual Muda*, 1(1), 14–20. <https://doi.org/10.25105/psia.v1i1.5767>

Kementerian Perhubungan. (2011). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2011 Jenis, Kelas, Dan Kegiatan Di Stasiun Kereta Api. *Kementerian Perhubungan Republik Indonesia*, 1–10.

Milenia Zhasmin Sejati Pertiwi, D., & Widyati Purwantiasning, A. (2021). Kajian Konsep Arsitektur Kontekstual Bentuk Pada Bangunan Perkantoran Di Kawasan SCBD Sudirman Jakarta Selatan. *Jurnal Arsitektur Zonasi*, 4(3),

486–498. <http://ejournal.upi.edu/index.php/jaz->

Nailia Rahma, V., & Nurul Handayani, K. (2021). Pada Kawasan Pengembangan Stasiun Kereta Api Kroya Di Cilacap. *Juli*, 4(2), 607–616. <https://jurnal.ft.uns.ac.id/index.php/senthong/index>

P. (2011). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. *Mentri Perhubungan Republik Indonesia No 29 Tahun 2011*, 13. https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/kepmen/2020/KM_263_TAHUN_2020.pdf

Perhubungan, M., & Indonesia, R. (2019). *Menteri perhubungan republik indonesia*. 3.

PermenhubRI. (2015). Peraturan menteri Perhubungan republik Indonesia Nomor PM 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. In *Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas* (pp. 1–18). [http://jdih.dephub.go.id/index.php/produk_hukum/timeline/Keputusan Tk Eselon I](http://jdih.dephub.go.id/index.php/produk_hukum/timeline/Keputusan_Tk_Eselon_I)

Rakaditya Dantrivani, Hardiyati, S. (2021). Penerapan arsitektur kontekstual. *Senthong Jurnal Ilmiah Mahasiswa Arsitektur*, 4(1), 240–249. <https://jurnal.ft.uns.ac.id/index.php/senthong/article/download/1269/639>

Ranarith, R. B., & Nugroho, M. S. P. (2021). *Relokasi Terminal Pilangsari Sragen Sebagai Terminal Terintegrasi Ruang Terbuka Publik Dan Stasiun Kereta Api* (Doctoral dissertation, Universitas Muhammadiyah Surakarta).

Saryanto, S., & Avesta, R. (2016). Kajian Desain Terminal Bus Tirtonadi Solo dalam Rangka Peningkatan Mutu Layanan dan Ketertiban. *RUAS (Review of Urbanism and Architectural Studies)*, 14(1), 23-33.

Septian, A., & Purwantiasning, A. W. (2021). Konsep Arsitektur Kontekstual Pada Bangunan Hotel Mercure Batavia. *Jurnal Arsitektur PURWARUPA*, 5, 87–94. <https://jurnal.umj.ac.id/index.php/purwarupa/article/view/11372>

Sudarwani, M. (2015). *Perancangan Stasiun Kereta Api Terpadu*. 1–23.

Usbah, A. H., & Yayi Arsandrie, S. T. (2024). *Redesain Terminal Poris Plawad Terintegrasi Dengan Stasiun Batuceper Di Kota Tangerang* (Doctoral dissertation, Universitas Muhammadiyah Surakarta).

Widati, T. (2015). Pendekatan Kontekstual Dalam Arsitektur Frank Lloyd Wright. *Jurnal Perspektif Arsitektur*, 10(Vol. 10 No. 01 (2015): Jurnal Perspektif Arsitektur Volume 10 Nomor 1 Tahun 2015), 38–44. <https://e-journal.upr.ac.id/index.php/JTA/article/view/857>

Yazhid, M., & Susanti, A. (2024). *Redesain Stasiun Indro dan Stasiun Kandangan dengan Peningkatan Fasilitas Pelayanan Penumpang Kereta Api Redesign Of Indro Station and Kandangan Station With Improved Passenger Service Facilities For Railway Transport*. 2(3), 313–325.

LAMPIRAN

Lampiran 1: Desain Banner

Lampiran 2: Gambar Kerja



