PERANCANGAN TERMINAL TIPE B DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR NEO VERNAKULAR DI KABUPATEN SINJAI

DESIGN OF TYPE B TERMINAL WITH NEO VERNACULAR ARCHITECTURAL APPROACH IN SINJAI REGENCY

SKRIPSI

Disusun dan diajukan oleh

HAJARUL ASWAD

105 83000 3715

PROGRAM STUDI ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
MAKASSAR
2022

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

PERANCANGAN TERMINAL TIPE B DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR NEO VERNAKULAR DI KABUPATEN SINJAI

DESIGN OF TYPE B TERMINAL WITH NEO VERNACULAR ARCHITECTURAL APPROACH IN SINJAI REGENCY

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat

Untuk Memperoleh Gelar Sarjana

Program Studi Arsitektur

Fakultas Teknik

Disusun dan Diajukan Oleh:

HAJARUL ASWAD

105 83000 3715

PROGRAM STUDI ARSITEKTUR

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR

MAKASSAR

2022

16/09/2022

Smb. Alumni

R/0044/NRT/22cp

ASW

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
FAKULTAS TEKNIK
GEDUNG MENARA IQRA LT. 3
Website: , e_mail:
Website:

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَٰنِ الرَّحِيمِ

HALAMAN PENGESAHAN

Tugas Akhir ini diajukan untuk memenuhi syarat ujian guna memperoleh gelar Sarjana Arsitektur (S.Ars) Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Makassar.

Judul Skripsi : **PERANCANGAN TERMINAL TIPE B DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR NEO VERNAKULAR DI KABUPATER SINJAI**

Nama : HAJARUL ASWAD
Stambuk : 105 83 00037 15

Makassar, 05 September 2022

Telah Diperiksa dan Disetujui
Oleh Dosen Pembimbing;

Pembimbing I	Pembimbing II
Dr. Ashari Abdullah, ST., MT.	**Salmiah Zainuddin, ST., M.Ars.**

Mengetahui,
Ketua Program Studi Arsitektur

Citra Amalia Amal, ST., MT.
NBM : 1244 028

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
FAKULTAS TEKNIK
GEDUNG MENARA IQRA LT. 3
Jl. Sultan Alauddin No. 259 Telp. (0411) 866 972 Fax (0411) 865 588 Makassar 90221
Website: www.unismuh.ac.id, e_mail: unismuh@gmail.com
Website: http://teknik.unismuh.makassar.ac.id

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَٰنِ الرَّحِيمِ

PENGESAHAN

Skripsi atas nama Hajarul Aswad dengan nomor induk Mahasiswa 105 83 00037 15, dinyatakan diterima dan disahkan oleh Panitia Ujian Tugas Akhir/Skripsi sesuai dengan Surat Keputusan Dekan Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Makassar Nomor : 008/SK-Y/23201/091004/2022, sebagai salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana Arsitektur pada Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Makassar
pada hari Selasa tanggal 30 Agustus 2022

Makassar, 08 Safar 1444 H
05 September 2022 M

Panitia Ujian :

1. Pengawas Umum
   a. Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar
      Prof. Dr. H. Ambo Asse, M.Ag : .....
   b. Dekan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin
      Prof. Dr. Eng. Muhammad Isran Ramli, ST., MT. : .....
2. Penguji
   a. Ketua : Dr. Muhammad Syarif, ST., MT., MM.,IPM. : .....
   b. Sekertaris : Andi Yusri, ST., MT. : .....
3. Anggota : 1. Khilda Wildana Nur, ST., MT. : .....
   2. Rohana, ST., MT. : .....
   3. Andi Yusri, ST., MT : .....

Mengetahui :

Pembimbing I	Pembimbing II
Dr. Ashari Abdullah, ST., MT.	**Salmiah Zainuddin, ST., M.Ars.**

Dekan

Dr. Ir. Hj. Nurnawaty, ST., MT., IPM.
NBM : 795 108

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَٰنِ الرَّحِيمِ

Dengan mengucapkan Puji Syukur atas Ke hadirat Allah SWT atas berkat Rahmat dan Hidayah-nya lah Penulis dapat menyusun tugas akhir ini dengan baik. Tugas akhir ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat akademik yang harus ditempuh untuk menyelesaikan pendidikan Program Studi pada Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Makassar. Adapun penulis menyadari dalam penulisan proposal ini masih banyak kekurangan, hal ini disebabkan penulis sebagai manusia biasa yang tak luput dari kesalahan baik dari segi penulisan maupun pengolahan data yang dilampirkan. Oleh karena, itu penulis dengan kerendahan hati menerima kritik maupun saran demi penyempurnaan proposal ini agar kelak dapat bermanfaat.

Skripsi ini dapat terwujud berkat adanya dukungan dan bimbingan dari berbagai pihak. Oleh karena, itu tanpa mengurangi rasa hormat penulis mengucapkan banyak terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H. Ambo Asse, M.Ag. Sebagai Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar.
2. Ibu Dr. Hj. Nurnawaty, S.T., M.T. IPM. sebagai Dekan Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Makassar.

3. Ibu Citra Amalia Amal, S.T., M.T. sebagai Ketua Prodi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Makassar.
4. Bapak Dr. Ashari Abdullah, S.T., M.T. Sebagai pembimbing I dan Ibu Salmiah Zainuddin, S.T., M.Arc. Sebagai pembimbing II yang telah dengan ikhlas memberikan bimbingan dan arahan selama penyusunan skripsi ini.
5. Bapak dan Ibu dosen serta staf pegawai pada Fakultas Teknik atas segala waktunya yang telah mendidik dan melayani penulis selama mengikuti proses belajar mengajar di Universitas Muhammadiyah Makassar.
6. Kedua orang tua dan keluarga tercinta, terima kasih yang sebesar-besarnya atas segala limpahan dukungan, doa dan pengorbanannya terutama dalam bentuk materi dalam menyelesaikan kuliah
7. Kepada Rahmia, terimakasih atas dukungan, motivasi, cinta dan sabarnya membantu dalam menyelesaikan tugas akhir saya
8. Rekan-rekan mahasiswa Fakultas Teknik terkhusus Arsitektur angkatan 2015

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

Semoga semua pihak tersebut di atas mendapat pahala yang berlipat ganda di sisi Allah SWT dan skripsi yang sederhana ini dapat bermanfaat bagi penulis, rekan-rekan, masyarakat serta bangsa dan Negara. Amin.

Makassar, ... 2022

Hajarul Aswad

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

ABSTRAK

HAJARUL ASWAD,2022. Perancangan Terminal Tipe B Dengan Pendekatan Arsitektur Neo Vernakular Di Kabupaten Sinjai. Fakultas Teknnik Universitas Muhammadiyah Makassar. Dibimbing Oleh Bapak Ashari Abdullah dan Ibu Salmiah Zainuddin

Kabupaten sinjai adalah salah satu Daerah Tinggi II di Provinsi Sulawesi Selatan, Indonesia. Ibu kota kabupaten ini terletak di Balangnipa atau Kota sinjai yang berjarak sekitar ±220 km dari kota makassar. Kabupaten ini memiliki luas wilayah 819,96 km^2 dan memiliki penduudk sebanyak 268.496 jiwa Kabupaten sinjai saat ini memiliki terminal di kota. yang mana terminal tersebut tidak memadai dan tidak terawat bahkan banyak fasiiitas umum terminai tidak berfungsi dengan baik. Sedangkan kepadatan penduduknya 288 jiwa/km^2 dengan Kecamatan Sinjai Utara merupakan daerah terpadat penduduknya dengan 1.471 jiwa/km^2 dan Kecamatan Bulupoddo merupakan daerah terjarang penduduknya dengan 158 jiwa/km^2. Sebanyak 99% penduduk Kabupaten Sinjai memeluk agama Islam. Pengambilan data dilakukan di lokasi terminal yang sudah ditentukan oleh pemerintah setempat dan dilanjutkann dengan observasi dengan metode studi kepustakaan, dokumentasi dan wawancara kepada responden terkait. Perancangan Terminal Tipe B dengan Pendekatan Arsitektur Neo Vernakular berada di Jl. Petta ponggawae di

Kabupaten Sinjai dengan luas 3,54 Ha. Pada lantai 1 berfungsi sebagai staff administrasi dan lantai 2 berfungsi sebagai kantor pengelola dan ruang tunggu penumpang baik kedatangan maupun keberangkatan. Dengan demikian, pengolahan ruang pada Aristektur Neo Vernakular akan menciptakan keadaan yang efisien, sederhana, serta menyatukan unsur-unsur budaya sehingga terciptanya bangunan yang menarik dan bernuansa tradisional.

Kata Kunci: Terminal, Terminal Tipe B, Neo Vernakular

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

ABSTACK

HAJARUL ASWAD,2022. Designing Type B Terminals With Neo Vernacular Architectural Approach In Sinjai Regency. Faculty of Engineering. University of Muhammadiyah Makassar. Guided by Mr. Ashari Abdullah and Mrs. Salmiah Zainuddin.

Sinjai Regency is one of the Highlands II in the Province of South Sulawesi, Indonesia. The capital of this district is located in Balangnipa or Sinjai City, which is about ± 220 km from the city of Makassar. This regency has an area of 819.96 km2 and has a population of 268,496 people. Sinjai Regency currently has a terminal in the city, where the terminal is inadequate and not well maintained and many of the terminal's public facilities are not functioning properly. While the population density is 288 people/km² with North Sinjai District being the most densely populated area with 1,471 people/km² and Bulupoddo District being the least populated area with 158 people/km². As many as 99% of the population of Sinjai Regency embraces Islam. Data collection was carried out at the terminal location that had been determined by the local government and continued with observations using the literature study method, documentation and interviews with related respondents. The Design of Type B Terminal with a Neo Vernacular Architectural Approach is located on Jl. Petta Ponggawae in Sinjai Regency with an area of 3.54 Ha. The 1st floor functions as administrative staff and the 2nd floor functions as a

management office and waiting room for passengers both arriving and departing. Thus, spatial processing in Neo Vernacular Architecture will create an efficient, simple, and unify cultural elements so as to create an attractive and traditional building.

Keywords: *Terminal Design, Type B Terminal, Neo Vernacular*

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL ..... **i**

JUDUL PENELITIAN ..... **ii**

HALAMAN PERSETUJUAN ..... **iii**

HALAMAN PENGESAHAN ..... **iv**

KATA PENGANTAR ..... **v**

ABSTRAK ..... **viii**

ABSTRACT ..... **x**

DAFTAR ISI ..... **xii**

DAFTAR GAMBAR ..... **xvi**

DAFTAR TABEL **xx1**

BAB I PENDAHULUAN **1**

A. Latar Belakang 10

B. Rumusan Masalah 12

C. Tujuan dan Sasaran 12

1. Tujuan Pembahasan 12

2. Sasaran Pembahasan 12

D. Metode Perancangan 13

1. Pengumpulan Data 13

2. Analisis Data 13

3. Penyajian Data 13

4. Desain 14

E. Sistematika Pembahasan 14

1. Sistem Penulisan 14

2. Alur perancangan 15

BAB II TINJAUAN PUSTAKA 16

A. Perancangan 16

B. Terminal 17

1. Pengertian Terminal 17

2. Fungsi Terminal 20

3. Klasifikasi Terminal 21

4. Tinjauan Arsitektural Terminal Menurut SPM 24

5. Alternatif Standar Terminal 25

6. Fasilitas Terminal 25

7. Pengelolaan Terminal Penumpang 28

8. Sirkulasi Dalam Terminal 31

9. Tipologi Terminal 34

10. Klasifikasi Trayek Angkutan 35

11. Dimensi Angkutan Bus 39

12. Deskripsi Persyaratan Dan Kriteria Ruang 43

C. Sejarah Singkat Karangpuang.....46

D. Studi Preseden 52

1. UPTD Terminal Bus Cicaheum Bandung.....52

2. ISTB, Sektor 17, Chandigarh 54

3. Terminal Purabaya, Madiun, Surabaya.....57

4. Resume Studi Preseden.....61

E. Arsitektur Neo Vernakular.....62

1. Pengertian Arsitektur Neo Vernakular.....62

2. Strategi Desain Arsitektur Neo Vernakular 64

3. Ciri-Ciri Arsitektur Neo Vernakular 68

4. Prinsip-Prinsip Desain Arsitektur Neo Vernakular.....69

5. Kriteria Arsitektur Neo Vernakular 70

6. Pendekatan Arsitektur Neo Vernakular 72

7. Kajian Preseden Asitektur Neo Vernakular 73

BAB III ANALISIS PERANCANGAN 77

A. Analaisis Tapak.....77

1. Topografi 78

2. Keadaan Iklim Kabupaten Sinjai..... 79

3. Jumlah Penduduk Kabupaten Sinjai 81
4. Tapak Terminal Kabupaten Sinjai 82
5. Orientasi Arah Matahari Dan Angin 84
6. Kebisingan 89
7. Sirkulasi 90
8. View 92

B. Pemprograman Ruang 93
1. Kegiatan dan Analisis Aktivitas Ruang 93
2. Analisis Besaran Ruang 95
3. Pola Hubungan Ruang 98
C. Elaborasi Tema dan Analisis Bentuk 100
1. Elaborasi Tema 100
2. Analisis Bentuk 100
D. Analisis Pendukung Dan Kelengkapan Bangunan 102
1. Analisis Keuntungan 102
2. Analisis Struktural 108

BAB IV KONSEP PERANCANGAN 112

A. Rancangan Tapak 112
B. Rancangan Ruang 113
C. Rancangan Bentuk Dan Material Bangunan 113

D. Rancangan Sistem Stuktur dan Utilitas 114

BAB V PENUTUP 116

DAFTAR PUSTAKA..... 118

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Terminal Bongki 6

Gambar 1.2 Jalur Masuk.....6

Gambar 1.3 Ruang Tunggu Kedatangan 6

Gambar 1.4 Ruang Tunggu Keberangkatan 6

Gambar 1.5 Jalur Kelusr.....8

Gambar 1.6 Toilet.....7

Gambar 1.7 Smooking Area.....7

Gambar 1.8 Ruang Tunggu Sopir.....8

Gambar 1.9 Papan Informasi 8

Gambar 1.10 Kios.....8

Gambar 1.11 Pos Jaga.....8

Gambar 1.12 Masjid dan Tempat Wudhu 9

Gambar 1.13 Lokais Site 30

Gambar 1.14 Tampak Depan.....30

Gambar 1.15 Tampak Belakang 30

Gambar 1.16 Tampak Samping Kanan.....30

Gambar 1.17 Tampak Samping Kiri.....11

Gambar 1.18 Jalan Petta Ponggawa 11

Gambar 2.1 Diagram Definisi Terminal 24

Gambar 2.2 Kendaraan Jenis Mobil Penumpang 39

Gambar 2.3 Kendaraan Jenis Penumpang Bonet 40

Gambar 2.4 Kendaraan Jenis Minibus 41

Gambar 2.5 Kendaraan Jenis Mikro Bus 41

Gambar 2.6 Kendaraan Jenis Small Bus 42
Gambar 2.7 Kendaraan Jenis Bus Medium 42
Gambar 2.8 Kendaraan Jenis Bus Besar 43
Gambar 2.9 Pola Parkir Bus 44
Gambar 2.10 Pola Flatfroms Tegak Lurus Dan Memanjang.....44
Gambar 2.11 Pola Flatfroms Posisi Miring 44
Gambar 2.12 Area Kedatangan Dan Keberangkatan 45
Gambar 2.13 Parkir Area Kedatangan Dan Keberangkatan.....45
Gambar 2.14 Perputaran Bus 180° Dan 90° 46
Gambar 2.15 Rumah Puang Matoa dan Rumah Puang Gella 50
Gambar 2.16 Letak Terminal Cicaheum 52
Gambar 2.17 Keadaan Terminal Cicaheum 54
Gambar 2.18 Keadaan Terminal Cicaheum.....54
Gambar 2.19 Terminal Chandigarh, Sektor 17.....55
Gambar 2.20 ISBT, Sektor 17, Chandigarh Google Plan Dan View Sekitar .55
Gambar 2.21 Section Konsep 56
Gambar 2.22 Floor Plan, Chandigarh Terminal 57
Gambar 2.23 Terminal Purabaya, Mediun, Surabaya.....58
Gambar 2.24 layout Terminal Purabaya.....58
Gambar 2.25 Perspektif Layout Terminal Purabaya 60
Gambar 2.26 Bandara Soekarno Hatta 73
Gambar 2.27 Interior Bandara Soekarno Hatta 73
Gambar 2.28 National Theater Malaisya 74
Gambar 2.29 Atap Bangunan National Theater Malaisya.....75

Gambar 3. 1 Peta Kabupaten Sinjai 78
Gambar 3. 2 Lokasi Site 82
Gambar 3. 3 Kondisi Tapak 83
Gambar 3. 4 Orientasi Arah Matahari 84
Gambar 3. 5 Respon Analisis Matahari 85
Gambar 3. 6 Macam-Macam Sun Shading 85
Gambar 3. 7 Respon Analisis Matahari 81
Gambar 3. 8 Orientasi Arah Angin 88
Gambar 3. 9 Respon Analisis Arah Angin 89
Gambar 3. 10 Pola Kebisingan Sekitar Tapak 90
Gambar 3. 11 Analisis Sirkulasi 91
Gambar 3. 12 View Dari Dalam Keluar Tapak 92
Gambar 3. 13 View Dari Luar Kedalam Tapak 92
Gambar 3. 14 Hubungan Ruang Fasilitas Pelayanan Penumpang 99
Gambar 3. 15 Hubungan Ruang Pengelola Terminal 99
Gambar 3. 16 Hubungan Ruang Operasional Bus Dan Angkutan Umum 100
Gambar 3. 17 Rumah Puang Matoa Dan Rumah Puang Gella 100
Gambar 3. 18 Sistem Kosmologi Pada Rumah Adat Karampuang 101
Gambar 3. 19 Analisis Bentuk Dasar Bangunan 101
Gambar 3. 20 Sirkulasi Air Bersih 103
Gambar 3. 21 Sistem Sirkulasi Air Kotor (Daur Ulang) 106
Gambar 3. 22 Alur Kerja Photovoltaic 106
Gambar 3. 23 Alur Jaringan Komunikasi 107
Gambar 3. 24 Skema Pemasangan Hydrant 108

Gambar 3. 25 Skema Pengguna Cctv 108
Gambar 3. 26 Pondasi Foot Plat 109
Gambar 3. 27 Midle Struktur 110
Gambar 3. 28 Rangka Baja WF 111

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Tipologi Terminal.....34

Tabel 2.2 Isb, Sektor 17 Chandigarh 55

Tabel 2.3 Hasil Analisis Studi Preseden.....61

Tabel 2.4 Perbandingan Arsitektur Tradisional,Vernacular dan Neo Vernakular 71

Tabel 2.5 Perbandingan Penerapan Neo Vernakular Pada Preseden 76

Tabel 3.1 Daftar Kecamatan, Desa dan Kelurahan 81

Tabel 3.2 Contoh Perangkat Sheding 86

Tabel 3.3 Pengguna, Aktivitas, dan Kebutuhan Ruang Terminal Bus Kab.Sinjai 93

Tabel 3.4 Analisis Besaran Ruang Terminal Kab.Sinjai 96

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kabupaten sinjai adalah salah satu *Daerah Tinggi II* di *Provinsi Sulawesi Selatan, Indonesia*. Ibu kota kabupaten ini terletak di *Balangnipa* atau Kota sinjai yang berjarak sekitar ±220 km dari kota makassar. Kabupaten ini memiliki luas wilayah 819,96 km^2 dan memiliki penduduk sebanyak 268.496 jiwa (Neo-vernakular n.d. 2020). Kabupaten sinjai saat ini memiliki terminal di kota, yang mana terminal tersebut tidak memadai dan tidak terawat bahkan banyak fasilitas umum terminal tidak berfungsi dengan baik.

Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang di angkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut. Dan terdapatnya jalan yang dapat di lalui dan diproses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri (Sinaga et al. 2017).

Prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu : (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah

perkotaan, (2) sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut dengan melihat dua peran yang disampaikan diatas, peran pertama sering digunakan oleh perancang pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai rencana (Tanin n.d.1999).

Menurut (Islam and Alauddin 2019),Transportasi dapat dipahami sebagai usaha memindahkan, mengangkut atau mengarahkan kembali suatu dari suatu benda ke tempat lain, dimana benda tersebut lebih berguna atau mungkin berguna bagi orang lain untuk suatu tujuan.

Menurut Indang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan, angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain melalui lalu lintas jalan. Berdasarkan Hukum 14 Tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, stasiun adalah prasarana angkutan darat barang, mengatur kedatangan dan keberangkatan angkutan umum barang serta menagatur kedatangan dan keberangkatan barang. Menurut data Badan Pusat Statistik (tahun 2017), tingkat pertumbuhan pengguna satrana sarana bus sebesar 0,89% ,mobil penumpang sebesar 6,926%. Rata pertumbuhan jumlah bus antar prvinsi 2011 2015 meningkat 2,65% (Ii and Pustaka 1995b), Data menunjukkan bahwa pengendara bus lebuh kecil dari pengendara bus.

Menurut hasil penelitian yang dimuat dalm Journal Of Urban Health, naik bus juga memberikan rasa aman bagi pengendara sepeda dan pejalan kaki di jalur tersebut sama.

Pada data menunjukkan bahwa pengguna kendaraan bus lebih kecil dari mobil penumpang. Menurut hasil penelitian yang telah diterbitkan dalam *Journal of Urban Health*, naik bus juga memberikan rasa lebih aman bagi pengendara sepeda dan pejalan kaki yang bepergian di sepanjang rute yang sama.

Terminal adalah sarana transportasi darat yang berfungsi menghubungkan antar daerah, sehingga terminal juga menjadi sarana bagi angkutan barang ataupun orang pada daerah tersebut. Terminal memiliki peranan penting dalam perkembangan ekonomi dan juga pembangunan daerah, karena sarana transportasi yang memadai akan memicu pertumbuhan ekonomi dan pembanguanan daerah. Terminal sebagai salah satu bentuk transportasi umum, merupakan wadah simpul sirkulasi model angkutan, tempat pertemuan antara barang, penumpang dan kendaraan serta tempat pergantian model kendaraan (angkutan), memegang peranan penting dalam mencapai kualitas pelayanan trasnportasi, khususnya pelayanan penumpang untuk memenuhi kebutuhan masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi darat di Sinjai. Perlu adanya lalu lintas yang baik, terminal sebagai

tempat pengendalian, pengawasan dan pengaturan lalu lintas kendaraan umum.

Terminal merupakan suatu tempat yang selalu didayang oleh para pengguna angkutan umum, baik yang jenisnya angkutan kota, angkutan umu antar kota dalam provinsi dan angkutan umum antar kota antar kabupaten, karena di dalam terminal berbagai jenis sarana angkutan umum tersebut berkumpul dengan berbagai jenis angkutan atau trayek yang satu ke jenis angkutan atau trayek yang lain.

Provinsi *Sulawesi Selatan, Indonesia.* Kabupaten Sinjai Kepulauan terdiri dari 9 kecamatan, 13 kelurahan, dan 67 desa. Pada tahun 2017, kabupaten ini memiliki luas wilayah 798,96 km² dan jumlah penduduk sebesar 255.853 jiwa dengan sebaran penduduk 320 jiwa (Takalar 2020). Kabupaten Sinjai merupakan daerah yang cukup berkembang dari segi ekonomi ,pariwisata dan mobilitas yang tinggi. Dengan meningkatnya kegiatan ekonomi dan perkembangan wilayah Kabupaten Sinjai.

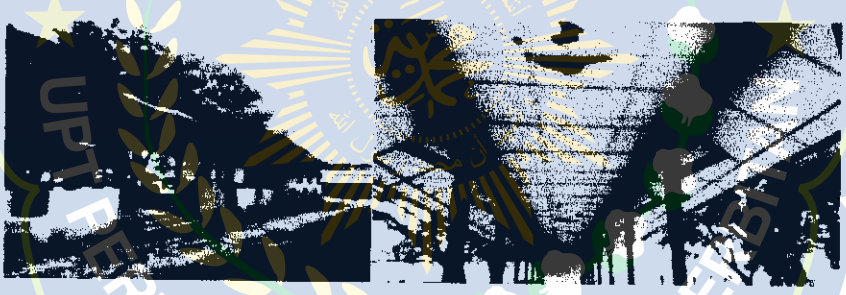
Oleh karena itu, keberadaan terminal berperan penting sebagai infrastruktur angkutan jalan raya dan mengatur keluar masuknya mobil bus. Pengertian stasiun menurut Departemen Perhubungan (1996) adalah sesuatu komponen dari suatu sistem transportasi yang fungsi utamanya menghentikan sementara angkutan umum untuk mengambil dan menurunkan penumpang dan barang ke

tempat tujuan akhir. Serta sebagai tempat untuk mengatur, mengawasi, mengatur dan mengoperasikan sistem arus orang dan barang.

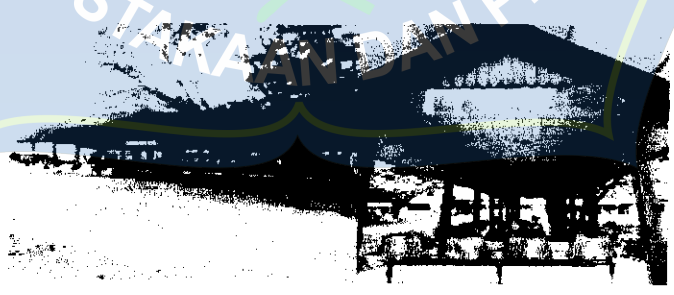
Tidak dapat dipungkiri bahwa keberadaan dan fungsi terminal sangat dibutuhkan bagi masyarakat sinjai, karena dengan adanya terminal masalah masyarakat di bidang transportasi diharapkan dapat tertangani dengan baik. Terminal khususnya terminal penumpang itu sendiri memiliki pengertian yaitu sebagai titik kumpul dalam jaringan transportasi jalan yang berfungsi sebagai pelayanan umum, selain itu juga sebagai tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian lalu lintas serta merupakan prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem transportasi untuk menlancarkan arus penumpang dan barang. Namun pada kenyataannya terminal-terminal penumpang yang ada saat ini tidak sepenuhnya memiliki fungsi yang sesuai seperti yang diharapkan. Semrawut, kotor dan tidak tertib telah menjadi *image* yang melekat erat pada Terminal Bongki di Sinjai Kota.

Gambar 1.1 Terminal Bongki
Sumber: Data Pribadi, 2022

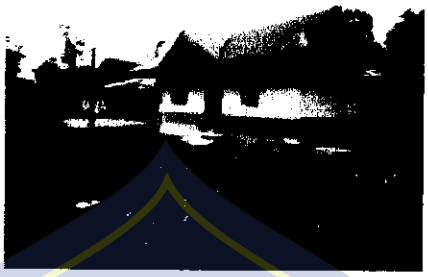
Gambar 1.2 Jalur Masuk
Sumber: Data Pribadi, 2022



Gambar 1.3 Ruang Tunggu Kedatangan
Sumber: Data Pribadi, 2022



Gambar1.4 Ruang Tunggu Keberangkatan
Sumber: Data Pribadi, 2022



Gambar1.5 Jalur Keluar
Sumber: Data Pribadi, 2022

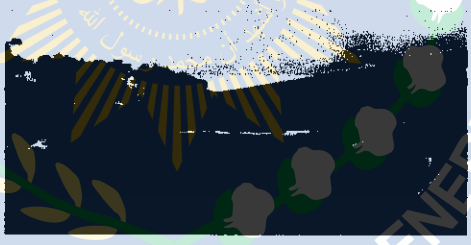
Gambar 1.6 Toilet
Sumber: Data Pribadi, 2022

Gambar 1.7 Smooking Area
Sumber: Data Pribadi, 2022

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

Gambar 1.8 Ruang Tunggu Sopir
Sumber: Data Pribadi, 2022

Gambar 1.9 Papan Informasi
Sumber: Data Pribadi, 2022



Gambar 1.10 Kios
Sumber: Data Pribadi, 2022

Gambar 1.11 Pos Jaga
Sumber: Data Pribadi, 2022

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

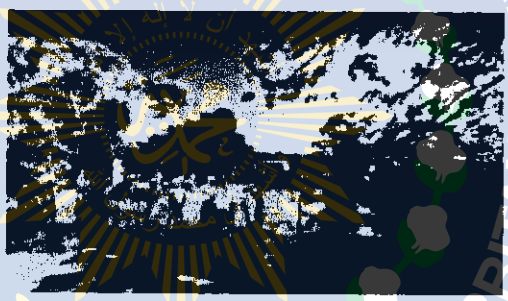
Gambar 1.12 Masjid dan Tempat Wudhu
Sumber: Data Pribadi, 2022

Persyaratan terminal tipe B harus memiliki lahan 2 sampai 3 Ha, sedangkan terminal lama hanya memiliki luas 4.698,00 m^2 atau 0,4698 Ha. Dimana lokasi tersebut tidak memenuhi persyaratan standar minimal terminal tipe B, terdapat pada gambar 1.4, 1.5 dan 1.6 kondisi terminal yang ada di Sinjai tidak terawat, bahkan banyak bangunan rusak dan tidak layak yang bisa membahayakan pengguna terminal. Maka dari itu perancangan kali ini lokasi akan di pindahkan ke lokasi baru di antara Jl.Petta ponggawae yang merupakan jalan poros sinjai-bone dan Jl.Bulu Lasia. Lokasi tersebut merupakan lahan kosong yang memiliki luas lahan kurang lebih 3,54 Ha, di mana lokasi telah memenuhi persyaratan/standar Terminal tipe B dan sangat strategis karena berada di jalan poros Sinjai – Bone.

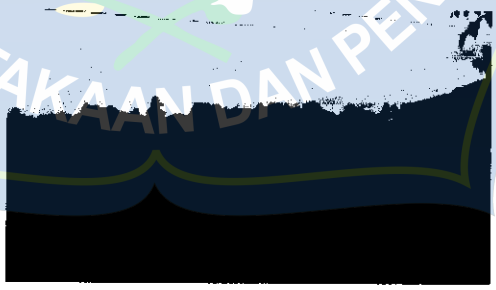
Berikut gambar lokasi baru untuk perancangan Terminal tipe B di Kabupaten Sinjai :

Gambar 1.13 Lokasi Site
Sumber: Data Pribadi,2022

Gambar 1.14 Tampak Depan
Sumber: Data Pribadi,2022

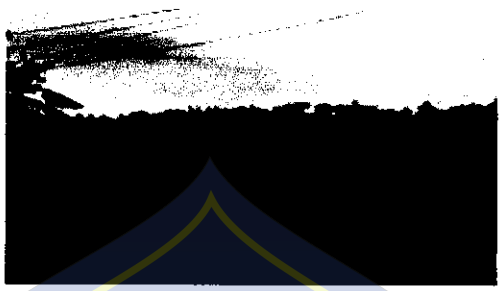


Gambar 1.15 Tampak Belakang
Sumber: Data Pribadi,2022



Gambar 1.16 Tampak Samping Kanan
Sumber: Data Pribadi,2022

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN



Gambar 1.17 Tampak Samping Kiri
Sumber: Data Pribadi,2022

Gambar 1.18 Jalan petta ponggawa
Sumber: Data Pribadi,2022

Kabupaten Sinjai merupakan daerah yang cukup berkembang dari segi ekonomi, pariwisata dan memiliki monilitas manusia yang tinggi. Dengan mengingkatnya kegiatan ekonomi dan perkembangan wilayah Kabupaten Sinjai, maka kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi juga semakin meningkat, seingga penyediaan stasiun diharapkan dapat mengembangkan latar belakang perekonomian wilayah dengan konsep pusat pertumbuhan Francios Perooux.

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan di atas, maka di harapkan pembangunan Terminal di Kabupaten Sinjai dengan Pendekatan Arsitektur Neo-Vernakular, mampu memberdayakan

D. Metode Perancangan

Metode yang digunakan dalam pembahasan meliputi :

1. Pengumpulan data :
    a. Studi literatur / kepustakaan, yaitu metode pengumpulan data maupun peta dari sumber-sumber terkait dan tertulis.
    b. Survey dan dokumentasi, yaitu metode pengumpulan data dengan pengambilan gambar-gambar dan pemangatan secara langsung di lapangan. Hal ini untuk mengetahaui pola kegiatan yang terdapat di dalam kawasan serta fenomena yang terjadi di lapangan terminal bongki.
    c. Wawancara ,dilakukan dengan nara sumber terkait. Dalam hal ini salah satunya dengan pengelolaan terminal bongki
2. Analisis Data :

    Menganalisis dan menyimpulkan data yang kemudian diterapkan ke dalam laporan perancangan dengan metode deskriftif. Pembahasan dilakukan dengan metode deskriptif.
3. Penyajian Data :

    Data dan hasil disajikan dalam bentuk gambar, tabel, dan skema desain.
4. Desain :

    Proses desain merupakan penggambaran konsep dan gambar kerja atau DED (*Detail Engineering Design*).

Penggambaran dapat menggunakan beberapa software seperti Corel Draw, Autocad, Sketchup, dan Photoshop

E. Sistematika Pembahasan

1. Sistematika Penulisan

Pembahasan terdiri dari 5 bab dan setiap bab memuat subbab pembahasan antara lain:

BAB I: pendahuluan, meliputi latar belakang, rumusan masalah, maksud dan tujuan

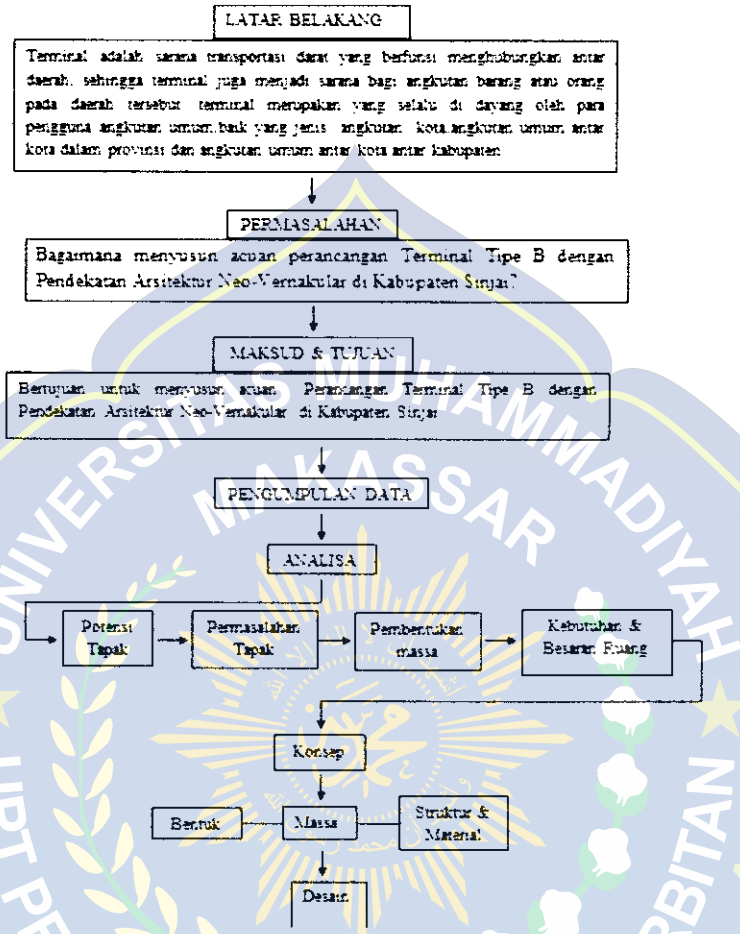
BAB II: Studi pustaka, menjelaskan dan menguraikan studi literature, studi banding serta analisisnya.

BAB III: Analisis lokasi, berisi deskripsi lokasi,geografi lokasi,keadaan iklim, analisis tapak,analisis fungsi dan program ruang, analisis tampilan bentuk bangunan, analisis kelengkapan bangunan dan analisis pendekatan perancangan.

BAB IV: Konsep perancangan, tentang konsep tapak, konsep program ruang, konsep tampilan bentuk bangunan dan konsep kelengkapan bangunan.

BAB V: Penutup, Kesimpulan dan Saran

2. Alur Perancangan



Sumber : Analisis Penulis, 2022

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Perancangan

1. Pengertian Perancangan

Menurut Tjokroamidjojo (Astuti, Widayanti, and Damayanti 2021) perencanaan dalam arti seluas-luasnya merupakan suatu proses mempersiapkan secara sistematis kegiatan-kegiatan yang akan dilakukan untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Perencanaan adalah suatu cara bagaimana mencapai tujuan sebaik-baiknya dengan sumber-sumber yang ada supaya lebih efektif dan efisien.

Perencanaan merupakan suatu proses yang kontinu yang meliputi dua aspek, yaitu formulasi perencanaan dan pelaksanaannya. Perencanaan dapat digunakan untuk mengontrol dan mengevaluasi jalannya kegiatan, karena sifat rencana itu adalah sebagai pedoman pelaksanaan kegiatan (Pilangsari n.d.2005)

Menurut (Syaputra and Iskandar 2018), perencanaan adalah upaya untuk memilih dan menghubungkan fakta-fakta dan membuat serta menggunakan asumsi-asumsi mengenai masa yang akan datang dengan jalan menggambarkan dan merumuskan kegiatan-kegiatan yang diperhatikan untuk mencapai hasil yang di inginkan.

Perancangan adalah usulan pokok yang mengubah sesuatu yang sudah ada menjadi sesuatu yang lebih baik, melalui 3 proses : mengidentifikasi masalah-masalah, mengidentifikasi metoda untuk pemecahan masalah, dan pelaksanaan pemecahan masalah. Dengan kata lain adalah pemograman, penyusunan rancangan, dan pelaksanaan rancangan (Islam Alauddin 2019).

Berdasarkan defenisi-defenisi yang ada diatas dapat disimpulkan bahwa perencanaan adalah suatu rangkaian keputusan yang dibuat sebagai pedoman yang menjadi patokan dalam pelaksanaan kegiatan untuk mencapai suatu tujuan dengan sumberdaya yang tersedia.

B. Terminal

1. Pengertian Terminal

Terdapat beberapa terminology tentang terminal. Berdasarkan Undang – Undang No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terminal merupakan prasarana transportasi jalan untuk barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan satu wujud simpul jaringan transportasi. Senada dengan UU No 14 Tahun 1992, dalam Peraturan Pemerintah Mo. 41 Tahun 1993 Tentang angkutan jalan umum, terminal adalah sarana transportasi untuk keperluan memuat dan menurunkan orang atau barang serta mengatur kedatangan dan

pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan satu simpul jaringan transportasi.

Berdasarkan kedua terminology diatas, terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan atau barang serta mengatur salah satu wujud simpul jaringan transportasi. Terminal jga dapat disebut sebagai fasilitas pelayanan untuk angkutan umum.

Terminal adalah salah satu komponen dari sistem transportasi yang mempunyai fungsi utama sebagai tempat pemberhentian sementara kendaraan umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan barang hingga sampai ketujuan akhir suatu perjalanan, juga sebagai tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian sistem arus angkutan penumpang dan barang, disamping itu juga berfungsi untuk melancarkan arus angkutan penumpang atau barang (Islam and Alauddin 2019) dalam Departemen Perhubungan.

Keberadaan terminal sangat penting untuk terlaksananya keteroaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib. Pada hakikatnya terminal merupakan simpul dalam sistem jaringan peragkutan jalan yang terdiri dari dua jenis terminal yaitu (1) terminal penumpang dan (2) terminal barang. Keduanya merupakan

sarana transportasi jalan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang atau barang, serta pengaturan kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum sehingga terminal harus dikelola dan di pelihara agar dapat memenuhi kebutuhan masyarakat dan angkutan jalan raya dengan baik dan termasuk didalamnya sarana dan fasilitas yang harus ada di dalam terminal. (Ii and Pustaka 1995a).

Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.

Direktorat jendral perhubungan darat (1995) menyatakan bahwa terminal angkutan umum merupakan titik simpul dalam sistem jaringan transportasi jalan tempat terjadinya putus arus yang merupakan pasarana angkutan yang berfungsi pokok sebagai pelayanan umum, berupa tempat kendaraan umum menaikkan dan menurunkan penumpang dan atau barang, bongkar muat barang, sebagai tempat berpindahnya penumpang baik intra maupun antar moda transportasi yang terjadi sebagai akibat adanya arus pergerakan manusia dan barang serta adanya tuntutan efisiensi

transportasi. Dari perngertian terminal di atas, maka peran terminal cukup kompleks sehingga dalam perecanaan dan pengolahan harus cukup baik.

2. Fungsi Terminal

Berdasarkan keputusan direktorat jendral perhubungan darat No.31 Tahun 1993 tentang terminal transportasi jalan, terminal berfungsi sebagai berikut:

a. Fungsi terminal bagi penumpang, adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan yang satu ke moda atau kendaraan yang lain, tempat tersedianya fasilitas-fasilitas dan informasi (pelataran parkir, ruang tunggu, papan informasi, toilet, toko, loket, dll) serta fasilitas parkir bagi kendaraan pribadi atau kendaraan pengantar penumpang.
b. Fungsi terminal bagi pemerintah, antara lain adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu-lintas untuk menata lalu-lintas dan menghindari kemacetan, sebagai sumber pemungutan restribusi dan sebagai pengendali arus kendaraan.
c. Fungsi terminal bagi operator/pengusaha jasa angkutan adalah untuk pengaturan pelayanan operasi bus, menyediakan fasilitas istirahat dan informasi awak bus dan fasilitas pangkalan.

3. Klasifikasi Terminal

Dalam rancangan peratutran pemerintah pedoman teknis Pembangunan dan Penyelenggaraan Terminal Angkutan Penumpang dan Barang No 43 Tahun 1993, terminal menurut jenis angkutan diklasifikasikan menjadi :

a. Terminal Penumpang, yaitu tempat melayani pergantian moda angkutan penumpang ditambah barang bawaan untuk perjalanan antar kota dan dalam kota.
b. Terminal Barang, yaitu tempat bergantinya moda angkutan bagi barang pada jenis terminal tertentu, sekali sebagai terminal barang dan terminal penumpang.

Berdasarkan kriteria masing-masing maka terminal dapat diklasifikasikan sebagai berikut (Departemen Perhubungan 2019) .

a) Klasifikasi Terminal Berdasar Pernannya

Terminal dibedakan atas 2 (dua) berdasarkan penannya, yaitu:

a. Terminal primer adalah terminal untuk pelayanan arus barang dan penumpang (jasa angkutan) yang mencakup kawasan regional.

b. Terminal sekunder adalah terminal untuk pelayanan penumpan dan barang (jasa angkutan) yang bersifat lokal atau melengkapi kegiatan terminal premier.

b) Klasifikasi Terminal Berdasarkan Fungsinya

Ada 3 (tiga) jenis terminal yang dibedakan atas fungsinya yaitu:

1) Terminal Utama adalah tempat terputusnya arus barang dan penumpang (jasa angkutan) dengan ciri sebagai berikut :

- Berfungsi sebagai alat pengatur angkutan yang bersifat melayani arus angkutan barang dan penumpang dalam jarak jauh dan volume tinggi.
- Bongkar muat lebih besar atau sama dengan 8 ton/unit angkutan atau 40 penumpang/unit penumpang

2) Terminal Madya adalah tempat terputusnya arus barang dan penumpang (jasa angkutan) dengan ciri sebagai berikut :

- Berfungsi sebagai alat penyalar angkutan yang bersifat melayani arus angkutan barang dan penumpang dalam jarak dan volume sedang.
- Bongkar muat lebih besar atau sama dengan 5 ton/unit angkutan atau 20 penumpang /unit angkutan.

3) Terminal cabang adalah tempat terputusnya arus barang dan penumpang (jasa angkutan) dengan ciri sebagai berikut :

- Sebagai alat penyalur angkutan yang bersifat melayani arus angkutan barang dan penumpang dalam jarak pendek dan volume kecil.
- Bongkar muat lebih kecil atau sama dengan 2,5 ton/unit angkutan atau 10 penumpang/unit angkutan.

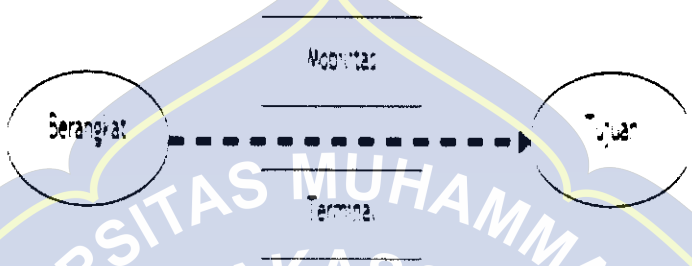
c) Klasifikasi Terminal Berdasarkan Jenis Angkutan

Ada 4 (empat) jenis terminal yang dapat dibedakan berdasarkan jenis angkutan yang digunakan yaitu:

- Terminal Penumpang adalah terminal untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
- Terminal Barang/Cargo adalah terminal perpindahan (bongkar muat) barang dari moda transportasi yang satu ke moda transportasi yang lainnya.
- Terminal Khusus adalah terminal yang dipengaruhi oleh sifat-sifat barang yang diangkut.
- Terminal Truk adalah terminal yang sesuai dengan kebutuhan, dinyatakan dengan jumlah truk yang dapat diparkir atau menunggu dalam satuan waktu.

Berdasarkan penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa terminal merupakan tempat pemberhentian maupun pemberangkatan jasa angkutan baik barang maupun penumpang. Dan merupakan

sarana transportasi darat untuk menunjang mobilitas pengguna jasa transportasi darat.



Gambar 2.1 Diagram Definis Terminal
Sumber : Kajian Teori, 2011

4. Tinjauan Arsitektural Terminal Menurut SPM (Standar PelayananMinimum) Terminal Angkutan Umum Tahun 2012

Direktorat Jendral Perhubungan Darat Kementrian Perhubungan dalam buku berjudul Menuju lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib. *(Abu Bakar Dalam SPM,2012)* memberikan panduan dan pedoman sekilas tenang Terminal Angkutan Penumpang. Di dalam buku tersebut dijelaskan system sirkulasi kendaraan di dalam terminal yang di tentukan berdasar :

1. Jumlah arah perjalanan.
2. Frekuensi perjalanan
3. Waktu yang diperlukan untuk turun atau naik penumpang.

4. System sirkulasi ini juga harus di tata dengan memisahkan jalur bus atau kendaraan dalam kota dengan jalur bus angkutan antar kota.

5. Alternatif Standar Terminal

Terminal penumpang berdasarkan tingkat pelayanan yang dinyatakan dengan jumlah arus minimum kendaraan per satu waktu mempunyai ciri-ciri sebagai berikut :

a. Terminal tipe A 50-100 kendaraan/jam
b. Terminal tipe B 25-50 kendaraan/jam
c. Terminal tipe C 25 kendaraan/jam

6. Fasilitas Terminal

a. Fasilitas Utama Terminal

Fasilitas utama terminal merupakan fasilitas yang mutlak dimiliki dalam terminal penumpang, meliputi antara lain: jalur pemberangkatan kendaraan umum sebagai pelataran di dalam terminal penumpang yang disediakan bagi kendaraan umum untuk menaikkan penumpang yang di sediakan bagi kendaraan umum menaikkan penumpang.

a) Jalur kendatangan kendaraan umum merupakan pelataran di dalam terminal penumpang yang disediakan bagi kendaraan umum untuk menurunkan penumpang.

b) Tempat tunggu kendaraan umum adalah pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk beristirahat dan siap menuju jalur pemberangkatan.

c) Bangunan kantor terminal biasanya berada dalam wilayah terminal yang sering digabung dengan menara pengawas yang berfungsi sebagai tempat memantau pergerakan kendaraan dan penumpang.

d) Tempat tunggu penumpang atau pengantar perlu disediakan bagi orang yang akan melakukan perjalanan dengan angkutan umum atau orang yang mengatakan.

e) Jalur lintasan disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum yang akan langsung melakukan perjalanan setelah menurutnkan atau menaikkan penumpang.

f) Loket penjualan karcis adalah ruangan yang digunakan oleh masing masing penyelenggara angkutan untuk penjualan tiket perjalanan.

g) Tempat istirahat sementara kenaraan di sediakan bagi kendaran untuk istirahat sementara dan dilakukan perawatan sebelum melanjutkan pemberangkatan.

h) Rambu-rambu dan papan informasi sekurang-kurangnya memuat petunjuk kurusan, tariff dan jadwal pemberangkatan.

b. Fasilitas Penunjang Terminal

Fasilitas penunjang merupakan fasilitas yang disediakan terminal sebagai penunjang kegiatan pokok terminal. Fasilitas penunjang dapat berupa :

a) Fasilitas penyandang cacat dan ibu hamil atau menyusui
b) Fasilitas keamanan (Checking Point/metal detector/CCTV)
c) Fasilitas pelayanan keamanan
d) Fasilitas istirahat awak kendaraan
e) Fasilitas pengendapan kendaran
f) Fasilitas ram check
g) Fasilitas bengkel yang dipertunjukan bagi operasional bus
h) Fasilitas kesehatan
i) Failitas peribadatan
j) Tempat transit penumpang (Hall)
k) Alat pemadam kebakaran
l) Fasilitas umum.

Fasilitas umum yang dimaksud point 1 adalah :

a) Toilet
b) Fasilitas park and ride
c) Tempat istirahat awak kendaraan
d) Fasilitas pereduksi pencemaran udara dan kebisingan
e) Fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

f) Fasilitas kebersihan, perawatan terminal, dan janitor

g) Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum

h) Fasilitas prdagangan

i) Area merokok

j) Fasilitas restoran

k) Fasilihan anjungan tunai mandiri (ATM)

l) Fasilitas pengantar barang

m) Fasilitas telekomunikasi dan area dengan jaringan internet

n) Fasilitas keamanan

o) Media pengaduan layanan

7. Pengolaan Terminal Penumpang

Pengelolaan terminal penumpang yang harus dilakukan adalah meliputi kegiatan perencanaan, pelaksanaan, pemeliharaan, dan pengawasan pengoperasian terminal.

a. Perencanaan

Kegiatan perencanaan terminal meliputi :

a) Penataan pelataran terminal menurut rute atau jurusan,

b) Penataan fasilitas penumpang,

c) Penataan penunjang termina,

d) Penataan arus lalu lintas di daerah pengawasan terminal,

e) Penyajian daftar rute perjalanan dan tariff angkutan,

f) Pengaturan jadwal petugas di terminal,

g) Evaluasi system pengoperasian terminal.

b. Pelaksanaan Pengoperasian Terminal

Kegiatan pelaksanaan pengoperasian terminal penumpang meliputu :

a) Pengaturan tempat tunggu dan arus kendaraan umum du dalam terminal,

b) Pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan menurut jadwal yang telah ditetapkan,

c) Pemungutan jasa pelayanan terminal penumpang,

d) Pemberitahuan tentang pemberangkatan dan kedatangan kendaraan umum kepada penumpang,

e) Pengaturan arus lalu lintas did aerah pengawasan terminal.

c. Pengawasan Pengoperasian Terminal

Kegiatan pengawasan pengoperasian, terminal penumpang meliputi :

a) Pemantauan pelaksanaan tarif,

b) Pemeriksaan kartu pengawasan dan jadwal perjalanan,

c) Pemeriksaan kendaraan yang secara jelas tidak memenuhi kelaikan jalan,

d) Pemeriksaan batas kapasitas muatan yang diijinkan,

e) Pemeriksaan pelayanan yang diberikan oleh penyedia jasa angkutan,

f) Pencatatan dan pelaporan pelanggaran yang terjadi,

g) Pemeriksaan kewajiban pengusaha angkutan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku,

h) Pemantauan pemanfaatan terminal serta fasilitas penunjang sesuai dengan peruntukkannya,

i) Pencatatan jumlah kendaraan dan penumpang yang datang dan berangkat.

d. Pemeliharaan Terminal

Terminal penumpang harus senantiasa dipelihara sebaik'baiknya untuk menjamin agar terminal tetap bersih, teratur, tertib, rapi serta berfungsi sebagai mestinya. Pemeliharan terminal meliputi:

a) Menjaga kebersihan bangunan beserta perbaikannya,

b) Menjaga kebersihan pelataran terminal, perawatan tanda-tanda dan perkerasan pelataran,

c) Merawat saluran-saluran air yang ada,

d) Merawat instalasi listrik dan lampu-lampu penerangan,

e) Menjaga dan merawat alat komunikasi,

f) Menyediakan dan merawat sistem hidrant atau alat pemadam kebakaran lainnya yang siap pakai.

Untuk keperluan pemeliharaan terminal sebagaimana dimaksud diatas, harus dialoksikan anggaran pemeliharaan terminal.

8. Sirkulasi Dalam Terminal

Menurut (Anon n.d. 2011) untuk memenuhi fungus terminal, beberapa syarat terkait sirkulasi harus dapat dipenuhi yaiut keamanan, kenyamanan, kelancaran, kemudahan dan kecepatan.

a. Keamanan Sirkulasi

Keamanan sirkulasi didalam terminal mencakup hal-hal sebagai berikut:

a) Menghindari crossing antara arus armada dengan manusia.

b) Penciptaan suasana yang dapat menghalangi tindakan kejahatan terhadap penumpang.

c) Ada arus pergerakan kendaraan yang searah, kejelasan pembagian jalur arah yang berjalan dan tidak terjadi crossing.

b. Kenyamanan Sirkulasi

Kenyamanan sirkulasi di dalam terminal mencakup hal-hal sebagai berikut :

a) Terminal merupakan bangunan umum yang membutuhkan keter-bukaan dan keluasan pandangan

b) Para pengguna terminal trhindar dari gangguan asap kendaraan, panas sinar matahari langsun, terlindung dari hujan sert kebisingan suara kendaraan.

c) Mempunyai ruang yang memenuhi syarat.

c. Kelancaran Sirkulasi

Kelancaran sirkulasi di dalam terminal mencakup hal-hal sebaga berikut :

a) Sirkulasi yang lancer tidak ber-dasarkan dan tidak saling mengganggu.
b) Adanya pemiah arus sirkulasi yang jelas
c) Keleluasaan arus gerak bagi kendaraan dan penumpang
d) Menghindari pola sirkulasi yang tidak terarah.

d. Kemudahan Sirkulasi

Kelancaran sirkulasi di dalam terminal menakup hal-hal sebagai berikut :

a) Kemudahan bagi calon penumpang dalam memilih kendaraan yang sesuai dengan tujuan pelayanan yang dikehendaki.
b) Kemudahan pergerakan bus di dalam terminal.
c) Kemudahan bagi penumpang mencapai ruang-ruang lain yang diinginkan.
d) Pengelompokkan kegiatan bus antar kota, dalam kota, antar provinsi dan angkutan agar mudah dalam pencapaian kendaraan umum.

e. Kecepatan Sirkulasi

a) Arus penumpang dan kendaraan dapat bergerak dengan cepat tanpa terganggu oleh kegiatan yang lain.

b) Penumpang dapat memperoleh kendaraan dengan tujuan yang diinginkan dengan cepat dari armada satu ke armada yang lain.

c) Keluar masuk kendaraan dan penumpang dari terminal dapat berjalan dengan cepat.

Menurut (Pramana and Tisnawati n.d.) dalam Abubakar I, ddk (1995) bahwa system sirkulasi kendaraan di dalam terminal di tentukan berdasarkan jumlah arah perjalanan, frekuensi perjalanan, dan waktu yang diperlukan untuk turun/naik penumpang. Untuk itu diperlukan system pengendalian sirkulasi dalam terminal yang dapat mengatur sirkulasi lalu lintas dalam terminal. System sirkulasi ini juga harus ditata dengan mengesahkan jalur bus/kendaraan dalam kota dengan jalur bus angkutan antar kota.

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

9. Tipologi terminal

Secara tabelaris tipologi dapat disarankan menjadi Tabel 1. Sebagai berikut:

Table 2.1. Tipologi Terminal

Ketentuan	Tipe A	Tipe B	Tipe C
Fungsi Terminal (KM 31 tahun 1995 pasal 2 dan 3)	Melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi dan atau angkutan lintas batas Negara, angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.	Melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.	Melayani angkutan pedesaan.
Fasilitas	a. Jalur pemberangkatan dan kedatangan. b. Tempat Parkir. c. Kantor terminal, d. Tempat tunggu. e. Menara pengawas. f. Loket penjualan tiket. g. Rambu-rambu dan papan informasi. h. pelataran parker pengantar atau taksi.	a. Jalur Pemberangkatan dan kedatangan. b. Tempat parkir. c. Kantor terminal. d. Tempat tunggu. e. Menara pengawas. f. Loket penjualan tiket. g. Rambu-rambu dan papan informasi. h. Pelataran parkir pengantar/taksi.	a. Jalur Pemberangkatan dan kedatangan. b. Kantor terminal. c. Tempat tunggu. d. Rambu-rambu dan papan informasi.
Lokasi Terminal (KM 31 tahun 1995) pasal 11, 12, dan 13	a. Terletak dalam jaringan trayek antar kota antar propinsi dan/ atau angkutan lintas batas Negara. b. Terletak dijalan arteri dengan	a. Terletak dalam jaringan trayek antar kota dalam profinsi. b. Terletak dijalan anteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas	a. Terletak didalam wilayah Kabupaten dari II dan dalam trayek pedesaan. b. Terletak dijalan arteri dengan kelas

	kelas jalan sekurang – kurangnya kelas IIIA. c. Jarak antar dua terminal penumpag tipe sekarang-20km. d. Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 ha. e. Mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 100m.	IIIB. c. Jarak antar dua penumpang tipe A. d. Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 3 ha. e. mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang kurangnya 50m.	jalan sekurang-kurangnya kelas IIIC. c. luas lahan yang tersedia sesuai dengan pemerintahan angkutan. d. mempunyai akses jalan masuk at au jalan keluar ke dan dari terminal sesuai dengan kebutuhan.
Instansi Penetap	Dirjend Hubdar mendengar	Gubernur Setelah mendengar	Bupati setelah mendengar
Lokasi Terminal (KM 31 tahun 1995) pasal 14	pendapat Gubernur dan Kepala Kanwil DepHub setempat.	pendapat dan Kepala Kanwil DepHub dan mendapat persetujuan dari Dirjend.	pendapat dari Kepala Kanwil DepHub dan mendapat persetujuan dari Gubernur.
Penyelengara Terminal (KM 31 tahun 1995) pasal 17	Direktorat Jendral	Gubernur	Bupati

10. Klasifikasi Trayek Angkutan

Trayek Angkutan adalah lintasan kendaraan umum atau rute untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal.

Jaringan trayek adalah kumpulan dari trayek-trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang baik diperkotaan, antar kota dalam propinsi ataupun antar kota antar propinsi.

a. Jenis – Jenis Angkutan Berdasarkan Jenis Trayek

Ijin trayek angkutan umum jalan berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku dikelompokkan atas angkutan trayek tetap dan teratur dan angkutan tidak dalam trayek yang dikenal sebagai izin operasi :

a) Angkutan Trayek Tetap Dan Teratur

Angkutan trayek tetap dan teratur melayani lintasan/rute yang tetap dari terminal yang telah ditetapkan ke terminal tujuan yang terlah ditetapkan dan dilayani dengan frekuens tertentu/dilengkapi dengan jadwal perjalanan.

b) Angkutan Lintasan Batas Negara

Angkutan lintasan batas Negara adalah angkutan dari satu kota ke kota lain melewati lintas batas Negara dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek.

c) Angkutan antar kota antar provinsi

Angkutan antar kota antar provinsi adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah Kabupaten /

Kota yang melalui lebih dari satu daerah Propinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek.

d) Angkutan Antar Kota Dalam Propinsi

Angkutan Antar Kota Dalam Propinsi adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah Kabupaten / Kota dalam satu daerah Propinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek.

e) Angkutan Kota

Angkutan Kota adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah Kota atau wilayah ibukota Kabupaten atau dalam Daerah Khusus Ibukota Jakarta dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek.

f) Angkutan Perdesaan

Angkutan Perdesaan adalah angkutan dari satu tempat/desa ke tempat lain dalam satu daerah Kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek kota yang berada pada wilayah ibukota Kabupaten dengan mempergunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum/Angkot yang terikat dalam trayek.

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

b. Angkutan Tidak Dalam Trayek

a) Angkutan Taksi

Angkutan Taksi adalah angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer yang melayani angkutan dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi terbatas.

b) Angkutan Sewa

Angkutan Sewa adalah angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang melayani angkutan dari pintu ke pintu, dengan atau tanpa pengemudi, dalam wilayah operasi yang tidak terbatas, diluar dikenal sebagai car rentals / rent a car seperti Avis, Budget. Angkutan seperti ini sering mempunyai perwakilan di Bandara

c) Angkutan Pariwisata

Angkutan Pariwisata adalah angkutan dengan menggunakan mobil bus umum yang dilengkapi dengan tanda-tanda khusus untuk keperluan pariwisata atau keperluan lain diluar pelayanan angkutan dalam trayek, seperti untuk keperluan keluarga dan sosial lainnya.

d) Angkutan Lingkungan

Angkutan Lingkungan adalah angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang dioperasikan

dalam wilayah operasi terbatas pada kawasan tertentu, di berbagai daerah Indonesia dikenal sebagai Angkot / Angkutan Kota, yang biasanya menggunakan mobil penumpang (kapasitas penumpang kurang dari 9 orang).

11. Dimensi Angkutan Bus

Berdasarkan PP No. 4 tahun 1993 kendaraan angkutan penumpang di bedkan menjadi 2 kriteria utama yaitu :

c. Mobil Penumpang

Sesuai dengan peraturan pemerintah tersebut, yang disebutkan dengan mobil penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyakbanyaknya 8 tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi. Yang termasuk dalam kriteria kendaraan ini antara lain sebagai berikut :

a) Mobil Penumpang
Mobil penumpang dapat dilihat dari gambar 2.1

Gambar 2.2 Kendaraan Jenis Mobil Penumpang
Sumber :Data Arsitek Jilid 2

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

b) Kendaraan Penumpang bonet

Mobil penumpang bonet dapat dilihat dari gambar 2.2

Gambar 2.3 Kendaraan Jenis Penumpang Bonet

Sumber :Data Arsitek Jilid 2

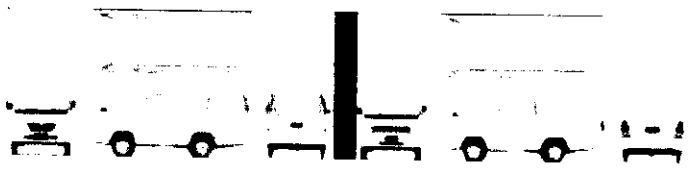
d. Mobil Bus

Mobil bus adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi. Secara garis besar Jenis Mobil bus terbagi menjadi :

a) Mini Bus

Umumnya populasi kendaraan jenis ini dioperasionalkan oleh pengusaha angkutan Antar Jemput (Travel). Sesuai dengan kegunaan dan kebutuhannya, kenyamanan penumpang lebih terjamin. Populasi kendaraan ini terbanyak menggunakan kendaraan Mitsubishi L - 300, akhir-akhir ini produsen dari Korea turut meramaikan pasar tipe ini yaitu :

KIA dan Hyundai. Kapasitas kendaraan jenis ini adalah 9 sampai dengan 10 tempat duduk (termasuk pengemudi). Contoh kendaraan Mini Bus dapat dilihat pada gambar 2.4

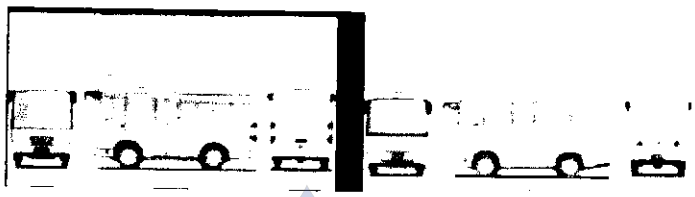


Gambar 2.4. Kendaraan Jenis Minibus
Sumber :Data Arsitek Jilid 2

b) Mikro Bus

Jenis kendaraan ini diciptakan untuk memenuhi permintaan pasar yang membutuhkan sebuah angkutan yang dapat diisi lebih banyak penumpang. Umumnya kendaraan jenis ini berbasis chassis kendaraan light truck yang dimodifikasi menjadi kendaraan microbus. Dalam kategori ini terdapat dua jens model kendaraan yaitu : model microbus dan bus kecil. Untuk jenis yang tersebut terakhir, terbanyak populasinya adalah di daerah jawa tengah. Kapasitas kendaraan jenis ini adalah 10 sampai dengan 17 tempat duduk (termasuk pengemudi). Contoh kendaraan mini bus dapat dilihat pada gambar 2.5

Gambar 2.5 kendaraan Jenis Mikrobus
Sumber:Data Arsitek Jilid 2

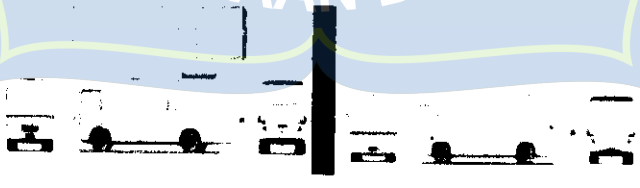


Gambar 2.6 Kendaraan Jenis Smallbus
Sumber :Data Arsitek Jilid 2

e. Bus Sedang

Bus sedang merupakan kendaraan angkutan penumpang yang mempunyai kapasitas 15 sampai dengan 30 tampat duduk (termasuk pengemudi). Bus Sedang ini dibangun dari chassis kendaraan Medium Truck atau Chassis Bus. Contoh kendaraan medium bus dapat dilihat pada gambar 2.7 Kendaraan jenis ini dapat digunakan untuk kebutuhan sebagai berikut :

a) Bus Kota
b) Bus Karyawan
c) Bus Pariwisata
d) Bus Antar Kota



Gambar 2.7 Kendaraan Jenis Bus Medium
Sumber : Data Arsitek Jilid 2

f. Bus Besar

Bus Besar merupakan kendaraan angkutan penumpang yang mempunyai kapasitas 28 sampai dengan 60 tempat duduk (termasuk pengemudi). Bus Besar dibangun dari Chassis Bus yang telah diproduksi oleh ATPM di Indonesia. Contoh kendaraan medium bus dapat diliat pada gambar 2.6. kendaraan jenis digunakan untuk kebutuhan sebagai berikut :

a) Bus Kota

b) Bus Pariwisata

c) Bus Antar Kota

Gambar 2.8 Kendaraan Jenis Bus Besar

Sumber : Data Arsitek Jilid 2

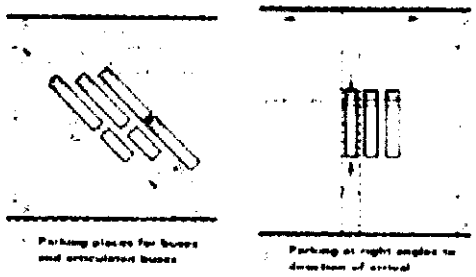
12. Deskripsi Persyaratan Dan Kriteria Ruang

Deskripsi dan kriteria ruang terminal bus terdiri dari :

g. Pola Parkir Bus

Dalam Dalam rancangan terminal bus di Belawan ini menggunakan pola parkir tegak lurus dan kemiringan 45° karena disesuaikan dengan kebutuhan parkir. Pola parkir dengan kemiringan 45° & tegak lurus dapat dilihat pada gambar 2.9

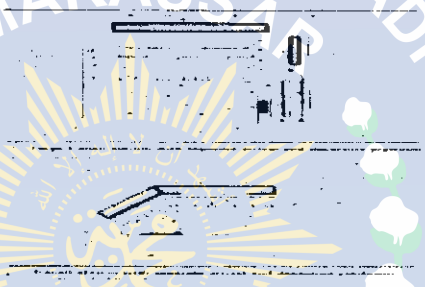
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN



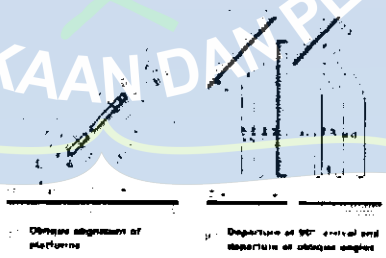
Gambar 2.9 Pola Parkir Bus
Sumber : Data Aristek

h. Pola platforms, area kedatangan & keberangkatan bus

Standar pola-pola platform untuk area kedatangan dan keberangkatan bus dapat dilihat pada gambar 2.10 dan 2.11



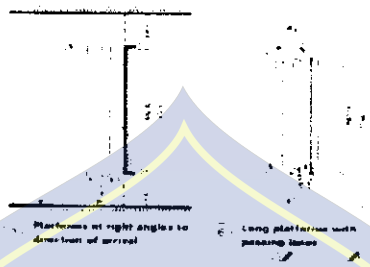
Gambar 2.10 Pola Platfroms Tegak Lurus Dan Memanjang
Sumber : Data Arsitek



Gambar 2.11 Pola Platforms Posisi Miring
Sumber : Data Arsitek

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

Contoh pola platform area kedatangan dan area keberangkatan bus dapat dilihat pada gambar 2.12



Gambar 2.12 Area Kedatangan dan Keberangkatan
Sumber : Data Arsitektur

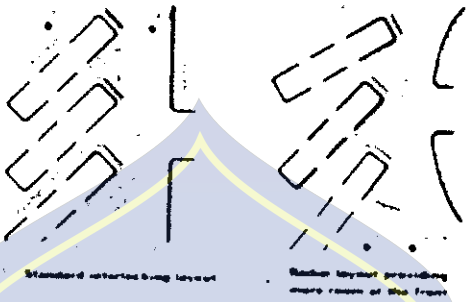
i. Standar parkir dan perputaran untuk bus

Standar parkir dan perputaran untuk bus dapat dilihat pada gambar 2.13, 2.14 dan 2.15.

Gambar 2.13 Parkir area kedatangan dan keberangkatan
Sumber: Data Arsitek

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

Gambar 2.13. Perputaran Bus 180° dan 90°
Sumber : Data Arsitek



Gambar 2.14. Perputaran Bus 180° dan 90°
Sumber : Data Arsitek

C. Sejarah Singkat Karampuang

Sebuah Kampung yang dikenal dengan sebutan *Karampuang* yang terletak di kecamatan bulupoddo kabupaten Sinjai Sulawesi Selatan sekitar 40 km dari pusat kota Sinjai. untuk menggapai kampung tersebut memerlukan waktu yang lama karena melawati jalan yang rusak dan pendakian yang tinggi,meski melewati pendakian tentunya orang yang berkunjung dikampung itu tidaklah bosan karena penghijauan dan pemandangan gunung-gunung yang begitu indah disaat menelusuri kampung itu.

Nama *Karampuang* bukanlah hal yang aneh bagi masyarakat sulawesi selatan.karena nama karampuang hampir ditemukan di seluruh derah termasuk Kota Makassar, Karampuang memiliki nilai historis dan peninggalan arkeologi serta rumah adat pada kawasan

adat yang terletak di kampung tradisional Karampuang. Di kawasan adat akan dijumpai dua buah rumah adat dengan berbagai symbol keberadaan sejarah besar bagi masyarakat Sinjai pada khususnya. Selain rumah adat akan ditemukan pula beberapa tempat yang bernilai sejarah tinggi seperti Goa Cucukan yang berisi batu barrtulis mirip prasasti, sumur adat, dolmen kuburan-kuburan kuno dan sumur *Karampuang* yang besar. Dalam kawasan ini pula diadakan pesta adat terbesar di Kabupaten Sinjai yaitu Mappogau Sihanua dimana dalam pesta ini dihadiri oleh para pemuka adat karampuang, masyarakat Sulawesi Selatan dan para aparatur daerah dan propinsi. Pada saat keenam saudaranya tersebut hendak pergi menempati wilayah-wilayah baru sekaligus menjadi Raja, saudara wanitanya berpesan No'no makaale lembang, numaloppo kualinnrungi, numatanre, mukkelo kuakkelori, ualai lisu. Maksud dari pesan diatas adalah bahwa silahkan pergi menjadi Raja di tempat lain, namun kebesaran kerajaanmu kelak harus melindungi *Karampuang*, raihlah kehormatan namun kehormatan itu akan turut menaungi kehormatan leluhurmu. Meskipun demikian, segala kehendakmu haruslah atas kehendakku juga, apabila segala kebesaran dan segala kehormatanmu itu tidak aku ambil kembali. Setelah keenam saudaranya itu menjadi Raja maka keenamnya membentuk masing-masing dua Gella baru sehingga terciptalah 12

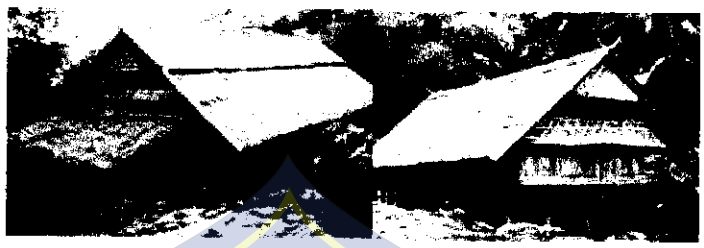
Gella selain *Karampuang* sebagai induk yakni Bulu, Bicu, Sulewatang Salohe, Satengnga, Pangepenna Satengnga yang hingga saat ini menjadi pendukung utama budaya *Karampuang*.

Pada mulanya rumah Adat Karampuang berupa Gubuk yang amat sederhana yani berupa tiang satu dan terletak di puncak Gunung Karampuang. Namun dalam perkembangan selanjutnya, rumah Adat ini di pindahkan ke Toanja yakni kurang lebih 500 meter kearah kaki Gunung dan bentuknya dikembangkan menjadi rumah dengan tiang yang berjumlah tiga buah. Namun karena Agama Islam telah memasuki wilayah Karampuang dengan membawa ajaran yang baru, maka rumah adatnya juga disesuaikan dengan ajaran yang baru itu. Untuk itu maka rumah Adat tersebut dipindahkan lagi ke lokasi baru dan rumah adat yang dahulu yang jumlahnya hanya satu buah ditambah menjadi dua buah dengan ukuran yang lebih besar dan bentuk yang lebih baik. Lokasi baru yang dimaksud adalah Mallenreng yang saat ini dihuni oleh Tomatoa dan ke Ma'nyaha (Hidup). ini bermakna agar kiranya tradisi leluhur yang telah diwariskan oleh Nenek Moyangnya tetap diwariskan dan tetap hidup selamanya. Sebagai suatu bangunan yang memiliki makna sakral, pemindahannya juga tentunya mengandung makna yang dalam serta melalui pertimbangan yang matang dari para pendukung budaya

Karampuang. Karena Agama Islam telah menjadi keyakinan baru pendukung budayanya, sementara rumah adat adalah merupakan pusat dari aktivitas adat sesuai dengan yang telah digariskan oleh leluhurnya, maka untuk menjembatani kedua keinginan ini tentu saja harus ada penyesuaian. Penyesuaian yang dimaksud adalah memasukkan unsur-unsur Agama Islam dipadu dengan simbol-simbol wanita yang telah lama diyakini oleh para pendukungnya. Namun dengan perpaduan diantara keduanya justru menambah kharisma rumah adat ini.

Rumah Adat Tomatoa dan rumah Adat Gella dari segi ukuran nampaknya tidak jauh berbeda yakni memiliki ukuran kurang lebih 15x11 m, perbedaannya terletak pada simbol kekuasaannya yakni atap yang bersusun dua rumah Tomatoa sedangkan rumah Gella tidak bersusun. Perbedaan lainnya adalah pada Timpa Laja yang bersusun dua pada rumah Gella. Rumah adat Karampuang sebagai rumah kembar (meski berjauhan) memiliki banyak simbol dan memiliki banyak fungsi dikalangan pendukungnya. Sebagai sebuah rumah adat tentunya memiliki beberapa keistimewaan dibandingkan dengan rumah warga lainnya. Perbedaan ini bukan secara kebetulan, Tetapi melalui proses yang panjang dengan nilai-nilai simbolik yang dikandungnya.

Berikut Gambar Rumah Adat Puang Matoa dan Puang Gella:



Gambar 2.15 Rumah Puang Matoa Dan Rumah Puang Gella
Sumber: Koleksi Tim Peneliti, 2015

Kalau pada kebanyakan rumah adat di Sulawasi Selatan, penempatan tangga sebagai sarana vital untuk naik turunnya penghuni rumah serta para tamu selalu ditempatkan di depan rumah apakah membujur searah panjang rumah seperti pada kebanyakan rumah-rumah Makassar, atau menyamping sesuai dengan lebar seperti pada rumah-rumah Bugis, namun pada rumah adat Karampuang justru diletakkan di tengah-tengah rumah. Sebagai rumah adat dengan simbol wanita, maka penempatan tangga ini adalah makna simbolik sebagai (maaf) kemaluan wanita, tempat orang pertama kali keluar dari rahim Ibu. Tangga ini mempunyai pintu yang disebut dengan Batu Lappa dengan pemberat dari batu yang bundar dan juga simbol bagian dari kemaluan wanita. Karena posisi pintu dengan lantai rumah maka untuk membukanya haruslah menolak ke atas untuk menggeser pemberat batu tersebut. Pintu ini berfungsi pula untuk mengakhiri perkara yang diajukan oleh warga. Dalam hal penempatan dapur, posisi belakang rumah adalah hal

menggunakan bahan yang sangat alami dan sederhana yaitu Bambu. Penggunaan bambu sebagai bahan lantai ialah karena dalam lontarak yang mereka pegang mengatakan bahwa tulang-tulang rusuk serta ruas jari manusia disebut dengan buku lapa tellang.

D. Studi preseden

Adapun studi preseden untuk terminal tipe B, adalah sebagai berikut:

1. UPTD Terminal Bus Cicaheum Bandung

Unit pelaksana teknis daerah terminal cicaheum merupakan Terminal yang terletak di Jl. Jenderal Abdul Haris Nasution, Bandung. Terminal ini hanya memiliki dua sisi jalan berhadapan yaitu Jl. Jenderal Abdul Haris Nasution dan Jl. Antanan. Yang merupakan jalan terusan utama yang lebar adalah Jl. Jenderal Abdul Haris Nasution dan berjalur Jl. Ujungberung, Kota Bandung, yang melayani moda transportasi antar kota dalam Provinsi (AKDP).Terminal Cicaheum sendiri merupakan Terminal penghubung dengan Terminal Leuwi Panjang

Gambar 2.15 Letak Terminal Cicaheum

Sumber : Tofani,Logi. Studio Perancangan Tugas Akhir

Kategori Terminal

a. Terminal bus AKDP dan angkutan kota.

b. Terminal utama dengan volume tinggi

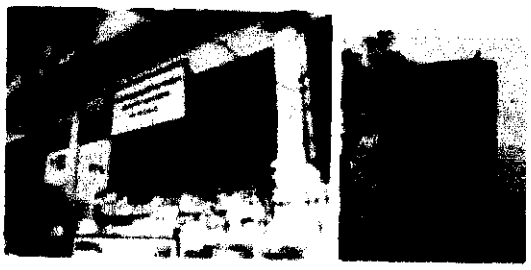
c. Merupakan salah satu terminal primer dengan cakupelayanan regional, 14 trayek jalan, 30 jenis bus dan 6 lintsan.

Gambar 2.16 keadaan Terminal Cicaheum
Sumber : Tofani.Logi. Studio Perancangan Tugas Akhir

Kelebihan Terminal Cicaheum :

- Memiliki system sirukulasi yang jelas dan mudah dipahami
- Orientasi keluar dan masuk kendaraan menggunaka system peron pararel
- Memiliki pos pengamanan kepolisian
- Memiliki kios sewa
- Terdpat perpohonan peneduh
- Memiliki papan informasi jalur trayek

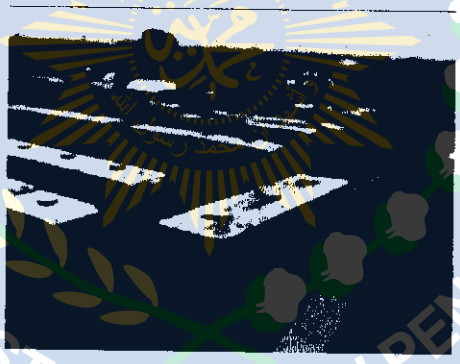
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN



Gambar 2.17 Keadaan Terminal Cicaheum
Sumber : Tofani, Logi. Studio Perancangan Tugas Akhir

Permasalahan Terminal Cicaheum :

- Kesemrawutan pada pintu keluar terminal antara bus dan angkot
- Tidak memiliki lintasan tertutup untuk bus
- Kesemrawutan akan pedagangan kaki lima
- Tidak memiliki ruang tunggu yang refrensentatif
- Tidak memiliki area turun penumpang atau area kedatangan
- Tidak memiliki ruang parkir pengunjungan atau parkir karyawan



Gambar 2.18 Keadaan Terminal Cicaheum
Sumber : Tofani, Logi. Studio Perancangan Tugas Akhir

2. ISBT, Sector 17, Chandigarh

Terminal bus dikembangkan untuk melayani sebagai simpul transportasi utama untuk kota **Chandigarh**. Kedua ISBT sector 43

untuk memenuhi permintaan 1.500 armada bus yang dating dari luar stasiun.

Gambar 2.19 Terminal Chandigarh, Sector 17
Sumber: indianexpress.com

Gambar 2.20 ISBT, Sector 17, Chandigarh Google Plan Dan View Sekitar Bangunan
Sumber : docplayer.info

Kota ini terletak 2-3 km dari stasioun kereta api jalan. **Terminal Chandigarh** terdapat di persimpangan jalan V3 (Gambar 2.20)

Tabel 2.2. ISBT, Sector 17, Chandigarh

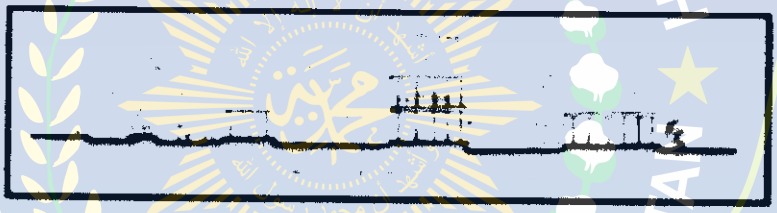
Operator	Chandigarh Transport Undertaking
Architect	Aditya Prakash
Completed in	1957
Total area of site	8.5 Acres (now increased to 10 acres)
Building structure	Max.G+1

a. Detail Komponen

Struktur utama agak terletak di bangunan utam berupa hall pusat ruang tunggu, semua penumpang dan fasilitas staf berada hall. Kolom dan struktur balok dengan grid persegi 17'3 x 17'3, fasad menggunakan bata.

b. Prinsip Desain

Masuk dan keluar dari bus antar negara disediakan secara eksklusif dari jalur bus. Memisahkan tempat parkir untuk bus kota, kendaraan pribadi, taksi, sepeda dan becak terpisah dengan entri untuk bus antar kota. Prinsip desain dapat dilihat pada gambar 2.21



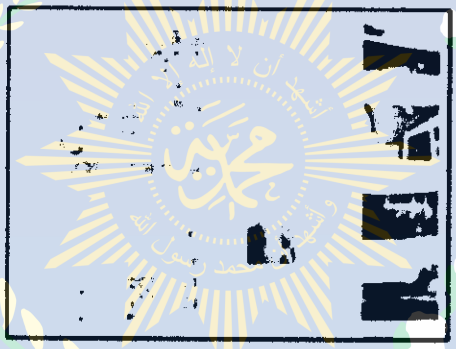
Gambar 2.21 Section Konsep
Sumber : Google

c. Konsep Perencanaan koridor

Bermain cahaya dengan menggunakan atap dengan tingkat – tingkat yang berbeda. Halaman terbuka telah di sediakan untuk cahaya alami dan ventilasi bangunan. Restoran di lantai pertama ridak pernah sepenuhnya di manfaatkan alasannya karena penumpang tidak dapat menemukan jika duduk di restoran, tidak bias mengawasi bus. Cahaya

dan ventilasi cukup baik di bangunan kecuali toilet di mana ventilasi di sediakan tapi sinar matahari langsung tidak masuk.

Ground Floor terdiri dari : *waiting hall*, kantin, *loading bays*, *counter* tiket, *toilet*, makanan, dan took buku, *enquiry office*, kamar ganti (Gambar 2.22). *First Floor* terdiri dari : pemesanan kantor kereta api, kantorpos, pos polisi, stasioun *room supervisor, tourist information office, restaurant, tourist rest room,* dinas pariwisata Chandigarh dan lain – lain.

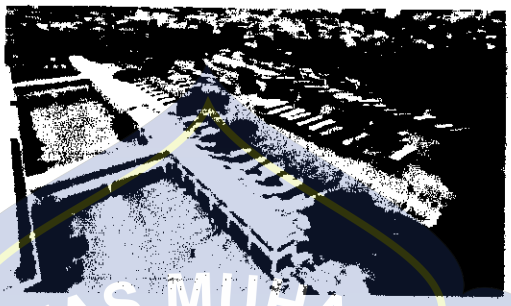


Gambar 2.22 Floor Plan, Chandigarh Terminal
Sumber : 123dok.com

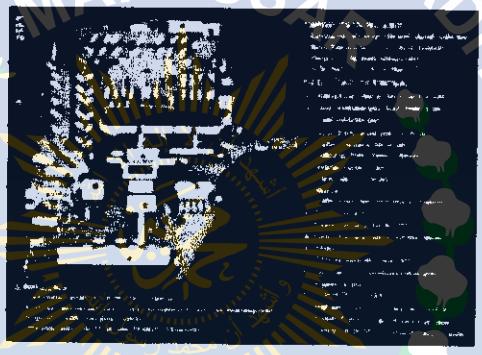
3. Terminal Purbaya, Madiun, Surabaya

Terminal Purbaya, atau lebih popular dengan nama Terminal Bungurasih merupakan terminal bus tersibuk di Indonesia (dengan Jumlah penumpang hingga 120.000/ hari), dan terminal bus terbesar di Asia Tenggara. Terminal ini berada di luar perbatasan Kota Surabaya,

tepatnya berada di Desa Bungurasih, Kecematan Waru, Sidoarjo. Terminal ini melayani rute jarak dekat, menengah dan jauh (AKAP).



Gambar 2.23 Terminal Purbaya, Madiun, Surabaya
Sumber: surabayanewsweek.com



Gambar 2.24 Layout Terminal Purabaya
Sumber : https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=6312683

Saat ini, UPTD Terminal Purabaya sedikitnya telah menyiapkan 5 titik Posko Area Merokok yang tersebar hampir di setiap sudut wilayah terminal. Diantaranya, Posko yang terletak di sudut kanan dan kiri ruang tunggu penumpang, area parkir Mobil, Angguna, Taksi, area parkir bus malam, dan area parkir bus AKAP atau AKDP. Selain fasilitas tersebut, di Terminal

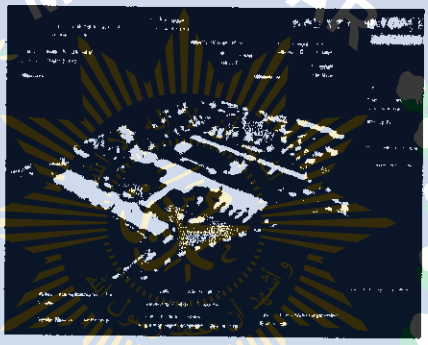
Purabaya ini tersedianya Shalter Bus Bandara Juanda, dimana bus memiliki full AC ini akan mengantarkan para penumpang yang hendak menuju Bandara Juanda. Pembangunan gedung baru di Terminal Purabaya yang mengacu pada Konsep Bandara Convenience and Care Terminal (C2 Terminal), dimana :

- Convience yang meliputi kenyamanan, aman, bersih, asri, rekreatif, hiburan, dan teknologi
- Ruang tunggu keberangkatan di lantai 2, hall, lobby yang luas, selasar penghubung, bridge connection Ventilasi alam dan mekanis
- Satuan pengalaman terminal, fasilitas keselamatan penumpang
- Taman, kolam, air mancur, art sculpture
- Art building and landscape, stand commercial, souvenir
- Panggung hiburan (stage)
- Escalator/travelator, terminal information display & board

Care pada :

- Penumpang, pengantar/penjemput, penyandang cacar/lansia, ibu bayi, perokok, Businessman, Karyawan, Awak Bus, Lingkungan
- Canopy-selsae, pedestrian's way, rst room, moshola, locker, medical care, guide signage, trooly
- Car drop off, parkir gedung untuk mobil + roda dua
- Ramp ground & laktasi

- Smoking area
- Bussines center : ATM, Worpostel, Mini Office, Book Store, Wifi Area
- Ac ruang kantor, parkir karyawan, sert room, mushola, ruang monitor, relaksasi
- Asrama awak bus/angkutan umum, kantin, tempat cuci bus, bengkel
- Closed/transparent wal Main Building, IPAL



Gambar 2.25 Perspektif Layout Terminal Purbaya
Sumber:http://surabayainfowisata.blogspot.com

Pada tahap I yang telah selesai ini pembangunanya dilakukan pada ruang tunggu dan *Bridge Connection* yakni Perhubungan antara Ruang Tunggu dan Jalur Pemberangkatan Bus. Ruang Tunggu yang terdiridari 2 lantai ini juga akan dilengkapi dengan hall, escalator, dan lobby yang luas. Dan di tahap II, yaitu proses pembangunan bridge (jembatanpenghubung ruang tunggu – jalur keberangkatan bus malam) dan gate di ruas jalur pemberangkatan bus AKAP (Antar

Kota Antar Provinsi). Selain itu, di Area Terminal Purabaya juga terdapat pusat perbelanjaanyaitu Mall Ramayana Bungurasih. Letaknya di sebelah barat TerminalPurabaya. Banyak cara yang bisa dilakukan menuju Mall Ramayana tersebut. Dari Terminal Purabaya bisa langsung berjalan kaki menuju arah barat. Kira-kira butuh 10 menit bisa mencapai mall ini. Bagi yang naik angkutan umum bisa naik Angkutan Umum yang jurusan Waru – Sepanjang, Angkutan tersebut berwarna Biru telur asin. Banyak para wisatawan atau penumpang yang berkunjung ke Mall Ramayanasebelum berangkat ke kota atau tujuan masing-masing.

4. Resume Studi Preseden

Berikut hasil pengamatan dari bangunan yang srupa fungsi dan penerapan, akan menjadi acuan dalam tahap desain.

Table 2.3 Hasil Analisis Studi Preseden

Nama Terminal	Program ruang	Fasilitas	Kelebihan	Kekurangan
Terminal Cicaheum	a. Pengelompokan sesuai fungsi dan sifat ruang b. Pemrograman ruang secara vertikal	a. Ruang tunggu b. Toilet c. Ruang Informasi d. Kios e. Pos Polisi f. Parkiran	a. Memiliki sistem sirkulasi yang jelas dan mudah di pahami b. Orientasi keluar dan masuk kendsraan menggunakan sistem peron pararel c. Memiliki pos penga,amam Kepolisian d. Memiliki kios sewa e. Terdapat pepohonan peneduh f. Memiliki papan	a. Kesemrawutan pada pinu keluar terminal antara bus dan angkot b. Tidak memiliki lintasan tertutup untuk bus c. Kesemrawutan akan pedagang kaki lima d. Tidak memiliki ruang tunggu yang refresentatif e. Tidak memiliki area turun penumpang atau area kedatangan f. Tidak memiliki ruang

			informasi jalur trayek	parkir pengunjung atau parkir karyawan
ISBT, Sector 17, Chandigarh	Sebuah pola sirkulasi yang efisien. Ada pemisah antar sirkulasi bus dan non - bus (kendaraan ringan lainnya) karena perbedaan karakter gerakan	a. Ruang tunggu b. Toilet c. Kios d. Pos polisi	a. Memiliki pemisah yang jelas antara jalur kendaraan dan pejalan kaki b. Memiliki jalur pemisah penumpang masuk dan keluar c. Memisahkan tempat parkir untuk bus, kendaraan pribadi, taksi	a. Kurangnya tempat sampah sehingga terdapat banyak sampah yang berserakan b. sarana dan prasarana di dalam toilet masih kurang memadai
Terminal Purabaya, Madiun, Surabaya	a. Pengelompokan sesuai fungsi dan sifat ruang b. Pemograman ruang secara vertikal	a. Mushola b. Ruang kesehatan c. Play Ground d. ATM e. Kantin f. Bengkel g. Tempat cuci bus h. Pusat perbelanjaan	a. pencayahan alami dan buatan dengan kaca sebagai sumber pencayahaan alami b. akses mauk kedalam tapak semua saa dengan pemisahan jalur tiap - tiap kendaraan c. pemisahan antarmoda dan penumpang	Pengelolaan air limbah belum terlalu baik sehingga terdapat banyak genangan air selokan

Sumber : Olah Data

E. Asitektur Neo Vernakular

1. Pengertian Arsitektur Neo Vernakular

Kata *neo* berarti baru atau sesuatu yang baru, sedangkan kata vernacular berasal dari kata *vernaculus* yang berarti asli dalam bahasa latin. Maka arsitektur *neo vernacular* dapat diartikan sebagai sebuah gaya arsitektur asli yang dibuat oleh masyarakat

dengan konsep yang baru, baik itu dari segi pengerjaan, olahan bentuk, maupun material (Agung Wiryadhi Saidi, 2019).

Arsitektur Neo – Vernakular Arsitektur Neo Vernakular adalah salah satu konsep arsitektur yang berkembang pada era Post Modern. Post modern adalah aliran arsitektur yang muncul pada pertengahan tahun 1960-an, adanya post modern dikarenakan adanya sebuah Gerakan yang dilakukan oleh beberapa arsitek salah satunya adalah Charles Jencks untuk mengkritisi arsitektur modern. Hal tersebut dilakukan dikarenakan arsitek – aritek ingin memberikan sebuah konsep baru yang lebih menarik dari arsitektur modern yang mempunyai bentuk – bentuk yang monoton (Makasssar 2019).

Menurut (Erwansyah and Hidayat n.d. 2010) dalam faisal dkk (2021) yang diperhatikan dalam proses menerapkan pendekatan dalam Arsitektur Neo-Vernakular adalah interprestasi desain yaitu pendekatan melalui analisis tradisi budaya dan peninggalan arsitektur setempat yang dimasukkan ke dalam sesuai dengan zaman sekarang, ragam dan corak desain yang digunakan dengan dengan pendekatan simbolisme, aturan dan tipologi. Struktur tradisional yang digunakan mengadaptasi bahan bangunan yang ada di daerah dan menambah elemen estetis yang diadaptasi sesuai dengan fungsi bangunan.

2. Strategi Desain Aristektur Neo Vernacular

Dalam bukunya (Teknik et al. n.d.) Arifin (2010), memiliki panduan tersendiri dalam mendesain dengan pendekatan Arsitektur Neo Vernacular. Strategi desain Arsitektur Neo Vernacular lebih ditekankan dalam bentuk atau wujud visual bangunan. Unsur-unsur Arsitektur Neo Vernacular di tampilkan pada bentuk atau wujud visual bangunan, sehingga dalam proses perancangannya maka fungsi dan aktifitasnya dikendalikan dan diatur berdasarkan bentuk bangunan Neo – Vernacular dan bukan sebaliknya. Peran tapak terhadap bangunan Neo – Vernacular sebagai pendukung bangunan neo vernacular dengan pola tatanan masa pada tapak

Dari pannduan tersebut (Vi 2016) adapun strategi desain Aristektur Neo Vernacular yaitu sebagai berikut.

1. Analisis Bentuk

Dari pernyataan *(Charles Jencks Langueange of Past-Modern Architecture 1990)* dalam arsitektur post modrn, neo vernacular terdapat bebrapa metode perancangan untuk mencapai bentuk Arsitekur Neo-Vernakular yang terbagi atas dua kelompok yaitu metode perancangan utama dan metode perancangan pendukung.

Metode perancangan meliputi,

1. Representasi (metaphor dan simbolis) idefinisikan sebagai representasi dari sesuatu yang lain, meluas menuju Bahasa, dimana metaphor menjadi lazim, jadi metaphor adalah bagian dari representasi. Arsitektur Post Modern Neo Vernakular menerima penggunaan bentuk metaforik dan simbolik yang memberi peluang pemaknaan yang lebih kaya. Simbol Metaphor adalah kiasan atau ungkapan bentuk pada bangunan yang diharapkan mendapatkan tanggapan dari masyarakat yang menikmati atau memakainya. Metaphor dapat dilakukan dengan cara sebagai berikut,
   - Mentransfer referensi dan sebuah subjek ke subjek lain
   - Mencoba melihat subek seolah-olah sebagai sesuatu yang lain
   - Simbolisasi
2. Hybrid dan both adalah metode utama arsitektur neo-vernakular. Metode hybrid dilakukan melalui tahapan-tahapan quotation (mengutip), memanipulasi elemen, dan unifikasi atau penggabung. Metode hybrid berawal dari elemen atau bagian menuju keseluruhan. Metode both and adalah hierarki yang memberikan beberapa tingkatan makna kotradiktif terhadap elemen. Both and meliputi order, infleksi dan kesejajaran desain.

Infeksi artinya perubahan terhadap order dengan cara modifikasi atau manipulasi yang menghasilkan perbedaan sampai perlawanan. Selanjutnya antar bagian tersebut disejajarkan dan menghasilkan komposisi dan sifat kontradiktif antar elemen. Sehingga muncul fenomena ambiguity dan difficult whole. Pada metode hybrid, tatanan diletakkan dibelakang pada saat penggabungan elemen, sedangkan pada both and, tatanan ditentukan terlebih dahulu tahapan metode hybrid sebagai berikut:

- Elektronik atau Quatation, mengutip, menelusuri dan memiliki bentuk dan elemen arsitektu dari masa lalu yang di anggap potensial untuk di angkat kembali tetapi tidak dijadikan sebagai bentuk utama pada bangunan neo vernacular.
- Manipulasi atau Modifikasi, dari hasil efek atau quotation, selanjutnya bentuk dimanipulasi dan dimodifikasi dengan cara mengurangi bentuk yang di anggap tidak penting, mengubah pola orientasi bentuk, memproposikan bentuk.
- Kombiasi atau Penggabungan, menggabungkan beberapa elemen yang telah di modifikasi ke dalam bentuk.

Metode perancangan pendukung meliputi,

- Pemakian ornamen dan dekorasi, menggunakan ornament ke dalam bentuk baik dalam elemen maupun non struktur
- Penyesuaian ataunimprovisasi, mengimprovisasi bentuk agar diperoleh bentuk yang lebih sesuai dengan Arsitektur Neo Vernacular
- Keragaman warna, menampilkan warna pada elemen-elemen bentuk.

2. Analisi Ruang

Analisi ruang sebaga fungsi dan aktifitas bangunan mengikui bentuk bangunan neo-vernakular yang memiliki alur dari luar ke dalam, sehinggah ruang tidak menjadi proses utama pada perancangan bangunan, efisiensi ruang mengikuti bentuk bangunan yang ada, bukan bentuk bangunan yang mengikuti ruang.

3. Analisis Tapak

Analisis tapak sebagai pendukung bangunan neo vernacular dengan memasukkan ola tatanan massa bangunan neo-vernakular ke dalam tapak sesuai dengan orientasi arah angim, arah matahari, arah view to ste dan from site.

3. Ciri-ciri Arsitektur Neo-Vernakular

Dari pernyataan Charles Jencks dalam *bukunya "language of Post-Modern Architecture (1990)"* maka dapat dipaparkan ciri-ciri Arsitektur Neo-Vernakular sebagai berikut.

1) Selalu menggunakan atap bangunan

   Atap bumbungan menutupi tingkat bagian tembok sampai hampir ke tanah sehingga lebih banyak atap yang dibaratkan sebagai elemen pelindung dan penyambut dari pada tembok yang digambarkan sebagai elemen pertahanan yang menyimbolkan permusuhan.

2) Batu bata (dalam hal ini merupakan elemen konstruksi lokal)

   Bangunan di dominasi pengguna batu bata abad 19 gaya Victorian yang merupakan budaya dari arsitektur barat.

3) Mengembalikan bantuk-bentuk tradisional yang ramah lingkungan dengan proporsi yang lebi vertikal.

4) Kesatuan antara interior yang terbuka melalui elemen yang modern dengan ruang terbuka di luar bangunan

5) Warna-warna yang kuat dan kontras

Dari ciri-ciri diatas dapat diliat bahwa Arsitektur Neo-Vernakular tidak ditujukan pada arsitektur modern atau arsitektur tradisional tetapi lebih pada keduanya. Hubungan antara kedua bentuk arsitektur di atas di tunjukkan dengan jelas

dan tepat oleh Neo-Vernakul melalui trend akan rehabilitasi dan pemakaian kembali atap miring, batu bata sebagai elemen local, susunan masa yang indah

4. Prinsip – Prinsip Desain Arsitektur Neo-Vernakular

Adapun beberapa prinsip-prinsip desain arsitektur neo-vernakular terperinci adalah sebagai berikut :

1) Hubungan Langsung, merupakan pembangunan yang kreatif dan adaptif terhadap arsitektur setempat di sesuaikan dengan nila-nilai/fungsi dari bangunan sekarang
2) Hubungan Abstrak, meliputi interprestasi ke dalam bentuk bangunan yang dapat di pakai melalui analisa tradisi budaya dan peninggalan arsitektur
3) Hubungan Lansekp, mencerminkan dan menginterprestasikan lingkungan seperti kondisi fisik termasuk topografi dan iklim.
4) Hubungan Kontoporer, meliputi pemilihan penggunaan teknologi, bentuk ide yang relevan dengan program konsep arsitektur.
5) Hubungan Masa Depan, merupakan pertimbangan mengantisipasi kondisi yang akan dating

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

5. Kriteria Arsitektur Neo Vernakular

Kriteria-kriteria yang mempengaruhi arsitektur neo-vernakular adalah sebagai berikut :

1) Bentuk-bentuk menerapkan unsur budaya, lingkungan termasuk iklim setempat diungkapkan dalam bentuk fisik arsitektur (tata letak denah, *detail*, struktur dan ornamen)
2) Tidak hanya elemen fisik yang di terapkan dalam bentuk modern, tetapi juga elemen non-fisik yaitu budaya pola pikir, kepercayaan, tata letak yang mengacu pada makro kosmos dan lainnya menjadi konsep dan kriteria perancangan.
3) Produk pada bangunan ini tidak murni menerapkan prinsip-prinsip bangunan vernakular melainkan karya baru (mengutamakan penampilan visualnya)

Berikut merupakan Perbandingan Arsitektur Tradisional, Vernakular dan Neo-Vernakular :

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

Tabel 2.4. Perbandingan Arsitektur Tradisional, Vernacular dan Neo Vernakular

Perbandingan	*Tradisional*	*Vernakular*	*Neo-vernakular*
Ideologi	Terbentuk oleh tradisi yang diwariskan secara turun-temurun berdasarkan kultur dan kondisi lokal	Terbentuk oleh tradisi turun temurun tetapi terdapat pengaruh dari luar baik fisik maupun nonfisik bentuk perkembangan arsitektur tradisional	Penerapan elemen arsitektur yang sudah ada dan kemudian sedikit atau banyaknya mengalami pembaruan menuju suatu karya yang modern
Prinsip	Tertutup dan perubahan zaman terpaut pada satu kultur kedaerahan dan mempunyai peraturan dan norma-norma keagamaan yang kental	Berkembang setiap waktu untuk merefleksikan lingkungan budaya dan sejarah dari daerah dimana arsitektur tersebut berada. Transformasi dari situasi kultur homogen ke situasi yang lebih heterogen	Arsitektur yang bertujuan melestarikan unsur-unsur lokal yang telah terbentuk secara empiris oleh tradisi dan mengembang-kannya menjadi suatu tanggam yang modern. Kelanjutan dari arsitektur vernakular
Ide desain	Lebih mementingkan fasat atau bentuk ornamen sebagai suatu keharusan	Ornamen sebagai pelengkap tidak meninggalkan nilai- nilai setempat tetapi dapat melayani aktifitas masyarakat didalam	Bentuk desain lebih modern

Sumber : S : Sonny Susanto, Joko Triyono, Yulianto Sumalyo, diakses 19/04/15 4.26PM dari http://arsitektur-neo-vernakular-fazil.blogspot.com/

Dalam hal ini, pengertian arsitektur vernakular sering di samakan dengan arsitektur tradisional dan dapat di artikan bahwa secara konotatif kata tradisi dapat di artikan sebagai pewaris atau penerus norma-norma adat istiadat atau pewaris buaya yang turun temurun dari generasi ke generasi. Arsitektur dan bangunan manusia budaya tradisional, yang mampu memberikan ikatan lahir batin.

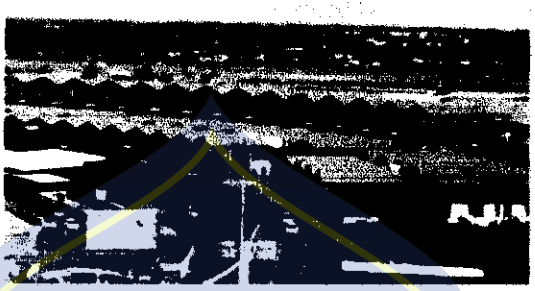
6. Pendekatan Arsitektur Neo Vernakular

Dalam buku menurut (Jenck and Revivalism 1988) dalamArifin (2010), yang perlu diperhatikan dalam penerapan pendekatan dalam arsitektur ne-vernakular adalah:

1) Interprestasi desain yaitu pendekatan melalui analisa tradisi budaya dan peninggalan arsitektur setempat yang dimasukkan ke dalam proses perancangan yang terstruktur kemudian diwujudkan dalam bentuk yang termodifikasi sesuai dengan zaman sekarang.
2) Ragam dan corak desain yang digunakan adalah dengan pendekatan simbolisme dan tipologi untuk memberikan kedekatan dan kekuatan pada desain
3) Struktur tradisional yang digunakan mengadaptasi bahan bangunan yang ada di daerah dan menambah elemen estetis yang diadaptasi sesuai dengan fungsi banguna.
4) Menampilkan nilai-nilai histori yang akan menegaskan ciri banguna.

7. Kajian Preseden Arsitek Neo Vernakular

a. Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta



Gambar 2.26 Bandara Soekarno Hatta
Sumber: tribunnewswiki.com

Unit-unitnya sebagian besar berkontruksi tiang dan balok yang diekspos. Unit-unit dalam terminal dihubungkan dengan selaras terbuka yang sangar teropical, sehinggah pengujungnya merasakan udara alami dan sinar matahari. Unit ruang tunggu menggunakan arsitektur joglo dalam dimensi yang lebih besar, namum bentuk maupun sistem konstruksinya tidak berada dari sopo guru, usuk, duduk, dan elemen konstruksi Jawa lainnya. Pengguna material modern namum memiliki tampil seperti kayu yang diterapkan pada kolo-kolom diruang tunggu memberikan kesan yang modern namun natural.

Gambar 2.27 Interior Bandara Soekarno Hatta
Sumber : pontas.id

Kesimpulan:

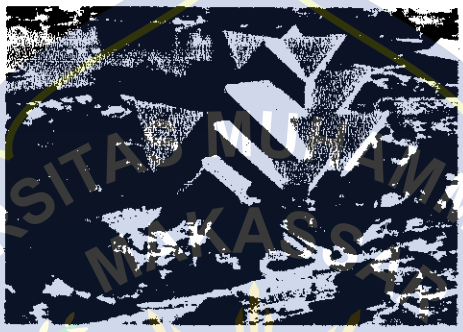
Bandara soekarno hatta merupakan bangunan neo-vernakular dengan sangat jelas memperlihatkan konsep asli vernakular seperti pada pengguna bentuk-bentuk atas joglo dana tap pelana yang banyak digunakan pada bangun tradisional indoensia. Selain itu penggunakan material seperti kaca dan baja yang merupakan material moderensasi dipadu dengan konsep vernakular yang ada

b. National there malaisya

Gambar 2.28 National Theatre malaysia
Sumber: en wikiarquitectura.com

Bangunan teater daerah malaysia ini merupakan salah satu bangunan neo-vernakular di malaysia. Terletak di kuala lumpur, dengan fungsi sebagai teater daerah dan juga gedung pertunjukan, dengan kapasitas 2000 orang yang menggunakan tiga tingkat balkon. Gedung teater nasional malaysia ini merupakan salah satu ciri malaysia sehingga terlitas sangat letak sekali kesan budaya malaysianya. Gedung ini didesain dengan mengikuti konsep bangunan tradisional melayu malaysia yang

menggunakan atap pelana yang tinggi. Dengan mengambil bentuk vernakular yang jelas sekali di pandu dengan material yang modern menjadikan gedung teater nasional malaysia ini terlihat modern namun memiliki ciri khas malaysia.



Gambar 2.29 Atap Bangunan National Theater Malaysia
Sumber: en.wikiarquitectura.com

Gedung teater nasional malaysia ini mengambil konsep vernakular dari rumah tradisional melayu malaysia dengan sangat jelas dan memberikan pengulangan-pengulangan pada bagian atapnya yang tingkat-tingkat. Atap pelana yang biasanya digunakan pada bangunan rumah tradisional sangat tepat diaplikasikan ke gedung teater ini karena gedung teater membutuhkan ruang yang benar dan tinggi seseperti pada rumah tradidisional yang menggunakan atap yang besar dan tinggi.

Kesimpulan:

National theater malaysia mengambil konsep dari rumah tradisional melayu malaysia dengan sangat jelas memberikan pengulangan pada bagian

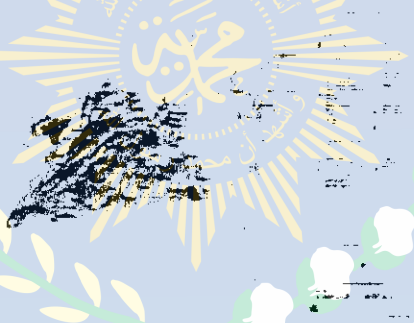
atapnya yang bertingkat-tingkat. Atap pelana yang biasanya digunakan pada bangunan rumah tradisional sangat dapat diaplikasikan ke gedung theater ini karena membutuhkan ruang yang besar dan tinggu seperti pada rumah tradisional yang atap besar dan tinggi

No	Bangunan	Penerapan Neo Vernakular
1	Bandara Internasional Soekarno Hatta	- Menerapkan bentuk atap plana pada bangunan ruang tunggu - Sistem kontruksinya tidak berada dari sopo guru dan usuk, duduk, takdir dari elemen kontruksi jawa - Material modern namun memiliki tampilan seperti kayu yang di terapkan pada kolom sehingga memberikan kesan modern namun natural
2	National Theater Malaysia	- Mengambil bentuk wau bulan (kerjajinan malaysia) pada penerapan bentuk - Tumpukan atap plana yang bertingkat mengambil bentuk dari sirih junjung - Pembagian ruang disesuaikan dengan pembagian ruang rumah adat tradisional malaysia

Tabel 2.5 Perbandingan Perenerapan Neo Vernakular pada Preseden
Sumber: Analisis Penulis, 2022

Sinjai berada pada ketinggian antara 25 sampai 1.000 meter diatas permukaan laut. Luas daerah 8.1996 Ha, dengan 4,62 persen berada pada ketinggian 25 m diatas permukaan laut, 9,74 persen berada pada ketinggian 100 m diatas permukaan laut, 55,35 persen berada pada ketinggian 100 – 500 m dari permukaan laut, 21,18 persen berada pada ketinggian 500 – 1000 m dari permukaan laut dan 21,18 persen berada pada ketinggian diatas 1000 m dari permukaan laut.

Wilayah administratif terbagi atas 8 Kecamatan, 13 kelurahan, 55 desa, dan 259 lingkungan/dusun dengan luas wilayah 819,96 Km2, atau 1,29 persen dari luas wilayah daratan Propinsi Sulawesi Selatan.



Gambar 3.1 Peta Kabupaten Sinjai
Sumber : google

1. Topografi

Secara morfologi, kondisi topografi wilayah kabupaten sinjai sangat bervariasi, yaitu dari area dataran hingga area yang bergunung. Sekitar 38,26 persen atau seluas 31.370 Ha merupakan kawasan dataran

hingga landai dengan kemiringan 0 - 15 persen. Area perbukitan hingga bergunung dengan kemiringan di atas 40 persen, diperkirakan seluas 25.625 Ha atau 31,25 persen.

Berdasarkan klasifikasi menurut ketinggian diatas permukaan laut (dpl), wilayah kabupaten terbagi ke dalam 5 (lima) klasifikasi ketinggian , dengan luasan sebagai berikut :

- Area dengan ketinggian 0 – 25 meter dpl, seluas 3.788 ha
- Area dengan ketinggian 25 – 100 meter dpl, seluas 7.983 ha
- Area dengan ketinggian 100 – 500 dpl,seluas 45.535 ha
- Area dengan ketinggian 500 – 1000 meter dpl, seluas 17.368 ha
- Area dengan ketinggian >1000 meter dpl, seluas 6.569 ha

2. Keadaan Iklim Kabupaten Sinjai

Sepanjang tahun, daerah ini termasuk beriklim sub tropis, yang mengenal 2 (dua) musim, yaitu musim penghujan pada periode April - Oktober, dan musim kemarau yang berlangsung pada periode Oktober-April. Selain itu ada 3 (tiga) type iklim (Setianingtias, Baiquni, and Kurniawan 2019) yang terjadi dan berlangsung di wilayah ini, yaitu iklim type B2, C2, D2 & type D3.

- Zona dengan iklim type B2 dimana bulan basah berlangsung selama 7 – 9 bulan berturut-turut, sedangkan bulan kering berlangsung 2 –

4 bulan sepanjang tahun. Penyebaran meliputi sebagian besar wilayah. Kecamatan Sinjai Timur Dan Sinjai Selatan.

- Zona dengan iklime type C2, dicirikan dengan adanya bulan basah yang berlangsung antara 5 – 6 bulan sedangkan bulan keringnya berlangsung selama 3 – 5 bulan sepanjang tahun. Penyebaran meliputi sebagian kecil wilayah Kecamatan Sinjai Timur, Sinjai Selatan, dan Sinjai Tengah.
- Zona dengan iklim type D2, mengalami bulan basah selama 3-4 bulan dan bulan kering nya berlangsung selama 2-3 bulan penyebarannya meliputi wilayah bag.tengah kabupataen sinjai,yaitu sebagian kecil wilayah kecamatan sinjai tengah,sinjai selatan dan sinjai barat.
- Zona dengan iklim type D3,bercirikan dengan berlangsungnya bulan basah antara 3-4 bulan dan bula kering berlangsung antara 3-5 bulan penyebarannya meliputi sebagian wilayah kecamatan sinjai barat,sinjai tengah dan sinjai selatan.

Dari keseluruhan type iklim yangb ada tersebut. Kabupaten sinjai mempunyai curah hujan berkisar antara 2.000-4.000 mm/tahun dengan hari hujan yang bervariasi antara 100-160 hari hujan/tahun.

Kelembapan udara rata-rata tercatat berkisar antara 64- 87 persen ,dengan suhu udara rata-rata berkisar 21,1o C -32,4o C.

3. Jumlah Penduduk Kabupaten Sinjai

Jumlah penduduk Kabupaten Sinjai tahun 2014 sebanyak 236.497 jiwa dengan laju pertumbuhan penduduk 3,3 persen dari hasil Sensus Penduduk 2010 yang berjumlah 228.879 jiwa. Sedangkan kepadatan penduduknya 288 jiwa/km² dengan Kecamatan Sinjai Utara merupakan daerah terpadat penduduknya dengan 1.471 jiwa/km² dan Kecamatan Bulupoddo merupakan daerah terjarang penduduknya dengan 158 jiwa/km². Sebanyak 99% penduduk Kabupaten Sinjai memeluk agama Islam. Berikut adalah penduduk Kabupaten Sinjai, per Kecamatan Tahun 2014:

Tabel.3.1 Daftar Kecamatan, Desa dan Kelurahan

KECEMATAN	JUMLAH KELURAHAN	JUMLAH DESA	STATUS	DAFTAR DESA/KELURAHAN
Bulupoddo		7	Desa	Buki Tellue, Duamanue, Lamatti Riaja, Lamatti Riattang, Lamatti Riawang, Lappacinrana, Tompobulu
Pulau Sembilan		4	Desa	Pulau Buhung Pane, Pulau Harapan, Pulau Padaelo, Pulau Persatuan
Sinjai Barat	2	7	Desa	Arabika, Baranti, Bonto Salama, Boto Lempangan, Gunung Perak, Terasa, Turungan Baji
			Kelurahan	Balukia, Tassililu
Sinjai Borong	1	7	Desa	Barambang, Batu Belerang, Biji Nangka, Bonto Katute, Bonto Tengngai, Kassi Buleng
			Kelurahan	Pasir Putih
Sinjai Tengah	1	10	Desa	Baru, Bonto, Gantarang, Kantung, Kompang, Mattunreng Tellue, Pattongko, Saohiring, Saotanre
			Kelurahan	Samaenre
Sinjai Timur	1	12	Desa	Bioro, Bongki Langkese, Kaloling, Kampala, Lasiai, Panaikang, Pasimarannu, Pattalassang, Salohe
			Kelurahan	Samataring
Sinjai Utara	6		Kelurahan	Alehantuae, Balangnipa, Biringere, Bongki, Lamatti Riaja, Lappa
Sinjai Selatan	1	10	Desa	Alenangka, Aska, Buki Kamase, Garaccing, Pakke, Palangka, Polewali, Puncak, Songging, Talle
			Kelurahan	Sangrasseri
Tellu Lempoe	1	10	Desa	Bua, Era Bri, Kalobba, Lembang Lobe, Massalle, Pattongko, Samaturue, Saotengah, Tellu Lempoe
			Kelurahan	Mannanti
JUMLAH	**13**	**67**		

Sumber : Wikipedia, 2014

4. Tapak Terminal Kabupaten Sinjai

Tapak berada di Jl. Petta Ponggawae, Kecamatan Sinjai Utara, Kelurahan Bongki, Kabupaten Sinjai. Dengan luas ±3,54 Ha. Lokasi bisa di akses roda dua ataupun roda empat. Dapat dilihat pada gambar 3.2 Lokasi site yang terpilih

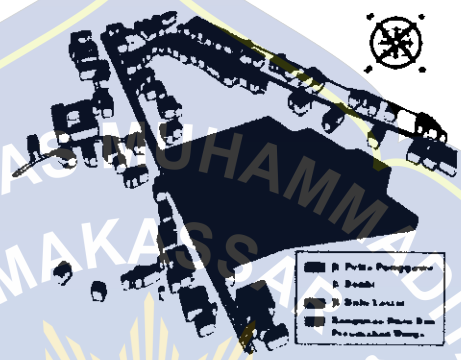
Gambar 3.2 Lokasi Site
Sumber : Google Maps

Analisis lokasi terlihat seperti ini:

1. Peruntukan tapak sesuai dengan aturan RTRW Kelurahan Bongki, pusat transportasi dan niaga, serta merupakan kawasan startegis untuk pertumbuhan ekonomi.
2. Situs berada di sumbu Sinjai-Makassar, Sinjai-Bone,Sinjai-Bulukumba
3. Berasarkan persyaratan tapak terminal Tipe B, luas lahan terminal dipulau jawa minimal 3 ha dan luas lahan terminal dipulau lain minimal 2 ha atau lebih. Luas area dasar adalah

±2.8 Ha (708,06 m^2) yang memenuhi standar minimum untuk persayaratan tapak terminal angkutan darat tipe B

Keadaan tapak merupakan lahan kosong, yang berada di Jl. Petta Ponggawae dan Jl. Bulu Lasiai. Berikut keadaan Eksisting tapak :



Gambar 3.3 Kondisi Tapak
Sumber : Analisis Penulis, 2022

Dari gambar di atas, anda dapat melihat bahwa situs tersebut memiliki beberapa status yang ada. Yang paling menonjol, situs ini berada di antara duagaris penghubung (sumbu) antara

1. Potensi

a. Kebisingan dan polusi rendah

b. Vegetasi normal dipertahankan untuk meminimalkan kebisingan dan estetika

2. Hambatan

Tingkat kemacetan lumayan padat karena berada di Jl. Petta Ponggawae yang merupakan jalan poros Sinjai – Bone

5. Orientasi Arah Matahari dan Angin

Analisis sinar matahari dan angin bertujuan untuk mengkondisikan kenyamanan tata massa bangunan serta orientasi gedung atau kegiatan utama

a. Arah Matahari

Arah matahari, yang terbit ke timur terbenam ke barat hampir selalu tepay berada diatas pada siang hari

Input :

Gambar 3.4 . Orientasi Arah Matahari
Sumber : Analisis Penulis, 2022

Dari gambar di atas, anda dapat melihat bahwa tapaknya menghadap ke barat. Dibawah ini adalah potensi dan resistivitas situs terkait dengan orientasi matahri :

1. Potensi
   a. Potensi matahari berada di atas lokasi pada sinag hari sehingga Anda dapat memaksimalkan pencahahayaan dengan cahaya alami

b. Permainan dengan arah bagian material

2. Perlawanan

a. Matahari siang hari tegak lurus dengan tapak, sehingga ada resiko tapak menjadi terlalu panas.

b. Bangunan di sekitar tapak bertingkat rendah dan anda bisa langsung masuk ke tapak tanpa terhalang sinar matahari.

Respon :

Gambar 3.5 Respon Analisis Matahari
Sumber : Analisis Penulis, 2022

Namun, solusi yang baik untuk memanfaat sinar matahari dapat memiminalkan panas yang di pancarkan melalui tabir surya. Tabir surya merupakan peredam atau penahan sinar matahri ,sehingga sinar matahri tidak langsung masuk ke dalam ruangan. Jenis- jenis bayangan adalah:

Gambar 3.6 Macam – macam Sun Shading
Sumber: hhtp://library.binus.ac.id

Berdasarkan teori shading,ada tiga cara dasar untuk menempelkan shading pada fasat bangunan : perangkat vertikal,perangkat peneduh horisontal,dan perangkat peneduh tipe kotak telur (watson,1993).

Perangkat peneduh yang ideal menghalagi sinar matahari maksmum sambil memungkinkan tampilan jendela dan angin sepoi-sepoi.

Tabel 3.2 Contoh perangkap *shading*

6	Vertical fin slanted	Timur, Barat	• Miring ke arah Utara • Membatasi penglihatan secara signifikan
7	Eggcrate	Timur, Barat	• Untuk iklim yang sangat panas • Penglihatan sangat terbatas • Perangkap udara panas
8	Eggcrate with slants fins	Timur, Barat	• Miring ke arah Utara • Penglihatan sangat terbatas • Perangkap udara panas • Untuk iklim yang sangat panas

Sumber : Lecner, 2022

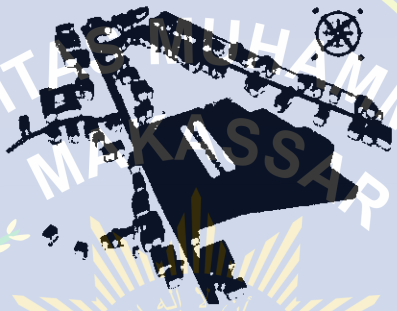
Gambar 3.7 Respon Analisis Matahari
Sumber : Analisis Penulis, 2022

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

c. Arah Angin

Arah angin merupaka salah satu dari beberapa faktor dalam desain ini, karena penentuan massa bangunan memiliki pengaruh yang signifikan dan menentukan kekuatan angin yang masuk ke lokasi

Input :



Gambar 3.8 Orientasi Arah Angin
Sumber : Analisis Penulis, 2022

Dari gambar di atas .kita dapat melihat bahwa wilayah bongki memiliki angin timur laut pada bulan Mei hingga Oktober,sedangkan wilayah bongki memiliki angin timuran pada bula november hingga April. Di bawah ini adalah adalah potensi dan ketahanan terhadap arah angin.

1. Potensi
   a. Bangunan di sekitar lokasi memiliki lantai rendah sehingga memungkinkan angin maksimun masuk ke lokasi.
   b. Maksimalkan ventilasi alami

2. Penghalang

Karena arah angin barat,maka perlu umtuk mempertimbangkan penempatan massa bangunan sebanyak mungkin sehingga angin bertiup dan menghantam lokasi ke segala arah.

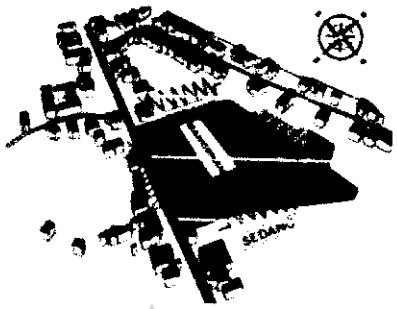
Respon :

Gambar3.9 Respon Analisis Arah Angin
Sumber: Analisis Penulis, 2022

6. Kebisingan

Kebisingan adalah bunyi yang tidak di inginkan dari usaha atau kegiatan dalam tingkat dan waktu tertentu yang dapat menimbulkan gangguan kesehatan manusia dan kenyamanan linkungan. (Kepmen LH No. tahun 1996) dalam (Utami and Darmawan 2021)

Posisi tapak dekat dengan jalan poros Sinjai Bone sehingga angka kebisingannya tinngi di perhitungkan di mana fungsi pada gedung membutuhkan kebisingan yang minim supaya pengunjung mendapatkan kenyamanan.



Gambar 3.10 Pola Kebisingan Sekitar Tapak
Sumber : Analisis Penulis, 2022

Berdasarkan gambar di atas,tingkat kebisingan tertinggi pada arah Barat tapak relatif tinngi, pada arah timur tapak relatif rendah, dan pada arah utara dan selatan tapak relatif sedang. Di bawah ini adalah potensi situs dan hambatan kebisingan :

1. Potensi
   a. Memaksimalkan pengendalian vegetasi dari arah kebisingan.
   b. Bahan dan material yang dapat meminimalkan kebisingan.
   c. Dapat menympan pohon /tanaman agar dapat memblokir kebisingan.
2. Penghlang

   Kebisingan yang di timbulkan oleh banyak kendaraan yang lewat di tampak depan tapak karna terdapat jalan poros Sinjai-Bone.

8. Sirkulasi

Sirkulasi adalah prasarana penghubung vital yang menghubungkan berbagai kegiatan dan penggunaan dalam sebuah tapak. Sirkulasi dapat juga

1. Hambatan

Jalur menuju lokasi sering terhambat karena jalur yang dilalui terdapat banyak ruko dan persimpangan jalan yang menyebabkan kemacetan

9. View

Existing lokasi adalah tanah kosong di jalan Petta Pongawae, yang di dekatnya merupakan UPTD SMPN 35 Sinjai dan berada tidak jauh dari Hotel Luxuri Sinjai.

Gambar 3.12 View Dari Dalam Ke Luar Tapak
Sumber : Analisis Penulis, 2022

Gambar 3.13 View dari luar ke dalam tapak
Sumber : Analisis Pribadi, 2022

Dibawah ini adalah kemungkinan dan hambatan ke lokasi yang terkait dengan arah pandangan :

1. Potensi

   Karena terletak di jalan utama, bisa menjadi ikon Kabupaten Sinjai

2. Rintangan

   Pemandangan pemukiman lokal yang tidak terlalu teratur dan masih banyak orang yang membangun di dekat lokasi

B. Pemrograman Ruang

1. Kegiatan dan analisis Tata Ruang

Jalan Kota Negara (AKDP) Kab. Sinjai, yaitu Sinjai-Bone, Sinjai-Soppeng, Sinjai-Wajo, Sinjai-Parepare, Sinjai-Sidrap, Sinjai-Barru, Sinjai-Polmas, Sinjai Palopo, Sinjai-Makassar kota, yaitu selama jalur angkutan kota yaitu bongkiLengkese-Biroro, Bongki Lengkese-Baru, Bongki Lengkese-Bua, Bongki Lengkese-Bulukamase.

Table 3.3 Pengguna area halte, aktivitas dan kebutuhan lahan sinjai

NO	FUNGSI UTAMA	PELAKU	KEGIATAN	KEBUTUHAN RUANG	SIFAT RUANG		
							PRIVATE
1	Kantor	Kepala Terminal	Berkantor, Rapat	Rg. Kepala Terminal			
				Rg. Sekretaris			
				Rg. Tamu			
				Rg. Rapat			
				Musholah			
				Toilet			
		Bidang Operasional	Berkantor, Rapat, Menerima Tamu	Rg. Kantor			
				Rg. Rapat			
				Rg. Arsip Data			
				Rg. Petugas Keamanan			
				Rg. Tamu			
				Musholah			
				Toilet			
		Administrasi Keuangan	Mengatur Pembelian Tiket	Rg. Seksi Administrasi			
				Rg. Rapat			
				Rg. Arsip Data			
				Musholah			
				Toilet			

2. Analisis Besaran ruang

Berdasarkan data pengunjung Terminal kab.sinjai yang di proleh dari dinas perhubungan kab.sinjai sebanyak 1.448.

Pada tahun 2018 sejumlah 2.730, seangkan pada tahun 2019 sebanyak 2.730 jiwa. Berdasarkan data tersebut ,kita dapat memperkirakan bahwa jumlah pengunjung terminal selama 10 tahun ke depan dapat di hitung dengan menggnakan rumus geometris sebagai berikut :

$$P_t = P_0 (1+r)^n$$

Keterangan:

P_t : Jumlah Pengunjung tahun lalu

P_0 : Jumlah Pengunjung tahun pertama

1 : Konstan (nomor Tctap)

r : Peningkatan jumlah pengunjung (%)

n : Selisih P_t dan P_0

Selanjutnya, peningkatan kehadiran :

$$r = \frac{2.630 - 1.133 \times 100\%}{1.133}$$

r = 1.321%

Maka untuk prediksi pengunjung pada tahun 2029 (10 tahun kedepan) :

$P_t = P_0 (1+r)$

$P_{2029} = 2.630 (1+1,133)^{10}$

$P_{2029} = 2.630 (2,133)^{10}$

P_{2029} = 5,558.19 Jiwa

Jadi prediksi jumlah pengunjung 2029 sebanyak 5,558.19 jiwa menggunakan persentase kedatangan perhari lebih kurang 0,05% yaitu 2.779 jiwa perhari. Adapaun besaran ruang dalam tempat terminal merupakan menjadi berikut:

Tabel 3.4 Analisis Besaran ruang terminal bus Kab. Sinjai

No	Nama Ruang	Kap.		Standar	Per	Luas	Jumlah Ruang	Total Luas	Sumber
FUNGSI UTAMA									
1	**KANTOR**								
a.	Kantor Kepala Terminal								
	1. Ruang Kepala Terminal	1	org	25m²	org	25m²	1	25m²	NAD
	3. Ruang Tamu	5	org	1,5m²	org	7,5m²	1	7,5m²	NAD
	4. Ruang Rapat	20	org	2,4m²	lmr	48m²	1	48m²	DA
	5. Toilet Pria	5	org	0,96m²	org	105m²	1	4,8m²	DA
	6. Toilet Wanita	5	org	0,96m²	org	105m²	1	4,8m²	DA
Sub Total (m²)									**90.1m²**
Sirkulasi 20%									**18,02m²**
Total									**108.12m²**
No	**Nama Ruang**	**Kap.**		**Standar**	**Per**	**Luas**	**Jumlah Ruang**	**Total Luas**	**Sumber**
b.	Kantor Operasional Terminal								
	1. Ruang kantor	1	org	25m²	org	25m²	1	25m²	NAD
	2. Ruang Rapat	20	org	2,4m²	org	48m²	1	48m²	DA
	3. Ruang Arsip Data	4	org	0,52m²	org	2,08m²	1	2,08m²	MH
		4	Lemar	1,25m²	lmr	5m²		5m²	
	4. Ruang Tamu	5	org	1,5m²	org	7,5m²	1	7,5m²	NAD
	5. Toilet Pria	5	org	0,96m²	org	105m²	1	4,8m²	DA
	6. Toilet Wanita	5	org	0,96m²	org	105m²	1	4,8m²	DA
Sub Total (m²)									**97.18m²**
Sirkulasi 20%									**19.436m²**
Total									**116616m²**
Total									**125,52m²**
No	**Nama Ruang**	**Kap.**		**Standar**	**Per**	**Luas**	**Jumlah Ruang**	**Total Luas**	**Sumber**
2	**LOKET TIKET**								
	1. Ruang Loket AKDP & AKAP	1	org	5m²	org	5m²	8	5m²	NAD
	3. Ruang Antrian	30	org	4,5m²	org	135m²	30	135m²	NAD
	4. Ruang Informasi	3	org	8m2	org	24m²	1	24m²	NAD
	5. Toilet Pria	5	org	0,96m²	org	4,8m²	1	4,8m²	DA
	6. Toilet Wanita	5	org	0,96m²	org	4,8m²	1	4,8m²	DA
Sub Total (m²)									**435,95m²**
Sirkulasi 20%									**87.19m2**
Total									**523,14m²**

No	Nama Ruang	Kap.		Standar	Per	Luas	Jumlah Ruang	Total Luas	Sumber
3	**WORKSHOP**								
	1. Internet Café	1	org	32m^2	unit	32m^2	1	32m^2	Asu
	2. Mini Market								
	Ruang Display	30	org	1,3m^2	org	39m2	1	54,54m^2	NAD
	Kasir	1	unit	3,84m^2	org	3.84m^2	1		NAD
	Gudang			30%		11,7m^2	1		Asu
	3. ATM Center	5	unit	1,2m^2	unit	6m^2	1	6m^2	NAD
	4. Restaurant								
	Ruang Makan	150	org	1,3m^2	org	195m^2	1	282.36m^2	NAD
	Kios	4	unit	3,84m^2	unit	15.36m^2			
	Kasir	6	unit	12m2	unit	72m^2			
	7. Toilet Pria	5	org	0,96m^2	org	4,8m^2	1	4,8m^2	DA
	8. Toilet Wanita	5	org	0,96m^2	org	4,8m^2	1	4,8m^2	DA
Sub Total (m^2)									**384.5m^2**
Sirkulasi 20%									**76.9m^2**
Total									**461.4m^2**

No	Nama Ruang	Kap.		Standar	Per	Luas	Jumlah Ruang	Total Luas	Sumber
4	**KEBERANGKATAN**								
	1. Ruang Tunggu AKDP & AKAP	150	org	1,2m^2	org	180m^2	1	180m^2	Asu
	2. Ruang Informasi	3	org	8m2	org	24m^2	1	24m^2	NAD
	3. Toilet Pria	5	org	0,96m^2	org	4,8m^2	1	4,8m^2	DA
	4. Toilet Wanita	5	org	0,96m^2	org	4.8m^2	1	4,8m^2	DA
Sub Total (m^2)									**213.6m^2**
Sirkulasi 20%									**209.76m^2**
Total									**423.36m^2**

No	Nama Ruang	Kap.		Standar	Per	Luas	Jumlah Ruang	Total Luas	Sumber
5	**KEDATANGAN**								
	1. Ruang Tunggu AKDP	150	org	1,2m^2	org	180m^2	1	180m^2	NAD
	2. Ruang Informasi	3	org	8m2	org	24m^2	1	24m^2	NAD
	7. Toilet Pria	5	org	0,96m^2	org	4.8m^2	1	4,8m^2	DA
	8. Toilet Wanita	5	org	0,96m^2	org	4.8m2	1	4,8m^2	DA
Sub Total (m^2)									**213.6m^2**
Sirkulasi 20%									**209.76m^2**
Total									**423.36m^2**

No	Nama Ruang	Kap.		Standar	Per	Luas	Jumlah Ruang	Total Luas	Sumber
FUNGSI PENDUKUNG									
1	**BENGKEL**								
	1. Ruang Peralatan	2	org	18m2	org	36m2	1	36m^2	NAD
	3. Ruang Ganti	1	org	2,15m^2	org	2.795m^2	2	5.59m^2	Asu
	4. Ruang Istirahat	1	unit	30m2	unit	30m^2	1	30m^2	Asu
	5. Toilet Pria	5	org	0,96m^2	org	4,8m^2	1	4,8m^2	DA
	6. Toilet Wanita	5	org	0,96m^2	org	4.8m^2	1	4.8m^2	DA
Sub Total (m^2)									**81.5m^2**
Sirkulasi 20%									**16.3m^2**
Total									**97.8m^2**

2	**TEKNISI**								
	1. Ruang Cleaning Service	8	org	2,5m²	org	20m²	1	20m²	NAD
	2. Ruang Genset	-	-	20m²		20m²	2	40m²	SBT
	3. Ruang Kontrol Air Bersih	-	-	20m²		20m²	1	20m²	SBT
	4. Ruang CCTV	-	-	30m²		30m²	1	30m²	SBT
	5. Ruang Panel	-	-	40m²		40m²	1	40m²	SBT
	6. Toilet Pria	5	org	0,96m²	org	4,8m²	1	4,8m²	DA
	7. Toilet Wanita	5	org	0,96m²	org	4,8m²	1	4,8m²	DA
Sub Total (m²)									**159.6m²**
Sirkulasi 20%									**31.92m²**
Total									**191.52m²**
3	**Parkir**								
	1. Parkir Mobil Pengunjung	175	parkir	5x2,5m2				2187,5m2	NAD
	2. Parkir Motor Pengunjung	117	parkir	2x1m2				234m2	NAD
	3. Parkir Mobil Penumpang	105	parkir	5x2,5m2				1312,5m2	NAD
	4. Parkir Motor Penumpang	70	parkir	2x1m2				140m2	NAD
	5. Bus AKDP & AKAP	25	parkir	5x2,5m2				312,5m2	NAD
	6. Angkot & ADES	13	parkir	2x1m2				26m2	NAD
Sub Total (m²)									**4212.5m²**
Sirkulasi 20%									**842.5m²**
Total									**5.055m²**
4	**MUSHOLLAH**								
	Ruang Sholat	30	org	1,25m2	0rg	37,5m2	1	37,5m2	NAD
	Ruang Wudhu Pria	10	org	0,8m2	org	8m2	1	8m2	
	Ruang Wudhu Wanita	10	org	0,8m2	org	8m2	1	8m2	
Sub Total (m²)									**53,5m²**
Sirkulasi 20%									**10,7m²**
Total									**64,2m²**

Sumber : Olah Data, 2022

Keterangan Sumber :
NAD : Neufert, Ernest. 1992. Data Arsitek, Jilid 1 dan 2
DA : Data Aesitek
Asu : Asumsi dan Pengamatan Studi
SBT : Sistem Bangunan Tinggi

3. Pola Hubungan Ruang

Semua ruang memiliki fungsi, karakteristik, dan pola yang berada, serta hubungan khusus yang berada. Oleh karena itu, kami meremcanakan dengan matang apakah hasilnya akan bagus dan nyaman untuk semua orang yang menggunakannya. Hubungan

khusus kegiatan ini juga terjadi pada pengunjung terminal(penumpang) dan pengelola. Ini kadang-kadang disebut sebagai aliran aktivitas atau aliran fasilitas ruang :

a. Hubungan Ruang Fasilitas Pelayanan Penumpang

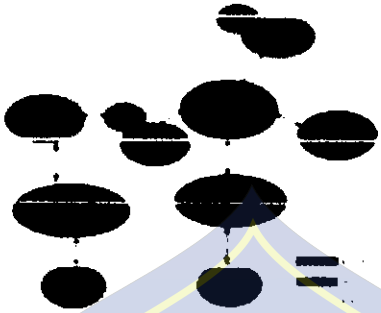
Gambar 3.14 Hubungan Ruang Fasilitas Pelayanan Penumpang
Sumber : Analisis Pribadi, 2022

b. Hubungan Ruang Manajemen Terminal

Gambar 3.15 Hubungan Ruang Manajemen Terminal
Sumber : Analisis pribadi, 2022

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

c. Hubungan Ruang Pelayanan Bus dan Angkutan Umum

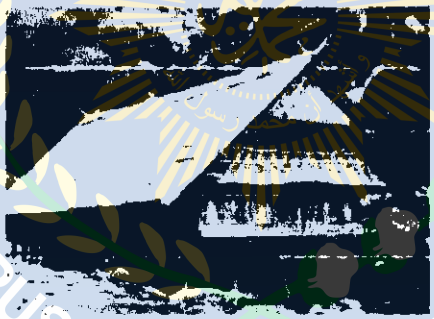


Gambar 3.16 Hubungan Antara Ruang Pelayanan Bus dan Angkutan Umum
Sumber : Analisis Pribadi, 2022

C. Elaborasi Tema dan Analisis Bentuk

1. Elaborasi Tema

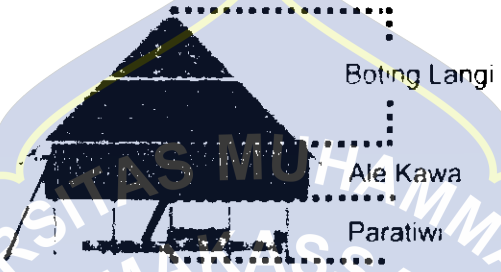
Perancangan Terminal Tipe B di kabupaten sinjai mengambil pendekatan Arsitektur Neo Vernakular dengan mengadopsi bentukan rumah adat Karampuang sebagai bentukan awal.



Gambar 3.17 Rumah Adat Karampuang
Sumber: Koleksi Tim Peneliti, 2015

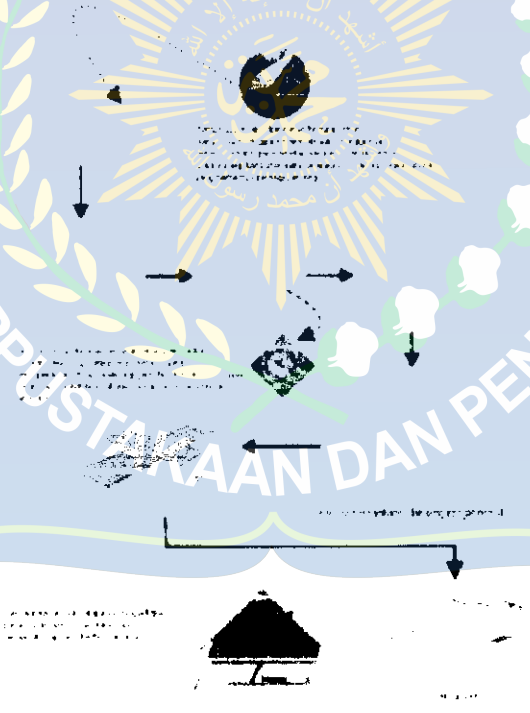
Sistem kosmologi rumah adat karampuang membagi dunia ini menjadi tiga bagian atau tiga tingkat. Bagian paling atas yakni boting langi untuk dunia atas atau lagit tempat bersemayangnya Dewata Seuae atau patotoe. Bagian tengah di sebut ale kawa di

maksudkan sebagai dunia yang di huni manusia. Bagian yang bawah adalah paratiwi yakni tempat bersemayamnya orang-orang yang telah tiada, sehingga rumah adatnya tidak beralas dan tiangnya di tanam ke dalam tanah.



Gambar 3.18 Sistem Kosmologi pada Rumah Adat Karampuang
Sumber: Data Pribadi,2022

2. **Analisis Bentuk**



Gambar 3.19 Analisis Bentuk Dasar Bangunan
Sumber : Analisis Pribadi, 2022

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

D. Analisis Pendukung dan Pembangunan Integritas

1. Analisis Keuntungan

Dalam perancangan terminal bus perlu memaksimalkan sistem penyediaan seperti sistem penyediaan air bersih (SPAB) dan sistem pengelolahan air limbah (SPAK), sistem jaringan transmisi dan sistem komunikasi. Memaksimalkan sistem utilitas harus diperhatikan demi keamanan dan kenyamanan pengunjung.

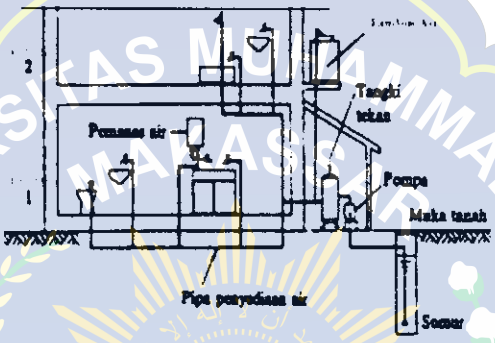
a. Sistem Penyediaan Air Minum (SPAB)

Terminal ini memiliki dua sumber air bersih, sumur bor dan PDAM. Kedua sumber ini dapat dilengkapi kekurangan atu sama lain.

Di bawah ini adalah beberapa kebutuhan air untuk bangunan itu adalah:

1) Toilet
2) Food Court/Restoran
3) Cuci mobil
4) Dapur
5) Sistem pemadam kebakaran
6) Landscaping exit (RTH)
7) Wastafel, dll

Ada dua sistem yang digunakan dalam perancangan air bersih: sistem tangki atas dan sistem tangki bawah. Aliran sirkulasi ini berasal dari PDAM dan lubang bor, dipompa ke atas, disimpan di reservoir, dan kemudian didistribusikan ke seluruh gedung. Gambar di bawah menunjukkan suplai dan distribusi air bersih ke semua bangunan.



Gambar 3.20 Sirkulasi Air Minum
Sumber : rangkumansipil.blogspot.com

b. Sistem Pengembangan Air Limbah (SPAK)

Hasil penggunaan air dari plambing dikenal dengan istilah limbah (air limbah). Dalam desain ini, air limbah digunakan untuk kebutuhan bangunan dan bangunan lain yang membutuhkan air, bukan dibawa langsung ke timbunan seperti pada bangunan biasa. Siram tanaman dan gunakan kembali (reycle). Tahapan daur ulang air limbah adalah sebagai berikut:

1) Wadah pengumpulan Awal

Tahap awal pengolahan limbah terjadi bak pengumpul awal,dimana hasil air buangan dari semua gedung dan

semua ruangan yang menghasilkan air kotor akan di kumpulkan di bak pengumpul .

Wadah pengumpulan pertama ini menjalankan beberapa proses antara lain :

- *Filtrasi* : bertindah sebagai penyaring limbah yang masuk bak mandi, tissu, plastik, kain lap, pembalut wanita, sisa makanan, untuk mencegah tersumbatnya pompa dan pipa
- *Communitor* : dirancang untuk memotong kotoran kecil dan dilengkapi dengan diffuser untuk menghancurkan kotoran yang terbawa oleh air kotor
- *Desanding* : digunakan untuk menyaring pasir dan kotoan yang terbawa air kotor agar tidak mengendap di pipa

2) *Expansion Tank*

Sum digunakan untuk meningkatkan debit air dan kualitas air limbah akan di lakukan. Sump ini juga memilki suplai udara dari working air Blower sebagai pengaduk

3) *Tangki aerasi*

Di tangki ini,bahan organik didekkomposisi, dan air limbah yang di buang dari udara menguraikan bahan organik oleh mikroorganisme, yang dingunakan dalam

proses pertumbuhan. Akibatnya,biomassa tumbuh dan berkembang dalam skala besar,yang menguraikan polutan yang ada dalam air limbah.

4) *Bak pengendapan*

Partikel serpihan (air berlumpur)menumpuk di tangki ini,di mana penyaringan di lakukan antara air limbah dan pasir halus. Hasil filtrasi dibawa langsung ke tangki klorin secara gravitasi.

5) *Tangki desifeksi klorin*

Di tangki ini,hasil filtrasi di tangki pengendapan disaring dan klorin di suntikkan untuk membunuh bakteri.

6) *Tangki air limbah*

Ini adalah tangki perawatan terakhir sebelum di proses ulang oleh filter sistem daur ulang air. Selain itu,sebagian air di bak ini akan di buang melalui sistem pembuangan kotoran.

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

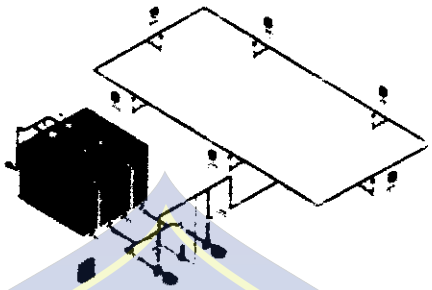
tentang bangunan,tentunya anda juga membutuhkan akses untuk mencari informsi dan rute yang ada di manapun anda membutuhkan jaringan internet. Selain berperang sebagai media promosi lokasi, ada juga beberapa daerah yang bisa di jadikan sebagai media pembelajaran.

Gambar 3.23 Alur Jaringan Komunikasi
Sumber :bitcorners.blogspot.com

e. Sistem Keamanan

- Sistem pemadam kebakaran

Sebagai fasilitas umum,yaitu terminal. Harap berhati-hati dalam pemasangan perlatan proteksi kebakaran,yang merupakan salah satu langkah keselamatan bagi pengguna terminal. Jenias alat pemadam kebakaran dan alat pencegahan yang di gunakan adalah :keran kebakaran. Menggunakan air sebagai bahan baku,di bagi menjadi dua zona,zona luar dan zona dalam.



Gambar 3.24 Skema pemasangan hydrant
Sumber : guardall.co.id

- Sistem Pemantauan

Sistem pengawasan ini di gunakan untuk memudahkan pengawasan dan meminimalkan kegiatan kriminal

Gambar 3.25 Skema Pengguna CCTV
Sumber : Google (Diakses 2021)

2. Analisis Struktural

Berikut beberapa pertimbangan untuk konsep struktur bangunan terminal ini:

a. Kondisi tanah

b. Bentuk dan ruang pada bangunan

c. Stabilitas dan keamanan

Bagian struktural dibagi menjadi tiga bagian:

a. Substuktur

SubStructure adalah bagian bangunan yang berada di bawah tanah, Biasanya substruktur terbuat dari beton bertulang. Substruktur meliputi pondasi dan sloof. Padaperancangan kali ini menggunakan pondasi foot plat, karena jenis pondasi ini dapat dibangun ditanahyang lemah dan kondisinya tidak stabil. Seperti daerah rawah-rawah yang memag susah dibangun, dan mempunyai struktur yang sangat kokoh yang mampu menahan beban bangunan dengan sangat baik.

Permukaan pelat beton yang menjadi dasar pondasi memiliki bentuk persegi atau persegi panjang. Kaki berbentuk persegi biasanya diletakkan dibawah pilar untuk meningkatkan stabilitas bangunan

Gambar 3.26 Pondasi Foot Plat
Sumber : 99.co

b. Struktur Sedang

Struktur pusat adalah bagian tengah bangunan: kolom, dinding dan lantai. Sistem struktur yang digunakan adalah struktur rangka kaku.

Gambar 3.27 Middle Struktur
Sumber : www.arsitektur-studio.com

Struktur utama bangunan adalah kolom tekan, balok tekanan, panel prefabrikasi, sistem konstruksi yang ramah lingkungan dan tidak menghasilkan banyak limbah selama pembuatan. Untuk dinding yang terbuat dari bahan bata dan kaca yang dapat meminimalisir sinar matahari

c. Superstruktur

Struktur atas adalah struktur di atas (atap). Pada bagian struktur ini, atap bangunan menggunakan Rangka Baja WF

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

Gambar 3.28 Rangka Baja WF

Sumber : Blogsituansan

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

BAB IV

KONSEP PERANCANGAN

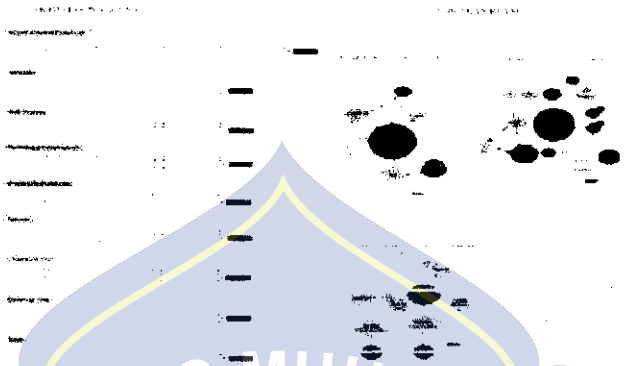
A. Rancangan Tapak

Gambar 4.1 Analisis Tapak
Sumber Analisis Pribadi, 2022

Berdasarkan hasil analisis tapak diatas bangunan menghadap ke arah barat yang merupakan jalan utama menuju lokasi sehinggah mempermudah pengunjung mencapai lokasi. Menambahkan vegetasi pada setiap sisi tapak menjadi pereduksi kebisingan untuk bangunan yang berasal dari sekitar tapak serta meminimalisir sinar matahari yang berlebihan.

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

B. Rancangan Ruang



Gambar 4.2 Program Ruang
Sumber Analisis Pribadi, 2022

Berdasarkan hasil analisis ruang maka diperoleh besaran ruang dengan total **1.571,8 m^2** dengan pengelompokkan ruang yaitu kantor, loket, workshop

C. Rancangan Bentuk Dan Material Bangunan

Gambar 4.3 Bentuk Dan Material Bangunan
Sumber Analisis Pribadi, 2022

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

bangunan menggunakan air PDAM sebagai sumber air bersih, menyediakan hydrant pada bebebrapa tiitk di dalam bangunan, dan pemberian CCTV demi menjaga keamanan dan keselamatan dalam bangunan.

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

B. SARAN

Mengenai penyusunan laporan tugas akhir ini, penulis menyadarisangat jauh dari kata kesempurnaan. Adapun yang menjadi dasar pertimbangan adalah sebagai berikut:

1. Hendaknya sering berkonsultasi dengan dosen pembimbing, penguji ataupun pihak-pihak yang memiliki kapasitas pada bidang perancangan terminal tipe B
2. Dalam penyusunan ini hendak nya lebih teliti mengenai tulisan dan penyusunan kalimat dan kebahasaan sumber referensi
3. Penulis harus memiliki banyak referensi terutama yang berkaitan dengan Terminal tipe dan konsep yang diterapkan pada bangunan agar memudahkan dalam pengaplikasian perencanaan

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

DAFTAR PUSTAKA

Adisasmita, sakti Adji. (2015) *Perancangan Infrastruktur Transportasi Wilayah.* Makassar: Graha Ilmu

Balai Pustaka, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, 1996

Departemen Perhubungan, 1996

Dinas Perhubungan Kabupaten Sinjai, 2021

E.K. Morlok, 1984. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi.* Jakarta : Erlangga

E.K. Morlok, 1991. *Pengantar Teknik dan Perancangan Transportasi.* Jakarta, Erlangga.

Edwar K. Morlok. 1978. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi.* Jakarta : Erlangga

Google Maps. 2021

Google Search. 2021. *Image*

Ismunandar. 2018. *Terminal Angkutan Darat di Kab. Luwu Timur.* Makassar

Neufert, Ernst, *Data Arsitek I*, Penerbit Erlangga, Jakarta, 1993

Neufert, Ernst, *Data Arsitek II*, Penerbit Erlangga, Jakarta, 1993

fvPemerintah kabupaten sinaji "Visi dan Misi Pemerintahan". Official Websire Pemerintah Provinsi Kabupaten Soppeng. (https://www.sinjaikab.go.id/visi-misi-pemerintah-kabupaten-sinjai-periode-2018-2023/) , 2021.

Makassar, Maryam Indira. 2019. *SKRIPSI PERANCANGAN TERMINAL BUS TIPE B DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR EKOLOGI DI KABUPATEN SOPPENG*

Panero, Julis. Martin Zelnik. 2003. *Dimensi Manusia dan Ruang Interio.* Jakarta : Erlangga

Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009. Tentang *Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009. *Tentang terminal*

UU No 14 Tahun 1992, dalam Peraturan Pemerintah Mo. 41 Tahun 1993 Tentang *angkutan jalan umum*

Watson. 1993. *Sun Shading*

https://id.wikipedia.org/wiki/Kabupaten_Sinjai

https://www.arsitur.com/2017/11/pengertian-arsitektur-neo-vernakular.html

http://archidkot.blogspot.com/2018/11/arsitekturneo-vernakular-merupakan.html#:~:text=Ciri%2Dciri%20Arsitektur%20Neo%2Dvernakular,-Dari%20pernyataan%20Charles&text=1)%20Selalu%20menggunakan%20atap%20bumbungan,elemen%20pertahanan%20yang%20menyimbolkan%20permusuhan

https://id.wikipedia.org/wiki/Daftar_kecamatan_dan_kelurahan_di_Kabupaten_Sinjai

https://sulsel.bpk.go.id/profil-kabupaten-sinjai/

http://p2k.um-surabaya.ac.id/id3/2-3045-2942/Portal:Wayang/Sinjai_13075_p2k-um-surabaya.html#Demografi

https://sulselprov.go.id/pages/des_kab/16

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

HAJARUL ASWAD
(105 83 00037 15)

DAFTAR ISI

PENDAHULUAN

Konsep Dasar……..……..……. 03

Pemilihan Lokasi……..……..04

Pemilihan Lokasi…….....05

ANALISIS PERANCANGAN

Analisis Tapak…….....06

Analisis Program Ruang……..07

Analisis Bentuk dan Material…….....08

Analisis Sistem Struktur dan Utilitas……..09

GAMBAR PERANCANGAN

SitePlan……..……10

Denah……..……11

Tampak……13-17

Potongan……....18

Eksterior Bangunan……19

Interior Bangunan……...20

LATAR BELAKANG

- Terminal adalah sarana transportasi yang berfungsi menghubungkan antar daerah,sehingga terminal juga menjadi sarana bagi angkutan barang ataupun orang pada daerah tersebut

- Terminal memiliki peranan penting dalam perkembangan ekonomi dan juga pembangunan daerah,karena sarana transportasi yang memadai akan memicu pertumbuhan ekonomi dan pembangunan daerah. Terminal salah satu bentuk transportasi umum,merupakan wadah simpul sirkulasi model angkutan,tempat pertemuan antara barang,penumpang dan kendaraan serta tempat pergantian model kendaraan (angkutan),memegang peranan penting dalam mencapai kualitas pelayanan transportasi,khususnya pelayanan penumpang untuk memenuhi kebutuhan masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi darat

- Namun pada kenyataannya terminal-terminal penumpang yang ada saat ini tidak memiliki fungsi yang sesuai seperti yang diharapkan, kurangnya perawatan serta banyak fasilitas yang tidak berfungsi dengan baik bahkan kebanyakan terminal yang ada di sulawesi selatan tidak memenuhi standar yang sudah di tetapkan khususnya Terminal tipe B yang ada dikabupatan sinjai

- Selain itu Kabupaten Sinjai sendiri dikenal juga dengan berbagai tempat wisatanya yang menarik dan banyak di kunjungi wisatawan dari berbagai daerah yang mana sangat membutuhkan Terminal agar supaya memudahkan wisatawan untuk berkunjung di Kabupaten Sinjai, dengan demikian tempat wisata di yang ada di Kabupaten Sinjai bisa berkembang dan dikenal luas

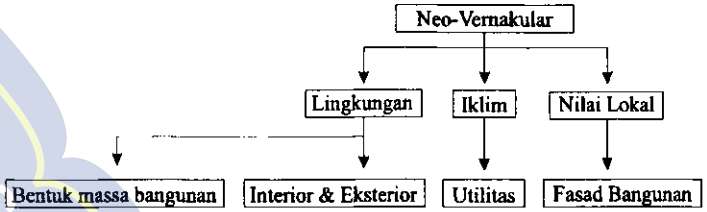
- Berdasarkan uraian di atas maka di anggap perlu membuat rancangan Terminal Tipe B di kabupaten sinjai untuk memenuhi kebutuhan masyarakat sebagai pengguna transportasi umum

IDE DESAIN

Perancangan Terminal tipe B
di Kabupaten Sinjai

Mengikuti standar klasifikasi Terminal Tipe B yang telah di tetapkan oleh Kementrian Perhubungan dan memiliki fasilitas pendukung seperti Car wash, Bengkel,ATM,Mushollah,Toko ole-ole,Cafe dan Resto

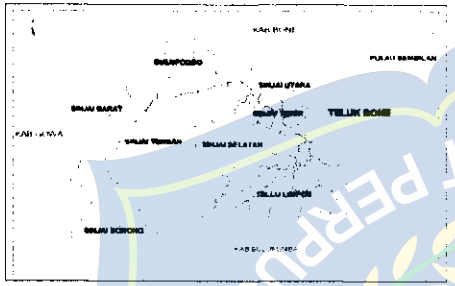
TEMA/PENDEKATAN



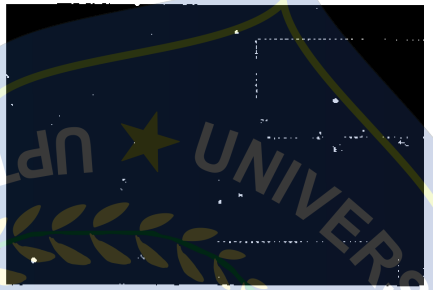
Arsitektur Neo-Vernakular adalah salah satu paham atau aliran yang berkembang pada era Post-Modern yaitu aliran Arsitektur yang muncul pada pertengahan tahun 1960-an. Post-Modern lahir disebabkan pada era modern timbul protes dari para Arsitek terhadap pola-pola yang berkesan menonton (Bangunan berbentuk kotak-kotak). Arsitektur Neo-Vernakular menggunakan elemen eksisting modern sebagai sumber inspirasi untuk menciptakan suatu bentuk bangunan.

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

Peta Sulawesi Selatan, Indonesia

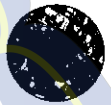


Peta Kabupaten Sinjai



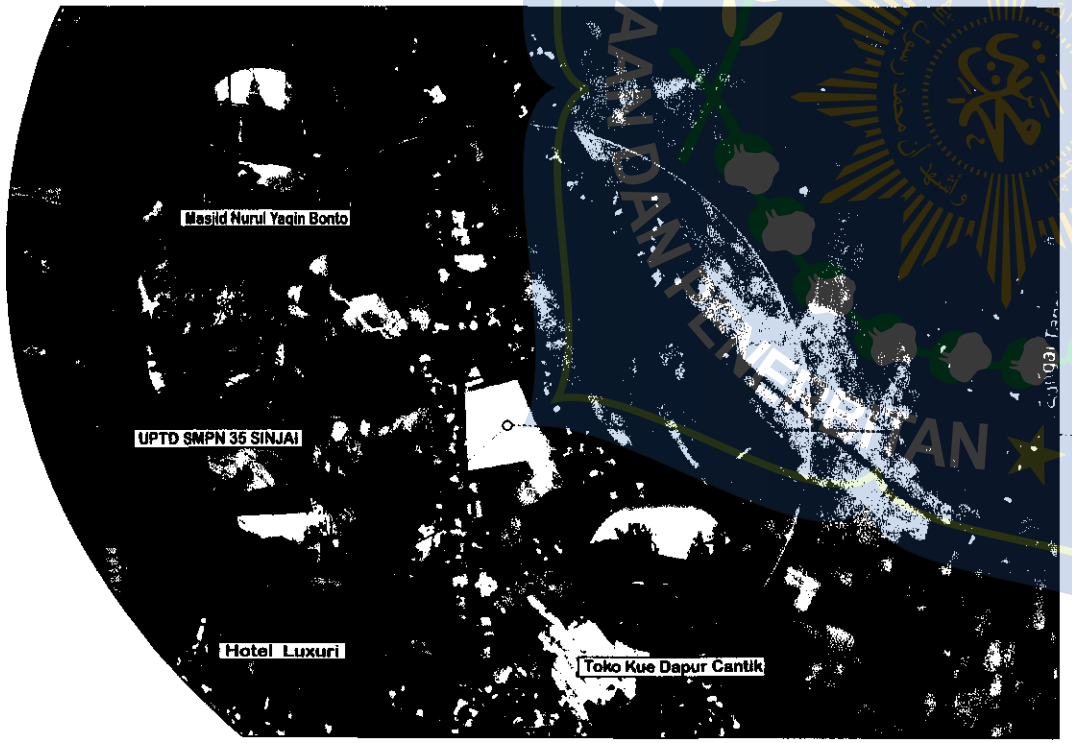
Kecamatan sinjai utara

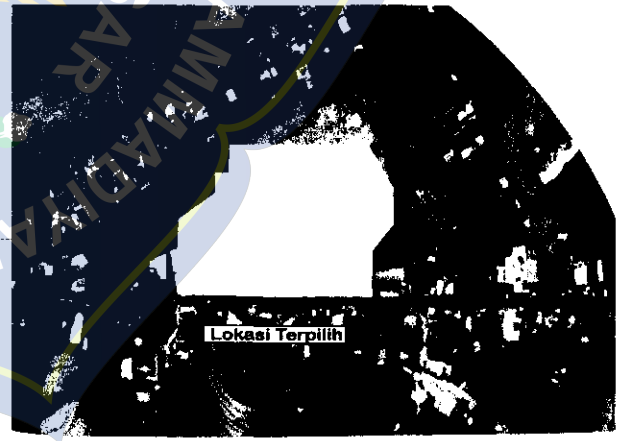
Lokasi site terletak di Kec. Sinjai Utara, Kab. Sinjai
+ Terletak di dataran rendah kabupaten Sinjai
+ Lokasi site sesuai dengan peruntukan RTRW Kabupaten Sinjai
+ Jaringan Utilitas memadai
+ Luas site 3,54 Ha dan Keliling 763 m2
+ Akses menuju lokasi tidak terlalu jauh dari pusat kota Sinjai
+ Jalan menuju tapak merupakan akses jalur transportasi umum
- Tingkat kemacetan jalur tapak cukup padat



Lokasi site terletak di Kec. Sinjai Utara, Kab. Sinjai
+ Terletak di dataran rendah kabupaten Sinjai
+ Lokasi site sesuai dengan peruntukan RTRW Kabupaten Sinjai
+ Jaringan Utilitas memadai
+ Dekat dengan pusat kota Sinjai
- Jalur menuju tapak kurang memadai
- Tapak berada di tengah-tengah perumaha warga

Lokasi site terletak di Kec. Sinjai Utara, Kab. Sinjai
+ Terletak di dataran rendah kabupaten Sinjai
+ Jaringan Utilitas memadai
+ Tidak terlalu jauh dengan pusat kota Sinjai
- Site tidak sesuai dengan peruntukan RTRW Kabupaten Sinjai





Lokasi terletak di kecamatan sinjai utara
Kelurahan bongki,Kabupaten sinjai,
Jl. Petta Ponggawae