

PERPUSTAKAAN FTG  
HADIAH/BELI  
TGL. TERIMA : 13 OCT 2001  
NO. JUDUL :  
NO. INV. : 302/111/11A/C1  
NO. INDIK. :

5120000105501

**TUGAS AKHIR**

**Terminal Angkutan Kota  
Dan Fasilitas Perbelanjaan  
Di Kota Bukittinggi**



*Disusun Oleh:*

**Delferi**

MILIK PERPUSTAKAAN  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN  
PERENCANAAN UH YOGYAKARTA

No Mhs. : 92 340 047  
N i r m : 920051013116120043

*Dosen Pembimbing*

1. Ir. Djatmiko AS, M.Sc.,Ph.D
2. Ir. Ilya Fadjar Maharika, MA

**JURUSAN TEKNIK ARSITEKTUR  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA  
YOGYAKARTA  
2001**

**LEMBAR PENGESAHAN  
TUGAS AKHIR**

**Terminal Angkutan Kota dan  
Fasilitas Perbelanjaan  
Di Kota Bukittinggi**

Oleh :

**D E L F E R I**

No Mhs. : 92 340 047  
Nirm : 920051013116120043

Telah Diperiksa dan Disetujui Oleh:

Ir. Djatniko AS, M.Sc., Ph.D  
Dosen Pembimbing I

Ir. Ilya Fajar Maharika, Ma  
Dosen Pembimbing II

Mengetahui  
Ketua Jurusan Teknik Arsitektur  
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan



( Ir. Revianto Budi Santoso, M. Arch. )

..... *Karya Tulis ini kusembahkan kepada :*

Yang tercinta Papa, Mama dan Amai Rabaina

Yang selalu mendoakan serta memberikan dukungungan Moral dan Material,

Juga kepada, Remon, Fifi, Dicki, dan Khaira

Serta Yana, yang telah banyak memberikanku begitu banyak arti

## ABSTRAKSI

Terminal Angkutan Kota dan Fasilitas Perbelanjaan merupakan sesuatu yang tidak dapat terpisahkan dari kehidupan manusia. Terminal dan Fasilitas Perbelanjaan ini lebih merupakan ungkapan atau ekspresi nurani manusia terhadap lingkungan sekitarnya dan sebagai peningkat kualitas hidup yang selalu berkembang menurut perkembangan masyarakatnya.

Kehadiran terminal angkutan kota dan fasilitas perbelanjaan yang digabungkan membawa pengaruh yang besar kepada masyarakat pada apa yang terjadi.

Perkembangan kota telah memberikan peluang yang lebih besar bagi para masyarakat untuk lebih bisa meningkatkan kehidupan dengan adanya terminal angkutan kota dan fasilitas perbelanjaan yang digabungkan dalam satu kawasan.

Dalam rancangan bentuk arsitekturalnya, Terminal Angkutan Kota dan Fasilitas Perbelanjaan sebagai bangunan transisi. Perencanaan bangunan Terminal Angkutan Kota dan Fasilitas Perbelanjaan berada di kawasan Aur Kuning yang merupakan kawasan dengan dua bentukan gaya bangunan, yaitu kolonial dan tradisional.

Terminal Angkutan Kota dan fasilitas Perbelanjaan sebagai bangunan transisi, menjembatani kedua gaya bangunan yang ada di kawasan tersebut sehingga tidak terjadinya suatu perbedaan yang mencolok dari kedua gaya tersebut

## **KATA PENGANTAR**

*Bismillahirrahmaanirrahim*

*Assalaamu'alaikum warahmatullahi wabarakaatuh*

Dengan memanjatkan segala puji syukur kehadirat Allah Swt yang telah memberikan segala Rahmat dan Hidayah-Nya, sehingga dengan kekuatanNya pula penulis dapat menyelesaikan penulisan Tugas Akhir ini dengan judul :

### **Terminal Angkutan Kota Dan Fasilitas Perbelanjaan Di Kota Bukittinggi**

Penyusunan Tugas Akhir ini merupakan salah satu syarat untuk memperoleh derajat jenjang ke-sarjanaan pada jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta.

Dengan selesainya Tugas Akhir ini, penulis tidak lupa mengucapkan terima kasih atas segala bimbingan, bantuan, dorongan dan kerjasamanya. Untuk itu penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bpk. Ir. Revianto Budi Santoso, M.Arch, selaku Ketua Jurusan Arsitektur.
2. Bpk. Ir. Djatmiko AS, M.Sc.,Ph.D Selaku pembimbing I Tugas Akhir, Terima kasih atas arahan, bimbingan dan kesabarannya selama ini.
3. Bpk. Ilya Fadjar Maharika MA selaku pembimbing II Tugas Akhir, atas arahan, bimbingan dan masukan-masukannya selama ini.
4. Seluruh karyawan dan staff Dinas LLAJ Bukittinggi yang telah memberikan ijin dan pelayanannya dalam proses Tugas Akhir ini.
5. Seluruh karyawan dan staff PT. Tititmatra Tujutama, Pak Uting, Pak Akik, Pak Anas, Pak Parip, Pak Tanto, Bu Sita, Bu Susi, Bu Rurin, Mas Mul, Mas Mantiyo, Pak DHE, Mas Toto, Roni, Melan, Pak Kiman, Mas Min dll, yang telah memberikan kesempatan penulis untuk menimba ilmu dalam bidang kearsitekturan.

6. Untuk sahabat-sahabatku Theo, ST, David ST, Desrino, Harly, Erwin, Naya, Dewi serta komunitas '92 yang selalu memberikan dorongan dan semangat untuk segera menyelesaikan penyusunan Tugas Akhir ini.
7. Untuk rekan-rekanku komunitas PaKar 7 .
8. Dan semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, terima kasih atas bantuannya.

Akhir kata penulis berharap semoga Tugas Akhir ini dapat bermanfaat khususnya bagi penulis, dan umumnya bagi pihak lain yang memerlukannya.

*Wassalaamualaikum warahmatullahi wabarakaatuh.*

Yogyakarta, 22 JUNI 2001  
Penulis

**DELFERI**  
**92 340 047**

## DAFTAR ISI

---

<i>Halaman Judul</i>	
<i>Lembar Pengesahan</i>	<i>i</i>
<i>Lembar Persembahan</i>	<i>ii</i>
<i>Abstraksi</i>	<i>iii</i>
<i>Kata Pengantar</i>	<i>iv</i>
<i>Daftar Isi</i>	<i>vi</i>
<i>Daftar Gambar</i>	<i>ix</i>
<i>Daftar Diagram</i>	<i>x</i>
<b>BAB I: PENDAHULUAN</b>	<b>1</b>
1.1. LATAR BELAKANG PERMASALAHAN	1
1.2. TUJUAN DAN SASARAN	2
1.3. METODA PEMBAHASAN	3
1.4. KEASLIAN PENULISAN	4
<b>BAB II: TERMINAL ANGKUTAN KOTA DAN FASILITAS PERBELANJAAN: Kemungkinan Penggabungan</b>	<b>5</b>
3.3. PENGERTIAN UMUM TERMINAL DAN FASILITAS PERBELANJAAN KOTA	5
2.1.1. Pengertian Terminal Angkutan Kota	5
2.1.2. Fasilitas Perbelanjaan	8
2.1.3. Pola-pola Penggabungan Terminal Dan Fasilitas Perbelanjaan	10
2.2. BENTUK BANGUNAN DALAM KONTEKS KOTA	14
2.2.1. Strategi Konservasi	15
2.2.2. Konsep Penggabungan Fungsiional	17
2.3. TEKNIK-TEKNIK PENGGABUNGAN	19
2.4. INTERAKSI TERMINAL KOTA DAN FASILITAS PERBELANJAAN SERTA METODA PENGGABUNGANNYA	24

<b>BAB III: TERMINAL ANGKUTAN KOTA DAN FASILITAS PERBELANJAAN SEBAGAI PERKUATAN KARAKTER KOTA BUKITTINGGI</b>	<b>27</b>
3.1. CITRA DAN KONTEKSTUAL ARSITEKTUR	27
3.1.1 Citra Arsitektur Dalam Kontek kota	27
3.1.2. Kontekstual Arsitektur	28
3.2. KARAKTER PENAMPILAN KOTA	29
3.2.1. Bangunan Kota Bukittinggi	31
3.3. ANALISIS PENAMPILAN BANGUNAN YANG SESUAI DENGAN KARAKTER KOTA	42
3.4. LOKASI DAN TAPAK	42
3.4.1. Lokasi	42
3.4.2. Tapak	43
3.4.3 Analisa Tapak	44
<b>BAB IV: PENDEKATAN &amp; KONSEP DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN TERMINAL ANGKUTAN KOTA DAN FASILITAS PERBELANJAAN</b>	<b>46</b>
4.1. PENDEKATAN KONSEP	46
4.1.1. Lokasi Dan Tapak	46
4.1.2. Pemintakan/Zoning	47
4.1.3. Bentuk dan Tampilan	47
4.1.4. Tata Ruang dan Massa	48
4.2. KONSEP DASAR	49
4.2.1. Perencanaan Lokasi Dan Tapak	49
4.2.2. Zoning/Pemintakan	50
4.2.3. Bentuk dan Tampilan	51
4.2.4. Pola Tata Ruang	52
4.2.5. Pola Tata Massa	56
4.2.6. Sirkulasi	57
4.2.7. Struktur	58

*Daftar Pustaka*

*Lampiran*

## **DAFTAR GAMBAR**

---

Gamabar II.1	: Grehound Terminal Chicago	11
Gamabar II.2	: Denver International Airport Terminal	12
Gamabar II.3	: North Western Terminal Chicago	13
Gamabar II.4	: Spitalfields Market	14
Gamabar II.5	: Kashiwa Takashimaya	20
Gamabar III.1	: Bangunan Yang Berada di Sekitar Tapak	30
Gamabar III.2	: Bentuk Dasar dan Tampak Rumah Gadang	32
Gamabar III.3	: Bentuk Atap Bangunan Rumah Gadang	33
Gamabar III.4	: Bentuk Dinding Rumah Gadang	34
Gamabar III.5	: Tiang Rumah Gadang	35
Gamabar III.6	: Jendela dan Pintu Rumah Gadang	35
Gamabar III.7	: Denah Ruangan Rumah Gadang	36
Gamabar III.8	: Jembatan Penyebrangan ke Obyek Wisata	36
Gamabar III.9	: Bangunan di Sekitar Kawasan	37
Gamabar III.10	: Tampak Bangunan Arsitektur Kolonial Belanda	38
Gamabar III.11	: Elemen-Element Arsitektur Kolonial Belanda	38
Gamabar III.12	: Macam Variasi dan Bentuk Gevel	39
Gamabar III.13	: Bentuk Kolom Arsitektur Kolonial	39
Gamabar III.14	: Detail-Detail Pada Bangunan Kolonial	40
Gamabar III.15	: Bentuk Dormer dan Tower	40
Gamabar III.16	: Bangunan Kolonial di Bukittinggi	41
Gamabar III.17	: Peta Lokasi	43
Gamabar III.18	: Tapak Bangunan	44
Gamabar III.19	: Pencapaian dan Sirkulasi	45
Gamabar IV.1	: Pendekatan Perencanaan Tapak	47
Gamabar IV.2	: Pendekatan Pola Tata Massa	49
Gamabar IV.3	: Arah Pencapaian	52
Gamabar IV.4	: Arah Orientasi	52
Gamabar IV.5	: Zoning Fungsional	53

Gamabar IV.6	: Alternatif Penggabungan	55
Gamabar IV.7	: Alternatif Penggabungan	55
Gamabar IV.8	: Arahana Tata Ruang	56
Gamabar IV.9	: Alternatif Ruang Dalam	57
Gamabar IV.10	: Alternatif Ruang Dalam	58
Gamabar IV.11	: Arahana Pola Tata Massa	59
Gamabar IV.12	: Arahana Pola Sirkulasi	60

## **DAFTAR DIAGRAM**

---

Diagram II.1	: North Western Terminal Chicago	13
Diagram II.2	: Pola Kegiatan Terminal Angkutan Kota	24
Diagram II.3	: Pola Kegiatan Fasilitas Perbelanjaan	25
Diagram II.4	: Pola Penggabungan Kegiatan Terminal Angkutan Kota dan Fasilitas Perbelanjaan	26

# BAB I PENDAHULUAN

---

## 1.1. LATAR BELAKANG PERMASALAHAN

Kota Bukittinggi merupakan kota yang masih berkembang, hal ini dibuktikan dengan mulai bertambahnya fasilitas perkotaan seperti pembangunan fasilitas perbelanjaan pasar atas dan tempat wisata. Kenyataan ini sangat berpengaruh pada sistem ekonomi kota Bukittinggi, dimana jalur transportasi dan perdagangan jasa semakin berkembang. Dengan adanya perkembangan jalur transportasi dan perdagangan, maka perkembangan fisik kota membutuhkan struktur tata ruang wilayah dengan pemanfaatan ruang yang mencirikan adanya fungsi-fungsi tertentu.

Seiring dengan perkembangan kota Bukittinggi maka kebutuhan akan sarana transportasi semakin bertambah pula. Dalam sistem transportasi, perjalanan dari suatu tempat ke tempat lain dapat melibatkan beberapa moda angkutan dengan sistem perpindahannya dari satu angkutan ke angkutan lainnya. Fungsi perpindahan tersebut dilakukan oleh suatu elemen prasarana yang disebut *terminal*. (Morlok & Hanim, 1985)

Dalam pelaksanaannya, upaya pembentukan ruang kota Bukittinggi dihadapkan pada suatu permasalahan pertumbuhan fisik tak terkendali, yaitu masalah terminal dan pasar Simpang Aur yang perlu mendapatkan perhatian dalam penataannya.

Terminal dan pasar Simpang Aur adalah salah satu penunjang elemen pembentuk kota yang juga sebagai pelayanan masyarakat dalam sistem perhubungan dan perdagangan. Maka antara terminal dan pasar dalam suatu kota membentuk hubungan yang sangat kompleks.

Untuk memenuhi jangkauan dan kapasitas pelayanannya, setiap terminal dan pasar harus berkembang secara terencana. Jika suatu terminal dan pasar berkembang secara tidak terencana akan mengakibatkan terminal dan pasar berkembang secara berlebihan dalam arti tidak adanya kesinambungan antara daya fisik dengan beban aktifitasnya, sehingga mendesak dan memenuhi

tempat yang negatif terhadap ruang di sekitarnya, hal ini menimbulkan kesemrawutan di dalam terminal dan pusat perbelanjaan.

Salah satu alternatif dalam perencanaannya adalah dengan penggabungan terminal dan fasilitas perbelanjaan dalam satu wadah yang presentatif. Hal ini dilakukan sebagai upaya menaggulangi permasalahan kebutuhan transportasi dan penyediaan fasilitas perbelanjaan, terutama pada daerah-daerah yang berkembang sehingga dapat mengkaitkan fungsi dan pemanfaatan lahan seefektif mungkin. Selain itu bangunan terminal dan fasilitas perbelanjaan tersebut harus mendukung karakter kota dengan mengikuti arsitektur lokalnya. Arsitektur tradisional dan kolonial Belanda seperti bangunan yang sudah ada misal bangunan dan benteng Fort De Kock merupakan salah satu style/gaya yang harus diacu dalam perancangan bentuk yang dapat memperkuat citra kota.

Dengan demikian permasalahan yang akan diselesaikan yaitu bagaimana mewujudkan suatu bangunan multi fungsi (*Terminal Angkutan Kota dan Fasilitas Perbelanjaan*) dalam penyelesaian tatanan ruang dan massa berbagai fungsi kegiatan komersial yang diwadahi dalam suatu sistem yang berintegrasi sehingga kegiatan yang ada bisa saling mendukung dan menyatu dan bagaimana mewujudkan suatu bangunan yang mendukung karakter kota yang ada dengan Arsitektur Tradisional Minangkabau dan Kolonial Belanda sebagai pembentuk citra kota.

## 1.2. TUJUAN DAN SASARAN

Tujuan dari penulisan ini yaitu untuk mendapatkan suatu konsep bentuk penyatuan terminal dan fasilitas perbelanjaan secara fungsional dan memberi perkuatan pada citra kota melalui pengolahan aspek formalnya.

Sasaran yang diharapkan oleh penulis yaitu untuk memberikan parameter penggabungan (Terminal Angkutan Kota dan Fasilitas Perbelanjaan) yang berintegrasi agar memberikan kemudahan dan kelancaran dalam pelaksanaan kegiatannya dan parameter-parameter perkuatan citra kota Bukittinggi yang menggabungkan unsur-unsur arsitektur lokalnya.

### 1.3. METODA PEMBAHASAN

Dalam perencanaan dan perancangan prasarana bangunan multi fungsi (Terminal Angkutan Kota Dan Fasilitas Perbelanjaan) dibatasi pada lingkup penyusunan ruang sebagai wadah kegiatan transportasi dan pusat perbelanjaan yang mampu mengungkapkan fisik arsitektural. Hal-hal lain yang berada di luar lingkup tersebut tetapi dapat mendukung akan dibahas berdasarkan logika dan keperluannya untuk memperkuat analisis arsitektural

Supaya bisa sampai pada perencanaan dan perancangan maka sebelumnya yang dilakukan adalah pengumpulan data tentang site yang dilakukan melalui pengamatan langsung ke Terminal dan Pasar Simpang Aur serta wawancara langsung dengan petugas-petugas yang terkait. Dari data-data yang terkumpul tersebut selanjutnya baru bisa menemukan permasalahan-permasalahan yang dihadapi.

Selain data-data tersebut juga bisa mendapatkan tambahan data melalui literatur-literatur yang berkaitan dengan teori-teori standar dan kasus-kasus yang sudah pernah ada, yang berhubungan dengan perencanaan dan perancangan bangunan multi fungsi (terminal dan fasilitas perbelanjaan) kemudian baru disusun rencana-rencana pemecahan terhadap permasalahan yang muncul tersebut.

Rencana-rencana tersebut selanjutnya ditransformasikan kedalam konsep perencanaan dan perancangan bangunan.

Supaya lebih mudah dipahami, penulisan buku tugas akhir ini disusun secara sistimatis dan dikelompokkan dalam beberapa Bab, sehingga membentuk sebuah alur yang nantinya berakhir pada kesimpulan serta konsep dasar perencanaan dan perancangan.

Secara lengkap alur penulisan dimulai dari latar belakang permasalahan, tujuan dan sasaran, lingkup pembahasan, metodologi pembahasan, sistematika penulisan dan keaslian penulisan dikelompokkan dalam Bab I.

Selanjutnya kajian secara teoritik menyangkut masalah yang dihadapi dirangkum ke dalam Bab II.

Untuk mencari pemecahan masalah khusus di Bukittinggi dianalisis konteks lokal dikaitkan dengan kajian teori sebelumnya analisis hal ini diungkapkan dalam Bab III.

Selanjutnya dari seluruh data dan analisis yang ada ditariklah kesimpulan dan dibuat suatu konsep perencanaan dan perancangan yang dipaparkan dalam Bab IV.

#### **1.4. KEASLIAN PENULISAN**

Sebelumnya sudah ada Tugas Akhir yang pembahasannya hampir sama yaitu dengan judul "Terminal Angkutan Kota dan Pusat Perbelanjaan di Kota Padang" yang disusun oleh Surya Irwandi dari Universitas Gajah Mada tahun 1998, dalam penulisan tersebut permasalahan yang diajukan yaitu bagaimana mewujudkan tatanan ruang dan massa serta sirkulasi pergerakan sebagai akibat dari penggabungan dua fungsi aktifitas yang berbeda (terminal angkutan kota dan fasilitas perbelanjaan) sehingga kegiatan yang ada berjalan dengan terpadu, aman, nyaman dan lancar.

Sedangkan pada penulisan yang sekarang ini penulis mengajukan permasalahan yaitu bagaimana mewujudkan bangunan multi fungsi (terminal angkutan kota dan fasilitas perbelanjaan) dalam penyelesaian tatanan ruang dan massa sehingga kegiatan yang ada bisa saling mendukung dan menyatu. Untuk memberikan gambaran dalam penulisan ini maka penulis melihat ada persamaan yang dimiliki yang terlihat pada penyelesaian permasalahan yaitu pada penataan pola ruang dan massa dan perbedaannya yang terlihat pada kajian arsitektur lokalnya.

## **BAB II**

### **TERMINAL ANGKUTAN KOTA DAN FASILITAS PERBELANJAAN: Kemungkinan Penggabungannya**

---

#### **2.1. PENGERTIAN UMUM TERMINAL DAN FASILITAS PERBELANJAAN KOTA**

Dengan melihat latar belakang permasalahan dapat disimpulkan bahwa untuk memenuhi tuntutan kebutuhan dimasa sekarang maupun masa yang akan datang di Bukittinggi diperlukan keterpaduan antara sistem Terminal Kota dan Fasilitas Perbelanjaan dalam satu kesatuan fasilitas peruangan. sehingga Terminal Kota dan Fasilitas Perbelanjaan yang dibuat secara terpadu akan memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan secara efisien.

##### **2.1.1. Pengertian Terminal Angkutan Kota**

Pengertian terminal penumpang dari asal katanya terdiri dari terminal dan penumpang. Terminal berarti perhentian dan penumpang berarti orang yang menumpang. (Poerwadarminta, 1976).

Menurut *Webster New International Dictiory Of English Language* (1959), bahwa terminal penumpang merupakan suatu pusat yang mempunyai daerah yang luas untuk menampung serta merupakan stasiun penghubung bagi suatu jalur angkutan umum.

Prasarana bangunan transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan umum, perhentian, penghabisan, tanpa henti, perpindahan dan bongkar muat penumpang dan barang-barang dengan menggunakan angkutan, tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian lalu lintas kendaraan umum, prasarana angkutan yang merupakan bagian sistem dari transportasi untuk mencapai arus angkutan barang dan penumpang. (Kepres. Perhub. No 31. 1995)

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud terminal penumpang adalah tempat perhentian yang berkegiatan sebagai penghubung bagi suatu jalur angkutan umum dan menampung kegiatan penumpang.

Dengan adanya kegiatan yang demikian, maka terminal memiliki fungsi sebagai berikut: (Ashford Norman, 1976)

1. Penghantaran

Dalam fungsinya sebagai suatu penghantaran, maka terminal memiliki fungsi menghantarkan penumpang dari suatu bentuk kedatangan ke bentuk keberangkatan yang lain. Dalam fungsinya, terminal memiliki unsur-unsur di dalamnya. Unsur-unsur terminal sebagai penghantaran antara lain: prasana transportasi serta moda transportasi.

2. Pemrosesan (simpul sirkulasi)

Fungsi terminal sebagai pemrosesan merupakan titik dimana terjadi rangkaian proses yang berkaitan dengan perjalanan, antara lain: pemeriksaan tiket dan barang.

Dalam karakteristik suatu terminal, perlu dilihat karakteristik dari unsur-unsur yang ada dalam terminal itu sendiri. Karakteristik unsur terminal meliputi:

1. Pengelola Terminal yaitu, orang yang mengatur semua kegiatan di terminal, baik menyangkut masalah teknis maupun masalah administrasinya.
2. Penumpang (termasuk barang), yaitu pengunjung terminal yang mempunyai kepentingan akan transportasi baik yang sudah maupun yang akan melakukan perjalanan.
3. Awak, yaitu orang-orang yang menjalankan, mengatur dan mengendalikan transportasi termasuk melayani penumpang.
4. Area kendaraan penunjang, merupakan unsur pendukung kegiatan di dalam terminal. Dalam melakukan perjalanan, sebagian besar penumpang harus mengkombinasikan perjalanannya dengan berjalan kaki, naik andong, atau menggunakan angkutan lain dengan berganti rute yang satu ke

rute yang lainya. Hal ini terjadi karena dalam melakukan perjalanan dengan angkutan kota, pelaku perjalanan tidak selalu mendapatkan pelayanan rute yang tepat sama dari tempat asal ke tempat tujuan.

Aktivitas yang berlangsung dalam terminal dapat dilihat sebagai suatu aktivitas dari masing-masing unsur terminal yang ada. Aktivitas dari tiap-tiap unsur terminal antara lain.

#### 1. Area Terminal

Dalam fungsi sebagai suatu penghantaran penumpang, area terminal berperan sebagai penghantaran dari suatu bentuk kedatangan menuju bentuk keberangkatan ataupun sebaliknya. Dari fungsi tersebut, aktivitas yang terjadi digolongkan ke dalam dua hal pokok, yaitu kegiatan kedatangan dan keberangkatan serta kegiatan penunjang seperti reparasi, menunggu trip, pengisian bahan bakar.

#### 2. Pengelola Terminal

Sebagai suatu fungsi pemrosesan, aktivitas yang dilakukan pengelola terminal dapat digolongkan ke dalam dua hal pokok, yaitu kegiatan pelayanan penumpang serta kegiatan teknis dan administrasi terminal, yang termasuk dalam kegiatan pelayan penumpang adalah pelayan naik turun penumpang, pelayan kebersihan serta pelayanan penerangan. Sedangkan yang tergolong dalam kegiatan teknis dan administrasi terminal berupa pengaturan kegiatan kendaraan angkutan, administrasi terminal, reparasi dan penunjang lainnya.

#### 3. Penumpang (termasuk barang)

Sebagai obyek yang terkena langsung dalam fungsi pemrosesan, aktivitas yang dilakukan oleh penumpang dapat digolongkan ke dalam dua hal pokok, yaitu kegiatan keberangkatan dan kedatangan. Kegiatan lain yang dilakukan oleh penumpang adalah kegiatan menunggu untuk melakukan perjalanan.

#### 4. Awak

Sebagai obyek pelaku dari fungsi penghantaran, kegiatan yang dilakukan oleh awak terminal meliputi dua hal pokok, yaitu kegiatan penghantaran

transportasi dan penunjang transportasi. Yang termasuk dalam kegiatan penghantaran adalah kegiatan penghantaran penumpang baik kedatangan maupun keberangkatan termasuk di dalamnya pelayanan naik turunnya penumpang.

#### 5. Area Kendaraan Penunjang

Aktivitas yang terdapat dalam area tersebut ada dua hal pokok yaitu: kegiatan parkir kendaraan serta pergantian moda transportasi penunjang. Kegiatan parkir kendaraan, ditujukan untuk kendaraan pengelola maupun penumpang.

Dalam konteks kota, terminal dapat dianggap sebagai sebuah Node (titik simpul). Titik simpul ini merupakan salah satu dari lima elemen kota yang dapat dipakai untuk memperkuat citra kota, seperti yang diungkapkan oleh Kevin Lynch dalam bukunya *Good City Form*. (1981)

### 2.1.2. Fasilitas Perbelanjaan

Pusat perbelanjaan adalah kompleks pertokoan dan fasilitas-fasilitas yang berhubungan dengan perdagangan dan dirancang sebagai suatu kesatuan untuk memberi kenyamanan dan efisiensi di waktu berbelanja bagi konsumen dan terjualnya barang-barang bagi pedagang. (De Chiara, 1983)

Pusat perbelanjaan juga punya pengertian yaitu sekelompok kesatuan bangunan komersial yang dibangun dan didirikan pada suatu lokasi yang direncanakan, dikembangkan, dimulai dan diatur menjadi sebuah kesatuan operasi yang berhubungan dengan lokasi, ukuran tipe toko dan area perbelanjaan. Unit ini juga menyediakan fasilitas parkir yang dibuat berhubungan dengan tipe dan ukuran total dari toko-toko. (Urban Land Institute, 1977)

Pengertian lain menyebutkan bahwa pusat perbelanjaan adalah wadah dalam masyarakat yang menghidupkan kota atau lingkungan setempat, selain berfungsi sebagai tempat untuk kegiatan berbelanja atau transaksi jual beli juga sebagai tempat berkumpul atau berekreasi.

Dari pengertian di atas secara umum pusat perbelanjaan mempunyai pengertian sekelompok bangunan komersial yang terdiri atas kompleks pertokoan dan fasilitas pendukung yang direncanakan, dikembangkan dan diatur menjadi sebuah kesatuan operasi sehingga memberi kenyamanan dan efisiensi waktu berbelanja pada konsumen. Berfungsi sebagai tempat kegiatan pertukaran distribusi barang dan jasa serta sebagai tempat rekreasi sehingga dapat menghidupkan kota atau lingkungan setempat.

Berdasarkan pada skala pelayanan pusat perbelanjaan dapat dibedakan menjadi 3 kategori:

1. Pusat Perbelanjaan Lokal (*Neighbourhood Center*) dengan jangkauan pelayanan antara 5.000-40.000 penduduk (skala lingkungan) dengan luas area berkisar antara 30.000-100.000 sq ft (2.787-9.290 m<sup>2</sup>) yang terdiri dari supermarket.
2. Pusat Perbelanjaan District (*Community Center*) dengan jangkauan pelayanan antara 40.000-150.000 penduduk (skala wilayah) dengan luas area berkisar antara 100.000-300.000 sq ft (9.290-27.870 m<sup>2</sup>) yang terdiri dari junior department store, supermarket, toko-toko.
3. Pusat Perbelanjaan Regional (*Main Center*) dengan Jangkauan pelayanan antara 150.000-400.000 penduduk dengan luas area berkisar antara 300.000-1.000.000 sq ft (27.870-92.990 m<sup>2</sup>) yang terdiri dari department store, junior department store, dan berjenis-jenis toko.

Berdasarkan pada bentuk fisik pusat perbelanjaan dapat dibedakan menjadi 7 bentuk:

1. *Shopping Street*: Toko yang berderat di sepanjang sisi jalan.
2. *Shopping Centre*: Komplek pertokoan yang terdiri dari stand-stand toko yang disewakan atau dijual
3. *Shopping Precint*: Komplek pertokoan yang bagian depan depan stand (toko) menghadap keruang terbuka yang bebas dari segala macam kendaraan

4. *Department Store*: Suatu toko besar, terdiri dari beberapa lantai, yang menjual macam-macam barang termasuk pakaian. Perletakan barang-barang memiliki tata letak yang khusus memudahkan sirkulasi. Luas lantainya berkisar antara 10.000-20.000 m<sup>2</sup>.
5. *Supermarket*: Merupakan toko yang menjual barang-barang kebutuhan sehari-hari dengan sistem self service dan area penjualan bahan makanan tidak melebihi 15% dari seluruh area penjualan. Luasnya berkisar antara 1.000-2500 m<sup>2</sup>.
6. *Department Store dan SuperMarket*: Gabungan kedua pusat perbelanjaan diatas (4 dan 5) merupakan bentuk-bentuk perbelanjaan modern yang sering dijumpai.
7. *Super Store*: Merupakan toko satu lantai yang menjual macam-macam barang kebutuhan sandang dengan sistem self service. Luas area berkisar antara 5.000-7.000 m<sup>2</sup>, dan area penjualan minimal 2.500 m<sup>2</sup>.

### 2.1.3. Pola-Pola Penggabungan Terminal dan Fasilitas Perbelanjaan

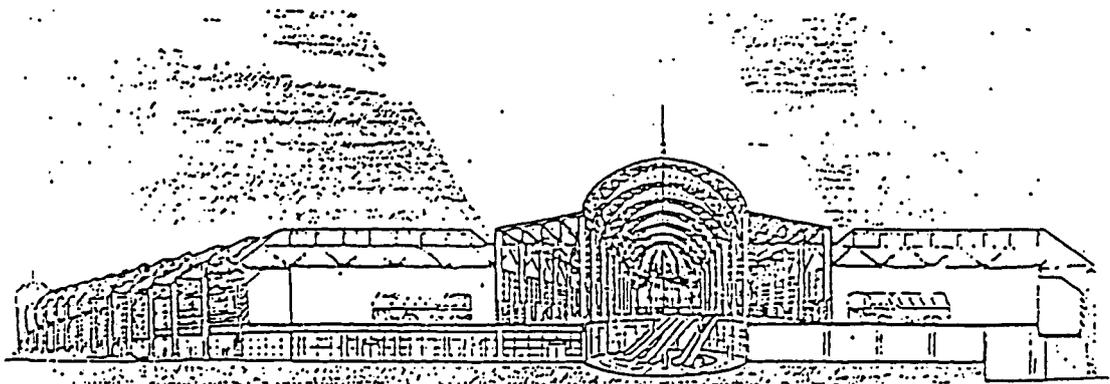
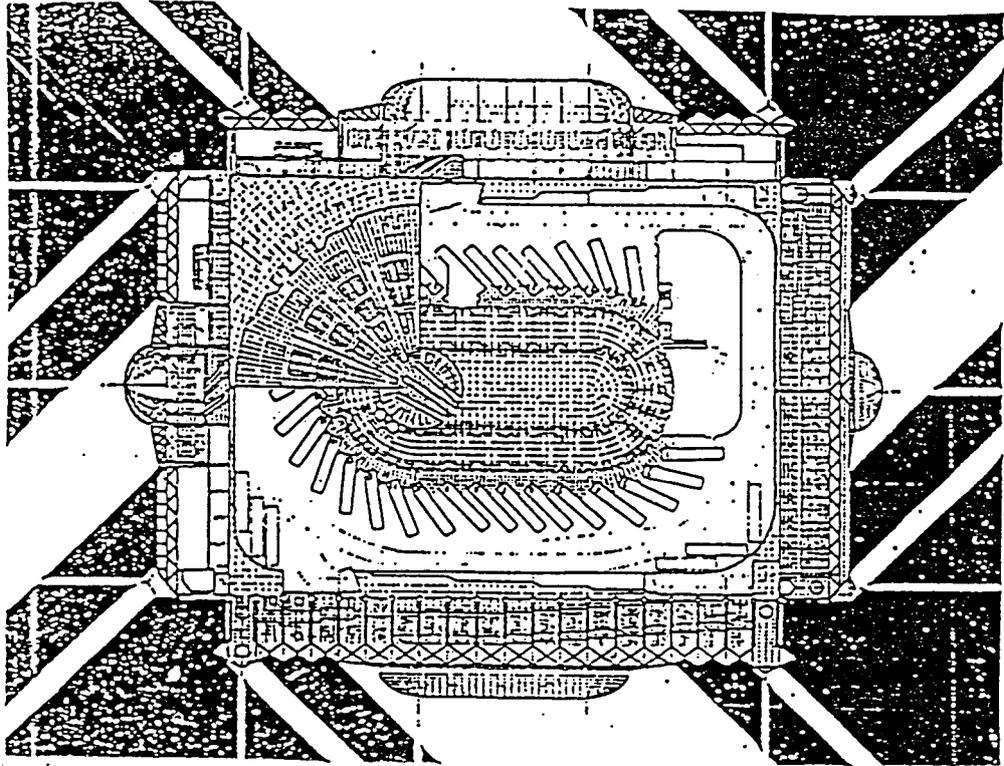
Untuk pola-pola penggabungan dapat diambil perbandingan dengan melihat contoh bangunan-bangunan terminal dan pusat perbelanjaan yang sudah ada misal:

#### - **Greyhound Terminal Chicago**

Bangunan yang berfungsi sebagai terminal kereta api dan bis ini didesain dengan memisahkan sirkulasi antara sirkulasi penumpang dengan sirkulasi kendaraan. Penumpang masuk melalui pintu masuk di sudut terminal kemudian menuju ruang tunggu pada lantai atas dengan eskalator. Bis sebagai kendaraan angkutan memasuki terminal melalui ramp yang didesain melingkar mengelilingi ruang tunggu. Dengan sirkulasi yang demikian maka tidak terjadi crossing antara sirkulasi penumpang dan kendaraan.

Fasilitas yang terdapat dalam Greyhound Terminal dibagi dalam dua zona. Fasilitas utama yaitu transportasi terletak pada lantai atas sedangkan

lantai bawah ditempatkan fasilitas penunjang seperti resroran, ruang tunggu pelayanan serta parkir.

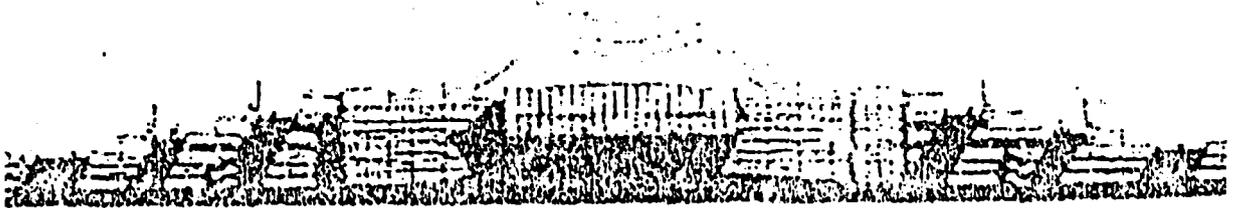


Gambar II.1: Grehound Terminal Chicago

Sumber: Helmut John, 19

- **Denver International Airport Terminal**

Pada bangunan terminal di bawah ini nampak bahwa bangunan tersebut memiliki bentuk yang memusat dan menonjolkan suatu bentuk di tengah sebagai pusat. Bentuk bangunan terdiri bentuk yang hampir sama untuk menjaga keterpaduan antar bentuknya. Bila bangunan menonjolkan suatu bentuk atau ruang, biasanya bentuk dan ruang tersebut dianggap penting atau ruang tersebut merupakan ruang utama yang menampung banyak kegiatan di dalamnya.



Gambar II.2: Denver International Airport Terminal  
Sumber: JH. Brandbum, 1996

- **North Western Terminal Chicago**

Bangunan ini adalah tower yang merupakan gabungan antara terminal kereta kota dengan kantor sewa. Tower pada bagian atas bangunan digunakan sebagai kantor sewa, sedangkan bagian bawah digunakan untuk terminal kereta kota. Dengan fungsi ganda tersebut terdapat pembagian sirkulasi pada bangunan ini yang dapat digambarkan pada diagram di bawah ini.

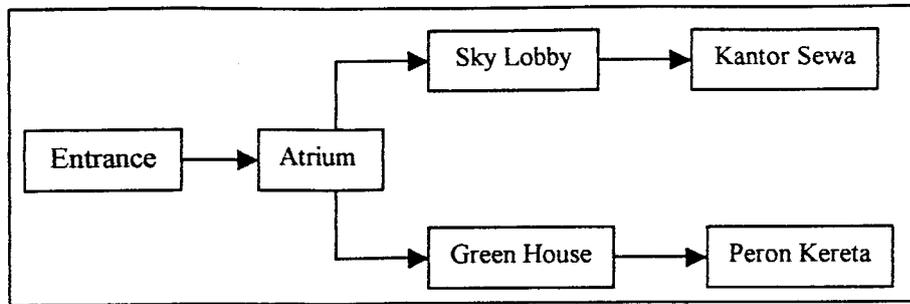
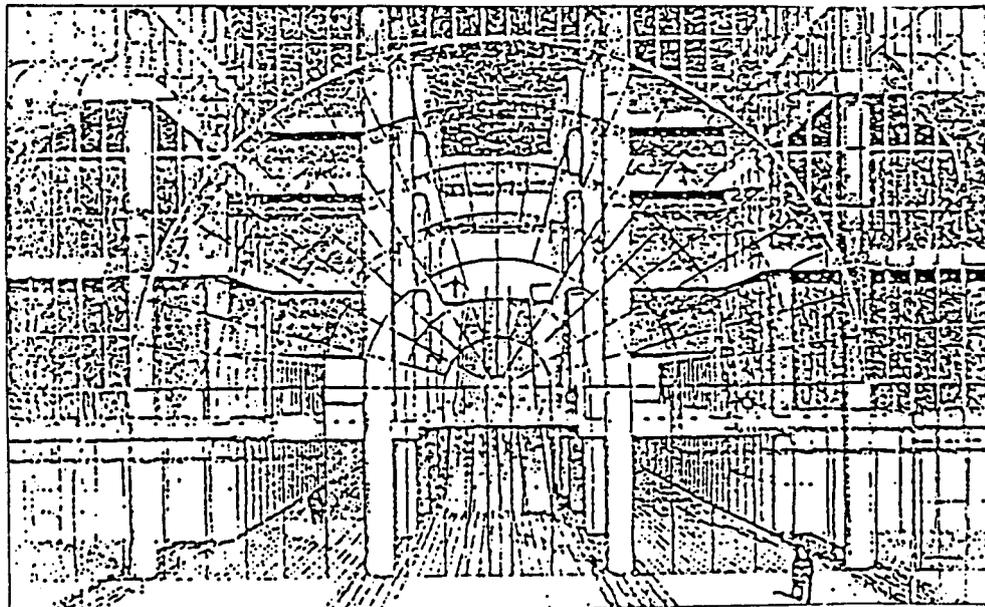


Diagram II.1: Pembagian Sirkulasi Nort Western Terminal Chicgo  
 Sumber: Analisa

Pengguna bangunan dengan dua kepentingan yang berbeda untuk pertama diarahkan ke atrium yang berfungsi sebagai hall penerima dan sekaligus memberikan kesempatan bagi pengguna untuk menentukan arah tujuannya. Bagi pengguna kantor sewa dapat melihat sky line kantor sewa dari atrium sebagai tanda baginya untuk kemudian menuju sky lobby melalui ruang transisi di lantai dua.

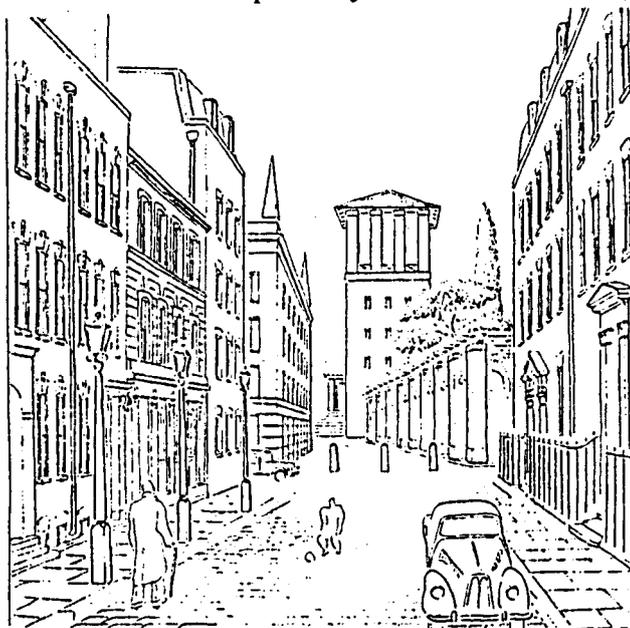
Sedangkan pengguna kereta setelah menuju lantai dua langsung dapat melihat peron kereta. Dengan pola sirkulasi seperti ini memungkinkan pengguna kantor sewa yang ingin menggunakan jasa kereta dengan mudah.



Gambar II.3: North Western Terminal Chicago  
 Sumber: Helmut John, 19

## - Spitalfields Market

Bangunan yang dirancang oleh arsitek terkenal yaitu Terry Farrel dibangun pada tahun 1991 di London, Terry Farrel merancang kembali bangunan tersebut dengan menggunakan kembali dan mengadaptasi pada gedung-gedung yang ada, dengan mempertahankan bentuk-bentuk bangunan lama dan menampilkannya dalam bentuk bangunan baru.



Gambar II.4: Spitalfields Market  
Sumber: Terry Farel, 1986

## 2.2. BENTUK BANGUNAN DALAM KONTEKS KOTA

Dalam konteks kota keberadaan bangunan Tradisional dan peninggalan Belanda merupakan potensi yang dapat dikembangkan bagi perkembangan arsitektur. Keberadaan bangunan-bangunan tersebut sebenarnya merupakan rangkaian sejarah, dan bukti bahwa berbagai *style/gaya* arsitektur yang dapat menjadi contoh suatu masa tertentu.

Melalui aturan-aturan produk Kolonial maupun Tradisional ternyata telah memberikan warna pada bentukan fisik lingkungan baik gaya arsitektur maupun pola-pola tata ruang yang terbentuk. Bentuk morfologi kawasan tercermin pada pola-pola tata ruang, bentuk arsitektur bangunan, serta elemen-elemen fisik kota lainnya pada keseluruhan konteks perkembangan kota.

Perkembangan selanjutnya, kekuatan domain ekonomi, sebagai akibat cepatnya pertumbuhan ekonomi telah membawa implikasi perubahan pada karakter dan bentuk morfologi kawasan. Di sisi lain, pengendalian perkembangan kawasan pusat kota tidak memperhatikan konteks kesejarahan pembentukan kota, sehingga seperti halnya kota-kota besar. Dengan demikian perlu merancang lingkungan fisik dengan memperhatikan lingkungan yang ada dengan tujuan adanya tanggapan dan keselarasan antara lingkungan atau bangunan baru dengan bangunan sekitarnya.

Merancang bangunan yang mempunyai konteks dengan lingkungan bukan merupakan penjiplakan atau copy belaka. Agar bangunan baru dapat mempunyai konteks dengan lingkungannya dibutuhkan kejelian dan kreativitas yang tinggi bagi para arsitek untuk mengambil atau menangkap nuansa lingkungan yang ada. (Wondoamiseno, 1992).

### 2.2.1. Strategi Konservasi

konservasi pada dasarnya merupakan upaya untuk memelihara, melestarikan, melindungi dan memanfaatkan sumber daya suatu tempat sedemikian rupa sehingga makna dari tempat tersebut dapat dipertahankan.

Pengertian konservasi sebenarnya adalah segenap proses pengelolaan suatu tempat agar makna kultural yang terkandung terpelihara dengan baik. Konservasi ini dapat memenuhi kegiatan pemeliharaan dan sesuai dengan situasi setempat, dimana didalamnya tecakup tindakan-tindakan yaitu:

1. Pencegahan kerusakan (*preventine of deterioration*). Pada intinya adalah upaya mencegah kerusakan terjadi dengan pemeliharaan, pengawasan, manajemen yang baik.
2. Pengawetan kondisi semula (*preservation of existing state*). Upaya untuk mengawetkan kondisi semula dengan demikian kerusakan harus diperbaiki dan mengacu pada kondisi semula.
3. Kondisi material fisik suatu bangunan/tempat (*consolidation of the fabric*). Pada prinsipnya adalah upaya untuk memperkuat daya tahan suatu bangunan/ tempat terhadap kerusakan.

4. Restorasi (*restoration*) adalah upaya untuk membangun kembali (obyek yang telah rusak) sesuai dengan yang aslinya dengan didukung bukti-bukti keaslian bentuk, bahan dan rancangan.
5. Rehabilitasi (*rehabilitation*) adalah upaya untuk melanggengkan kegunaan bangunan tersebut. Salah satu cara adalah dengan cara adaptif merubah bangunan hingga mampu tetap dipakai di fungsi baru yang lebih moderen (*adaptive use*)
6. Reproduksi (*reproduktion*) mengganti bagian dari *historic monument* yang telah hilang atau rusak.
7. Rekonstruksi (*rekonstruktion*) membangun kembali bangunan atau tempat yang telah hilang/rusak berat berdasar bukti-bukti yang cukup.

Obyek dan lingkup konservasi dalam suatu lingkungan kota diklirifikasikan kedalam beberapa satuan sebagai berikut:

1. Satuan areal, adalah satuan wilayah kota yang dapat berwujud sub wilayah kota (bahkan keseluruhan wilayah kota itu sendiri sebagai suatu sistem kehidupan)
2. Sistem pandangan visual (*landscape*), adalah sataun yang dapat mempunyai arti dan peran penting bagi suatu kota. Satuan ini berupa aspek visual, yang dapat memberikan bayangan mental atau image yang khas tentanng suatu lingkungan kota. Dalam satuan ini ada lima unsur pokok penting yaitu: *path, edge, distic, landmark, dan nodes*.
3. Satuan fisik, adalah satuan yang berwujud bangunan, kelompok/deretan bangunan, rangkaian bangunan yang berbentuk ruang umum atau dinding jalan.

Upaya konservasi tidak lepas dari kegiatan penataan yang sesuai dan tujuan perencanaan kota, bukan hanya secara fsik saja tetapi dalam upaya konservasi perlu digariskan sasaran yang tepat antara lain: mengembalikan wajah dari obyek pelestarian, memamfaatkan peninggalan obyek pelestarian dalam menunjang kehidupan, mengarahkan perkembangan masa kini sesuai

dengan perencanaan masa lalu serta menampilkan sejarah kota secara tiga dimensional.

### 2.2.2. Konsep Penggabungan Fungsional

Istilah multi fungsi (*multiuse*) berasal dari terminologi *mixed use* (fungsi campuran) yang memiliki arti:

1. Berkaitan dengan sebuah bangunan yang saling berhubungan, berisi sedikitnya tiga macam aktivitas.
2. Berkaitan pada suatu cakupan yang lebih luas, menggambarkan keanekaragaman fasilitas kebutuhan sebagai pengikat ke dalam suatu wilayah kota.

Yang dimaksud dengan konsep multi fungsi adalah suatu konsep yang menerapkan pola penggunaan lahan secara *mixed land use* pada beberapa fungsi dalam suatu tatanan yang *integrated* membentuk interaksi yang harmonis dan saling mendukung dari suatu bangunan atau area tertentu. Ada beberapa pandangan dari para ahli berkaitan dengan konsep multi fungsi (*mixed land use dan mixed use building*), antara lain:

1. **Jane Jacobs, 1961**, Mengungkapkan bahwa suatu wilayah harus menyediakan lebih dari satu fungsi utama sehingga memungkinkan kehadiran orang-orang pada waktu-waktu yang berbeda dengan penggunaan fasilitas yang ada secara bersama-sama juga menjelaskan ciri-ciri bangunan/fasilitas multi fungsi yaitu:
  - a. Interaksi wadah dengan lingkungan sangat kuat.
  - b. Penyediaan fasilitas yang dapat menjawab dampak yang ditimbulkan oleh bangunan/fasilitas multi fungsi.
  - c. Memecahkan masalah saran dan prasarana transportasi.
  - d. Keamanan dan kenyamanan.
  - e. Fleksibilitas ruang.
  - f. Efisiensi.
  - g. Menarik dan mengundang.

2. **Urban Land Institute, 1982, Washington DC**, mengemukakan konsep utama yang mendasari pengembangan fasilitas multi fungsi, yaitu:

- a. Terdiri dari tiga fungsi atau lebih yang bersifat sebagai suatu pemasukan (income/komersial), seperti kantor sewa, pusat perdagangan, perhotelan, dan lain-lain.
- b. Keterpaduan fisik dan multi fungsi dari komponen-komponen fasilitas multi fungsi.

Semua komponen harus dihubungkan oleh jalur-jalur pedestrian walaupun keterpaduan ini menimbulkan berbagai macam bentuk fisik.

- a. Pencampuran vertikal dari komponen-komponen pada satu tower utama struktur mega.
- b. Perletakan yang tepat pada komponen kunci.
- c. Hubungan antar komponen sehingga tercipta jaringan sirkulasi pejalan kaki yang menunjang.
- d. Pemakaian eskalator, lift yang akan memberikan fasilitas kemudahan dan kenyamanan bagi pejalan kaki.
- c. Pembangunan yang disesuaikan dengan rencana dan strategi dan tepat.

Ada tiga faktor pendorong munculnya konsep baru dalam perencanaan kota dan fasilitas dengan pendekatan multi fungsi, yaitu. (Zeilder, Eberhard, 1985)

### 1. **Tuntutan Internal**

Dampak global yang tidak menguntungkan dengan makin menurunnya kualitas dan kehidupan lingkungan atau kawasan akibat konsep perencanaan kota modern memaksa perencana meninjau kembali tatanan yang ada dan mencari formulasi baru dengan menelusuri keterkaitan antara tiga kelompok kegiatan pokok, yaitu: hunian, bisnis/kerja dan rekreasi.

### 2. **Tuntutan Eksternal**

Bangunan merupakan mata rantai elemen perkotaan, sehingga perlu tanggap terhadap kebutuhan kota secara fungsional maupun tatanan arsitektural perkotaan. Bentuk ekspresi bangunan dikaitkan dengan konteks struktur kawasan, perlu tanggap terhadap pola-pola dan batasan

yang ada, dari bentukan dan kebutuhan ruang-ruang kota, pola pergerakan kota dan kebijakan politis urban.

### 3. Tuntutan Emosional

Untuk suatu maksud merencanakan lingkungan binaan yang benar-benar dapat memwadahi kegiatan secara ideal dan sesuai dengan kebutuhan haruslah memperhatikan aspek-aspek psikologis tanggapan-tanggapan emosional kita terhadap lingkungan binaan yang ada. Dalam konteks kota, perencanaan atau perancangan tidak boleh semata-mata karena pertimbangan fungsional yang kemudian menentukan/tercermin kepada bentuk, akan tetapi bentuk juga harus tanggap terhadap konteks atau latar belakang kawasan secara historik/budaya maupun pola-pola struktur yang ada. Dengan demikian bangunan yang ada tidak menjadi bangunan tunggal tetapi menjadi bagian dari struktur kawasan.

Prinsip-prinsip perancangan yang mendasari konsep bangunan multi fungsi antara lain:

1. Sistem Zoning atau Pemintakan
2. Tata Massa
3. Tata Ruang

### 2.3. TEKNIK-TEKNIK PENGGABUNGAN

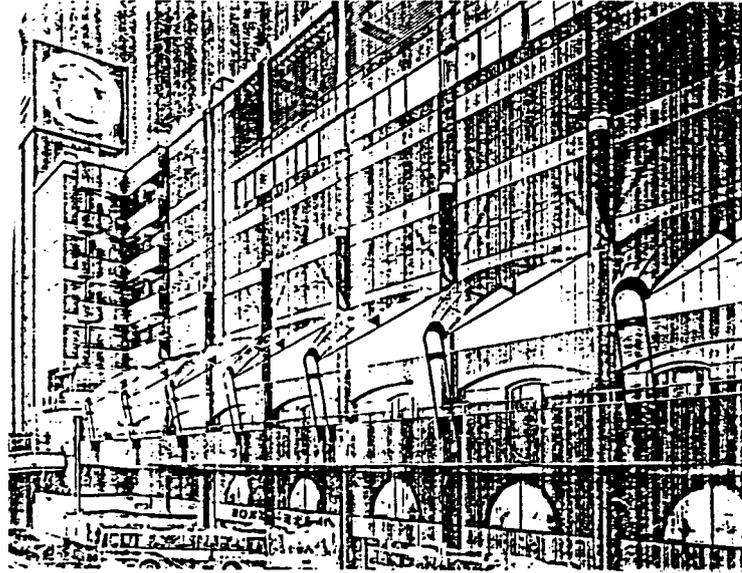
Teknik penggabungan di sini dalam arti adalah menggabungkan dari berbagai macam jenis kegiatan dan fungsi bangunan ke dalam satu kesatuan masa bangunan. Dengan demikian untuk menggabungkan jenis dan fungsi kegiatan yang direncanakan yaitu: **Terminal Angkutan Kota dan Fasilitas Perbelanjaan**, harus Berpedoman pada teori tentang prinsip-prinsip penggabungan fungsi bangunan dengan kriteria-kriteria yang ada, agar bisa berintegrasi dan kegiatan yang ada bisa saling mendukung dan menyatu.

Contoh pada bangunan yang sudah ada sebelumnya yaitu:

#### - **Kashiwa Takashimaya**

Bangunan yang terdapat di Tokyo, Jepang ini merupakan bangunan yang mempunyai dua jenis fungsi yang berbeda, yaitu bangunan lantai atas

yang berfungsi sebagai tempat perbelanjaan dan lantai basement berfungsi sebagai terminal angkutan darat. Bentuk dasar bangunan segi empat berfungsi sebagai bangunan multi fungsi yang melayani kegiatan perbelanjaan dan angkutan kota.



Gambar II.5: Kashiwa Takashimaya  
Sumber: The Best in Leisure and Publicchitecture, 1991

Bangunan bisa berfungsi dengan baik harus didukung dengan kemudahan dalam pencapaian dan kejelasan sirkulasi serta didukung dengan fasilitas yang dapat memberikan kecepatan pelayanan.

Dalam bangunan terminal angkutan kota dan pusat perbelanjaan masalah sirkulasi sangatlah perlu diperhatikan karena akan sangat berpengaruh pada fungsi dan bentuk bangunan tersebut. Pengaturan sirkulasi angkutan kota dan pusat perbelanjaan dimaksudkan supaya tidak terjadi persoalan-persoalan lalu lintas, penumpang atau pengunjung. Untuk lebih jelasnya sistem sirkulasi pada bangunan terminal angkutan kota dan pusat perbelanjaan dapat dibedakan yaitu:

1. Sirkulasi penumpang, pengunjung dan barang
2. Sirkulasi pengelola
3. Sirkulasi pedagang
4. Sirkulasi angkutan kota
5. Sirkulasi angkutan umum lainnya

Selain sirkulasi, masalah tata ruang juga merupakan hal yang sangat perlu direncanakan. Agar terjadi keteraturan dalam perencanaan sistem tata ruang terminal angkutan kota dan pusat perbelanjaan maka perlu diperhatikan masalah, macam, jumlah dan jenis ruang yang akan di rencanakan.

Dalam penggabungan Terminal angkutan kota dan pusat perbelanjaan yang harus diperhatikan dalam perencanaannya adalah:

### **1. Bentuk Sirkulasi dari Tiap-Tiap Unsur Terminal**

Bentukan sirkulasi dari tiap-tiap unsur terminal dapat diungkapkan ke dalam dua bentuk utama yaitu bentuk jalan dan bentuk ruang. Bentuk jalan dan ruang dapat dijelaskan sebagai berikut:

#### **1. Bentuk Jalan**

Bentuk sirkulasi yang berdasarkan pada jalan, terbagi menjadi dua bentuk utama yaitu:

##### **a. Linier**

Bentuk sirkulasi ini didasarkan pada hubungan antar tempat. Hubungan tempat yang satu ketempat yang lain umumnya berupa jalan yang lurus atau linier. Jalan tersebut dapat melengkung atau terdiri atas beberapa bagian, mempunyai cabang atau memotong jalan lain. Contoh dari bentukan ini dapat dilihat dalam sirkulasi keberangkatan maupun kedatangan.

##### **b. Radial**

Bentuk sirkulasi ini didasarkan pada hubungan dari satu tempat sebagai pusat ke tempat lain secara menyebar. Contoh bentuk dapat dilihat pada sirkulasi ruang tunggu terminal.

#### **2. Bentuk Ruang**

Bentuk sirkulasi yang berdasarkan pada ruang, terbagi menjadi tiga bentuk utama yaitu:

##### **a. bentuk ruang luas dengan pergerakan bebas**

bentuk sirkulasi ini didasarkan pada kebebasan bergerak pengguna ruang. Pergerakan yang ada cenderung acak dan organis, pola

pergerakan ini mengakibatkan hampir seluruh ruang digunakan dalam pergerakan. Skala dari peruangan tersebut biasanya adalah monumental, misalnya ruang luas pada hall terminal.

b. Bentuk ruang luas dengan pergerakan terarah

Bentuk sirkulasi ini di dasarkan pada tuntutan kapasitas ruang serta keteraturan pergerakan yang ada dalam kawasan. Skala ruang biasanya monumental, misalnya ruang luas pada ruang pemrosesan penumpang.

c. Bentuk ruang sempit dengan pergerakan terarah

Bentuk sirkulasi ini didasarkan pada keteraturan dan ketetapan arah pergerakan. Skala ruang biasanya intim, misalnya ruang sempit pada pergerakan kendaraan menuju peron.

## 2. Bentuk Sirkulasi Dari Tiap-Tiap Unsur Pusat Perbelanjaan

Bentuk sirkulasi dari tiap-tiap unsur pusat perbelanjaan dapat diungkapkan ke dalam dua bentuk utama yaitu bentuk jalan dan bentuk ruang. Bentuk jalan dan bentuk ruang dapat dijelaskan sebagai berikut:

### 1. Jalan

Bentuk sirkulasi yang berdasarkan pada jalan, terbagi menjadi dua bentuk utama yaitu:

a. Linier

Bentuk sirkulasi ini didasarkan pada hubungan antar area penerima dengan area santai. Hubungan antar area yang satu dengan yang lain berupa jalan lurus atau linier, dengan etalase di kanan dan kiri jalan. Jalan tersebut dapat melengkung atau terdiri dari beberapa bagian, mempunyai cabang atau memotong jalan lain. Contoh bentuk sirkulasi ini adalah antar etalase dalam pusat perbelanjaan.

b. Radial

Bentuk sirkulasi ini didasarkan pada kebebasan untuk menentukan pilihan berbelanja dengan area penerima sebagai pusat ketempat lain secara menyebar. Contoh bentuk sirkulasi ini adalah pada area penerima pengunjung.]

## 2. Ruang

Bentuk sirkulasi yang berdasarkan pada ruang, tetapi menjadi tiga bentuk utama yaitu:

### a. Bentuk ruang luas dengan pergerakan bebas

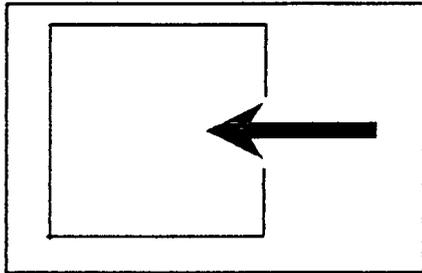
Bentuk sirkulasi ini didasarkan pada kebebasan bergerak pengguna ruang tersebut. Pergerakan yang ada cenderung acak dan organis. Pola pergerakan ini mengakibatkan hampir seluruh ruang digunakan dalam pergerakan. Skala dari peruangan tersebut biasanya adalah skala monumental, misalnya ruang luas pada hall penerima.

### b. Bentuk ruang luas pergerakan terarah dengan pembatas vertikal etalase

Bentuk sirkulasi ini didasarkan pada tuntutan kapasitas ruang serta keteraturan pergerakan yang ada dalam kawasan. Skala ruang biasanya intim dan santai, misalnya: ruang luas pada etalase.

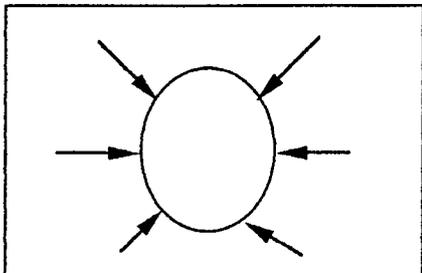
## 3. Pencapaian Bangunan

Pencapaian ke bangunan pada perencanaan bangunan terminal angkutan kota dan fasilitas perbelanjaan ada beberapa sistem yang bisa diterapkan dalam pencapaian terhadap bangunan yaitu:



- pengunjung dalam mencapai pada bangunan diarahkan melalui satu entrance.

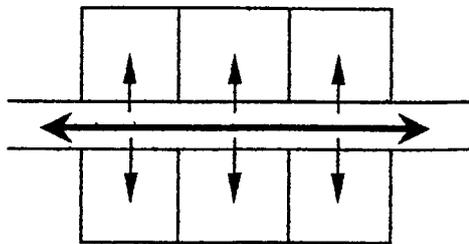
- Proses pengunjung agak lambat dalam melakukan transaksi karena semua macam dan jenis barang berada dalam satu bangunan.



- Pengunjung dapat mencapai bangunan dengan cepat.

- Sirkulasi pengunjung di dalam bangunan tidak tertatur

- Pengunjung dapat mencapai dari segala arah



- Pembagian dengan blok ini akan mempermudah pengunjung dalam pencapaian pada bangunan
- Dengan sistem grid ini pengunjung lebih mudah dalam melakukan transaksi jual beli.

#### 2.4. INTERAKSI TERMINAL KOTA DAN FASILITAS PERBELANJAAN SERTA METODA PENGGABUNGANNYA

Penggabungan dua fungsi yang berbeda yaitu Terminal Kota dan Fasilitas Perbelanjaan dalam satu kesatuan akan mengakibatkan berbagai tuntutan yang harus ditelusuri melalui faktor kegiatan yang terjadi pada penggabungan tersebut. Hal ini yang nantinya diwujudkan dalam sistem penataan ruang dan ungkapan fisik bangunan. Tujuan dari penggabungan fungsi ini tidak hanya sebagai fasilitas pelayanan terminal dan perbelanjaan tetapi lebih jauh dari sebagai magnet pergerakan yang dapat melayani kebutuhan masyarakat umum.

##### - Pola Kegiatan Terminal Angkutan Kota

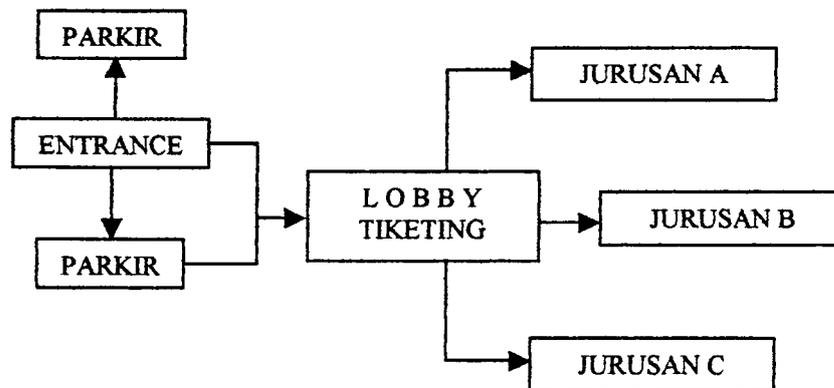


Diagram II.2: Pola Kegiatan Terminal Angkutan Kota  
Sumber: Analisa

- **Pola Kegiatan Fasilitas Perbelanjaan**

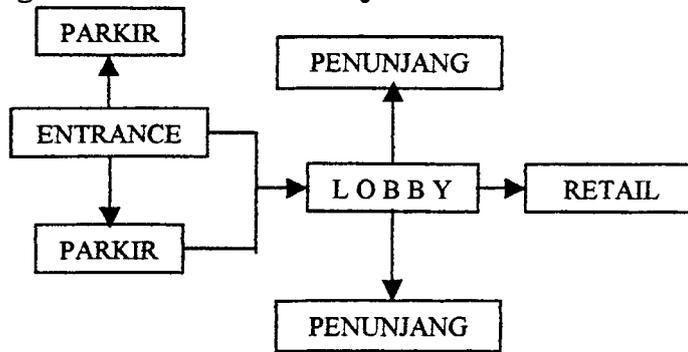
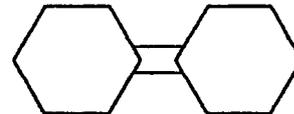


Diagram II.3: Pola Kegiatan Fasilitas Perbelanjaan  
Sumber: Analisa

Untuk menggabungkan aspek-aspek tersebut diatas maka diperlukan beberapa kriteria penggabungan sebagai alternatif untuk mendapatkan pola gabungan yang sesuai dengan kebutuhan. Ada beberapa alternatif yang memungkinkan untuk diterapkan dalam penggabungan antara lain adalah:

1. Hubungan yang mempunyai pengaruh tidak langsung dan melalui ruang perantara yang menghubungkan dari massa satu kemassa yang lainnya. Gabungan bangunan tersebut tidak mempunyai sifat yang erat karena tidak terjadi interaksi secara langsung. Dengan ini semua massa bangunan sama, tidak ada yang dominan dalam penggabungannya.



2. Hubungan yang mempunyai pengaruh secara langsung terhadap fasilitas-fasilitas yang berkaitan. Pada hubungan ini, gabungan terlihat semakin erat dikarenakan adanya massa bangunan yang berinteraksi langsung tanpa ruang perantara.



3. Kesan hubungan yang terlihat sangat erat karena perletakan fasilitas untuk hubungan sangat erat ini dapat dicapai dengan mudah

dan langsung. Untuk lebih jelasnya dapat diambil contoh yang sesuai dengan kasus ini yaitu pada bangunan Buca Railway Station. Disamping hal tersebut metoda penggabungan ini, interaksi terjadi dengan pengembangan secara vertikal. Hal ini dapat dilihat pada bangunan Kashiwa Takashimaya.

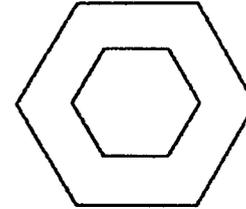


Diagram II.4: Penggabungan Terminal Angkutan Kota dan Fasilitas Perbelanjaan  
Sumber: Analisa

Bentuk-bentuk metoda penggabungan tersebut dapat diambil sebagai acuan dalam perancangan bangunan terminal angkutan kota dan fasilitas perbelanjaan.

## **BAB III**

### **TERMINAL ANGKUTAN KOTA DAN FASILITAS PERBELANJAAN SEBAGAI PERKUATAN KARAKTER KOTA BUKITTINGGI**

---

#### **3.1. CITRA DAN KONTEKSTUAL ARSITEKTUR**

##### **3.1.1 Citra Arsitektur Dalam Kontek kota**

Citra suatu wadah kegiatan merupakan kesan yang terbentuk oleh persepsi pemakai terhadap karakter wadah. Dalam kaitannya dengan kota, citra mengindikasikan keadaan khusus suatu kota atau kawasan dalam suatu kota yang merupakan identitas kota atau kawasan tersebut dan terbentuk dalam rentang waktu yang relatif lama. Identitas atau ciri khas tersebut berkaitan erat dengan karakter pembentuknya yang dapat diidentifikasi melalui beberapa elemen tertentu.

Citra yang dikembangkan sebagai suatu tema rancangan dapat berasal dari citra sesuatu yang dianggap memiliki tautan dengan rancangan tersebut. Citra ini merupakan hasil pengidentifikasian karakter-karakter yang ada pada tautan tersebut. Dalam hal ini tautan kawasan (*urban context*) dan fungsi bangunan menjadi elemen pembentuk citra. Tautan urban dapat diidentifikasi melalui:

- a. Konservasi Ruang Urban (*Urban Space Conserve*)
- b. Integrasi Fasilitas Ruang (*Urban Integration*)
- c. Kontinuitas Ruang-Ruang Urban (*Continuity of Urban Space*)

Dalam bukunya "*The Image of The City*" Kevin Lynch menyebutkan bahwa citra kota terbentuk dari tiga komponen yaitu: identitas dari obyek, struktur atau pola saling hubungan antara obyek dengan pengamat, dan makna yang diserap oleh pengamat baik secara fisik fungsional maupun psikis emosional.

Arti dari identitas itu sendiri secara gamlang diungkapkan Kevin Lynch "*tidak dalam arti persamaanya dengan yang lain, tetapi justru mengacu*

*pada makna individualitas yang mencerminkan perbedaannya dengan obyek lain serta pengenalannya sebagai identitas yang tersendiri”*

Jadi perencanaan kota yang berwawasan identitas menuntut dilakukannya penggalian dan penemuan kembali tentang kekhasan, kekhususan, keunikan dan karakter spesifik yang menjiwai suatu kota tertentu yang membedakannya secara bermakna dengan kota lain.

Ekspresi yang dicerminkan suatu bangunan akan memberikan citra (*image*) tersendiri bagi pengamat, namun begitu tiap-tiap individu memiliki penerimaan yang berbeda terhadap suatu bangunan, tergantung kepada tingkat latar belakang dan pengalaman masing-masing sehingga ketanggapan terhadap penampilan ekspresi suatu bangunan akan lebih bersifat subyektif.

Pencerminan ekspresi bangunan dapat ditempuh dengan cara:

- a. Pemakaian unsur-unsur budaya tertentu (*style, mode*)
- b. Penyelesaian unsur-unsur arsitektural bangunan (pencahayaan, penghawaan, tekstur, warna dan sebagainya)
- c. Penyelesaian struktur dan utilitas bangunan
- d. Penggunaan bahan dan material

### **3.1.2. Kontekstual Arsitektur**

Metode disain dengan pendekatan kontekstual merupakan gagasan tentang perlu adanya tanggapan dan keselarasan antara lingkungan atau bangunan baru dengan lingkungan sekitar yang telah ada. Oleh sebab itu metode disain dengan pendekatan kontekstual membutuhkan kreatifitas dan keahlian sebagaimana dikatakan oleh Brent C. Brollin, 1990

Sekitar pertengahan tahun 1960, kontekstualisme muncul dan memperkenalkan diri sebagai metode pengobatan lingkungan yang dengan sejarah ataupun akar budayanya. Bagian demi bagian dari lingkungan itu seolah-olah melangkah sendiri kearah tujuannya masing-masing. Keluar dari bingkai komunitas yang sudah mensejarah. Untuk dapat memberi bingkai baru dan mampu menimang isinya kontekstualisme diharapkan dapat menarik picu pembuka wawasan yang luas dan kepekaan yang lebih tajam.

Kontekstualisme dalam arsitektur pada hakekatnya adalah persoalan keserasian dan kesenambungan *visual-formal*: memori dan makna dari *urban fabric*. Gerakan arsitektur modern yang membebaskan diri dari arsitektur tradisional/klasik dipercaya merusak keserasian yang telah ada.

Stuart Cohan Steven Hurtt yang mengaku memperkenalkan kontekstualisme untuk pertamakalinya di Cornell menyatakan bahwa kontekstualisme bermaksud memeluk pintu/jiwa bangunan tua dengan lingkungannya yang bersejarah ke dalam disain baru, bukan bentuknya. Dengan demikian kita dapat membaca bahwa kontekstualisme dapat memberi tempat sekaligus membuka persoalan dengan aliran/paham lain, seperti *environmentalism*, *conservationism*, *regolianism*, *post moderism* dan sebagainya yang sedang berkembang.

Kontekstualisme dapat pula dianggap sebagai teknik disain yang dikembangkan untuk dapat memberikan jawaban khususnya atas kondisi-kondisi yang bersifat morfologis, tipologis, pragmatis menjadi bersifat fluralistik dan fleksibel, serta bukan dogmatis rasional ataupun terlalu berorientasi kepada kaidah-kaidah yang terlalu universal.

Dalam urban disain, kontekstulisme secara simultan memperlihatkan kekuatan dan kelemahan. Kekuatan yang secara potensial dapat meredup lingkungan yang tidak “bersambut” atau yang “liar”. Kelemahannya karena seolah-olah harus menerima keterikatan statis, bertentangan dengan produk-produk baru yang terpaksa dimanipulasi untuk menjaga “selera”.

### **3.2. KARAKTER PENAMPILAN KOTA**

Merupakan prinsip-prinsip dasar penyusunan yang tercermin pada ungkapan fisik bangunan, khususnya pada bentuk facade.

Facade sebagai komponen arsitektural bangunan yang dominan dan paling awal dalam kontak visual dengan pengamat, akan merupakan komponen yang penting dalam berperan membentuk kontinuitas dan kesatuan bagi bangunan baru dalam lingkungan lama, dimana pola-pola

yang dominan membentuk tipologi facade dapat diungkapkan kembali sebagai elemen penyatu pada perancangan fasilitas baru.

Dalam melakukan analisa terhadap karakter penampilan arsitektural bangunan untuk mendapatkan karakter lingkungan sehingga fasilitas yang baru dapat berisi selaras terhadap bangunan lain di sekitarnya dan kesan visual dari fasilitas tersebut tetap terasa, maka analisa terhadap bangunan-bangunan di kawasan Simpang Aur sangat bermamfaat. Analisa ini diarahkan pada bangunan-bangunan yang mempunyai potensi untuk direkam dalam ingatan pengamat sebelum melihat tampilan fasilitas yang direncanakan

Untuk mendapatkan penampilan bangunan yang sesuai dengan keadaan lokasi tersebut maka perlu dilakukan pendekatan-pendekatan bentuk dengan ciri khas tertentu agar keberadaannya dapat diterima oleh lingkungan tersebut. Pendekatan-pendekatan tersebut yaitu dengan melihat penampilan-penampilan bangunan sekitar kawasan.



Bangunan dengan arsitektur modern, tapi salah satunya menggabungkan dengan arsitektur tradisional Minangkabau yaitu pada atap Canopi menjadikan bangunan tersebut jadi tidak selaras dengan bangunan deretan lainnya.

Bangunan dengan Arsitektur Kolonial ini bisa dijadikan sebagai acuan dalam pendekatan bentuk untuk perencanaan terminal angkutan kota dan fasilitas perbelanjaan

Gambar III.1: Bangunan yang Berada di Sekitar Tapak  
Sumber: Dokumentasi Pribadi

### 3.2.1 Bangunan Kota Bukittinggi

Kotamadya Bukittinggi yang lazim disebut “KOTA JAM GADANG” dan “KOTA WISATA” yang luas wilayah 25,239 km<sup>2</sup> tidak mempunyai khas bangunan yang dominan pada wilayah kota tersebut. Bangunan-bangunan yang ada banyak menggunakan atap tradisional yaitu Atap Gonjong. Dan bangunan-bangunan peninggalan penjajahan Belanda juga tidak mendominasi pada kawasan kota Bukittinggi tapi bangunan-bangunan peninggalan Belanda yang ada masih terawat dengan baik dan menjadi bangunan yang bersejarah misal pada bangunan Jam Gadang dan Benteng Fort De Kock.

Dari beberapa ciri arsitektur bangunan di kawasan kota Bukittinggi dibagi menurut pengaruh gaya dalam aliran arsitektur, Yaitu **Arsitektur Bangunan Tradisional Minangkabau Dan Arsitektur Kolonial Belanda.**

#### a. Arsitektur Bangunan Tradisional Minangkabau

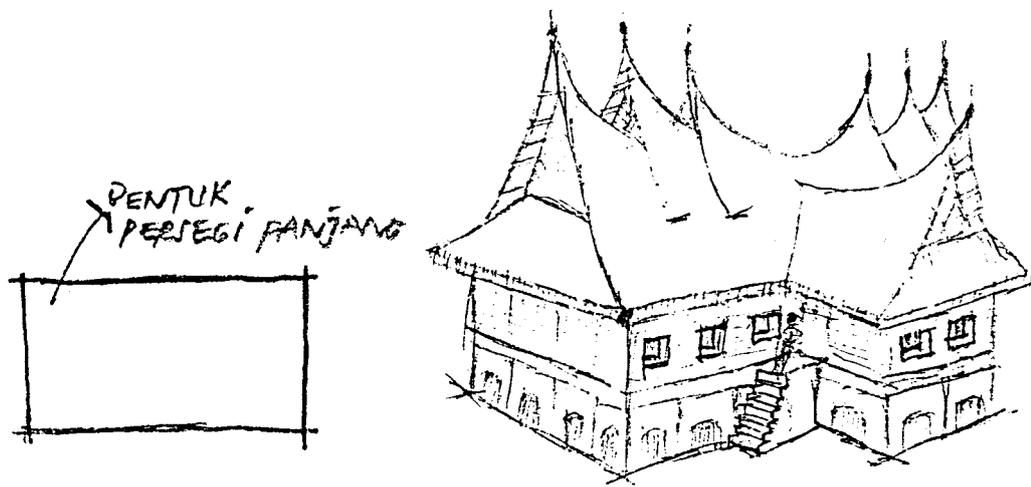
Rumah tradisional Minangkabau yang lazim disebut dengan Rumah Gadang, bukanlah suatu bangunan yang besar, panjang dan tinggi menjulang saja tetapi merupakan suatu bangunan rumah adat yang bagian luar dan dalamnya mengandung arti dan makna tersendiri, serta secara keseluruhan cermin dari sistem kekerabatan multilinea.

Setiap Rumah Gadang mempunyai *petatah-petitih* yaitu suatu metaforis yang menggambarkan bentuk dan ukuran sebuah Rumah Gadang. Oleh sebab itu di dalam petatah-petitih digunakan kiasan atau perumpamaan tentang ukuran dan bentuk Rumah Gadang untuk membandingkannya dengan yang lain. Metafora-metafora ternyata melekat teguh dalam alam pikiran Orang Minang sebagai batu loncatan untuk menghayati ukuran-ukuran dari bentuk dari sebuah Rumah Gadang.

Sebuah Rumah Gadang didasarkan kepada perhitungan jumlah ruang, dalam bilangan yang ganjil, dimulai dari tiga. Jumlah ruangan biasanya ada tujuh tetapi ada juga yang jumlah ruangnya tujuh belas. Secara melebar sebuah Rumah Gadang dibagi *didieh*, biasanya

mempunyai tiga *didieh*. Sebuah *didieh* digunakan sebagai biliek (ruang tidur), sebuah ruangan yang dibatasi oleh empat dinding yang bersifat khusus dan pribadi.

Bentuk dasar dari bangunan Rumah Gadang berbentuk segi empat atau persegi panjang. Rumah Gadang adalah rumah panggung yang lantainya ditinggikan dari permukaan tanah.



Gambar III.2: Bentuk Dasar dan Tampak Rumah Gadang  
Sumber: Ridwan, et al, 1996

Mengenai ukuran rumah gadang tidak satupun dijumpai keterangan tertulis yang menyebutkan tentang ukuran sesungguhnya. Ukuran yang sesungguhnya diserahkan pada rasa keindahan. Tegasnya ukuran sebuah rumah gadang adalah relatif. Adapun elemen-elemen Arsitektur Tradisional Minangkabau sebagai berikut:

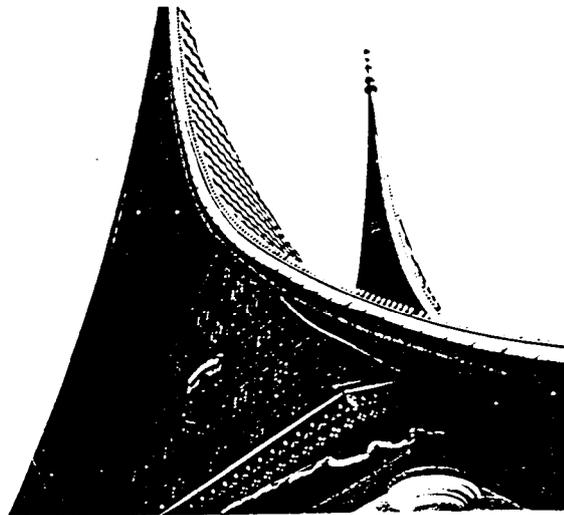
#### 1. Bagian Atas Bangunan

Menurut bentuknya rumah gadang lazim disebut "*rumah bagonjong*" karena atapnya berbentuk gonjong runcing menjulang. Lengkungan atapnya seperti tanduk kerbau yang terdapat pada antara dua gonjong tengah.

Dahulu sebuah atap rumah gadang menggunakan atap ijuk, sekarang sekarang telah banyak menggunakan atap seng. Hal ini dipengaruhi

oleh orientasi pikiran orang minang terhadap hal yang praktis dan efisien. Selain itu, pohon aren sebagai penghasil ijuk sudah jarang ditemukan dan tidak sebanyak dulu lagi.

Pada bagian gonjong ada yang disebut *tarawang*, yaitu semacam ukiran berupa guratan tembus dengan ornamen. Bagian puncak gonjong dinamakan *calekak* yang digambarkan dengan pedang terhunus.

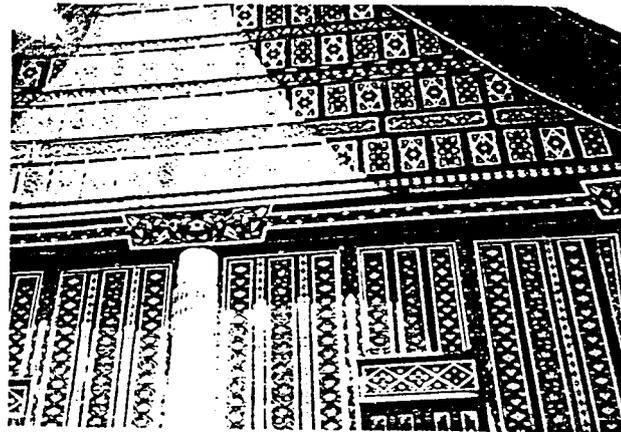


Gambar III.3: Bentuk Atap Bangunan Rumah Gadang  
Sumber: Data Lapangan

## 2. Bagian Tengah Bangunan

Dinding terbuat dari kayu yang biasanya diukir dengan ukiran tertentu. Ukiran tersebut merupakan simbol pada setiap bangunan Rumah Gadang. Ada juga rumah yang dinding bagian belakang atau samping menggunakan sasak bambu yang dibelah.

Pada bangunan fungsi moderen, penerapan ukiran hanya dilakukan dengan pada singok yaitu pada bagian atas bangunan. Sedangkan pada bagian jarang digunakan karena dipengaruhi fungsi bangunan itu sendiri.



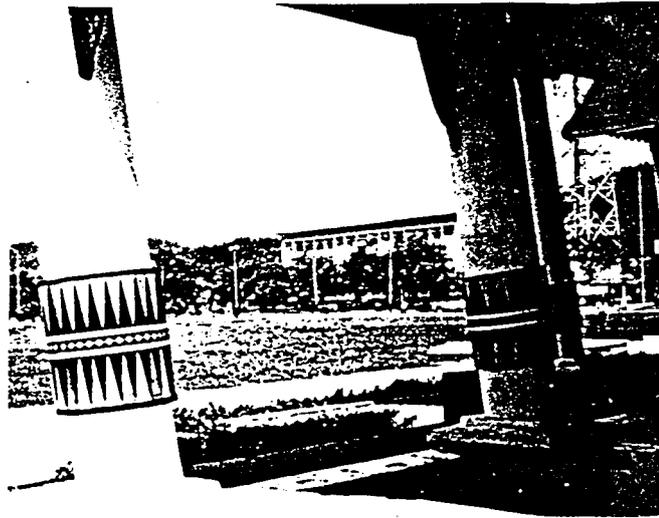
Gambar III.4: Bentuk Dinding Rumah Gadang  
Sumber: Data Lapangan

### 3. Bagian Bawah Bangunan

Kaki pada bangunan berupa kolong yang berfungsi sebagai kandang ternak atau sebagai tempat menenun bagi kaum ibu. Bentuk kaki ini ada bermacam-macam sesuai dengan jenis dan macam hiasan atau ornamennya.

### 4. Tiang Bangunan

Tiang merupakan yang terpenting bagi setiap bangunan Rumah Gadang. Tiap Rumah Gadang mempunyai mempunyai bentuk dasar bulat lalu dibuat persegi. Banyaknya segi dari tiang biasanya tidak sama. Tiang yang bersegi banyak dan besar terdapat ditengah bangunan, sedangkan tiang yang bersegi sedikit diletakkan disamping disamping atau ditepi. Jumlah tiang tiap rumah ditentukan oleh jumlah ruang dari rumah yang dibangun. Untuk bangunan moderen kebutuhan tiang disesuaikan dengan fungsi dan bentuk bangunan.



Gambar III.5: Tiang Rumah Gadang  
Sumber: Data Lapangan

#### 5. Pintu/Jendela

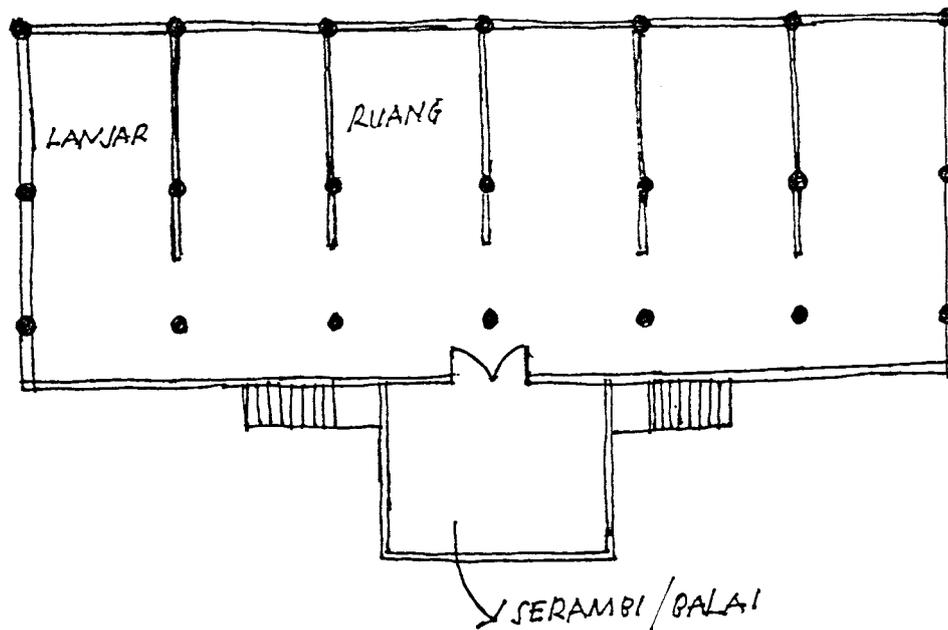
Pada bangunan Rumah Gadang, untuk semua pintu dan jendela biasanya disebut pintu, tidak ada perbedaan pintu dan jendela tersebut. Pintu pada badan rumah adalah jendela, sedangkan pintu masuk adalah pintu naik kerumah. Posisi pintu masuk pada Rumah Gadang tergantung luhak-luhak yang ada di Minangkabau.



Gambar III.6: Jendela Dan Pintu Rumah Gadang  
Sumber: Data Lapangan

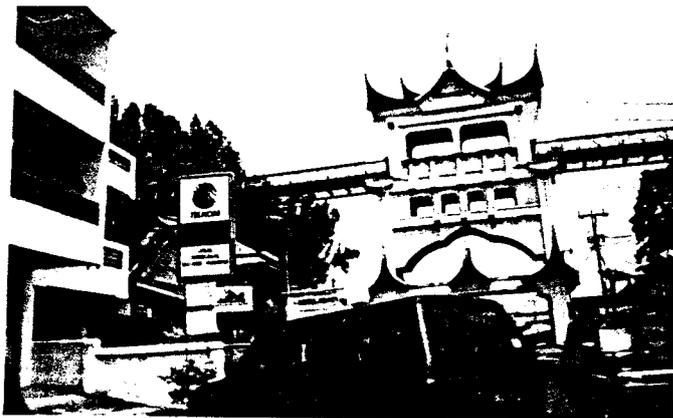
#### 6. Ruangan

Rumah Gadang secara memanjang, terbagi beberapa ruang, secara melebar dibagi beberapa lanjar dan bagian yang menonjol keluar ada kacanya, berfungsi sebagai tempat menerima tamu. Bagian ini disebut serambi atau bantai.



Gambar III.7: Denah Ruang Dan Tampak Rumah Gadang  
 Sumber: Data Lapangan

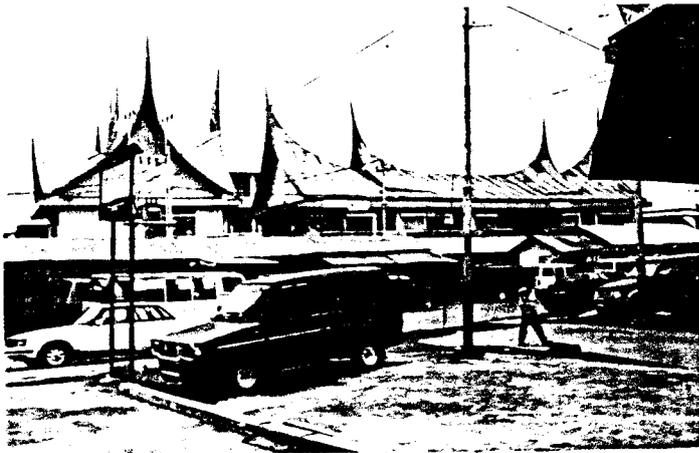
Contoh-contoh bangunan-bangunan yang bercitra arsitektur tradisional Minangkabau yang ada di Bukittinggi pada saat ini.



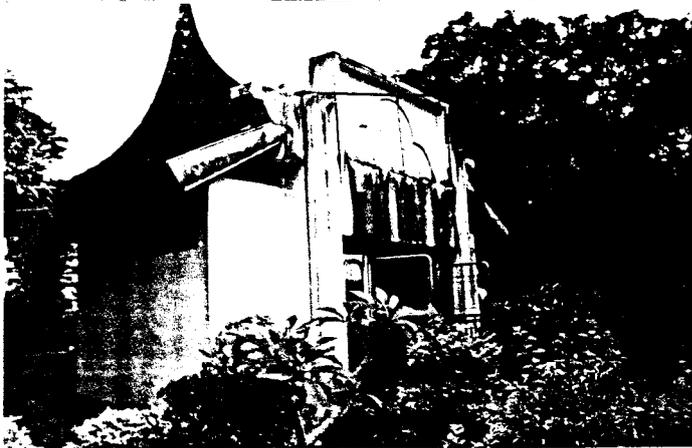
Gambar III.8: Jembatan Penyebrangan Ke Obyek Wisata  
 Sumber: Pengamatan

Bangunan dengan arsitektur modern yang dipadukan dengan arsitektur tradisional ini masih kelihatan kaku, itu terlihat pada elemen-elemen dinding serta pada atap yang tidak berusaha mengembangkan bentuk *gongjong* dengan bentuk lain.

Salah satu bangunan yang menunjang karakter kota dibangun pada tahun 1990 an ini menunjukkan bangunan dikembangkan dengan arsitektur tradisional dan modern. Bangunan ini direncanakan dengan citra bangunan yang sudah ada pada kawasan Bukittinggi tidak merencanakan dengan lebih kearah modern contoh pada atap bangunan yang benar-benar menggunakan atap tradisional Minangkabau. Contoh lain yaitu:



Bangunan yang berada di sekitar lokasi dengan bentuk yang sangat monoton tidak berusaha mengembangkan kearah bentuk yang lebih modern lagi



Bangunan yang telah direnovasi ulang dengan bentuk yang telah hilang dari yang aslinya. Dengan bentuk sekarang tidak kelihatan bangunan tersebut dengan gaya arsitektur ?

Gambar III.9: Banunan di Sekitar Kawasan  
Sumber: Dokumentasi

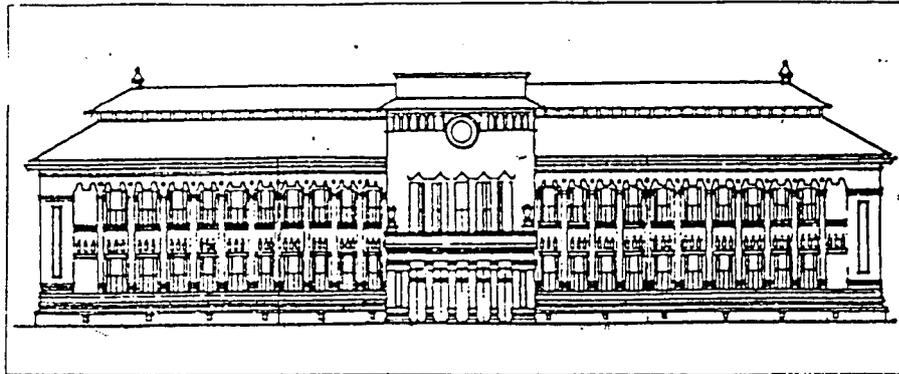
#### b. Arsitektur Kolonial Belanda

Gaya arsitektur Kolonial Belanda antara tahun 1850 sampai tahun 1900 sering disebut sebagai gaya arsitektur *Indische Empire Style*. Gaya arsitektur ini sebenarnya diambil dari gaya arsitektur Perancis yang pada waktu itu disebut sebagai gaya *Empire Style*. Di Hindia Belanda gaya tersebut diterjemahkan secara bebas sesuai dengan keadaan. Dari hasil penyesuaian ini terbentuklah gaya yang bercitra kolonial, yang disesuaikan dengan lingkungan serta iklim dan tersedianya material pada waktu itu.

Gaya *Indische Empire* tersebut banyak diterapkan pada rumah-rumah tinggal dan bangunan umum yang lain seperti gedung pengadilan, dan sebagainya.

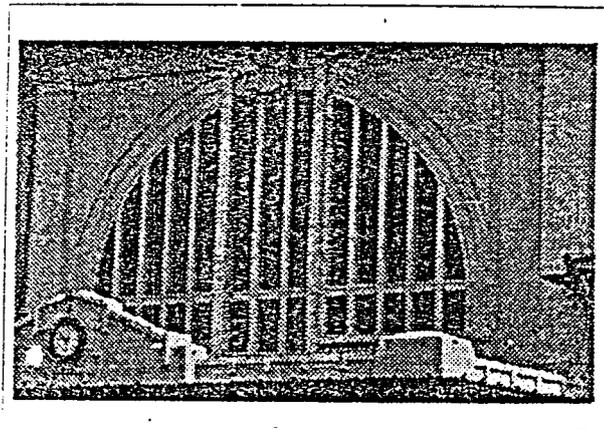
Seperti halnya arsitektur Barat lain yang diimpor, maka penerapannya selalu disesuaikan dengan iklim serta tingkat teknologi. Ujud umum dari penampilan arsitektur kolonial ini menurut formalnya

*berwarna putih, atap datar, gevel horizonta dan volume yang berbentuk kubus.* Pada arsitektur kolonial tersebut cara perletakan bangunan serta pengolahan tampak yang kehadirannya selalu memberi nilai tambah baik terhadap lingkungannya sendiri maupun terhadap tata kota secara keseluruhan.



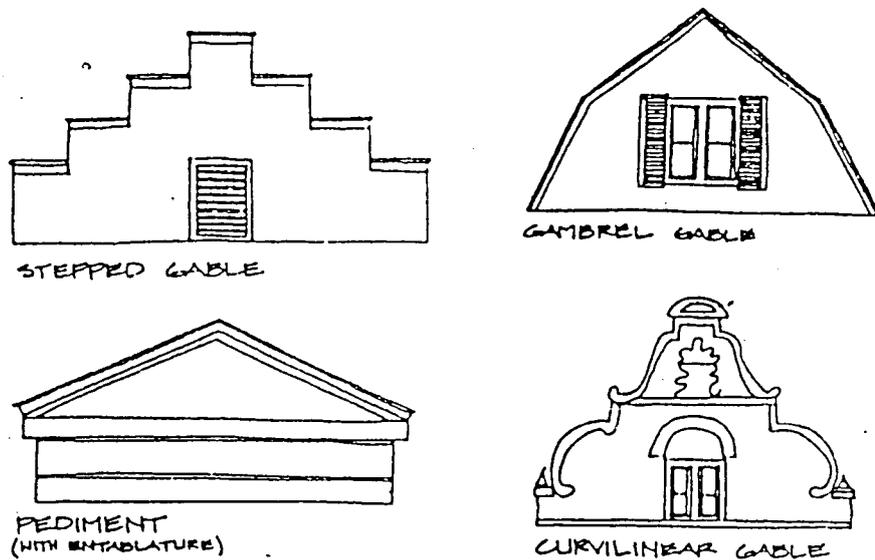
Gambar III.10: Tampak Bangunan Arsitektur Kolonial Belanda  
Sumber: Handinoto, 1996

Yang menarik pada arsitektur kolonial Belanda yang terdapat pada bangunan pada umumnya adalah ventilasi diperlihatkan sebagai elemen arsitektur yang berbentuk lengkung.



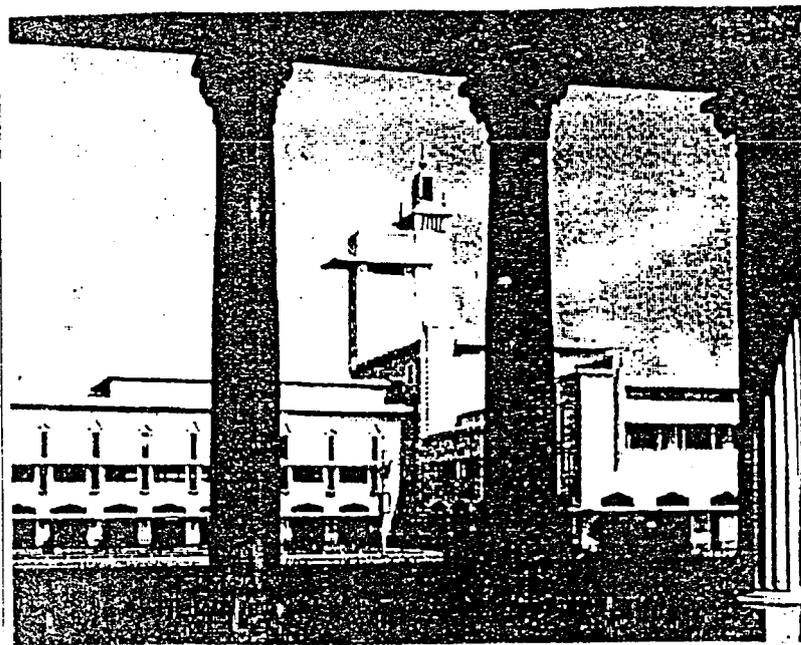
Gambar III.11: Elemen-Elemen Arsitektur Kolonial  
Sumber : Handinoto, 1996

Elemen-elemen lain yang menarik pada arsitektur kolonial yaitu pada bentuk gevel yang dibuat dengan berbagai macam variasi.



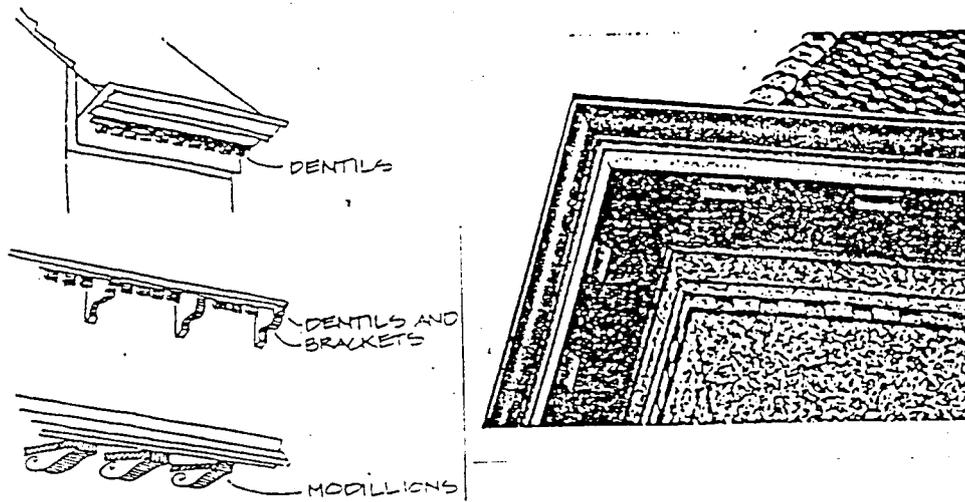
Gambar III.12: Macam Variasi dari Bentuk Gevel  
 Sumber: Handinoto, 1996

Bagian lain pada elemen arsitektur kolonial yang sering dijumpai yaitu kolom bangunan.

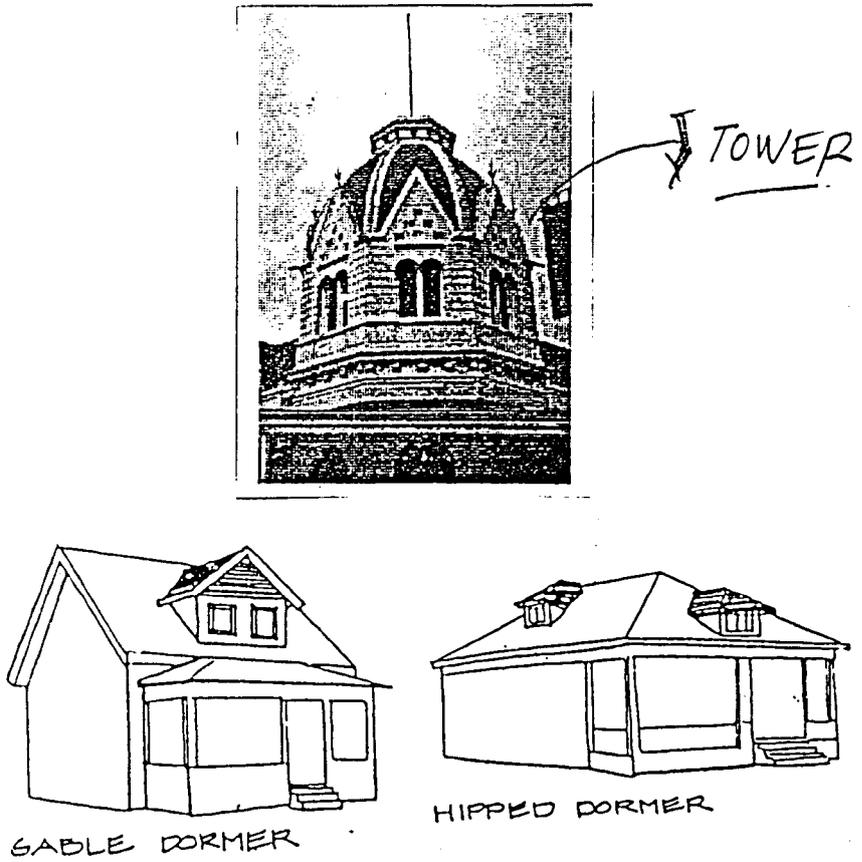


Gambar III.13: Bentuk Kolom Arsitektur Kolonial  
 Sumber: Handinoto, 1996

Dan masih banyak lagi elemen-elemen arsitektur kolonial yang menarik misal pada detail-detail.



Gambar III. 14: Detail-Detai pada Bangunan  
 Sumber: Handinoto, 1996  
 Bentuk-bentuk lain yang selalu mencirikan arsitektur kolonial  
 yaitu dengan perancangan Tower dan Dormer pada bangunan.



Gambar III. 15: Bentuk Dormer dan Tower  
 Sumber: Handinoto, 1996

Bangunan gaya kolonial di Bukittinggi pada mulanya direncanakan oleh pemerintah belanda pada masa penjajahan sebagai tempat tinggal bagi orang-orang Eropa terutama orang Belanda. Tetapi pada perkembangannya telah berubah menjadi tempat berdagang atau menjadi pertokoan

Beberapa bangunan gaya kolonial yang ada sekarang di kota Bukittinggi ada yang masih terjaga dan terawat dengan baik, dengan kondisi yang tetap dengan yang sebelumnya, tetapi ada pula yang telah mengalami perubahan bahkan telah dibongkar dan diganti dengan bangunan dengan bentuk dan gaya arsitektur yang baru.

Contoh bangunan gaya kolonial yang masih ada di Bukittinggi pada saat ini yaitu:



Bangunan yang telah di tinggal pergi dengan bentuk yang masih utuh. Bisa sebagai acuan untuk perancangan terminal angkutan kota dan fasilitas perbelanjaan.



Bangunan yang telah diberobah bentuk dengan membuat wajah baru tapi tidak menghilangkan bentuk kolonialnya yang kelihatan pada gevel bangunan tersebut

Gambar III. 16: Bangunan Kolonial di Bukittinggi  
Sumber: Dokumentasi

### **3.3. ANALISIS PENAMPILAN BANGUNAN YANG SESUAI DENGAN KARAKTER KOTA**

Untuk mendapatkan facade bangunan Terminal Kota dan Fasilitas Perbelanjaan yang dikembangkan dari beberapa elemen-elemen arsitektur tradisional Minangkabau dan Kolonial Belanda yang nantinya dapat dihasilkan dengan style Post-modern untuk memberikan nilai tambah kota Bukittinggi sebagai karakter kota.

Style Post-modern sendiri yang diartikan dengan mengajukan produk-produk atau elemen-elemen yang didominasi oleh unsur-unsur lokal. Untuk itu elemen-elemen arsitektur tradisional Minangkabau dan Kolonial Belanda yang diajukan sebagai pembentuk facade yang dikembangkan dengan cara *modifikasi dan abstraksi*.

Sesuai dengan hasil pengamatan dan analisa, didapatkan suatu bentuk-bentukan arsitektur yang merupakan elemen-elemen pembentuk karakteristik kawasan. Bentuk pertama adalah produk tradisional Minangkabau dan produk pada masa Kolonial Belanda yang menampilkan arsitektural yang khas baik dari struktur kawasan maupun langgam arsitekturnya. Bentuk kedua adalah produk yang menampilkan arsitektur aliran post modern, yang cukup kuat menambah perbendaharaan syle/gaya tampilan bangunan pada kawasan pusat kota Bukittinggi.

Bentuk penggabungan setelah elemen-elemen arsitektur tradisional Minangkabau dan Kolonial Belanda yang telah dikembangkan nantinya akan diterapkan pada perancangan Terminal Kota dan Fasilitas Perbelanjaan.

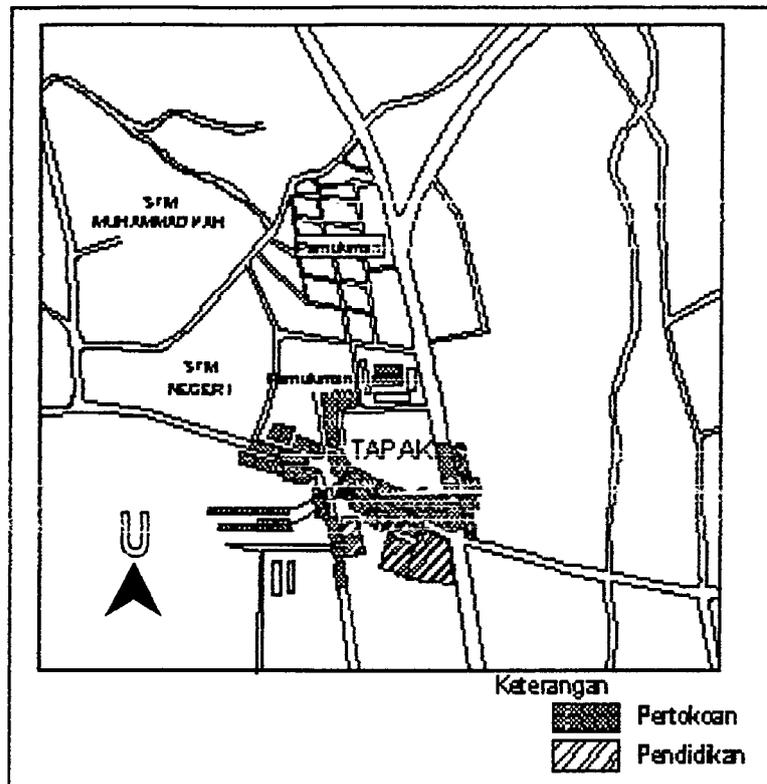
### **3.4. LOKASI DAN TAPAK**

#### **3.4.1. Lokasi**

Lokasi Terminal Kota dan Fasilitas Perbelanjaan berada di Kota Bukittinggi, Kecamatan Aur Birugo, tepatnya di jalan Diponegoro yang dulunya merupakan site terminal bus antar propinsi. Lokasi didukung oleh kegiatan yang ada berupa pertokoan, jasa komersial, pendidikan dan

pemukiman. Kegiatan penunjang tersebut yang nantinya diharapkan dapat menunjang keberadaan bangunan terminal kota dan fasilitas perbelanjaan.

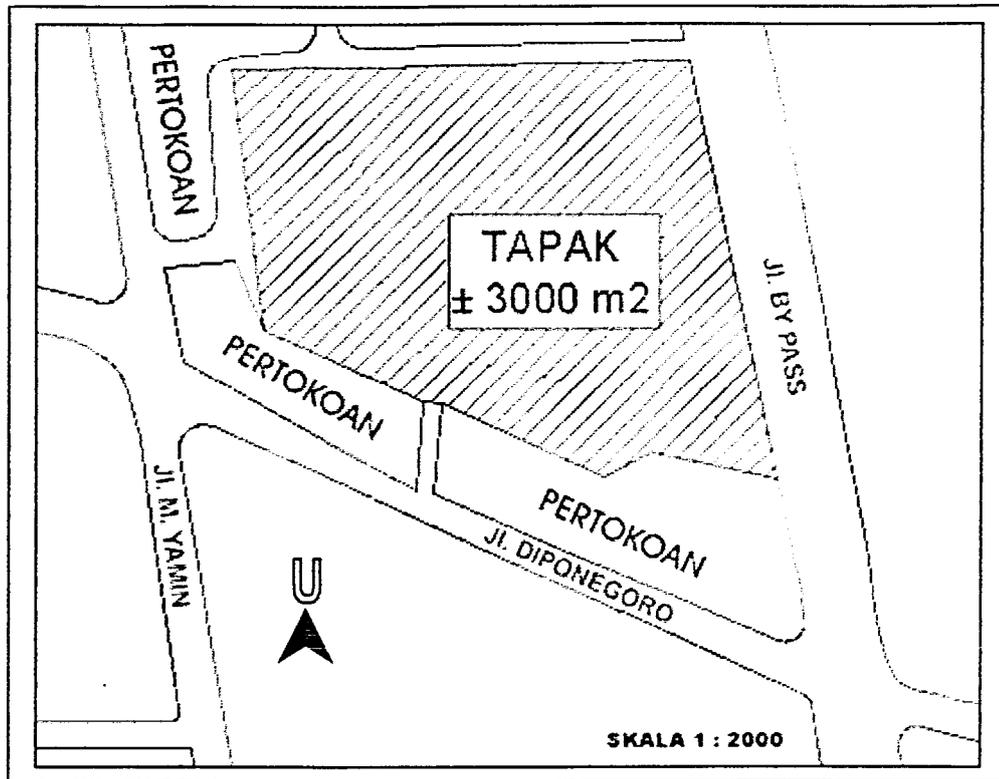
Bangunan penunjang yang sudah ada pada lokasi keberadaannya sebagian akan dialokasikan pada lahan yang kosong seperti pada Jalan By Pass dan sebagian akan dipertahankan keberadaannya akan tetapi facade akan disesuaikan dengan bangunan terminal kota dan fasilitas perbelanjaan yang akan direncanakan.



Gambar III.17: Peta lokasi  
Sumber: BAPPEDA dan Amatan

### 3.4.2. Tapak

Tapak yang berada di jalan Diponegoro dengan luas lahan  $\pm 30000 \text{ m}^2$ , dengan batasan di sebelah Barat yaitu persimpangan antara Jalan M. Yamin dengan Jalan Syahrir dan sebelah Timur berbatasan dengan Jalan By Pass.



Gambar III. 18 Tapak Bangunan  
 Sumber: BAPPEDA dan Amatan

### 3.4.3 Analisa Tapak

#### 1. Pencapaian dan sirkulasi

##### a. Sirkulasi sekitar tapak

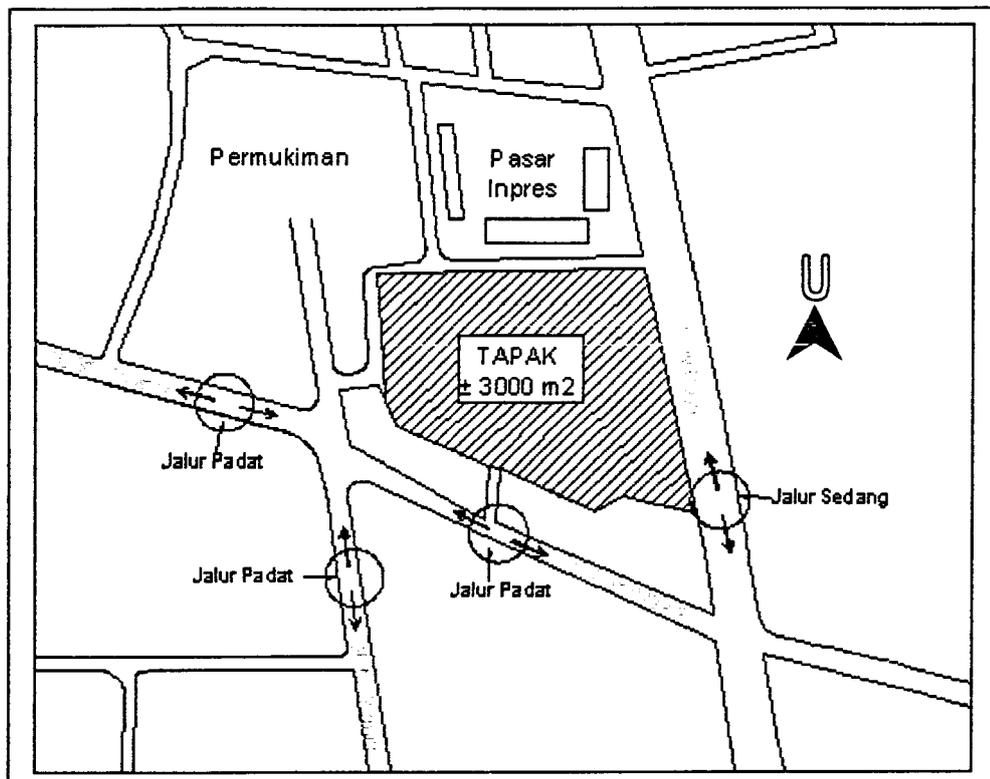
Sirkulasi di sekitar tapak cukup baik dengan kondisi jalan yang baik dan arus padat terjadi pada jalan utama membatasi tapak.

Tapak yang dikelilingi oleh tiga (3) jalur jalan utama yaitu bagian Selatan, Timur dan Barat dengan keadaan sebagai berikut:

Bagian Selatan yaitu jalan Diponegoro yang menuju ke arah Barat jalan Sultan Syahrir yaitu jalur yang menghubungkan ke pusat kota Bukittinggi, dengan lebar jalan 12 meter dan terdiri dari satu dan dua arah jalur lalu lintas. Pada bagian Selatan jalan Diponegoro yang menuju jalan M. Yamin itu merupakan jalur yang menghubungkan kawasan tersebut dengan pemukiman penduduk, dengan lebar jalan 8 meter. Dan pada bagian Timur tapak yaitu jalan By Pass yang

menghubungkan kawasan penduduk dengan dengan lebar jalan 16 meter dengan dua jalur lalu lintas.

Sirkulasi pada tapak yang padat datang dari arah jalan Sutan Syahrir yang merupakan jalur dari pusat kota dan pada arah jalan M. Yamin yang merupakan jalur dari arah luar kota.



Gambar III.19: Tapak Bangunan  
Sumber: BAPPEDA dan Amatan

b. Pencapaian ke Tapak

Tapak bisa dicapai dari beberapa arah yang sesuai dengan sirkulasi yang terjadi pada sekitar tapak. Hal yang menjadi alternatif dalam pencapaian ke tapak adalah:

1. pertimbangan dengan arus pengunjung datang dari beberapa arah
2. pencapaian ke tapak yang memberikan kejelasan dan mampu mengundang pengunjung
3. sirkulasi sekitar yang aman dan tidak mengganggu kemacetan



## **BAB IV**

### **PENDEKATAN & KONSEP DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN TERMINAL KOTA DAN FASILITAS PERBELANJAAN**

---

---

#### **4.1. PENDEKATAN KONSEP**

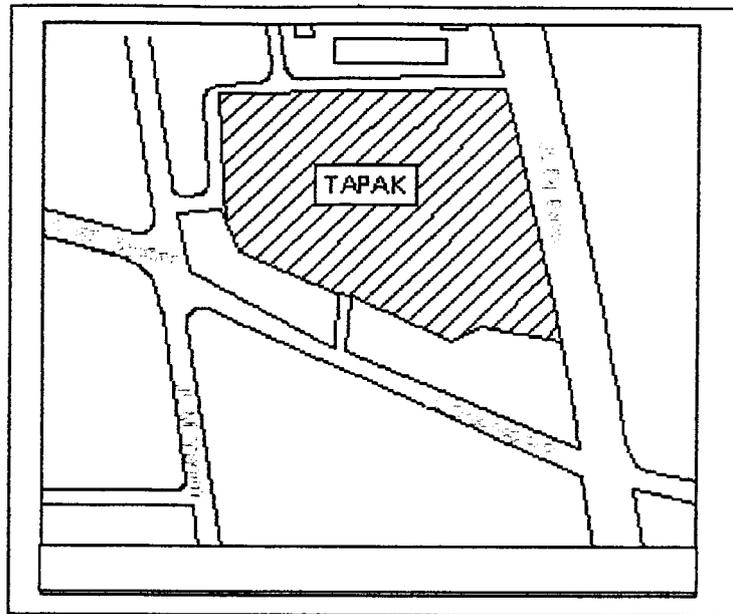
##### **4.1.1. Lokasi Dan Tapak**

Berdasarkan pada analisa lokasi dan tapak pada bab sebelumnya maka didapatkan pendekatan perencanaan lokasi/tapak, dengan pertimbangan.

- a. Lokasi terletak pada jalur strategis yaitu pada jalur perpotongan jalan Diponegoro dan jalan Sultan Syahrir yang merupakan jalur dengan akseibilitas yang tinggi.
- b. Lokasi mempunyai kaitan yang kuat dengan kawasan pusat kota yaitu Pasar Atas.
- c. Lokasi merupakan area strategis yang mempunyai nilai ekonmis lahan cukup tinggi.

Berdasarkan kondisi seperti tersebut di atas maka untuk meningkatkan kualitas daya dukung lahan serta memberi nilai baru pada lingkungan lokasi/tapak, maka dilakukan pengembangan sebagai berikut:

- a. Pengembangan pencapaian ke tapak secara aman dan nyaman, antara lain memberi jalur transisi pada pencapaian dari jalan berlalu lintas padat, memberi alternatif pencapaian lain dan peningkatan kondisi jalan lingkungan.
- b. Pengalokasian kembali fungsi-fungsi yang kurang mendukung
- c. Kemungkinan alih fungsi ruang di sekitar lingkungan dengan memperhatikan kebutuhan ruang dan perkembangan kegiatan pada lingkungan.
- d. Pengembangan fungsi jalan lingkungan dengan cara memberbesar dimensi ruas jalan sebagai alternatif jalur pencapaian ke lokasi bangunan.



Gambar IV.1: Pendekatan Perencanaan Tapak  
Sumber: Analisa

#### 4.1.2. Pemintakan/Zoning

Pendekatan yang digunakan dalam menentukan pola tata guna lahan (zoning), yaitu berdasarkan tuntutan hirarki masing-masing fungsi baik vertikal maupun horisontal berdasarkan pada:

- a. *Orientasi Kegiatan*, ditentukan oleh
  - 1) arah view
  - 2) akses
- b. *Jenis Kegiatan*, ditentukan oleh:
  - 1) kegiatan formal
  - 2) kegiatan non formal
- c. *Sifat Kegiatan*, ditentukan oleh
  - 1) kegiatan publik
  - 2) kegiatan semi publik
  - 3) kegiatan private

#### 4.1.3. Bentuk dan Tampilan

Berdasarkan pada analisa terhadap bangunan-bangunan yang turut berperan dalam pembentukan citra/karakteristik arsitektural kota Bukittinggi, maka didapat suatu kesimpulan yang menjadi titik tolak pendekatan bentuk

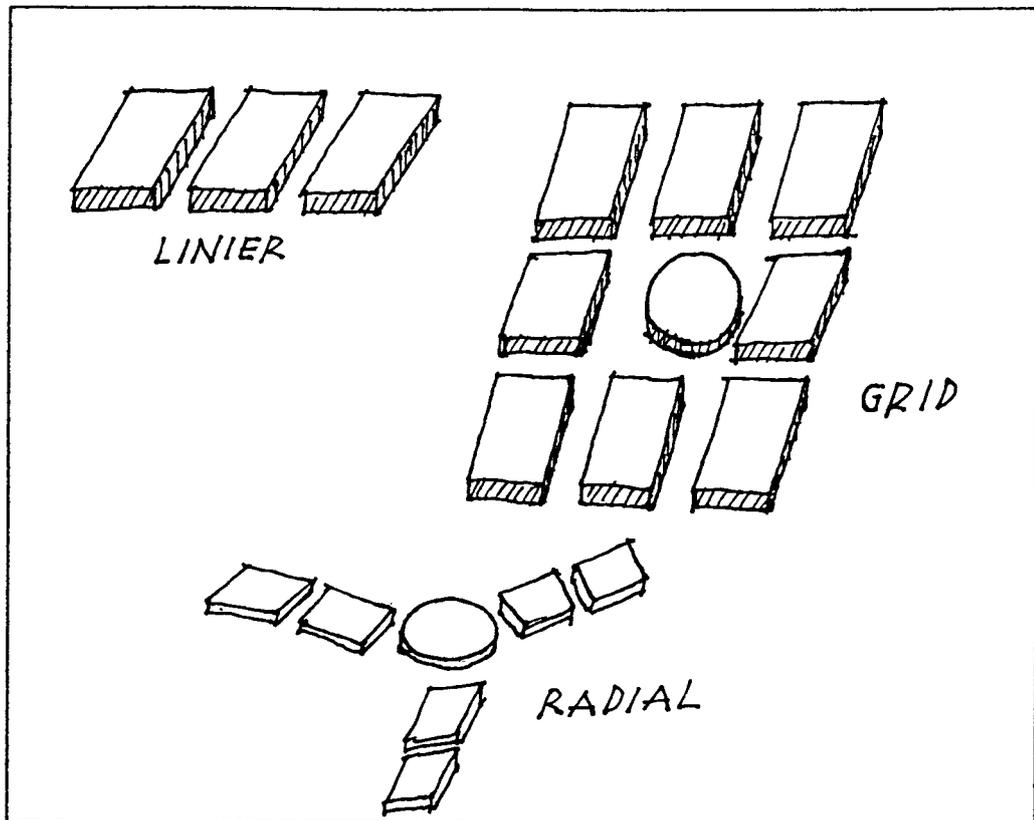
dan tampilan sebuah fasilitas baru di kawasan kota bukittinggi. Adapun dasar-dasar pendekatan tersebut dapat diuraikan sebagai berikut:

- a. Penggunaan bentuk-bentuk dasar geometris yang cukup kuat pada bangunan-bangunan yang terdapat di kawasan kota Bukittinggi sebagai pembentuk karakter.
- b. Sebagai preseden perancangan tampilan bangunan berdasarkan analisa facade bangunan yang membentuk karakteristik fisik arsitektural bangunan di kawasan kota Bukittinggi didapat suatu pendekatan tampilan bangunan baru yaitu:
  - 1) Style Kolonial Belanda sebagai tampilan yang dominan.
  - 2) Style Tradisional Minangkabau sebagai unsur pendekatan fungsional tampilan bangunan.
  - 3) Style Moderen/Post Moderen sebagai unsur penunjang tampilan bangunan
  - 4) Penerapan filosofi bangunan, proporsi, simetri, pengulangan dan ornamentasi.

#### **4.1.4. Tata Ruang dan Massa**

Berdasarkan analisa karakteristik kawasan kota Bukittinggi didapat pola-pola yang bisa digunakan sebagai dasar pendekatan pola tata ruang dan massa pada terminal kota dan fasilitas perbelanjaan yang direncanakan, yaitu:

- a. Pola linier
- b. Pola grid,
- c. Pola radial



Gambar IV.2: Pendekatan Pola Tata Massa  
Sumber: Analisa

## 4.2. KONSEP DASAR

### 4.2.1. Perencanaan Lokasi Dan Tapak

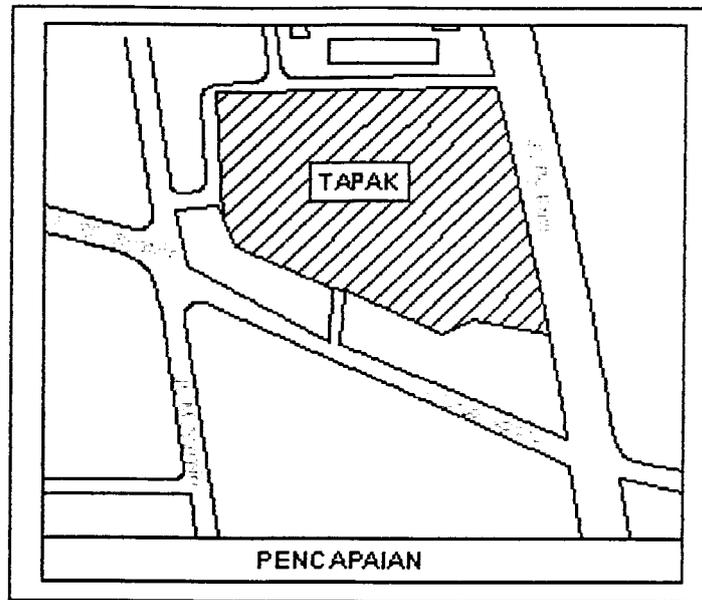
Berdasarkan pada analisa bab sebelumnya didapat arahan-arahan perencanaan dan perancangan tapak meliputi:

#### a. Pencapaian

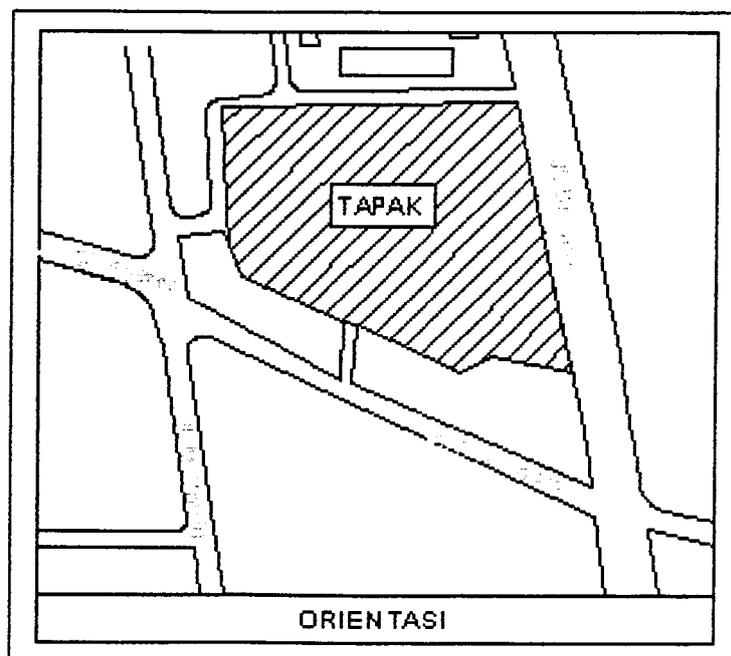
Arahan pencapaian diarahkan pada jalan-jalan utama yang membatasi site dengan pertimbangan untuk mengurangi kepadatan kendaraan dan mengutamakan pencapaian yang aman dan nyaman bagi semua pelaku kegiatan. Mengembangkan jalan lingkungan sebagai akses dari arah jalan Diponegoro.

#### b. Orientasi

Mempehitungkan pusat-pusat kegiatan kota sebagai acuan orientasi baik secara fungsional maupun visual.



Gambar IV.3: Arahkan Pencapaian  
Sumber: Analisa



Gambar IV.4: Arahkan Orientasi  
Sumber: Analisa

#### 4.2.2. Zoning/Pemintakan

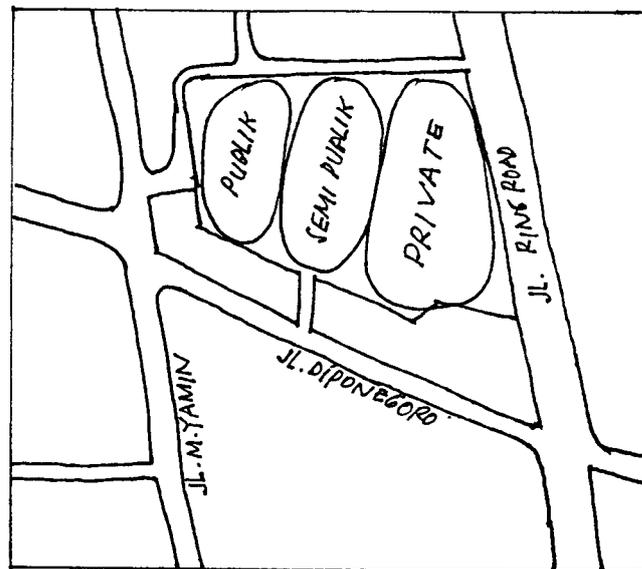
Garis besar arahan zoning horisontal (dua dimensional) berdasarkan tuntutan fungsional, dibedakan atas:

- a. Area dengan tingkat kebisingan tinggi diarahkan untuk fungsi kegiatan publik.

- b. Area dengan tingkat kebisingan sedang diarahkan untuk fungsi kegiatan semi publik
- c. Area dengan tingkat kebisingan rendah diarahkan untuk fungsi kegiatan private.

Berdasarkan kriteria tersebut diatas didapat arahan peruntukan masing-masing fungsi kegiatan:

- a. Kegiatan publik: Terminal Kota, Rekreasi/Hiburan,
- b. Kegiatan semi publik: Fasilitas perbelanjaan
- c. Kegiatan private: Penunjang



Gambar IV.5: Zoning Fungsional  
Sumber: Analisa

#### 4.2.3. Bentuk dan Tampilan

Secara garis besar, penyelesaian bentuk dan ekspresi arsitektural mengacu pada citra/karakteristik fisik bangunan yang telah dianalisa, sebagai upaya memberikan bentuk visual yang baru pada kawasan.

Karakteristik arsitektural sebagai arahan perancangan meliputi: komposisi bidang atap dan dinding,, perulangan, penerapan datil dan ornamentasi sederhana dengan mempertimbangkan ekspresi estetika bangunan.

#### 4.2.4. Pola Tata Ruang

Konsep perancangan ruang ini meliputi dua kelompok ruang yaitu:

*a. Ruang Luar*

Perencanaan ruang luar mempertimbangkan aspek fisik alami, antara lain didasarkan pada struktur geografis, topografi, unsur-unsur vegetasi. Disamping itu juga mempertimbangkan aspek fisik buatan antara lain penempatan-penempatan aspek fisik buatan manusia yaitu, bangunan, jaringan jalan dan utilitas.

Yang termasuk dalam kelompok ruang luar adalah semua ruang interaksi di luar bangunan antara lain:

1. Plaza

Sebagai open space elemen pengikat antar fungsi dan sebagai wadah interaksi sosial

2. Parkir

Sebagai fasilitas penunjang, perancangan ruang parkir yang nyaman dan jelas, mudah dicapai, tidak terjadi crossing.

3. Sirkulasi kendaraan dan manusia

Perancangan sirkulasi bagi kendaraan dan manusia yang jelas dan akses yang tinggi ke masing-masing fungsi.

4. Taman

Sebagai elemen penyegar (refresing), taman diupayakan menjadi bagian pembentuk karakter ruang luar secara keseluruhan.

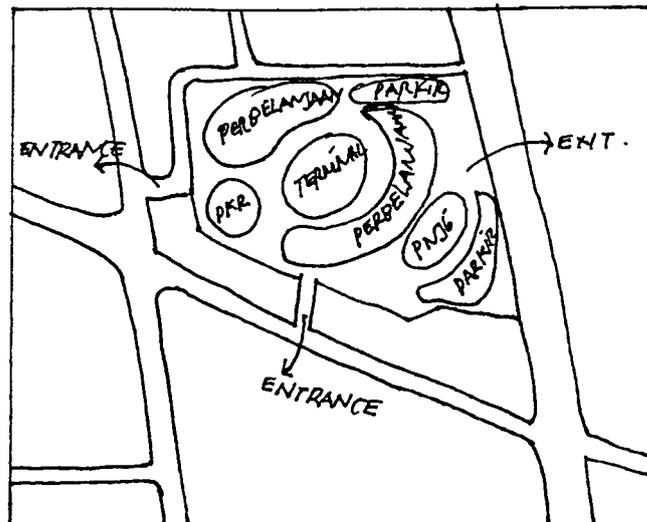
Untuk konsep penggabungan ruang luar ini akan dibahas dengan beberapa alternatif yang memungkinkan dapat digunakan untuk menjawab permasalahan berhubungan dengan penerapannya pada tapak.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat beberapa alternatif tersebut antara lain:

1. Alternati Satu

Dalam penggabungan ini, akan membedakan antara ruang pendukung sesuai dengan fungsinya. Misalnya, akan membedakan antara ruang parkir untuk pengunjung semi publik dan parkir publik akan tetapi

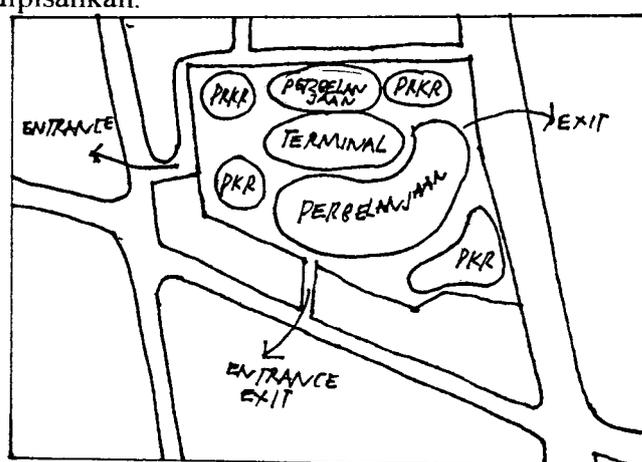
keduanya masih dapat berhubungan. kemudian memisahkan antara ruang untuk sirkulasi kendaraan angkutan kota dan sirkulasi pengantar/penjemput.



Gambar IV.6: Alternatif Penggabungan  
Sumber: Analisa

2. Alternatif dua

Penggabungan direncanakan dengan menyatukan antara ruang parkir pengunjung, parkir pengelola, parkir pengantar/penjemput. Tetapi untuk pergerakan kendaraan angkutan kota tidak disatukan atau dipisahkan.



Gambar IV.7: Alternatif Penggabungan  
Sumber: Analisa

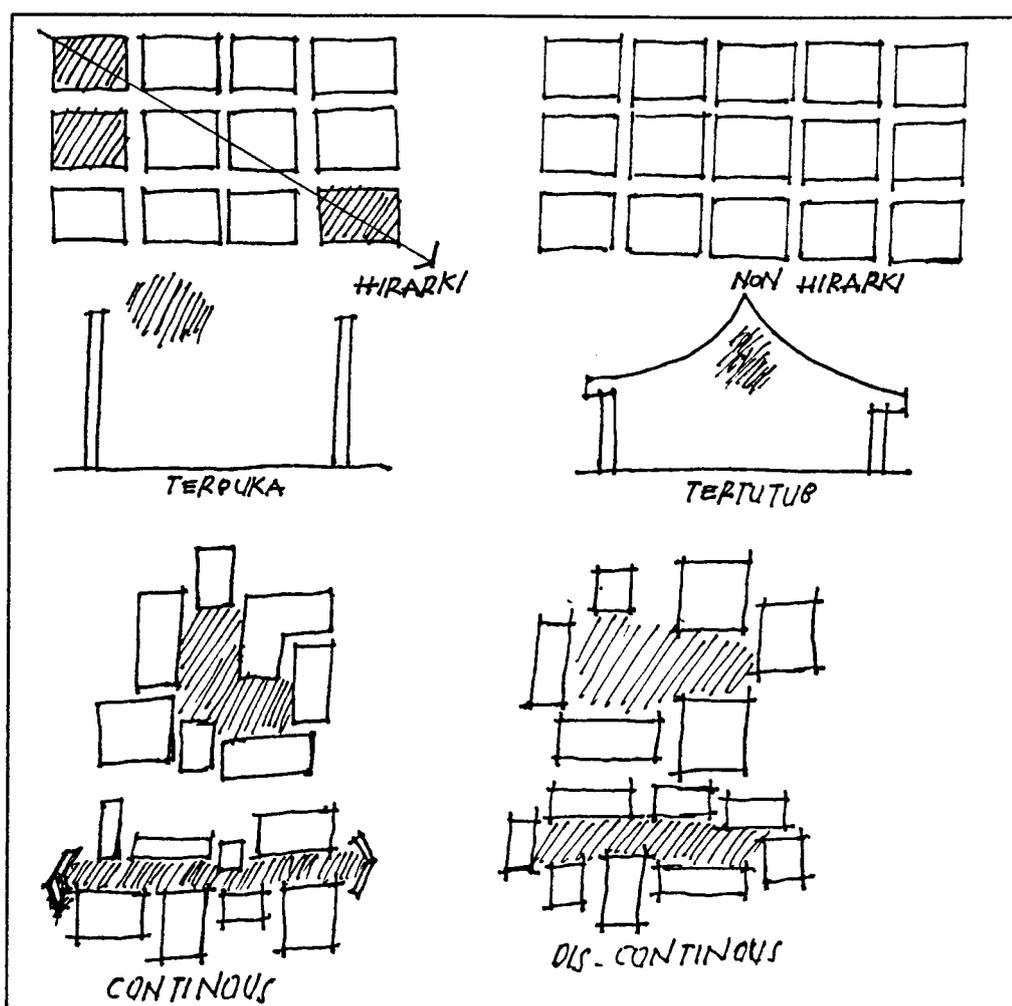
Berdasarkan pada kedua alternatif tersebut maka penggabungan ruang luar nantinya akan diterapkan alternatif yang pertama. Tetapi tidak menutup kemungkinan untuk dievaluasi kembali pada perancangan nantinya.

b. Ruang Dalam

Upaya perancangan ruang-ruang dalam, baik ruang utama, ruang penunjang maupun ruang-ruang sirkulasi dengan pertimbangan efisiensi, kemudahan dan kenyamanan bagi pengguna.

Secara keseluruhan konsep dasar ruang-ruang memiliki kriteria-kriteria:

1. Hirarki dan non hirarki
2. Terbuka dan tertutup
3. Enclosed dan non enclosed
4. Continuous dan non continuous



Gambar IV.8: Arahan Tata Ruang

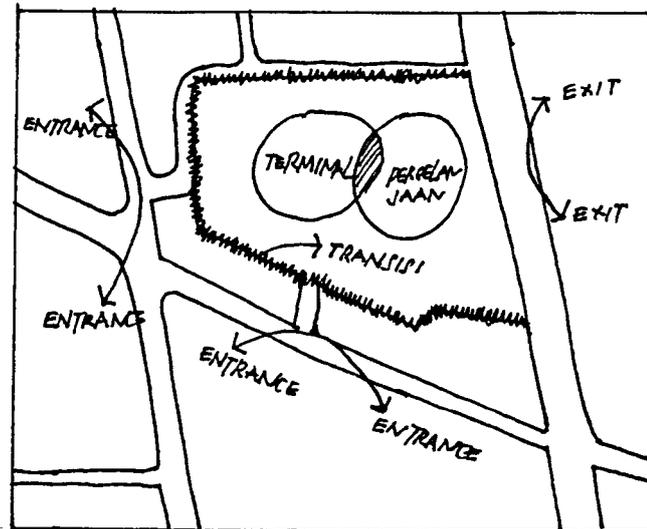
Sumber: Analisa

Untuk penggabungan ruang dalam akan akan dibahas masalah ruang berdasarkan interaksi antar masing-masing unit pada tapak. Ada beberapa

alternatif yang memungkinkan untuk diterapkan dalam memecahkan permasalahan yang ada. Adapun alternatif tersebut adalah:

### 1. Alternatif Satu

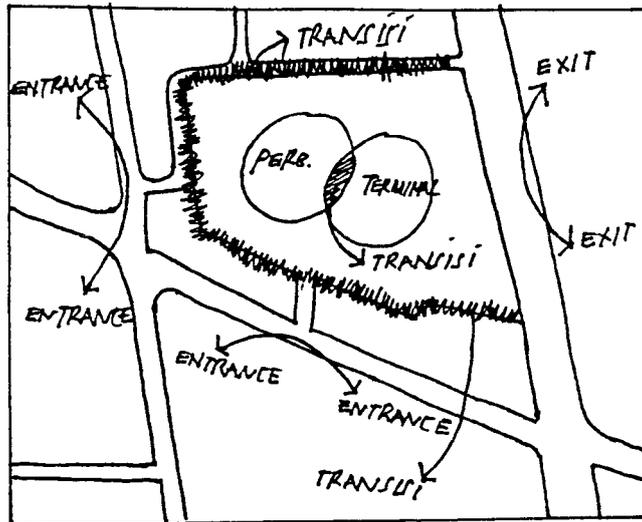
Pada kasus ini pencapaian ke bangunan tidak dapat dilakukan dari segala arah, hal ini dikarenakan bangunan yang ada disekeliling tapak akan menjadi kendala. Posisi gabungan dari masing-masing masa pada model ini akan mengurangi bentuk façade bangunan. Kemudian hubungan antara terminal angkutan kota dan fasilitas perbelanjaan menjadi kurang erat, karena pengunjung harus melewati area bangunan yang ada pada sekeliling tapak, sehingga hal ini akan tidak efisien dan tidak memberikan kenyamanan bagi pengunjung.



Gambar IV.9: Alternatif Ruang Dalam  
Sumber: Analisa

### 2. Alternatif dua

Posisi dari kedua masa yang saling berintegrasi, sangat sesuai dengan keberadaan bangunan yang ada di sekeliling lokasi, sehingga gabungan yang terjadi sesuai juga dengan karakter fungsi-fungsi yang akan diwadahi. Dengan begitu efek yang ditimbulkan akan menguntungkan juga bagi pihak bangunan yang ada disekitar tapak, karena pengunjung sebelum masuk area terminal angkutan kota dan fasilitas perbelanjaan akan melewati bangunan sekitarnya dengan.



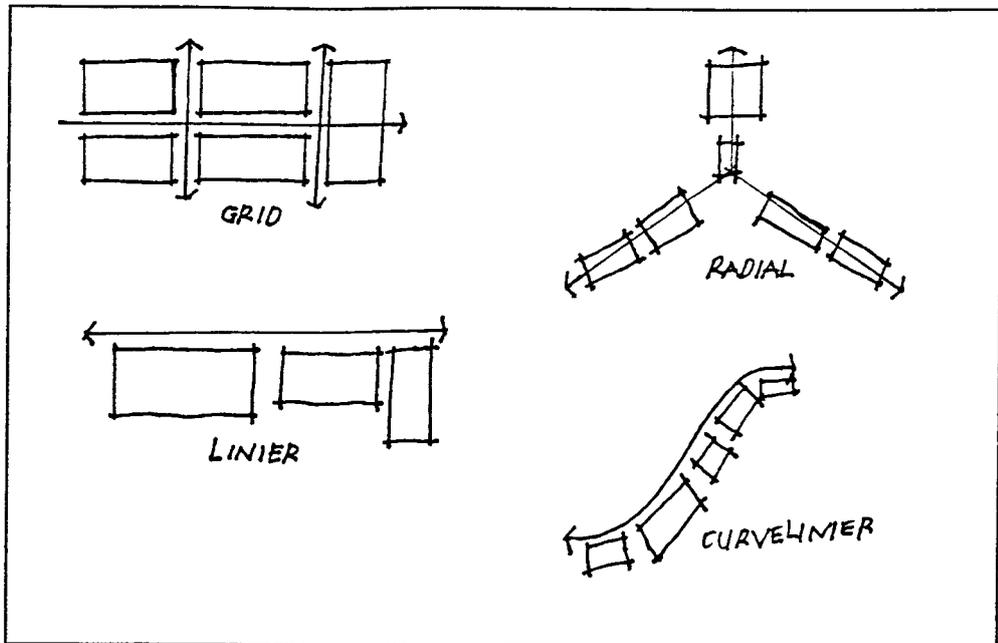
Gambar IV.10: Alternatif Ruang Dalam  
Sumber: Analisa

#### 4.2.5 Pola Tata Massa

Berdasar pada pendekatan pola tata massa, maka arahan susunan massa pada Terminal Kota dan Fasilitas Perbelanjaan, sesuai dengan kebutuhan dengan pertimbangan keberadaan tingkat kualitas ruang masing-masing fungsi. Meskipun demikian interaksi massa tetap memperhatikan faktor keterkaitan dan keharmonisan antar fungsi yang diwadahi.

Beberapa bentuk pola tata massa yang menjadi arahan perancangan adalah bentuk-bentuk kotak dan persegi panjang dengan beberapa modifikasi bentuk-bentuk geometris dasar segi tiga dan lingkaran.

Sedangkan pola tata massa menerapkan pola-pola dasar, grid, radial dan linier.



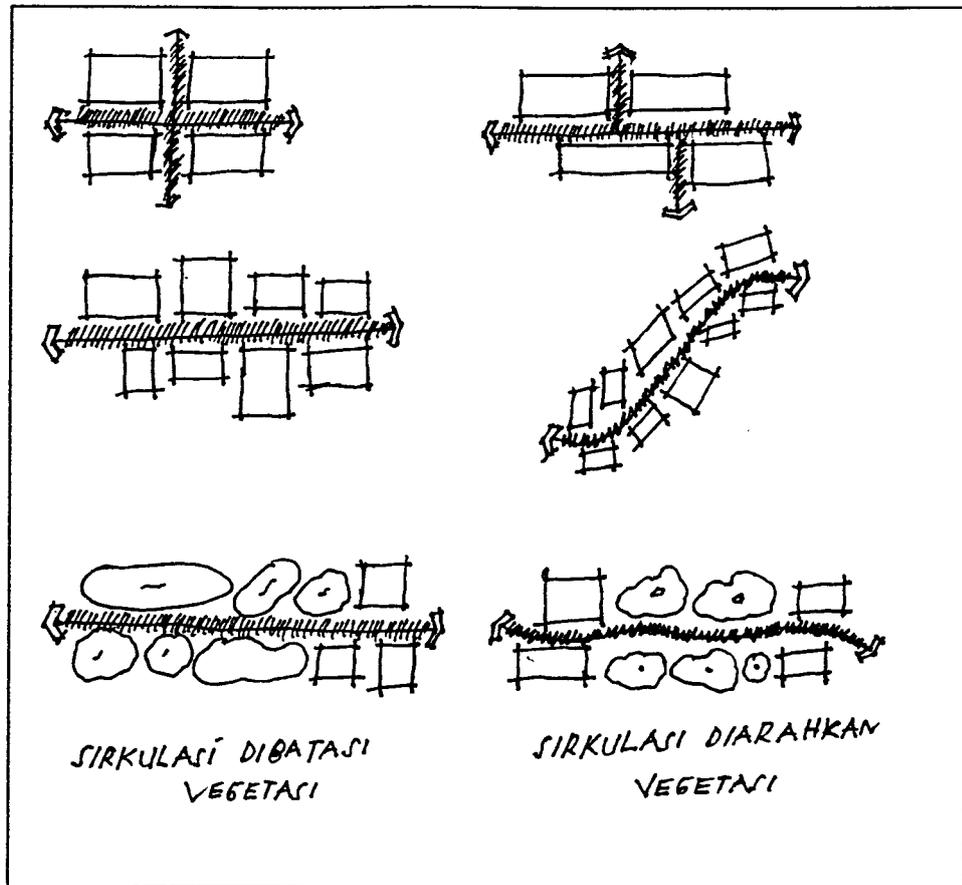
Gambar IV.11: Arah Pola Tata Massa  
Sumber: Analisa

#### 4.2.6. Sirkulasi

Berdasarkan pelaku kegiatan, sirkulasi dapat dibedakan atas sirkulasi kendaraan dan manusia untuk:

- a. pengunjung
- b. pengelola

Arahan sirkulasi berdasar pada karakteristik pergerakan menggunakan pola dasar linier dan grid dengan beberapa modifikasi yang terbentuk oleh komposisi massa maupun unsur vegetasi dan street furniture tanpa mengabaikan segi kenyamanan, keamanan dan kemudahan pencapaian keseluruhan bagian fungsi yang terwadahi. Untuk sirkulasi kendaraan diusahakan tidak terjadi crosing.



Gambar IV.12: Arah Pola Sirkulasi  
Sumber: Analisa

#### 4.2.7. Struktur

Sistem struktur menggunakan struktur rangka (frame struktur) dengan arahan sebagai berikut:

- a. Sub Struktur : kombinasi foot plat dan tiang pancang
- b. Super Struktur : kombinasi core, kolom dan balok beton
- c. Bahan Struktur : beton bertulang
- d. Dinding Pengisi : kombinasi batu-bata dan beton cetak, sedang dinding sekat ruang menggunakan partisi
- e. Atap : menggunakan konstruksi rangka baja

#### 4.2.8. Utilitas

Konsep dasar perencanaan dan perancangan utilitas yang dijadikan acuan dalam mendukung arahan pengembangan ini adalah sebagai berikut:

- a. Jaringan Air

- 1) Air bersih, direncanakan menggunakan beberapa sumur dengan pompa disamping menggunakan air PAM yang diharapkan dapat mensuplai kebutuhan air untuk seluruh area. Sistem distribusi menggunakan tangki atas (down feed system) yang kemudian didistribusikan ke masing-masing titik kebutuhan.
- 2) Drainase, saluran drainase diharapkan mampu menampung air hujan dan menyalurkannya menuju pembuangan akhir. Arah pengembangan saluran drainase dibuat lebih lebar atau dalam dan membuat kemiringan secukupnya sehingga dapat mengalir dengan lancar.
- 3) Air kotor, saluran air kotor atau air limbah diharapkan mampu menyalurkan menuju pembuangan akhir. Arah pengembangan untuk air kotor dari kamar mandi, bekas cucian yang mengandung lemak dan air limbah yang berbahaya dibuatkan saluran tersendiri dan perlu memperhatikan kelancaran pengaliran.

*b. Jaringan Penghawaan*

Direncanakan dengan mempertimbangkan faktor-faktor:

- 1) Alami, ruang yang tidak memerlukan pengkondisian udara, melalui cross ventilation.
- 2) Buatan, ruang yang memerlukan pengkondisian udara menggunakan AC sentral perantai dengan media udara ke udara.

*c. Jaringan Pencahayaan*

Direncanakan dengan mempertimbangkan faktor-faktor:

- 1) Alami, menggunakan sky ligh dan bukaan sesuai kebutuhan.
- 2) Buatan, menggunakan jenis-jenis lampu penerangan sesuai dengan karakter kualitas cahaya yang dibutuhkan.

*d. Jaringan Mekanikal dan Elektrikal*

- 1) Mekanikal, sebagai pendukung sistem transportasi dalam bangunan, antara lain penggunaan eskalator, elevator dan sistem mekanikal lainnya yang menunjang fungsi bangunan secara keseluruhan.

2) Elektrikal, sumber arus dari PLN dan unit-unit genset untuk mengantisipasi keadaan darurat serta penggunaan panel-panel distribusi.

*e. Jaringan Pencegah Kebakaran (fire protection)*

Menggunakan sistem pencegah berupa alat-alat deteksi dan kontrol dengan sistem pemadam berupa sprinkler, tabung gas serta saluran dan titik hidran.

*f. Jaringan Telekomunikasi*

Penataan jaringan telekomunikasi diarahkan pada pemerataan jaringan komunikasi pada ruang interior dan eksterior, yaitu dengan penambahan kapasitas sentral jaringan telekomunikasi pada daerah-daerah yang menjadi node.

## DAFTAR PUSTAKA

---

---

- Amir, MS, 1997, *Adat Minang Kabau*, PT. Mutiara sumber Widya,
- Brandbum, JH, 1996, *International Architecture Year Book*, Image Australia, Pty, Ltd,
- Brolin, Brent C, 1980, *Architecture In Context, Fitting New Building With Old*, Van Nostrand Reinhold Co, New York,
- Chiara, De Joseph, 1980, *Hand Book Architectural Detail For Commercial Building*, New York,
- Ching, Francis Dai Kam, 1979, *Architecture: Form, Space, and Order*, Van Nostrand Reinhold Co, New York,
- Gosling, David and Barry Maithland, 1984, *Concept Of Urban Design*, Academy Editions, St. Martin's Press, New York,
- Hadihardjaja, Joetata, 1997, *Sistem Transportasi*, Gunadarma,
- Hadinoto, 1996, *Perkembangan Kota Arsitektur Kolonial Belanda di Surabaya 1870-1940*, ANDI, Yogyakarta,
- Hasegawa, Aiko, 1980, *Space Design Of Shopping Malls In The 1980's*, Kajima Institute Publishing Co. Ltd, Tokyo,
- Klozt, Hendrich, 1988, *The History Of Post modernism*,
- Krier, Rob, 1983, *Elments Of Architecture*, AD Publications Ltd, London,
- Krier, Rob, 1984, *Urban Space*, Academy Editions, London,
- Lynch, Kevin, 1960, *The Image Of The City*, The MIT Press, Massachussets Institute of Technology, Cambridge, Massachussets And London, England,
- Lynch, Kevin, 1981, *Good City Form*, Massachussets Institute of Technology, Cambridge, Massachussets And London, England,
- Mangun Widjaya, Yb. 1988, *Wasthu Citra*, Gramedia, Jakarta,
- Mc. ginty, Tim, 1985, *Konsep-Konsep Dalam Arsitektur: Pengantar Arsitektur*, Eds, james c. Snyder & anthony j. Catanesse, Erlangga, Jakarta,

Mc. Keerer, JR and Griffin NM, 1977, *Shopping Center Development Hand Book*, ULI-Technology, Urban Land Use Institute, Washington DC,  
Neufert, Ernst, 1980, *Architect Data*, New York,  
Urban Land Institute, 1997, *Shopping Center Development Hand Book*, Urban Land Institute, Washington,  
Passini, Romedi, 1984, *Wayfinding In Architecture*, Van Nostrand Reinhold Company Inc,