

PERANCANGAN TERMINAL TIPE B DENGAN KONSEP ARSITEKTUR NEO-VERNAKULAR DI KABUPATEN GORONTALO UTARA

Siti Fatima¹⁾, M. Fauzhan Algiffari²⁾, Frans Mitran Ajami³⁾

^{1,2,3} Program Studi Arsitektur, Universitas Nahdlatul Ulama Gorontalo

Email: sitifatimayusuf4@gmail.com

Nomor Telp : +62 82346433831

Asal Negara: Indonesia

ABSTRAK

Kabupaten Gorontalo Utara di Provinsi Gorontalo, Indonesia, memiliki warisan budaya yang kaya dan mencerminkan identitas, tradisi, serta nilai-nilai masyarakat lokal. Perancangan Terminal Tipe B di wilayah ini bertujuan tidak hanya menyediakan fasilitas transportasi yang fungsional, tetapi juga menghadirkan representasi identitas lokal melalui pendekatan arsitektur neo-vernakular. Konsep ini menggabungkan elemen-elemen arsitektur tradisional Gorontalo dengan kebutuhan fungsional dan teknologi modern. Desain dirancang dengan mempertimbangkan aspek keberlanjutan, efisiensi ruang, dan kenyamanan pengguna. Analisis budaya lokal, kondisi iklim, serta kebutuhan masyarakat dilakukan secara mendalam guna menghasilkan rancangan yang kontekstual dan relevan. Elemen-elemen seperti bentuk atap, pola dekoratif, serta penggunaan material lokal diadaptasi dengan pendekatan kontemporer untuk menciptakan identitas visual yang kuat sekaligus memenuhi standar teknis dan operasional Terminal Tipe B. Hasil perancangan ini diharapkan menjadi landmark baru yang memperkuat karakter daerah serta berkontribusi pada pengembangan infrastruktur transportasi yang berkelanjutan di Kabupaten Gorontalo Utara.

Kata Kunci: Terminal Tipe B, Kabupaten Gorontalo Utara, Arsitektur Neo-Vernakular, Identitas Lokal, Infrastruktur Berkelanjutan.

ABSTRACT

North Gorontalo Regency, located in Gorontalo Province, Indonesia, possesses a rich cultural heritage that reflects the identity, traditions, and values of the local community. The design of a Type B Terminal in this region aims not only to provide a functional transportation facility but also to embody local identity through a neo-vernacular architectural approach. This concept integrates traditional architectural elements of Gorontalo with modern technological and functional needs. The design considers sustainability, spatial efficiency, and user comfort. In-depth analyses of local culture, climate conditions, and community needs were conducted to produce a contextually relevant and responsive design. Traditional architectural elements such as roof forms, decorative patterns, and the use of local materials are adapted with a modern touch to create a strong visual identity while meeting the technical and operational standards of a Type B Terminal. The resulting design is expected to serve as a regional landmark and contribute to the sustainable development of transportation infrastructure in North Gorontalo Regency.

Keywords: Type B Terminal, North Gorontalo Regency, Neo-Vernacular Architecture, Local Identity, Sustainable Infrastructure.

1. PENDAHULUAN

Indonesia saat ini mengalami pertumbuhan penduduk yang signifikan, terutama di kawasan perkotaan. Peningkatan jumlah kota turut mendorong tingginya kebutuhan akan sistem transportasi umum yang efisien dan terjangkau. Salah satu bentuk pengembangan infrastruktur transportasi yang penting adalah pembangunan Terminal Tipe B, yang berfungsi sebagai simpul jaringan transportasi antarkota dalam satu provinsi. Terminal Tipe B memiliki peran strategis dalam mendukung sistem transportasi darat, baik dalam hal perpindahan moda, distribusi kendaraan, maupun pengelolaan arus penumpang.

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1995), terminal merupakan prasarana

transportasi yang berfungsi sebagai tempat perpindahan moda transportasi, simpul lalu lintas, ruang persiapan kendaraan, serta elemen penting dalam meningkatkan efisiensi sistem kehidupan wilayah. Selain itu, terminal juga memberikan kontribusi pada sektor retribusi dan pendapatan asli daerah (PAD). Oleh karena itu, perencanaan terminal harus mempertimbangkan kesesuaian dengan tata ruang dan wilayah setempat, serta menyediakan fasilitas seperti jalur keberangkatan dan kedatangan, ruang tunggu, fasilitas pengelolaan lingkungan, dan prasarana pendukung lainnya.

Fenitta Muthia (2022) dari UIN Ar-Raniry menjelaskan bahwa terminal merupakan salah satu simpul utama dalam jaringan transportasi darat yang berfungsi untuk menaikkan dan menurunkan

penumpang maupun barang, serta mengatur jadwal keberangkatan dan kedatangan kendaraan umum. Di Indonesia, terdapat tiga jenis terminal (A, B, dan C), yang secara umum memiliki fungsi serupa namun dibedakan berdasarkan jangkauan layanan, kapasitas, dan peruntukannya. Setiap jenis terminal memiliki standar perencanaan dan pengelolaan tersendiri sebagaimana diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan.

Provinsi Gorontalo merupakan salah satu wilayah di Indonesia dengan sejarah dan kebudayaan yang kaya, terletak di pesisir utara Pulau Sulawesi. Perkembangan urbanisasi dan pertumbuhan penduduk yang pesat telah memunculkan tantangan dalam sektor transportasi, khususnya terkait keterbatasan infrastruktur terminal yang memadai. Saat ini, beberapa kawasan masih belum memiliki terminal yang berfungsi optimal sebagai simpul jaringan transportasi.

Kabupaten Gorontalo Utara merupakan salah satu kabupaten yang terbentuk berdasarkan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2007, dengan ibu kota di Kwandang. Kabupaten ini memiliki 11 kecamatan dan 123 desa, dengan jumlah penduduk mencapai 131.338 jiwa pada pertengahan tahun 2024 dan luas wilayah 1.703,06 km², menghasilkan tingkat kepadatan penduduk sebesar 77 jiwa/km². Salah satu desa di Kecamatan Kwandang, yaitu Desa Pontolo, telah ditetapkan sebagai lokasi rencana pembangunan Terminal Tipe B.

Saat ini, Kabupaten Gorontalo Utara belum memiliki terminal aktif yang layak. Berdasarkan informasi dari Dinas Perhubungan setempat, terminal sebelumnya telah dialihfungsikan menjadi pasar karena kondisi bangunan yang tidak lagi memenuhi standar kelayakan sebagai terminal. Oleh karena itu, pemerintah daerah merencanakan pembangunan terminal baru yang berlokasi di Desa Pontolo. Lokasi ini dinilai strategis karena berada di persimpangan jalur Trans Sulawesi dan Jalan Kwandang, yang menghubungkan beberapa wilayah penting seperti Atinggola (perbatasan Provinsi Sulawesi Utara), Molingkapoto, Tolinggula, Buol (perbatasan Sulawesi Tengah), dan Gorontalo.

Perancangan terminal ini bertujuan menciptakan bangunan yang mampu mengakomodasi berbagai aktivitas transportasi secara efisien, aman, dan nyaman, serta mudah diakses oleh masyarakat. Selain menyediakan fasilitas informasi dan area parkir yang memadai, terminal ini juga dirancang agar memiliki daya tarik visual melalui pendekatan arsitektur neo-vernakular yang merepresentasikan kekayaan budaya lokal Gorontalo. Penerapan konsep arsitektur ini diharapkan mampu mengangkat identitas lokal sekaligus memenuhi standar teknis dan fungsional terminal modern.

Pemilihan lokasi terminal ini didasarkan pada rekomendasi Dinas Perhubungan dan kesesuaiannya

dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Gorontalo Utara sebagaimana tercantum dalam Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2013 tentang RTRW 2011–2031. Pasal 8 menyebutkan bahwa sistem jaringan transportasi darat terdiri atas jaringan jalan arteri primer yang meliputi Jalan Lintas Sulawesi Barat, Atinggola, Kwandang, Molingkapoto, Anggrek, Bolontio, Tolinggula, hingga Buol. Lokasi terminal juga berada dekat dengan pusat pemerintahan, kantor Polres Gorontalo Utara, dan berhadapan langsung dengan SPBU, yang memperkuat aspek aksesibilitas dan fungsionalitas terminal tersebut.

2. METODE PENELITIAN

2.1. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan tujuan untuk memperoleh pemahaman yang mendalam terkait kebutuhan, perilaku, dan persepsi pengguna dalam konteks perancangan Terminal Tipe B di Kabupaten Gorontalo Utara. Metode ini menekankan pada data non-numerik yang diperoleh melalui observasi langsung, wawancara terbuka, dan studi literatur. Data yang dikumpulkan dianalisis secara tematik untuk mengidentifikasi pola-pola dan isu-isu utama yang berpengaruh terhadap proses perancangan. Pendekatan ini memungkinkan penyesuaian desain agar relevan secara sosial, budaya, dan kontekstual, khususnya dalam penerapan konsep arsitektur neo-vernakular.

2.2. Alat, Bahan, dan Perangkat Penelitian

Penelitian ini menggunakan berbagai perangkat dan bahan untuk mendukung pengumpulan dan pengolahan data, sebagai berikut:

- a) Perangkat Keras:
 - Handphone (dokumentasi lapangan)
 - Laptop dan printer (pengolahan data dan pembuatan laporan)
 - Kamera (visualisasi lokasi)
 - Alat tulis
 - Alat Pelindung Diri (APD)
- b) Perangkat Lunak:
 - AutoCAD (perancangan teknis)
 - SketchUp (visualisasi 3D)
 - Canva (presentasi desain)
 - Google Earth dan ArcGIS (pemetaan dan analisis spasial)
- c) Bahan Penelitian:
 - Instrumen wawancara
 - Dokumen referensi dan media tulis

2.3. Teknik Pengumpulan Data

Data penelitian terdiri atas data primer dan data sekunder, diperoleh melalui teknik sebagai berikut:

- a) Data Primer
 - Observasi Lapangan: Observasi dilakukan secara langsung di lokasi rencana pembangunan terminal, yakni di Jl. Molingkapoto, Desa Pontolo, Kecamatan

Kwandang, Kabupaten Gorontalo Utara. Observasi ini mencakup dokumentasi kondisi fisik, aksesibilitas, dan karakter lingkungan sekitar yang kemudian direkam dalam bentuk foto, video, dan catatan lapangan.

- Wawancara Terbuka:
Dilakukan terhadap masyarakat, pengguna transportasi, dan pihak terkait, dengan pendekatan semi-struktural untuk menggali kebutuhan, masalah, dan harapan mereka terhadap keberadaan Terminal Tipe B.

- b) Data Sekunder
 - Studi Literatur dan Dokumentasi:
Data diperoleh dari jurnal ilmiah, buku, laporan pemerintah, dan dokumen peraturan seperti RTRW Kabupaten Gorontalo Utara.
 - Analisis Media dan Arsip Digital:
Informasi tambahan diperoleh dari berita daring, media sosial, serta data spasial dari platform seperti Google Earth dan ArcGIS.

2.4. Metode Perencanaan Tapak dan Lingkungan

Analisis perencanaan dilakukan secara sistematis untuk memahami kondisi eksisting tapak dan menyusun strategi perancangan yang sesuai:

- a) Analisis Tapak:
Mencakup ukuran lahan, topografi, vegetasi, potensi dan kendala fisik lingkungan.
- b) Analisis Klimatologi:
Menilai kondisi cuaca, arah angin, intensitas hujan, dan suhu sebagai dasar untuk desain yang responsif terhadap iklim.
- c) Analisis Sirkulasi:
Menelaah pola pergerakan kendaraan dan pejalan kaki untuk menghasilkan sistem sirkulasi yang aman dan efisien.
- d) Analisis Luar Tapak:
Mencakup:
 - Analisis Akustik: Evaluasi tingkat kebisingan sekitar.
 - Analisis Aksesibilitas: Penilaian keterjangkauan lokasi dari berbagai arah.
- e) Analisis Bentuk dan Gubahan Massa:
Menentukan bentuk bangunan yang sesuai dengan tapak dan konsep neo-vernakular serta nilai estetika lokal.
- f) Analisis Zoning:
Pembagian ruang kawasan terminal berdasarkan fungsi (zona pelayanan, zona sirkulasi, zona komersial, dsb).
- g) Analisis Utilitas:
Meliputi sistem penyediaan air bersih, listrik, drainase, pengelolaan limbah, dan komunikasi.

2.5. Metode Perancangan Arsitektural

Perancangan terminal dilakukan melalui tahapan berikut:

- a) Identifikasi Tujuan dan Kriteria Desain:

Menentukan tujuan utama perancangan dan indikator keberhasilan proyek, seperti fungsi, estetika, kenyamanan, dan keberlanjutan.

- b) Pengumpulan Data Kontekstual:
Menyelidiki faktor sosial, budaya, dan ekonomi masyarakat lokal untuk menentukan kebutuhan fungsional dan simbolik bangunan.
- c) Partisipasi Masyarakat:
Melibatkan stakeholder seperti masyarakat, pemerintah daerah, dan pakar arsitektur melalui wawancara dan diskusi.
- d) Penetapan Tapak Perancangan:
Berdasarkan RTRW dan pertimbangan strategis lokasi pada jalur Trans Sulawesi dan kedekatannya dengan fasilitas publik.
- e) Perencanaan Infrastruktur Pendukung:
Menyusun sistem sirkulasi, area parkir, sanitasi, serta integrasi dengan fasilitas publik lainnya.
- f) Pengembangan Daya Tarik Terminal:
Terminal dirancang agar tidak hanya fungsional, tetapi juga menjadi landmark yang mendukung pertumbuhan ekonomi lokal.
- g) Strategi Promosi dan Branding Visual:
Desain terminal diperkaya dengan elemen visual khas Gorontalo agar memperkuat identitas daerah.
- h) Manajemen Lingkungan dan Sampah:
Sistem pengelolaan sampah dirancang untuk menjaga kebersihan dan kenyamanan lingkungan terminal.

3. HASIL PENELITIAN

3.1. Tinjauan Umum Lokasi

Kabupaten Gorontalo Utara termasuk daerah berkembang dari sektor ekonomi dan pariwisata serta memiliki mobilitas manusia dan yang cukup tinggi. Dengan meningkatnya aktivitas ekonomi dan perkembangan wilayah maka kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi angkutan juga semakin meningkat dengan jumlah angkutan umum mencapai 50 unit dan bus mencapai 6 unit oleh karena itu, pengadaian terminal di Kabupaten Gorontalo sangat dibutuhkan sehingga dapat mendorong pertumbuhan ekonomi daerah dan meningkatkan konektivitas antar wilayah.

Perancangan Terminal Tipe B di Kabupaten Gorontalo Utara merupakan sarana prasarana transportasi umum untuk memfasilitasi dan mengatur kedatangan keberangkatan bus, angkutan umum serta kendaraan lainnya, menaikkan dan menurunkan penumpang. Terminal ini dapat berfungsi sebagai titik awal atau akhir rute bus, tempat kendaraan berhenti, dan tempat perpindahan antar moda transportasi. Dengan membuat sirkulasi dalam site perancangan terminal tipe B agar tidak saling mengganggu antar sirkulasi lainnya.

Terminal tipe B memiliki klasifikasi, adapun Klasifikasi Terminal tipe B adalah sebagai berikut:

- a) Terminal Tipe B yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota

- dalam provinsi (AKDP), Angkutan Kota (AK) serta angkutan pedesaan atau (ADES).
- b) Melayani Arus Barang dan penumpang dalam jarak dan volume yang sedang.
- c) Luas terminal minimal 3 sampai 2 ha.
- d) Tingkat pelayanan 25 hingga 50 kendaraan per jam.



Gambar 1. Lokasi Site.

- Luas Tapak: 25.680,01 m² atau mencapai 2.57 Hektar
- Jl. Molingkapoto, Kel. Pontolo, Kec. Kwandang, Kab. Gorontalo
- Titik Koordinat 0°47'02"N 122°51'27"E

Menurut bapak Imam selaku Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan untuk system transit terminal di Kabupaten Gorontalo Utara kendaraan dari kota akan transit ke Terminal Kabupaten Gorontalo Utara kemudian dilakukan perpindahan antar moda untuk melanjutkan perjalanan ke lokasi akhir. Tujuan dari transit ini agar mencegah kemacetan dalam kota serta melancarkan transportasi.



Gambar 2. Wawancara.

Perancangan ini tentunya sudah berdasarkan observasi langsung di lapangan pada lokasi yang di rekomendasikan dari Dinas Perhubungan Gorontalo Utara. Dari hasil wawancara yang dilakukan kepada Kepala Bidang Sarana Prasarana yaitu Bapak Abdul Rahman yang mengemukakan bahwa Kabupaten Gorontalo Utara saat ini belum memiliki terminal dikarenakan terminal lama sudah di alih fungsikan menjadi pasar dan masih dalam rencana awal akan di bangunnya Terminal pada Desa Pontolo, Kec. Kwandang. Pembangunan Terminal di Kabupaten Gorontalo Utara memiliki Potensi besar yaitu:

- Untuk meningkatkan konektivitas antar wilayah
- Mendorong pertumbuhan ekonomi lokal

- Mendukung kegiatan ekonomi mikro dan UMKM. Terminal yang terintegritas dan berkelanjutan dapat menjadi pusat transportasi regional yang nyaman dan modern.
- Agar supaya ekonomi local bisa berjalan dengan lancar
- Mendorong mobilitas masyarakat
- Dan bekerja sama dengan pemerintah Dinas Perhubungan.

3.2. Master Plan

Perancangan master plan Terminal Tipe B ini berfokus pada area lahan yang masih kosong pada site dengan menambah sarana prasarana pelengkap untuk menjadikan Terminal Tipe B ini sebagai fasilitas tempat persinggahan bus, sebagai titik awal atau akhir rute bus, dan sebagai edukasi bagi masyarakat, pengunjung, dan bagi penumpang.

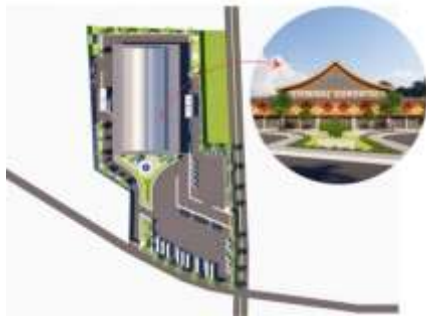


Gambar 3. Master Plan.

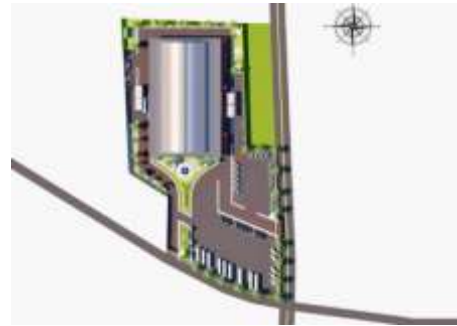
- a) Publik
Area public merupakan area yang bersifat umum. Area ini diperuntukan untuk pengunjung dan para penumpang. Area public terbagi beberapa area yaitu Bangunan Terminal, Ruang Terbuka, dan Pos Satpam. Area semi public merupakan area terbuka dan dapat diakses oleh semua orang. Ruang semi public bisa dibatasi dan juga bisa digunakan untuk umum seperti area kuliner dan area semi public yang di batasi seperti Ruang pengelola.
- b) Service
Sirkulasi dan area parkir

3.3. Pembagian Zona Kawasan Bangunan

- a) Bangunan Terminal
Bangunan Terminal dalam perancangan ini adalah pusat dalam site dengan luas 3.422.982,99m². Bangunan ini menghadap ke arah selatan, sehingga memudahkan akses naik dan turun penumpang serta sirkulasi dalam tapak mudah di akses.

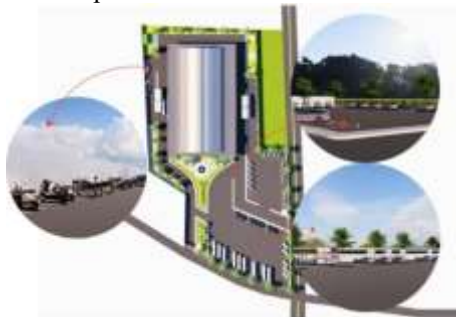


Gambar 4. Pembagian Kawasan Bangunan Terminal.



Gambar 7. Pembagian Kawasan Jalan Site.

- b) Area Parkiran Terminal
Area parkir dengan luasan 1.955m² di buat pada baagian timur untuk parkir terminal, dan sebelah barat untuk pengunjung dan pengelola dan di berikan vegetasi seperti pepohonan sehingga mengurangi paparan sinar matahari dan mengurangi polusi dari luar tapak ke dalam site.



Gambar 5. Pembagian Kawasan Parkiran.

- e) Ruang Terbuka Hijau
Area Ruang Terbuka Hijau (RTH) berada di bagian selatan tepatnya di depan bangunan terminal dengan luas 1653.36m². RTH di buat sebagai pelengkap dari area terminal sehingga dapat memberikan kesan nyaman bagi setiap pengunjung.



Gambar 8. Pembagian Kawasan RTH.

- c) Pos Satpam
Bangunan ini berada pada bagian timur dan selatan site, dengan luas 23,53m². Bangunan ini dibuat untuk mengontrol dan mengamankan keluar masuk kendaraan, dan segala bentuk kegiatan.



Gambar 6. Pembagian Kawasan Bangunan Pos Satpam.

- d) Jalan Pada Site
Jalan yang berada di lokasi dengan luasan 25.680,01 m², dibuat sirkulasi jalan sebesar 7 m² sehingga memudahkan kendaraan seperti, bus, mobil angkutan, dan lain-lain bisa menyusuri jalan dengan nyaman serta di sediakan akses pejalan kaki.

3.4. Potongan Zona Kawasan



Gambar 9. Potongan Zona Kawasan.

3.5. Zona Kawasan

Pembagian zonasi pada perancangan terminal ini suatu konsep perencanaan yang bertujuan untuk mengatur penggunaan dan pengelolaan kawasan agar dapat berjalan secara berkelanjutan dan teratur. Zonasi ini bertujuan untuk membagi kawasan menjadi 3 zona yang berbeda dengan setiap zona memiliki fungsi tertentu.



Gambar 10. Potongan Zona Fungsi Kawasan.

3.6. Aksesibilitas

Aksesibilitas yang cukup mudah di jangkau oleh masyarakat karena site berada di kawasan strategis dan mudah di kunjungi karena dekat dengan beberapa tempat yang sudah di kenal oleh Masyarakat.



Gambar 11. Aksesibilitas.

3.7. Sirkulasi

Sirkulasi pada site menggunakan sirkulasi spiral yang merupakan sirkulasi memutar. Dengan sirkulasi ini memudahkan setiap kendaraan untuk mencapai akses keluar masuk dan tidak mengganggu pengendara yang lain serta memberikan kenyamanan bagi setiap pengunjung dan pengelola. Dengan luasan jalan 7m sehingga memudahkan kendaraan bus, angkutan umum, dan kendaraan roda dua dalam mengakses jalan, Serta penyediaan sirkulasi pejalan kaki dengan luasan 1,5m sehingga pejalan kaki tidak terganggu dengan kendaraan umum. Pada jalan utama site memiliki luasan 12m, ini termasuk lebar jalan nasional khususnya jalan arteri primer yang memiliki standar minimal 11 meter dengan kecepatan minimal 60 kilometer per jam.



Gambar 12. Sirkulasi.

3.8. Jalur Disabilitas

Jalur disabilitas pada site ini dirancang sebagai jalur atau fasilitas untuk memudahkan mobilitas dan akses bagi penyandang disabilitas.



Gambar 13. Disabilitas.

3.9. Klimatologi

Lokasi site memiliki 2 musim yaitu musim hujan dan musim kemarau, oleh karena itu dari klimatologi ini bertujuan untuk mengetahui dan menciptakan kenyamanan termal semaksimal mungkin pada bangunan. Dengan kondisi lokasi berada di daerah yang tropis sehingga harus memperhatikan lingkungan sekitarnya.



Gambar 14. Klimatologi.

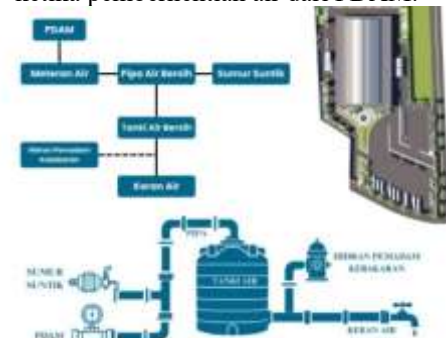
Aliran angin dan sinar matahari dapat dimanfaatkan secara langsung pada bangunan untuk penghawaan dan pencahayaan alami sehingga dapat menghemat penggunaan listrik serta dapat memberikan kenyamanan bagi pengguna.

3.10. Utilitas

Penerapan dan pengaturan utilitas yang baik pada suatu bangunan dapat memberikan dampak positif bagi bangunan tersebut, sehingga terciptanya kenyamanan bagi setiap pengguna.

a) Air Bersih

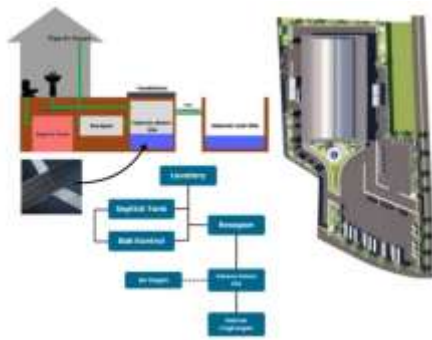
Air bersih yang digunakan pada site ini berupa PDAM karena air bersih pada site mudah di dapatkan, pipa air bersih PDAM yang berada di depan lokasi yang dapat menyalurkan air bersih pada bangunan-bangunan yang akan direncanakan. Selain menggunakan PDAM sumber air bersih menggunakan sumur suntik, ini digunakan ketika pemberhentian air dari PDAM.



Gambar 15. Instalasi Air Bersih.

b) Air Kotor

Pembuatan drainase pada lokasi dengan lebar 2meter berada di bawah trotoar pejalan kaki pada site yang bertujuan untuk mengalirkan air hujan dari dalam site ke saluran lingkungan sekitar site.



Gambar 16. Instalasi Air Bersih.

3.11. Jalur Evakuasi

Pembuatan jalur evakuasi sangat penting di buat pada lokasi agar mengantisipasi terjadinya bencana, symbol evakuasi dipasang di beberapa tempat yang mudah di jangkau, sehingga pengunjung dapat dengan mudah mengetahui jalur-jalur mana saja yang akan dilewati apabila terjadi bencana, selain jalur evakuasi ada juga symbol titik kumpul untuk sementara ketika terjadi bencana.



Gambar 17. Jalur Evakuasi.

3.12. Pemadam Kebakaran

Hydrant adalah instalasi pipa air bertekanan tinggi yang digunakan untuk memadamkan api di gedung atau bangunan. Hydrant biasanya digunakan untuk memadamkan api di gedung yang berskala besar.



Gambar 18. Pemadam Kebakaran.

3.13. Pengelolaan Sampah

Tempat sampah diletakkan di beberapa titik area pengunjung dan pengelola dapat menjaga

kebersihan lingkungan dengan membuang sampah pada tempatnya. Setelah itu tepat sampah diangkat oleh petugas kebersihan dan dibuang ke pembuangan terakhir.



Gambar 19. Pengelolaan Sampah.



Gambar 20. Siklus Pengelolaan Sampah.

4. HASIL DESAIN RANCANGAN ARSITEKTUR

Hasil perancangan dengan konsep arsitektur Neo-Vernakular merupakan desain yang menggunakan elemen- elemen tradisional dan lokal serta teknologi dan bahan modern. Yang merujuk pada gaya arsitektur yang berkembang secara alami dalam suatu daerah sesuai dengan kondisi lokal, budaya dan tradisi.

Dalam arsitektur neo-vernakular, desainer berusaha menciptakan bangunan yang tidak hanya memberikan kenyamanan akan tetapi estetis, fungsional dan dapat memberikan kesan yang baik dan harmonis di lingkungan dan budaya setempat.

4.1. Fasad bangunan

Fasad bangunan yang digunakan pada atap bangunan diambil dari bentuk rumah adat gorontalo, berbentuk plana. Dengan menambahkan secondary skin yang berbentuk motif karawo kembang indah dan motif karawo makuta dengan menggunakan material kayu, kaca dan alumanium. Fasad bangunan ini bertujuan untuk memperindah tampak bangunan dan juga mnegurangi paparan sinar matahari dan mengantur udara yang masuk pada bangunan sehingga dapat memberikan kenyamanan bagi pengguna bangunan.



Gambar 21. Fasad Bangunan.

4.2. Struktur Bangunan

a) Struktur Atas

Struktur atas bangunan utama menggunakan atap pelana yang memiliki 2 bidang miring yang berbentuk segitiga di bagian atas, membentuk garis lurus yang disebut bubungan. Atap pelana umumnya digunakan karena kemudahan pembuatannya dan kemampuan dalam mengalirkan air hujan. Atap pelana sering di temukan pada berbagai jenis bangunan dari rumah tinggal dan bangunan komersial.



Gambar 22. Struktur Atas Bangunan.

b) Struktur Tengah

Struktur tengah bangunan menggunakan sloof dengan ukuran sloof 20x40 cm, dengan ukuran kolom 25x25cm dan balok 20x40 cm.

• Sloof



• Kolom



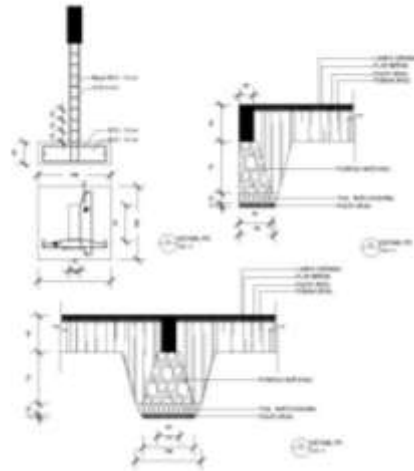
• Balok



Gambar 23. Struktur Tenah (Sloof, Kolom, Balok).

c) Sturktur Bawah

Dalam bangunan bawah menggunakan dua pondasi yaitu: pondasi batu kali dan pondasi dan pondasi tiang pancang.



Gambar 24. Sturktur Bawah.

5. VISUALISASI DESAIN RUANG

5.1. Zona Publik

a) Bangunan Utama

Bangunan terminal terletak utara site, di peruntukan bangunan pengunjung, penumpang, dan pengelola. Bangunan ini di buatkan secondary skin di bagian depan terdapat motif karawo kembang indah dan di bagian samping terdapat motif karawo makuta sehingga tidak meninggalkan budaya gorontalo dapat dan dikenali oleh semua orang.



Gambar 25. Bangunan Utama.

b) Pos Satpam

Pos satpam terletak di bagian timur dan selatan site ini di peruntukan untuk mengontrol masuk dan keluar kendaraan.



Gambar 26. Pos Satpam.

- c) Ruang Terbuka Hijau
Ruang terbuka hijau yang terletak di bagian utara tepatnya di depan bangunan utama.



Gambar 27. Ruang Terbuka Hijau.

5.2. Zona Semi Publik

- a) Ruang Pengelola
Ruang pengelola yang terletak di dalam bangunan utama merupakan ruang kepala terminal yang mengatur segala bentuk kegiatan dalam terminal.



Gambar 28. Ruang Pengelola.

- b) Retail Mini
Retail mini terletak di dalam bangunan utama sebagai tempat menjual makanan dan minuman.



Gambar 29. Ruang Retail Mini.

- c) Ruang Tunggu
Ruang tunggu sebagai tempat menunggu keberangkatan dan kedatangan bus bagi setiap penumpang yang melakukan perjalanan.



Gambar 30. Ruang Tunggu.

5.3. Zona Service

- a) Area Parkir
 - Parkiran pengelola dan pengunjung berada di sebelah barat dan timur.



Gambar 31. Parkiran Pengelola dan Pengunjung.

- Parkiran Terminal Bus terletak di bagian selatan site.



Gambar 32. Parkiran Terminal Bus.

- Parkiran Terminal Angkutan Umum terletak di bagian timur site.



Gambar 33. Parkiran Terminal Angkutan Umum.

- Parkiran Terminal Mobil Rental yang terletak di bagian timur site.



Gambar 34. Parkiran Terminal Mobil Rental.

6. KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Terminal tipe B merupakan fasilitas transportasi yang di rancang untuk memenuhi kebutuhan sarana prasarana sesuai dengan standar pelayanan terminal tipe B. Terminal tipe B bertujuan untuk menciptakan bangunan yang mampu menampung segala aktivitas serta dapat mengakomodasi berbagai moda transportasi sehingga memudahkan transit penumpang dan

barang serta penataan ruang yang baik termasuk area ruang tunggu, fasilitas umum dan parkir yang memadai sehingga mampu meningkatkan kenyamanan pengguna terminal. Dengan demikian penerapan Arsitektur Neo-Vernakular digunakan sebagai desain yang mempertimbangkan elemen budaya lokal dapat memperkuat identitas wilayah dan meningkatkan kepuasan masyarakat Gorontalo. Terminal tipe B tidak hanya berfungsi sebagai pusat transportasi tetapi juga sebagai ruang Publik yang mendukung interaksi sosial untuk pertumbuhan ekonomi daerah.

6.2. Saran

Dalam perancangan terminal tipe B ini mempunyai beberapa saran yaitu sebagai berikut:

- a) Pengembangan Transportasi Terintegrasi: Menciptakan system transportasi yang saling terhubung dengan moda lain untuk mempermudah pergerakan penumpang.
- b) Manajemen Lalu Lintas: Implementasikan system manajemen lalu lintas yang efisien di sekitar terminal untuk mengurangi kemacetan dan meningkatkan kelancaran pergerakan.
- c) Program Edukasi Terminal: Adakan program edukasi tentang penggunaan transportasi umum dan manfaatnya untuk lingkungan, agar masyarakat lebih memahami pentingnya penggunaan transportasi berkelanjutan.
- d) Kolaborasi dengan Pemangku: Libatkan Pemerintah daerah, pengusaha lokal, dan masyarakat dalam perencanaan dan pengembangan terminal untuk memastikan kebutuhan semua pihak terpenuhi.

DAFTAR PUSTAKA

- (1) Arsitektur, P. S., Teknik, F., & Jakarta, U. M. (2023). *Redesain bangunan Terminal Bus Cileungsi*.
- (2) Aswad, H., Abdullah, A., Zainuddin, S., & Penulis Lainnya. (2022). *Perancangan terminal tipe B dengan pendekatan arsitektur neo vernakular di Kabupaten Sinjai*. *Journal of ...*, 1(2), 217–226. <https://journal.unismuh.ac.id/index.php/jumpetch/article/view/8921>
- (3) Dekat, P. E., Neo, N. A. R., Rt, V. E., Yusuf, R., & Ta, N. (2024). *Skripsi oleh: Fakultas Teknik – Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana di Fakultas Teknik*.
- (4) Eka, R., & Imran, M. (2022). *Makna filosofis rumah adat Gorontalo*. ..., 10(1), 95–105.
- (5) Muin, F. X. (2023). *Perancangan terminal bus tipe B di Kabupaten Malaka dengan pendekatan ekologi arsitektur*. http://skripsi.undana.ac.id/index.php?p=show_detail&id=14896
- (6) Muthia, F. (2022). *Redesain terminal tipe B di Kabupaten Bireuen* (Skripsi, tidak dipublikasikan), halaman 141.
- (7) Naftali, A. P., Mulyadi, L., Winarni, S., Arsitektur, M. P., Sipil, F. T., *Perencanaan, D., & Malang, I. (2021). Terminal tipe B Kota Tarakan: Tema arsitektur neo vernakular*. *Jurnal PENGILON*, 5(2), 91–108.
- (8) Pengembangan, P. (2012). *Pedoman teknis*.
- (9) Sarjana, P. A. (2018). *Proyek akhir sarjana 1* (pp. 1–12).