

PENERAPAN WAYFINDING TERHADAP KONSEP TATA RUANG DAN SIRKULASI PADA REDESAIN TERMINAL TIPE A KOTA MAGELANG

Zakiyyah Alyaa Almaas , Anita Dianingrum

Prodi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Sebelas Maret Surakarta

zakiyahalya@student.uns.ac.id

Abstrak

Magelang merupakan salah satu kota wisata yang berada di jalur yang sangat strategis, sehingga potensial untuk menjadi jalur transit. Terminal Tidar merupakan terminal tipe A yang menjadi pusat transit satu-satunya di Kota Magelang. Terminal ini rencananya akan dilakukan redesain oleh pemerintah setempat. Redesain dilakukan untuk memperbaiki kondisi terminal secara fisik, sirkulasi yang bersilangan, hingga tata ruang yang kurang jelas. Pendekatan yang digunakan untuk redesain yaitu wayfinding sebagai solusi untuk efisiensi dalam mobilitas sistem perpindahan, penataan ruang dan sirkulasi yang jelas sehingga tidak menimbulkan kebingungan pengguna. Metode yang digunakan untuk mengimplementasikan penerapan pendekatan wayfinding pada desain adalah deskriptif kualitatif melalui kajian literatur dengan menerapkan beberapa elemen wayfinding seperti path, node, distric, edge, dan landmark. Hasil penelitian berupa konsep tata ruang dengan menerapkan zonasi berdasarkan kelompok kegiatan dan sistem satu arah diterapkan dalam konsep sirkulasi.

Kata kunci: wayfinding, tata Ruang, sirkulasi, Terminal Tipe A Magelang.

1. PENDAHULUAN

Kota Magelang merupakan salah satu kota wisata yang banyak diminati wisatawan lokal maupun mancanegara. Salah satu wisata yang terkenal di Magelang yaitu Candi Borobudur yang sekarang ditetapkan sebagai Kawasan Strategis Pariwisata Nasional berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016. Hal tersebut menyebabkan banyak wisatawan dari dalam daerah, luar daerah, hingga wisatawan asing mendatangi Candi Borobudur. Dari data Dinas Pariwisata dan Olahraga Kabupaten Magelang tahun 2022 menunjukkan bahwa pengunjung mengalami peningkatan yang signifikan setelah berakhirnya pandemi. Hal ini menyebabkan kenaikan kebutuhan transportasi umum arah Magelang. Selain menjadi kota wisata, secara geografis Kota Magelang berada di jalur transportasi dan ekonomi yang strategis karena berada di antara Kota Semarang, Yogyakarta, dan Purworejo. Apabila dilihat dari jalur wisata, Kota Magelang juga berada di jalur yang sangat strategis antara Yogyakarta, Borobudur, Kopeng, dan Dieng (Fajri Akzamuli, 2018). Oleh karena itu, banyak kendaraan umum yang memanfaatkan tempat transit di Magelang untuk menurunkan maupun menaikkan penumpang.

Tabel 1
Jumlah Wisatawan di Magelang

| INDIKATOR | TAHUN | | | |
|-----------------------|-----------|-----------|---------|-----------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| Wisatawan Domestik | 3.747.757 | 1.118.915 | 565.647 | 1.880.000 |
| Wisatawan Mancanegara | - | 34.837 | 856 | 71.701 |

Sumber: Dinas Pariwisata dan Olahraga Kabupaten Magelang Tahun 2022



Gambar 1
Peta Jalur Wisata dan Ekonomi
Sumber: *regional.kompas.com*

Fungsi utama dari terminal seperti yang tertulis di dalam Peraturan Menteri nomor 24 Tahun 2021 yaitu untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intra-moda dan antarmoda. Menurut pemilik kios dan pengemudi bus, Terminal Tidar dengan Tipe A memiliki kondisi yang saat ini kurang layak khususnya bagian penerangan kios dan jalur bus sehingga terlihat gelap saat malam hari (Jarrak.pos, 2023). Hal lain yang dikemukakan oleh salah satu staf dinas perhubungan yaitu sirkulasi antara kendaraan dan manusia saling bersilangan. Tidak ada pemisahan antara keduanya sehingga pengguna dengan bebas berjalan di jalur kendaraan yang akan membahayakan. Selain itu, sedikitnya *signage* yang ada sehingga membuat pengguna bingung dalam menemukan tempat tertentu yang ada di dalam terminal. Koridor kios dengan kondisi cukup kumuh dan licin membuat pengguna tidak nyaman. Beberapa retail juga sudah mulai kosong dan rusak. Hanya tersisa beberapa saja yang masih menjual makanan dan penjual tiket bus (Fajri Akzamuli, 2018). Menurut Kepala Terminal Magelang, jam ramai pada terminal pada pukul 08.00-11.00 dan 15.30-17.00 dengan jumlah sekitar 168 bus yang keluar masuk terminal. Jumlah pengunjung per harinya dapat mencapai 2000/hari.



Gambar 2
Kondisi Terminal Magelang

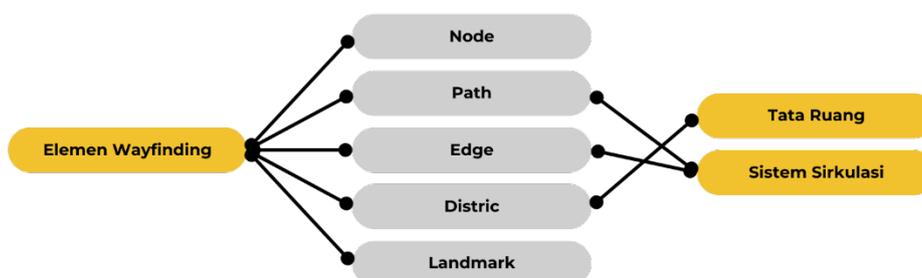
Oleh karena itu, perlu adanya redesain Terminal Tipe A di Kota Magelang yang merupakan terminal Tipe A satu satunya di Kota Magelang. Selain itu merancang kembali menjadi terminal yang lebih baik dari sebelumnya agar ramainya pengguna berbanding lurus dengan fasilitas yang disediakan. Redesain didukung rencana pemerintah yang akan membangun kembali terminal, berita ini sudah dipublikasikan sejak tahun 2020 dan rencananya akan direalisasikan pada tahun 2023 (Rosana, 2020).

Penerapan *wayfinding* pada tata ruang dan sirkulasi pada redesain terminal tipe untuk efisiensi dalam mobilitas dalam sistem perpindahan, penataan ruang dan sirkulasi yang jelas sehingga tidak memicu kebingungan user dari kondisi terminal sekarang. *Wayfinding* adalah pergerakan seseorang dalam lingkungan yang mengarah pada tujuan dan direncanakan dalam suatu cara yang efisien (Montello, 2005). *Wayfinding* juga didefinisikan sebagai proses pengambilan keputusan yang dilakukan seseorang untuk mengarahkan mereka bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya (Passini, 1984). Penelitian mengenai *wayfinding* yang dilakukan didasarkan melalui studi yang dilakukan oleh Kevin Lynch dalam bukunya “The Image of The City” pada tahun 1960. Tujuan dari studi ini untuk mengetahui bagaimana pengamat mengambil informasi kota dan menggunakannya untuk membuat peta. Dari studi tersebut terdapat lima elemen dasar dari *wayfinding* yaitu *path*, *edge*, *district*, *node*, dan *landmark* (Lynch, 1960).

1. *Pathway*, merupakan elemen berupa jalan, trotoar, jalur kereta api, sungai, dan lain-lain dengan fungsi sebagai jalur sirkulasi yang umum untuk dilalui orang, barang, atau kendaraan. Menurut Lynch, *path* merupakan elemen penting yang dapat membentuk sebuah citra kota.
2. *Node*, Merupakan titik penting atau titik strategis dari sebuah kota sehingga lokasi area informasi dapat diletakkan pada titik ini. *Node* terbentuk dari persilangan dari *path* seperti sebuah persimpangan jalan.
3. *Landmark*, merupakan penanda atau titik acuan bagi seseorang dalam menentukan *wayfinding* ditandai dengan adanya bentuk fisik yang dominan dari ukuran, bentuk, maupun visualnya.
4. *Distrik*, Merupakan suatu kawasan dalam skala kota dimana manusia dapat merasakan ‘masuk’ maupun ‘keluar’ dalam area tersebut. Hal tersebut dapat dirasakan dengan adanya perbedaan karakter dari suatu area yang dapat dibedakan dengan zonasi.
5. *Edge*, Merupakan tepian dan elemen linear. Berbeda dengan *path*, *edge* berfungsi sebagai pembatas dua wilayah seperti pagar jalur tanaman, semak, deretan pepohonan, tepian bangunan, dan lain-lain.

2. METODE PENELITIAN

Metode penelitian menggunakan metode deskriptif-kualitatif berdasarkan penerapan kriteria dari pendekatan *wayfinding* terhadap redesain Terminal Tipe A di Kota Magelang. Beberapa elemen *wayfinding* yaitu *path*, *node*, *landmark*, *distrik*, dan *edge* akan diterapkan pada konsep tata ruang dan sirkulasi terminal.

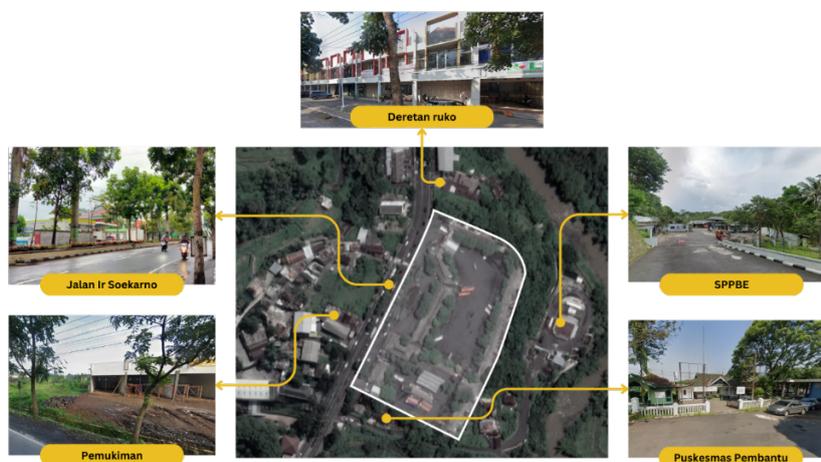


Gambar 3
Skema Elemen Wayfinding pada Tata Ruang dan Sistem Sirkulasi

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Terminal Tipe A di Kota Magelang dengan pendekatan *wayfinding* merupakan objek rancang bangun yang memiliki fungsi sebagai pusat transit kendaraan umum khususnya bis dan angkutan kota. Objek ini dirancang mementingkan kenyamanan seluruh pengguna pada saat melakukan aktivitas di terminal mulai dari sirkulasi kendaraan dan manusia, fasilitas yang memadai, hingga tata ruang terminal yang jelas dengan menggunakan pendekatan *wayfinding*.

Lokasi tapak yang digunakan dalam redesain berada di Jalan Soekarno Hatta, Tidar Utara, Kota Magelang. Luas tapak yaitu 23.500m². Batas Selatan tapak berupa puskesmas pembantu, barat berupa pemukiman dan jalan Soekarno Hatta, utara berupa ruko, serta timur berupa SPPBE dan lahan kosong. Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Magelang Nomor 2 Tahun 2020 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Magelang Tahun 2011-2031 dengan ketentuan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) maksimal 3 lantai, Koefisien Dasar Hijau (KDH) minimal 15 %, Koefisien Dasar Bangunan (KDB) maksimal 60 %, dan Garis Sempadan Bangunan GSB 6m.



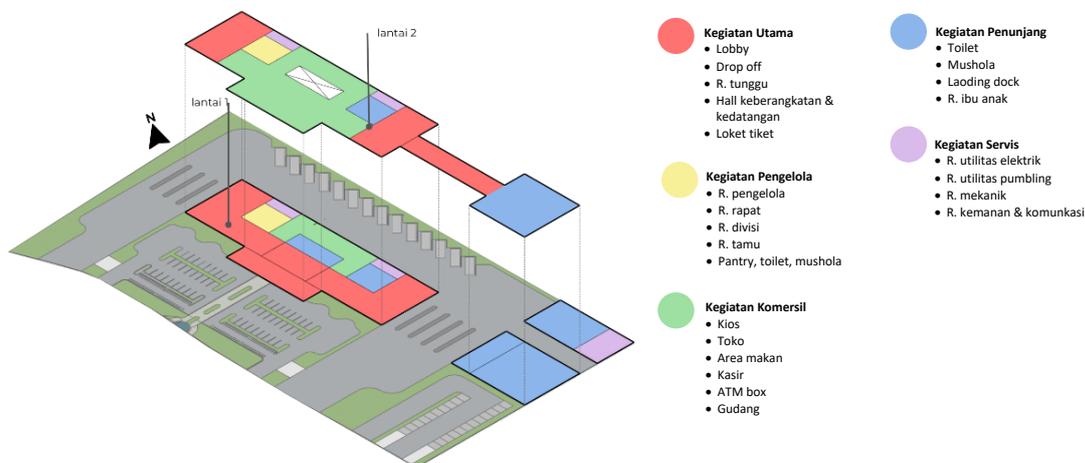
Gambar 4
Kondisi Eksisting Tapak

Sebelum merumuskan konsep tata ruang dan sistem sirkulasi perlu adanya alur kegiatan dari pengguna terminal. Pengguna terminal tipe A terdapat 6 kelompok pengguna, yaitu pengguna, pengantar/penjemput, pengelola, pengelola komersil, moda transportasi, dan petugas servis. Alur kegiatan penumpang dapat dilihat dari bagan di bawah ini :

Tabel 2
Alur Kegiatan Pengguna

| Jenis Kegiatan | Alur Kegiatan |
|--------------------|--|
| Kegiatan penumpang | Kegiatan Calon Penumpang <ul style="list-style-type: none"> • datang – parkir – hall/lobby – memesan tiket – pulang • datang – parkir – hall/lobby – mencari informasi – pulang • datang – parkir – hall/lobby – menggunakan moda – pulang • datang – parkir – hall/lobby – memanfaatkan fasilitas – pulang • datang – parkir – hall/lobby – metabolisme – pulang |
| | Kegiatan Penumpang Naik <ul style="list-style-type: none"> • datang – parkir – hall/lobby – cek tiket – menunggu moda – naik moda |

sisi timur tapak karena termasuk kegiatan pendukung dari terminal. Zona servis pada analisis diletakkan terpisah dari zona lainnya karena pertimbangan kebisingan dan efisiensi ruang. Sedangkan untuk zona penunjang tersebar di seluruh site bergantung pada fungsi yang berhubungan dengan zona lainnya.



Gambar 6
Rancangan Tata Ruang

Gambar rancangan tata ruang di atas, massa utama bangunan diletakkan pada tengah tapak dengan jumlah lantai dua untuk efisiensi sirkulasi hanya satu arah dan tidak terjadi persilangan. Hampir sama dengan analisis, tapak dibagi menjadi beberapa zona.

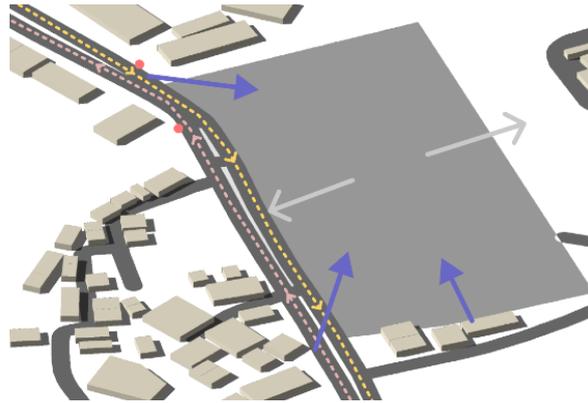
Zona kegiatan utama memiliki akses paling mudah dengan dihubungkan dengan jalur pejalan kaki dan kendaraan pengguna tepat berada di depan bangunan. Zona kegiatan utama juga berada di bagian selatan dan utara menyesuaikan dengan sirkulasi kedatangan dan keberangkatan angkutan umum .

Selain menerapkan konsep distrik pada peruangan, perancangan ini menerapkan konsep penghubung. Penghubung ini berperan semua destinasi dengan suatu lokasi tertentu . Penerapan konsep ini yaitu dengan adanya jembatan layang (sky bridge) yang menghubungkan massa utama dan massa penunjang. Tujuan dari adanya jembatan layang yaitu untuk meminimalisir adanya percampuran sirkulasi antara kendaraan dan manusia. Pengguna diwajibkan melewati jembatan layang jika akan menuju massa penunjang.

Penerapan *Wayfinding* Sistem Sirkulasi

Pada sistem sirkulasi, pendekatan *wayfinding* diterapkan untuk menghindari adanya persilangan sirkulasi (*cross circulation*) antara kendaraan dan manusia. Sirkulasi yang direncanakan yaitu sirkulasi satu arah atau linear dengan pembedaan jalur sirkulasi antara angkutan umum, angkutan kota, kendaraan pengguna, dan pejalan kaki.

Pencapaian tapak hanya bisa dicapai dari satu jalan utama yaitu Jalan Soekarno Hatta yang berada di sisi barat site. Jalan tersebut merupakan jalan provinsi dengan dua arah yang cukup ramai sehingga perlu adanya analisis untuk mengetahui pencapaian yang sesuai.



Gambar 7
Pencapaian Site

Dari akses untuk mencapai tapak hanya ada satu jalan yaitu pada sisi barat tapak, semua moda kendaraan dan pengunjung juga berada dari jalan yang sama dengan jalur yang berbeda. Hal tersebut untuk menghindari persilangan sirkulasi sehingga sirkulasi kendaraan dan manusia tidak bercampur. Massa utama berada di tengah untuk mendukung sirkulasi satu arah dari moda transportasi agar bisa melewati sisi timur tapak. Massa utama tersebut berorientasi ke barat agar terlihat dari akses utama pada sisi barat.



Gambar 8
Rancangan Sirkulasi Kendaraan dan Pengguna

Pada rancangan di atas, terlihat bahwa ada perbedaan jalur antara moda angkutan umum, angkutan kota, kendaraan pengunjung, dan pejalan kaki. Jalur yang ditandai warna merah muda merupakan jalur bus AKAP dan AKDP dengan pintu masuk berada di sisi selatan. Jalur kedatangan juga berada di sisi selatan tapak agar saat menurunkan penumpang dengan pintu bus berada di sebelah kiri lebih mudah langsung masuk ke hall kedatangan. Jalur memutar tapak dengan jalur satu arah melewati parkiran bus lalu langsung ke jalur keberangkatan pada sisi utara bangunan.

Jalur angkutan kota terpisah pada sisi selatan tapak dengan jalur yang lebih kecil menyesuaikan besaran angkutan itu sendiri. Jalur masuk menyesuaikan pintu tempat menaikkan/menurunkan penumpang berada di sebelah kiri melewati bangunan nomor dua sebagai ruang tunggu angkutan umum. Penumpang bus yang telah turun dan berada di hall kedatangan bisa langsung menaiki angkutan umum dengan melewati jembatan layang lalu turun ke ruang tunggu angkutan kota.

Jalur kendaraan pengguna dan pejalan kaki berada di sisi barat bangunan agar mudah dalam hal pencapaian. Oleh karena ruang kegiatan utama Sebagian besar berada di massa utama sehingga penempatan parkir pun lebih dekat dengan massa utama. Pengguna kendaraan pribadi masuk melalui

pintu masuk bagian kiri lalu melakukan drop off pada bagian depan massa bangunan dan bisa langsung keluar ataupun parkir terlebih dahulu.

Jalur pejalan kaki berada di tengah tapak langsung menuju massa utama. Jalur pejalan kaki lainnya berada di satu area dengan jalur angkutan umum dan di dalam bangunan. Pejalan kaki dilarang melewati jalur angkutan umum, sehingga disediakan jembatan layang untuk akses pejalan kaki dari massa utama ke massa penunjang.

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Redesain Terminal Tipe A dengan pendekatan *wayfinding* di Kota Magelang dirancang untuk memfasilitasi potensi Kota Magelang yang membutuhkan tempat transit transportasi. Penerapan *wayfinding* dipilih sebagai solusi dan strategi dari permasalahan yang diangkat mengenai tata ruang dan sirkulasi. Tata ruang menerapkan konsep distrik dengan pembagian beberapa zona berdasarkan kelompok kegiatan. Zona tersebut yaitu zona kegiatan utama, zona kegiatan pengelola, zona kegiatan komersial, zona kegiatan penunjang, dan zona kegiatan servis. Selain menerapkan konsep distrik, tata ruang menerapkan konsep penghubung antara massa utama dan massa penunjang. Sistem sirkulasi yang diterapkan yaitu menghindari adanya persilangan sirkulasi (*cross circulation*) dan dengan sistem satu arah. Hal tersebut diwujudkan dengan membedakan jalur sirkulasi antara angkutan umum, angkutan kota, kendaraan pengguna dan jalan kaki. Dengan perbedaan jalur tersebut akan membuat pengguna maupun moda transportasi lebih nyaman dalam beraktivitas di dalam terminal.

Penerapan *wayfinding* yang dibahas dalam artikel ini hanya difokuskan pada konsep tata ruang dan sirkulasi pada redesign terminal berdasarkan teori *wayfinding* dari Lynch. Oleh karena itu, peluang untuk penulis lain bisa menggali teori *wayfinding* dari berbagai sumber dan dapat diterapkan pada aspek arsitektural lain seperti massa dan tampilan bangunan dengan menerapkan elemen signage dengan adanya pengolahan massa, warna, media dan material.

REFERENSI

- Fajri Akzamuli, T. W. (2018). Terminal Tidar Magelang. *Doctoral dissertation, undip*.
- Gibson, D. (2009). *The Wayfinding Handbook*. New York : Princeton University Press.
- (2023). *Lampu Penerangan di Terminal Tidar Kota Magelang Minim*. jarrakpos.com.
- Lynch, K. (1960). *Image of The City*. MIT Press.
- Montello, D. R. (2005). *Navigation*. Cambridge University Press.
- Passini, R. (1984). *Wayfinding in Architecture*. Van Nostrand Reinhold.
- (2020). *Peraturan Daerah Kota Magelang Nomor 2 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kota Magelang Nomor 4 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Magelang Tahun 2011-2031*. Pemerintah Kota Magelang.
- (2021). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Penumpang Angkutan Jalan*. Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan*. Peraturan Presiden Republik Indonesia.
- Rosana, F. C. (2020). *Dukung Wisata Borobudur, Terminal Tidar Magelang Akan Direnovasi*. <https://bisnis.tempo.co/read/1361099/dukung-wisata-borobudur-terminal-tidar-magelang-akan-direnovasi>.