

REBRANDING TERMINAL GROGOL: WAJAH BARU TERMINAL GROGOL

Regan Vicgor Wijaya¹⁾, Nafiah Solikhah²⁾*

¹⁾Program Studi S1 Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, reganvicgor@gmail.com

²⁾Program Studi S1 Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, nafiahs@ft.untar.ac.id

*Penulis Korespondensi: nafiahs@ft.untar.ac.id

Masuk: 03-02-2023, revisi: 14-02-2023, diterima untuk diterbitkan: 10-04-2023

Abstrak

Terminal sudah dikenal oleh semua masyarakat Jakarta sebagai fasilitas publik untuk mencari moda transportasi umum sesuai titik tujuannya. Angkutan umum seperti bus kota dan angkot menjadikan terminal sebagai tempat pangkal dan mengantar penumpang menuju terminal dan titik perhentian lain. Melihat dari kondisi yang berlangsung, moda transportasi umum di terminal berkurang peminatnya sebagai dampak dari perkembangan teknologi di bidang transportasi yang memudahkan mereka untuk menggunakan moda transportasi lainnya sebagai contoh ojek *online*. Hal ini menimbulkan degradasi fungsi pada terminal yang perlahan-lahan dapat menghilang. Degradasi yang terjadi pada terminal kemudian berdampak pada lingkungannya yang juga menjadi lebih sepi dan "mati". Salah satu terminal yang telah mengalami dampak dari perkembangan tersebut adalah Terminal Grogol. Bentuk lahan Terminal Grogol yang sempit dan memanjang juga memungkinkan terjadinya kepadatan akibat bus dan angkot. Hal ini dapat menjadi sumber polusi udara bagi lingkungan sekitarnya karena Terminal Grogol juga minim ruang hijau. Perancangan ini diusulkan dengan pendekatan Akupunktur Perkotaan yaitu memanfaatkan titik pada kota yang kurang aktif untuk menghidupkan lingkungan sekitarnya dan pendekatan Arsitektur Biofilik untuk menciptakan lingkungan yang sehat. Hasil yang diperoleh melalui perancangan ini adalah memunculkan wajah baru dari Terminal Grogol serta memaksimalkan potensi fasilitas pada Terminal Grogol sebagai titik transit.

Kata kunci: akupunktur perkotaan; arsitektur biofilik; degradasi; fasilitas; lingkungan; terminal Grogol

Abstract

The terminal is well known to all Jakartans as a public facility for finding public transportation modes according to their destination. Public transportation such as city buses and angkots use the terminal as a starting point and take passengers to other terminals and stopping points. Judging from the current conditions, public transportation modes at the terminal are less in demand as a result of technological developments in the transportation sector which make it easier for them to use other modes of transportation, for example, online taxis. This causes functional degradation at the terminal which can slowly disappear. The degradation that occurs in the terminal then has an impact on the environment which also becomes quieter and "dead". One of the terminals that has experienced the impact of this development is the Grogol Terminal. The narrow and elongated shape of Grogol Terminal also allows for congestion due to buses and angkots. This can be a source of air pollution for the surrounding environment because Grogol Terminal also lacks green space. This design is proposed with the Urban Acupuncture approach, namely utilizing points in cities that are less active to revive the surrounding environment and the Biophilic Architecture approach to create a healthy environment. The results obtained through this design are to bring out a new face for Grogol Terminal and maximize the potential of facilities at Grogol Terminal as a transit point.

Keywords: *biophilic architecture; degradation; environment; facilities; Grogol terminal; urban acupuncture*

1. PENDAHULUAN

Latar Belakang

Eksistensi terminal sebagai bagian dari sistem transportasi sudah dikenal oleh semua masyarakat, khususnya di Jakarta, sebagai fasilitas publik untuk mencari moda transportasi umum sesuai titik tujuannya. Dengan adanya terminal, masyarakat dapat dengan mudah menemukan moda transportasi umum dengan harga yang lebih terjangkau. Fasilitas-fasilitas yang tersedia di terminal pada umumnya sangat sederhana seperti ruang tunggu, ruang pembelian tiket, dan ruang kelengkapan lainnya seperti toilet dan ruang istirahat sopir. Dalam perkembangannya, saat ini terminal dan fasilitas-fasilitasnya sudah jarang dimanfaatkan oleh masyarakat akibat adanya perkembangan teknologi di bidang transportasi yang dinilai lebih menghemat waktu. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat lebih berminat terhadap perkembangan teknologi yang memudahkan pencarian moda transportasi dan pada akhirnya tidak lagi berminat pada terminal. Kondisi ini terjadi pada Terminal Grogol yang dulunya sangat diminati oleh masyarakat sebagai salah satu titik lokasi yang paling mudah dicapai. Pemerintah telah melakukan beberapa upaya dalam memperbaiki sistem transportasi pada Terminal Grogol seperti adanya jadwal dan rute yang lebih teratur. Namun, beberapa masyarakat lebih memilih untuk memanfaatkan moda transportasi *online* karena dinilai lebih efisien dalam permasalahan waktu.



Gambar 1. Terminal Grogol dulu
Sumber: Tempo.co, 2011



Gambar 2. Terminal Grogol sekarang
Sumber: Poskota, 2022

Rumusan Permasalahan

Terminal Grogol sangat jarang diperhatikan dan mengalami degradasi fungsi karena tidak dapat mengikuti perkembangan teknologi yang terjadi. Bila kondisi ini terus berlanjut, maka terminal akan semakin ditinggalkan hingga pada akhirnya mengalami “kematian” secara fungsi. Tindakan pencegahan yang dapat dilakukan adalah dengan pendekatan Akupunktur Perkotaan yaitu

memanfaatkan titik pada kota yang “sakit” untuk dijadikan lingkungan yang “sehat”. Dengan menjadikan terminal sebagai titik utama, maka terminal akan membutuhkan perubahan dengan menerima perkembangan teknologi. Selain perubahan terhadap teknologi, Terminal Grogol juga membutuhkan vegetasi sebagai pencegahan terhadap polusi udara. Karena melihat dari bentuk lahan Terminal Grogol yang bersifat memanjang dan sempit, hal ini dapat menjadi sumber polusi udara akibat kepadatan bus dan angkot. Dengan kondisi tersebut, perancangan ini juga memanfaatkan pendekatan Arsitektur Biofilik untuk menciptakan lingkungan yang sehat.

Tujuan

Berdasarkan rumusan masalah pada Terminal Grogol, maka Perancangan yang dilakukan bertujuan untuk memaksimalkan potensi fasilitas terminal bagi masyarakat. Manfaat dari perancangan yang dilakukan adalah menjadikan terminal sebagai terminal yang ideal bagi lingkungan sekitar dan terminal lain. Dengan pendekatan Akupunktur Perkotaan, terminal yang telah mengalami degradasi fungsi dapat dihidupkan dengan perubahan dan adaptasi terhadap perkembangan teknologi. Arsitektur Biofilik yang merupakan bagian pendekatan dalam perancangan ini akan menciptakan lingkungan yang lebih baik dengan memanfaatkan hubungan alam terhadap perancangan.

2. KAJIAN LITERATUR

Akupunktur Perkotaan

Akupunktur Perkotaan adalah sebuah teori memperbaiki ruang kota yang mengalami “kerusakan” dengan intervensi-intervensi skala kecil bersifat lokal. Sifat-sifat intervensi yang dilakukan berupa lokal sehingga dapat dijadikan sebagai kebiasaan yang kemudian dapat disebarkan dalam merubah ruang kota menjadi lebih sehat (lebih baik), dan berskala kecil sehingga perubahan yang terasa tidak terasa langsung melainkan perlahan-lahan (Lerner, 2016).

Metode “penyembuhan” yang ditawarkan oleh metode Akupunktur Perkotaan terhadap kawasan perkotaan yang kurang ‘sehat’ adalah dengan intervensi skala lokal yang diterapkan di bagian-bagian tertentu untuk merangsang perubahan-perubahan lebih besar dan baik. Tentunya dalam konteks ‘rasa sakit’ yang dimaksudkan merupakan bagian Perkotaan yang masih belum ‘sehat’; kondisi buruk seperti kawasan kumuh yang tidak nyaman untuk ditempati dan berbagai macam masalah yang menjadikan bagian perkotaan tersebut tidak bersahabat. Titik-titik yang ditentukan sebagai tempat ‘masuknya jarum Akupunktur’ lebih baik efisien dan praktis. Intervensi yang dilakukan akan menangkal berbagai masalah di berbagai tempat dengan satu ‘tusukan jarum’ sehingga praktis. Intervensi-intervensi yang diterapkan oleh metode Urban acupuncture harus selalu memerlukan partisipasi oleh kedua pihak, yaitu pihak yang merencanakan dan pihak yang menerima perencanaan tersebut (Cutieru, 2022).

Arsitektur Biofilik

Arsitektur biofilik adalah pendekatan arsitektur yang menciptakan hubungan antara pengguna bangunan agar lebih dekat dengan alam. Konsep Arsitektur Biofilik menggabungkan pencahayaan, ventilasi alami, lanskap alam, dan komponen alam lain untuk menghadirkan lingkungan yang lebih harmonis dan sehat bagi manusia. Arsitektur Biofilik adalah sebuah konsep yang mendekatkan hubungan antara alam, manusia, dan arsitektur. Konsep tersebut bertujuan untuk meningkatkan kenyamanan mental dan kualitas hidup. Penerapannya dapat dilakukan dengan menggabungkan elemen alam ke dalam desain arsitektur, seperti memanfaatkan bahan alam dan bentuk-bentuk alami ke dalam desain. Arsitektur Biofilik juga bertujuan untuk menerapkan pemahaman ‘biofilia’ ke dalam perancangan, sehingga manusia dan alam dapat berinteraksi baik di dalam bangunan maupun melalui lanskap (Browning, dkk, 2014).

Tabel 1. Prinsip Biofilik menurut Browning, 2014

Prinsip Biofilik	Deskripsi
<i>Visual Connection with Nature</i>	Adanya keterhubungan secara visual dengan komponen alam, dan proses-proses alamiah.
<i>Non-Visual Connection with Nature</i>	Adanya rangsangan indera yang menimbulkan acuan yang disengaja dan positif terhadap alam, atau proses alamiah.
<i>Non-Rhythmic Sensory Stimuli</i>	Adanya hubungan ketidakekalan alam yang dapat dianalisis secara statistik tetapi tidak dapat diperhitungkan secara tepat.
<i>Thermal & Airflow Variability</i>	Keterkaitan dengan perubahan suhu udara, kelembapan, aliran udara, dan suhu permukaan yang menyerupai lingkungan alam.
<i>Presence of Water</i>	Menciptakan pengalaman ruang dengan melihat, mendengar, atau menyentuh air.
<i>Dynamic & Diffuse Light</i>	Permainan intensitas cahaya dan bayangan yang berubah seiring waktu menyerupai kondisi yang berlangsung di alam.
<i>Connection with Natural System</i>	Kesadaran terhadap proses alami, seperti musim dan cuaca.
<i>Biomorphic Forms & Patterns</i>	Adanya acuan pola yang menyerupai tekstur atau susunan numerik di alam.
<i>Material Connecton with Nature</i>	Adanya material dan elemen dari alam yang merefleksikan ekologi lokal atau geologi untuk menciptakan suasana ruang yang alami.
<i>Complexity & Order</i>	Keterkaitan dengan informasi sensorik yang menganut tingkatan spasial yang ditemui di alam.
<i>Prospect</i>	Keterkaitan dengan visual tanpa gangguan dari jarak jauh sebagai pengawasan dan perencanaan.
<i>Refuge</i>	Keterkaitan dengan tempat untuk beristirahat dari kondisi lingkungan atau kegiatan utama.
<i>Mystery</i>	Adanya informasi ketidakjelasan ruang yang menarik perhatian untuk melakukan eksplorasi lebih jauh ke lingkungan.
<i>Risk/Peril</i>	Keterkaitan dengan ancaman yang dapat diidentifikasi dan ditambah dengan proteksi yang andal.

Sumber: Browning, 2014



Gambar 3. Desain Biofilik
Sumber: Archdaily, 2022

Gambar 3 adalah salah satu contoh pendekatan Arsitektur Biofilik yang mengikuti prinsip biofilik yang diutarakan oleh Browning (2014). Dengan menghubungkan arsitektur terhadap alam, suasana serta lingkungan yang diciptakan juga lebih harmonis dengan nuansa alami.

Terminal

Terminal merupakan salah satu elemen dari sistem transportasi yang berfungsi sebagai tempat perhentian sementara kendaraan umum untuk menjemput penumpang dan barang hingga tiba ke tujuan akhir rute perjalanan, juga sebagai pusat pengendalian dan pengawasan arus angkutan penumpang dan barang (Departemen Perhubungan, 1996). Fungsi dari terminal dapat dilihat dari tiga unsur yaitu penumpang, operator bus, dan pemerintah. Fungsi terminal bagi penumpang adalah tempat menunggu kendaraan, tempat berpindah ke kendaraan yang lain, dan tempat tersedianya fasilitas umum. Bagi operator bus, terminal berfungsi sebagai tempat yang memberikan pelayanan operasi kendaraan yang teratur mengikuti jadwal kedatangan dan keberangkatan, serta penyediaan fasilitas istirahat kendaraan dan petugas dalam kendaraan. Sedangkan fungsi terminal bagi pemerintah adalah tempat pengawasan dan pengendalian lalu lintas kendaraan angkutan umum, menjadi salah satu sumber retribusi pendapatan daerah, dan menghindari kemacetan lalu lintas. (Antono, 2002). Menurut Departemen Perhubungan (1996) terminal dibagi menjadi 3 tipe berdasarkan kelas yaitu:

Terminal Penumpang Tipe A

Terminal ini beroperasi untuk Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), Angkutan Kota, dan Angkutan Perdesaan.

Terminal Penumpang Tipe B

Terminal ini beroperasi hanya untuk Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP), Angkutan Kota, dan Angkutan Perdesaan.

Terminal Penumpang Tipe C

Terminal ini beroperasi hanya untuk Angkutan Kota dan Angkutan Perdesaan.

Tabel 2. Karakteristik Terminal menurut kelas terminal

No.	Syarat	Terminal A	Terminal B	Terminal C
1	Trayek	AKAP + Tipe B	AKDP + Tipe C	Kota + Pedesaan
2	Lokasi	Jl. Arteri Primer	Jl. Arteri / Kolektor Primer	Jl. Kolektor / Lokal Sekunder
3	Kelas Jalan	Minimal III A	Minimal III B	Minimal III B
4	Jarak Minimal Antar Terminal	Minimal 20 km	Minimal 15 km	-
5	Luas Lahan	Minimal 5 ha	Minimal 3 ha	Sesuai Kebutuhan
6	Akses Keluar Masuk Terminal	Minimal 100 m	Minimal 50 m	Sesuai Kebutuhan

Sumber: Departemen Perhubungan, 1996

Terminal Grogol saat ini termasuk dalam kategori terminal tipe B. Menurut Abubakar, dkk (1995), terminal tipe B memiliki satu ciri umum yaitu melayani 25-50 kendaraan per jam. Terminal tipe B memiliki persyaratan teknis yang harus dipenuhi, yaitu; berada di kota, terdapat jalur angkutan antar kota dalam provinsi, berada di Jalan Arteri atau Kolektor Primer dengan minimal kelas jalan III B, jarak antar 2 terminal penumpang minimal 15 km di Pulau Jawa, memiliki luas lahan minimal 3 Ha di Pulau Jawa dan Sumatera dengan luas bangunan mengikuti kebutuhan, serta mempunyai akses keluar masuk terminal minimal 50 meter di Pulau Jawa yang dihitung dari jalan ke pintu keluar atau masuk terminal.

3. METODE

Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang dilakukan berupa kajian literatur dari sumber-sumber internet dan juga survey lapangan dalam periode Agustus – Desember 2022. Namun demikian, data primer dari survey lapangan memiliki keterbatasan aktivitas pada terminal karena adanya kondisi PPKM Pandemi Covid-19 sehingga data yang dihasilkan berupa hasil konkrit yang didapat dalam waktu yang sudah berlalu (*backdate*). Pengumpulan berbagai data yang bersifat kuantitatif diperoleh dari Badan Pusat Statistik 2020 Kecamatan Grogol Petamburan.

Metode Perancangan

Metode perancangan adalah langkah-langkah yang digunakan dalam proses perancangan. Langkah-langkah yang digunakan dalam perancangan yakni mengidentifikasi CMA (*Configuration-Movement-Attractor*) dengan fokus Akupunktur Perkotaan, mencari permasalahan yang sesuai dengan pendekatan Akupunktur Perkotaan, penentuan lingkup masalah yang akan diselesaikan oleh Akupunktur Perkotaan, kemudian pengembangan program untuk mengiringi intervensi dengan menyehatkan warga. *Configuration*, menjelaskan tentang tata kota dan struktur kota yang terdapat pada batasan lingkup perancangan. *Movement*, menjelaskan tentang pergerakan yang terjadi dalam batasan lingkup perancangan. *Attractor*, menjelaskan tentang titik-titik yang menjadi pusat penarik masyarakat dalam batasan lingkup perancangan (Hillier, dkk, 1993).

4. DISKUSI DAN HASIL

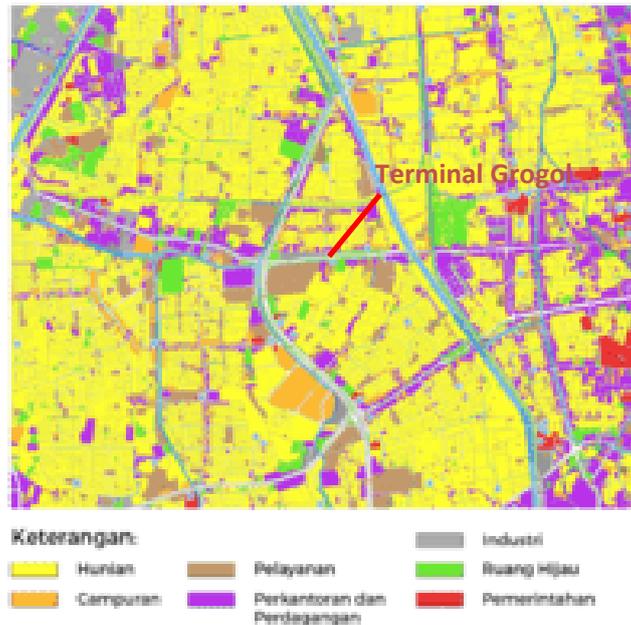
Configuration – Movement – Attractor

CMA dalam batasan lingkup perancangan teridentifikasi sebagai berikut: Gambar 4 menunjukkan peta solid-void dari kawasan perancangan. Berdasarkan gambar 4, kawasan perancangan sudah sangat padat dengan bangunan mulai dari 1 tingkat hingga lebih dari 4 tingkat. Hal ini menunjukkan bahwa dalam perancangan akan lebih baik bila tidak menambah kepadatan bangunan dalam lahan perancangan dan memperbanyak lahan hijau.



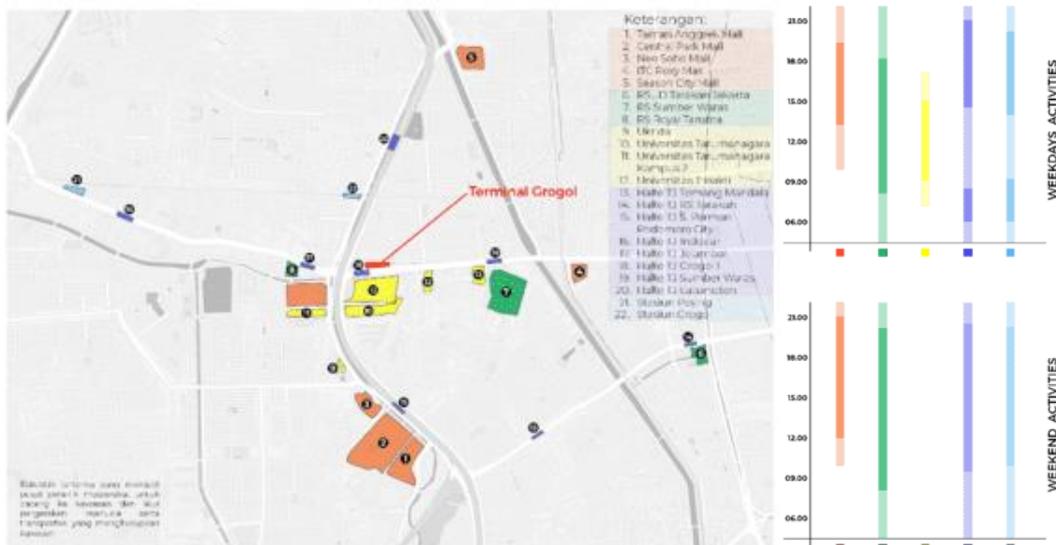
Gambar 4. Peta *Solid-Void*

Sumber: Peta Smart RDTR Jakarta Satu, 2022



Gambar 5. Peta Guna Lahan
Sumber: Peta Smart RDTR Jakarta Satu, 2022

Gambar 5 menunjukkan peta guna lahan dari kawasan perancangan. Berdasarkan gambar 5, kawasan perancangan didominasi oleh guna lahan hunian. Terdapat beberapa guna lahan perkantoran, campuran, dan pelayanan di jalan primer yang memudahkan akses keluar masuk transportasi.



Gambar 6. Titik-titik Atraktor dan Waktu Aktivitas
Sumber: Penulis, 2022

Gambar 6 menunjukkan titik-titik atraktor dan jam aktivitas dari kawasan perancangan. Berdasarkan gambar 6, hanya kawasan pendidikan yang tidak beraktivitas pada hari Sabtu dan Minggu. Halte, stasiun kereta, dan rumah sakit selalu memiliki aktivitas setiap harinya dan padat pada jam-jam tertentu.

Data Transportasi yang Beroperasi di Terminal Grogol

Terminal Grogol memiliki beberapa transportasi yang beroperasi dan juga terdapat rute tujuan berdasarkan transportasinya. Berikut adalah data transportasi yang beroperasi di Terminal Grogol, antara lain:

Tabel 3. Data Bus, Trayek dan Durasi Perjalanan

Bus	Trayek	Jumlah Perhentian	Durasi	Frekuensi
Bus APTB 05	Grogol - Cibinong	24	95 menit	Setiap 20 menit
	Cibinong - Grogol	37	106 menit	
Bus APTB 15	Grogol - Ciawi	36	169 menit	Setiap 1 jam
	Ciawi - Grogol	22	144 menit	

Sumber: Penulis, 2022

Berdasarkan data pada Tabel 3, terdapat 2 jenis Bus APTB (Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway) yang beroperasi di Terminal Grogol. Bus APTB 05 datang setiap 20 menit dan Bus APTB 15 datang setiap 1 jam. Aktivitas yang dapat dilakukan dalam waktu 20 menit hingga 1 jam berupa kuliner dan aktivitas jual beli barang.

Program Ruang

Sebagai fungsi utama terminal, program utama yang diusulkan adalah titik transit dimana fungsi terminal tidak dihilangkan dan tetap beroperasi seperti biasanya. Terminal Grogol difasilitasi dengan teknologi yang mendukung program titik transit yaitu mesin tiket *online* sehingga masyarakat dapat membeli tiket perjalanan secara *online* tanpa harus datang menuju terminal terlebih dahulu.



Gambar 7. Program Ruang

Sumber: Penulis, 2022

Program ruang pendukung di terminal yang sesuai dengan frekuensi datangnya Bus yaitu kuliner dan aktivitas jual beli barang. Oleh karena itu, pada perancangan ini diusulkan area kuliner dan area retail. Selain itu, perancangan ini juga mengusulkan area taman yang dilengkapi dengan *coworking space* dan *café* sebagai program ruang pendukung di Terminal Grogol. Karena fokus target perancangan ini adalah masyarakat sekitar Terminal Grogol dan juga mahasiswa-mahasiswi yang sangat dekat dengan lokasi perancangan.

Data Tapak

Lokasi tapak berada di Jl. Kyai Tapa No.1 RT.1/RW.5, Kel. Grogol, Kec. Grogol Petamburan, Kota Jakarta Barat, DKI Jakarta. Posisi tapak sudah sangat strategis karena sangat dekat dengan hunian dan sarana pendidikan yaitu universitas. Selain itu, akses menuju tapak sudah ada JPO dan jalan pedestrian, namun masih membutuhkan pemeliharaan. Di sekitar tapak juga memiliki area hijau berupa taman namun tidak dapat diakses oleh masyarakat.



Gambar 8. Terminal Grogol
Sumber: Tribun Jakarta, 2018

Penggunaan lahan tapak merupakan sub zona pelayanan umum yang disekitarnya terdapat sub zona hunian, perkantoran dan jasa, pendidikan, dan juga area ruang terbuka hijau. Hal ini mendukung letak tapak yang sangat mudah dijangkau oleh penghuni sekitarnya.



Gambar 9. Zonasi Penggunaan Lahan
Sumber: Peta Smart RDTR Jakarta Satu, 2022

Tapak yang dirancang memiliki luas sebesar 7405,69m² . Dengan mengikuti peraturan yang terdapat pada RDTR Kota DKI Jakarta didapatkan data sebagai berikut.

Tabel 4. Keterangan Luasan Tapak

KDB	60% dari luas tapak yang dipilih	7405,69 m ² x 60% = 4443,41 m ²
KB	8 lantai yang diperbolehkan	-
KLB	5 kali dari luas tapak yang dipilih	7405,69 m ² x 5 = 37028,45 m ²
KDH	20% dari luas tapak yang dipilih	7405,69 m ² x 20% = 1481,14 m ²
KTB	60% dari luas tapak yang dipilih	7405,69 m ² x 55% = 4443,41 m ²

Sumber: jakartasatu.jakarta.go.id, 2022

Hasil Desain

Sebagai penyelesaian dari transit pada Terminal Grogol agar tetap beroperasi sesuai fungsinya, hasil perancangan tidak menghilangkan sirkulasi eksisting dari Terminal Grogol. Perancangan mengutamakan area terbuka sehingga tidak padat dengan bangunan. Dengan pendekatan Arsitektur Biofilik, area terbuka didominasi dengan vegetasi dan jalan pedestrian.



Gambar 10. Hasil akhir desain
Sumber: Penulis, 2022

Berdasarkan Gambar 10, sisi paling kiri adalah area kuliner dan bangunan eksisting Polsubsek Grogol. Sisi tengah dengan bangunan memanjang adalah area utama terminal dimana aktivitas transit berlangsung. Dan sisi paling kanan adalah area taman yang dilengkapi dengan *co-working space* dan *café*.



Gambar 11. Suasana Interior *Rebranding* Terminal Grogol
Sumber: Penulis, 2022

Berdasarkan Gambar 11, interior yang dihadirkan memiliki sentuhan modernisme dan memanfaatkan teknologi sebagai bagian dari furniturnya. Dengan menggabungkan pendekatan Arsitektur Biofilik, ruang interior Terminal Grogol tetap bersifat transparan terhadap sekitarnya dengan material kaca dan memaksimalkan masuknya cahaya matahari.



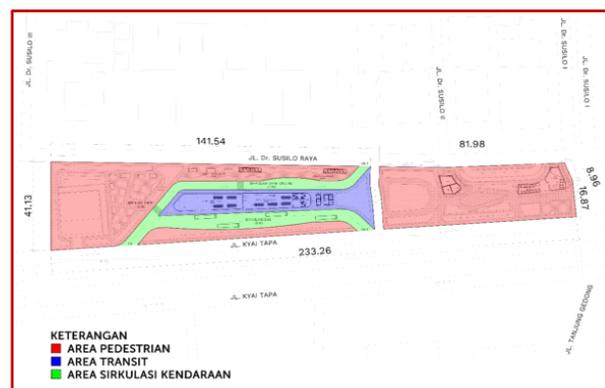
Gambar 12. Suasana Eksterior *Rebranding* Terminal Grogol
Sumber: Penulis, 2022

Berdasarkan Gambar 12, eksterior yang dihadirkan sangat mengedepankan Arsitektur Biofilik dimana pemanfaatan vegetasi, air dan material memiliki kaitan erat dengan alam. Dalam *Rebranding* Terminal Grogol, area taman sangat mendominasi sebagai salah satu penyelesaian dari pembangunan yang sangat padat baik secara vertikal maupun horizontal pada lingkungannya.



Gambar 13. *Rebranding* Terminal Grogol
Sumber: Penulis, 2022

Gambar 13 menunjukkan sebelum dan sesudah perancangan terhadap Terminal Grogol. Fasilitas pendukung seperti ruang tunggu dan ruang pembelian tiket belum ada pada Terminal Grogol sebelum perancangan sehingga pengguna terminal harus menunggu di tepi jalan kendaraan dalam terminal. Dominasi ruang hijau pada terminal menjadikan lingkungan di sekitar terminal lebih sehat dan sejuk. *Rebranding* Terminal Grogol lebih memaksimalkan fasilitas-fasilitas yang terdapat pada terminal seperti adanya ruang tunggu dan tempat khusus bagi pedagang untuk berjualan agar dapat memberikan kepuasan bagi pengguna terminal. Dengan dominasi vegetasi pada terminal, kesan *Rebranding* lebih menonjol dibandingkan sebelumnya yang minim dengan ruang hijau.



Gambar 14. Zonasi area Terminal Grogol
Sumber: Penulis, 2022

Berdasarkan Gambar 14, area pedestrian lebih mendominasi dengan tujuan pengguna terminal dapat memanfaatkan terminal dengan aman dari kendaraan. Sirkulasi kendaraan hanya untuk kendaraan umum yang akan transit di Terminal Grogol. Area transit berada di tengah mengikuti kondisi eksisting dari Terminal Grogol yang berada di antara 2 sisi jalan.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Dengan pendekatan Akupunktur Perkotaan yang diterapkan dalam perancangan ini akan mengubah wajah Terminal Grogol menjadi sesuatu yang baru yang belum pernah hadir sebelumnya. Dalam mengubah wajah ini, Terminal Grogol beradaptasi dengan perkembangan teknologi dan menghadirkan suasana baru dari terminal dengan pendekatan Arsitektur Biofilik. Yang secara alami, pendekatan Akupunktur Perkotaan dan pendekatan Arsitektur Biofilik menghadirkan program ruang bagi Terminal Grogol. Selain berfungsi sebagai titik transit, Terminal Grogol dilengkapi dengan area kuliner dan area taman untuk mendukung aktivitas saat menunggu bus.

Saran

Terminal pada dasarnya memiliki fungsi sebagai titik transit moda transportasi umum dengan perannya yang signifikan kecil bagi suatu kota. Namun bila tidak diperhatikan dan ditinggalkan maka perlahan-lahan terminal tersebut akan menghilang akibat kurangnya operasional. Maka dari itu, penulis mengangkat Terminal Grogol sebagai perancangan mengingat kondisi Terminal Grogol yang sudah kuno dan tidak mampu beradaptasi dengan perkembangan teknologi. Perancangan ini dapat dijadikan sebagai acuan dalam perancangan kedepannya dan dapat ditambahkan dengan pendekatan lainnya agar potensi fasilitas di terminal dapat lebih dimaksimalkan lagi.

REFERENSI

- Abubakar, I. Dkk. (1995). *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib*. Jakarta: PT. Bukit Mayana.
- Antono, L. (2002). *Analisa Kapasitas Terminal Bus Antar Kota (Studi Kasus Bus Bintoro Demak)*. Program Magister Teknik Sipil Universitas Diponegoro. Semarang.
- Archdaily. (2020, November 12). *Bringing the Outdoors Inside: The Benefits of Biophilia in Architecture and Interior Spaces*. Diakses dari <https://www.archdaily.com/923100/bringing-the-outdoors-inside-the-benefits-of-biophilia-in-architecture-and-interior-spaces>.
- Browning, W.D., Ryan, C.O., Clancy, J.O. (2014). *14 Patterns Of Biophilic Design*. New York: Terrapin Bright green LCC.
- Cutieru, A. (2022). *Urban Acupuncture: Regenerating Public Space Through Hyper-Local Interventions*. Archdaily.
- Hillier, B & Penn, Alan & Hanson, J & Grajewski, T & Xu, J. (1993). *Natural Movement: Or, Configuration and Attraction in Urban Pedestrian Movement*. Environment and Planning B: Planning and Design. 20. 29-66.
- Lerner, J. (2016). *Urban Acupuncture Celebrating Pinpricks of Change that Enrich City Lifes*. Washington: Island Press.
- Poskota. (2022, Februari 13). *Ironis! Terminal Grogol Sudah Tertata Rapi Penumpang Tetap Sepi, Pedagang dan PO Bus Mengeluh*. Diakses dari <https://poskota.co.id/2022/02/13/ironis-terminal-grogol-sudah-tertata-rapi-penumpang-tetap-sepi-pedagang-dan-po-bus-mengeluh>.
- Peta Smart RDTR Jakarta Satu. Diakses pada 10 November 2022 dari <https://jakartasatu.jakarta.go.id>.
- Tempo.co. (2011, April 1). *Mulai Hari Ini, Terminal Grogol Hanya Untuk Bus Kota*. Diakses dari <https://metro.tempo.co/read/324341/mulai-hari-ini-terminal-grogol-hanya-untuk-bus-kota>.
- Tribun Jakarta. (2018, Juni 1). *Belum Ada Lonjakan Pemudik di Terminal Grogol Jakarta Barat*. Diakses dari <https://jakarta.tribunnews.com/2018/06/01/belum-ada-lonjakan-pemudik-di-terminal-grogol-jakarta-barat>.