

BAB IV ANALISIS

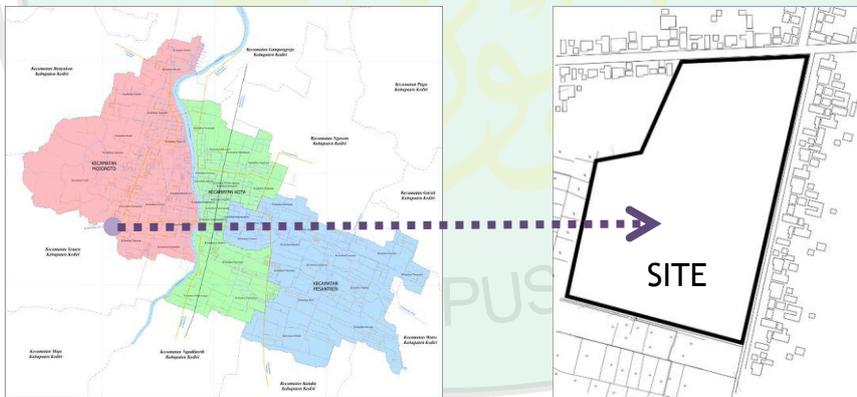
4.1. Data Eksisting Tapak

Data eksisting tapak bertujuan untuk mengetahui keadaan kondisi fisik tapak, keadaan lingkungan pada tapak, batas-batas tapak, dan potensi yang ada pada tapak. Data eksisting pada tapak ini dapat digunakan sebagai landasan utama untuk membuat sebuah analisis tapak.

4.1.1. Gambaran Umum Lokasi Tapak

4.1.1.1. Bentuk, Ukuran, dan Kondisi Fisik Tapak

Lokasi tapak terletak di Jl. Semeru No. 55 Kel. Tamanan Kec. Mojoroto Kota Kediri.



Gambar 4.1 Peta Kota Kediri
Sumber: Google.com, 2013

Tapak yang digunakan sebagai Perancangan Kembali Terminal Bus Tamanan Kota Kediri ini merupakan tapak yang saat ini keberadaannya telah digunakan sebagai terminal, karena lingkup perancangan adalah redesain maka kondisi tapak tetap dipertahankan. Luas tapak terminal yaitu 27.000 m², karena dari segi luasan belum memenuhi persyaratan untuk terminal tipe A yaitu minimal 5 Ha, maka luasan tapak akan diperbesar ke arah belakang terminal.



Gambar 4.2 Kondisi Fisik Tapak
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2013)

4.1.1.2. Kondisi Lingkungan

Lokasi terminal Tamanan Kota Kediri berada di jalan Semeru No. 55 Kecamatan Mojoroto Kota Kediri. Dalam RDTRK Kota Kediri wilayah kecamatan Mojoroto termasuk dalam BWK A. Sedangkan posisi terminal berada di kelurahan Tamanan yang masuk dalam BWK A Unit Lingkungan A-3. Untuk Fungsi umum UL A-3 ini yaitu:

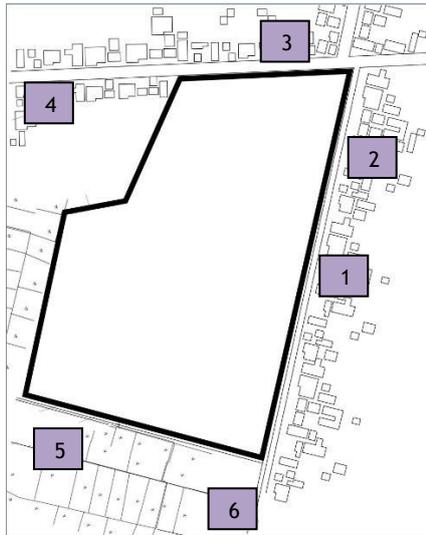
- Fungsi Kegiatan Primer :
Terminal, pendidikan dan wisata religi

- Fungsi Kegiatan Sekunder :

Permukiman, pertanian, RTH, perdagangan dan industri kecil

Kelurahan Tamanan pada jalan Semeru, Blok ini berfungsi dalam pelayanan berskala regional berupa terminal bus. Peruntukkan blok ini diarahkan sebagai kawasan permukiman. Selain itu, kawasan itu juga akan dilalui oleh rencana *ring road*. Arahan pengaturan bangunan disekitar rencana *ring road* memiliki GSB 10-15 meter, KDB 75-80% dan KLB 75-120%.

Tapak terletak di lingkungan perumahan penduduk, namun karena adanya terminal/berkembangnya kawasan dan kawasan ini juga merupakan kawasan yang dilewati sebagai jalur utama menuju beberapa kawasan wisata yang ada di Kediri, pertumbuhan perdagangan di kawasan ini berkembang pesat. Area sekeliling terminal yang dahulunya berupa perumahan penduduk, sekarang berubah menjadi ruko/area perdagangan. Area perdagangan kebanyakan berada pada area sebelah Timur dan Utara tapak karena sisi ini merupakan bagian yang paling ramai, sedangkan untuk area Selatan dan Barat berupa persawahan dan perumahan penduduk.



Gambar 4.3 Kondisi Lingkungan Tapak
(Sumber: Dokumentasi Pribadi 2013)



Area permukiman



Permukiman dan perdagangan



Area perdagangan



Persawahan



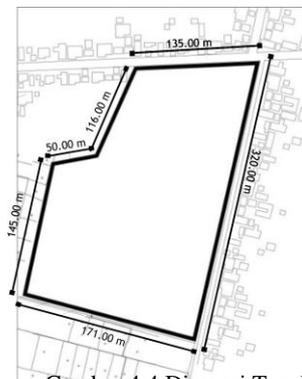
Area perdagangan



Makam

4.1.1.3. Ukuran tapak

Bentuk tapak berbentuk seperti jajar genjang dengan luasan tapak/terminal sebelum ada perluasan yaitu 27.000 m² atau sekitar 2,7 hektar. Dan setelah dilakukan penambahan lahan pada area belakang terminal maka luas tapak menjadi 49.020 m² atau sekitar 5 Ha. Hal ini sudah bisa dikatakan memenuhi persyaratan sebagaimana mestinya terminal tipe A harus dengan luasan minimal 5 Ha.



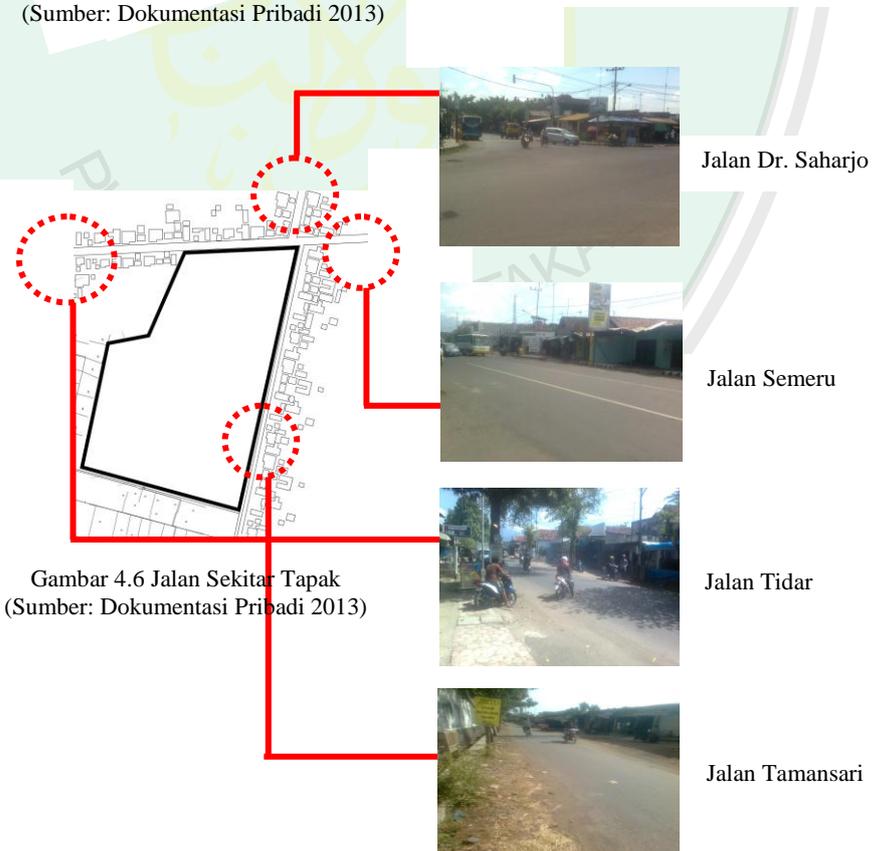
Gambar 4.4 Dimensi Tapak
(Sumber: Dokumentasi Pribadi 2013)

4.1.1.4. Potensi Tapak

Potensi yang ada pada tapak yaitu adanya dua saluran riol kota di samping dan di depan tapak. Tapak juga dapat mudah diakses melalui empat jalan utama, karena letaknya sendiri yang berada persis di persimpangan jalan yaitu jalan yaitu Jalan Semeru, Jalan Taman Sari, Jalan Tidar, dan Jalan Dr. Saharjo.



Gambar 4.5 Drainase Tapak
(Sumber: Dokumentasi Pribadi 2013)



Gambar 4.6 Jalan Sekitar Tapak
(Sumber: Dokumentasi Pribadi 2013)

Potensi tapak yang lainnya yaitu vegetasi, vegetasi pada area ini mayoritas digunakan sebagai pembatas antara terminal dengan lingkungan luar dan sudah tertata, jadi vegetasi ini terletak di sepanjang pagar mengelilingi terminal. Vegetasi yang ada yaitu kebanyakan pohon mahoni dan pohon mangga. Sedangkan vegetasi yang digunakan sebagai pengarah yaitu pohon palm.

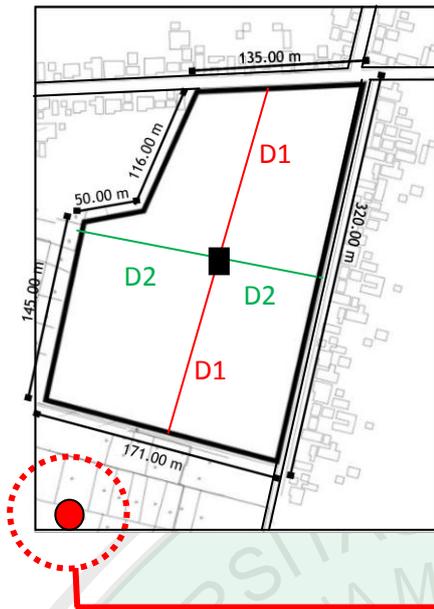


Gambar 4.7 Vegetasi Tapak
(Sumber: Dokumentasi Pribadi 2013)

4.1.1.5. Kebijakan Tapak

Sebagaimana tercantum dalam RDTRK Kota Kediri wilayah kecamatan Mojoroto termasuk dalam BWK A. Sedangkan posisi terminal berada di kelurahan Tamanan yang mana area ini termasuk dalam BWK A Unit Lingkungan A-3. Arahan pengaturan bangunan di sekitar area ini memiliki GSB 10-15 meter, KDB 75-80% dan KLB 75-120%.

Dikarenakan fungsi utama dari bangunan adalah sebuah terminal, maka KDB yang akan diterapkan yaitu sekitar 50% karena sebuah terminal identik/membutuhkan area terbuka atau area parkir yang luas/mendominasi, bukannya bangunan yang mendominasi. Dilihat dari fungsi utamanya sendiri memang terminal tempat untuk sirkulasi kendaraan. Oleh karena itu diambil KDB yang agak rendah dari peraturan RDTRK yang ada yaitu 50%. Sedangkan KLB yang dipakai yaitu 80%.



Luas total lahan 49.020 m²
 GSB = 10 m
 KDB 50%
 50% x Luas lahan total
 50% x 49.020 m² = 24.510 m²
 KLB 100%
 100% x Luas lahan total
 100% x 49.020 m² = 49.020 m²

SEP

H1 = 3/2 x D1 (1/2 panjang tapak + 1/2 as jalan)
 H1 = 3/2 x (160 m + 1/2 . 12 m)
 H1 = 3/2 x (166 m)
 H1 = 249 m
 H2 = 3/2 x D1 (1/2 lebar tapak + 1/2 as jalan)
 H2 = 3/2 x (85 m + 1/2 . 8 m)
 H2 = 3/2 x (89 m)
 H2 = 134 m

4.1.1.6. Tinjauan Kelayakan Bangunan Terminal

Setelah melakukan identifikasi terhadap kondisi terminal/area terminal saat ini, selain lahan kurang besar untuk terminal tipe A, area terminal di dominasi oleh bangunan kantor Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Kediri yang seharusnya tidak menjadi satu dengan area terminal. Bangunan terminal yang mendominasi hanya jalur sirkulasinya saja.

Sehingga pada perancangan kembali terminal Tamanan Kota Kediri ini nantinya akan merombak total hampir 100% kawasan terminal. Kondisi bangunan terminal yang lama sudah tidak mendukung baik kekuatan maupun tema perancangan sehingga perlu banyak perombakan untuk menciptakan kondisi yang lebih baik dan menarik. Karena merombak hampir 100% lahan maka jenis redesain yang dipilih yaitu tahap *redevelopment*.

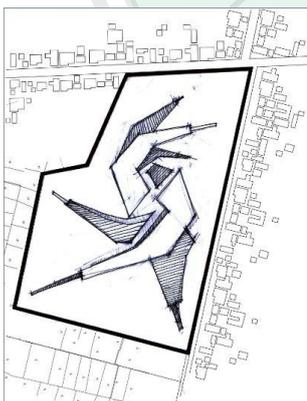
4.2 Analisis Tapak

Analisis tapak merupakan analisis yang bertujuan untuk mengidentifikasi semua faktor-faktor yang mempengaruhi bangunan dalam suatu tapak yang kemudian faktor-faktor tersebut dievaluasi dampak positif dan negatifnya. Melalui identifikasi dan evaluasi tersebut akan menghasilkan alternatif-alternatif solusi rancangan dalam merancang tapak dan bangunan.

4.2.1 Analisis Batas dan Bentuk Massa

Analisis ini bertujuan untuk mencari solusi alternatif desain rancangan batas-batas tapak yang akan digunakan dalam rancangan dan bentuk massa pada rancangan terminal. Berdasarkan standar SPM tahun 2012 yang dipakai, pola mendasar tatanan ruang dan bentuk bangunan berpola memusat dan mempunyai sirkulasi menyebar. Sehingga dalam alternatif desain, bentuk massa bangunan lebih dominan berpola memusat dan menyebar.

Alternatif 1

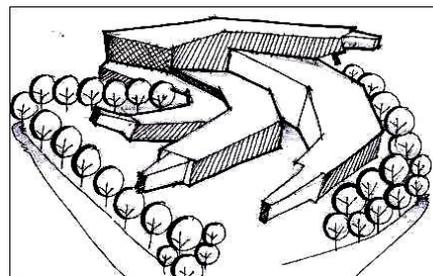


Bentuk massa mengacu dengan pola menyebar. Pola menyebar mengacu pada SPM yang harus memisahkan antara sirkulasi kendaraan pribadi, kendaraan umum, dan pejalan kaki. Hal ini akan mendukung kelancaran aktivitas sirkulasi dan faktor keamanan (kaitannya dengan nilai **sosial**). Nilai futuristik terlihat dari pola bengkok dan variasi bentuk lancip pada bangunan.

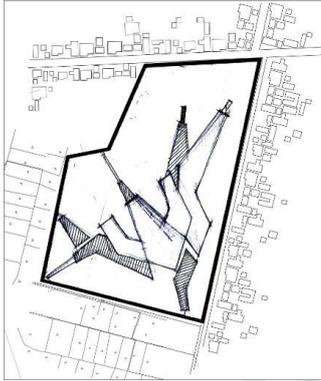
Orientasi dan batas tapak

Orientasi bangunan menghadap ke timur dan menyudut karena pada pada area sisi ini terdapat perempatan jalan, orientasi menghadap arah ini tujuannya agar mudah terlihat dan mudah di akses dari jalan. Memberikan batas dengan vegetasi. Penggunaan pohon ini juga dapat mempertimbangkan prinsip eco yaitu dalam hal Lingkungan.

- +) Pola menyebar dapat diterapkan pada bangunan
- +) Batas berupa pohon menambah RTH
- +) Adanya variasi bentuk bangunan dan terlihat futuristik
-) Bangunan terlihat saling tutup menutupi satu dengan yang lain, sehingga mempersempit pandangan dan tidak mendukung faktor keamanan



Alternatif 2



Bentukan tetap mengacu pada pola menyebar namun memanjang, hal ini akan memperluas jangkauan pada objek karena bangunan tidak saling menutupi seperti pada bentuk alternatif 1. Bentuk memanjang seperti ini akan memperluas pandangan, sehingga memudahkan pengunjung untuk mengakses kendaraan yang diinginkan. (kaitannya dengan nilai sosial).

Orientasi dan batas tapak

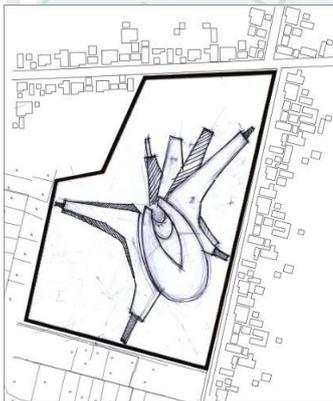
Orientasi bangunan menghadap ke utara/menghadap jalan utama aksesibilitas ke tapak. Memberikan batas tapak atau bangunan dengan pagar masif atau meninggikan dinding bangunan sebagai pagar.

+) Bangunan terlihat terbuka ke segala arah, sehingga pandangan menjadi luas dan mendukung faktor keamanan.

-) Pagar masif membuat bangunan terlihat tertutup dan tidak menyatu dengan sekitar.



Alternatif 3



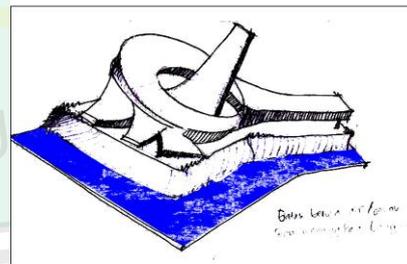
Bentuk merupakan penggabungan antara alternatif 1 dan alternatif 2 yaitu penggabungan antara unsur/pola menyebar dan memanjang dan sebagai titik fokus/pusat aktivitas di buat bentuk lengkung, beda dari bentuk lain yang mendominasi, agar mudah dikenali sebagai pusat aktivitas terminal (mengarahkan pengunjung) dan bentuk lengkung ini bisa menambah nilai/citra futuristik.

Orientasi dan batas tapak

Orientasi bangunan menghadap ke utara/menghadap jalan utama aksesibilitas ke tapak. Memberikan batas tapak atau bangunan dengan cara meninggikan tanah pada tapak dan membuat danau di sekeliling tapak, sehingga bangunan terlihat mengapung/memperkuat citra/karakter futuristik.

+) Terlihat pola menyebar dan futuristik dengan adanya pola bulat di tengah.

-) Penggunaan danau dapat menyulitkan akses ke dalam terminal.

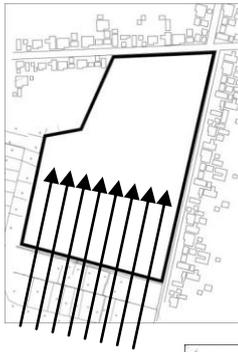


Gambar 4.8 Analisis Batas dan Bentuk Massa
(Sumber: Hasil Analisis, 2013)

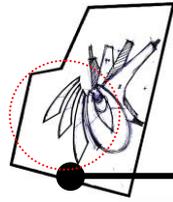
4.2.2. Analisis Angin dan Sirkulasi Udara

Analisis ini bertujuan untuk mencari solusi alternatif desain rancangan yang merespon terhadap kondisi/potensi sirkulasi angin yang ada di tapak.

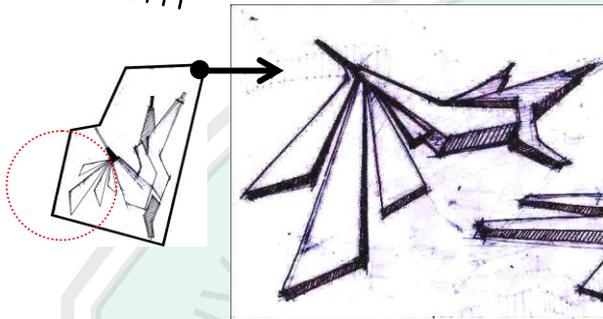
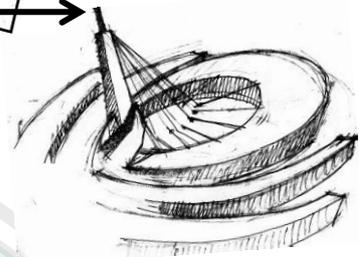
Alternatif 1



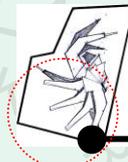
Angin bertiup dari selatan ke utara, sehingga tanggapan terhadap angin diaplikasikan dengan mengolah, merubah, dan memodifikasi sedikit bentuk bangunan di bagian sisi selatan sedemikian rupa agar angin bisa di masukkan ke bangunan dan menyebarkannya ke ruang-ruang yang ada. Bentuk tetap mengacu pada ciri futuristik yaitu bentuk yang tajam dan kontras.



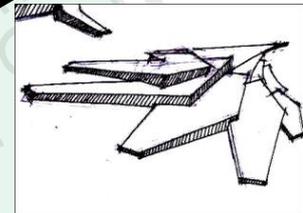
Memodifikasi bentuk dengan pola lengkung agar dapat mengarahkan angin dengan baik.



Memodifikasi bentuk dengan pola memanjang yang terpisah-pisah agar memperluas area penghawaan alami.



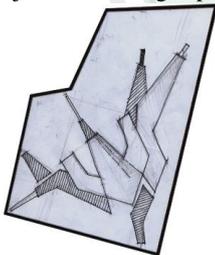
Memodifikasi bentuk dengan pola spiral karena menyesuaikan dengan bentuk asal dan menambah citra futuristik bangunan.



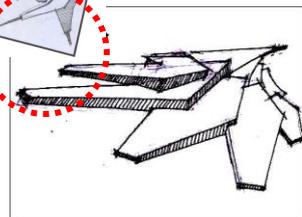
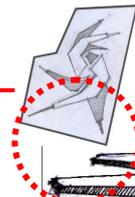
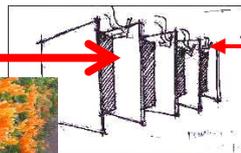
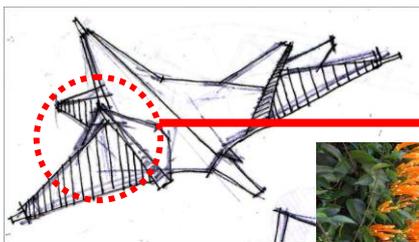
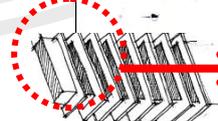
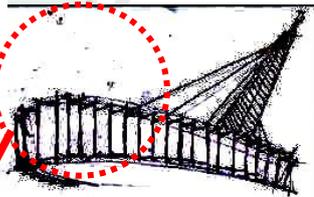
- + Pergerakan angin bisa di atur
- + Sirkulasi angin lancar bangunan terasa sejuk dan nyaman
- + Menambah estetika bangunan (futuristik)
- Tidak adanya keseimbangan bentuk setelah mengalami modifikasi

Alternatif 2

Membuat dan meletakkan banyak bukaan di sebelah sisi selatan bangunan karena menghadap arah angin datang. Bukaan juga diselimuti oleh vegetasi jalanan api sebagai penyaring angin/udara kotor yang masuk. Hal ini dapat menambah area hijau, sesuai dengan prinsip eco yang berbasis lingkungan.



- + Penghawaan lancar/angin yang masuk bersih karena telah mengalami penyaringan oleh vegetasi.
- + Menambah estetika bangunan melalui ornamentasi bukaan.
- Bangunan terlihat tertutup dengan adanya vegetasi.

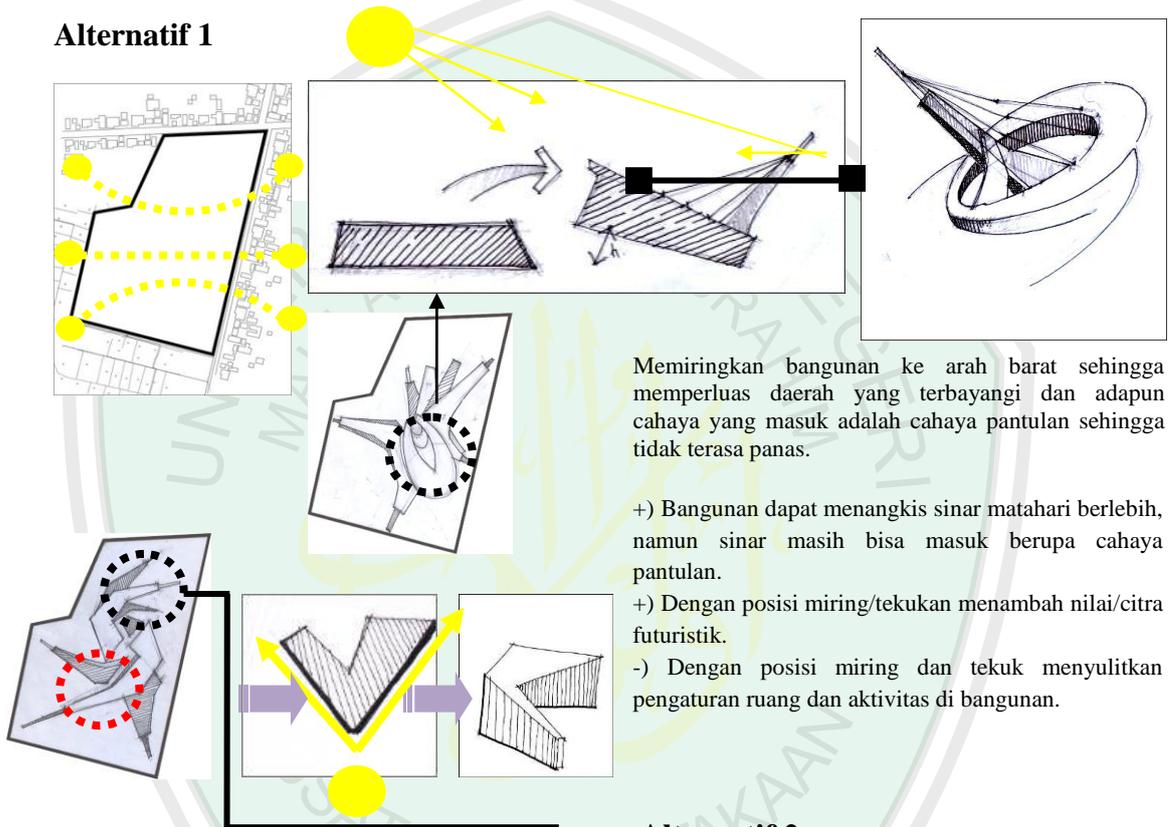


Gambar 4.9 Analisis Angin dan Sirkulasi Udara
(Sumber: Hasil Analisis, 2013)

4.2.3. Analisis Matahari

Analisis ini bertujuan untuk mencari solusi alternatif desain rancangan yang merespon terhadap kondisi/lintasan arah matahari yang melintasi tapak dan bangunan, sehingga didapat solusi alternatif solusi rancangan yang peka terhadap kondisi/potensi dari sinar matahari itu sendiri terhadap bangunan.

Alternatif 1

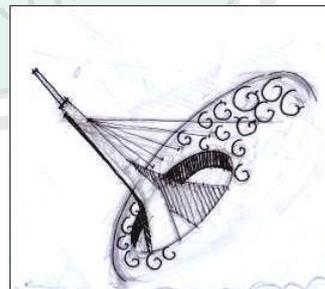


Memiringkan bangunan ke arah barat sehingga memperluas daerah yang terbayangi dan adapun cahaya yang masuk adalah cahaya pantulan sehingga tidak terasa panas.

- +) Bangunan dapat menangkis sinar matahari berlebih, namun sinar masih bisa masuk berupa cahaya pantulan.
- +) Dengan posisi miring/tekukan menambah nilai/citra futuristik.
-) Dengan posisi miring dan tekuk menyulitkan pengaturan ruang dan aktivitas di bangunan.

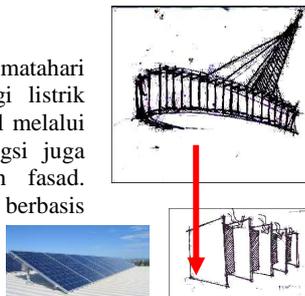
Membengkokkan/menekuk bangunan/fasad bangunan, karena dengan menekuk bentuk bangunan ini akan memperkecil daerah yang tersinari langsung matahari dan memperluas daerah yang terbayangi. Lekukan ini juga bisa memperkuat citra futuristik bangunan.

Alternatif 2



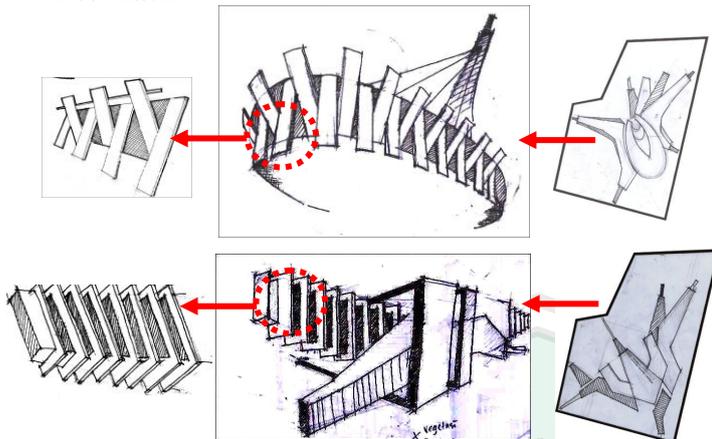
Penggunaan atap *sky light* agar dapat memasukkan cahaya alami sehingga dapat menghemat listrik di siang hari.

Memanfaatkan sinar matahari sebagai penyimpan energi listrik untuk penerangan terminal melalui panel surya yang berfungsi juga sebagai ornamen olahan fasad. Sesuai prinsip eco yang berbasis lingkungan.



- +) Menghemat listrik karena memasukkan cahaya alami ke bangunan
- +) Ukiran pada skylight menambah estetika futuristik bangunan dan memperkuat identitas wilayah.
-) Dengan adanya ukiran-ukiran, bangunan terlihat/berkesan berat.

Alternatif 4

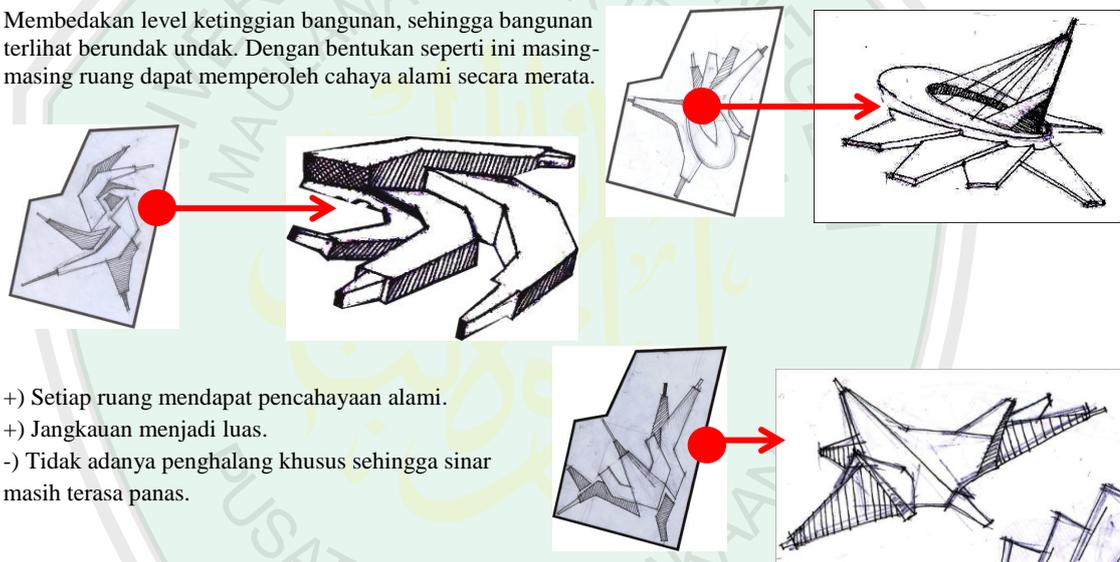


Memberi kisi-kisi atau secondary skin pada setiap bukaan/terutama bukaan yang berhadapan langsung dengan arah datangnya matahari, hal ini untuk menangkis sinar matahari yang berlebih dan dengan adanya variasi kisi-kisi dapat menambah nilai futuristik dan menambah nilai estetika.

- +) Dapat menahan sinar matahari berlebih
- +) Menambah estetika/kesan futuristik
-) Bangunan terkesan tertutup dan kurang mendukung faktor keamanan.

Alternatif 5

Membedakan level ketinggian bangunan, sehingga bangunan terlihat berundak undak. Dengan bentukun seperti ini masing-masing ruang dapat memperoleh cahaya alami secara merata.



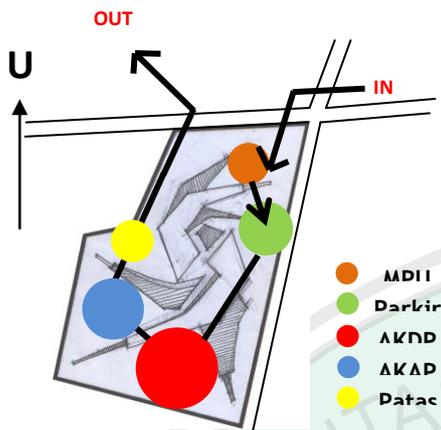
- +) Setiap ruang mendapat pencahayaan alami.
- +) Jangkauan menjadi luas.
-) Tidak adanya penghalang khusus sehingga sinar masih terasa panas.

Gambar 4.10 Analisis Matahari
(Sumber: Hasil Analisis, 2013)

4.2.4. Analisis Aksesibilitas

Analisis ini bertujuan untuk mencari solusi alternatif desain rancangan yang ada kaitannya dengan perencanaan jalur *entrance*, baik *entrance* kendaraan dan manusia sebagai objek utama rancangan. Akses ke tapak hanya dapat di akses dari jalan utama yaitu di depan tapak/utara tapak yang merupakan jalan Tidar.

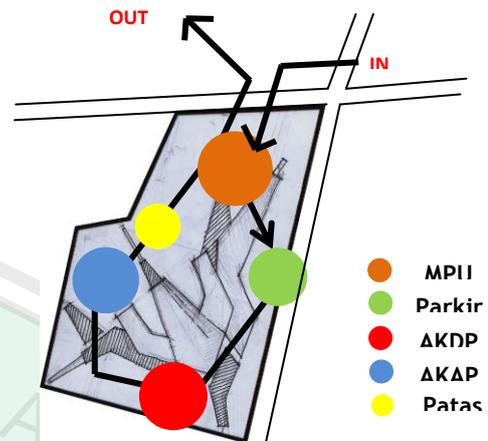
Alternatif 1



Akses ke tapak di bedahan jadi 2 jalur, untuk masuk ke tapak digunakan lajur/sisi tapak bagian timur dan untuk akses keluar tapak digunakan lajur/sisi tapak bagian barat.

- +) Akses lancar karena ada pemisahan antara jalur masuk dan keluar.
-) Rawan kecelakaan pada jalur masuk di sisi ini karena jalur masuk persis di daerah tikungan /perempatan jalan.

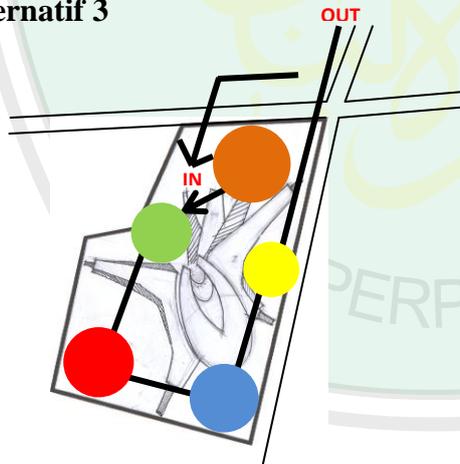
Alternatif 2



Akses ke tapak di buat 1 lajur yaitu jalur masuk dan keluar pada titik yang sama dan berada tepat di tengah-tengah tapak.

- +) Akses mudah di jangkau karena letak jalur masuk dan keluar tepat di tengah tapak.
-) Rawan kres antar kendaraan karena jalur masuk dan keluar terletak pada jalur yang sama.

Alternatif 3



Akses ke tapak di buat 2 jalur, alternatif ini merupakan lawan dari alternatif 1 yaitu bagian sisi timur digunakan sebagai jalur keluar dan sisi barat di gunakan sebagai jalur masuk ke tapak.

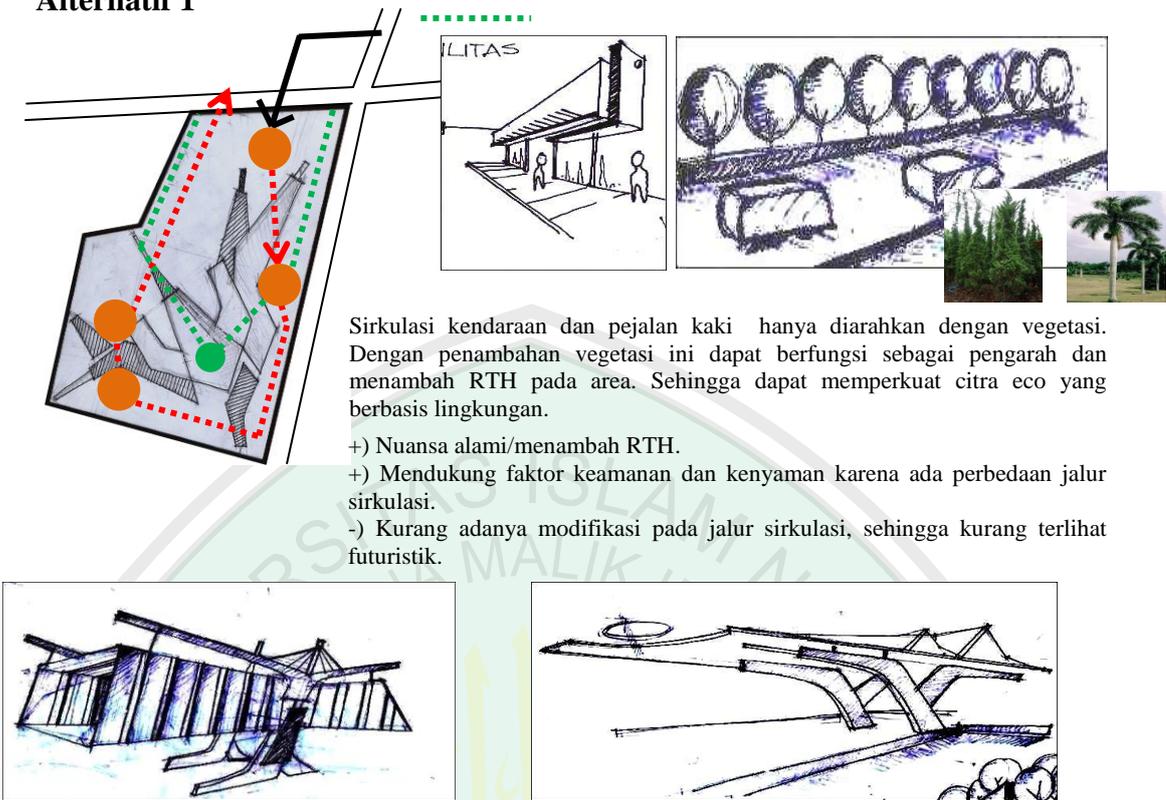
- +) Akses lancar karena ada pemisahan antara jalur masuk dan keluar.
-) Rawan kecelakaan pada jalur keluar di sisi ini karena jalur masuk persis di daerah tikungan /perempatan jalan.

Gambar 4.11 Analisis Aksesibilitas
(Sumber: Hasil Analisis, 2013)

4.2.5. Analisis Sirkulasi Pejalan Kaki dan Kendaraan

Analisis ini bertujuan untuk mencari solusi alternatif desain rancangan yang ada kaitannya dengan perencanaan jalur sirkulasi, baik sirkulasi kendaraan dan manusia di dalam area kawasan tapak.

Alternatif 1



Sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki hanya diarahkan dengan vegetasi. Dengan penambahan vegetasi ini dapat berfungsi sebagai pengarah dan menambah RTH pada area. Sehingga dapat memperkuat citra eco yang berbasis lingkungan.

- + Nuansa alami/menambah RTH.
- + Mendukung faktor keamanan dan kenyamanan karena ada perbedaan jalur sirkulasi.
- Kurang adanya modifikasi pada jalur sirkulasi, sehingga kurang terlihat futuristik.

Sirkulasi pejalan kaki menggunakan jembatan hal ini akan menjamin keamanan pada pejalan kaki karena area sirkulasi berada di atas dan untuk area sirkulasi kendaraan di bawah.

- + Dengan adanya jembatan timbul nuansa aman.
- + Menambah estetika bangunan.
- + Akses/lalu lintas mudah dan lancar.
- Perawatan yang sulit.

Untuk sirkulasi pejalan kaki di buat area selasar demi menunjang kemudahan akses dan faktor keamanan, terutama orang cacat (sosial). Hal ini akan berpengaruh pada kenyamanan dan kelancaran aktivitas lalu lintas kendaraan yang jelas karena adanya perbedaan ciri pada masing-masing jalur sirkulasi.

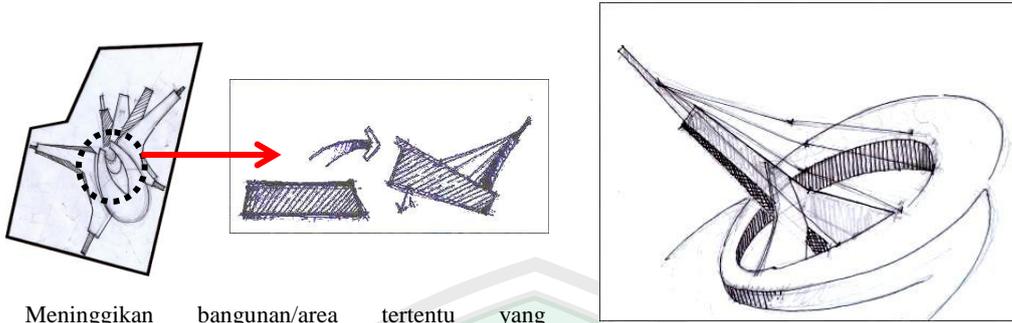
- + Sirkulasi aman, mudah, dan lancar.
- + Terlihat menarik karena ada modifikasi berupa selasar.
- Membutuhkan area luas.

Gambar 4.12 Analisis Sirkulasi Pejalan Kaki dan Kendaraan
(Sumber: Hasil Analisis, 2013)

4.2.6. Analisis Kebisingan

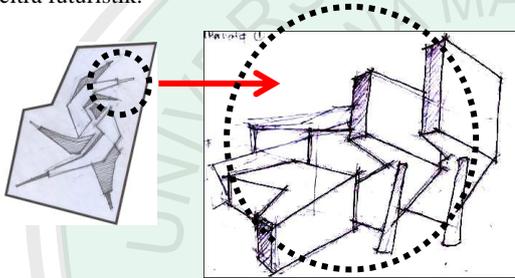
Analisis ini bertujuan untuk mencari solusi alternatif desain rancangan yang ada kaitannya dengan faktor kebisingan. Sehingga kebisingan dapat diredam intensitasnya pada bangunan meskipun berada pada area kawasan sumber bising.

Alternatif 1



Meninggikan bangunan/area tertentu yang membutuhkan ketenangan dari suara bising. Hal ini dapat terlihat dari adanya peninggian dengan tarikan struktur kabel yang menarik massa tertentu, sehingga massa terlihat tinggi dan menggantung. Tentunya hal ini bisa meredam suara bising karena jarak/level yang berbeda. Adanya perbedaan ketinggian memperkuat citra futuristik.

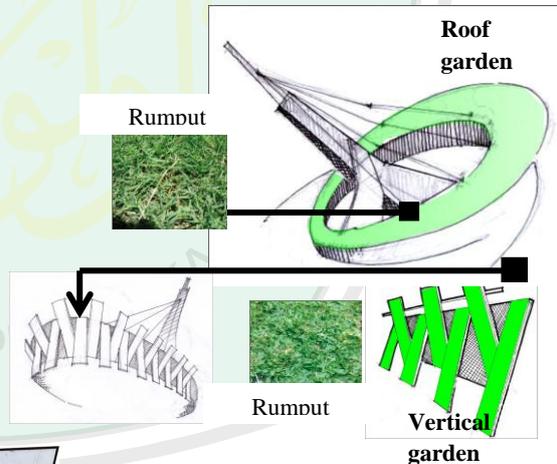
- +) Suara bising dapat teratasi.
- +) Memperluas jangkauan.
- +) Zoning tepat, aktivitas lancar tidak terganggu oleh suara bising.
-) Bangunan terlihat monumental (sombong).
-) Sulit dalam hal perawatan bangunan.



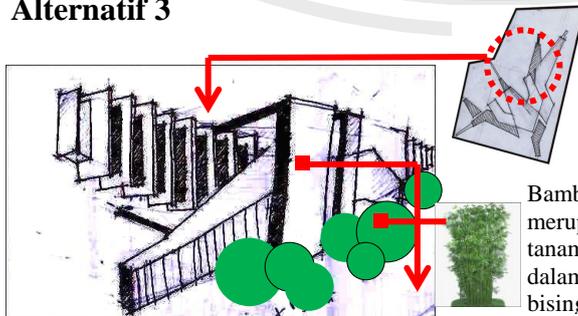
Alternatif 2

Meredam kebisingan dengan melingkupi seluruh bangunan dengan elemen vegetasi sebagai elemen akustik alami, baik penggunaan *roof garden/vertical garden*. Hal ini juga akan menambah RTH pada tapak, sehingga sesuai dengan prinsip eco dengan nilai lingkungan.

- +) Suara bising dapat teratasi.
- +) Area hijau semakin luas/adanya kesatuan dengan alam.
- +) Bangunan terkesan sejuk dan dingin.
-) Bangunan terlihat tertutup, kurangnya jangkauan.



Alternatif 3



Bambu jepang merupakan tanaman yang baik dalam menyerap bising.

- +) Suara bising dapat teratasi
- +) Aktivitas lancar tanpa ada gangguan bising
- +) Menambah nilai estetika/futuristik bangunan
-) Terlihat tertutup, kurang mendukung faktor keamanan
-) Sulit dalam hal perawatan

Double wall system

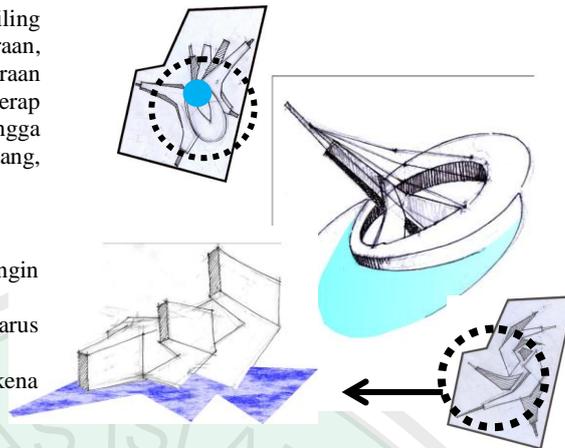


Membuat sistem *double wall* yaitu dengan membuat dua lapisan dinding saling bertumpukan agar mempertebal dinding, sehingga bisa memperpanjang area rambatan bunyi dan akhirnya dapat meredam suara bising dari luar.

Alternatif 4

Membuat danau buatan di sekeliling bangunan dan area sirkulasi kendaraan, sehingga suara bising dari kendaraan maupun asap kendaraan langsung di serap oleh air yang ada di sekelilingnya. Sehingga nuansa yang ditimbulkan menjadi tenang, damai, dan sejuk.

- +) Suara bising dapat teratasi
- +) Bangunan terkesan sejuk dan dingin karena adanya air
-) Perawatan danau yang sulit karena harus berkala dalam menjaga kebersihan air
-) Struktur mudah berkarat kalau terkena air.

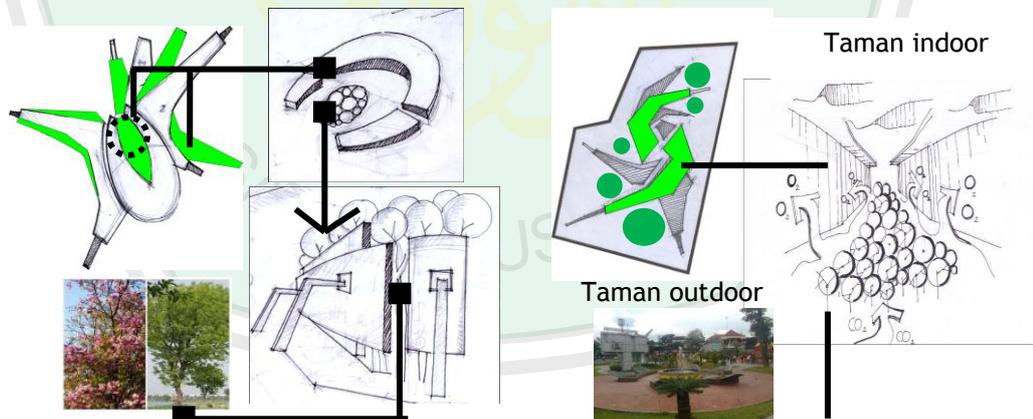


Gambar 4.13 Analisis Kebisingan
(Sumber: Hasil Analisis, 2013)

4.2.7. Analisis Vegetasi

Analisis ini bertujuan untuk mencari solusi alternatif desain rancangan yang ada kaitannya dengan penataan dan pemilihan jenis vegetasi yang cocok pada desain terminal.

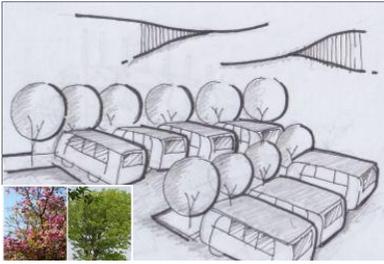
Alternatif 1



Membuat hutan/taman buatan di luar dan tengah-tengah bangunan agar seolah-olah bangunan menyatu dengan lingkungan luar. Tujuan hutan buatan ini untuk memperbanyak RTH dan menyaring udara kotor yang masuk kedalam ruangan. Adapun vegetasi yang dipilih yaitu vegetasi yang mempunyai kapasitas penyerapan polusi besar seperti pohon mahoni dan bungur. Hal ini sesuai nilai Eco yang berbasis lingkungan.

- +) Memperbanyak RTH, sehingga akan banyak menyerap polusi kendaraan.
- +) Udara menjadi segar karena di saring oleh banyaknya vegetasi.
-) Perawatan secara berkala, karena kalau tidak akan mengotori area.

Alternatif 2

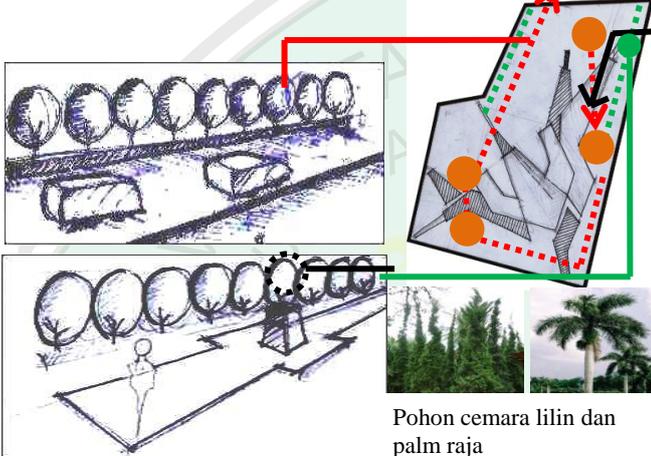


Pohon bungur dan mahoni

Vegetasi berperan sebagai peneduh area parkir kendaraan umum maupun pribadi. Selain peneduh kendaraan, pohon ini juga dimanfaatkan sebagai area santai/istirahat bagi awak kendaraan umum karena terminal merupakan area yang biasa dijadikan istirahat sementara bagi awak kendaraan umum.

- +) Memperbanyak RTH.
- +) Memperluas daerah resapan air.
- +) Dapat melindungi kendaraan dari matahari.
- +) Terkesan rindang dan sejuk.
-) Mudah patahnya ranting pohon.
-) Butuh perawatan secara berkala, karena kalau tidak akan mengotori area.

Alternatif 3



Pohon cemara lilin dan palm raja

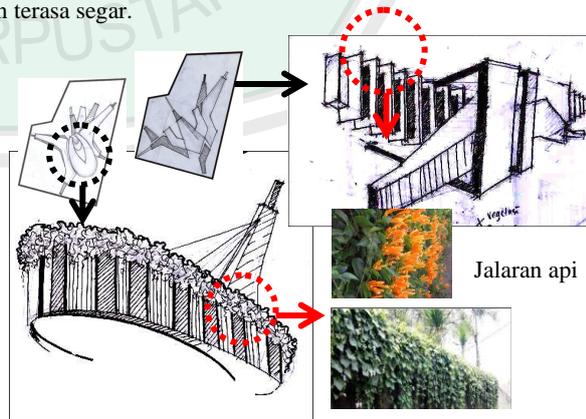
Vegetasi disini berperan sebagai pengarah jalur sirkulasi baik kendaraan dan manusia. Terminal memang identik dengan sirkulasi lalu lintas kendaraan dan manusia, sehingga diperlukan sebuah pengarah yang dapat membantu aktivitas sirkulasi dengan cepat dan tepat tanpa ada hambatan. Salah satunya adalah dengan menggunakan vegetasi seperti ini.

- +) Memperbanyak RTH, sehingga akan banyak menyerap polusi kendaraan.
- +) Menambah nilai estetika.
- +) Aktivitas sirkulasi lancar karena adanya pengarah yang jelas.
-) Perawatan secara berkala, karena kalau tidak akan mengotori area.
-) Kurang ada nilai estetika.

Alternatif 4

Vegetasi berperan untuk melingkupi/menutupi seluruh dinding luar maupun dalam dengan tanaman merambat seperti gambar di atas, sehingga bangunan terlihat sejuk dipandang. Vegetasi ini juga dapat dijadikan penyaring utama udara polusi/racun dari kendaraan di area terminal dari luar sebelum masuk ke dalam bangunan. Sehingga udara di dalam ruangan akan terasa segar.

- +) Menambah area hijau sebagai penyaring udara.
- +) Terciptanya udara yang segar.
- +) Menambah nilai estetika.
-) Butuh perawatan secara berkala.
-) Bangunan terlihat tertutup, kurang mendukung faktor keamanan.



Jalaran api

Thunbergia

Tanaman berikut merupakan tanaman yang mampu menyerap polusi/racun dengan baik, cocok jika di tanam di area terminal yang identik dengan polusi.

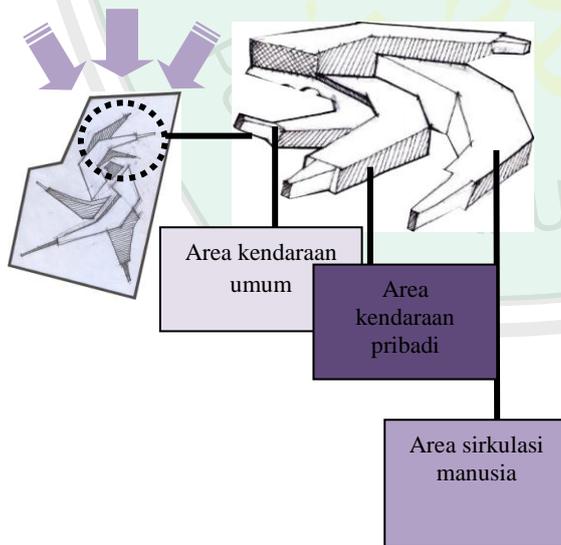


Gambar 4.14 Analisis Vegetasi
(Sumber: Hasil Analisis, 2013)

4.2.8. Analisis View Luar ke Dalam

Analisis ini bertujuan untuk mencari solusi alternatif desain rancangan yang ada kaitannya dengan pencapaian/akses *view* dari luar ke dalam.

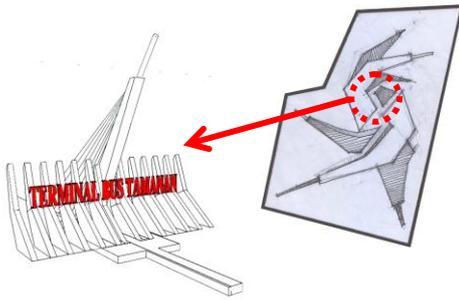
Alternatif 1



View dari luar ke dalam di aplikasikan dalam bentuk beberapa jalur terowongan yang menghadap akses utama ke tapak untuk jalur sirkulasi kendaraan dan manusia. Terminal memang identik dengan lalu lintas sirkulasi kendaraan dan manusia, sehingga penataan sistem sirkulasi harus ditata sedemikian serupa agar aktivitas sirkulasi dalam terminal lancar tanpa ada hambatan, keamanan juga merupakan faktor penting yang harus dipertimbangkan. Alternatif 1 ini menawarkan solusi desain yang memecah antara sirkulasi kendaraan dan manusia melalui jalur terowongan dan letaknya berhadapan dengan jalur masuk terminal sehingga mudah di akses langsung.

- + Memudahkan akses ke dalam terminal
- + Jangkauan ke dalam lebih luas
- + Menciptakan kesan aman dan nyaman
- Tidak adanya kesatuan antara masing-masing bangunan karena ada perbedaan akses

Alternatif 2

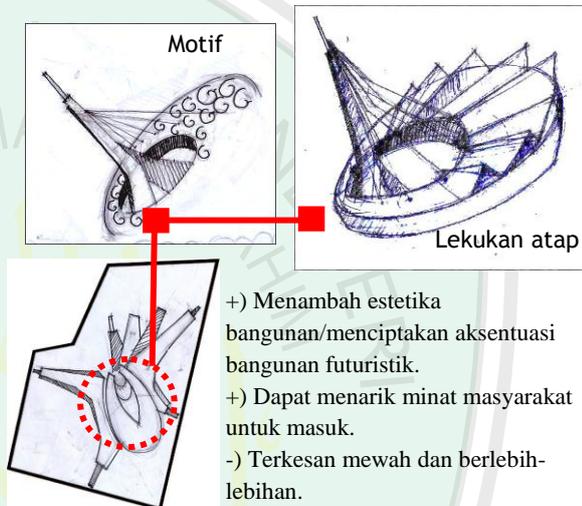


Memberi *sculpture* utama yang tinggi/monumental sebagai identitas kawasan dan memberikan *point of view* pada bangunan sehingga terlihat lebih menarik dan secara tidak langsung dapat menarik pengunjung untuk masuk ke area terminal.

- +) Menambah estetika bangunan.
- +) Menciptakan titik fokus/*point of view* kawasan.
-) Fungsi hanya sebagai *sculpture* tidak dapat digunakan untuk kegiatan/aktivitas.

Alternatif 3

Memberikan aksentuasi berupa lekukan atap dan ukiran pada atap pada bangunan utama sehingga dapat menjadi daya tarik tersendiri bagi orang yang lihat dari luar. Sehingga bangunan akan menarik banyak orang dari luar.

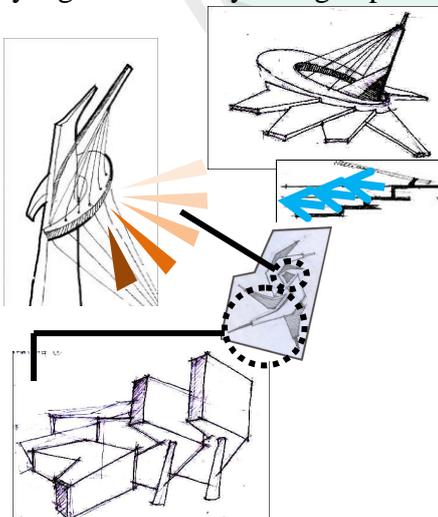


- +) Menambah estetika bangunan/menciptakan aksentuasi bangunan futuristik.
- +) Dapat menarik minat masyarakat untuk masuk.
-) Terkesan mewah dan berlebihan.

Gambar 4.15 Analisis *View* Luar ke Dalam
(Sumber: Hasil Analisis, 2013)

4.2.9. Analisis *View* Dalam ke Luar

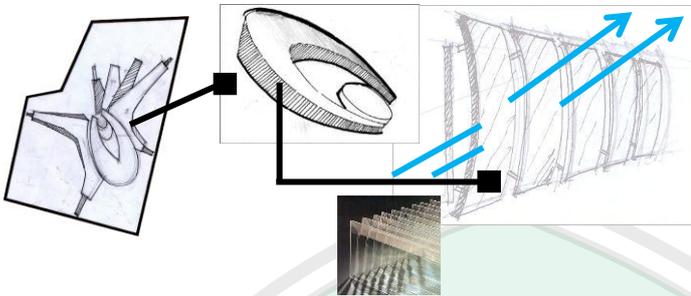
Analisis ini bertujuan untuk mencari solusi alternatif desain rancangan yang ada kaitannya dengan pencapaian/akses *view* dari dalam ke luar.



Meninggikan salah satu bangunan yang mungkin memiliki fungsi khusus untuk memantau semua aktivitas terminal dan mengolah bangunan berundak-undak sehingga setiap ruang mendapatkan *view* ke luar sama rata, sehingga *view* ke luar yang dicapai dapat maksimal.

- +) Menambah estetika bangunan.
- +) Bangunan tinggi dapat memperluas jangkauan.
- +) Mempermudah kontrol aktivitas di terminal.
-) Menyulitkan akses antar ruang karena bangunan di buat perbedaan level tinggi.

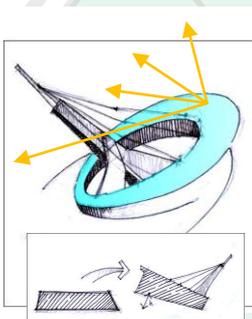
Alternatif 2



Memakai *full* kaca pada dinding bangunan agar aktivitas di luar terminal dapat terlihat/terbuka, sehingga pengunjung dapat mudah mengakses kendaraan umum yang diinginkan.

- +) Kesan terbuka ditampilkan bangunan.
- +) Konsep terbuka meminimalisir kejahatan.
- +) Mempermudah kontrol aktivitas/akses di terminal.
-) Kaca rawan pecah.

Alternatif 3



View di capai dengan langkah memiringkan bangunan dan membuat atap transparan sehingga *view* keluar di dapat melalui atap transparan sehingga jangkauan *view* ke luar menjadi sangat luas.

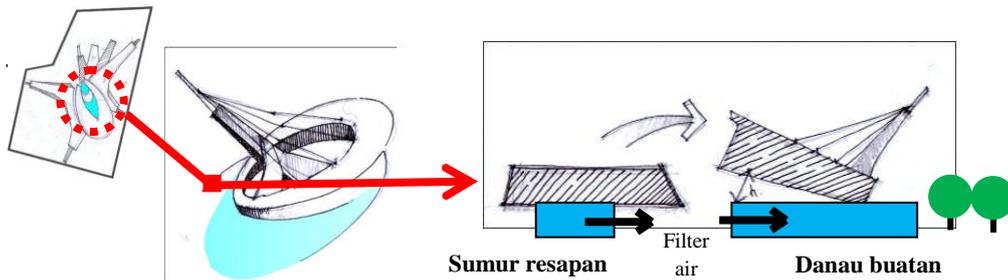
- +) Jangkauan luas sekali
- +) Memasukkan cahaya alami
- +) Keterbukaan/kesatuan dengan lingkungan luar
-) Sulit perawatan material

Gambar 4.16 Analisis *View* Dalam ke Luar
(Sumber: Hasil Analisis, 2013)

4.2.10. Analisis Drainase dan Air Hujan

Analisis ini bertujuan untuk mencari solusi alternatif desain rancangan yang ada kaitannya dengan sistem pengaturan/pemanfaatan drainase dan air hujan pada tapak dan bangunan.

Alternatif 1



Memanfaatkan air hujan dengan membuat sumur resapan sehingga air bisa di simpan untuk kebutuhan akan penyiraman tanaman dan mengganti air danau secara berkala, sehingga hal itu akan menghemat kebutuhan listrik dan air.

- +) Air hujan dapat berfungsi maksimal
- +) Menghemat listrik/air
- +) Memanfaatkan teknologi
-) Sulit perawatan secara berkala

Alternatif 2

Membuat atap yang miring cukup curam agar dapat mengalirkan air hujan dengan cepat dan membuat lubang biopori di sekeliling bangunan.

- +) Air hujan dapat dialirkan dengan lancar.
- +) Meminimalisir genangan air/becek.
- +) Memanfaatkan teknologi sederhana/biopori dapat menyuburkan tanah.
-) Sulit perawatan dan rawan rusak.



Alternatif 3



Air hujan langsung di alirkan melalui saluran riol kota yang ada di sebelah timur dan utara tapak, hal ini untuk mempercepat dalam mengalirkan air hujan yang berlebih dan mengantisipasi adanya banjir di area tapak.

- +) Mempercepat aliran air hujan
- +) Mencegah banjir
-) Air hujan tidak termanfaatkan

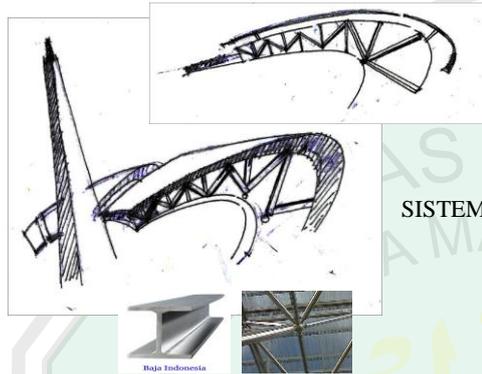
Gambar 4.17 Analisis Drainase dan Air Hujan
(Sumber: Hasil Analisis, 2013)

4.2.11. Analisis Struktur

Analisis ini bertujuan untuk mencari solusi alternatif desain rancangan yang ada kaitannya dengan sistem struktur yang cocok untuk perancangan terminal, sehingga struktur yang dipakai bisa kuat dan aman saat digunakan sebagai penopang utama bangunan.

Berdasarkan tema dan standar yang ada, struktur yang cocok dipakai yaitu struktur yang kuat dalam menerima gaya getaran yang ditimbulkan kendaraan dan struktur fabrikasi sebagai penguat dari citra tema itu sendiri.

Alternatif 1



Penggunaan material fabrikasi (*space frame*) yang mempunyai kekuatan yang cukup baik dalam menopang sistem struktur bentang lebar. Selain itu cirinya yang merupakan sistem perulangan modul dapat dijadikan penambah estetika/ornamentasi struktural bangunan. Sehingga dapat menambah nilai futuristik bangunan.

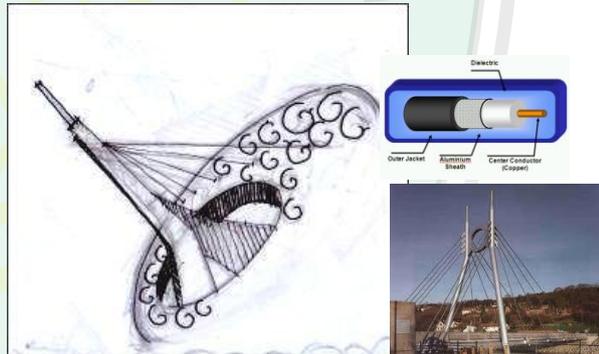
SISTEM STRUKTUR BAJA, RANGKA BATANG & SPACE FRAME

- +) Struktur kuat dan kokoh
- +) Struktur dapat memperkuat tema rancangan
- +) Struktur dapat menunjang fungsi utama rancangan dengan baik
-) Tidak kuat dalam menerima panas

Alternatif 2

Kabel merupakan elemen konstruksi paling ekonomis untuk menutup permukaan atap yang luas. Kabel pada desain ini berguna untuk menarik konstruksi bangunan/atap guna untuk memperluas jangkauan dan menambah elemen estetika.

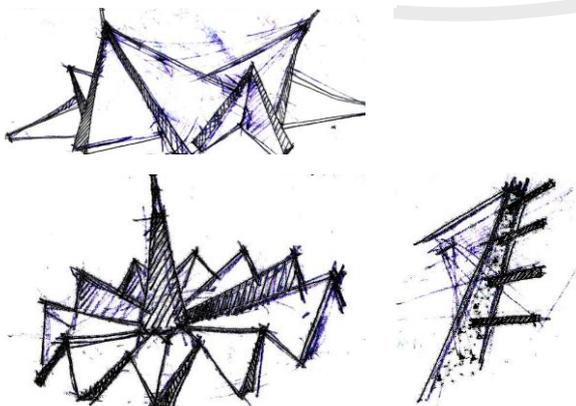
- +) Struktur kuat dan kokoh
- +) Struktur dapat memperkuat tema rancangan
- +) Struktur dapat menunjang fungsi utama rancangan dengan baik
-) Tidak kuat dalam menerima panas



Penggunaan struktur cangkang pada bangunan, hal ini menyesuaikan dengan sistem struktur bentang lebar. Sistem cangkang dibuat melorong memanjang dan dimanfaatkan sebagai pengarah, baik digunakan pada area sirkulasi kendaraan umum maupun bangunan utama terminal.

- +) Air hujan dapat dialirkan dengan lancar.
- +) Meminimalisir genangan air/becek.
- +) Memanfaatkan teknologi sederhana/biopori dapat menyuburkan tanah.
-) Sulit perawatan dan rawan rusak.

Alternatif 3

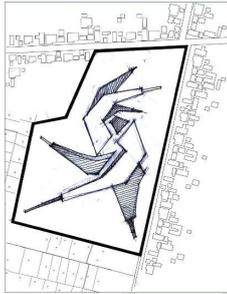


Gambar 4.18 Analisis Struktur
(Sumber: Hasil Analisis, 2013)

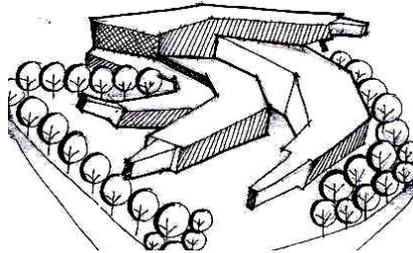
4.2.12. Analisis Bentuk dan Tampilan

Analisis ini bertujuan untuk mencari solusi alternatif desain rancangan yang ada kaitannya dengan bentuk dan tampilan bangunan.

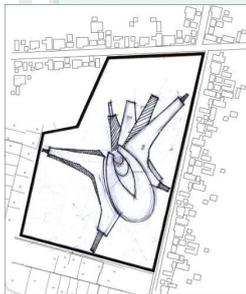
Alternatif 1



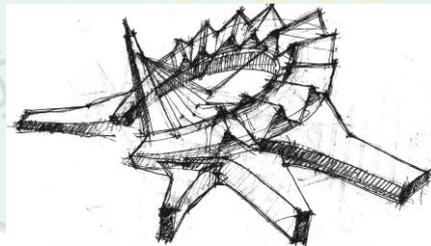
Bentukan mengacu pada pola/orientasi menyebar, yang mana pola ini merupakan kebutuhan khusus bagi kelancaran dan keamanan aktivitas lalu lintas di area terminal. Pengolahan bentuk gradasi dari kecil ke besar dan bentukan tajam/bersudut ini menyesuaikan dengan tema futuristik.



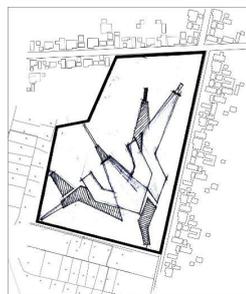
Alternatif 2



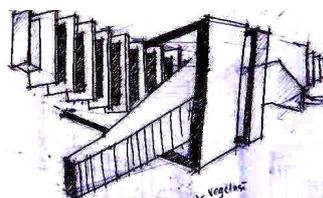
Bentukan tetap mengacu pada pola/orientasi menyebar, namun ada penambahan variasi bentukan lingkaran di tengah fungsinya yaitu memperluas jangkauan pada terminal guna mempermudah mengakses kendaraan umum, karena lingkaran adalah bentukan yang tidak mempunyai sudut, sehingga bisa mengarahkan view ke segala arah. Guna memperkuat citra futuristik dibuat lekukan atap dan memiringkan bangunan dengan kombinasi ekspos struktur kabel.



Alternatif 3



Bentukan tetap mengacu pada pola menyebar, namun memanjang. Hal ini bangunan hampir menyesuaikan dengan bentuk tapak agar tidak banyak ruang kosong yang tersisa. Bentuk memanjang berguna sebagai pengarah secara langsung maupun tidak langsung sistem sirkulasi, sehingga dapat mendukung faktor keamanan dan kenyamanan. Bentuk ini berorientasi ke arah utara atau akses utama, sehingga semua ruang bisa terlihat dari jalan utama tanpa tertutupi. Citra futuristik diaplikasikan dalam aksentuasi bentuk perulangan modul.



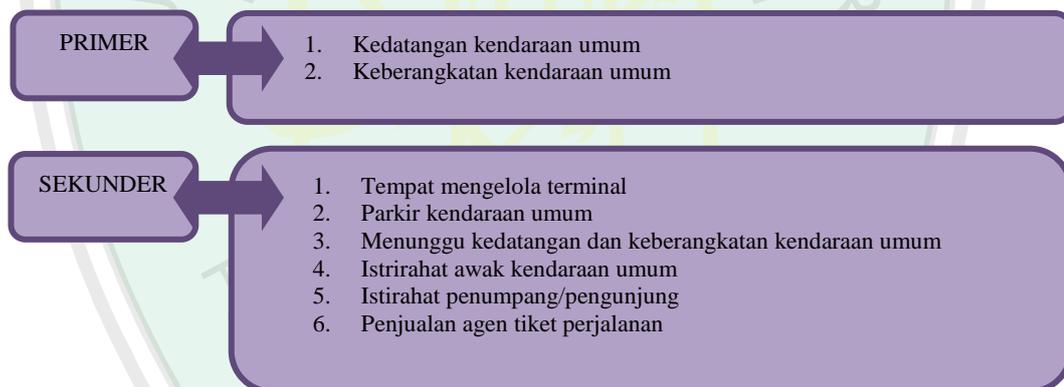
Gambar 4.19 Analisis Bentuk dan Tampilan
(Sumber: Hasil Analisis, 2013)

4.3. Analisis Ruang

Dalam proses Perancangan Kembali Terminal Bus Tamanan Kota Kediri ini diperlukan adanya suatu langkah yaitu sebuah analisis ruang yang mana analisis ini untuk mengetahui segala kebutuhan ruang yang harus ada pada terminal bus. Sehingga untuk menentukan kebutuhannya para pengguna, memerlukan analisis ruang yang tepat mengenai pembagian kawasan/*zoning*, kebutuhan ruang, persyaratan ruang dan hubungan antar ruangnya.

4.3.1. Analisis Fungsi

Berikut ini penjabaran mengenai fungsi primer, fungsi sekunder dan fungsi penunjang dari Perancangan Kembali Terminal Bus Tamanan Kota Kediri:



PENUNJANG

1. Parkir pengunjung dan pengelola terminal
2. Ibadah/Sholat
3. Mandi, wudhu, BAB, dan BAK
4. Penghijauan
5. Tempat jual beli barang/jasa
6. Mengawasi keadaan di dalam terminal/menjaga keamanan lingkungan terminal
7. Tempat bermain
8. Mengambil uang (ATM)
9. Tempat pengobatan
10. Tempat baca
11. Pusat informasi seputar terminal/tempat penerimaan pengaduan seputar permasalahan yang ada di terminal
12. Fasilitas telekomunikasi
13. Menitipan barang dan kendaraan
14. Mencuci dan memperbaiki kendaraan umum
15. Tempat menjual jasa pelayanan antar jemput penumpang
16. Area khusus merokok (bagi pengunjung yang merokok)
17. Membuang sampah
18. Servis
19. Menyimpan dan membuang barang
20. Utilitas

4.3.2. Analisis Aktivitas

Analisis aktivitas pada Perancangan Kembali Terminal Tamanan Kota Kediri ini diklasifikasikan ke dalam fungsi primer, fungsi sekunder, dan fungsi penunjang. Berikut ini penjelasan lebih lanjut mengenai analisis aktivitas pada Perancangan Kembali Terminal Tamanan Kota Kediri.

Tabel 4.1 Klasifikasi Fungsi Primer:

Klasifikasi Fungsi	Jenis Aktivitas	Sifat Aktivitas	Perilaku Beraktivitas	Ruang
Fungsi Primer	Kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum (bus dan angkot)	Publik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kendaraan umum (bus dan angkot) masuk dari luar terminal ke dalam terminal ▪ Menurunkan penumpang ▪ Menunggu penumpang ▪ Membayar retribusi ▪ Kendaraan umum (bus dan angkot) keluar dari dalam terminal ke luar terminal 	Jalur kedatangan dan keberangkatan bus

(Sumber: Hasil Analisis, 2013)

Tabel 4.2 Klasifikasi Fungsi Sekunder:

Klasifikasi Fungsi	Jenis Aktivitas	Sifat Aktivitas	Perilaku Beraktivitas	Ruang
Fungsi Sekunder	Mengelola terminal terdiri atas: <ol style="list-style-type: none"> 1. Kepala Terminal 2. Petugas administrasi 3. Kelompok jabatan fungsional 4. Petugas pengendalian dan operasional 5. Petugas pendapatan dan retribusi 6. Petugas keamanan dan ketertiban 	Semi Publik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Masuk kantor dan mengisi daftar hadir ▪ Memasuki ruang kerja ▪ Mengerjakan tugas masing-masing sesuai dengan bagiannya ▪ Berkordinasi dengan anggota lapangan ▪ Melakukan rapat rutin ▪ BAB dan BAK ▪ Istirahat (makan, minum, dan sholat) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ruang kepala terminal 2. Ruang administrasi 3. Ruang kelompok jabatan fungsional 4. Ruang petugas pengendalian dan operasional 5. Ruang petugas pendapatan dan retribusi 6. Ruang petugas keamanan dan ketertiban
	Parkir kendaraan umum	Publik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mencari tempat parkir kendaraan ▪ Memarkirkan kendaraan ▪ Membayar retribusi parkir 	Tempat parkir kendaraan umum
	Menunggu kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum	Publik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Membeli tiket ▪ Melihat informasi seputar kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum ▪ Menunggu kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum (bus dan angkot) ▪ Membeli makanan dan minuman ▪ BAB/BAK ▪ Mengambil uang ▪ Menonton televisi ▪ Membaca buku, majalah, 	Ruang tunggu

			<ul style="list-style-type: none"> ▪ dan koran ▪ Merokok ▪ Bermain ▪ Mengobrol/bercengkama 	
	Istirahat awak kendaraan umum	Privat	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Check in</i> ▪ Beristirahat ▪ Makan/minum ▪ Mandi, BAB, dan BAK ▪ Berinteraksi antar teman ▪ Tidur ▪ <i>Check out</i> 	Penginapan khusus awak kendaraan umum
	Istirahat penumpang dan pengunjung	Privat	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Check in</i> ▪ Beristirahat ▪ Makan/minum ▪ Mandi, BAB, dan BAK ▪ Berinteraksi/mengobrol antar teman ▪ Tidur ▪ <i>Check out</i> 	Penginapan khusus penumpang dan pengunjung
	Penjualan agen tiket perjalanan	Semi Publik	<p>Penjual</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menempel iklan tentang agen tiket perjalanan terbaru ▪ Melayani penjualan tiket ▪ Melayani informasi tanya jawab kepada calon pembeli tiket ▪ Mencetak dan mengedarkan tiket ▪ Bersih-bersih ▪ Makan/minum, BAB/BAK <p>Pembeli</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Membeli tiket ▪ Menunggu antrian ▪ Mengobrol/bercengkrama 	Stan loket penjualan tiket agen perjalanan

(Sumber: Analisis, 2013)

Tabel 4.3 Klasifikasi Fungsi Penunjang:

Klasifikasi Fungsi	Jenis Aktivitas	Sifat Aktivitas	Perilaku Beraktivitas	Ruang
Fungsi Penunjang	Parkir pengunjung dan pengelola terminal	Publik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mencari tempat parkir kendaraan ▪ Memarkirkan kendaraan ▪ Membayar retribusi parkir 	Area parkir Khusus pengunjung dan pengelola terminal
	Ibadah/Sholat	Semi Publik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BAB/BAK ▪ Berwudu ▪ Merapikan pakaian ▪ Menitipkan barang ▪ Masuk ke ruang sholat ▪ Sholat ▪ Membaca al-Quran ▪ Istirahat 	Masjid/Musholla

Mandi, BAB, dan BAK	Privat	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Buang air dan mandi ▪ Membersihkan tangan dan mencuci tangan ▪ Berdiri dan bercermin ▪ Membayar retribusi toilet 	KM/Toilet
Penghijauan	Semi Publik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Melakukan penanaman pohon/tanaman secara berkala ▪ Merawat dan membersihkan pohon/tanaman ▪ Mempertahankan kelestarian lingkungan dan menjaga kenyamanan di lingkungan terminal 	Taman
Penjualan makanan dan minuman kecil	Publik	<p>Penjual</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menata barang dagangan ▪ Menawarkan barang ▪ Melayani transaksi jual beli ▪ Mengobrol antar penjual ▪ Bersih-bersih ▪ Istirahat (makan, minum, BAB dan BAK) <p>Pembeli</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Memilih barang ▪ Menawar barang ▪ Menunggu antrian ▪ Membeli barang 	Kios makanan dan minuman
Tempat makan dan minum	Publik	<p>Penjual</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menyiapkan bahan makanan ▪ Memasak ▪ Mencuci alat masak dan makan ▪ Membersihkan dan menata makanan ▪ Membersihkan dan menata kios ▪ Melayani pembeli/menawarkan menu makanan ▪ Mengobrol antar pegawai maupun penjual ▪ Melayani pembayaran/kasir ▪ Istirahat (makan, minum, BAB, dan BAK) <p>Pembeli</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Memilih menu makanan dan minuman ▪ Memesan makanan dan minuman ▪ Menunggu makanan dan minuman ▪ Mengobrol/bercengkrama ▪ BAB/BAK/cuci tangan ▪ Makan dan minum ▪ Membayar 	Kantin/Restoran

Mengawasi keadaan di dalam terminal/menjaga keamanan lingkungan terminal	Semi Publik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Memantau keadaan terminal ▪ Memberikan peringatan/sangsi kepada pihak yang melanggar tata aturan terminal ▪ Menerima pengaduan ▪ Memberikan informasi seputar terminal ▪ Memberikan informasi kepada kantor pusat ▪ Istirahat (makan, minum, BAB, dan BAK) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menara pengawas 2. Pos keamanan 3. Ruang CCTV
Bermain	Publik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bermain ▪ Bersantai ▪ Makan dan Minum ▪ Mengobrol 	<i>Play ground area</i>
Mengambil uang	Privat	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mengoperasikan mesin ATM ▪ Menunggu antrian 	ATM center
Tempat pengobatan	Privat	<p>Pegawai/dokter</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mendata pasien ▪ Melayani keluhan pasien ▪ Melakukan pemeriksaan ▪ Melakukan pengobatan ▪ Meracik obat ▪ Membersihkan dan menata tempat pengobatan ▪ Mendata kebutuhan pengobatan ▪ Istirahat (makan, minum, BAB, dan BAK) ▪ Melayani pembayaran/kasir <p>Pasien/pengunjung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mengobrol dengan dokter tentang keluhan sakit ▪ Melakukan pemeriksaan ▪ Menerima obat ▪ Melakukan pembayaran ▪ Menunggu antrian ▪ Mengobrol ▪ Makan dan minum 	Klinik
Tempat baca	Semi Publik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mencari koran, buku, dan majalah ▪ Membaca koran, buku, dan majalah ▪ Mengobrol 	Ruang baca
Pusat informasi seputar terminal/Tempat penerimaan pengaduan seputar permasalahan yang ada di terminal	Semi Publik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Menempel info-info terbaru ▪ Memberikan informasi/instruksi terbaru seputar terminal bagi pengunjung ▪ Melayani informasi tanya jawab kepada pengunjung ▪ Melayani keluhan pengunjung terminal ▪ Mengobrol 	<i>Information center</i>
Fasilitas telekomunikasi	Privat	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Memasukkan koin ▪ Menelfon ▪ Menunggu antrian 	Pusat telekomunikasi dan <i>wifi area</i>

			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Akses internet 	
Menitipan barang/kendaraan	Publik	Penjual jasa <ul style="list-style-type: none"> ▪ Melayani jasa penitipan barang dan kendaraan ▪ Melakukan pendataan ▪ Membersihkan dan menata tempat penitipan barang ▪ Istirahat (makan, minum, BAB, dan BAK) ▪ Mengobrol ▪ Melayani pembayaran/kasir Pengguna jasa <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menitipkan barang/kendaraan ▪ Mengobrol dengan pegawai ▪ Melakukan pembayaran ▪ Mengambil barang/kendaraan 	Tempat penitipan barang dan kendaraan	
Tempat penjualan tiket (bus dan angkot)	Semi Publik	Penjual <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menempel info tiket terbaru ▪ Melayani penjualan tiket ▪ Mendata dan mencetak tiket ▪ Melayani transaksi jual beli Pembeli <ul style="list-style-type: none"> ▪ Membeli tiket ▪ Mengobrol ▪ Menunggu antrian 	Loket tiket (bus dan angkot)	
Mencuci dan memperbaiki kendaraan umum	Privat	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Memarkir kendaraan ▪ Menunggu antrian ▪ Menyiapkan alat-alat ▪ Mencuci dan memperbaiki kendaraan ▪ Istirahat (makan, minum, Mandi, BAB, dan BAK) ▪ Mengobrol ▪ bersih-bersih 	Bengkel dan tempat cuci (bus dan angkot)	
Tempat menjual jasa pelayanan antar jemput penumpang	Semi Publik	Penjual jasa <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menunggu penumpang ▪ Memarkir kendaraan ▪ Melayani antar jemput penumpang ▪ Menawarkan jasa ▪ Transaksi jual beli ▪ Mengobrol ▪ Menunggu antrian ▪ Istirahat (makan, minum, BAB, BAK, dan sholat) Pengguna jasa <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menerima tawaran jasa ▪ Melakukan pembayaran/tawar menawar ▪ Mengobrol 	Pangkalan ojek dan taksi	
Merokok	Semi Publik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Merokok ▪ Mengobrol 	Smoking area	
Membuang sampah	Semi Publik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mengangkut sampah ▪ Membersihkan sampah ▪ Mengolah sampah 	TPS	
Servis	Semi Publik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Membuat minuman dan Menyajikannya ▪ Bersih-bersih 	Pantry dan Ruang pegawai	
Membuang dan menyimpan barang	Privat	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Membuang, menyimpan, dan mengambil barang jika diperlukan 	Gudang	

	Utilitas	Semi Publik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mengecek keadaan utilitas ▪ Memperbaiki kerusakan yang ada 	Ruang khusus utilitas
--	----------	-------------	---	-----------------------

(Sumber: Hasil Analisis, 2013)

4.3.3. Analisis Pengguna

Tabel 4.4 Aktivitas Kedatangan Kendaraan Umum

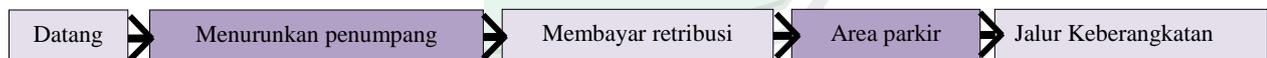
Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Kedatangan kendaraan umum (bus dan angkot)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Petugas terminal 2. Awak kendaraan 3. Penumpang 	Rutin, setiap hari senin-jumat	<ol style="list-style-type: none"> 1. Petugas (6 orang) 2. Awak kendaraan (3-9 orang) 3. Penumpang (50 - 150 orang) 	24 jam

(Sumber: Hasil Survei+Asumsi, 2013)

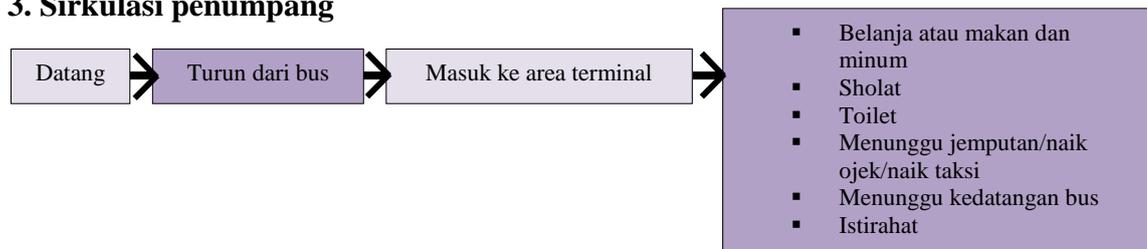
1. Sirkulasi petugas terminal



2. Sirkulasi kendaraan umum



3. Sirkulasi penumpang

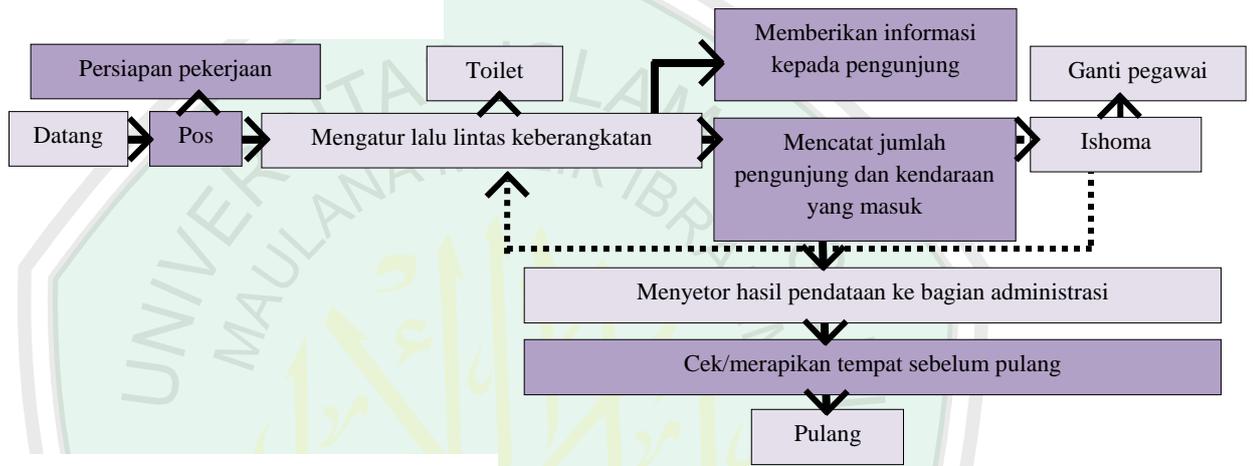


Tabel 4.5 Aktivitas Keberangkatan Kendaraan Umum

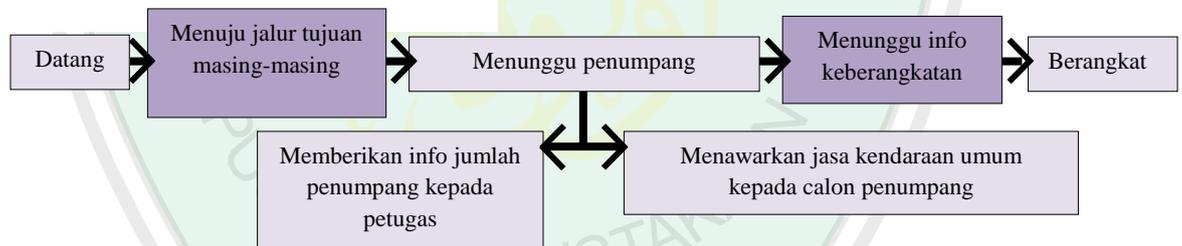
Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Keberangkatan kendaraan umum (bus dan angkot)	1. Petugas terminal 2. Awak kendaraan 3. Penumpang	Rutin, setiap hari senin-jumat	1. Petugas (6 orang) 2. Awak kendaraan (3-9 orang) 3. Penumpang (50-150 orang)	24 jam

(Sumber: Hasil Survei+Asumsi, 2013)

1. Sirkulasi petugas terminal



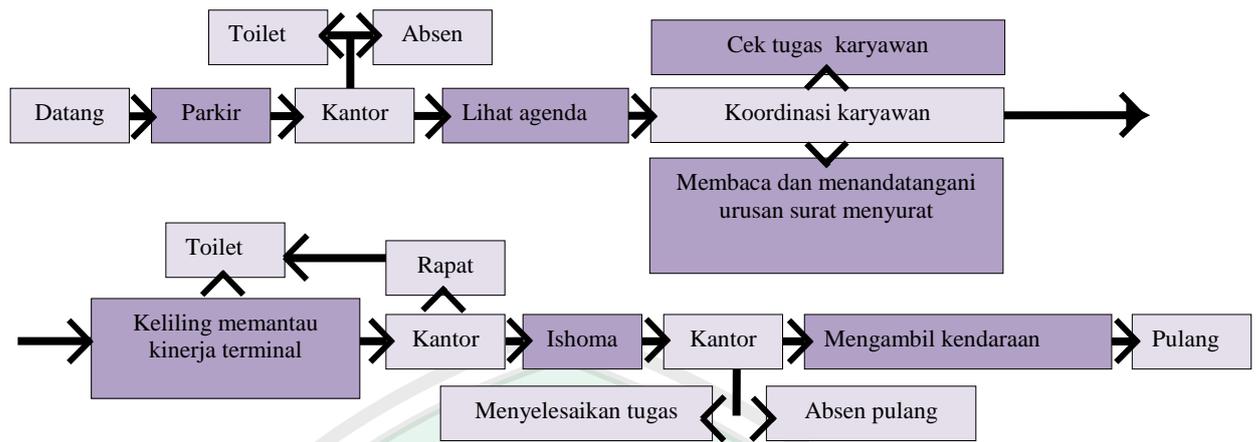
2. Sirkulasi kendaraan umum



Tabel 4.6 Aktivitas Kepala Terminal

Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Mengelola terminal	Kepala terminal	Rutin, setiap hari senin-jumat	1 orang	7-8 jam

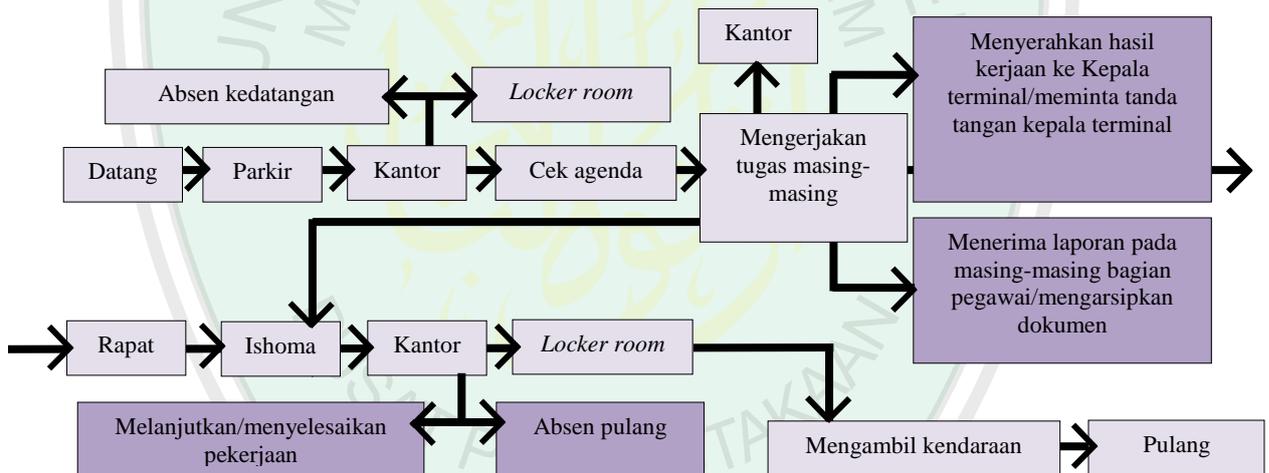
(Sumber: Hasil Survei, 2013)



Tabel 4.7 Aktivitas Petugas Administrasi

Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Mengelola terminal	Administrasi	Rutin, setiap hari senin-jumat	15 orang	7-8 jam

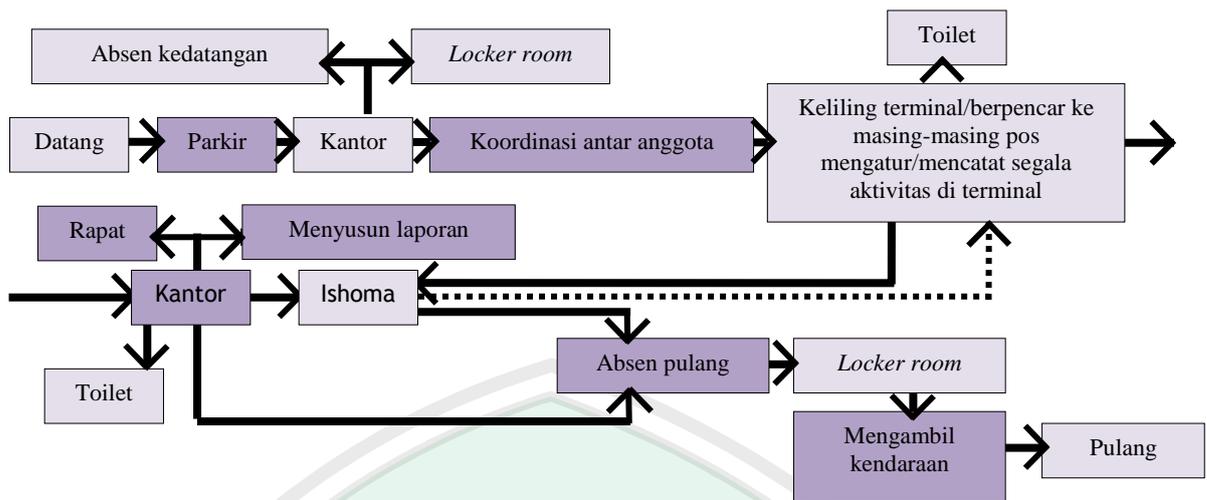
(Sumber: Hasil Survei, 2013)



Tabel 4.8 Aktivitas Petugas Pengendalian dan Operasional

Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Mengelola terminal	Petugas pengendalian dan operasional	Rutin, setiap hari senin-jumat	- orang (masuk administrasi)	7-8 jam

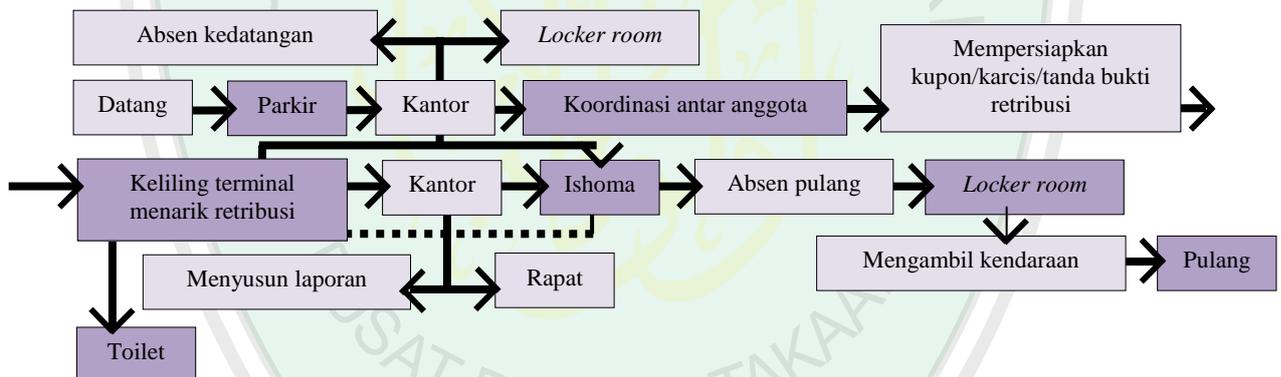
(Sumber: Hasil Survei+Asumsi, 2013)



Tabel 4.9 Aktivitas Petugas Pendapatan dan Retribusi

Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Mengelola terminal	Petugas pendapatan dan retribusi	Rutin, setiap hari senin-jumat	- orang (masuk administrasi)	7-8 jam

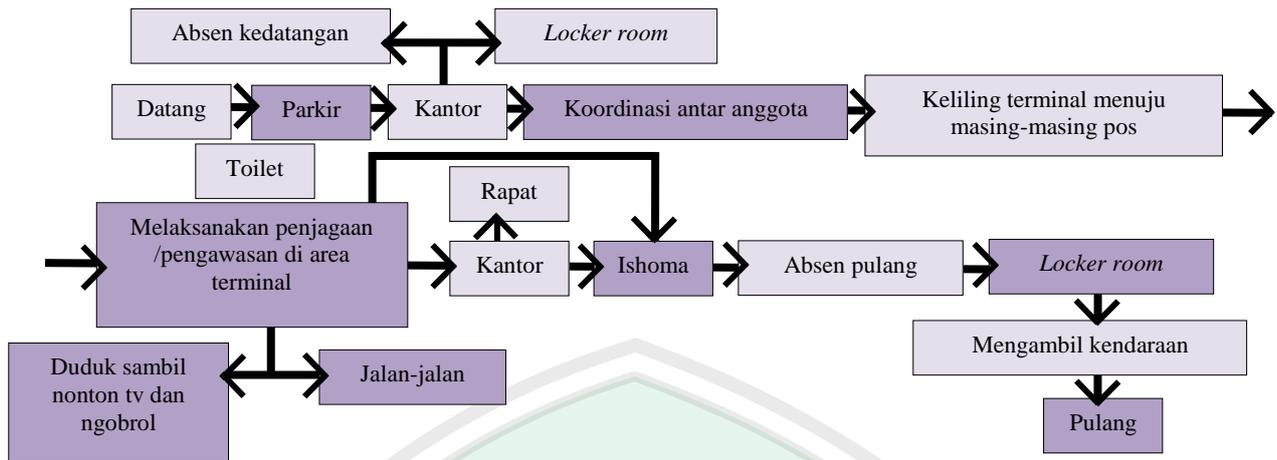
(Sumber: Hasil Survei+Asumsi, 2013)



Tabel 4.10 Aktivitas Petugas Keamanan dan Ketertiban

Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Mengelola terminal	Petugas Keamanan dan ketertiban	Rutin, setiap hari	17 orang	24 jam

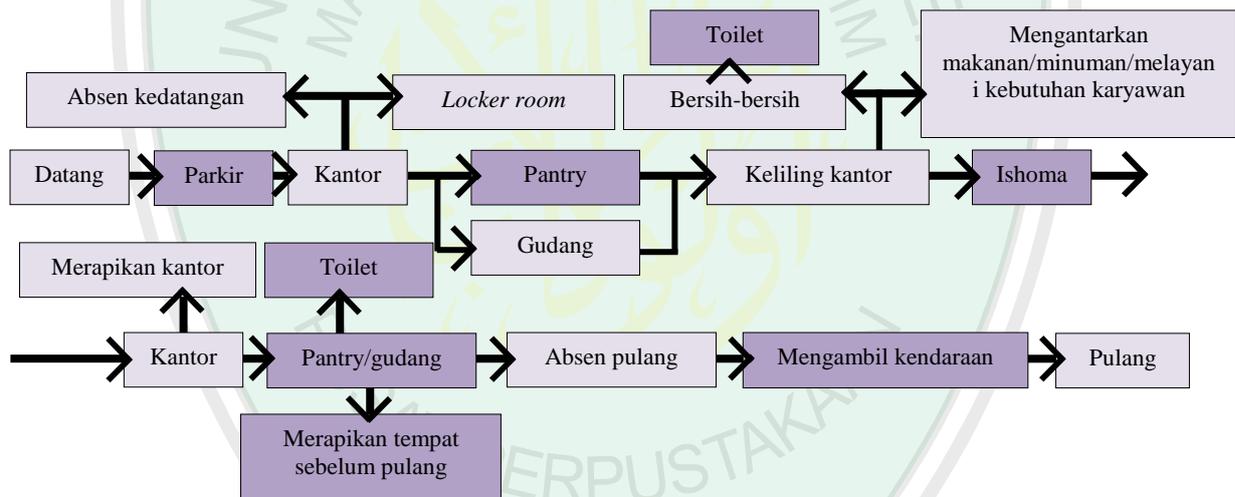
(Sumber: Hasil Survei+Asumsi, 2013)



Tabel 4.11 Aktivitas *Petugas Office Boy dan Office Girl*

Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Mengelola terminal	<i>Office boy & Office Girl</i>	Rutin, setiap hari senin-jumat	5 orang	8-9 jam

(Sumber: Hasil Survei+Asumsi, 2013)

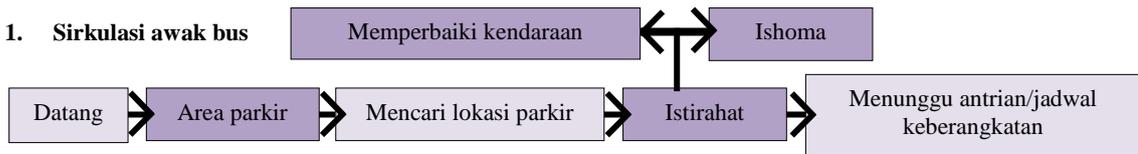


Tabel 4.12 Aktivitas Parkir Kendaraan Umum

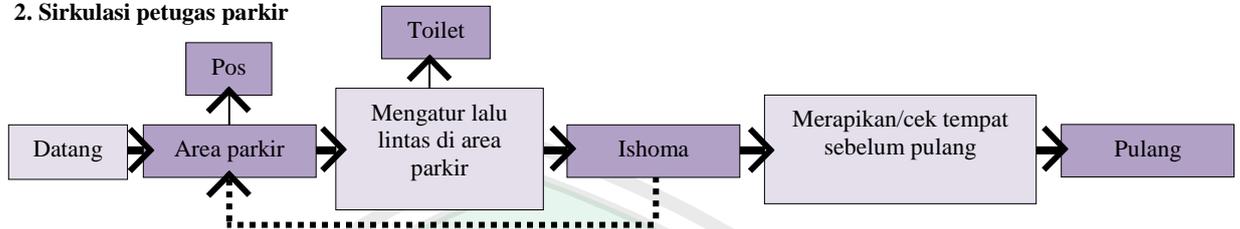
Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Parkir bus dan angkot	1. Awak bus/angkot 2. Petugas parkir	Rutin, setiap hari	1. 50 orang awak bus 2. 8 petugas parkir	1-5 jam

(Sumber: Hasil Survei+Asumsi, 2013)

1. Sirkulasi awak bus



2. Sirkulasi petugas parkir



Tabel 4.13 Aktivitas Menunggu Kedatangan Bus/Angkot

Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Menunggu kedatangan bus dan angkot	Pengunjung/calon penumpang bus dan angkot	Rutin, setiap hari	100-200 orang	1-2 jam

(Sumber: Hasil Survei+Asumsi, 2013)

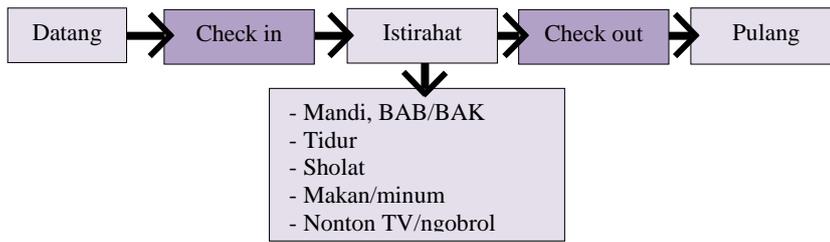


Tabel 4.14 Aktivitas Istirahat Awak Kendaraan dan Pengunjung

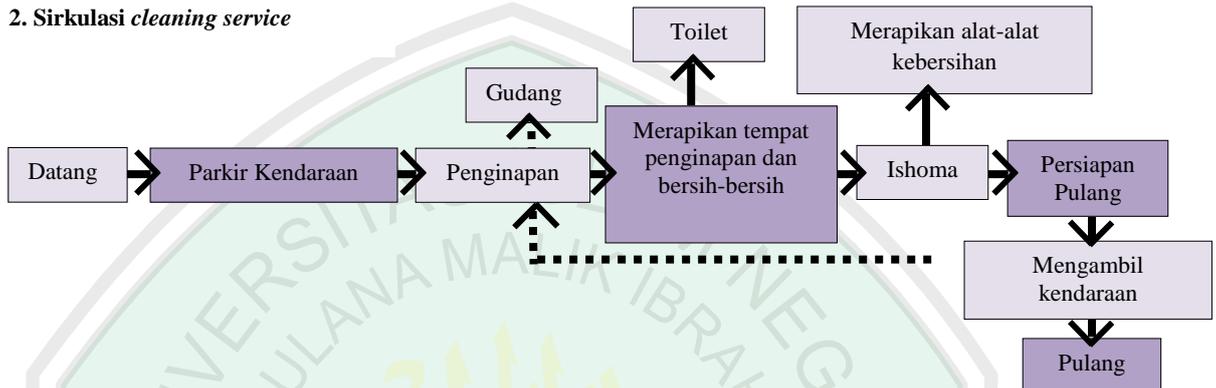
Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
1. Istirahat awak bus dan angkot	1. Awak bus dan angkot	Rutin, setiap hari	50 orang	1. 24 jam (Bagi pengguna penginapan)
2. Istirahat pengunjung	2. Pengunjung terminal			
	3. Petugas kebersihan			2. 7-8 jam (Bagi petugas kebersihan)

(Sumber: Hasil Survei+Asumsi, 2013)

1. Sirkulasi awak kendaraan dan pengunjung penginapan



2. Sirkulasi cleaning service



Tabel 4.15 Aktivitas Menjual Tiket

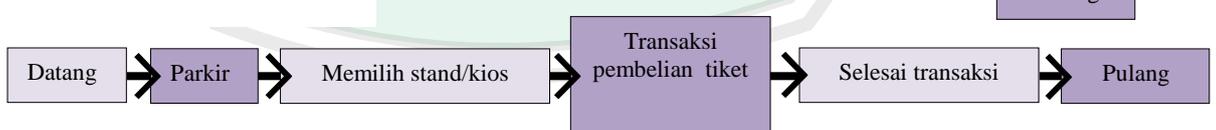
Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Menjual tiket perjalanan	1. Penjual tiket 2. Pembeli tiket	Rutin, setiap hari	20 kios dan setiap stan kios ada 3-5 orang	14 jam

(Sumber: Hasil Survei+Asumsi, 2013)

1. Sirkulasi Penjual tiket



2. Sirkulasi Pembeli tiket

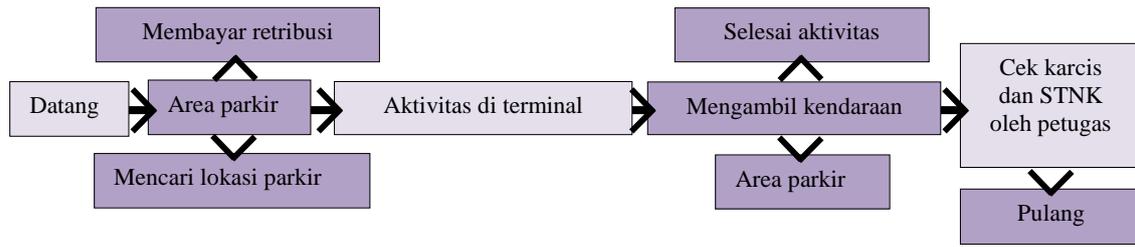


Tabel 4.16 Aktivitas Parkir Kendaraan Pribadi

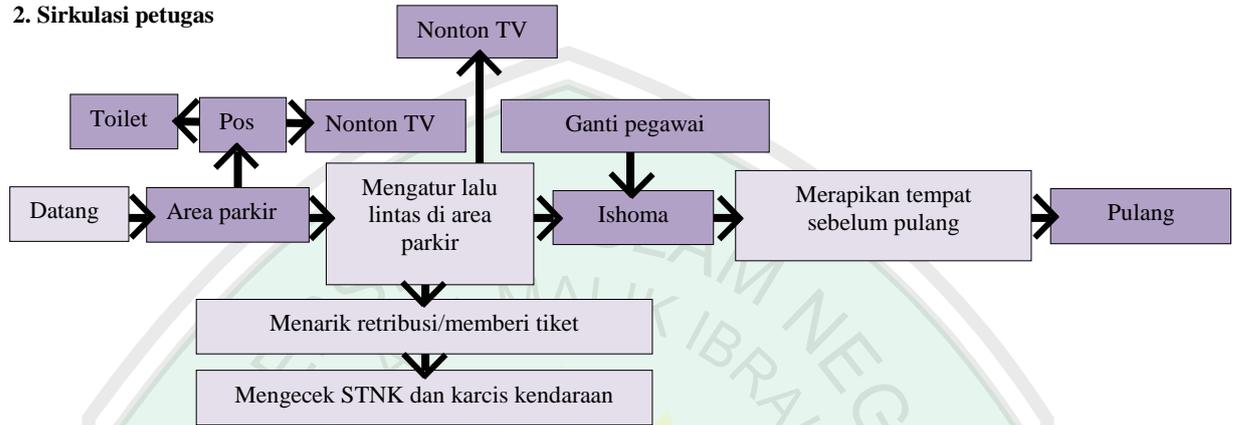
Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Parkir kendaraan pribadi	Pengunjung dan petugas parkir	Rutin, setiap hari	1. 4 orang petugas 2. Kap. Parkir 200 motor dan 100 mobil	1-2 jam

(Sumber: Hasil Survei+Asumsi, 2013)

1. Sirkulasi pengunjung



2. Sirkulasi petugas

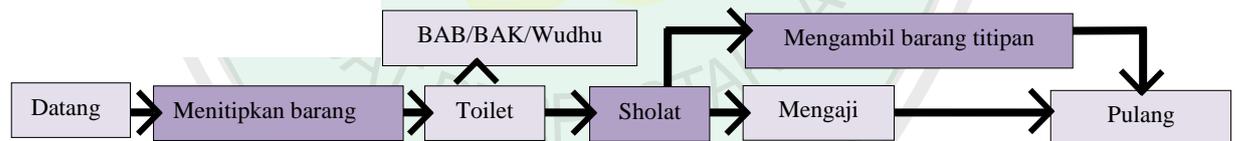


Tabel 4.17 Aktivitas Ibadah/Sholat

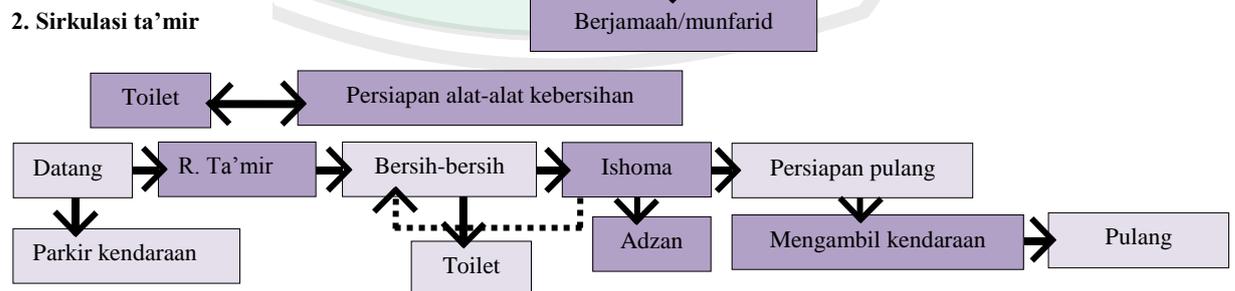
Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Ibadah/sholat	Semua warga terminal, petugas kebersihan/ta'mir	Rutin, setiap hari	1. 2 orang ta'mir 2. Kapasitas Musholla 100 orang	1. 7 jam (Bagi ta'mir) 2. 5-10 menit (Bagi pengguna musholla)

(Sumber: Hasil Survei+Asumsi, 2013)

1. Sirkulasi pengguna



2. Sirkulasi ta'mir

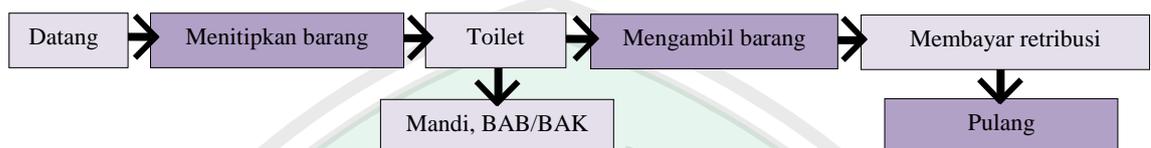


Tabel 4.18 Aktivitas Mandi, BAB/BAK

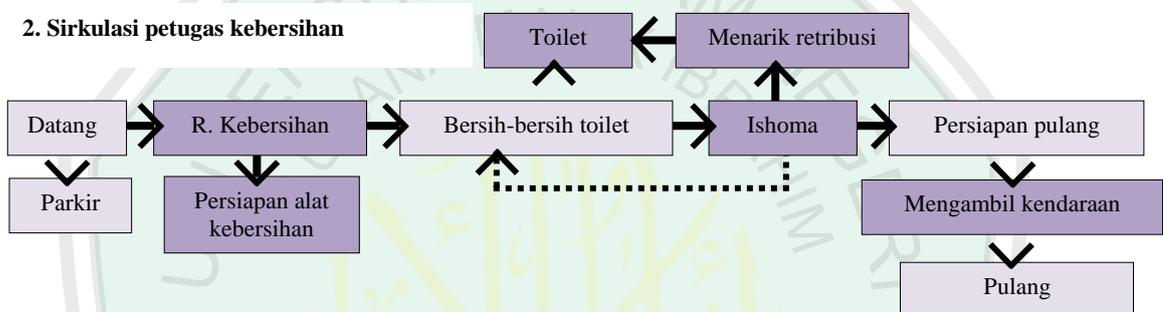
Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Mandi, BAB/BAK	Semua warga terminal, petugas kebersihan	Rutin, setiap hari	1. 3 orang petugas 2. Kapasitas 20 toilet	1-5 menit

(Sumber: Hasil Survei+Asumsi, 2013)

1. Sirkulasi pengunjung



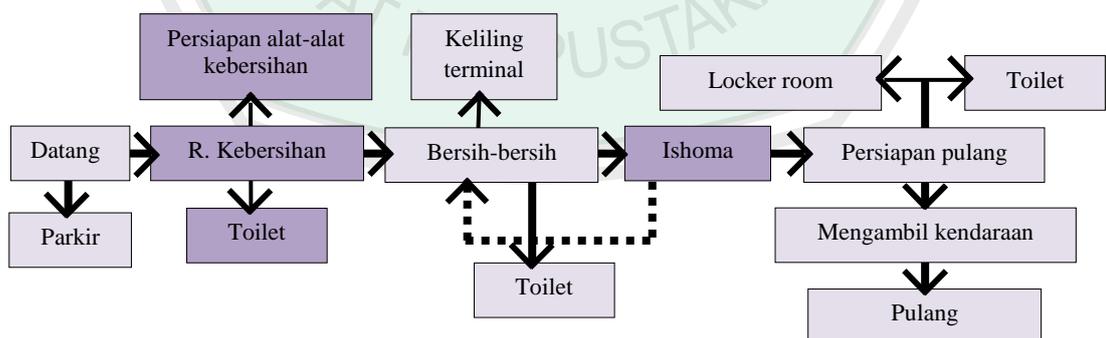
2. Sirkulasi petugas kebersihan



Tabel 4.19 Aktivitas Penghijauan

Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Penghijauan	Petugas kebersihan	Rutin, setiap hari	10 orang	3-5 jam

(Sumber: Hasil Survei+Asumsi, 2013)

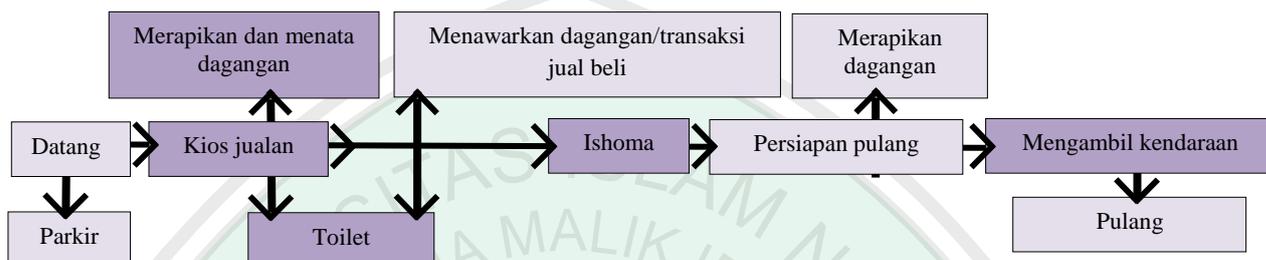


Tabel 4.20 Aktivitas Berdagang Barang/Jasa

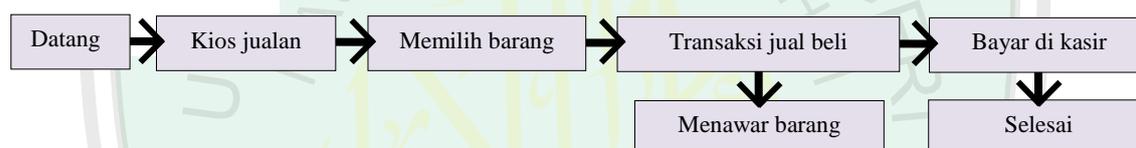
Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Menjual makanan/minuman kecil dan souvenir	Penjual makanan/minuman kecil dan souvenir	Rutin, setiap hari	50 kios dan jumlah pengguna pada setiap masing-masing kios 3-5 orang	14-15 jam

(Sumber: Hasil Survei+Asumsi, 2013)

1. Sirkulasi penjual



2. Sirkulasi pembeli

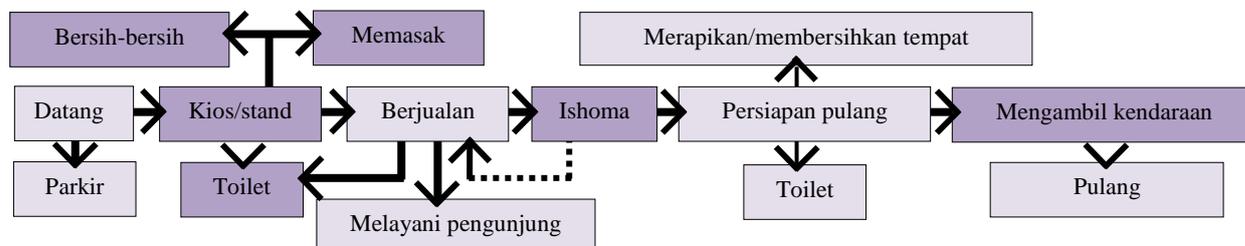


Tabel 4.21 Aktivitas Berdagang Makanan/Minuman

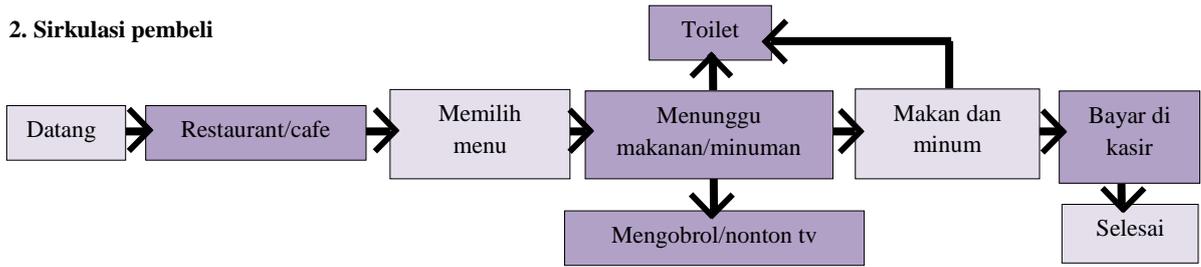
Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Menjual makanan/minuman	Penjual makanan/minuman	Rutin, setiap hari	20 kios dan jumlah pengguna pada setiap masing-masing restaurant/cafe 5-8 orang pengelola dan kapasitas pembeli 10-20 Orang	14-15 jam

(Sumber: Hasil Survei+Asumsi, 2013)

1. Sirkulasi penjual



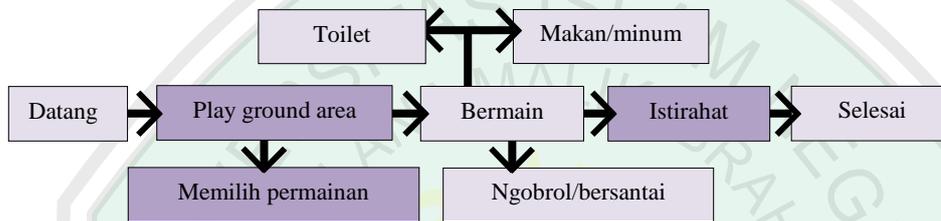
2. Sirkulasi pembeli



Tabel 4.22 Aktivitas Bermain

Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Bermain bagi anak-anak	Anak-anak	Jarang, setiap hari	20-30 orang	1-2 jam

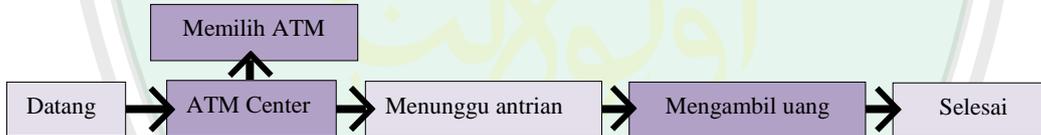
(Sumber: Asumsi, 2013)



Tabel 4.23 Aktivitas Mengambil Uang

Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Mengambil uang (ATM)	Semua warga terminal	Rutin, setiap hari	5 orang	1-5 menit

(Sumber: Asumsi, 2013)

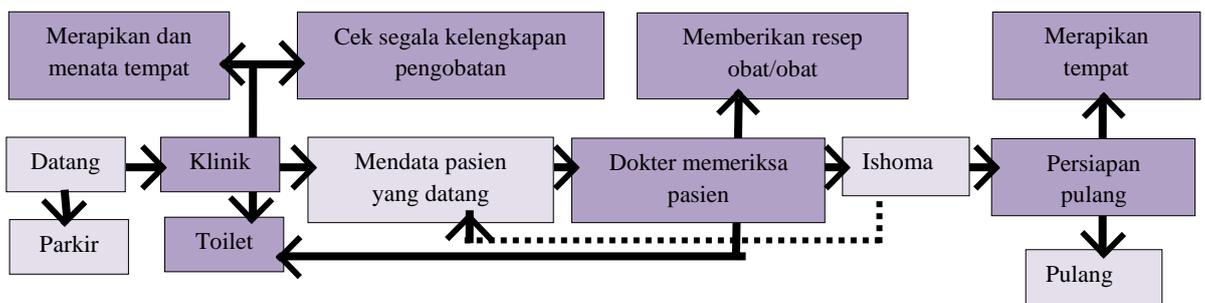


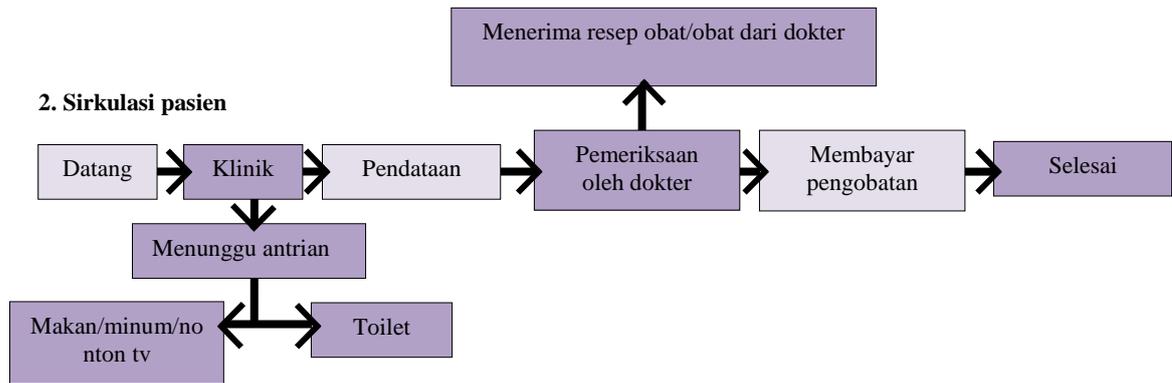
Tabel 4.24 Aktivitas Pengobatan

Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Pengobatan	1. Dokter dan pegawai 2. Pasien	Jarang, setiap hari senin-jumat	1. 1 Dokter 2. 2 Pegawai 3. Kap. 7 Pasien	1. 15-30 menit (Bagi pasien) 2. 8-9 jam (Bagi dokter/pegawai)

(Sumber: Asumsi, 2013)

1. Sirkulasi petugas/dokter

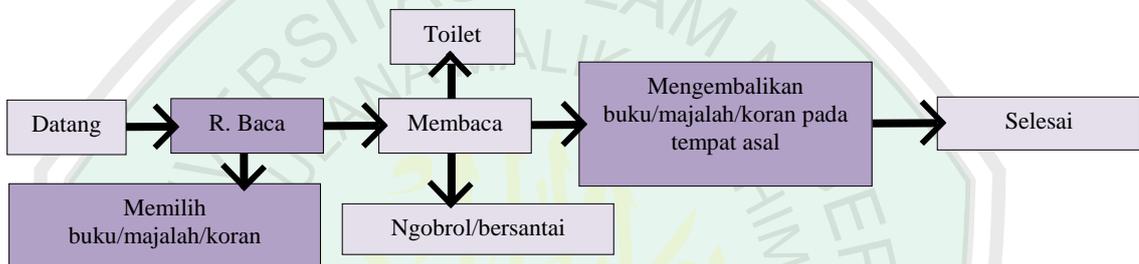




Tabel 4.25 Aktivitas Membaca

Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Membaca	Semua warga terminal	Jarang, setiap hari	10-20 orang	30-60 menit

(Sumber: Asumsi, 2013)



Tabel 4.26 Aktivitas Memberi Informasi

Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Memberikan informasi seputar terminal	Petugas informasi	Rutin, setiap hari	3 orang	9-10 jam

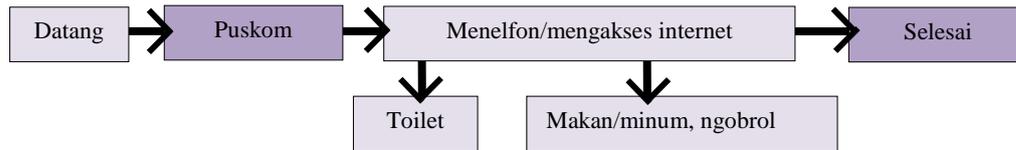
(Sumber: Asumsi, 2013)



Tabel 4.27 Aktivitas Pelayanan Telekomunikasi

Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Pelayanan telekomunikasi	Semua warga terminal	Rutin, setiap hari	25 orang	1-2 jam

(Sumber: Asumsi, 2013)



Tabel 4.28 Aktivitas Penitipan Barang

Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Menitipkan barang dan kendaraan	Petugas penitipan barang dan kendaraan	Rutin, setiap hari	3 orang petugas	24 jam

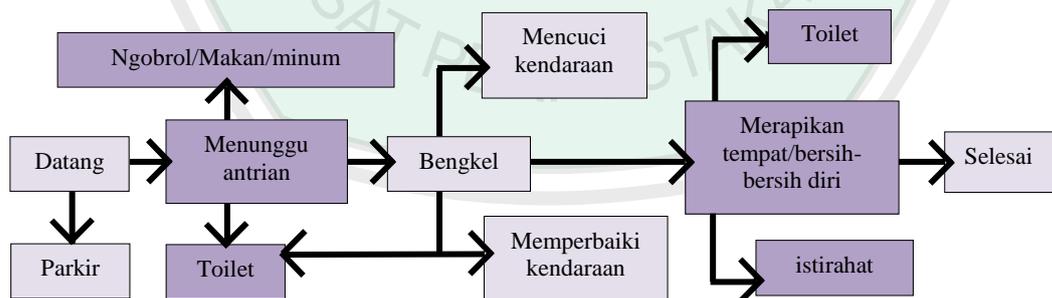
(Sumber: Asumsi, 2013)



Tabel 4.29 Aktivitas Memperbaiki dan Mencuci Kendaraan

Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Mencuci dan memperbaiki kendaraan	Awak kendaraan umum	Jarang, setiap hari	3-5 orang	1-3 jam

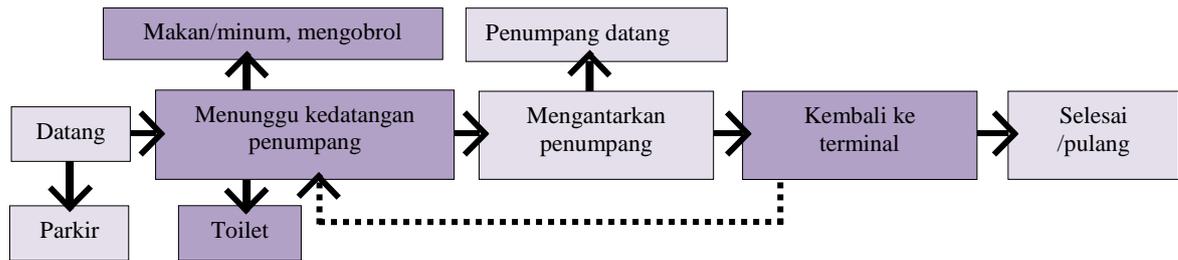
(Sumber: Asumsi, 2013)



Tabel 4.30 Aktivitas Ojek

Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Menjual jasa pelayanan antar jemput penumpang	1. Ojek	Rutin, setiap hari	1. Ojek 20 orang	7-8 jam

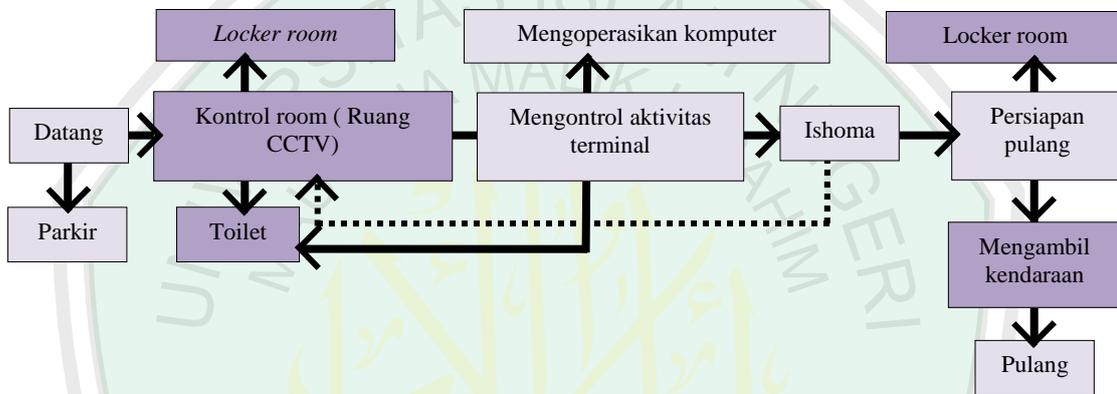
(Sumber: Hasil Survei+Asumsi, 2013)



Tabel 4.31 Aktivitas Mengontrol Aktivitas Terminal

Jenis Aktivitas	Pengguna	Sifat Aktivitas	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu
Mengontrol aktivitas terminal	Petugas terminal	Rutin, setiap hari	2 orang	7-8 jam

(Sumber: Asumsi, 2013)



4.3.4. Analisis Besaran Ruang

Tabel 4.32 Kebutuhan dan Dimensi Ruang

No	Pengguna	Jenis Aktivitas	Kebutuhan Ruang	Jumlah Ruang	Dimensi Ruang	Luas Ruang
KANTOR						
Sumber: SPM, NAD, dan Asumsi						
Nilai/Ukuran/Jumlah ruang kantor menurut SPM:						
a. Jumlah ruang disesuaikan dengan keperluan dan tipe terminal						
b. Luas disesuaikan dengan keperluan dan standar minimal luasan ruang						
1	Kepala terminal	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mengawasi jalannya aktivitas di terminal ▪ Mengontrol petugas terminal ▪ Menerima dan memeriksa laporan dari setiap bagian ▪ Menerima tamu dari luar ▪ Memimpin rapat rutin ▪ Mengadakan koordinasi rutin dengan para pegawai ▪ BAB/BAK 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ruang Kepala Terminal ▪ Ruang Tamu ▪ Toilet 	1 Ruang (Kapasitas 3 Orang)	3x (0,6 m x 1,2 m) Manusia 2x (1,4 m x 0,7 m) Meja 3x (0,3 m x 0,7 m) Kursi 2x (1 m x 0,30 m) Rak Buku 1x (1,8 m x 0,5 m) Lemari 1x (1,75 m x 0,8 m) Sofa 2x (0,7 m x 0,85 m) Sofa 1x (2 m x 1,5 m) Toilet 1x (0,3 m x 0,3 m) Tempat sampah Total = 11,93 m ² 20 % Sirkulasi x 11,93 m ² = 2,386 m ² Total = 11,93 + 2,386 = 14,316/15 m ²	15 m ²
2	Petugas administrasi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Melakukan presentasi harian ▪ Menerima laporan dari tiap bagian staff ▪ Menerima laporan dari kepala terminal ▪ Menyerahkan laporan ke kepala terminal ▪ Mengurusi urusan surat menyurat ▪ Mengetik, menelpon, menerima tamu ▪ Rapat rutinan ▪ BAB/BAK 	Ruang Administrasi	1 Ruang (Kapasitas 15 Orang)	15x (0,6 m x 1,2 m) Manusia 15x (1,4 m x 0,7 m) Meja 30x (0,3 m x 0,7 m) Kursi 15x (1 m x 0,30 m) Rak Buku 5x (0,3 m x 0,3 m) Tempat sampah Total = 36,75 m ² 20 % Sirkulasi x 36,75 m ² = 7,35 m ² Total = 7,35 m ² + 36,75 m ² = 44,1/44 m ²	44 m ²
3	Petugas pengendalian	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mengetik, menelpon, menerima 				

	dan operasional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ tamu ▪ Membuat laporan ▪ Koordinasi antar petugas terminal ▪ Keliling terminal ▪ Mendata aktivitas di terminal ▪ Rapat rutin ▪ BAB/BAK 				
4	Petugas pendapatan dan retribusi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Membuat laporan ▪ Mengetik, menelpon, menerima tamu ▪ Koordinasi antar petugas terminal ▪ Keliling terminal ▪ Menarik retribusi terminal ▪ Rapat rutin ▪ BAB/BAK 				
5	Petugas keamanan dan ketertiban	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Membuat laporan ▪ Mengetik, menelpon, menerima tamu ▪ Koordinasi antar petugas terminal ▪ Keliling terminal ▪ Penjagaan dan pengawasan di area terminal ▪ Rapat rutin ▪ BAB/BAK 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ruang Keamanan dan Ketertiban 	1 Ruang (Kapasitas 17 Orang)	17x (0,6 m x 1,2 m) Manusia 17x (1,4 m x 0,7 m) Meja 34x (0,3 m x 0,7 m) Kursi 17x (1 m x 0,30 m) Rak Buku 2x (0,3 m x 0,3 m) Tempat sampah Total = 41,32 m ² 20 % Sirkulasi x 41,32 m ² = 8,264 m ² Total 41,32 m ² + 8,264 m ² = 49,584/50 m ²	50 m ²
6	Semua pegawai/petugas terminal	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Melakukan presentasi ▪ Mengutarakan pendapat masing-masing ▪ Mencatat hasil rapat 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ruang Rapat 	1 Ruang (Kapasitas 50 Orang)	50x (0,6 m x 1,2 m) Manusia 25x (1,4 m x 0,7 m) Meja 50x (0,3 m x 0,7 m) Kursi 2x (1 m x 0,30 m) Rak Buku 2x (0,3 m x 0,3 m) Tempat sampah Total = 71,78 m ² 20 % Sirkulasi x 71,78 m ² = 14,356 m ² Total 71,78 m ² + 14,356 m ² = 86,136/87 m ²	87 m ²
7	Office Boy	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Membuat/menyediakan makanan 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pantry dan 	1 Ruang	5x (0,6 m x 1,2 m) Manusia	31 m ²

	dan Office Girl	<ul style="list-style-type: none"> dan minuman bagi pegawai Bersih-bersih/merapikan kantor 	Gudang	(Kapasitas 5 Orang)	<ul style="list-style-type: none"> 2x (1,0 m x 0,5 m) Meja 5x (0,3 m x 0,7 m) Kursi 5x (0,7 m x 0,7 m) Rak barang 2x (2,20 m x 0,6 m) Set peralatan masak 1x (2 m x 2 m) Set meja makan 1x (0,7 m x 0,8 m) Kulkas 1x (3 m x 3 m) Asumsi gudang 2x (0,8 m x 0,8 m) Tempat sampah <p>Total = 25,58 m²</p> <p>20 % Sirkulasi x 25,58 m² = 5,116 m²</p> <p>Total 25,58 m² + 5,116 m² = 30,696/31 m²</p>	
8	Semua pegawai/petugas terminal	<ul style="list-style-type: none"> Mandi, BAB/BAK 	<ul style="list-style-type: none"> Toilet 	1 Ruang (Kapasitas 10 Toilet)	<ul style="list-style-type: none"> 10x (0,8 m x 0,8 m) Bak Air 10x (0,38 m x 0,7 m) Closet 4x (0,6 m x 0,7 m) Wastafel <p>Total = 10,74 m²</p> <p>20 % Sirkulasi x 10,74 m² = 2,148 m²</p> <p>Total 10,74 m² + 2,148 m² = 12,89/13 m²</p>	13 m ²
JALUR KEDATANGAN KENDARAAN UMUM						
Sumber: SPM						
Nilai/Ukuran/Jumlah jalur kedatangan kendaraan umum menurut SPM:						
Posisi tegak lurus (90 ⁰) dengan rumus luas sebagai berikut: $27 \times (20,6 + (4 \times (n-1)))$ dengan n=jumlah lajur						
9	<ul style="list-style-type: none"> 1. Petugas Terminal 2. Awak bus 3. Penumpang bus 	<ul style="list-style-type: none"> Menarik retribusi oleh petugas Mengatur lalu lintas kedatangan kendaraan umum oleh petugas Menurunkan penumpang oleh awak bus Penumpang turun menuju area terminal 	<ul style="list-style-type: none"> Jalur kedatangan kendaraan bus 	<ul style="list-style-type: none"> 1 Ruang (3 Lajur) untuk bus 	<p>Rumus Luas Lajur Kedatangan</p> $27 \times (20,6 + (4 \times (n-1)))$ Jadi, $27 \times (20,6 + (4 \times (3-1))) = 772,2/773$ m ²	773 m ²

10	1. Petugas Terminal 2. Awak bus 3. Penumpang bus	<ul style="list-style-type: none"> Menarik retribusi oleh petugas Mengatur lalu lintas kedatangan kendaraan umum oleh petugas Menurunkan penumpang oleh awak angkot Penumpang turun menuju area terminal 	<ul style="list-style-type: none"> Jalur kedatangan kendaraan angkot 	<ul style="list-style-type: none"> 1 Ruang (3 Lajur) untuk angkot 	3x (2,50 m x 5 m) Angkot 2x (1,50 m x 1,50) Pos <u>Petugas/Satpam</u> Total = 42 m ² 30 % Sirkulasi x 42 m ² = 12,6 m ² Total 42 m ² + 12,6 m ² = 54,6/55 m ²	55 m ²
JALUR KEBERANGKATAN KENDARAAN UMUM						
Sumber: SPM Nilai/Ukuran/Jumlah jalur keberangkatan kendaraan umum menurut SPM: Posisi tegak lurus (90 ⁰) dengan rumus luas sebagai berikut: $27 \times (20,6 + (4 \times (n-1)))$ dengan n= jumlah lajur						
11	1. Petugas Terminal 2. Awak bus 3. Penumpang bus	<ul style="list-style-type: none"> Menarik tiket oleh petugas Memberikan informasi oleh petugas Mengatur lalu lintas keberangkatan kendaraan umum oleh petugas Menaikan penumpang oleh awak kendaraan umum Kendaraan umum berangkat 	<ul style="list-style-type: none"> Jalur keberangkatan bus 	1 Ruang (7 lajur untuk bus)	Rumus Luas Lajur Keberangkatan (Sumber: SPM, 2012) $27 \times (20,6 + (4 \times (n-1)))$ Jadi, $27 \times (20,6 + (4 \times (7-1))) = 1204,2/1205 \text{ m}^2$	1205 m ²
12	1. Petugas terminal 2. Awak angkot 3. Penumpang angkot	<ul style="list-style-type: none"> Menarik tiket oleh petugas Memberikan informasi oleh petugas Mengatur lalu lintas keberangkatan angkot Menaikan penumpang oleh awak angkot Angkot berangkat 	<ul style="list-style-type: none"> Jalur keberangkatan angkot 	1 Ruang (2 lajur untuk angkot)	1x (2,50 m x 5,00 m) Angkot 1x (1,5 m x 2 m) Pos <u>Petugas/Satpam</u> Total = 15,5 m ² 30 % Sirkulasi x 15,5 m ² = 4,65 m ² Total 15,5 m ² + 4,65 m ² = 20,15/21 m ² (2 x 21 = 42 m ²)	42 m ²
PARKIR KENDARAAN UMUM						
Sumber: SPM Nilai/Ukuran/Jumlah parkir kendaraan umum menurut SPM: Bus/truk 3,4 m x 12,5 m Angkot 2,5 m x 5,00 m						
13	1. Petugas terminal	<ul style="list-style-type: none"> Menata sirkulasi parkir oleh petugas 	<ul style="list-style-type: none"> Area parkir bus 	1 Ruang (Kapasitas 50 bus)	50x (3,4 m x 12,5 m) Bus 2x (1,50 m x 2,00 m) Pos	4144 m ²

	2. Bus/Awak bus	<ul style="list-style-type: none"> Mencari tempat parkir/parkir kendaraan oleh awak bus 	<ul style="list-style-type: none"> Area parkir angkot 	1 Ruang (Kapasitas 50 angkot)	Petugas/Satpam $Total = 2131 \text{ m}^2$ $50 \% \text{ Sirkulasi} \times 2131 \text{ m}^2 = 1065,5 \text{ m}^2$ $Total 2131 \text{ m}^2 + 1065,5 \text{ m}^2 = 3196,5/3197 \text{ m}^2$ 50x (2,5 m x 5,00 m) Bus 2x (1,50 m x 2,00 m) Pos <u>Petugas/Satpam</u> $Total = 631 \text{ m}^2$ $50 \% \text{ Sirkulasi} \times 631 \text{ m}^2 = 315,5 \text{ m}^2$ $Total 631 \text{ m}^2 + 315,5 \text{ m}^2 = 946,5/947 \text{ m}^2$	
RUANG TUNGGU						
Sumber: SPM dan Asumsi Nilai/Ukuran/Jumlah ruang tunggu menurut SPM: a. Tempat duduk untuk 1 orang minimum $0,625 \text{ m} \times 0,875 \text{ m} = 0,547 \text{ m}^2$ b. LOS B = $0,9-1,2 \text{ m}^2$						
14	1. Petugas terminal 2. Pengunjung/ calon Penumpang bus	<ul style="list-style-type: none"> Mengatur aktivitas pada ruang tunggu oleh petugas Memberikan informasi setiap saat oleh petugas Menunggu kedatangan/keberangkatan bus 	<ul style="list-style-type: none"> Ruang tunggu 	1. Ruang untuk menunggu kedatangan bus (kapasitas 50-100 orang) 2. Ruang tunggu untuk menunggu keberangkatan bus (kapasitas 100-200 orang)	1. 100x (1 m x 1,2 m) Manusia (LOS B) 100x (0,625 m x 0,875 m) Tempat duduk 1x (2,5 m x 3 m) Pos petugas 4x (0,8 m x 0,8 m) Tempat sampah <u>Total = 184,76 m²</u> $20 \% \text{ Sirkulasi} \times 184,76 \text{ m}^2 = 36,952 \text{ m}^2$ $Total 184,76 \text{ m}^2 + 36,952 \text{ m}^2 = 221,712/222 \text{ m}^2$ 2. 200x (1 m x 1,2 m) Manusia (LOS B) 200x (0,625 m x 0,875 m) Tempat duduk	210 m ²

					1x (2,5 m x 3 m) Pos petugas Total = 356,9 m ² 20 % Sirkulasi x 356,9 m ² = 71,38 m ² Total 356,9 m ² + 71,38 m ² = 428,28/429 m ²	
PENGINAPAN AWAK KENDARAAN UMUM DAN PENGUNJUNG						
Sumber: SPM, NAD dan Asumsi						
Nilai/Ukuran/Jumlah penginapan menurut SPM:						
a. Ruang untuk duduk per orang 0,625 x 0,875 m = 0,547 m ²						
b. Luas ruang untuk tidur per orang dengan 0,7 x 1 m = 0,7 m ²						
15	1. Awak kendaraan umum 2. <i>Cleaning service</i> 3. Petugas penginapan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Awak kendaraan <ol style="list-style-type: none"> 1. Cek in 2. Istirahat (Tidur, Makan, Ngobrol, dan BAB/BAK/Mandi) 3. Cek out ▪ Merapikan tempat dan bersih-bersih oleh <i>Cleaning service</i> ▪ Melayani cek in dan cek out oleh petugas penginapan 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penginapan khusus awak kendaraan umum 	Penginapan dengan kapasitas 20 kamar dan 4 petugas penginapan	24x (0,6 m x 1,2 m) Manusia 20x (2 m x 0,875 m) Tempat Tidur 20x (1 m x 0,30 m) Rak 44x (0,625 m x 0,875 m) Ruang duduk per orang 1x (5 m x 5 m) Asumsi ruang loby/receptionist 5x (2 m x 2 m) KM/Toilet 1x (5 m x 5 m) Asumsi gudang 22x (0,3 m x 0,3 m) Tempat sampah Total = 176,208 m ² 20 % Sirkulasi x 176,208 m ² = 35,2416 m ² Total 176,208 m ² + 35,2416 m ² = 211,4496/212 m ²	212 m ²
16	1. Pengunjung terminal 2. <i>Cleaning service</i> 3. Petugas penginapan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Awak kendaraan <ol style="list-style-type: none"> 1. Cek in 2. Istirahat (Tidur, Makan, Ngobrol, dan BAB/BAK/Mandi) 3. Cek out ▪ Merapikan tempat dan bersih-bersih oleh <i>Cleaning service</i> ▪ Melayani cek in dan cek out oleh 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penginapan khusus awak kendaraan umum 	Penginapan dengan kapasitas 20 kamar dan 4 orang petugas penginapan	24x (0,6 m x 1,2 m) Manusia 20x (2 m x 0,875 m) Tempat Tidur 20x (1 m x 0,30 m) Rak 20x (1,4 m x 0,7 m) Meja 44x (0,625 m x 0,875 m) Ruang duduk per orang 1x (5 m x 5 m) Asumsi ruang loby/receptionist 22x (2 m x 2 m) KM/Toilet	291 m ²

		petugas penginapan			1x (5 m x 5 m) Asumsi gudang 22x (0,3 m x 0,3 m) Tempat sampah Total = 241,928 m ² 20 % Sirkulasi x 241,928 m ² = 48,3856 m ² Total 241,928 m ² + 48,3856 m ² = 290,3136/291 m ²	
KIOS/STAN PENJUALAN AGEN TIKET PERJALANAN						
Sumber: SPM, NAD dan Asumsi						
Nilai/Ukuran/Jumlah kios/stand penjualan agen tiket perjalanan menurut SPM:						
a. Luas ruang per orang minimal dengan antrian 0,375 x 0,875 m = 0,328 m ²						
b. Duduk santai dengan meja 0,725 x 1,250 m = 0,906 m ²						
17	1. Penjual tiket 2. Pembeli tiket	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Menjual/menjual tiket oleh penjual ▪ Melayani transaksi penjualan tiket oleh penjual ▪ Bersih-bersih stan loket oleh penjual ▪ Membeli tiket oleh pembeli ▪ Menunggu antrian oleh pembeli 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kios/Stan Penjualan tiket perjalanan 	20 kios penjualan agen tiket perjalanan	1 Ruang Kios Terdiri dari: 10x (0,375 m x 0,875 m) Manusia 2x (0,725 m x 1,250 m) Duduk santai dengan meja 8x (0,4 m x 0,4 m) Kursi Antrian 2x (1 m x 0,30 m) Rak Total = 6,9725 m ² 20 % Sirkulasi x 6,9725 m ² = 1,3945 m ² Total 6,9725 m ² + 1,3945 m ² = 8,3679 m ² (20 x 9 = 180 m ²)	180 m ²
PARKIR PENGUNJUNG DAN PENGELOLA TERMINAL						
Sumber: SPM dan Asumsi						
Nilai/Ukuran/Jumlah parkir menurut SPM:						
a. Mobil Penumpang 2,5 m x 5,0 m						
b. Bus atau Truk 3,4 m x 12,5 m						
c. Sepeda Motor 0,75 m x 2 m						
18	1. Pengelola terminal 2. Pengunjung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mengatur lalu lintas di area parkir oleh petugas ▪ Menarik retribusi oleh petugas 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tempat Parkir Kendaraan Pribadi 	1. Kapasitas parkir 200 motor dan 100 mobil	200x (0,75 m x 2 m) Motor 100x (2,50 m x 5 m) Mobil 2x (1,5 m x 2 m) Asumsi Pos	2334 m ²

	terminal	<ul style="list-style-type: none"> Memarkirkan kendaraan pribadi oleh petugas terminal atau pengunjung terminal 	<ul style="list-style-type: none"> Pos Petugas/ Security 	2. 4 orang petugas parkir	Security Total = 1556 m ² 50 % Sirkulasi x 1556 m ² = 778 m ² Total 1556 m ² + 778 m ² = 2334 m ²	
MUSHOLLA						
Sumber: SPM, NAD dan Asumsi Nilai/Ukuran/Jumlah musholla menurut SPM: a. Minimum 4 orang laki-laki dan 4 orang perempuan b. Luas minimum untuk 1 orang sholat 0,9 x 1,25 m = 1,125 m ²						
19	1. Semua orang yang ada di terminal	<ul style="list-style-type: none"> BAB/BAK/Wudhu Sholat Menitipkan barang Merapikan dan membersihkan tempat oleh petugas ta'mir 	<ul style="list-style-type: none"> Musholla 	1. Kapasitas musholla 100 orang 2. Petugas ta'mir 2 orang	100x (0,9 m x 1,25 m) Manusia 4x (1 m x 0,30 m) Rak 6x (1,5 m x 2 m) Toilet 2x (3 m x 3 m) Asumsi Tempat Wudhu 1x (3 m x 3 m) Asumsi Ruang Ta'mir 1x (3 m x 3 m) Asumsi Gudang 4x (0,3 m x 0,3 m) Tempat sampah Total = 168,06 m ² 20 % Sirkulasi x 168,06 m ² = 33,612 m ² Total 168,06 m ² + 33,612 m ² = 201,672/202 m ²	202 m ²
TOILET UMUM						
Sumber: SPM, NAD dan Asumsi Nilai/Ukuran/Jumlah toilet umum menurut SPM: Luas 0,9 m x 1,25 m = 1,125 m ² per orang						
20	1. Semua orang yang ada di terminal	<ul style="list-style-type: none"> BAB/BAK, Mandi Membayar retribusi oleh pengguna Penarikan retribusi oleh petugas Bersih-bersih oleh petugas 	<ul style="list-style-type: none"> Toilet umum 	20 Toilet	20x (0,9 m x 1,25 m) Manusia 20x (0,8 m x 0,8 m) Bak Air 20x (0,38 m x 0,7 m) Closet 6x (0,6 m x 0,7 m) Wastafel Total = 43,14 m ² 20 % Sirkulasi x 43,14 m ²	52 m ²

					$= 8,628 \text{ m}^2$ $\text{Total } 43,14 \text{ m}^2 + 8,628 \text{ m}^2 =$ $51,768/52 \text{ m}^2$	
KIOS/STAN BERJUALAN						
Sumber: SPM, NAD dan Asumsi Nilai/Ukuran/Jumlah kios/stan jualan menurut SPM: Luas minimum per orang $0,725 \times 1,250 \text{ m} = 0,906 \text{ m}^2$						
21	1. Penjual 2. Pembeli	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Merapikan/menata barang dagangan oleh penjual ▪ Pedagang menawarkan dagangan ke pengunjung ▪ Transaksi jual beli ▪ Memilih/membeli barang oleh pembeli 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kios/Stan Berjualan 	50 Kios	200x (0,725 m x 1,25 m) Manusia 80x (2,5 m x 2,5 m) Asumsi Kios $\text{Total} = 493,75 \text{ m}^2$ $20 \% \text{ Sirkulasi} \times 493,75 \text{ m}^2 = 98,75 \text{ m}^2$ $\text{Total } 493,75 \text{ m}^2 + 98,75 \text{ m}^2 =$ $592,5/593 \text{ m}^2$	593 m ²
CAFE/RESTAURANT						
Sumber: SPM, NAD dan Asumsi Nilai/Ukuran/Jumlah cafe/restaurant jualan menurut SPM: Luas minimum per orang $0,725 \times 1,250 \text{ m} = 0,906 \text{ m}^2$						
22	1. Penjual 2. Pembeli	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Merapikan/menata makanan dagangan oleh penjual ▪ Memasak ▪ Mencuci peralatan masak ▪ Pedagang menawarkan dagangan ke pengunjung ▪ Pembeli memilih/memesan makanan dan minuman ▪ Pembeli makan dan minum ▪ Pembeli membayar ke kasir 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cafe/Restaurant 	20 Cafe/Restaurant (kapasitas masing-masing restaurant 20-25 orang)	500x (0,725 m x 1,25 m) Manusia 10x (0,5 m x 1,5 m) Set meja+kursi makan dengan 2 orang 20x (0,7 m x 3 m) Asumsi meja display makanan 20x (2,20 m x 0,6 m) Set peralatan masak 20x (0,7 m x 0,8 m) Kulkas 20x (1,5 m x 2 m) Asumsi kasir 40x (0,6 m x 0,7 m) Wastafel 40x (0,3 m x 0,3 m) Tempat sampah $\text{Total} = 620,625 \text{ m}^2$	745 m ²

					$20\% \text{ Sirkulasi} \times 620,625 \text{ m}^2$ $= 124,125 \text{ m}^2$ $\text{Total } 620,625 \text{ m}^2 + 124,125 \text{ m}^2 =$ $744,75/745 \text{ m}^2$	
PLAY GROUND						
Sumber: Asumsi						
23	Semua orang	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bermain ▪ Bersantai ▪ Makan/Minum ▪ Mengobrol 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Play Ground 	30 orang	2x (20 m x 20 m) Asumsi ruang play ground Total = 800 m ²	800 m ²
ATM CENTER						
Sumber: SPM dan Asumsi						
Nilai/Ukuran/Jumlah ATM center jualan menurut SPM:						
Luas minimum per orang $0,375 \times 0,875 \text{ m} = 0,328 \text{ m}^2$						
24	Semua orang	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mengantri ▪ Mengoperasikan mesin ATM ▪ Mengambil uang 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ATM Center 	6 Mesin ATM	6x (0,375 m x 0,875 m) Manusia 6x (0,7 m x 0,7 m) Asumsi mesin ATM 6x (0,3 m x 0,3 m) Tempat sampah <hr/> Total = 5,448 m ² $20\% \text{ Sirkulasi} \times 5,448 \text{ m}^2 = 1,0896$ m^2 $\text{Total } 5,448 \text{ m}^2 + 1,0896 \text{ m}^2 =$ $6,5376/7 \text{ m}^2$	
KLINIK						
Sumber: SPM, NAD dan Asumsi						
Nilai/Ukuran/Jumlah klinik menurut SPM:						

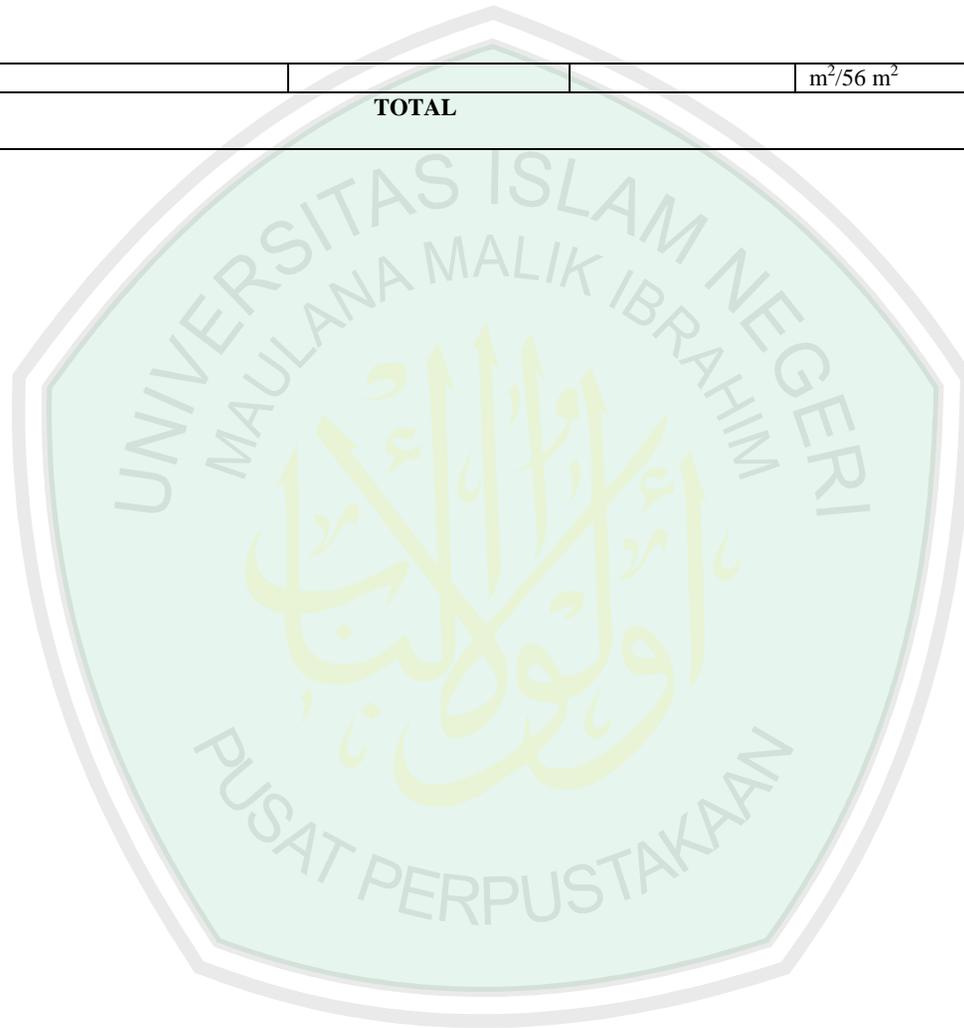
a. Duduk diam dengan meja dengan luas $0,7 \times 1 \text{ m} = 0,7 \text{ m}^2$						
b. Pos kesehatan ditunjang ruang/tempat berbaring per orang dengan $0,875 \times 2 \text{ m} = 1,75 \text{ m}^2$						
25	1. Dokter dan petugas klinik 2. Pasien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Petugas merapikan dan membersihkan klinik ▪ Petugas mendata setiap pasien yang masuk ▪ Dokter memeriksa dan memberi resep obat kepada pasien ▪ Pasien menunggu antrian ▪ Pasien di periksa dokter ▪ Pasien membayar pengobatan 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Klinik 	1 Ruang (Kapasitas 10 orang)	10x (0,6 m x 1,2 m) Manusia 2x (0,875 m x 2 m) Tempat berbaring 3x (0,7 m x 1 m) Duduk diam dengan meja 7x (0,4 m x 0,4 m) Kursi antrian 2x (1 m x 0,30 m) Rak Buku 2x (1,8 m x 0,5 m) Lemari 2x (0,6 m x 0,7 m) Wastafel 2x (0,3 m x 0,3 m) Tempat sampah 1x (2 m x 2 m) Toilet <hr/> Total = $21,34 \text{ m}^2$ 20 % Sirkulasi x $21,34 \text{ m}^2 = 4,268 \text{ m}^2$ Total $21,34 \text{ m}^2 + 4,268 \text{ m}^2 = 25,608/26 \text{ m}^2$	26 m ²
TEMPAT BACA						
Sumber: NAD dan Asumsi						
26	Semua orang	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Memilih buku,majalah,koran ▪ Membaca ▪ Mengobrol ▪ Merapikan tempat setelah membaca ▪ Merapikan dan membersihkan tempat oleh petugas 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tempat baca/Ruang Baca 	1 Ruang (Kapasitas 20 orang)	20x (0,6 m x 1,2 m) Manusia 10x (1 m x 0,30 m) Rak buku 10x (0,7 m x 1 m) Duduk diam dengan meja 1x (0,3 m x 0,3 m) Tempat sampah <hr/> Total = $24,49 \text{ m}^2$ 20 % Sirkulasi x $24,49 \text{ m}^2 = 4,898 \text{ m}^2$ Total $24,49 \text{ m}^2 + 4,898 \text{ m}^2 = 29,388/30 \text{ m}^2$	30 m ²
INFORMATION CENTER						
Sumber: SPM, NAD dan Asumsi						

Nilai/Ukuran/Jumlah penerima pengaduan menurut SPM: a. Luas ruang per orang $0,7 \times 1 \text{ m} = 0,7 \text{ m}^2$ b. Duduk diam dengan meja dengan luas $0,70 \times 1,00 \text{ m} = 0,7 \text{ m}^2$						
27	1. Petugas informasi 2. Semua orang	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Memberikan info terbaru seputar terminal ▪ Menembel brosur info terbaru ▪ Menerima pengaduan pengunjung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Information Center</i> 	1 Ruang (Kapasitas 8 orang)	8x (0,7 m x 1 m) Manusia 3x (0,7 m x 1 m) Duduk diam dengan meja 1x (0,3 m x 0,3 m) Tempat sampah 3x (1 m x 0,30 m) Rak <hr/> Total = 8,69 m ² 20 % Sirkulasi x 8,69 m ² = 1,738 m ² Total 8,69 m ² + 1,738 m ² = 10,428/11 m ²	11 m ²
PUSKOM						
Sumber: SPM, NAD dan Asumsi Nilai/Ukuran/Jumlah PUSKOM menurut SPM: Luas ruang per orang $0,375 \times 0,875 \text{ m} = 0,328 \text{ m}^2$						
28	Semua orang	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Menelfon ▪ Mengakses internet 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Puskom 	1 Ruang (Kapasitas 25 orang)	25x (0,375 m x 0,875 m) Manusia 10x (0,5 m x 1,5 m) Set meja+ kursi dengan 2 orang 4x (0,3 m x 0,3 m) Tempat sampah <hr/> Total = 89,86 m ² 20 % Sirkulasi x 89,86 m ² = 17,972 Total 89,86 m ² + 17,972 m ² = 107,832/108 m ²	108 m ²
PENITIPAN BARANG/KENDARAAN						
Sumber: SPM, NAD dan Asumsi Nilai/Ukuran/Jumlah penitipan barang menurut SPM: a. Luas minimum per orang $0,875 \times 0,875 \text{ m} = 0,766 \text{ m}^2$ b. Duduk santai dengan meja dengan luas $0,725 \times 1,250 \text{ m} = 0,906 \text{ m}^2$						
29	1. Pegawai 2. Semua orang	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Petugas mendata/menarik retribusi setiap penitipan barang ▪ Petugas menata/merapikan tempat 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penitipan Barang/Kendaraan 	2 Ruang (1 Ruang khusus menitipkan barang dan 1 ruang khusus menitipkan	Asumsi ruang (20 m x 20 m = 400 m ²)	400 m ²

		<ul style="list-style-type: none"> Pengunjung menitipkan barang bawaan 		kendaraan)		
RUANG CCTV						
Sumber: Asumsi						
30	Pegawai terminal	<ul style="list-style-type: none"> Petugas mengoperasikan komputer Petugas mengontrol setiap aktivitas di terminal melalui alat kontrol (CCTV) 	<ul style="list-style-type: none"> Ruang CCTV 	1 Ruang (Kapasitas 2 orang)	Asumsi (4 m x 4 m = 16 m ²)	16 m ²
GUDANG & RUANG PETUGAS KEBERSIHAN						
Sumber: NAD dan Asumsi						
31	Petugas kebersihan	<ul style="list-style-type: none"> Membersihkan dan menata keindahan lingkungan terminal 	<ul style="list-style-type: none"> Gudang Ruang Petugas Kebersihan 	1. 1 Ruang Gudang 2. 1 Ruang Petugas Kebersihan (Kapasitas 10 orang)	1. Asumsi Gudang (8 m x 8 m = 64 m ²) 2. Ruang Petugas Kebersihan 10x (0,6 m x 1,2 m) Manusia 10x (0,7 m x 0,7 m) Rak barang 2x (0,8 m x 0,8 m) Tempat sampah Asumsi ruang penyimpanan alat kebersihan (3 m x 3 m = 9 m ²) Total = 22,38 m ² 20 % Sirkulasi x 22,38 m ² = 4,476 m ² Total 22,38 m ² + 4,476 m ² = 26,856 m ² /27 m ²	27 m ²
PELAYANAN JASA OJEK						
Sumber: SPM, NAD dan Asumsi						
32	Tukang ojek	<ul style="list-style-type: none"> Menunggu kedatangan penumpang Menawarkan jasa kepada penumpang Mengantarkan penumpang ke tujuan 	<ul style="list-style-type: none"> Pangkalan Ojek 	1 Ruang dengan kapasitas 20 kendaraan	20x (0,7 m x 1 m) Manusia 20x (0,75 m x 2,00) Motor 1x (0,4 m x 0,4 m) Tempat sampah Total = 44,16 m ² 20 % Sirkulasi x 44,16 m ² = 8,832 m ² Total 44,16 m ² + 8,832 m ² = 55,992	56 m ²

					m ² /56 m ²		
TOTAL							12752 m²

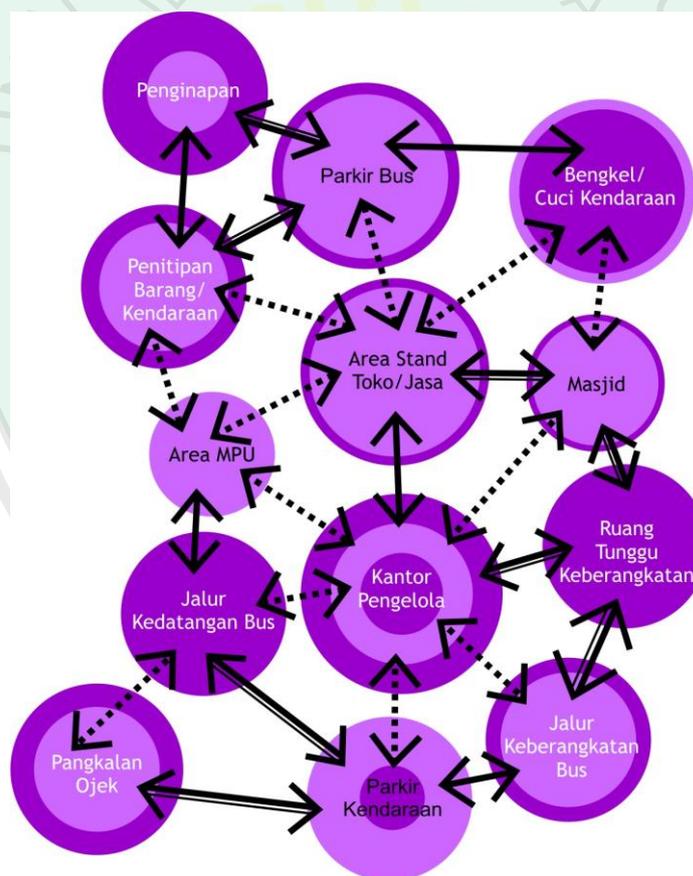
(Sumber: Hasil Analisis, 2013)



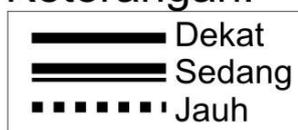
4.3.5. Analisis Hubungan Antar Ruang

Analisis hubungan antar ruang dibutuhkan untuk mengetahui kedekatan antar ruang untuk Perancangan Kembali Terminal Bus Tamanan ini. Analisis ini juga dibutuhkan untuk mencari rencana zoning ruang untuk masing-masing karakteristik ruangnya yang sesuai tema perancangan. Berikut ini penjelasan berupa gambar hubungan kedekatan hubungan antar ruang yang ada pada kawasan, dan juga penjelasan mengenai hubungan kedekatan ruang-ruang yang ada disetiap zoning.

4.3.5.1. Hubungan Antar Ruang Kawasan

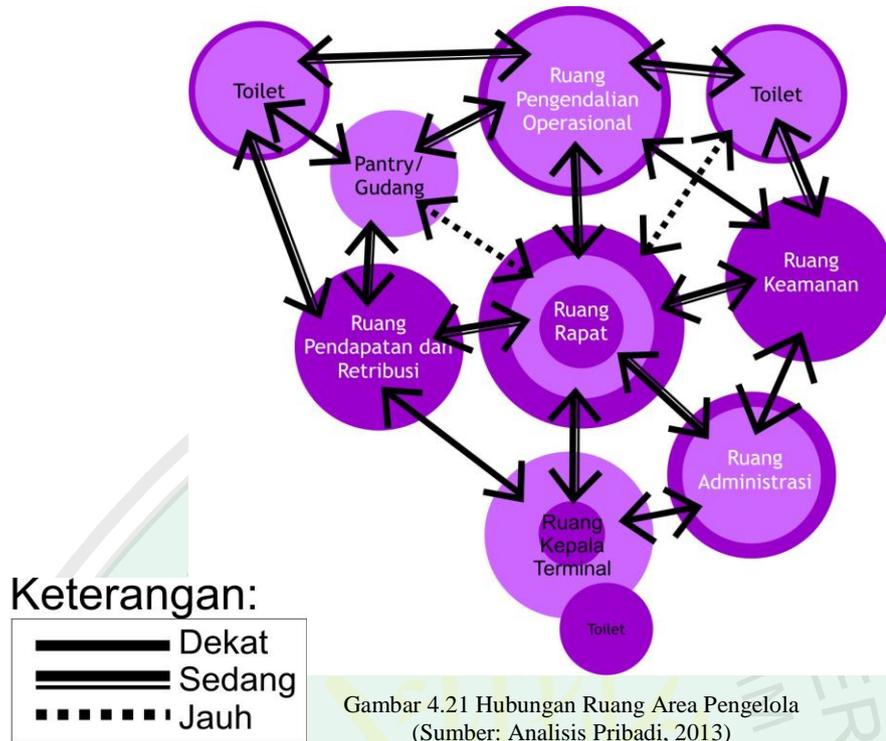


Keterangan:

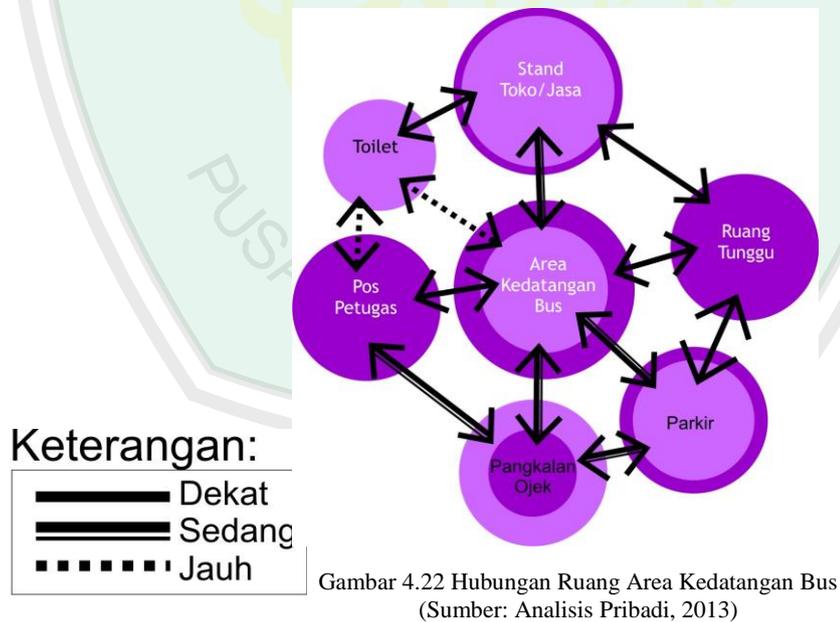


Gambar 4.20 Hubungan Antar Ruang Kawasan
(Sumber: Analisis Pribadi, 2013)

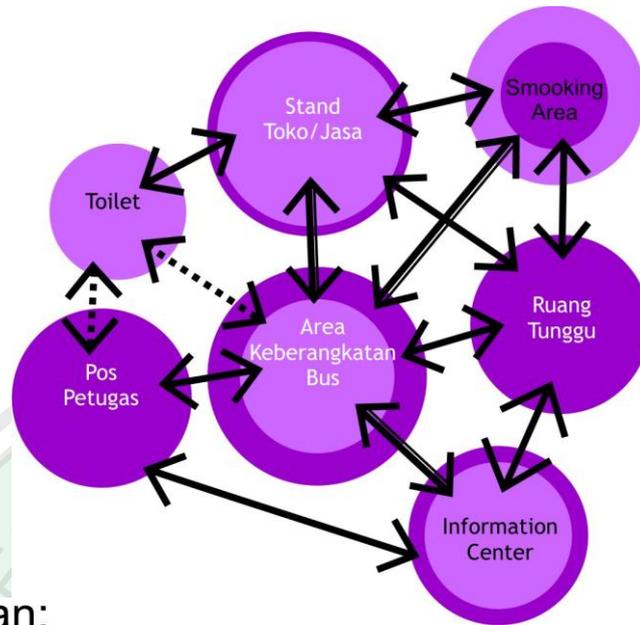
4.3.5.2. Hubungan Antar Ruang Kantor Pengelola



4.3.5.3. Hubungan Antar Ruang Area Kedatangan Kendaraan



4.3.5.4. Hubungan Antar Ruang Area Keberangkatan Kendaraan

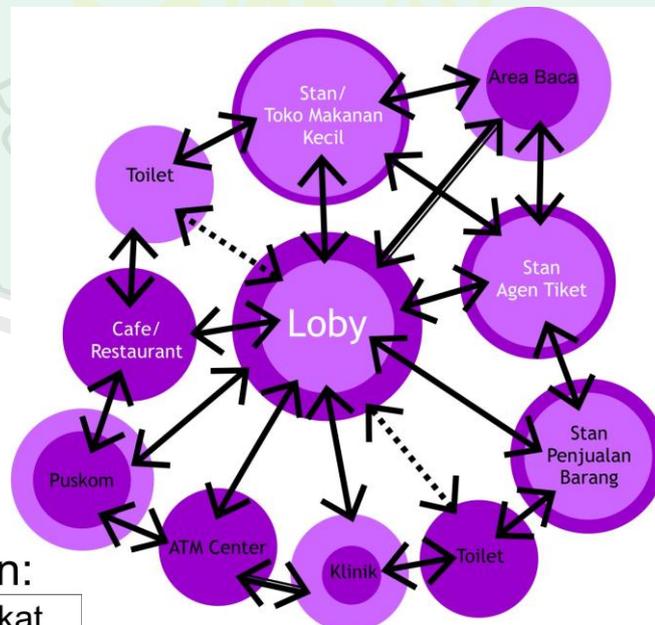


Keterangan:



Gambar 4.23 Hubungan Ruang Area Keberangkatan Bus
(Sumber: Analisis Pribadi, 2013)

4.3.5.5. Hubungan Antar Ruang Area Komersial

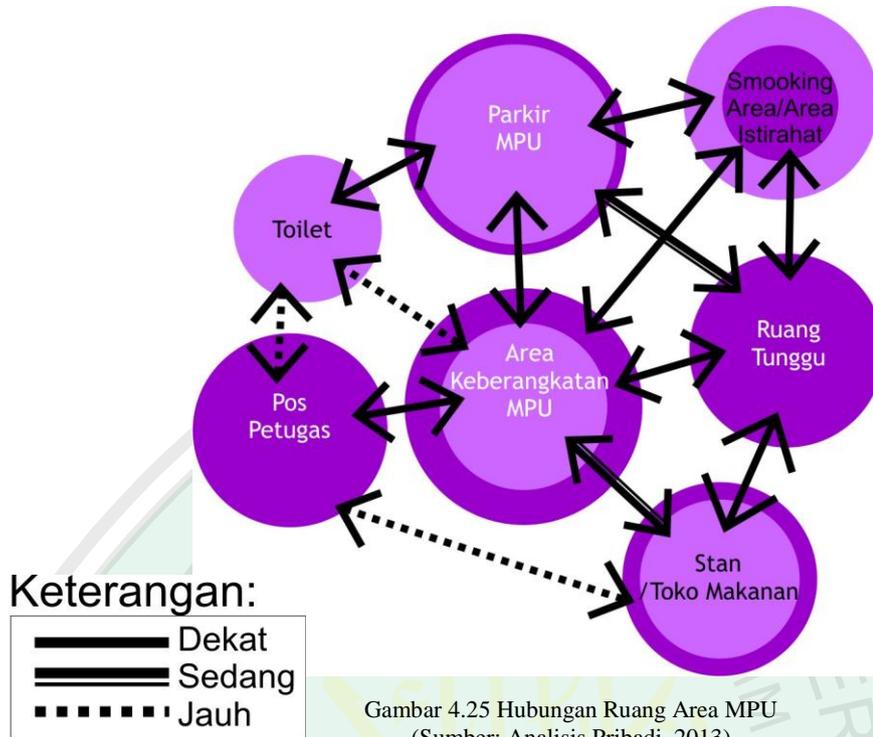


Keterangan:



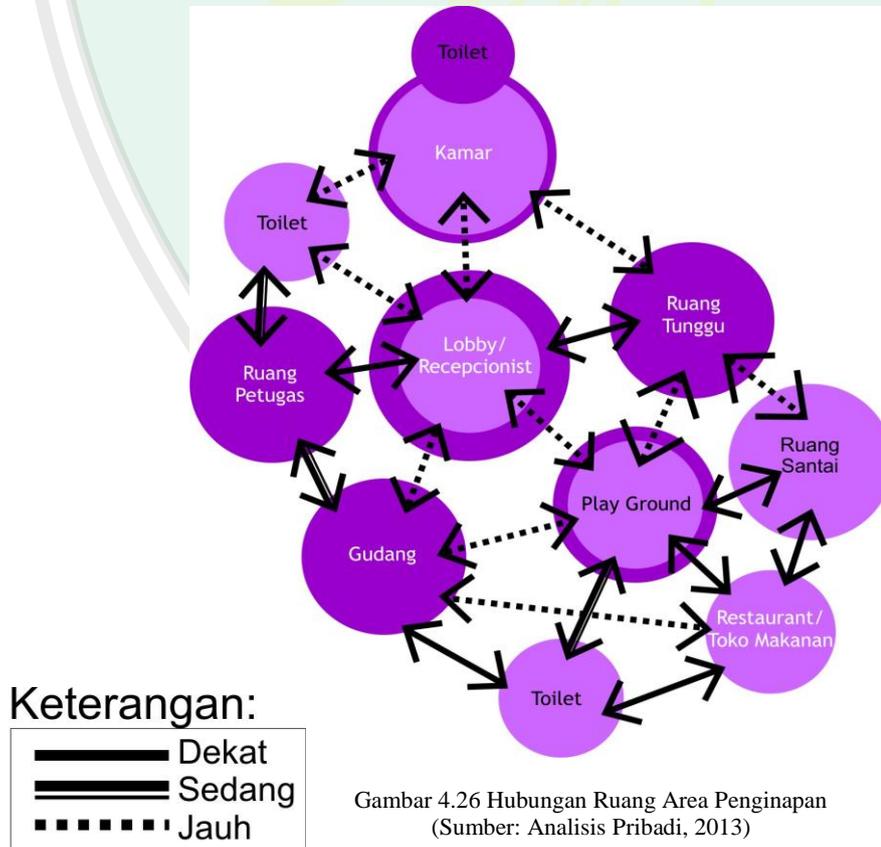
Gambar 4.24 Hubungan Ruang Area Komersial
(Sumber: Analisis Pribadi, 2013)

4.3.5.6. Hubungan Antar Ruang Area MPU



Gambar 4.25 Hubungan Ruang Area MPU
(Sumber: Analisis Pribadi, 2013)

4.3.5.7. Hubungan Antar Ruang Area Penginapan



Gambar 4.26 Hubungan Ruang Area Penginapan
(Sumber: Analisis Pribadi, 2013)

4.3.5.8. Hubungan Antar Ruang Area Masjid

