



LAPORAN TUGAS AKHIR
**PERANCANGAN TERMINAL
TIPE A ARJOSARI DENGAN
PENDEKATAN INCLUSIVE
DESAIN**

KURNIA NINGSIH - 200606110032

DOSEN PEMBIMBING 1
SUKMAYATI RAHMAH, M.T.

DOSEN PEMBIMBING 2
ANA ZIYADATUL HUSNA, M.ARS.

PROGRAM STUDI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG
2024

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan Tugas Akhir ini telah dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Arsitektur (S.Ars.) di UIN Maulana Malik Ibrahim Malang.

Oleh:

KURNIA NINGSIH

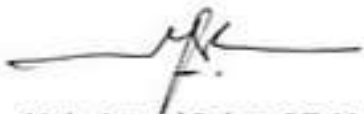
200606110032

Judul Tugas Akhir : Perancangan Terminal Tipe A Arjosari dengan pendekatan Inclusive Design

Tanggal Ujian : Rabu, 30 April 2025

Disetujui oleh:

Ketua Penguji



Moh. Arsyad Bahar, S.T. M.Sc.
NIP. 19870414 201903 1 007

Anggota Penguji 1



M. Imam Fagihuddin, M.T.
NIP. 19910121 202203 1 001

Anggota Penguji 2



Sukmayati Rahmah, M.T.
NIP. 19780128 200912 2 002

Anggota Penguji 3



Ana Ziyadatul Husna, M.Ars.
NIP. 198911102019032021

Mengetahui,

Ketua Program Studi Teknik Arsitektur



Dr. Munik Junara, M.T.
NIP. 19710426 200501 2 005

LEMBAR KELAYAKAN CETAK

Laporan Tugas Akhir yang disusun oleh:

Nama Mahasiswa : Kurnia Ningsih

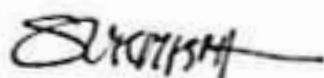
NIM : 200606110032

Judul Tugas Akhir : Perancangan Terminal Tipe A Arjosari dengan pendekatan Inclusive Design

telah direvisi sesuai dengan catatan revisi sidang Tugas akhir dari dewan penguji dan dinyatakan LAYAK CETAK. Demikian pernyataan layak cetak ini disusun untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Disetujui oleh:

Pembimbing 1



Sukmayati Rahmah M.T.
NIP. 19780128 200912 2 002

Pembimbing 2



Ana Ziyadatul Husna M.Ars.
NIP. 198911102019032021

PERNYATAAN ORISINALITAS KARYA

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama Mahasiswa : Kurnia Ningsih
NIM : 200606110032
Program Studi : Teknik Arsitektur
Fakulta : Sains dan Teknologi

Dengan ini saya menyatakan bahwa isi sebagian maupun keseluruhan laporan tugas akhir saya dengan judul:

PERANCANGAN TERMINAL TIPE A ARJOSARI DENGAN PENDEKATAN INCLUSIVE DESAIN

adalah benar-benar hasil karya intelektual mandiri, diselesaikan tanpa menggunakan bahan-bahan yang tidak diijinkan dan bukan merupakan karya pihak lain yang saya akui sebagai karya sendiri. Semua referensi yang dikutip maupun dirujuk telah ditulis secara lengkap pada daftar pustaka. Apabila ternyata pernyataan ini tidak benar, saya bersedia menerima sanksi sesuai peraturan yang berlaku.

Malang, Senin 23 Juni 2025
Yang membuat pernyataan,



The image shows a handwritten signature in black ink over a red and white revenue stamp. The stamp is a 'Meterai Tempel' (adhesive stamp) with a value of 10,000 Rupiah. It features the Garuda Pancasila emblem and the text 'METERAI TEMPEL' and 'dan ttd' (and signed). The serial number 'ED449AMC369293434' is visible at the bottom of the stamp.

Kurnia Ningsih
200606110032

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan ke hadirat Allah SWT atas segala rahmat, karunia, dan kemudahan yang telah diberikan, sehingga saya dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini yang berjudul:

“Perancangan Terminal Tipe A Arjosari dengan Pendekatan Inclusive Design”

Tugas Akhir ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Arsitektur pada Program Studi Arsitektur, Fakultas Sains dan Teknologi, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Penyusunan laporan ini tidak lepas dari bantuan, arahan, serta dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, saya menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Ibu Sukmayati Rahmah, M.T., selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberikan bimbingan, dukungan, dan saran yang sangat berharga selama proses penyusunan tugas akhir ini.
2. Ibu Ana Ziyadatul Husna, M.Ars., selaku Dosen Pembimbing II yang dengan sabar membimbing dan memberikan masukan secara konstruktif dalam pengembangan gagasan dan desain.
3. Kedua orang tua dan keluarga tercinta atas segala doa, semangat, dan kasih sayang yang menjadi sumber motivasi terbesar dalam menyelesaikan studi ini.
4. Teman-teman seperjuangan Studio Tugas Akhir Arsitektur UIN Malang yang telah menjadi rekan diskusi, berbagi semangat, dan saling mendukung hingga akhir proses.
5. Seluruh dosen dan staf pengajar di Program Studi Arsitektur UIN Maulana Malik Ibrahim Malang yang telah memberikan ilmu dan pengalaman selama masa perkuliahan.
6. Serta semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu, yang telah membantu secara langsung maupun tidak langsung dalam proses tugas akhir ini.

Penulis menyadari bahwa tugas akhir ini masih memiliki kekurangan. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan guna menyempurnakan karya ini di masa mendatang.

Semoga tugas akhir ini dapat memberikan manfaat bagi pengembangan ilmu arsitektur, khususnya dalam perancangan sarana transportasi publik yang inklusif dan ramah bagi seluruh lapisan masyarakat.

Malang, Senin 23 Juni 2025
Kurnia Ningsih

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI.....	
DAFTAR GAMBAR.....	
DAFTAR TABEL.....	
BAB 1 PENDAHULUAN.....	
1.1 Latar Belakang.....	
1.2 Ruang Lingkup Dan Batasan Desain.....	
1.3 Maksud dan Tujuan Perancangan.....	
1.4 Tinjauan Preseden.....	
1.5 Kajian Pendekatan.....	
1.6 Strategi Desain.....	
BAB 2 PENELUSURAN KONSEP DAN PERANCANGAN.....	
2.1 Analisis Tapak.....	
2.2 Kajian Fungsi dan Aktivitas.....	
2.3 Analisis Kebutuhan Ruang.....	
2.4 Konsep Desain.....	
BAB 3 PENGEMBANGAN KONSEP DAN HASIL PERANCANGAN.....	
3.1 Rancangan Tapak atau Kawasan.....	
3.2 Rancangan Ruang Bangunan.....	
3.3 Rancangan Bentuk Selubung Bangunan.....	
3.4 Rancangan interior Bangunan.....	
3.5 Rancangan Sistem Struktur Bangunan.....	
3.6 Rancangan Sistem Bangunan (Utilitas).....	
3.7 Rancangan Detil Arsitektur Khusus.....	
BAB 4 EVALUASI HASIL PERANCANGAN.....	
4.1 Review Evaluasi Rancangan.....	
4.2 Hasil Penyempurnaan Rancangan.....	
BAB 5 PENUTUPAN.....	
5.1 Kesimpulan.....	
5.2 Saran.....	

ABSTRAK

Pertumbuhan jumlah penduduk di Kota Malang yang terus mengalami peningkatan setiap tahun berdampak langsung pada kebutuhan akan fasilitas transportasi publik yang memadai. Sebagai salah satu pusat pertumbuhan ekonomi dan pendidikan di Jawa Timur, Kota Malang memerlukan sistem transportasi yang dapat mendukung pergerakan masyarakat dengan aman, nyaman, dan inklusif. Terminal Arjosari, yang merupakan satu-satunya terminal tipe A di Kota Malang, memiliki peranan vital dalam melayani mobilitas regional, khususnya moda angkutan darat berbasis bus antarkota antarprovinsi (AKAP).

Berdasarkan data dari Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil, terjadi lonjakan pengguna Terminal Arjosari sebesar 150–170% saat musim mudik, dan sebanyak 19,4% pemudik memilih angkutan umum bus sebagai moda transportasi utama. Namun, realita di lapangan menunjukkan bahwa kualitas pelayanan dan kelayakan fasilitas terminal masih belum optimal dan belum memenuhi standar pelayanan minimal yang ditetapkan oleh Peraturan Menteri Perhubungan No. 40 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

Tugas Akhir ini mengusung pendekatan Inclusive Design yang berfokus pada perancangan ruang publik yang dapat diakses, digunakan, dan dinikmati oleh seluruh kalangan pengguna tanpa terkecuali. Pendekatan ini diterapkan melalui penerapan prinsip-prinsip seperti keselamatan, keamanan, aksesibilitas, kesetaraan, kemudahan (accommodating), kenyamanan (convenient), fleksibilitas, serta responsivitas terhadap kebutuhan pengguna. Proses perancangan dilakukan melalui studi tapak, analisis sirkulasi, observasi lapangan, studi literatur, serta kajian terhadap kebutuhan fungsional pengguna dengan latar belakang sosial dan fisik yang beragam.

Nilai-nilai keislaman juga menjadi dasar dalam pendekatan perancangan, khususnya dalam menciptakan ruang yang adil dan berkeadaban. Hal ini sesuai dengan spirit QS. An-Nahl: 90, yang mendorong manusia untuk berlaku adil, berbuat kebaikan, dan mencegah kemungkaran. Dengan integrasi pendekatan inklusif dan nilai-nilai etika Islam, diharapkan rancangan terminal ini dapat menjadi ruang publik yang ramah, layak, dan berkeadilan bagi semua pengguna.

ABSTRACT

The growing population of Malang City each year significantly increases the demand for adequate and accessible public transportation facilities. As one of the economic and educational hubs in East Java, Malang requires a transportation system that ensures safe, comfortable, and inclusive mobility. Arjosari Terminal, the only type-A terminal in Malang, plays a vital role in serving regional mobility, particularly for intercity and interprovincial bus transportation (AKAP).

Based on data from the Department of Population and Civil Registration, passenger traffic at Arjosari Terminal increases by 150–170% during peak holiday seasons, with 19.4% of travelers choosing buses as their main mode of transportation. However, field conditions reveal that the current facilities and services at the terminal are inadequate and fall short of the minimum service standards outlined in the Regulation of the Minister of Transportation No. 40 of 2015 concerning Passenger Terminal Operations.

This final project adopts an Inclusive Design approach, focusing on creating public spaces that are accessible, usable, and enjoyable for people of all backgrounds and abilities. The design integrates principles such as safety, security, accessibility, equity, accommodation, convenience, flexibility, and responsiveness to user needs. The design process involves site analysis, circulation study, field observation, literature review, and an understanding of the diverse social and physical conditions of terminal users.

Islamic values are also embedded within the design approach, aiming to create just and dignified public spaces. This aligns with the message of the Qur'an (Surah An-Nahl: 90), which calls for justice, kindness, and the prohibition of wrongdoing. By integrating inclusive design principles with ethical values inspired by Islam, this project aspires to deliver a terminal that not only meets functional standards but also promotes fairness and inclusivity in public infrastructure.

الملخص

يشهد عدد سكان مدينة مالانغ نموًا مستمرًا كل عام، مما يؤدي إلى زيادة كبيرة في الحاجة إلى مرافق النقل العام المناسبة والشاملة. وباعتبارها إحدى مراكز الاقتصاد والتعليم في شرق جاوة، تحتاج مدينة مالانغ إلى نظام نقل A يدعم حركة المواطنين بشكل آمن ومريح وشامل. ويُعدّ موقف حافلات أرجوساري، وهو الموقف الوحيد من الفئة في المدينة، من البنى التحتية الحيوية التي تخدم حركة النقل الإقليمي، خاصة الحافلات بين المدن والأقاليم. تشير البيانات الصادرة عن إدارة السكان وتسجيل الأحوال المدنية إلى أن عدد مستخدمي موقف أرجوساري يزداد بنسبة 150-170٪ خلال موسم العيد، حيث يفضل 19.4٪ من المسافرين استخدام الحافلات كوسيلة نقل رئيسية. ومع ذلك، تُظهر الملاحظات الميدانية أن المرافق الحالية لا تلبّي المعايير الدنيا للخدمة كما هو منصوص عليه في لائحة وزير النقل رقم 40 لعام 2015 بشأن تشغيل مواقف الركاب.

يعتمد هذا المشروع النهائي على منهجية التصميم الشامل التي تركز على إنشاء فضاءات عامة يمكن للجميع الوصول إليها واستخدامها بغض النظر عن قدراتهم أو خلفياتهم. وقد تم تضمين مبادئ مثل السلامة، والأمن، وسهولة الوصول، والمساواة، والتيسير، والراحة، والمرونة، والاستجابة لاحتياجات المستخدمين. تشمل عملية التصميم دراسة الموقع، وتحليل حركة المرور، والملاحظات الميدانية، ومراجعة الأدبيات، وتحليل الاحتياجات الوظيفية للمستخدمين بمختلف خلفياتهم الاجتماعية والبدنية. كما تم إدماج القيم الإسلامية كأساس أخلاقي في عملية التصميم، استنادًا إلى توجيهات القرآن الكريم، وخاصة في قوله تعالى:

﴿ إِنَّ اللَّهَ يَأْمُرُ بِالْعَدْلِ وَالْإِحْسَانِ وَإِيتَاءِ ذِي الْقُرْبَىٰ وَيَنْهَىٰ عَنِ الْفَحْشَاءِ وَالْمُنْكَرِ وَالْبَغْيِ ۚ ﴾

(سورة النحل: 90)

ويهدف المشروع إلى تقديم تصميم لمحطة حافلات حضرية تكون عادلة، وآمنة، وشاملة، ومستجيبة لاحتياجات جميع فئات المستخدمين، وتُعزز القيم الأخلاقية والإنسانية في البنية التحتية العامة.



1

PENDAHULUAN

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Kota Malang terus menarik minat penduduk baru serta pekerja dan pelajar yang mencari peluang di pusat pertumbuhan ekonomi dan pendidikan di Jawa Timur. Dari data Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil menunjukkan bahwa angka pertumbuhan penduduk Kota Malang terjadi setiap pergantian tahun dan puncaknya saat mudik lebaran.[1] Fenomena ini sejalan dengan status Kota Malang sebagai pusat pertumbuhan yang semakin berkembang.

bulan	KOTA MALANG		
	2020	2021	2022
Januari	1771	2092	1911
Februari	1656	1795	1630
Maret	1395	2127	1938
April	832	1822	1597
Mei	908	1375	1445
Juni	1581	2391	2354
Juli	2109	1820	2158
Agustus	1495	1535	1874
September	1968	2019	1960
Oktober	1637	1856	1521
November	1704	1967	1870
Desember	1449	1991	2095
TOTAL	18505	22790	22353

Tabel 1.1 Data Kependudukan Kota Malang 2020-2022 (Website Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Malang)

Terminal Arjosari, yang menjadi salah satu penghubung utama di Kota Malang, memainkan peran krusial dalam mendukung mobilitas penduduk yang semakin meningkat. Dalam Data Perhubungan Kenaikan signifikan jumlah pengguna Terminal Arjosari mencapai 150-170%, mencerminkan betapa pentingnya terminal ini sebagai pusat transportasi bagi masyarakat lokal dan luar kota.[2] Sedangkan dilansir dari berita Potensi Pergerakan Masyarakat Selama Lebaran 2024 Mencapai 193,6 juta Orang Dalam konteks mudik lebaran Idul Fitri, sebanyak 19,4% pengguna angkutan memilih transportasi bus, menjadikan Terminal Arjosari sebagai salah satu tempat utama pemberangkatan dan kedatangan.[3]

Dalam hal ini, Terminal Arjosari menjadi tempat dan pusat transportasi utama yang sering digunakan masyarakat pendatang dan bepergian. Ke depan, perencanaan harus mencakup pengembangan infrastruktur modern dan efisien, serta penyediaan teknologi yang mendukung pengelolaan lalu lintas dan informasi penumpang secara real-time.

Berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2001 Bab 9 Pasal 12, Terminal Arjosari dikategorikan sebagai Terminal Tipe A yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota, antar provinsi, angkutan kota dalam provinsi, angkutan pedesaan, dan angkutan lintas. Sebagai Terminal dengan Tipe A, tentunya dituntut untuk memiliki layanan dan fasilitas lengkap sesuai dengan standar yang berlaku.[4] Hal ini bertujuan untuk memberikan pelayanan optimal untuk setiap pengguna di terminal Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 40 Tahun 2015 Bab VI Pasal 7 menegaskan bahwa penyelenggaraan terminal angkutan jalan wajib menyesuaikan standar pelayanan ini dalam hal melaksanakan dan/atau ingin melakukan penyelenggaraan dan/atau pembangunan terminal penumpang angkutan jalan".[5]

Namun, masih terdapat beberapa aspek dari standar penyelenggaraan terminal yang belum terpenuhi sesuai dengan Standar Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 40 Tahun 2015:

- Keselamatan : belum tersedianya aksesibilitas yang jelas untuk area pejalan kaki, Rambu keselamatan, dan area perbaikan kendaraan
- Keamanan : belum tersedianya kamera pengawas serta media panduan keamanan dan Petugas yang jarang terlihat sekitar area Terminal.
- Keteraturan : Lokasi penjualan tiket yang tidak terpusat, tidak adanya tersedia media pemberitahuan keberangkatan.

- Kenyamanan : banyak Area kamar mandi yang tidak terawat serta telah tutup akses untuk pengguna terminal, masih Kurangnya Area terbuka Hijau, Tidak tersedianya Area merokok sehingga sekitar Area tunggu penuh dengan bau asap rokok, kurangnya penerangan terminal pada malam hari.
- Kemudahan : Karena kurangnya media pengarah area terminal menyebabkan tidak keteraturan penumpang saat menaiki transportasi, sehingga banyak penumpang lebih memilih menunggu di luar area terminal.
- Kesetaraan : Tidak adanya area untuk ibu menyusui pada terminal.

Berdasarkan pendataan non fisik dari kondisi terkini terminal Arjosari berdasarkan standar. Adapun beberapa bukti berita mengenai kondisi terminal Arjosari saat ini. Hal ini sejalan di karenakan pelayanan pokok yang harusnya sesuai dengan standar pelayanan yang didapatkan. Namun pengguna sering kali hanya mendapat kekecewaan terhadap kondisi lapangan pada terminal Arjosari Permasalahan yang ada di terminal arjosari sudah banyak di beritakan dalam surat kabar banyak berita yang menyatakan mengenai banyak kerusakan pada area halte angkot dan banyak bangunan yang tidak layak pakai di terminal arjosari. Pemberitaan tersebut dilangsir oleh Indonesia.jatimtimes.com. Tidak hanya dalam kondisi fisik yang diberitakan surat kabar, laporan mengenai adanya kejahatan di terminal arjosari sudah banyak diberitakan. Banyaknya laporan kejahatan ini membuat rasa kepercayaan masyarakat kurang untuk terminal Arjosari. Bahkan sebagai menteri perhubungan Ignasius Jonan mengkritik mengenai kondisi terminal Arjosari. Desus dari berita Nasional.tempo.com mengatakan bahwa terminal arjosari bisa saja mendapat julukan daerah kumuh nantinya.

Permasalahan pertama yang menonjol di

Terminal Arjosari adalah kurangnya kebijakan tegas dan perawatan pada terminal tersebut. Kebijakan yang ada saat ini belum cukup kuat untuk menangani berbagai permasalahan yang timbul, termasuk ketertiban dan keamanan. Tidak jelasan kebijakan dan lemahnya pengawasan membuat banyak oknum memanfaatkan situasi ini untuk melakukan tindakan kejahatan di terminal. Hal ini tentu saja berdampak langsung pada kenyamanan dan keamanan pengguna terminal, baik itu penumpang maupun awak transportasi.

Selain itu, banyak lokasi di Terminal Arjosari yang tidak lagi digunakan sesuai dengan fungsinya. Beberapa area yang seharusnya menjadi tempat layanan bagi awak transportasi kini malah disalahgunakan. Ada yang digunakan sebagai tempat tinggal oleh beberapa oknum, yang tentunya tidak sesuai dengan peruntukan awal terminal. Penyalahgunaan ini menunjukkan adanya kurangnya kontrol dan pengelolaan yang efektif dari pihak berwenang, sehingga mengurangi fungsi utama terminal sebagai pusat transportasi yang aman dan nyaman.



Gambar 1.1 Bangunan liar tumbuh di lahan buffer zona terminal yang seharusnya steril dari aktivitas hunian.

Kondisi fisik bangunan di Terminal Arjosari juga mengalami penurunan yang drastis. Banyak bagian bangunan yang sudah tidak layak pakai dan hanya ditambal dengan bahan seadanya seperti kayu atau bahan bangunan lainnya. Kondisi ini mencerminkan kurangnya perhatian terhadap perawatan dan renovasi fasilitas terminal. Atap terminal yang bocor semakin memperburuk situasi, terutama saat musim hujan. Banyak retail yang terkena dampak langsung akibat kebocoran ini, sehingga mengganggu aktivitas mereka dan menambah kerugian ekonomi.

Saluran air di atap terminal juga tidak berfungsi dengan baik. Hal ini terlihat dari penggunaan botol Aqua sebagai penerus jatuhnya air hujan. Solusi sementara seperti ini menunjukkan bahwa permasalahan infrastruktur di Terminal Arjosari tidak ditangani dengan serius dan profesional. Akibatnya, ketika hujan deras, air tidak bisa dialirkan dengan baik dan menyebabkan genangan yang mengganggu aktivitas di dalam terminal. Kondisi ini menambah daftar panjang permasalahan yang harus segera diatasi oleh pihak berwenang untuk mengembalikan fungsi dan kenyamanan Terminal Arjosari.



Gambar 1.2 bukti fisik bangunan retail

Menurut standar pelayanan terminal, beberapa fasilitas penunjang seperti WC dan musholla di Terminal Arjosari dibangun melebihi kebutuhan pengguna. Hal ini menyebabkan beberapa fasilitas tersebut tidak difungsikan secara maksimal. Selain itu, layanan penunjang ini juga tidak memenuhi standar yang seharusnya ada pada terminal kelas A. Misalnya, fasilitas untuk difabel tidak disediakan, padahal ini sangat penting untuk memastikan semua pengguna terminal mendapatkan pelayanan yang layak. Tidak tersedianya fasilitas ini, ditambah dengan kebersihan yang kurang terjaga dan sirkulasi yang sempit bagi pengguna, menjadi pemicu sepi area sekitar terminal.



Gambar 1.3 bukti fisik bebrapa Toilet



Gambar 1.4 bukti fisik Musholla



Gambar 1.5 Ramp Terminal Arjosari

Pembangunan fasilitas ramp untuk difabel juga tidak sesuai dengan standar yang ditetapkan. Berdasarkan Standar Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 40 Tahun 2015, kemiringan maksimal untuk pembangunan ramp adalah 20o. Namun, di Terminal Arjosari, banyak ramp yang dibangun dengan kemiringan lebih dari 20o, yang tentu saja menyulitkan difabel dalam mengakses terminal. Ketidaksesuaian ini menunjukkan kurangnya perhatian terhadap standar pelayanan yang ada, sehingga membuat terminal tidak ramah bagi semua kalangan pengguna, terutama difabel.

Dari permasalahan fisik dan non-fisik yang ada di Terminal Arjosari, dapat disimpulkan bahwa kurangnya kebijakan tegas, perawatan yang memadai, serta pengelolaan yang efektif telah menyebabkan berbagai masalah serius. Kondisi fisik terminal yang menurun drastis, seperti bangunan yang rusak, atap yang bocor, dan infrastruktur yang tidak memenuhi standar, mencerminkan kurangnya perhatian terhadap pemeliharaan fasilitas. Selain itu, ketidaksesuaian dalam pembangunan fasilitas penunjang dan pelayanan yang tidak ramah difabel menunjukkan kurangnya penerapan standar pelayanan yang seharusnya ada di terminal kelas A.

Di sisi non-fisik, lemahnya pengawasan dan pengelolaan membuat banyak area

terminal disalahgunakan dan menurunkan tingkat keamanan serta kenyamanan bagi pengguna. Kebijakan yang tidak jelas dan kurang tegas juga memicu maraknya kejahatan di area terminal. Kombinasi dari masalah-masalah ini menyebabkan Terminal Arjosari tidak dapat berfungsi dengan optimal sebagai pusat transportasi yang aman, nyaman, dan layak bagi semua pengguna. Diperlukan tindakan segera dan menyeluruh dari pihak berwenang untuk mengatasi masalah ini dan mengembalikan fungsi serta kualitas Terminal Arjosari.



Gambar 1.8 Area Keluar Bis yang dipenuhi kendaraan umum dan penumpang yang menunggu

Pendekatan inclusive design merupakan solusi yang tepat untuk mengatasi permasalahan di Terminal Arjosari. Inclusive design atau desain inklusif adalah pendekatan yang mempertimbangkan kebutuhan semua pengguna, termasuk mereka yang memiliki keterbatasan fisik, sensorik, atau kognitif. Pendekatan ini memastikan bahwa semua fasilitas dan layanan dapat diakses dan digunakan oleh semua orang tanpa terkecuali, menciptakan lingkungan yang lebih ramah dan aman bagi semua pengguna terminal.

Kesetaraan dan aksesibilitas dalam desain fasilitas publik seperti terminal sudah dirangkum dalam standar pembangunan terminal Tipe A, sesuai dengan Standar

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 40 Tahun 2015. Peraturan ini menetapkan bahwa setiap terminal harus menyediakan fasilitas yang ramah difabel, termasuk ramp dengan kemiringan yang sesuai, toilet yang mudah diakses, dan fasilitas lain yang mendukung kebutuhan khusus. Penerapan standar ini di Terminal Arjosari dapat membantu memperbaiki infrastruktur yang saat ini tidak memadai dan memastikan setiap fasilitas penunjang berfungsi secara optimal.

Permasalahan yang ada di Terminal Arjosari, baik fisik maupun non-fisik, berkaitan erat dengan kurangnya penerapan pendekatan inclusive design. Dengan mengadopsi desain inklusif, permasalahan seperti kebersihan, sirkulasi yang sempit, dan fasilitas yang tidak ramah difabel dapat diatasi. Inclusive design tidak hanya memperbaiki kondisi fisik terminal, tetapi juga meningkatkan pengawasan dan pengelolaan, sehingga area terminal tidak lagi disalahgunakan. Pendekatan ini menjadi solusi menyeluruh untuk meningkatkan kualitas pelayanan, keamanan, dan kenyamanan di Terminal Arjosari, menjadikannya pusat transportasi yang layak bagi semua pengguna.

Dari permasalahan fisik dan non-fisik di Terminal Arjosari serta pemecahan masalah melalui pendekatan inclusive design, dapat disimpulkan bahwa permasalahan utama di terminal ini:

- Keselamatan kurang terjamin dengan tidak adanya aksesibilitas yang jelas untuk pejalan kaki dan kekurangan rambu keselamatan serta area perbaikan kendaraan.
- Keamanan terganggu oleh tidak adanya kamera pengawas, media panduan keamanan, dan kurangnya petugas keamanan di sekitar area terminal.
- Keteraturan menjadi isu dengan lokasi penjualan tiket yang tidak terpusat dan tidak adanya media pemberitahuan keberangkatan.

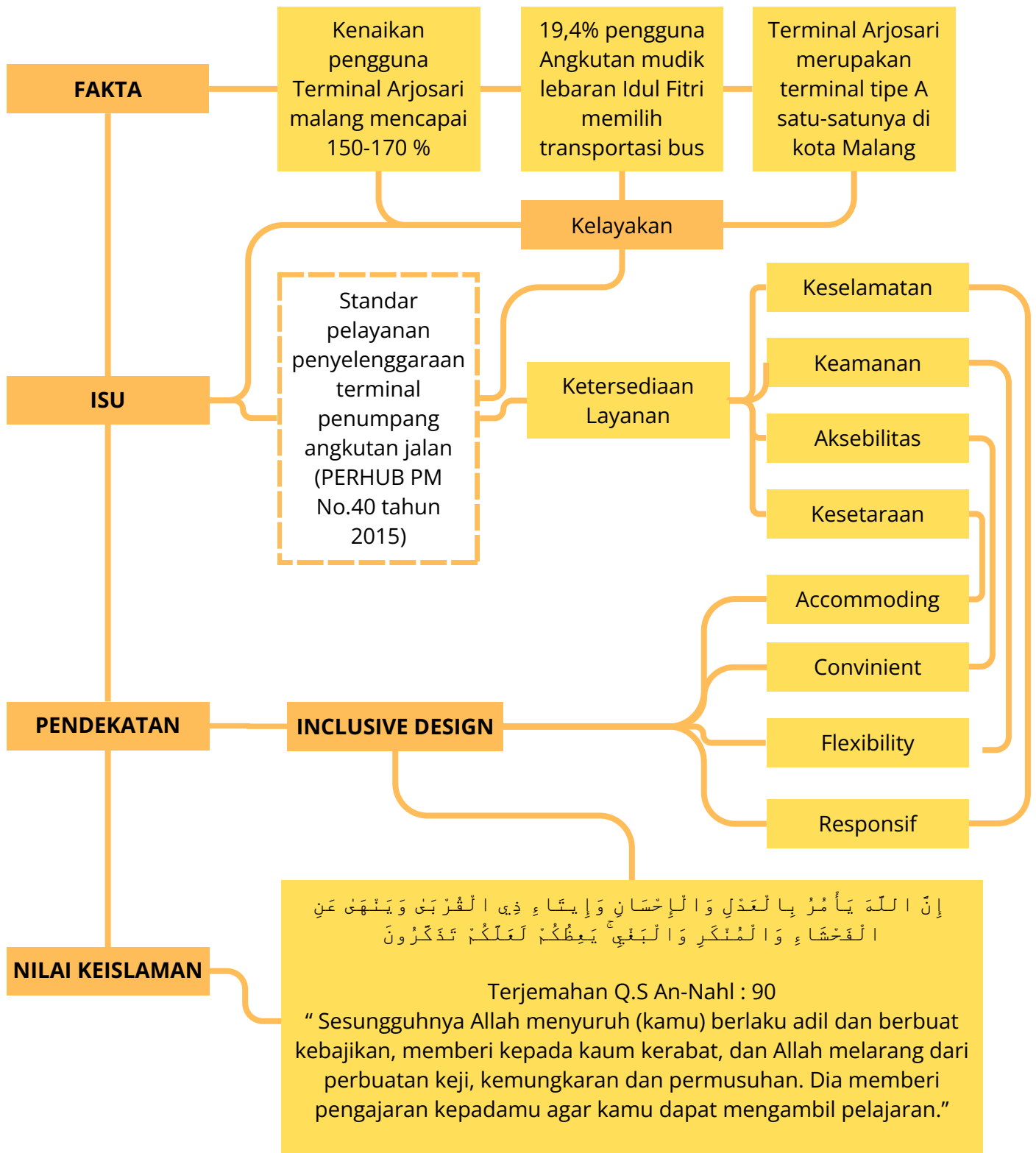
- Keamanan dari struktur bangunan yang sudah rusak dan tidak layak digunakan.
- Keamanan tidak terjamin karena banyaknya lokasi layanan penunjang yang melebihi kebutuhan sehingga beberapa lokasi menjadi tempat oknum kejahatan dan terbengkalai.
- Kenyamanan terhambat oleh area kamar mandi yang tidak terawat, kurangnya area terbuka hijau dan area merokok, serta penerangan yang minim pada malam hari.
- Kemudahan juga menjadi masalah karena kurangnya media pengarah area terminal yang menyebabkan tidak keteraturan penumpang.
- Kesetaraan terabaikan dengan tidak adanya area untuk ibu menyusui dan fasilitas ramp untuk difabel yang tidak sesuai standar.

Perancangan kembali Terminal Arjosari merupakan solusi yang tepat untuk meningkatkan keselamatan, keamanan, keteraturan, kenyamanan, kemudahan, dan kesetaraan. Dengan pembangunan infrastruktur yang sesuai standar, peningkatan pengawasan dan pengelolaan, serta penyediaan fasilitas yang memadai dan ramah difabel, Terminal Arjosari dapat menjadi pusat transportasi yang aman, nyaman, dan layak bagi semua pengguna.

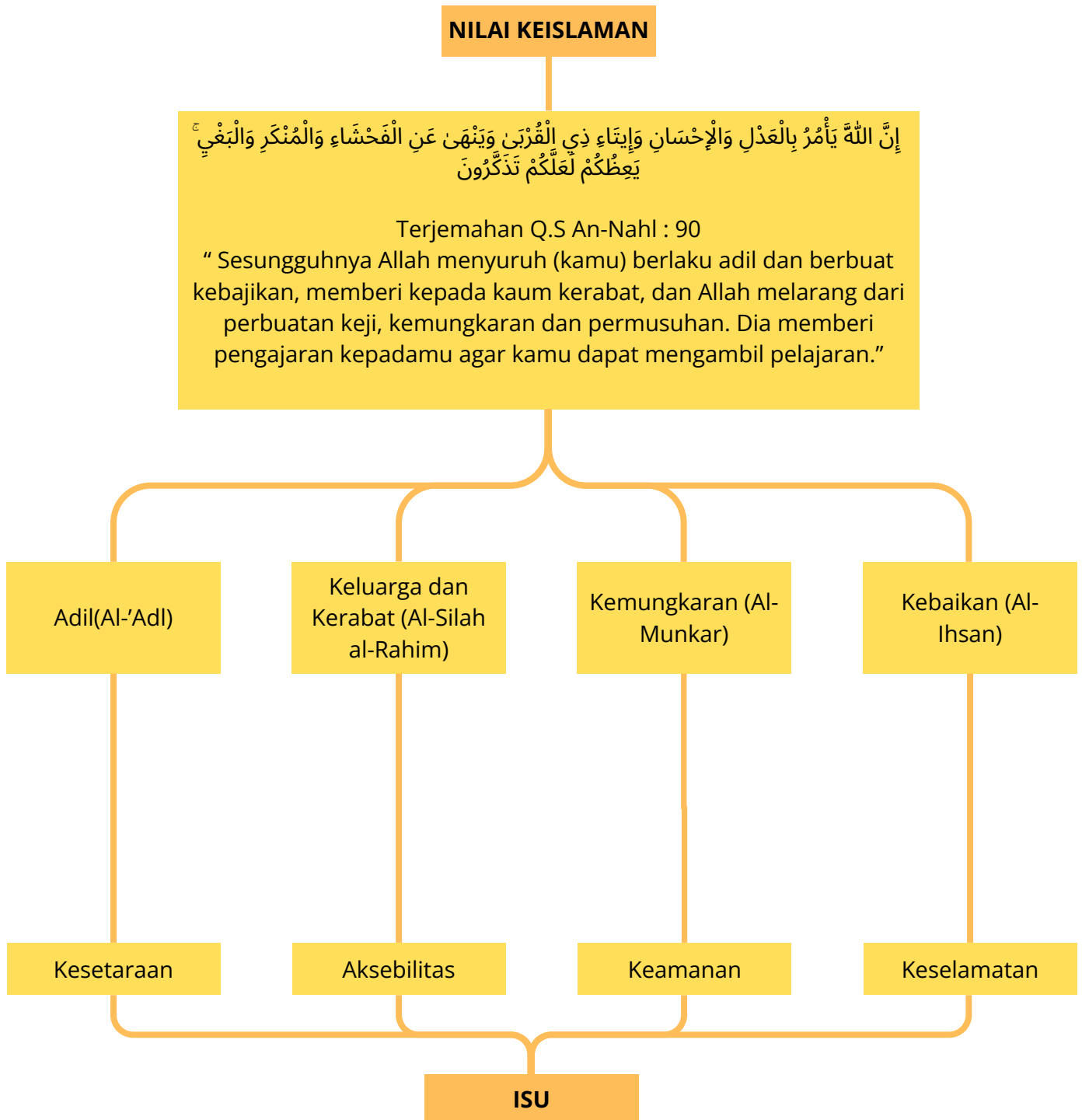
SKEMA RANGKUPAN

LATAR BELAKANG

Menurut data Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil, Kota Malang terus mengalami pertambahan penduduk setiap tahunnya. Hal ini sejalan dengan perkembangan Kota Malang sebagai pusat pertumbuhan ekonomi dan pendidikan di Jawa Timur. Terminal Arjosari, sebagai salah satu penghubung utama bagi masyarakat dari luar dan dalam Kota Malang, memegang peran krusial dalam mendukung mobilitas penduduk yang semakin meningkat. Dengan adanya peningkatan pengguna dari Terminal Arjosari, tentunya hal ini menekankan pentingnya ketersediaan layanan yang harus mampu memenuhi kebutuhan dari para pengguna terminal, baik dari segi transportasi maupun fasilitas penunjang lainnya.



SKEMA RANGKUPAN

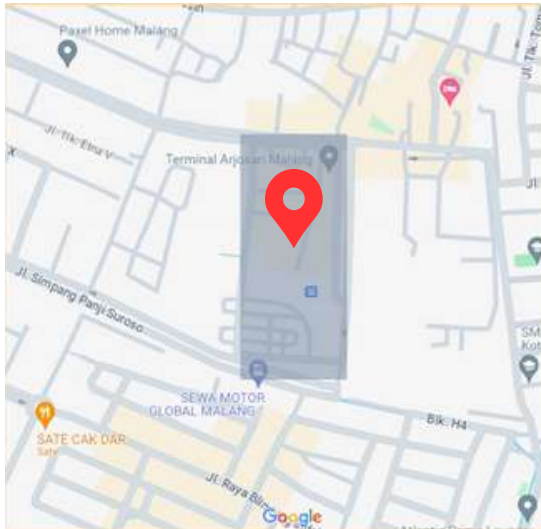


1.2 Ruang Lingkup

LOKASI

Terminal Arjosari, Jl. Raden Intan No.1, Arjosari, Kec. Blimbing, Kota Malang, Jawa Timur 65126

Luas tapak: 5,5 Ha



Gambar 1.8 Peta lokasi tapak

Objek perancangan kali ini adalah Terminal Arjosari dengan menggunakan Standar acuan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 40 Tahun 2015 yang bertujuan untuk menciptakan lingkungan yang inklusif, aman, nyaman, dan efisien bagi semua pengguna yang memanfaatkannya.

FUNGSI

Sebagai pusat transportasi utama di Kota Malang dan menjadi titik penting untuk pemberangkatan dan kedatangan penumpang yang melakukan perjalanan jarak jauh di Jawa Timur. Serta sebagai wadah penunjang dari perekonomian kota Malang.

PENGUNA

Pengguna terminal mengharuskan untuk melayani semua kalangan karna sebagai titik hubung dari semua daerah, yaitu:

- Pengelola Terminal
- Pengguna Non difabel
- Pengguna difabel

Rentang usia 0-60 tahun menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 98 Tahun 2017. [6]

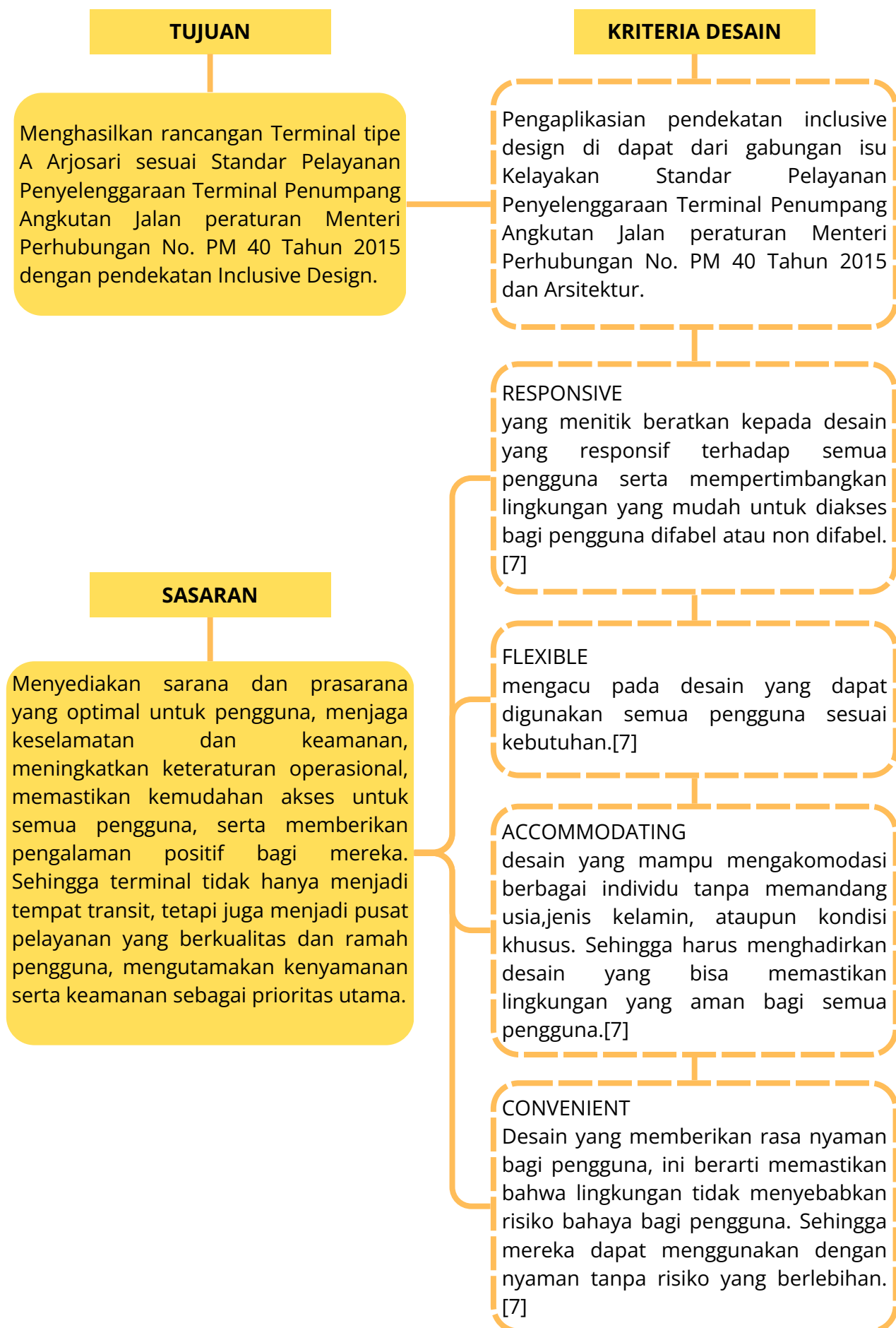
FASILITAS

Fasilitas pada terminal tipe A Arjosari ini mengacu pada Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan peraturan Menteri Perhubungan No. PM 40 Tahun 2015. Standar pelayanan ini terbagi menjadi enam kategori, berikut penjelasannya:

LAYANAN	FASILITAS
Keselamatan	• Keamanan • Perbaikan kendaraan
Keamanan	• Gangguan keamanan
Keteraturan	• Area Tunggu • Kebersihan • Peribadatan • UMKM
Kenyamanan	• Area Terbuka • Area Khusus
Kemudahan	• Media Entrance dan exit • Parkir
Kesetaraan	• Difabel • Ibu menyusui

Tabel 1.2 Data Layanan dan fasilitas

1.3 Maksud dan Tujuan Perancangan



1.4 Tinjauan Preseden

TERMINAL PURABAYA SURABAYA



Gambar 1.4.1 Peta lokasi tapak



PROFIL OBJEK

- Lokasi : Terminal Purabaya (Surabaya)
- Luas Bangunan : 119.950 m²
- Tahun : 1991

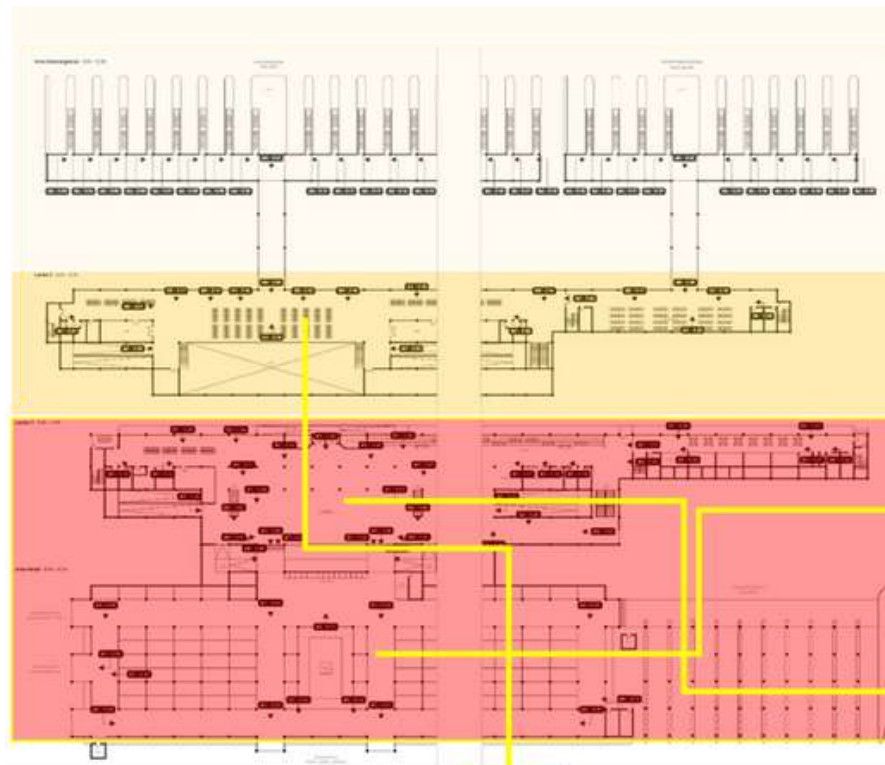
Terminal Purabaya, dikenal sebagai terminal utama Kota Surabaya dan merupakan salah satu terminal bus terbesar dan tersibuk di Indonesia. Terminal ini melayani rute bus antar kota antar provinsi (AKAP) ke berbagai kota besar di Pulau Jawa, Bali, Sumatera, Kalimantan, serta rute bus antar kota dalam provinsi (AKDP) ke berbagai kota dan kabupaten di Jawa Timur. Selain itu, terdapat layanan angkutan kota (angkot) dan beberapa perusahaan travel serta shuttle. Keunggulan Terminal Purabaya terletak pada aksesibilitasnya yang strategis, kapasitas besar yang mampu menampung ribuan penumpang setiap hari.



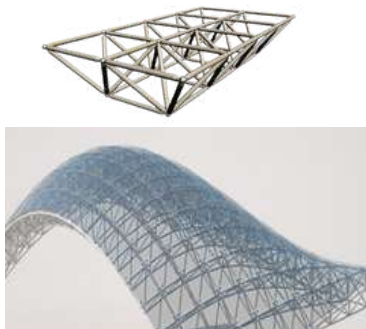
Bangunan berada di tengah Tapak sebagai pemaksimalan penggunaan tapak sekitar untuk akses dari transportasi.

Area tunggu penumpang berada pada lantai 2 akses menuju peron terhubung dengan area tunggu penumpang.

1.4 Tinjauan Preseden



3 zoning, yang salah satunya sebagai komersial.



Spaceframe adalah struktur tiga dimensi yang terdiri dari elemen-elemen batang yang saling terhubung membentuk pola segitiga, menciptakan rangka yang kokoh dan stabil. Struktur ini sangat efisien dalam mendistribusikan beban dan sering digunakan dalam konstruksi bangunan besar seperti stadion dan hangar pesawat karena kekuatannya dan fleksibilitasnya.

PORT AUTHORITY BUS TERMINAL, NEW YORK CITY, USA



PROFIL OBJEK

- Lokasi : 625 8th Ave, New York, NY 10018, USA.
- Arsitek : Deleuw, catherand Company
- Luas Bangunan : 195.096 m²
- Tahun : 15 desember 1950

Tapak

Pembagian Zoning Pada terminal di bagi pergedung.

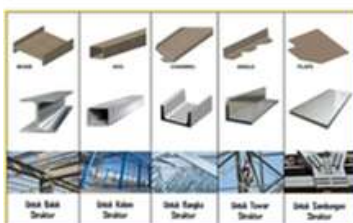
Bagian Ramp/ Akses dari Transportasi bus



Bagian Penghubung dari bangunan utama menuju Ramp



Struktur



Terminal Bus Port Authority di New York City dirancang oleh firma arsitektur DeLeuw, Cather & Company. Terminal ini pertama kali dibuka pada tahun 1950 dan dibangun untuk memusatkan lalu lintas bus di Manhattan serta menyediakan fasilitas yang memadai untuk penumpang. Desainnya menekankan pada fungsionalitas dan efisiensi untuk menangani volume penumpang yang tinggi, dengan lebih dari 200 peron bus yang melayani berbagai rute antarkota dan internasional. Terminal ini telah mengalami beberapa renovasi dan perluasan sejak pertama kali dibangun, termasuk perluasan besar pada tahun 1979 yang dirancang oleh Jordan Gruzen dari firma GruzenSamton, untuk meningkatkan kapasitas dan modernisasi fasilitas.

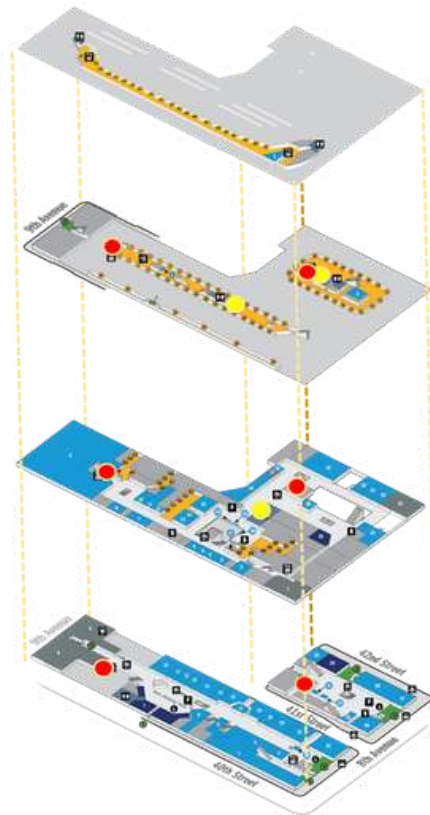


Aea Retail dan kantor pada Main Terminal



Struktur kabel dalam jembatan penyeberangan melibatkan menara penopang yang tinggi, kabel utama dari baja berkekuatan tinggi yang menyalurkan beban dari dek jembatan ke menara, dan kabel penggantung atau kabel tali yang mendukung dek jembatan.

Main Terminal Layout



- Bus Gates
- Ticketing
- Elevators
- Interactive Map
- MobileQube Kiosk
- Retail
- Office
- \$ ATM
- Restrooms/WC

Ruang

Area retail dan kantor dijadikan satu zoning perbagunan.



Area Akses Bis dan parkir Bis



Utilitas

Area utilitas berada selrus dengan elevator/lift



Port Authority Bus Terminal, di New York City, menawarkan fasilitas toilet yang luas dan mudah diakses bagi pengunjungnya. Papan informasi tersebar di seluruh terminal untuk memandu penumpang dengan informasi perjalanan yang akurat. Pintu darurat juga jelas terindikasi dengan tanda-tanda yang mudah dikenali untuk keamanan semua orang.



1.5 Kajian pendekatan

INCLUSIVE DESIGN

Pendekatan Inclusive Design adalah metode perancangan produk, layanan, atau lingkungan yang memperhitungkan keberagaman pengguna, termasuk berbagai kemampuan, usia, latar belakang, dan kebutuhan. Tujuannya adalah menciptakan solusi yang dapat diakses dan digunakan oleh sebanyak mungkin orang tanpa memerlukan adaptasi khusus.

PRINSIP-PRINSIP

INCLUSIVE DESIGN

Responsif

Accomoding

Flexibility

Convinient

PROFIL OBJEK

- Lokasi : 264a Main Rd, Derwent Park TAS 7010, Australia
- Arsitek : thomsonadsett dan CykelArchitekture
- Tahun : 14 Juli 2020

KorongeeDementiaVillage adalah komunitas residensial inovatif yang berlokasi di Glenorchy, Tasmania, Australia, dirancang khusus untuk orang dengan demensia. Desa ini meniru lingkungan suburban yang akrab dengan rumah-rumah kecil, masing-masing menampung hingga 15 penghuni, untuk mempromosikan rasa normalitas dan kenyamanan. Dengan fitur seperti tanda yang jelas, taman sensorik, dan area kenangan, KorongeeVillage berfokus pada perawatan yang berpusat pada individu, menjaga martabat dan kemandirian para penghuninya.

Responsif

Prinsip yang menitik beratkan kepada desain yang responsif terhadap semua pengguna serta mempertimbangkan lingkungan yang mudah untuk diakses bagi pengguna difabel atau non difabel.[7]



Gambar 1.5.1 contoh Responsif

Area yang luas dan datar memudahkan penderita demensia untuk bergerak dengan aman dan nyaman.



Gambar 1.5.2 contoh Resposif

Menghadirkan banyak bukaan sehingga memungkinkan masuknya cahaya alami yang melimpah dan memberikan ventilasi yang baik.

Flexibility

Mengacu pada desain yang dapat digunakan semua pengguna sesuai kebutuhan.[7]



Gambar 1.5.3 Contoh Flexibility

Memakai pintu geser otomatis guna memudahkan akses dan mengurangi hambatan bagi penghuni.

Flexibility



Pengaturan perabot yang efisien memungkinkan ruangan berfungsi secara optimal untuk berbagai kegiatan, menciptakan lingkungan yang fleksibel dan serbaguna sesuai dengan kebutuhan penghuninya.

Penggunaan teknologi dalam toilet difabel dirancang untuk meningkatkan aksesibilitas dan kenyamanan, seperti sensor otomatis untuk pembilasan, pencahayaan otomatis, pegangan yang dapat disesuaikan, dan sistem alarm darurat untuk memastikan keselamatan pengguna.



Ruangan yang dapat dipakai untuk berbagai kebutuhan lainnya menciptakan fleksibilitas dan efisiensi dalam penggunaan ruang.

Perancangan jendela rendah yang fleksibel untuk memungkinkan penglihatan dari kursi roda.



Gambar 1.5.4 Contoh Flexibility

Convinient

Desain yang memberikan rasa nyaman bagi pengguna, ini berarti memastikan bahwa lingkungan tidak menyebabkan risiko bahaya bagi pengguna. Sehingga mereka dapat menggunakan dengan nyaman tanpa risiko yang berlebihan.[7]



Penggunaan warna putih, krem, coklat, dan hitam merupakan kombinasi yang memberikan kontras yang elegan dan harmonis, menciptakan suasana yang hangat dan kontemporer dalam desain ruang.



Gambar 1.5.5 Contoh Convinient

Lampu yang menggunakan warna kuning hangat bertujuan untuk menciptakan atmosfer yang nyaman, menenangkan, dan mengundang kehangatan dalam ruangan.

Memakai pintu geser otomatis guna memudahkan akses dan mengurangi hambatan bagi penghuni.

Accomoding

Desain yang mengakomodasi mempertimbangkan keberagaman manusia dan memastikan bahwa tidak ada yang terpinggirkan. Ini berarti produk atau layanan harus dapat digunakan oleh semua orang, tanpa memandang faktor-faktor seperti usia, jenis kelamin, kecacatan, atau latar belakang kultural.



Gambar 1.5.6 Contoh Accomoding

Flexibility

Penggunaan taman yang luas, bersama dengan area tempat duduk yang dirancang secara ergonomis, bertujuan untuk mendukung kebutuhan berbagai pengguna dengan memberikan ruang yang nyaman dan dapat diakses, sehingga memungkinkan interaksi yang menyenangkan dan santai di lingkungan tersebut.



Gambar 1.5.7 Contoh Accomodating

Penggunaan papan arah bertujuan untuk memberikan petunjuk yang jelas dan membantu navigasi, sehingga memudahkan penghuni dan pengunjung untuk menemukan lokasi, fasilitas, atau area tertentu di dalam suatu tempat atau kompleks bangunan.

Dengan mempertimbangkan berbagai kebutuhan dan kemampuan pengguna, desain inklusif menciptakan produk, lingkungan, dan layanan yang lebih dapat diakses dan digunakan oleh semua orang. Hal ini tidak hanya meningkatkan fungsionalitas dan kenyamanan, tetapi juga mendorong kesetaraan dan pemberdayaan. Pendekatan ini juga mempromosikan kreativitas dengan menginspirasi desainer untuk mencari solusi inovatif yang memenuhi kebutuhan beragam pengguna, sehingga menghasilkan produk yang lebih baik dan berkelanjutan. Selain itu, desain inklusif meningkatkan kepuasan pengguna dan memperluas jangkauan pasar, karena produk yang inklusif cenderung lebih diterima oleh audiens yang lebih luas.

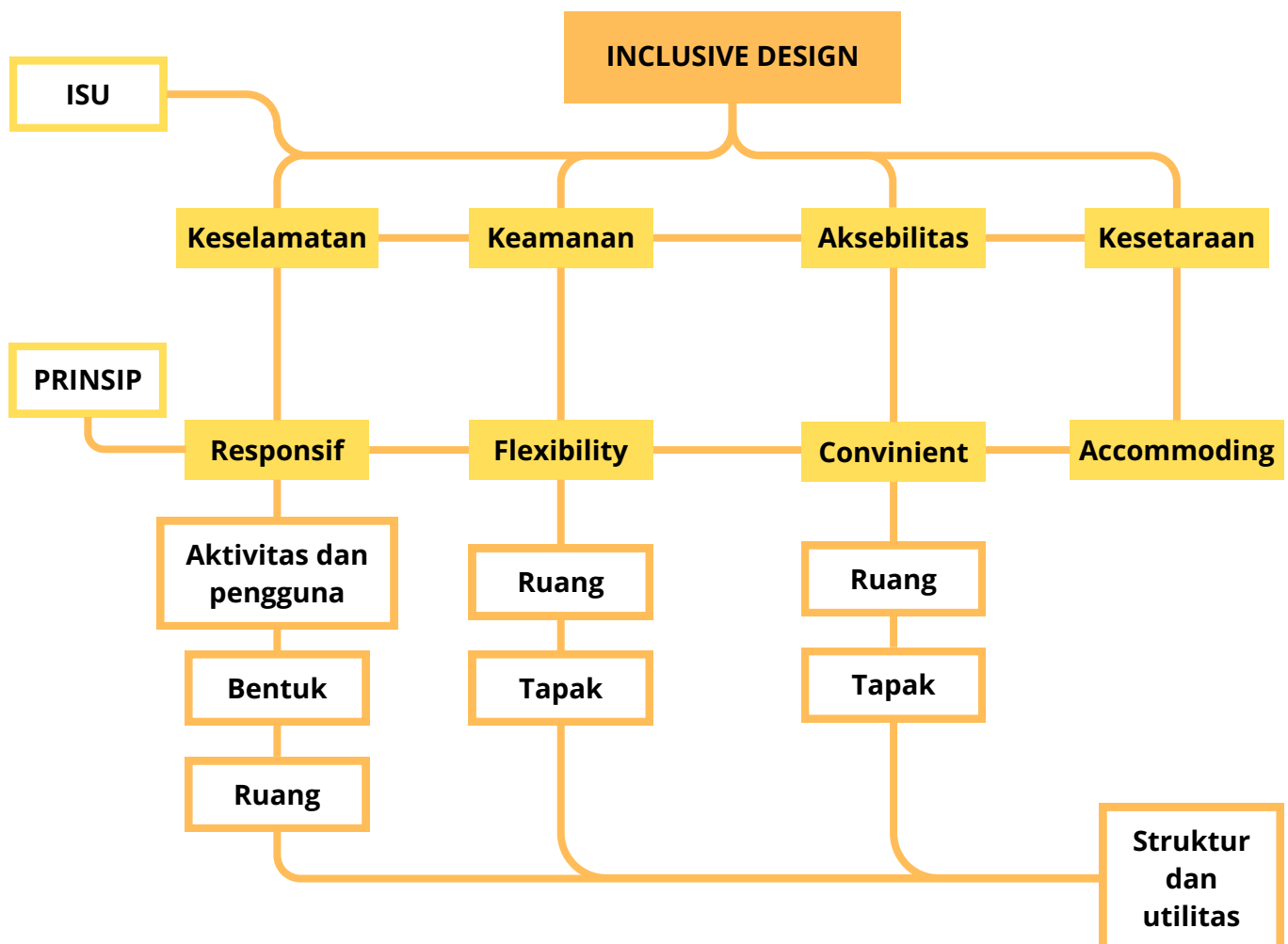
INCLUSIVE DESIGN

Menurut HoggwadrFletcher, "Desain yang bagus adalah desain yang inklusif. Desain yang inklusif adalah desain yang dapat digunakan oleh setiap orang." Pendekatan ini menawarkan wawasan baru bagi kita untuk mengetahui cara berinteraksi dengan lingkungan. Wawasan ini menciptakan peluang untuk penyebaran kreativitas dan solusi dalam pemecahan masalah desain.

Pendekatan desain inklusif menekankan pentingnya menciptakan produk, lingkungan, dan layanan yang dapat diakses dan digunakan oleh semua orang, terlepas dari kemampuan, usia, atau latar belakang mereka. Dengan mempertimbangkan berbagai kebutuhan pengguna, desain inklusif tidak hanya meningkatkan fungsionalitas dan kenyamanan, tetapi juga mendorong kesetaraan dan pemberdayaan. Ini berarti harus mempertimbangkan faktor-faktor seperti aksesibilitas, ergonomi, dan keragaman budaya dalam proses desain mereka.

1.6 Strategi Desain

KETERSEDIAAN LAYANAN	URAIAN	LAYANAN YANG BELUM TERCAPAI
Keselamatan	Keselamatan	- Lajur Pejalan Kaki - Kesehatan - Perbaikan Kendaraan
Keamanan	Keamanan	Gangguan Keaman
Akseibilitas	Keteraturan	- Media entrance - Area Tertutup - Area Terbuka - Kebersihan - Area Awak - Entrance keberangkatan dan kedatangan - Gangguan Keberangkatan
	Kenyamanan	
	Kemudahan	
Kesetaraan	Kesetaraan	- Difabel - Ibu menyusui

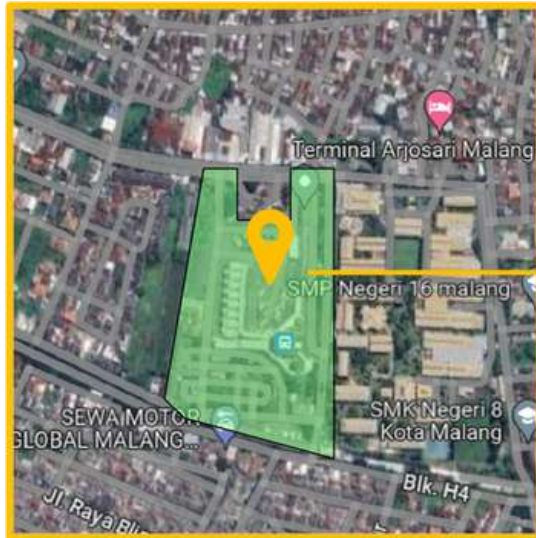




2 PENELUSURAN KONSEP PERANCANGAN

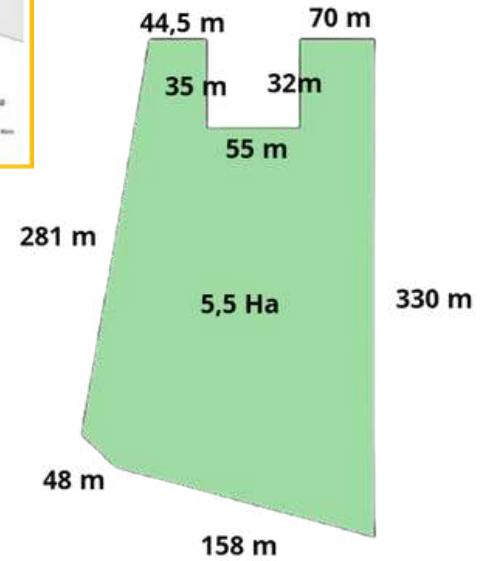
2.1. Analisis Tapak

Data Tapak



LUAS LAHAN
5,5 Ha

ORIENTASI BANGUNAN
Menghadap ke Utara

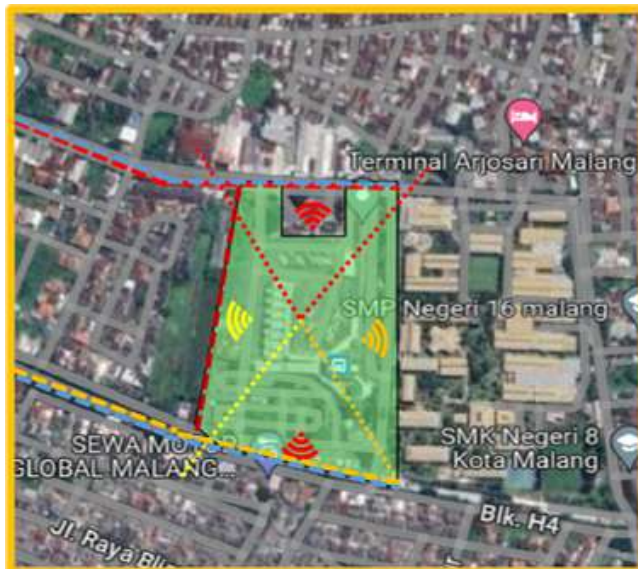


BATAS-BATAS

Timur : Sekolah Dasar Unggulan Al-Ya'lu Malang
Barat : Pemukiman
Utara : Pemukiman
Selatan : Pemukiman

LOKASI

Jl. Raden Intan No.1, Arjosari,
Kec. Blimbing, Kota Malang,
Jawa Timur 65126



AKSEBILITAS

- Akses jalan Raden intan
- Akses jalan Simpang pnji Suroso
- Saluran air
- Tiang Listrik



VIEW

Lokasi tapak berada disekitar perumahan dan berdekatan dengan sekolah. Sehingga pemandangan yang terdapat adalah jalan, perumahan warga, serta aktivitas sekolah.

KEBISINGAN

- 📶 Kebisingan paling tinggi berasal dari jalan
- 📶 Kebisingan sedang berasal dari pemukiman dan aktivitas rumah
- 📶 Kebisingan kecil berasal dari sawah dan kebun



Pohon Palm



Pohon Mangga



Pohon Trembesi

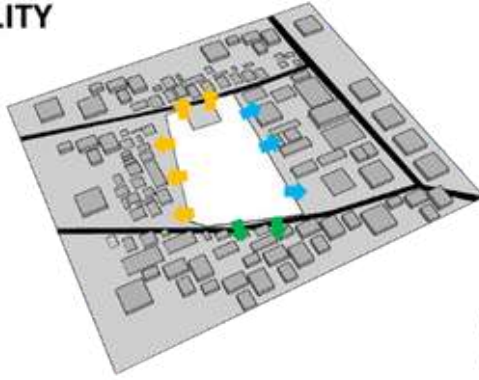
VEGETASI

Tapak merupakan lahan dari terminal Arjosari, sehingga beberapa tanaman bisa dipakai kembali untuk peneduh atau dipakai guna batas tapak

• SITE INFORMATION

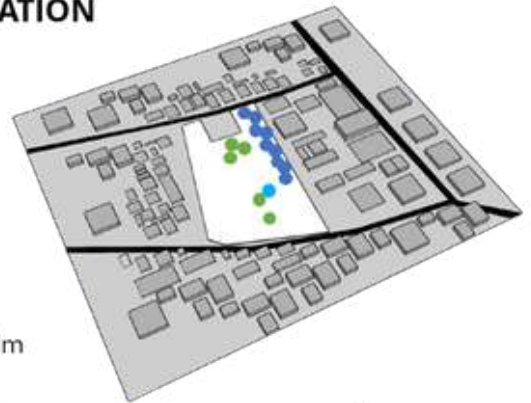
VISUAL QUALITY

- Visual Baik
- Visual Sedang
- Visual Rendah



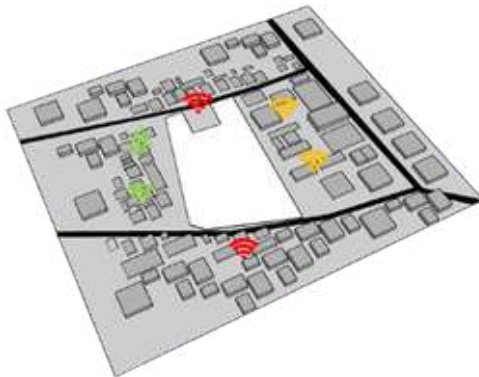
VEGETATION

- Pohon mangga
- Pohon Palm
- Pohon Trembesi



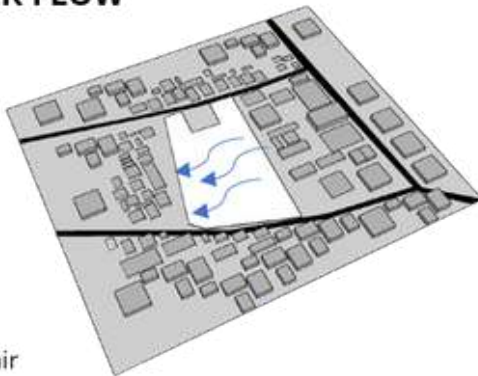
NOISE

- 📶 Kebisingan tinggi
- 📶 Kebisingan sedang
- 📶 Kebisingan rendah



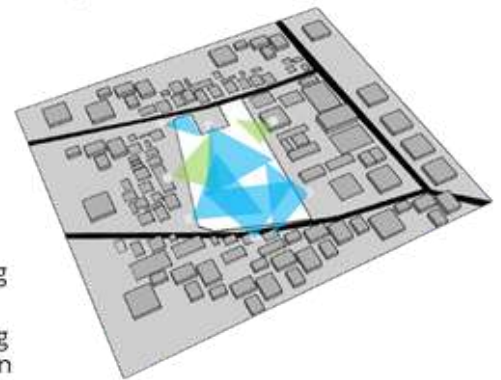
RAINWATER FLOW

- Arah limpasan air Hujan



VISIBILITY

- Jarak Pandang ground level
- Jarak pandang dari bangunan tinggi



CIRCULATION

- Keluar
- Area tapak
- Masuk



Analisis Matahari



Gambar 2.1 Gambar Orientasi arah matahari pada pagi, siang, dan sore hari

Waktu	Posisi Matahari	Efek ke Tapak
Pagi (06.00–09.00)	Timur → Timur Laut	Cahaya pagi masuk dari sisi kanan bangunan (timur).
Siang (10.00–14.00)	Tengah agak ke Utara	Sisi depan bangunan (utara) dapat sorotan langsung.
Sore (15.00–17.30)	Barat Laut	Sisi kiri bangunan (barat) dapat panas sore hari.

Implikasi Desain:

1. Sisi Timur (Pagi):

- Cocok untuk ruang aktivitas pagi (lobby, ruang tunggu).
- Gunakan kanopi/vegetasi ringan untuk filter cahaya pagi.

2. Sisi Utara (Depan Bangunan):

- Sinar siang akan mengenai fasad utama.
- Perlu perilaku bayangan, overhang, atau perforated screen agar tetap teduh tapi terang.

3. Sisi Barat (Sore):

- Area ini panas dan silau di sore hari.
- Hindari ruang kerja/area nyaman di sisi ini atau gunakan:
 - Secondary skin
 - Tanaman peneduh
 - Dinding masif

Angin

Data:

- Kecepatan angin rata-rata tahunan: 1–2,1 m/s
- Kecepatan tertinggi: Agustus–September (3,5–3,6 m/s)
- Arah dominan: selatan–barat daya ($\pm 150^\circ$ – 250°)

Implikasi ke Tapak:

- Tapak terbuka ke arah selatan & barat daya → potensi angin masuk besar
- Bisa digunakan untuk ventilasi silang alami, apalagi kalau bangunan diorientasikan searah aliran angin
- Namun, di musim kemarau (Agustus), angin cenderung lebih kencang → perlu proteksi debu
- Buka ventilasi/jendela besar di sisi selatan & barat daya
- Gunakan kisi-kisi atau dinding berlubang di area semi-outdoor
- Tanam vegetasi pemecah angin di sisi terbuka untuk kurangi angin kencang & debu

Bulan	Tem min (C°)	Tem Max(C°)	Tem Rata-rata(C°)	Kelembapan (%)	angin max (m/s)	Arah angin kec max (°)	kec angin rata-rata(m/s)
1	23,5	32,2	28,1	77,6	2,5	228,4	1
2	23,5	32,8	28,6	76,4	2,2	248,2	1
3	24	32	28	77	3	226	1,4
4	23,9	32,4	28,5	77,9	2,6	160,8	1,3
5	23	32,2	28,4	71,9	2,5	151,5	1,5
6	22,5	31,9	27,9	70,3	2,8	153,3	1,6
7	20,5	31,9	25,2	75,8	3,3	144,9	1,9
8	20,6	31,8	25	76,1	3,6	157,8	2,1
9	21,9	32,9	26,1	76,4	3,5	163,2	2,1
10	23,1	33,3	27,3	75,7	3,5	164,7	2
11	23,1	32,5	26,3	85,7	2,7	216,7	1,1
12	23,3	31,2	26,3	87,5	2,3	249	1

Sumber BMKG stasiun Geofisika Malang

Kelembapan

Data:

- Kelembapan tertinggi: Desember (87,5%)
- Terendah: Juni (70,3%)
- Rata-rata tahunan cukup tinggi (>75%)

Implikasi ke Tapak:

- Kelembapan tinggi → area indoor rawan pengap dan jamur kalau ventilasi buruk
- Bangunan perlu dirancang supaya tidak terlalu tertutup
- Drainase air hujan harus optimal, apalagi saat puncak musim hujan (Nov–Mar)
- Gunakan material tahan lembab di lantai & dinding (misal: keramik kasar, batu alam, beton ekspos)
- Buat bukaan atap atau skylight untuk pencahayaan alami (hindari ruang gelap)
- Siapkan sistem resapan air atau taman hujan (rain garden) untuk area terbuka

Temperatur

Data:

- Suhu rata-rata: 26–28°C
- Suhu tertinggi: Oktober (rata-rata 28,6°C)
- Suhu terendah: Agustus (25°C)

Implikasi ke Tapak:

- Tidak ekstrem, tapi cukup panas saat Oktober
- Kombinasi panas + kelembapan bisa bikin ruang terasa gerah

- Gunakan material atap & dinding dengan reflektansi tinggi (warna cerah, atap hijau)
- Tambahkan kanopi, kolong bangunan, atau rooftop garden untuk mengurangi penyerapan panas
- Maksimalkan cross ventilation dan hindari dead corner

Curah Hujan

Data

- Rata-rata tahunan: ± 1600–1800 mm
- Musim Hujan: November – Maret
- Musim Kemarau: Juni – Agustus

Implikasi ke Tapak

- Rerata curah hujan tinggi → wajib sediakan atap miring atau atap dak dengan talang besar
- Bangunan disarankan memiliki fondasi lebih tinggi dari permukaan tanah, terutama di sisi curam atau rawan genangan
- Gunakan tanaman penyerap air dan sistem kontur alami untuk menahan limpasan
- Area jendela perlu kanopi atau overstek untuk menahan tampias hujan
- Gunakan jalusi atau kisi-kisi agar tetap ada sirkulasi saat hujan

Analisis SWOT

Strengths

- Lokasi strategis: Terletak di Jl. Raden Intan, dekat dengan permukiman dan sekolah → memudahkan akses pengguna dari berbagai kalangan.
- Lahan luas (5,5 Ha): Memberi peluang pengembangan fungsi terminal lebih lengkap (zona bus, angkot, mess, kantor, dll).
- Orientasi bangunan ke Utara: Mengurangi paparan langsung sinar matahari sore di sisi utama bangunan.
- Aksesibilitas baik: Didukung dua akses utama (Jalan Raden Intan & Simpang Panji Suroso), serta dekat jaringan listrik dan drainase.

Weaknesses

- Paparan matahari barat: Ruang tunggu yang berada di sisi barat → potensi panas dan silau saat sore hari.
- Kebisingan tinggi di sisi barat dan utara: Berasal dari jalan besar dan aktivitas permukiman, memengaruhi kenyamanan pengguna.
- Berada dekat sekolah: Risiko konflik fungsi dan lalu lintas saat jam sibuk sekolah.
- Minim view alamiah: Pemandangan sekitar didominasi rumah warga dan sekolah.



Opportunities

- Pengembangan atap hijau atau façade vegetatif untuk mengatasi panas dan meningkatkan kualitas udara.
- Desain bangunan ramah iklim: Memanfaatkan data iklim untuk ventilasi silang, atap space frame, dan bukaan sesuai arah angin.
- Zona edukatif dan ekonomi: Kedekatan dengan sekolah bisa dimanfaatkan untuk edukasi transportasi publik, UMKM, dan ruang interaksi.
- Inovasi integrasi moda: Potensi menghubungkan terminal dengan sistem transportasi lain seperti sepeda kota, ojol, atau kereta.

Threats

- Curah hujan tinggi dan kelembapan tinggi: Risiko banjir jika drainase tidak optimal, dan potensi kerusakan bangunan tanpa material tahan lembap.
- Urban heat island effect: Diperburuk oleh pengurangan ruang terbuka hijau.
- Kemacetan saat jam sibuk sekolah dan angkot: Harus diantisipasi lewat pengaturan sirkulasi kendaraan dan zonasi pedestrian.
- Kebisingan jangka panjang: Bisa menurunkan kenyamanan jika tidak diberi treatment akustik yang baik.

Analisis Regulasi

Sesuai Perda No.4 tahun 2011 tentang RTRW Kota Malang pasal 69 bahwa:

- Ketentuan umum zonasi untuk kawasan peruntukan fasilitas umum disusun dengan menyediakan RTH sebesar 20% dari kawasan
- Ketentuan umum intensitas bangunan untuk fasilitas ditentukan: KDB (50-60 %) , KLB(0,5-1,8) , dan TLB(4-20 Lantai).
- Perda No.4 tahun 2011 tentang RTRW Kota Malang pasal 69 mengatakan bahwa GSB untuk Bangunan besar Seperti terminal Tipe A adalah 10 meter.

KDB



1.KDB 60% (Luas Tapak Terbangun Maksimal di Permukaan Tanah):

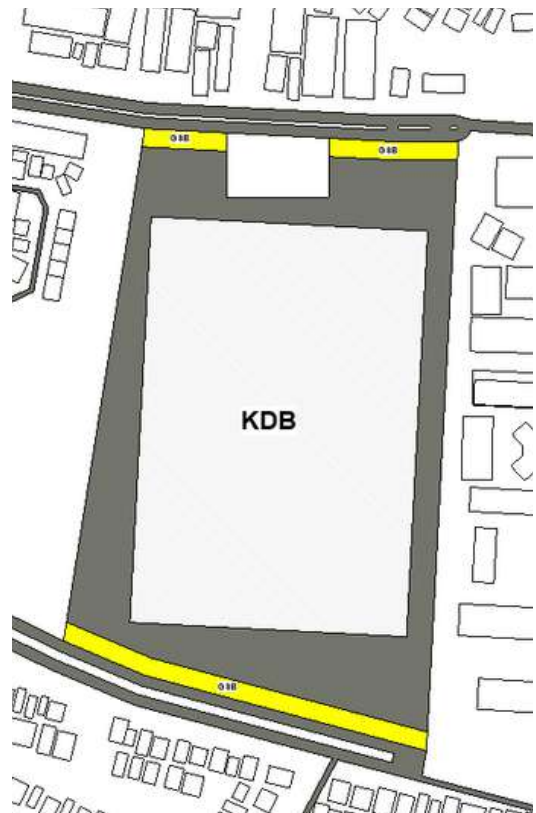
$$\text{KDB} = 60\% \times 55.000 \text{ m}^2 = 33.000 \text{ m}^2$$

maksimal bangunan yang boleh nempel tanah adalah 33.000 m². Sisanya harus jadi taman, sirkulasi, atau area terbuka.

2. GSB 10 meter

- Ini artinya bagian muka bangunan (yang menghadap jalan utama atau batas tertentu) harus mundur 10 meter dari batas tanah.
- GSB tidak mengurangi luas tapak, tapi mengatur zona larangan membangun struktur utama (bisa jadi taman, parkir terbuka, atau signage).

GSB



RTH



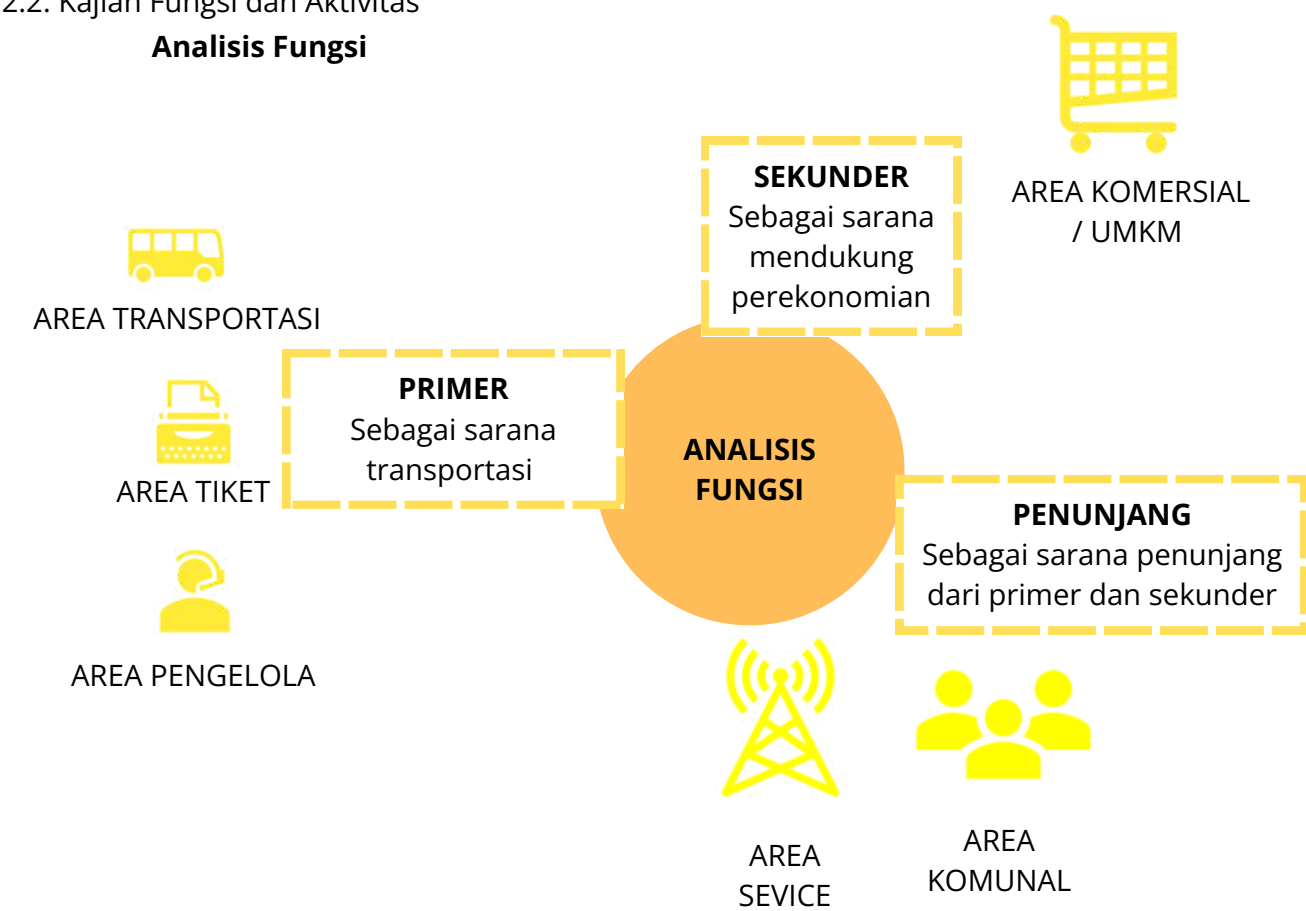
3. RTH 20% (Lahan Wajib untuk Ruang Terbuka Hijau):

$$\text{RTH} = 20\% \times 55.000 \text{ m}^2 = 11.000 \text{ m}^2$$

Ini bisa berupa taman, vegetasi, kolam retensi, atau jalur hijau. Tidak boleh dibangun struktur.

2.2. Kajian Fungsi dan Aktivitas

Analisis Fungsi



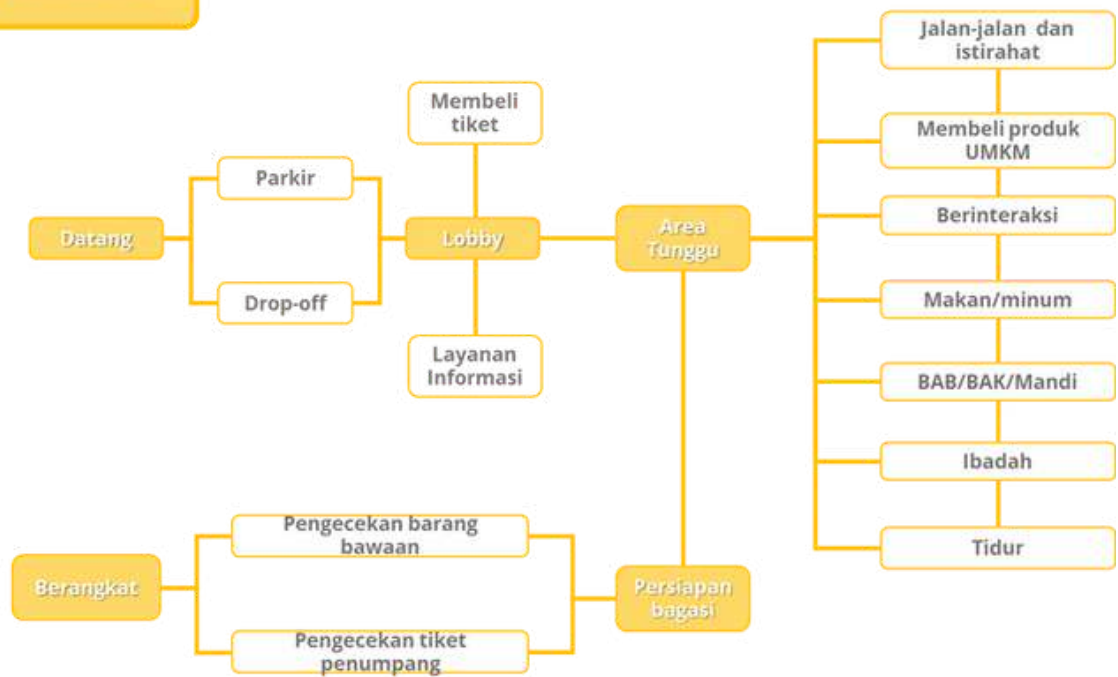
Analisis Aktivitas

NO	AKTIVITAS	PENGUNA	KEBUTUHAN RUANG	SIFAT RUANG
KEGIATAN FUNGSI PRIMER				
1	Menyiapkan Bus Dan Penumpang Untuk Berangkat Sesuai Jadwal.	Pengelola, Penumpang/Pengantar	Ruang Tunggu Penumpang Dan Peron Keberangkatan	Semi Privat
2	Menerima Bus Yang Tiba Di Terminal.	Pengelola, Penumpang/Pengantar	Peron Kedatangan, Area Parkir Bus	Privat
3	Penumpang Membeli Tiket Di Loket Atau Secara Online.	Pengelola, Penumpang/Pengantar	Loket Tiket, Area Pembelian Tiket Online	Publik
4	Memeriksa Tiket Penumpang Sebelum Naik Bus.	Pengelola, Penumpang/Pengantar	Pos Pemeriksaan Tiket Dan Area Antrian Penumpang	Privat
5	Penumpang Naik Ke Dalam Bus.	Pengelola, Penumpang/Pengantar	Peron Keberangkatan Dan Gerbang Boarding	Privat
6	Penumpang Turun Dari Bus.	Pengelola, Penumpang/Pengantar	Peron Kedatangan Dan Area Penurunan Penumpang	Privat

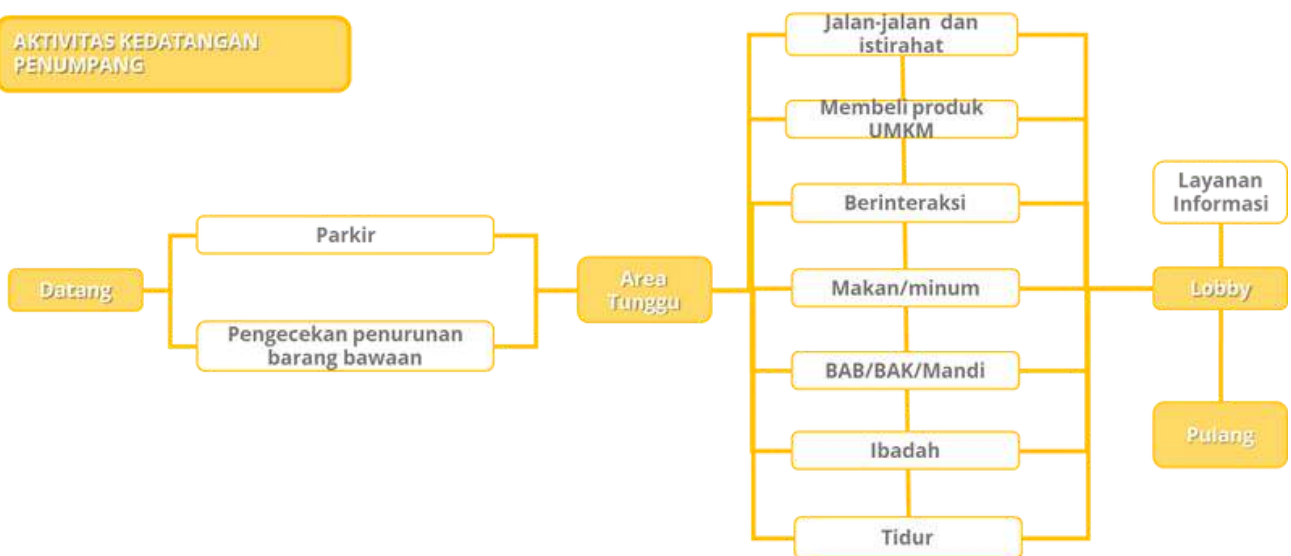
6	Penumpang Turun Dari Bus.	Pengelola, Penumpang/Pengantar	Peron Kedatangan Dan Area Penurunan Penumpang	Privat
7	Menempatkan Bagasi Penumpang Ke Dalam Kompertemen Bagasi Bus.	Pengelola, Penumpang/Pengantar	Ruang Bagasi Dan Area Pemuatan Bagasi	Privat
8	Penumpang Mengambil Bagasi Mereka Setelah Tiba.	Pengelola, Penumpang/Pengantar	Ruang Pengambilan Bagasi Dan Area Klaim Bagasi	Privat
9	Mengisi Bahan Bakar Untuk Bus.	Pengelola, Penumpang/Pengantar	Stasiun Pengisian Bahan Bakar	Privat
10	Membersihkan Interior Dan Eksterior Bus.	Pengelola, Penumpang/Pengantar	Bengkel Perawatan Dan Area Pencucian Bus	Privat
11	Mengatur Dan Menginformasikan Jadwal Bus.	Pengelola, Penumpang/Pengantar	Pusat Informasi Dan Kantor Pengelola Jadwal	Publik
12	Menerima Dan Menangani Keluhan Penumpang.	Pengelola, Penumpang/Pengantar	Pos Pelayanan Keluhan	Semi Privat
13	Mengatur Lokasi Parkir Bus.	Pengelola, Penumpang/Pengantar	Pos Pengatur Parkir	Privat
14	Memeriksa Kondisi Fisik Dan Mekanis Bus Sebelum Keberangkatan.	Pengelola, Penumpang/Pengantar	Bengkel Pengecekan Dan Area Inspeksi Bus	Privat
15	Memastikan Keamanan Dan Keselamatan Di Area Terminal.	Staf Keamanan, Penumpang/Pengantar	Pos Keamanan Dan Ruang Kontrol CCTV	Privat
KEGIATAN FUNGSI SEKUNDER				
1	Mengisi Ulang Persediaan Air Minum Di Dalam Bus.	Pengelola, Penumpang/Pengantar	Ruang Penyimpanan Air	Privat
2	Menjual Makanan Dan Minuman Di Kios Terminal.	Staf UMKM, Penumpang/Pengantar	Kios Makanan Dan Minuman	Publik
3	Menjaga Kebersihan Dan Kenyamanan Toilet Umum.	Staf Kebersihan Dan Penumpang/Pengantar	Toilet Umum Dan Ruang Pemeliharaan Toilet	Publik
4	Menjual Oleh-oleh Dan Suvenir Kepada Penumpang.	Staf UMKM Dan Penumpang/Pengantar	Toko Oleh-oleh Dan Suvenir	Publik
5	Beribadah	Pengelola Dan Penumpang/Pengantar	Musholla	Publik
6	Menyewakan Ruang Untuk Usaha Di Dalam Terminal.	Pengelola Dan Staf UMKM	Kios Penyewaan	Publik
7	Memastikan Fasilitas Umum Selalu Dalam Kondisi Baik.	Pengelola	Gudang	Semi Privat

8	Menangani Barang-barang Yang Hilang Dan Ditemukan	Keamanan	Kantor Lost And Found	Semi Privat
9	Menyediakan Ruang Istirahat Bagi Penumpang	Pengelola Dan Penumpang/Pengantar	Ruang Istirahat	Publik
10	Mengelola Kegiatan Administrasi, Arsip, Dan Berkas	Administrasi	Ruang Administrasi	Privat
11	Menerima Penumpang	Seluruh Pengelola	Ruang Tunggu	Publik
12	Mengelola Sistem Informasi	Resepsionis	Ruang Informasi	Privat
13	Mengawasi Seluruh Kegiatan	Ketua	Ruang Ketua	Privat
14	Pengawasan Infrastruktur	Staf Pengawas	Ruang Pemeliharaan	Privat
15	Melakukan Rapat	Seluruh Pengelola	Ruang Rapat	Privat
16	Melakukan Evaluasi Layanan	Staf Perhubungan	Ruang Evaluasi	Privat
17	Pengelolaan Hubungan Dengan Penyedia Jasa Bus	Pengelola Kios	Kantor Hubungan Eksternal	Privat
18	Pengelolaan Kios-kios Bus	Staf UMKM	Ruang Inventaris	Privat
19	Koordinasi Dengan Pemerintah Daerah	Staf Perhubungan	Kantor Koordinasi	Privat
KEGIATAN SERVIS				
1	Memberikan Layanan Keamanan	Staf Keamanan Dan Penumpang/Pengantar	Pos Keamanan	Publik
2	Memberikan Layanan Medis Penumpang	Staf Kesehatan Dan Penumpang/Pengantar	Klinik Darurat	Semi Privat
3	Memberikan Layanan Untuk Difabel	Staf Kesehatan Dan Penumpang/Pengantar	Ruang Bantuan Difabel	Semi Privat
4	Mengatur Taksi Dan Tranfortasi Lokal Untuk Penumpang	Staf Taksi/Tranfortasi Lokal Dan Penumpang/Pengantar	Area Tunggu Taksi Dan Tranfortasi Lokal	Publik

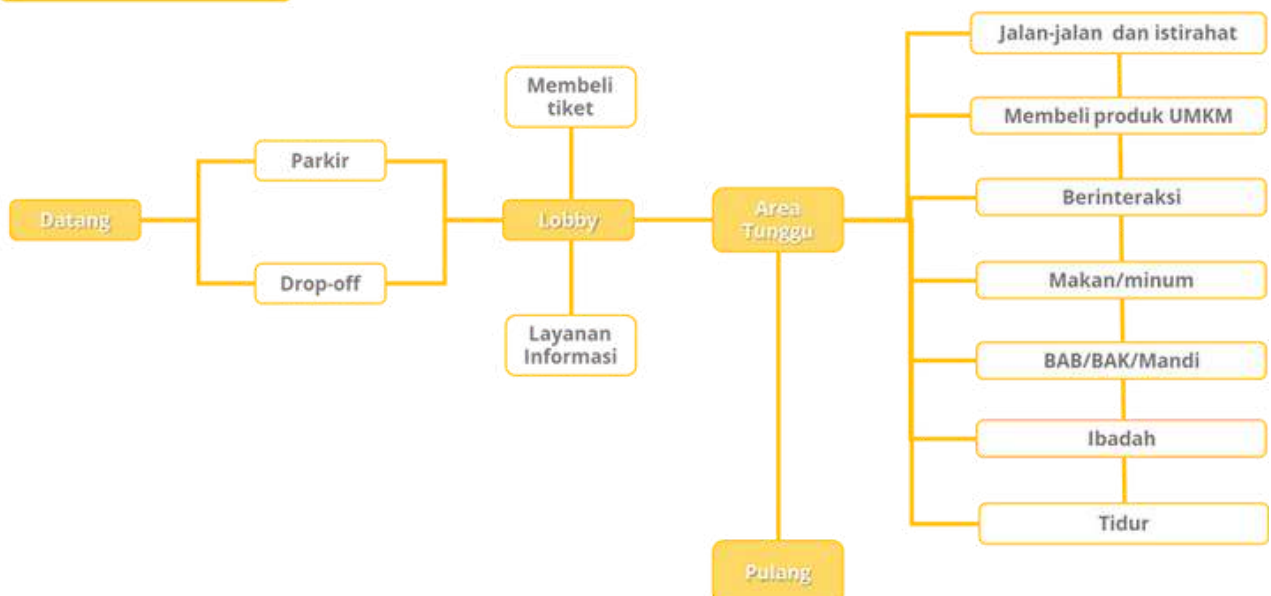
AKTIVITAS KEBERANGKATAN PENUMPANG



AKTIVITAS KEDATANGAN PENUMPANG



AKTIVITAS PENGUNJUNG



PENGELOLA (PEGAWAI KANTOR)



PENGELOLA (STAF UMKM)



PENGELOLA (STAF TRANSPORTASI)



PENGELOLA (KEAMANAN)



2.3 Kebutuhan Ruang

No.	Nama Ruang	Jumlah	Kapasitas	Luas Efektif (m ²)	Sirkulasi (%)	Total Luas (m ²)	Kategori	Sumber Referensi
1	Peron Keberangkatan Bus	1	300	450	60%	720	Primer	(ehhinta.com)
2	Peron Kedatangan Bus	1	200	300	60%	480	Primer	(ehhinta.com)
3	Peron Keberangkatan Angkot	1	100	150	60%	240	Primer	(ehhinta.com)
4	Peron Kedatangan Angkot	1	80	120	60%	192	Primer	(ehhinta.com)
5	Ruang Tunggu Penumpang	1	400	600	60%	960	Primer	(ehhinta.com)
6	Ruang Tiket	1	6 loket	60	40%	84	Primer	(ehhinta.com)
7	Parkir Bus	1	20 bus	1000	30%	1300	Primer	(ehhinta.com)
8	Parkir Angkot	1	30 angkot	600	30%	780	Primer	(ehhinta.com)
9	Parkir Pengguna (2 lantai)	1	80 mobil, 120 motor	1860	30%	2418	Primer	(sni-parkir-2023, BPS Kota Malang 2023)
10	Bengkel Bus	1	5 bus	400	30%	520	Primer	(ehhinta.com)
11	Bengkel Angkot	1	5 angkot	300	30%	390	Primer	(ehhinta.com)
12	Toilet Pengguna & Difabel	1	70 (40 pria, 25 wanita, 5 difabel)	180	60%	288	Primer	(sni-kamarmandi)
13	Toilet Sopir Bus	1	5	20	60%	32	Sekunder	(sni-kamarmandi)
14	Toilet Sopir Angkot	1	5	20	60%	32	Sekunder	(sni-kamarmandi)
15	Toilet Khusus Staff	1	10	30	60%	48	Sekunder	(sni-kamarmandi)
16	Ruang Istirahat Staff & Sopir	1	20	80	40%	112	Sekunder	(sni-k3)
17	Kantor Kepala Terminal	1	5	50	40%	70	Sekunder	(ehhinta.com)
18	Ruang Admin Terminal	1	10	80	40%	112	Sekunder	(ehhinta.com)
19	Ruang Pengawas Operasional	1	5	60	40%	84	Sekunder	(ehhinta.com)
20	Ruang Rapat	1	10	60	40%	84	Sekunder	(ehhinta.com)
21	Ruang Informasi & Helpdesk	1	4	40	40%	56	Sekunder	(ehhinta.com)
22	Pos Kesehatan	1	5	60	40%	84	Sekunder	(ehhinta.com)
23	ATM Center	1	4 mesin	40	40%	56	Sekunder	(ehhinta.com)
24	Ruang Laktasi	1	2	20	40%	28	Sekunder	(permenpan no.25/2004)
25	Ruang Pengaduan Penumpang	1	2	20	40%	28	Sekunder	(permenhub 132/2015)
26	Ruang Tunggu Khusus Difabel	1	10	30	40%	42	Sekunder	(permenpu no.14/PRT/M/2017)
27	Ruang Istirahat Petugas Kebersihan	1	4	20	40%	28	Sekunder	(sni-k3)
28	Locker Penumpang	1	20	30	40%	42	Sekunder	(sni-peleayananpublik)
29	Mushola Pengguna	1	30	60	60%	96	Penunjang	(sni-numahibadah)
30	Mushola Staff & Sopir	1	20	40	60%	64	Penunjang	(sni-numahibadah)
31	Kios Makanan (Bus)	10	2 orang/kios	100	40%	140	Penunjang	(sni-ikomersial)

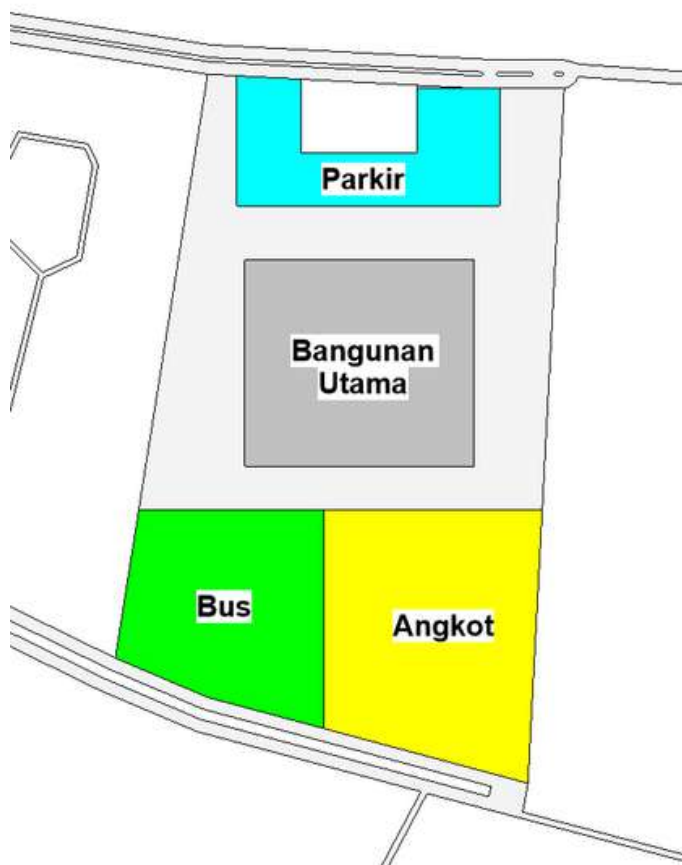
32	Kios Makanan (Angkot)	6	2 orang/kios	60	40%	84	Penunjang	(sni-komersial)
33	Minimarket	1	-	40	40%	56	Penunjang	(sni-komersial)
34	Toko UMKM Lokal	1	-	30	40%	42	Penunjang	(sni-komersial)
35	Tempat Merokok	1	10	20	40%	28	Penunjang	(sni-kesehatan)
36	Ruang Serbaguna Terminal	1	20	60	40%	84	Penunjang	(sni-pelayananpublik)
37	Ruang MEP	1	-	50	30%	65	Penunjang	(teknikspilid)
38	Ruang Plumbing	1	-	30	30%	39	Penunjang	(teknikspilid)
39	Ruang Sampah	1	-	30	30%	39	Penunjang	(sni-03241-1994)
40	Ruang CCTV	1	2	20	30%	26	Penunjang	(sni-6572-2001)
41	Pos Keamanan	2	2	25	40%	35	Penunjang	(sni-6572-2001)
42	Gudang Terminal	1	-	40	40%	56	Penunjang	(sni-logistik)
43	Server Room / Data Center	1	-	20	40%	28	Penunjang	(sni-teknologi)

2.4 Kualitas Ruang

No.	Nama Ruang	Cahaya Alami	Cahaya Buatan	Ventilasi Alami	Ventilasi Mekanik	Keamanan	Akustik
1	Ruang Tunggu Penumpang	Tinggi	Sedang	Tinggi	Sedang	Tinggi	Tinggi
2	Ruang Tiket	Sedang	Tinggi	Sedang	Sedang	Tinggi	Sedang
3	Peron Keberangkatan/Kedatangan Bus	Tinggi	Rendah	Tinggi	Rendah	Sedang	Rendah
4	Peron Keberangkatan/Kedatangan Angkot	Tinggi	Rendah	Tinggi	Rendah	Sedang	Rendah
5	Mushola Pengguna	Tinggi	Sedang	Tinggi	Sedang	Tinggi	Tinggi
6	Toilet Umum & Sopir	Rendah	Tinggi	Sedang	Tinggi	Sedang	Sedang
7	Ruang Laktasi	Sedang	Tinggi	Sedang	Tinggi	Tinggi	Tinggi
8	Kantor Kepala Terminal	Sedang	Tinggi	Sedang	Sedang	Tinggi	Tinggi
9	Ruang Admin / Rapat / Pengawas	Sedang	Tinggi	Sedang	Tinggi	Tinggi	Tinggi
10	Pos Kesehatan	Sedang	Tinggi	Sedang	Tinggi	Tinggi	Tinggi
11	Ruang Tunggu Khusus Difabel	Tinggi	Sedang	Tinggi	Sedang	Tinggi	Tinggi

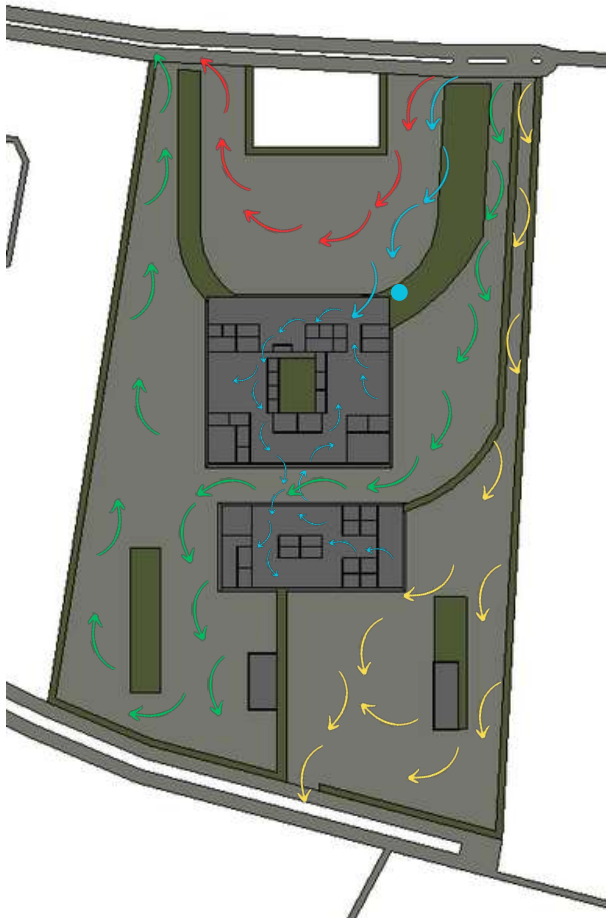
12	Ruang Pengaduan / Helpdesk	Sedang	Tinggi	Sedang	Tinggi	Tinggi	Tinggi
13	Locker Penumpang	Rendah	Sedang	Rendah	Sedang	Tinggi	Rendah
14	Bengkel Bus / Angkot	Sedang	Sedang	Tinggi	Sedang	Sedang	Rendah
15	Parkir (Bus/Angkot/Pengguna)	Tinggi	Rendah	Tinggi	Rendah	Sedang	Rendah
16	Toko / Kios Makanan / Minimarket	Tinggi	Sedang	Sedang	Sedang	Sedang	Sedang
17	Server Room / Data Center	Rendah	Tinggi	Rendah	Tinggi	Tinggi	Sedang
18	Tempat Merokok	Tinggi	Tidak Perlu	Tinggi	Tidak Perlu	Rendah	Rendah
19	Ruang Sampah / Gudang	Rendah	Sedang	Sedang	Rendah	Rendah	Rendah
20	Pos Keamanan	Tinggi	Sedang	Tinggi	Sedang	Tinggi	Sedang

Diagram Makro

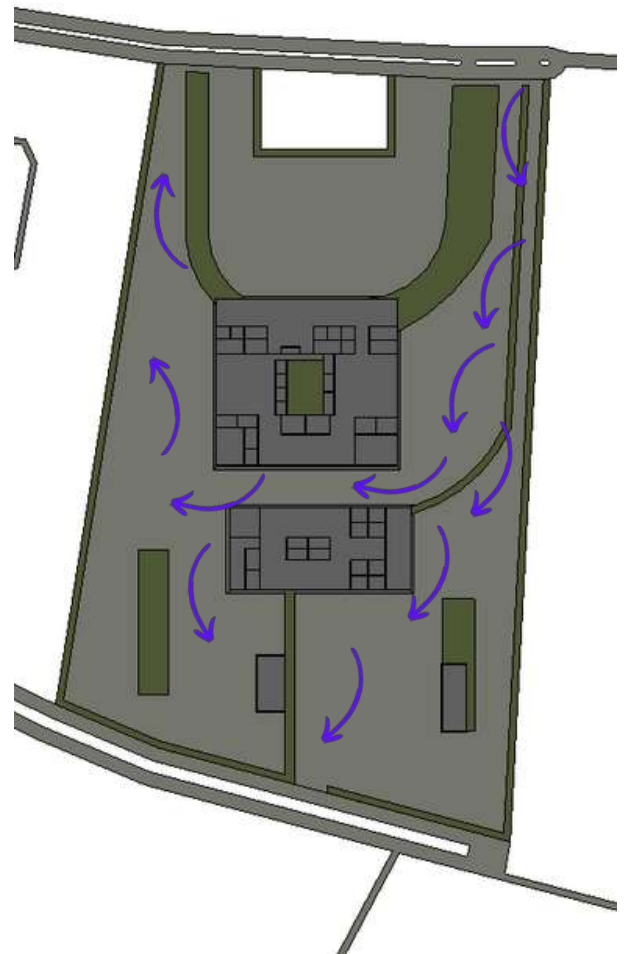


- Penempatan parkir di bagian depan bertujuan untuk mengontrol arus pengguna kendaraan pribadi, menghindari penumpukan penumpang di area tapak, serta menciptakan transisi yang lebih tertata sebelum pengguna memasuki zona layanan angkutan umum.
- Bangunan utama berada di tengah sebagai titik sentral aktivitas dan mudah diakses dari seluruh zona—parkir, bus, dan angkot. Ini mendukung pendekatan inclusive design dengan membuat seluruh pengguna dari berbagai moda transportasi memiliki akses yang setara ke fasilitas utama.
- Pemilahan antara bus dan angkot di sisi belakang dilakukan untuk mengatur skala kendaraan dan intensitas pergerakan. Bus cenderung membutuhkan ruang lebih luas dan pergerakan lebih lambat, sementara angkot bersifat dinamis dan cepat keluar-masuk. Pemisahan ini menghindari konflik sirkulasi dan meningkatkan keselamatan pengguna.

Akseibilitas



-  JALUR BUS
-  JALUR PEJALAN KAKI
-  JALUR PEMADAM KEBAKARAN
-  JALUR ANGKOT
-  JALUR MOBIL DAN MOTOR



Vegetasi

- Glodokan Tiang
 - Bentuk ramping dan vertikal, cocok untuk jalur sirkulasi karena tidak menghalangi pandangan atau pergerakan pengguna.
 - Reduksi kebisingan dan debu dari kendaraan, nyaman untuk pengguna sensitif.
- Tabebuaya
 - Bunga warna mencolok jadi elemen wayfinding alami untuk bantu orientasi pengguna, termasuk low vision.
 - Memberi identitas visual yang menyenangkan dan estetis di area tunggu.
- Trembesi
 - Tajuk lebar, ideal untuk area istirahat atau tunggu karena memberi naungan maksimal.
 - Menciptakan ruang mikroklimat nyaman bagi pengguna dari berbagai latar usia dan kondisi.
- Rembosa Mini
 - Warna daun kontras, bantu panduan visual di jalur pedestrian.
 - Cocok untuk pembatas rendah tanpa menghalangi pandangan pengguna kursi roda atau anak-anak.



Tembebuya



Trembesi



Glodokan
tiang



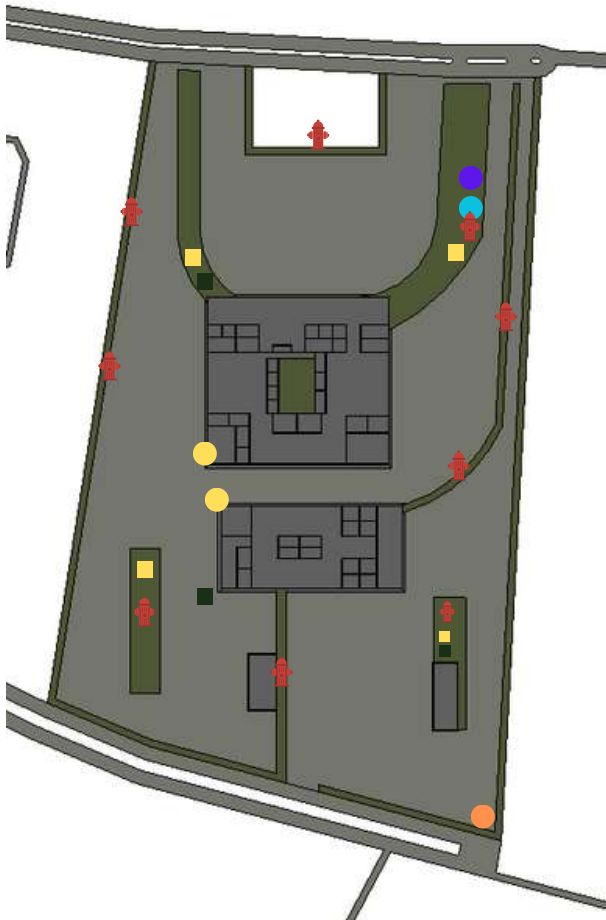
Privet



Rembosa Mini

- Privet
 - Bisa dibentuk rapi sebagai pagar hidup yang aman disentuh.
 - Membantu zonasi area tanpa membuat batas keras, tetap inklusif secara visual dan fisik.

Utilitas



HYDRAN



MEP



GRAUND TANK



SUMUR RESAPAN



SEPTITANK



TPA

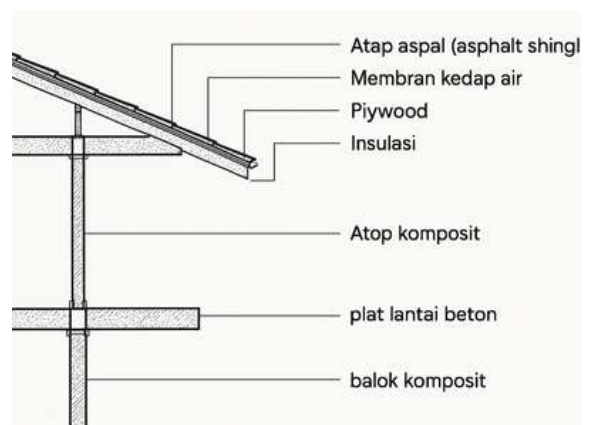
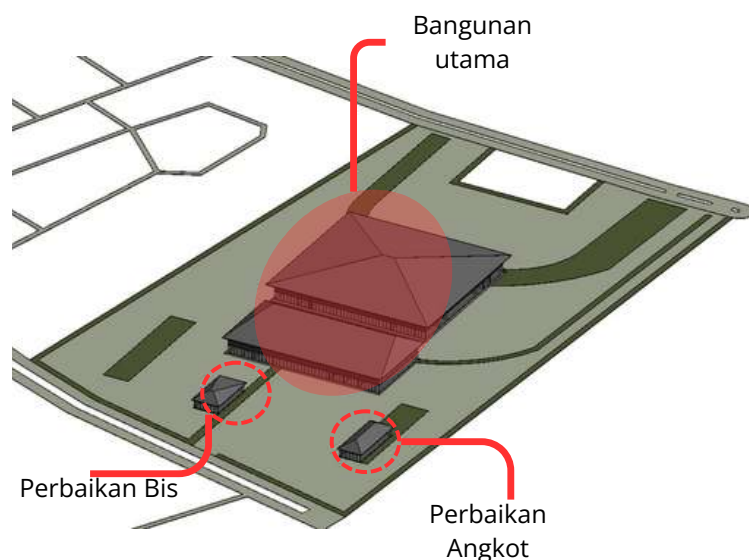


SAF SAMPAH

- Sumur resapan di rancang dengan jarak 100-200 meter sesuai dengan standar aturan tatanan Kota Malang
- Untuk air bersih penyalurannya dari PDAM Kota karna merupakan bangunan pemerintahan
- Septitank di tarok di perbangunan sebagai pemaksimalan fungsi dan meminimalisasi penggunaan pipa yang jauh.
- Hydran dirancang dengan jarak 40-50 meter

Analisis Bentuk Dan Struktur

- Bentuk atap limasan dengan overstek lebar membantu mengurangi panas dan memberikan naungan.
- Massa bangunan terpisah dan berjajar memanjang mempermudah terjadinya ventilasi silang.
- Bangunan terbuka di sisi samping memaksimalkan tangkapan angin dari arah dominan timur-barat.
- Orientasi bangunan memanjang ke arah timur-barat menghindari paparan langsung matahari pagi dan sore.
- Bangunan sedikit ditinggikan untuk mengurangi dampak kelembaban tanah dan genangan air.
- Atap miring curam mempercepat aliran air hujan dan mencegah rembesan.
- Bangunan utama dijauhkan dari jalan untuk meredam kebisingan kendaraan.
- Pola tapak terbuka dan vegetasi di sekeliling bangunan membantu menurunkan suhu mikroklimat.



2.3 Konsep Desain

Konsep Dasar

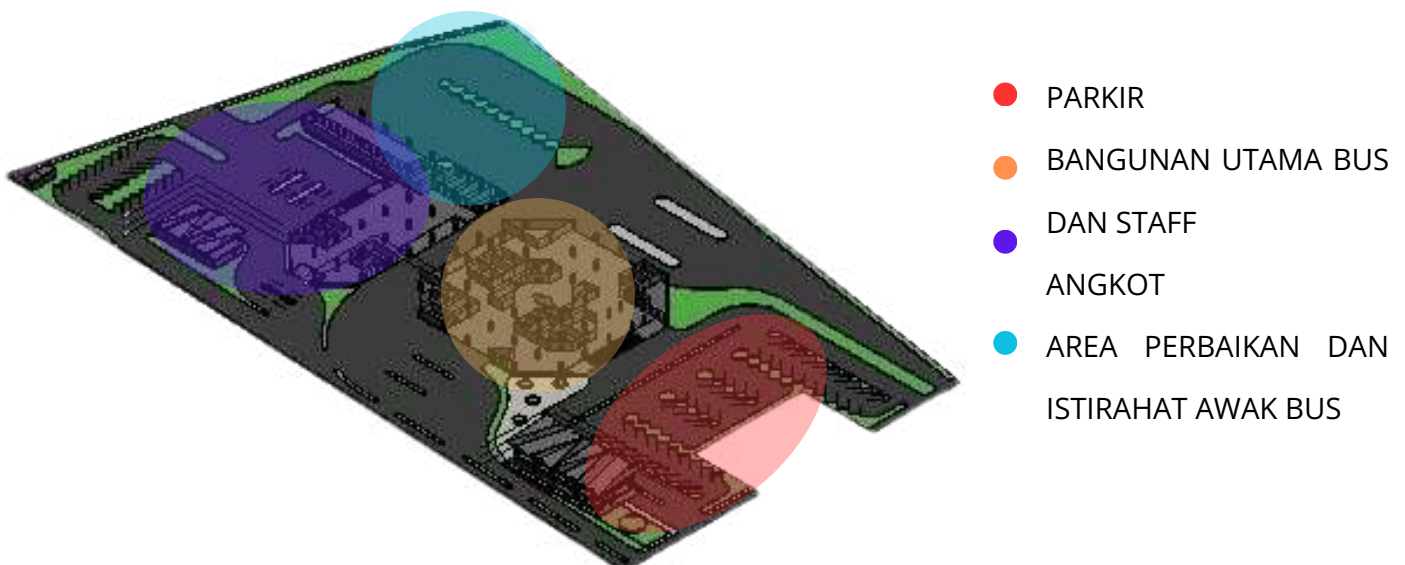


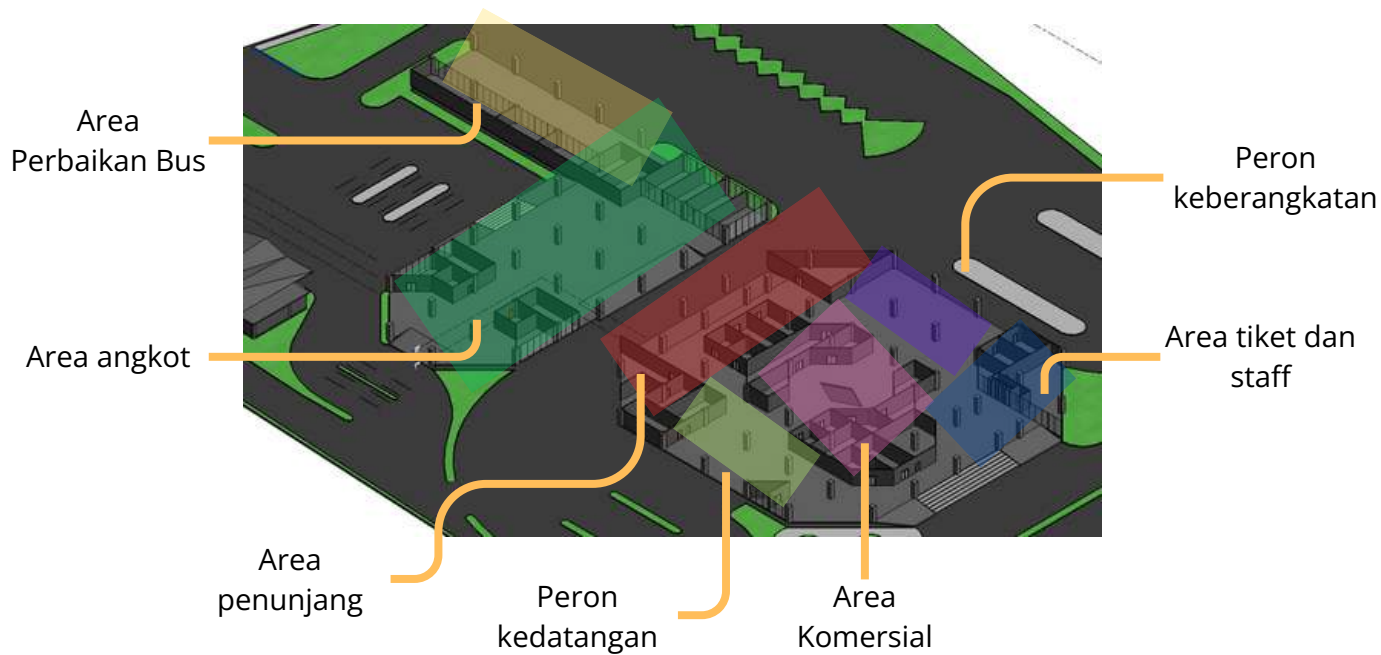
Terminal tipe A Arjosari dirancang dengan tujuan utama untuk memastikan bahwa semua pengguna dari berbagai latar belakang dapat mengakses area terminal dengan mudah. Dengan fasilitas yang dirancang untuk keamanan, kenyamanan, dan aksesibilitas universal, terminal ini menawarkan berbagai kemudahan seperti lift, jalur berjalan, dan akses yang ramah pengguna bagi penyandang disabilitas. Ruang tunggu yang luas dengan fasilitas informasi yang jelas serta rute yang terorganisir dengan baik memastikan pengalaman perjalanan yang lancar bagi semua pengguna, baik itu para pelancong, pebisnis, atau wisatawan.

Kriteria Desain



Konsep Ruang





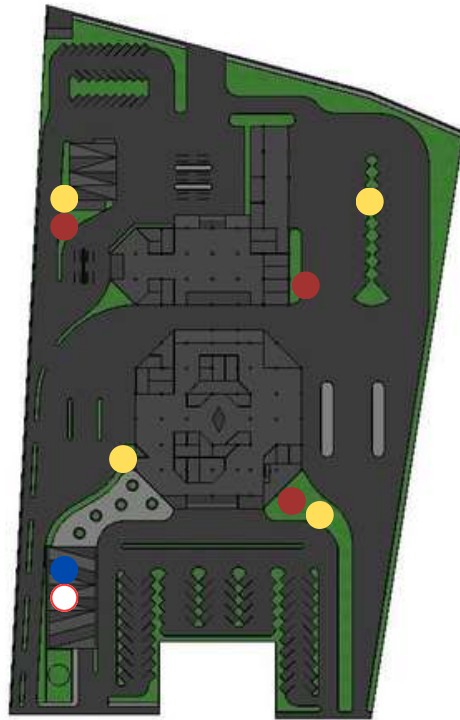
Konsep tapak

- PARKIRAN MOBIL
- PARKIRAN MOTOR
- DROP OFF
- BANGUNAN BIS DAN STAFF
- PERON KEDATANGAN
- PERON KEBERANGKATAN
- BANGUNAN ANGKOT DAN MESS
- PERON KEDATANGAN ANGKOT
- PERON KEBERANGKATAN
- ANGKOT
- AREA PERBAIKAN DAN ISTIRAHAT BUS
- AREA PERBAIKAN DAN ISTIRAHAT ANGKOT
- PARKIR ANGKOT
- PARKIR BUS
- TPA



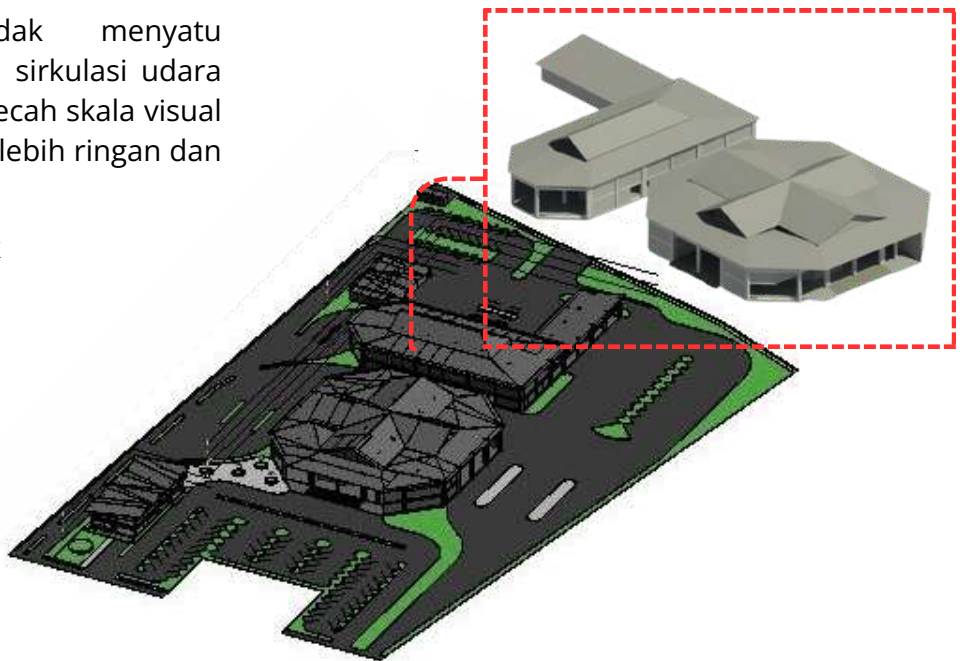
Konsep Utilitas

- Sumur resapan
- Septitank
- Air bersih
- MEP



Konsep Bentuk dan struktur

- Mengadopsi bentuk arsitektur tropis yang mampu merespons iklim panas dan curah hujan tinggi. Overstek lebar memberikan perlindungan dari panas matahari dan tampias hujan.
- Massa bangunan tidak menyatu sepenuhnya, menciptakan sirkulasi udara silang yang baik dan memecah skala visual sehingga kompleks terasa lebih ringan dan bersahabat.
- Tata letak bentuk bangunan disusun mengikuti hirarki fungsi serta pola pergerakan pengguna dari area masuk, ruang tunggu, hingga area keberangkatan, menciptakan orientasi spasial yang jelas dan efisien.
- Penataan bangunan mengikuti arah Timur-Barat guna meminimalisir paparan radiasi matahari dari sisi barat pada sore hari. Strategi ini ditujukan untuk menciptakan kenyamanan termal pada ruang-ruang utama.
- Bentuk bangunan dengan geometri yang lebih kompleks dan atap bundar digunakan pada elemen-elemen utama sebagai penanda arsitektural dan penguatan identitas visual terhadap fungsi publik yang lebih tinggi.
- Atap menggunakan material aspal shingles bertekstur, memberikan karakter visual hangat sekaligus ketahanan terhadap cuaca tropis. Untuk mengakomodasi pergerakan struktural dan mencegah keretakan, sistem dilatasi dirancang pada bentang 24 dan 30 meter, memastikan kestabilan jangka panjang serta kenyamanan pengguna di dalam bangunan.





3 PENGEMBANGAN KONSEP DAN HASIL PERANCANGAN

3.1 Rancangan Tapak dan kawasan

Perancangan tapak mengutamakan integrasi antara fungsi transportasi, kenyamanan pengguna, serta keberlanjutan dengan pendekatan inclusive design. Prinsip dasar meliputi:

- Pemisahan zona berdasarkan jenis moda transportasi (angkot dan bus)
- Zonasi jelas antara area servis, pergerakan, dan area tunggu
- Sirkulasi logis dan tidak berpotongan untuk menghindari konflik antar kendaraan
- Penguatan aksesibilitas untuk semua kalangan pengguna



Sirkulasi

Sirkulasi dirancang dengan prinsip keterpisahan arus dan aksesibilitas maksimal:

- Sirkulasi Kendaraan Umum:
 - Bus masuk melalui jalur utama dari sisi timur, langsung menuju peron dan area parkir (G, H, F).
 - Angkot memiliki sirkulasi terpisah di sisi barat, dengan jalur sirkulasi satu arah yang efisien (I, J, E).
- Sirkulasi Kendaraan Pribadi:
 - Kendaraan pribadi diarahkan ke bangunan parkir (C) melalui akses jalan di sisi timur tapak.
- Sirkulasi Pejalan Kaki:
 - Jalur pedestrian dirancang dengan guiding block dan landai di setiap perubahan elevasi.

Terminal dilengkapi dengan berbagai fasilitas penunjang untuk kenyamanan dan kelancaran operasional:

- Ruang hijau: Terletak di sekitar bangunan parkir dan sirkulasi utama
- Tempat sampah dan TPS: Ditempatkan pada zona servis yang terintegrasi
- Ruang MEP dan teknis: Tersebar dekat bangunan utama
- Pos keamanan: Tersebar di akses masuk kendaraan dan pedestrian

Rancangan tapak memperhatikan prinsip-prinsip universal untuk memastikan seluruh pengguna, termasuk penyandang disabilitas, lansia, perempuan, dan anak-anak dapat mengakses seluruh area dengan aman dan nyaman.



3.2 Rancangan Ruang Bangunan

Rancangan Tata Ruang Bangunan Bus

Perancangan tata ruang pada bangunan bus Terminal Tipe A Arjosari dirancang dengan mengutamakan prinsip inclusive design, efisiensi sirkulasi, serta kemudahan akses bagi seluruh pengguna, termasuk disabilitas, lansia, dan ibu dengan anak. Bangunan ini terdiri atas dua lantai, dengan zonasi yang terbagi menjadi area pelayanan publik, area transit, dan area administrasi.

Lantai 1 difungsikan sepenuhnya untuk pelayanan pengguna dan aktivitas transit. Area masuk utama diarahkan langsung menuju Ruang Informasi & Helpdesk, yang menjadi titik orientasi awal bagi pengguna terminal. Di tengah bangunan terdapat Ruang Tunggu Bus yang menjadi pusat sirkulasi pengguna, dikelilingi oleh fasilitas pendukung seperti Musala, Toilet pria/wanita/disabilitas, Ruang Menyusui, serta Ruang Kesehatan. Fasilitas-fasilitas ini diletakkan saling berdekatan untuk memudahkan pengguna, khususnya kelompok rentan, tanpa perlu berpindah terlalu jauh.

Fasilitas-fasilitas ini diletakkan saling berdekatan untuk memudahkan pengguna, khususnya kelompok rentan, tanpa perlu berpindah terlalu jauh. Terminal ini memiliki dua peron terpisah untuk kedatangan dan keberangkatan bus demi menjaga keteraturan alur penumpang. Peron keberangkatan memiliki akses langsung dari ruang tunggu, sementara peron kedatangan diarahkan ke jalur keluar terminal. Di sisi luar bangunan, terdapat Ruang Pengelola Area yang dapat difungsikan sebagai kiosk atau loket tambahan, serta Pos Keamanan yang strategis di dekat pintu masuk utama.

Untuk akses vertikal, digunakan ramp dan eskalator datar yang menghubungkan lantai 1 dan lantai 2. Ramp ini memungkinkan pergerakan yang ramah disabilitas dan stroller bayi, menggantikan penggunaan tangga atau lift yang terbatas secara kapasitas dan perawatan.

Lantai 1 Denah Bus



Lantai 2 Denah Bus



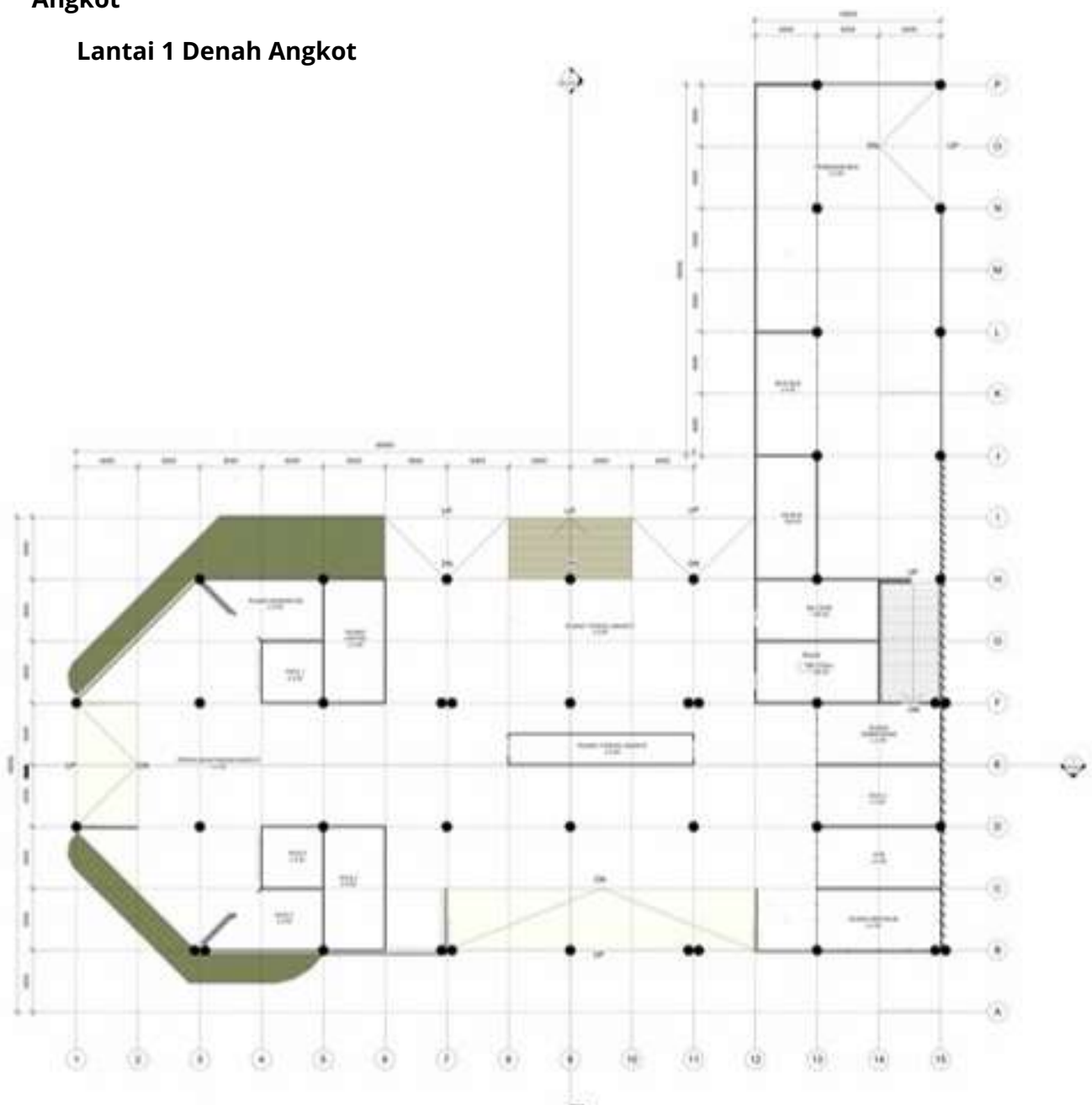
Tabel Data Ruang Bangunan Bus

No.	Nama Ruang	Fungsi Utama	Keterangan Lokasi / Posisi
1	Ruang Informasi & Helpdesk	Informasi & Pelayanan	Dekat pintu masuk utama
2	Ruang Tunggu Bus	Menunggu keberangkatan	Tengah bangunan
3	Musala	Ibadah	Sisi kiri tengah denah
4	Ruang Menyusui	Fasilitas pengguna khusus	Dekat musala & toilet
5	Toilet Wanita	Sanitas	Dekat ruang menyusui
6	Toilet Pria	Sanitas	Dekat ruang menyusui
7	Toilet Disabilitas	Sanitas & aksesibilitas	Di antara toilet pria/wanita
8	Ruang Kesehatan	Pelayanan darurat	Dekat zona toilet
9	Ruang Pos Keamanan	Keamanan	Pojok kanan depan denah

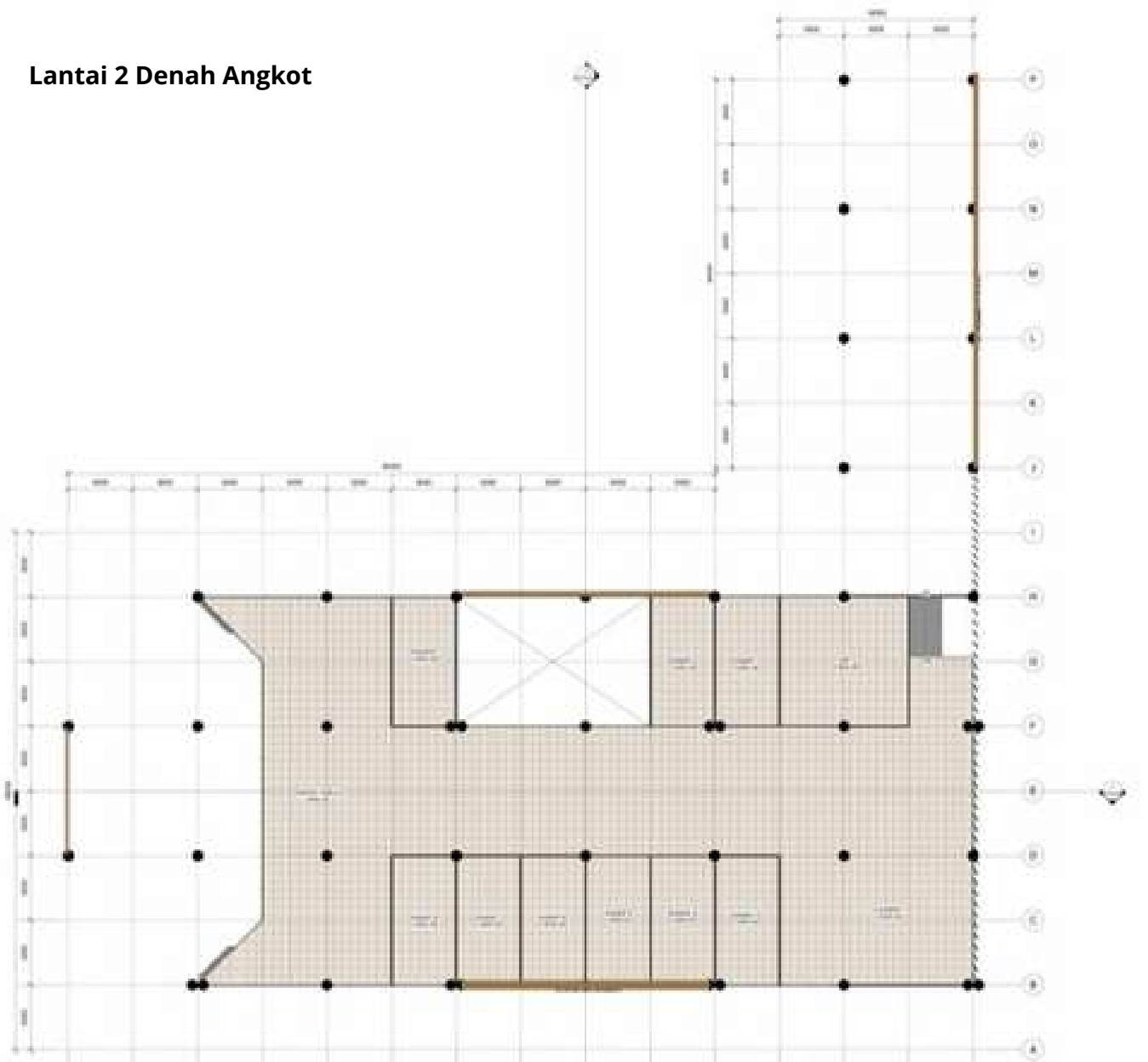
11	Area Peron Keberangkatan Bus	Transit	Akses langsung dari ruang tunggu
12	Area Peron Kedatangan Bus	Transit	Terpisah dari peron keberangkatan
13	Area Masuk/Check-in Tiket	Sirkulasi penumpang masuk	Depan ruang tunggu
14	Ramp & Eskalator Datar	Akses vertikal universal	Di tengah bangunan
15	Ruang Kepala Terminal	Administrasi & manajemen	Sisi kiri denah lantai 2
16	Ruang Staf	Kerja staf operasional	Bersebelahan dengan kepala terminal
17	Ruang Rapat	Koordinasi & evaluasi	Tengah denah lantai 2

Rancangan Tata Ruang Bangunan Angkot

Lantai 1 Denah Angkot



Lantai 2 Denah Angkot



Bangunan angkot lantai 1 didominasi oleh aktivitas transit dan pelayanan langsung kepada pengguna. Zona ini terdiri dari:

- Ruang Tunggu Angkot: Terletak strategis dekat dengan area peron, ruang ini menjadi tempat utama pengguna menunggu keberangkatan. Dirancang dengan ventilasi baik dan tempat duduk inklusif.
- Peron Keberangkatan dan Kedatangan Angkot: Peron dipisah antara area kedatangan dan keberangkatan untuk meminimalisir konflik sirkulasi. Letaknya berdampingan dengan ruang tunggu sehingga memudahkan pergerakan pengguna.
- Ruang Informasi & Helpdesk: Diletakkan di posisi sentral pintu masuk, menjadi titik awal pengguna dalam memperoleh informasi, keluhan, dan bantuan.
- Toilet (Pria, Wanita, Disabilitas): Fasilitas sanitasi diletakkan tidak jauh dari ruang tunggu dan dirancang sesuai standar universal design, termasuk akses kursi roda dan toilet khusus disabilitas.
- Ruang Menyusui dan Musala: Disediakan untuk memenuhi kebutuhan khusus pengguna. Ruang menyusui dilengkapi privasi yang cukup, sementara musala berukuran sedang dengan wudu dan ventilasi memadai.
- Ruang Kesehatan: Difungsikan sebagai titik respons pertama jika terjadi kondisi darurat medis. Letaknya cukup dekat dari ruang tunggu, namun tetap privat.

3.3 Rancangan Bentuk Selubung Bangunan

Desain selubung bangunan terminal ini disusun berdasarkan pendekatan fungsional ruang yang kuat, di mana pola sirkulasi kendaraan, pejalan kaki, dan zonasi aktivitas menjadi landasan utama pembentukan bentuk massa bangunan.



Respons terhadap Tapak dan Iklim

- Kehadiran void (lubang besar di atap tengah bangunan utama) berfungsi sebagai pencahayaan alami dan ventilasi silang, mendukung kenyamanan termal dalam bangunan.
- Elemen hijau dan pepohonan di sekitar bangunan memberi perlindungan panas serta memperkuat karakter ramah lingkungan dan humanis pada tapak.



Bentuk Atap dan Selubung

- Bentuk atap utama terlihat dinamis namun tidak berlebihan, menciptakan kesan modern dengan permainan atap pelana cekung pada bangunan utama terminal (tengah).
- Bentuk selubung menyatu secara horizontal, dengan fasad yang terbuka dan mengakomodasi banyak akses masuk/keluar, sejalan dengan kebutuhan pengguna yang beragam.



Inclusive Design dalam Bentuk Selubung

- Bentuk bangunan bertingkat rendah dan akses rata dari luar menekankan kemudahan aksesibilitas bagi semua pengguna, termasuk pengguna kursi roda, anak-anak, dan lansia.
- Penataan sirkulasi pejalan kaki, jalur landai, serta keterhubungan antar zona difasilitasi dengan bentuk massa terbuka dan rute langsung, tanpa banyak perubahan level.

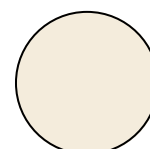
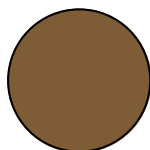
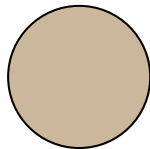
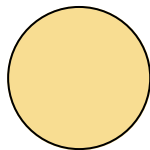
3.4 Rancangan Interior Bangunan

Rancangan interior terminal ini mengedepankan prinsip fungsionalitas, kenyamanan pengguna, dan keterbacaan ruang. Penataan elemen interior disusun secara teratur agar mendukung aktivitas pengguna terminal yang padat namun tetap efisien dan nyaman.



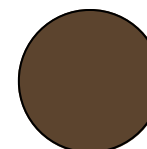
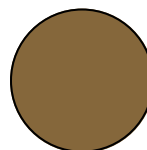
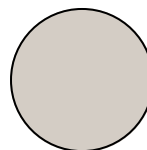
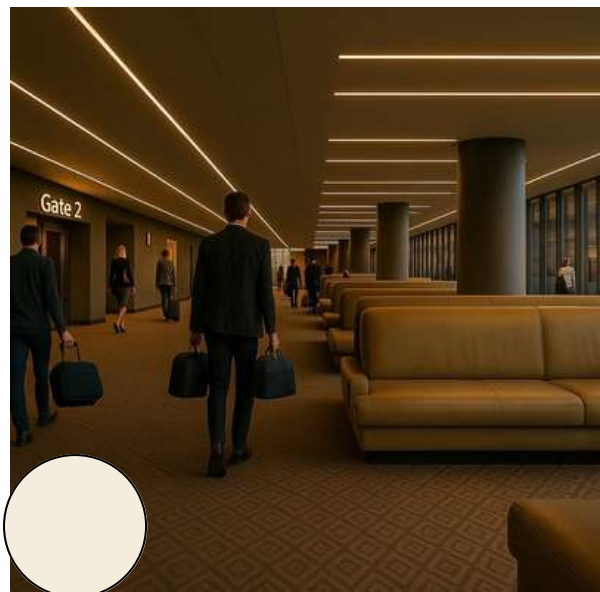
Interior didominasi oleh warna-warna hangat alami krem, kayu muda, dan putih yang menciptakan kesan bersih dan nyaman. Material yang digunakan:

- Panel kayu atau motif kayu untuk loket tiket dan partisi.
- Kursi penumpang dengan material logam ringan dan bantalan berwarna senada untuk kenyamanan.
- Kolom ekspos berwarna kuning gading memberi ritme visual sekaligus mempertegas struktur bangunan.



Ruang ini juga mengakomodasi kebutuhan penyandang disabilitas dengan baik. Terlihat adanya jalur pemandu taktil (tactile paving) berwarna kontras yang berfungsi sebagai panduan bagi penyandang tunanetra. Jalur ini menghubungkan berbagai titik penting seperti area duduk dan akses ke Gate 2 dan Gate 3, serta memungkinkan navigasi mandiri dengan aman dan nyaman. Ini mencerminkan penerapan prinsip universal accessibility dalam desain ruang publik.

Pintu akses menuju gate juga dibuat lebar dan rata tanpa undakan, sehingga memudahkan pengguna kursi roda maupun pengunjung yang membawa koper. Penataan furnitur yang tidak menghalangi jalur sirkulasi turut mendukung mobilitas semua pengguna, termasuk lansia dan anak-anak.



Penerangan dalam ruangan tampak memanfaatkan pencahayaan alami dari bukaan besar di sisi bangunan dan skylight, didukung oleh lampu buatan untuk menjaga kenyamanan visual saat malam hari. Material terang pada dinding dan lantai juga membantu memantulkan cahaya agar interior lebih terang tanpa perlu konsumsi energi berlebih.

Karakter Pencahayaan

- Menggunakan lampu warm white ($\pm 3000K$) tersebar di plafon kanopi, dinding kolom, dan elemen lantai.
- Penempatan lampu sangat terintegrasi dengan elemen arsitektur: tiang kolom, dinding fasad kayu vertikal, dan jalur pedestrian.
- Cahaya menyebar lembut, tidak menyilaukan dan tidak menciptakan bayangan keras.



Akses Visual bagi Semua Pengguna

- Intensitas pencahayaan yang cukup, merata, dan tanpa titik silau membantu pengguna tunanetra parsial dan pengguna usia lanjut dalam bernavigasi.
- Cahaya pada elemen lantai (lampu wallwasher pada planter dan bangku) menciptakan kontras arah yang memandu pengguna tanpa perlu banyak tanda.



Kenyamanan Sensorik

- Tone hangat dan atmosfer lembut menciptakan rasa aman dan menenangkan, penting bagi:
 - Anak-anak dan lansia.
 - Individu dengan autisme atau ADHD.
 - Penumpang yang datang malam hari dalam keadaan lelah.

Navigasi Tanpa Hambatan

- Tidak ada perubahan permukaan tajam yang sulit dilalui oleh pengguna kursi roda, stroller, atau alat bantu jalan.
- Cahaya yang menyinari area jalur dan seating meminimalisir risiko tersandung (trip hazard).



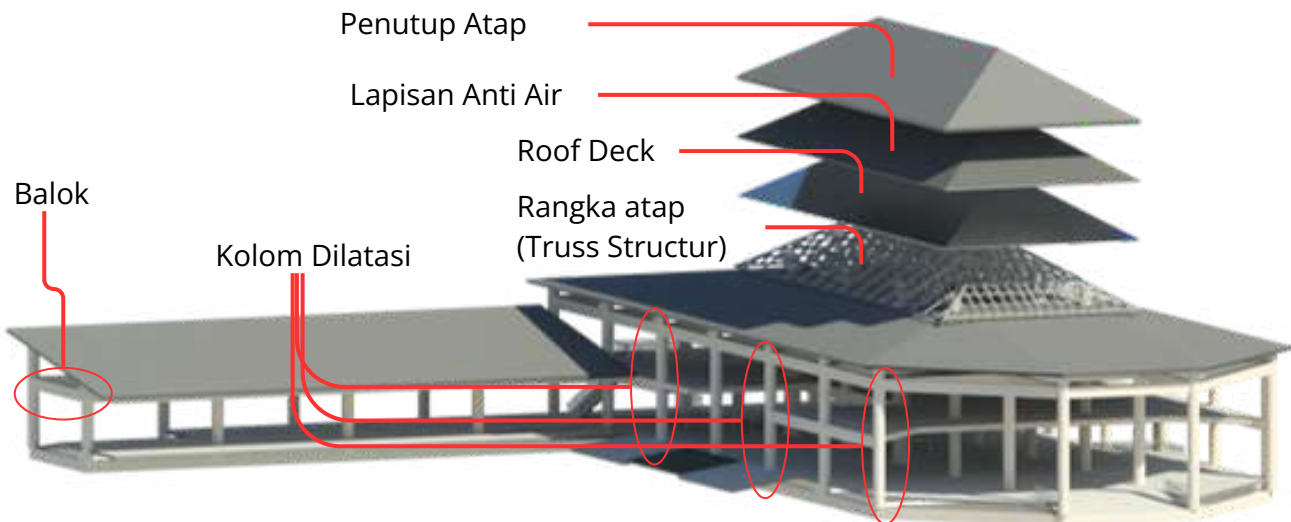
Aktivitas Sosial dan Tunggu

- Penerangan juga mengundang interaksi: pencahayaan area duduk dan pohon memberi kesan tempat yang terbuka, aman, dan bersahabat.
- Cocok untuk pengguna yang ingin menunggu dalam suasana luar ruang namun tetap terlindungi (di bawah kanopi).

Ruang luar ini tetap selaras dengan interior:

- Warna cahaya senada (warm).
- Desain pencahayaan terintegrasi (lampu tidak menonjol secara visual, tetapi menyatu dengan arsitektur).
- Memfasilitasi kebutuhan pengguna yang beragam secara universal.

3.5 Rancangan Sistem Struktur Bangunan



Dilatasi

Sistem dilatasi dirancang dengan interval setiap 15 meter, yang berarti setiap 15 meter bangunan dipisahkan oleh celah dilatasi untuk mencegah kerusakan struktural akibat pergerakan horizontal.

Kolom

Untuk elemen vertikal penopang beban, digunakan kolom berbentuk lingkaran (silinder) dengan diameter 1 meter. Pemilihan bentuk kolom melingkar didasarkan pada pertimbangan estetika dan aerodinamika, sekaligus tetap memenuhi fungsi struktural sebagai penopang beban gravitasi dan lateral. Bentuk melingkar juga dapat memberikan kesan visual yang lebih ringan dan modern pada bangunan.

Pada titik-titik dilatasi, kolom disusun secara ganda (double column) dengan jarak antar kolom ganda tersebut sebesar 10 cm. Tujuannya adalah untuk memberikan ruang ekspansi serta memastikan bahwa transfer beban tetap optimal di area sambungan, tanpa mengorbankan kestabilan struktural.

Balok

Untuk elemen horizontal, digunakan balok berbentuk persegi (kotak) dengan dimensi menyesuaikan kebutuhan bentang dan beban. Mengingat kolom berdiameter 1 meter, ukuran balok yang ideal berkisar antara 60 cm hingga 80 cm tinggi dan lebar 40 cm hingga 60 cm, tergantung dari panjang bentang antar kolom dan jenis beban yang ditanggung. Profil balok persegi memberikan kemudahan dalam proses pengecoran, penyambungan slab lantai, serta integrasi utilitas mekanikal dan elektrik.

Rangka Atap (Truss Structure)

Merupakan struktur utama penopang atap yang dibentuk dalam konfigurasi limasan simetris. Dibuat dari kayu atau baja ringan, rangka ini berfungsi untuk menyalurkan beban dari atap ke kolom secara efisien dan memastikan kestabilan keseluruhan struktur.

Papan Lapis (Roof Deck)

Diletakkan langsung di atas rangka, papan ini menjadi permukaan bidang datar untuk pemasangan lapisan atas. Umumnya menggunakan material tahan air seperti OSB board atau multipleks eksterior, berfungsi sebagai dasar pengikat dan pendistribusi beban dari lapisan penutup.

Underlayment (Lapisan Pelapis Anti-Air)

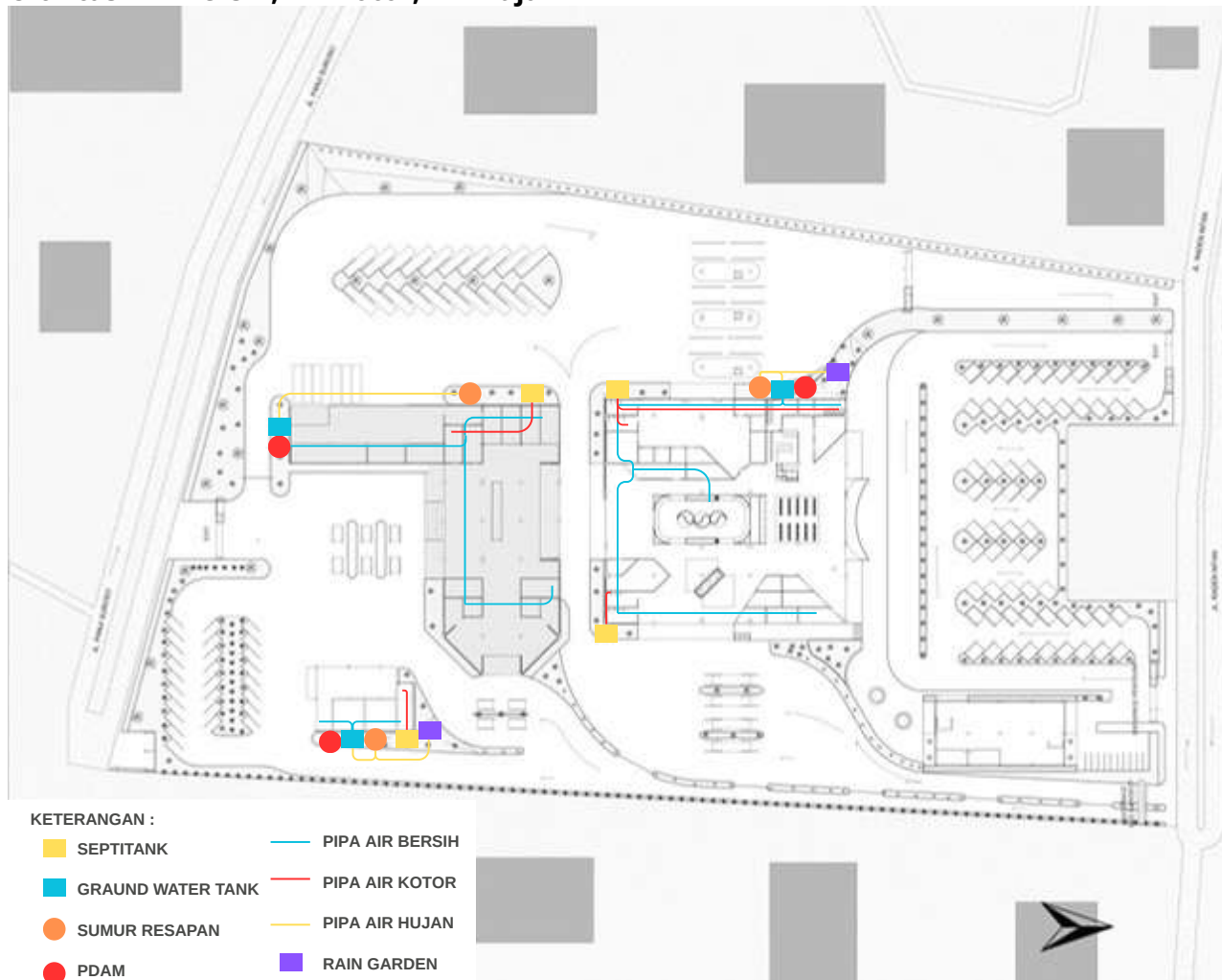
Merupakan lapisan pelindung tambahan terhadap air, dipasang di antara roof deck dan penutup atap. Materialnya berupa lembaran bitumen, felt, atau membran sintetis. Lapisan ini mencegah rembesan air hujan mencapai struktur rangka, sehingga meningkatkan durabilitas sistem atap.

Penutup Atap Bitumen (Bitumen Shingles)

Lapisan paling atas yang berfungsi sebagai pelindung utama terhadap cuaca. Terbuat dari campuran aspal (bitumen) dan serat fiberglass, serta dilapisi granule mineral. Bitumen shingles dipilih karena ringan, tahan lama, fleksibel, dan estetik. Selain itu, pemasangannya relatif mudah dan dapat menyesuaikan berbagai bentuk bidang atap.

3.6 Rancangan Sistem Bangunan (Utilitas)

Utilitas Air Bersih, Air Kotor, Air Hujan



Air Bersih

Sistem air bersih pada kawasan ini menggunakan sumber utama dari PDAM, yang disalurkan melalui jaringan perpipaan menuju Ground Water Tank (GWT) yang tersebar di beberapa zona strategis bangunan. Tangki bawah tanah ini berfungsi sebagai tempat penampungan sementara sebelum air didistribusikan ke seluruh gedung menggunakan pompa.

Pipa distribusi air bersih (berwarna biru muda) dirancang menjangkau seluruh bangunan utama dan fasilitas penunjang, termasuk toilet, pantry, dan area komersial. Jalur pipa dibuat tersembunyi dan aman dari gangguan aktivitas publik.

Air Kotor

Air kotor dihasilkan dari aktivitas pengguna di toilet, wastafel, dan pantry. Air ini dialirkan melalui pipa air kotor (warna oranye) menuju ke beberapa septiktank (ditandai warna kuning) yang tersebar di dekat masing-masing bangunan utama.

Septiktank berfungsi sebagai sistem pengolahan primer, memisahkan lumpur dan air limbah. Setelah diproses, air limbah dialirkan ke sistem drainase kota Malang. Penempatan septiktank dipilih di area yang jauh dari jalur utama pejalan kaki untuk alasan kebersihan dan estetika.

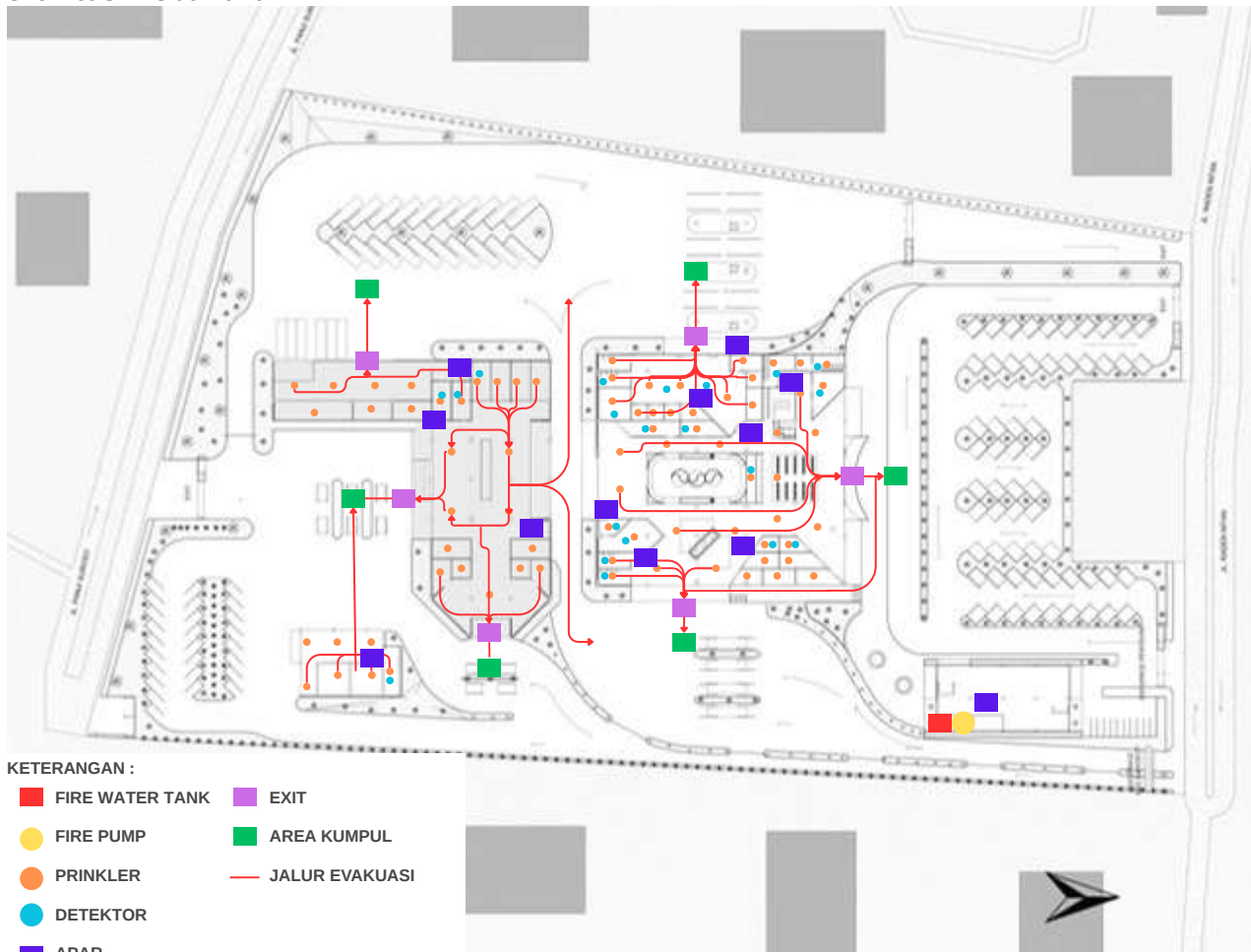
Air Hujan

Air hujan yang jatuh ke atap bangunan dialirkan melalui pipa air hujan (garis ungu) ke beberapa sistem penanganan air hujan, yaitu:

- Sumur Resapan (lingkaran merah besar): Menyerap air hujan langsung ke dalam tanah, mengurangi genangan.
- Rain Garden (kotak ungu): Area taman yang dirancang untuk menampung dan menginfiltrasi air hujan, sekaligus menjadi elemen estetika lanskap.

3.6 Rancangan Sistem Bangunan (Utilitas)

Utilitas Kebakaran



Fire Water Tank

Fire Water Tank merupakan tangki penampung air khusus yang digunakan dalam keadaan darurat kebakaran. Tangki ini diletakkan pada titik strategis dan terhubung langsung ke sistem perpipaan pemadam kebakaran. Fungsi utamanya adalah menyediakan suplai air dalam jumlah cukup dan tekanan stabil untuk mengaktifkan sprinkler maupun hydrant dalam waktu cepat saat terjadi kebakaran. Penempatannya dekat dengan fire pump dan mudah dijangkau oleh tim teknis.

Fire Pump

Pompa kebakaran (fire pump) merupakan komponen mekanis yang bekerja untuk mendorong air dari fire water tank ke jaringan pemadam, seperti sprinkler dan selang pemadam. Pompa ini aktif secara otomatis saat sistem deteksi kebakaran memberikan sinyal. Penempatannya dekat dengan tangki air dan ruang utilitas untuk mempermudah proses operasional dan pemeliharaan.

Detektor

Ini adalah sensor asap atau panas yang berfungsi sebagai sistem deteksi dini. Saat mendeteksi asap atau suhu tinggi, sistem alarm akan aktif, dan pompa kebakaran dapat langsung bekerja.

APAR (Alat Pemadam Api Ringan)

Ditempatkan di lokasi strategis seperti dekat pintu keluar, tangga darurat, dan koridor. APAR digunakan untuk memadamkan api skala kecil sebelum membesar.

Area Kumpul

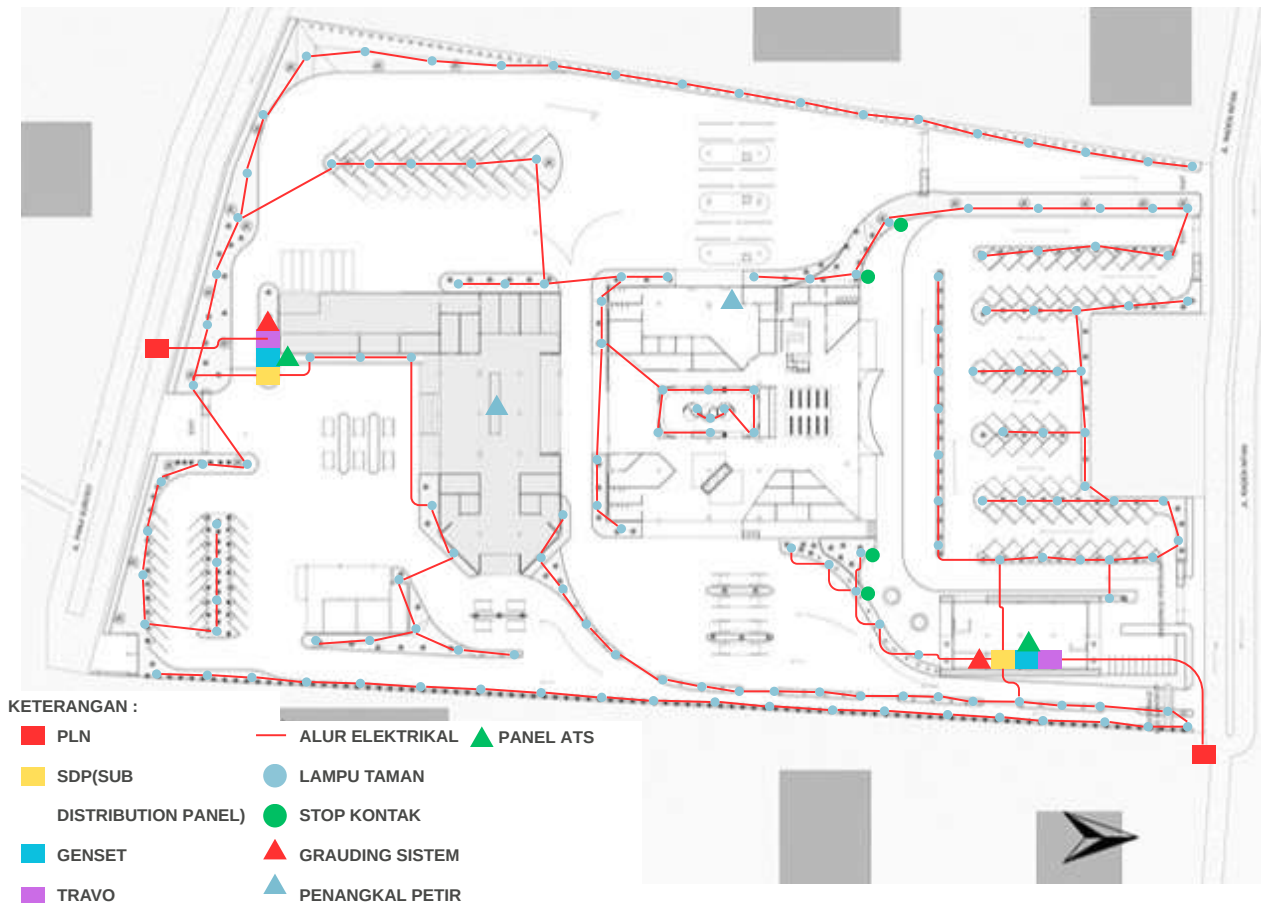
Merupakan titik kumpul setelah evakuasi, berada di ruang terbuka dan jauh dari sumber bahaya. Area ini penting untuk memudahkan pengecekan jumlah orang dan koordinasi evakuasi lebih lanjut.

Jalur Evakuasi

Garis merah menunjukkan arah evakuasi dari dalam bangunan menuju titik aman. Jalur ini dirancang menghindari area berisiko tinggi dan mengarah langsung ke ruang terbuka.

3.6 Rancangan Sistem Bangunan (Utilitas)

Utilitas Kebakaran



PLN

Sumber utama berasal dari jaringan listrik PLN yang disuplai ke area terminal melalui trafo distribusi. Fungsi utama trafo adalah menurunkan tegangan dari tegangan menengah (20 kV) menjadi tegangan rendah (380/220 V) yang sesuai dengan kebutuhan instalasi terminal.

Trafo (Transformator)

Transformator (warna ungu di denah) berfungsi sebagai alat penurun tegangan. Diletakkan dekat akses masuk utama agar mudah dijangkau dari sumber PLN dan efisien untuk distribusi ke panel induk.

Panel Induk / Distribution Panel

Panel utama menerima daya dari trafo dan bertugas membagi beban ke seluruh area terminal. Panel ini juga dilengkapi dengan proteksi (MCCB), metering (amperemeter & voltmeter), serta indikator fasa untuk keperluan monitoring.

Sub Distribution Panel (SDP)

Panel distribusi sekunder (warna oranye) berfungsi sebagai pengatur distribusi beban ke zona tertentu. Penempatan menyebar mengikuti layout zona gedung dan area luar, sehingga mempercepat proses pemeliharaan dan mengurangi panjang kabel.

Genset

Genset (warna hijau) berfungsi sebagai sumber daya cadangan saat listrik dari PLN padam. Unit ini menjamin operasional terminal tetap berjalan pada kondisi darurat.

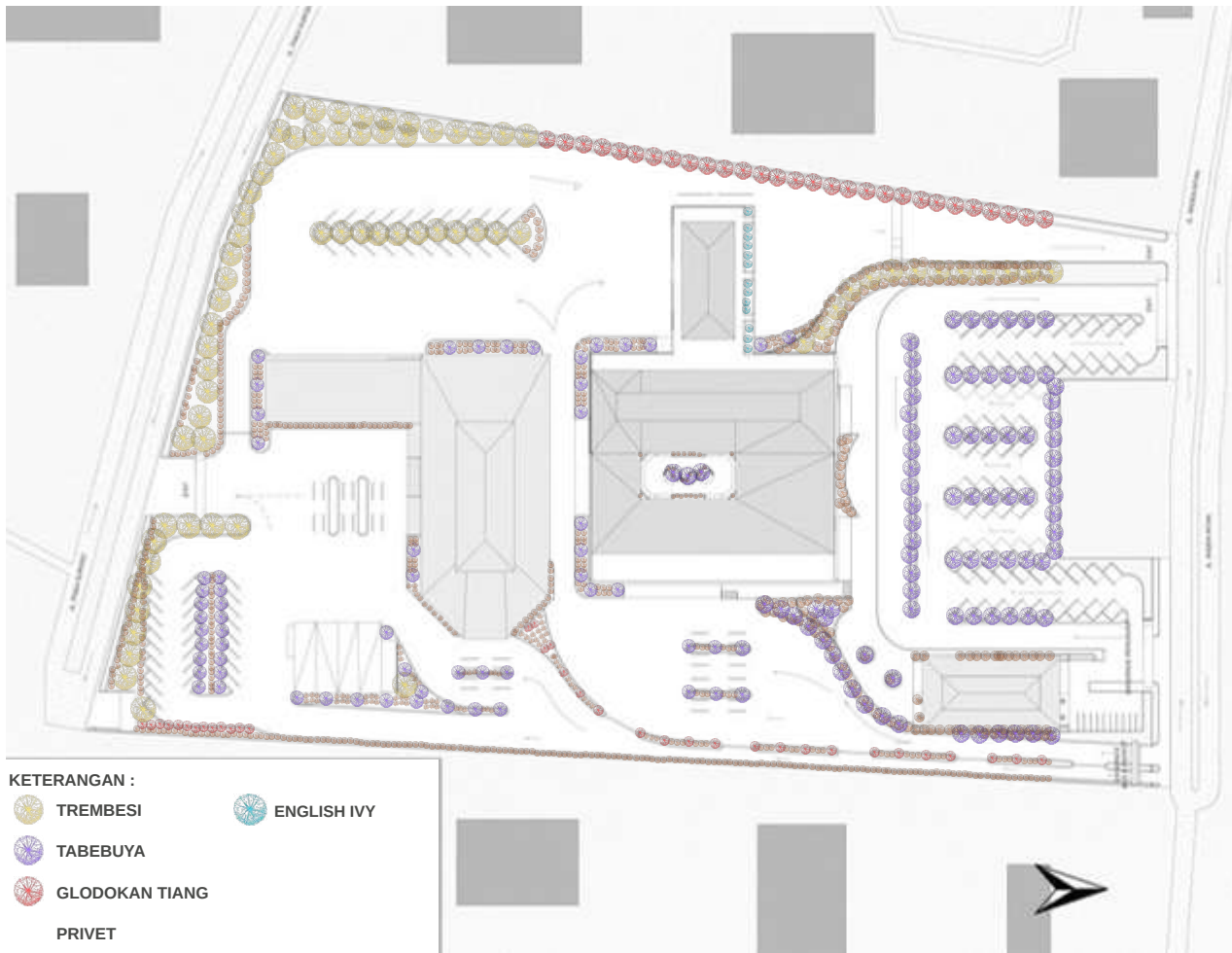
Panel ATS (Automatic Transfer Switch)

ATS (warna hijau muda) adalah sistem otomatis yang memindahkan sumber daya dari PLN ke genset saat terjadi pemadaman, dan kembali ke PLN saat listrik normal. Penempatannya dekat dengan genset dan panel utama agar jalur kontrol efisien.

Sistem Grounding

Grounding system (warna merah tua) dipasang pada titik-titik penting seperti panel utama, genset, dan trafo. Sistem ini berfungsi untuk membuang arus gangguan ke tanah, menjaga keselamatan peralatan dan pengguna dari bahaya listrik bocor.

3.7 Rancangan Detil Arsitektur Khusus



TABEBUYA

Tanaman ini dipilih sebagai elemen utama di area parkir karena mampu memberikan keteduhan sekaligus nilai estetika tinggi. Tabebuaya dikenal dengan bunganya yang mencolok dan musiman, memberikan karakter visual khas yang memperkuat identitas lanskap terminal.



ENGLISH IVY

dipilih sebagai pilihan final untuk menghadirkan suasana sejuk, menyaring udara, serta mempercantik struktur keras dengan elemen hijau yang lembut dan menjuntai alami.



TREMBESI

Pohon trembesi ditetapkan sebagai elemen penghijauan utama untuk menyaring udara dan menurunkan suhu lingkungan. Dengan tajuk yang lebar dan kemampuan serap karbon yang tinggi, trembesi berfungsi sebagai paru-paru kawasan terminal.



3.7 Rancangan Detil Arsitektur Khusus



GLODOKAN TIANG

Dipilih sebagai tanaman pembatas dan pengarah ruang karena bentuknya yang ramping dan tumbuh vertikal. Glodokan tiang secara efektif menciptakan batas alami antar zona, tanpa menghalangi sirkulasi udara dan cahaya.



PRIVET

Privet difungsikan sebagai elemen pagar hidup yang rapi dan tertata. Tanaman ini dipilih karena kemampuannya membentuk batas visual yang lembut namun tegas, sekaligus memperkuat elemen hijau di sekitar area pedestrian atau fasilitas terminal.



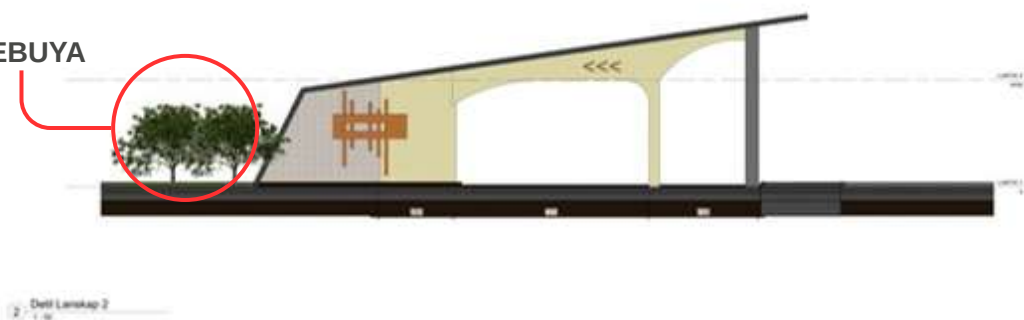
GLODOKAN TIANG



TREMBESI



TABEBUYA





4

EVALUASI HASIL
PERANCANGAN

4.1 Review Evaluasi Rancangan

Evaluasi berikut merupakan catatan dan masukan yang diberikan oleh Ketua Penguji, Penguji 1, dan Penguji 2 dalam sidang tugas akhir. Poin-poin ini menjadi dasar penyempurnaan rancangan untuk mencapai desain terminal yang lebih baik secara fungsional, visual, dan konseptual.

No	Poin Evaluasi	Dosen Penguji	Catatan Evaluasi
1	Redesain bangunan utama	Ketua Penguji	Perlu alasan yang kuat mengapa bangunan utama perlu diredesain secara menyeluruh.
2	Validasi pendekatan desain	Ketua Penguji	Pendekatan <i>Inclusive Design</i> harus benar-benar menjawab isu-isu yang relevan di lapangan.
3	Jalur pedestrian dan lanskap	Ketua Penguji	Belum tampak jalur pedestrian yang nyaman dan lanskap yang menarik untuk pejalan kaki.
4	Sirkulasi antar jemput & pengunjung	Ketua Penguji	Masih bercampur menjadi satu, berpotensi menimbulkan konflik sirkulasi.
5	Aktivitas terminal	Ketua Penguji	Visualisasi kegiatan di dalam terminal masih belum menggambarkan secara jelas.
6	Peron berdasarkan jurusan	Ketua Penguji	Belum ada pemisahan peron berdasarkan rute/jurusan masing-masing bus.
7	Jalur angkot dan bus pengunjung	Ketua Penguji	Belum tergambar secara spesifik dalam denah sirkulasi.
8	Aksesibilitas masuk terminal	Penguji 1	Desain belum menjawab tantangan agar pengunjung tertarik masuk ke area terminal.
9	Proporsi massa bangunan	Penguji 1	Bangunan terlihat terlalu gemuk, kurang ada ruang jeda sirkulasi.
10	Gambar struktur & Gamtur	Penguji 1	Perlu ditambahkan gambar struktur ke dalam dokumen APR & gambar turunan (gamtur).
11	Parkir kendaraan	Penguji 2	Apakah parkir sudah memenuhi standar terminal tipe A? Harus dicek kembali.
12	Jalur pedestrian aman	Penguji 2	Harus dirancang benar-benar aman bagi pejalan kaki.
13	Ruang negatif	Penguji 2	Masih ada area-area yang tidak termanfaatkan dengan baik di antara massa bangunan.
14	Pencahayaan alami	Penguji 2	Perlu lebih banyak bukaan untuk pencahayaan alami di dalam bangunan.
15	Area tiket	Penguji 2	Belum terlihat posisi loket atau sistem tiketing secara jelas.
16	Ruang laktasi & musholla	Penguji 2	Sebaiknya didekatkan ke ruang tunggu untuk kemudahan pengguna.
17	Detail arsitektural	Penguji 2	Notasi pintu, bukaan, dan elemen lainnya masih kurang lengkap.
18	Titik kumpul & evakuasi	Penguji 2	Belum tergambar atau terdesain sesuai jalur evakuasi standar.
19	Polusi udara	Penguji 2	Perlu dipikirkan vegetasi penyaring udara dari aktivitas kendaraan di terminal.

4.2 Hasil Penyempurnaan Rancangan

Evaluasi berikut merupakan catatan dan masukan yang diberikan oleh Ketua Penguji, Penguji 1, dan Penguji 2 dalam sidang tugas akhir. Poin-poin ini menjadi dasar penyempurnaan rancangan untuk mencapai desain terminal yang lebih baik secara fungsional, visual, dan konseptual.

Poin 1

DOSEN PENGUJI	MASUKAN PENGUJI	TINDAKAN PERBAIKAN
Ketua Penguji	Perlu alasan yang kuat kenapa bangunan utama perlu di redesain ulang	Telah ditambahkan dokumentasi foto kondisi eksisting terminal yang menunjukkan berbagai permasalahan aktual, termasuk fasilitas utama yang tidak berfungsi optimal, alur pengguna yang tidak jelas, serta keberadaan bangunan nonformal (tempat tinggal liar) yang dibangun di area terminal. Bukti visual ini memperkuat urgensi perlunya redesain bangunan utama secara menyeluruh demi keamanan, fungsi ruang, dan ketertiban kawasan terminal.
SEBELUM		SESUDAH
		
<i>Gambar 1.1 bukti fisik bangunan tinggal</i>		<i>Gambar 1.1 Bangunan liar tumbuh di lahan buffer zona terminal yang seharusnya steril dari aktivitas hunian.</i>

Poin 2

DOSEN PENGUJI	MASUKAN PENGUJI	TINDAKAN PERBAIKAN
Ketua Penguji	Pendekatan Inclusive Design belum menjawab isu pengguna di lapangan secara nyata.	Penguatan narasi konsep Inclusive Design dengan menjabarkan penerapannya pada kondisi pengguna terminal secara nyata.

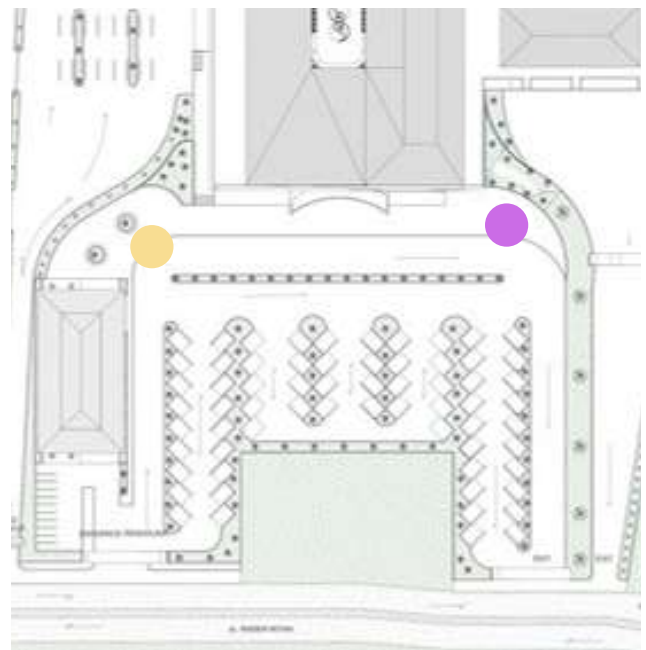
Poin 3 dan 4

DOSEN PENGUJI	MASUKAN PENGUJI	TINDAKAN PERBAIKAN
Ketua Penguji	Jalur pedestrian belum nyaman dan lanskap tidak terlihat optimal. Sirkulasi antar jemput dan pengunjung juga masih bercampur, berpotensi menimbulkan konflik alur.	Perbaikan dilakukan dengan mengintegrasikan jalur pejalan kaki yang nyaman serta lanskap yang mendukung orientasi dan pengalaman pengguna. Jalur pedestrian kini dilengkapi pohon peneduh, kanopi, kursi istirahat, dan guiding block yang ramah bagi semua kalangan. Di sisi lain, sistem sirkulasi kendaraan diperjelas dengan pemisahan antara jalur antar jemput, pengunjung, dan layanan terminal. Zona seperti drop-off, halte, dan parkir disusun secara terpisah dan terstruktur untuk meminimalkan konflik sirkulasi. Seluruh pengaturan divisualisasikan dalam site plan, diagram sirkulasi, serta perspektif lanskap kawasan.

SEBELUM



SESUDAH



- Pengantaran
- Penjemputan

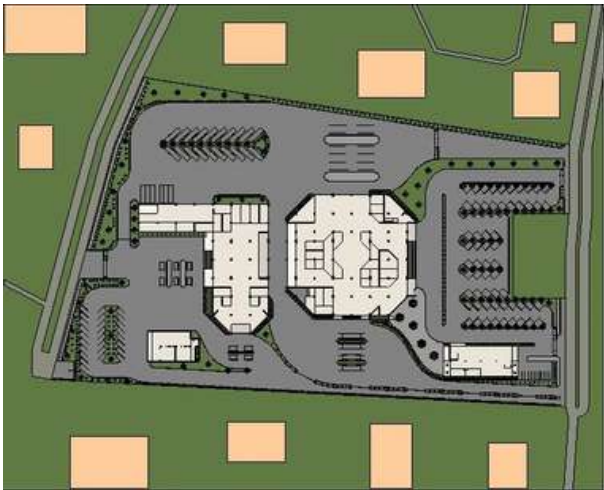
Poin 5

DOSEN PENGUJI	MASUKAN PENGUJI	TINDAKAN PERBAIKAN
Ketua Penguji	Visualisasi kegiatan di terminal belum tergambar dengan jelas.	Telah disertakan render desain yang menggambarkan suasana aktivitas terminal bus tipe A, mulai dari kedatangan penumpang, antrean keberangkatan, hingga interaksi di area tunggu dan UMKM. Visualisasi ini memperkuat pemahaman tentang bagaimana desain merespon kebutuhan nyata pengguna terminal secara fungsional maupun spasial. Setiap visual dirancang untuk merepresentasikan aktivitas sesuai dengan standar dan karakteristik terminal bus tipe A.
SEBELUM		SESUDAH
		

Poin 6 dan 7

DOSEN PENGUJI	MASUKAN PENGUJI	TINDAKAN PERBAIKAN
Ketua Penguji	Fungsi ruang belum optimal dan hubungan antar area masih lemah, terutama di lantai atas dan ruang servis terminal.	Dilakukan zonasi ulang fungsi ruang pada terminal untuk mengoptimalkan alur dan memisahkan area publik dengan aktivitas privat. Lantai 2 yang sebelumnya berfungsi sebagai kantor kini diubah menjadi area keberangkatan bus dan aktivitas operasional internal seperti pengelolaan armada dan barang.

DOSEN PENGUJI	MASUKAN PENGUJI	TINDAKAN PERBAIKAN
		Penyesuaian ini memungkinkan sirkulasi kendaraan dan aktivitas teknis berlangsung tanpa mengganggu kenyamanan pengguna umum. Sementara itu, lantai 1 yang berada tepat di bawahnya kini difungsikan sebagai ruang kantor dan manajemen, agar lebih mudah diakses dan tetap terpisah dari alur publik. Penataan ulang ini memperkuat hubungan antar fungsi ruang melalui jalur vertikal dan horizontal yang jelas, serta mendukung alur aktivitas pengguna secara lebih logis dan efisien. Perubahan ditampilkan dalam denah lantai, potongan bangunan, serta diagram sirkulasi baru.

SEBELUM	SESUDAH
	

Poin 8 dan 9

DOSEN PENGUJI	MASUKAN PENGUJI	TINDAKAN PERBAIKAN
Penguji 1	Bentuk bangunan masih kompleks, dan ekspresi arsitektur belum mencerminkan karakter bangunan terminal.	Bentuk massa bangunan terminal disederhanakan untuk memperjelas pembacaan fungsi, memudahkan orientasi pengguna, dan menciptakan hierarki visual yang lebih jelas. Volume bangunan dikompakkan tanpa kehilangan kedinamisan fasad. Penyesuaian juga dilakukan pada ekspresi arsitektur dengan mengadopsi elemen-elemen lokal yang lebih sesuai secara konteks, seperti pemilihan material,

DOSEN PENGUJI	MASUKAN PENGUJI	TINDAKAN PERBAIKAN
		ritme bukaan, dan tampilan atap yang merespon iklim tropis. Perubahan ini tidak hanya menyederhanakan bentuk, tapi juga memperkuat identitas arsitektural terminal sebagai bangunan publik yang terbuka, adaptif, dan mudah dikenali. Revisi divisualisasikan melalui perbandingan bentuk massa sebelum–sesudah dan tampak bangunan terkini.

SEBELUM	SESUDAH
	

Poin 10

DOSEN PENGUJI	MASUKAN PENGUJI	TINDAKAN PERBAIKAN
Penguji 1	Representasi elemen struktur bangunan belum lengkap, terutama pada bagian atap.	Penambahan sistem struktur atap untuk melengkapi elemen struktural bangunan secara menyeluruh.

Poin 11

DOSEN PENGUJI	MASUKAN PENGUJI	TINDAKAN PERBAIKAN
Penguji 2	Apakah kapasitas parkir cukup? Sudah sesuai standar?	Penataan parkir telah disesuaikan dengan standar terminal tipe A, baik dari segi jumlah unit, dimensi, maupun zona fungsional (pengunjung, angkutan umum, layanan, difabel). Seluruh area parkir didesain menggunakan ukuran aksesibilitas universal untuk mendukung prinsip kesetaraan, terutama bagi pengguna berkebutuhan khusus. Distribusi parkir disusun secara zonal berdasarkan kebutuhan sirkulasi dan kemudahan akses menuju fungsi utama terminal. Diagram kapasitas dan zonasi parkir dilampirkan untuk memperjelas rasionalisasi jumlah dan posisi parkir pada tapak.

SEBELUM

SESUDAH

No.	Jenis Kendaraan	Ukuran Kendaraan (P x L x T) (m)	Ukuran Parkir Minimum (P x L) (m)	Lebar Jalur Sirkulasi (m)	Radius Tikungan / Putar (m)	Sumber Standar
1	Motor	1.8 – 2.2 x 0.7 – 0.9 x 1.1 – 1.3	2.0 x 0.8	2.0 – 2.5 (1 arah)	1.5 – 2.5	SNI 03-1733-2004, Dishub DKI 2012
2	Mobil Pribadi	4.2 – 4.8 x 1.7 – 1.8 x 1.4 – 1.5	5.0 x 2.3	5.5 – 6.5 (2 arah)	5.5 – 6.0	SNI 03-1733-2004, Neufert
3	Angkot / Mikrolet	4.0 – 4.5 x 1.6 – 1.8 x 1.8 – 2.0	5.0 x 2.3	6.0 – 7.0 (2 arah)	7.5 – 9.0	SNI 03-1733-2004, Permenhub 132/2015
4	Bus (Sedang – Besar)	7 – 12 x 2.4 – 2.5 x 3.0 – 3.5	12.0 x 2.5	7.0 – 9.0 (2 arah)	10 – 12	Permenhub 132/2015, Neufert
5	Motor Difabel	± 2.0 x 1.0 x 1.2 (rata-rata)	2.5 x 1.5	02.05	2.5 – 3.0	SNI 03-1733-2004, Permen PU 30/2006
6	Mobil Difabel	4.5 – 5.0 x 1.7 – 2.0 x 1.5 – 1.6	5.0 x 3.6	6.0 – 6.5	6.0 – 6.5	Permen PU 30/2006, Neufert

No.	Jenis Fasilitas	Jumlah	Luas (m²)	Persentase	Volume (m³)	Primer	Sumber Standar
9	Parkir Pengguna (2 lantai)	1	80 mobil, 320 motor	1860	30%	2418	Primer (sni-parkir-2023, BPS Kota Malang 2023)
10	Benkel Bus	1	5 bus	400	30%	520	Primer (elchinta.com)

Poin 12 dan 13

DOSEN PENGUJI

MASUKAN PENGUJI

TINDAKAN PERBAIKAN

Penguji 1

Jalur pedestrian belum nyaman dan alurnya kurang terbaca. Beberapa ruang masih terkesan negatif dan tidak memiliki privasi.

Perbaikan dilakukan pada jalur pedestrian dengan menambahkan elemen peneduh seperti kanopi, guiding block, serta furnitur publik yang mendukung kenyamanan dan keterbacaan arah. Alur pergerakan pengguna kini dijelaskan secara eksplisit melalui notasi dan diagram sirkulasi, untuk memudahkan orientasi dan mendukung arus pengguna yang teratur.

Di sisi lain, ruang-ruang negatif yang sebelumnya tidak termanfaatkan kini dihilangkan atau dialihfungsi menjadi area penunjang aktif. Zonasi ruang diperjelas agar privasi pengguna—baik staf, penumpang, maupun pengunjung—lebih terjaga.

SEBELUM

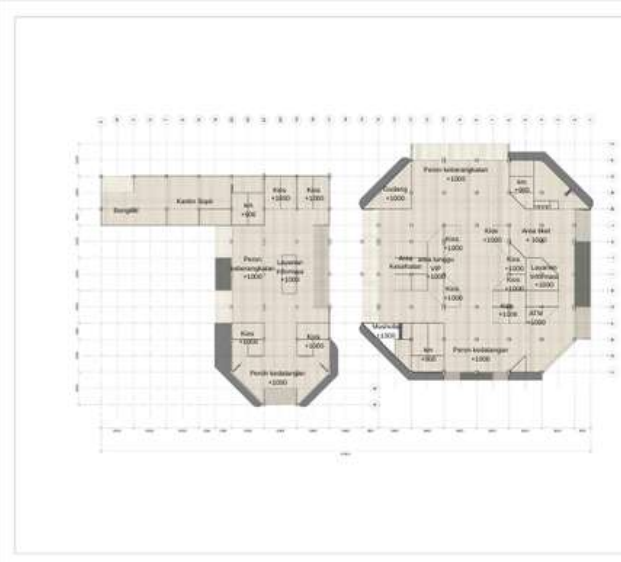


Poin 14

DOSEN PENGUJI	MASUKAN PENGUJI	TINDAKAN PERBAIKAN
Penguji 2	Area tengah bangunan belum termanfaatkan, masih tertutup dan tidak bernilai ruang.	Perbaikan dilakukan dengan membuka area tengah bangunan menjadi ruang terbuka (innercourt) yang dimanfaatkan sebagai taman dan ruang tunggu kedatangan. Area ini berfungsi sebagai titik transisi antara zona luar dan dalam terminal, serta memberikan nilai kenyamanan visual dan iklim mikro yang lebih baik. Keberadaan taman ini tidak hanya meningkatkan kualitas pencahayaan dan sirkulasi udara alami, tetapi juga menghadirkan suasana yang lebih humanis dan inklusif bagi pengguna terminal. Visualisasi area ini ditampilkan melalui denah dan perspektif ruang tengah pasca-revisi.
SEBELUM		SESUDAHNYA
		

Poin 15,16, dan 17

DOSEN PENGUJI	MASUKAN PENGUJI	TINDAKAN PERBAIKAN
Penguji 2	Interior kurang tereksplorasi; area fungsional (seperti tiket) kurang terlihat; dan perlu penegasan arsitektur.	Perbaikan dilakukan melalui penataan ulang area fungsional dan penguatan karakter interior terminal. Ruang tiketing dipindahkan ke area depan pintu masuk untuk meningkatkan visibilitas dan memudahkan orientasi pengguna. Visualisasi interior kini dilengkapi dengan render yang memperlihatkan suasana ruang tunggu, loket, dan area publik lainnya, termasuk pemilihan material dan tata cahaya yang mendukung fungsi dan kenyamanan. Notasi ruang dan informasi tambahan ditambahkan dalam layout untuk memperkuat keterbacaan fungsi ruang. Elemen arsitektur lokal tetap diintegrasikan pada detail interior dan fasad, untuk mempertahankan konteks budaya dalam pengalaman pengguna.

SEBELUM	SESUDAHNYA
	

Poin 18 dan 19

DOSEN PENGUJI	MASUKAN PENGUJI	TINDAKAN PERBAIKAN
Penguji 2	Jalur evakuasi dan sistem keselamatan belum tergambar dengan jelas; vegetasi dan aspek lingkungan belum diperhatikan secara detail.	Penyesuaian dilakukan dengan menambahkan denah jalur evakuasi yang menghubungkan seluruh zona penting dalam terminal ke titik kumpul aman, serta mengintegrasikan sistem pemadam kebakaran ke dalam skema keselamatan kawasan. Jalur ini disusun agar tetap mudah diakses dan tidak bertabrakan dengan sirkulasi utama harian. Selain itu, detail vegetasi kawasan diperjelas, meliputi jenis, fungsi, dan persebarannya. Vegetasi dipilih untuk mendukung iklim mikro, memperkuat orientasi spasial, serta berperan sebagai buffer terhadap kebisingan dan panas. Integrasi unsur ekologis ini juga menjadi bagian dari strategi kenyamanan dan keberlanjutan desain terminal.



5 PENUTUP

KESIMPULAN

Proses perancangan terminal tipe A ini dilandasi oleh pendekatan **inclusive design**, dengan tujuan menciptakan ruang publik yang dapat diakses, digunakan, dan dinikmati oleh seluruh lapisan masyarakat tanpa diskriminasi.

Desain difokuskan pada kenyamanan pengguna, keterbacaan ruang, dan fleksibilitas fungsi, serta penguatan identitas arsitektur lokal sebagai bentuk respon terhadap konteks kawasan. Seluruh masukan dari dewan penguji dan pembimbing telah diakomodasi melalui revisi menyeluruh terhadap sirkulasi, zonasi, aksesibilitas, hingga sistem keselamatan dan ekspresi arsitektural.

Hasil akhir menunjukkan terminal yang tidak hanya fungsional, tetapi juga responsif terhadap kebutuhan beragam pengguna, dengan perhatian khusus pada aspek inklusivitas, keamanan, dan keberlanjutan lingkungan. Desain ini diharapkan menjadi contoh pengembangan ruang transportasi publik yang humanis dan kontekstual.

SARAN

Ke depan, perancangan terminal berbasis inclusive design perlu terus dikembangkan dan disesuaikan dengan kondisi sosial, budaya, serta kebutuhan pengguna yang terus berkembang. Penting untuk melibatkan pengguna secara aktif dalam tahap implementasi dan pengelolaan, agar desain tetap relevan dan adaptif terhadap dinamika lapangan.

Desain lanskap, ruang tunggu, dan fasilitas akses difabel juga perlu terus dimonitor pasca-pembangunan agar fungsi inklusif tetap terjaga secara nyata. Diharapkan pendekatan ini dapat diterapkan lebih luas dalam proyek arsitektur publik lainnya, khususnya yang memiliki intensitas penggunaan tinggi seperti terminal, stasiun, atau fasilitas kota lainnya.



DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Malang, "Jumlah Migrasi Masuk Menurut Bulan dan Kecamatan di Kota Malang (Jiwa)," Accessed: Oct. 24, 2023. [Online]. Available: <https://malangkota.bps.go.id/indicator/12/309/1/jumlah-migrasi-masuk-menurut-bulan-dan-kecamatan-di-kota-malang.html>
- [2] Pemerintah Kota Malang, "Data Perhubungan," Accessed: Mar. 29, 2024. [Online]. Available: <https://satudata.malangkota.go.id/publik/filter?bidang=Perhubungan>
- [3] I. M. Sri Sayekti, "Potensi Pergerakan Masyarakat Selama Lebaran 2024 Mencapai 193,6 Juta Orang," PressRelease.id. Accessed: Mar. 29, 2024. [Online]. Available: <https://pressrelease.kontan.co.id/news/potensi-pergerakan-masyarakat-selama-lebaran2024-mencapai-1936-juta-orang>
- [4] Pemerintah Republik Indonesia, "Peraturan Daerah No. 11 Tahun 2001 tentang Pengelola Terminal," Accessed: Mar. 28, 2024. [Online]. Available: <https://jdih.kemdikbud.go.id/sjdih/>
- [5] Menteri Perhubungan Republik Indonesia, "Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 40 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan," Jakarta: Kemenhub, 2015.
- [6] Menteri Perhubungan Republik Indonesia, "Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 98 Tahun 2017 tentang Rentang Pengguna Usia," Jakarta: Kemenhub, 2017.
- [7] H. Fletcher, "The Principles of Inclusive Design (They Include You)," London: CABE, 2006. [Online]. Available: <http://www.cabe.org.uk>
- [8] Badan Standardisasi Nasional, "SNI 03-1735-2000: Tata Cara Perencanaan Pelayanan Parkir," Jakarta: BSN, 2000.
- [9] E. Neufert, *Architect's Data*, 3rd ed., Oxford: Blackwell Science Ltd., 2002.
- [10] BMKG Stasiun Geofisika Malang, "Data Iklim dan Curah Hujan Tahunan Kota Malang," 2023.
- [11] Pemerintah Kota Malang, "Peraturan Daerah No. 4 Tahun 2011 tentang RTRW Kota Malang," 2011.
- [12] Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur, "Masterplan Transportasi Darat Kota Malang," 2023.
- [13] DeLeuw, Cather & Co., "Port Authority Bus Terminal," New York City, Profil Proyek, 1950.
- [14] Jordan Gruzen – Gruzen Samton, "Renovation and Expansion of Port Authority Bus Terminal," New York City, 1979.
- [15] PressRelease Nasional, "Kritik Menteri Perhubungan terhadap Kondisi Terminal Arjosari," Nasional.Tempo.com, 2024. [Online].
- [16] Indonesia Jatim Times, "Berita Kerusakan dan Kejahatan Terminal Arjosari," 2024. [Online].
- [17] ThomsonAdsett dan CykelArchitecture, "Profil Terminal Bus Derwent Park, Australia," 2020.
- [18] Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta: Sekretariat Negara, 2009.
- [19] Pusat Studi Transportasi dan Mobilitas Kota, "Modul Perencanaan Terminal Penumpang," Universitas Indonesia, 2021.
- [20] Google Maps, "Dokumentasi Lokasi Terminal Arjosari," Accessed: May 2024. [Online]. Available: <https://maps.google.com>
- [21] Bappenas, "Pedoman Pengembangan Infrastruktur Transportasi Berkelanjutan," Jakarta, 2020. [Online]. Available: <https://www.bappenas.go.id/>
- [22] K. Lynch, *The Image of the City*, Cambridge: MIT Press, 1960.
- [23] B. Tschumi, *Event-Cities 3: Concept vs. Context vs. Content*, Cambridge: MIT Press, 2004.
- [24] D. Walters, *Designing Community: Charrettes, Master Plans and Form-Based Codes*, London: Architectural Press, 2007.

DAFTAR PUSTAKA

- [25] J. Gehl, **Cities for People**, Washington D.C.: Island Press, 2010.
- [26] J. Jacobs, **The Death and Life of Great American Cities**, New York: Random House, 1961.
- [27] M. Carmona, T. Heath, T. Oc, and S. Tiesdell, **Public Places – Urban Spaces**, Oxford: Routledge, 2010.
- [28] C. Alexander, **A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction**, New York: Oxford University Press, 1977.
- [29] Google Earth, "Citra Satelit Terminal Arjosari," Accessed: May 2024. [Online]. Available: <https://earth.google.com>
- [30] Badan Pusat Statistik (BPS), "Jumlah Penduduk Menurut Umur dan Jenis Kelamin Kota Malang," 2024. [Online]. Available: <https://malangkota.bps.go.id/>



LAMPIRAN

GAMBAR ARSITEKTUR



ARSITEKTUR UIN MALANG

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM
MALANG

JUDUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TIPE A
ARJOSARI DENGAN PENDEKATAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARJOSARI, JL. BADEN
INTAN NO.1, ARJOSARI KEC.
BLUMBING, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65126

NAMA MAHASISWA

KURNIA NINGSIH

NIM

200608113032

DOSEN PEMBIMBING 1

SUMAYATI RAHMATI, M.T.

DOSEN PEMBIMBING 2

ANA SYAFATUL HUSNA, M.ARS.

SKALA

1 : 400

NOMOR

1

HALAMAN

1



KETERANGAN :

- A. BANGUNAN BUS
- B. BANGUNAN ANGKOT
- C. BANGUNAN PARKIR
- D. BANGUNAN PERBAIKAN ANGKOT
- E. PARKIR ANGKOT
- F. PARKIR ANGKOT
- G. PERON KEDATANGAN BUS
- H. PERON KEDATANGAN ANGKOT
- I. PERON KEDATANGAN ANGKOT
- J. PERON KEDATANGAN ANGKOT
- K. TPA

KEY PLAN





ARSITEKTUR UINMALANG

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM
MALANG

JUDUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TIPE A
ANGKUTAN DENGAN PENDEKATAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARJOSARI, JL. RADEN
INTAN NO. 1, ARJOSARI, KEC.
BLUMBING, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65128

NAMA MAHASISWA

KURNIA NINGSIH

NIM

200604110032

DOSSEN PEMBimbing 1

SURMAYATI RAHMATI, M.T.

DOSSEN PEMBimbing 2

AMA ZIYADATUL HUSNA, M.ARS

SKALA

1 : 400

NOMOR

2

HALAMAN

2



KETERANGAN

- A. BANGUNAN BUS
- B. BANGUNAN ANGKOT
- C. BANGUNAN PARKIR
- D. BANGUNAN PERBANKAN ANGKOT
- E. PARKIR ANGKOT
- F. PARKIR BUS
- G. PERON KEDATANGAN BUS
- H. PERON KEDATANGAN ANGKOT
- I. PERON KEDATANGAN ANGKOT
- J. TPA

KEY PLAN





ARSITEKTUR
UINMALANG

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM
MALANG

JUDUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TIPE A
ARJOSARI DENGAN PENDEKATAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARJOSARI, JL. RADEN
INTAN NO.1, ARJOSARI KEC.
BLUMBING, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65128

NAMA MAHASISWA

KURNIA NINGSIH

NIM

200608113032

DOSEN PEMBIMBING 1

SUMAYATI RAHMATI, M.T.

DOSEN PEMBIMBING 2

ANA ZYADATUL HUSNA, M.ARS.

SKALA

1 : 400

NOMOR

4

HALAMAN

4



1 Pemandangan 1
1 : 400



2 Pemandangan 2
1 : 400



1. Terapan Kiri
1:450



2. Terapan Samping
1:450



3. Terapan Depan
1:450



4. Terapan Kanan
1:450



ARSITEKTUR UIN MALANG

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MALANG, MALANG

JUDUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TYPE A
ARJOSARI DENGAN PENINGKATAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARJOSARI, JL. RADEN
INTAN NO.1, ARJOSARI KEC.
BLUMBING, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65126

NAMA MAHASISWA

KURNIA NINGSIH

NIM

20000110032

DOSEN PEMBIMBING 1

SUKMAYATI RAHMATI, M.T.

DOSEN PEMBIMBING 2

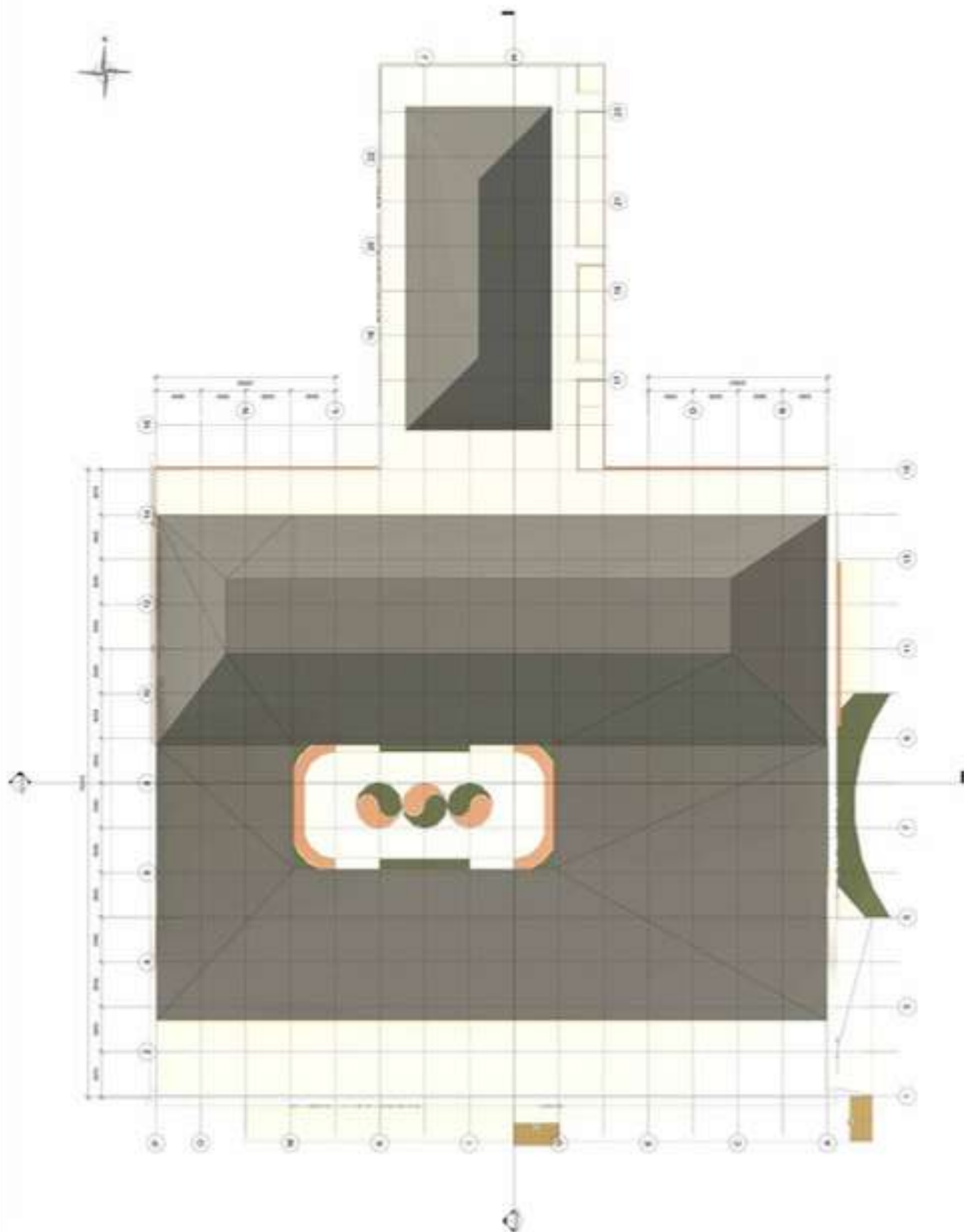
ANNA ZITYADATUL HUSNA, M.ARS.

SKALA

NOMOR

1 : 150

6





ARSITEKTUR UINMALANG

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM
MALANG

JUDUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TIPE A
ARJOSARI DENGAN PENDEKATAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARJOSARI, JL. RADEN
INTAN NO.1, ARJOSARI, KEC.
BLUMBING, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65129

NAMA MAHASISWA

KURNIA NINGSIH

NIM

200606113032

DOSEN PEMBIMBING 1

SUMAYATI RAHMATI, M.T.

DOSEN PEMBIMBING 2

ANA ZYADATUL HUSNA, M.ARS.

SKALA

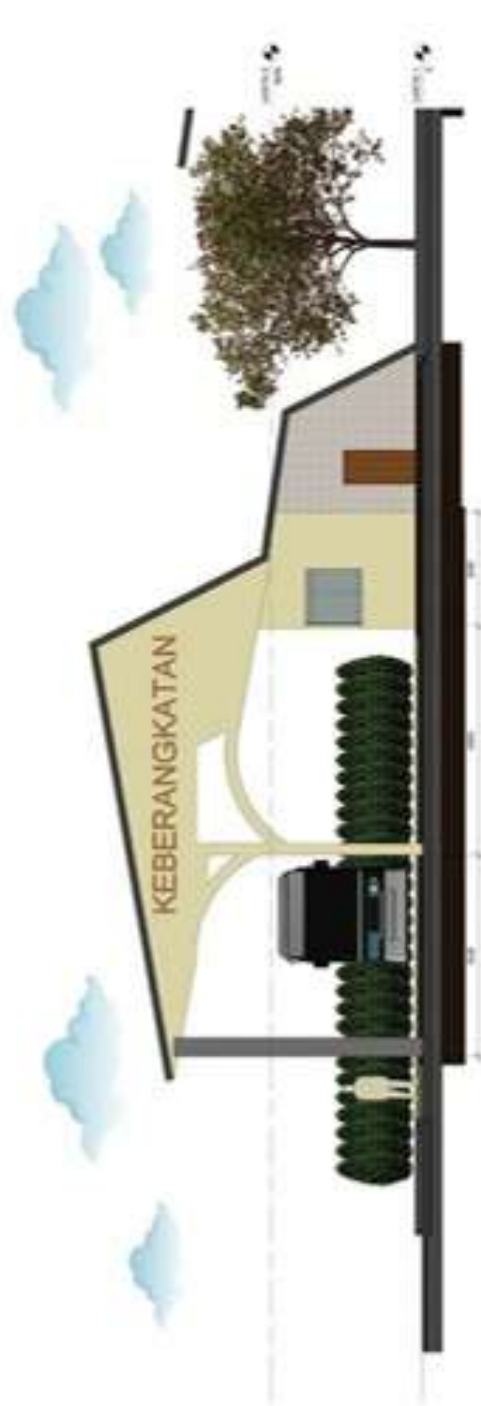
1: 50

NOMOR

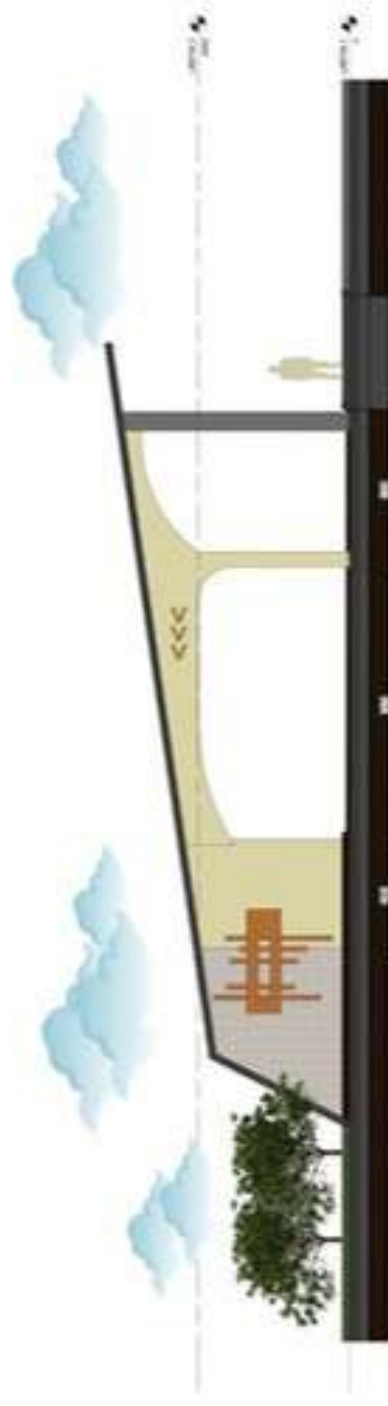
5

HALAMAN

5



1 Ditinjau Landscape 1
1: 50



2 Ditinjau Landscape 2
1: 50



ARSITEKTUR
UIN MALANG

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM
MALANG

JUDUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TIPE A
ARJOSARI DENGAN PENDEKATAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARJOSARI, JL. RADEN
INTAN NO. 1, ARJOSARI, KEC.
BLUMBING, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65128

NAMA MAHASISWA

KURNIA NINGSIH

NIM

300608110032

DOSEN PEMBIMBING 1

SUMAYATI RAHMAH, M.T.

DOSEN PEMBIMBING 2

ANA ZIYADATUS HUJINA, M.ARS.

SKALA

NOMOR

1 : 150

8





ARSITEKTUR UIN MALANG

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM
MALANG

JUDUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TIF A
ARJOSARI DENGAN PENDEKATAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARJOSARI, JL. RADEN
INTAN NO.1, ARJOSARI, KEC.
BLUMBING, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65128

NAMA MAHASISWA

KURNIA NINGSIH

NIM

200608110032

DOSEN PEMBIMBING 1

SUMAYATI RAHMAY, M.T.

DOSEN PEMBIMBING 2

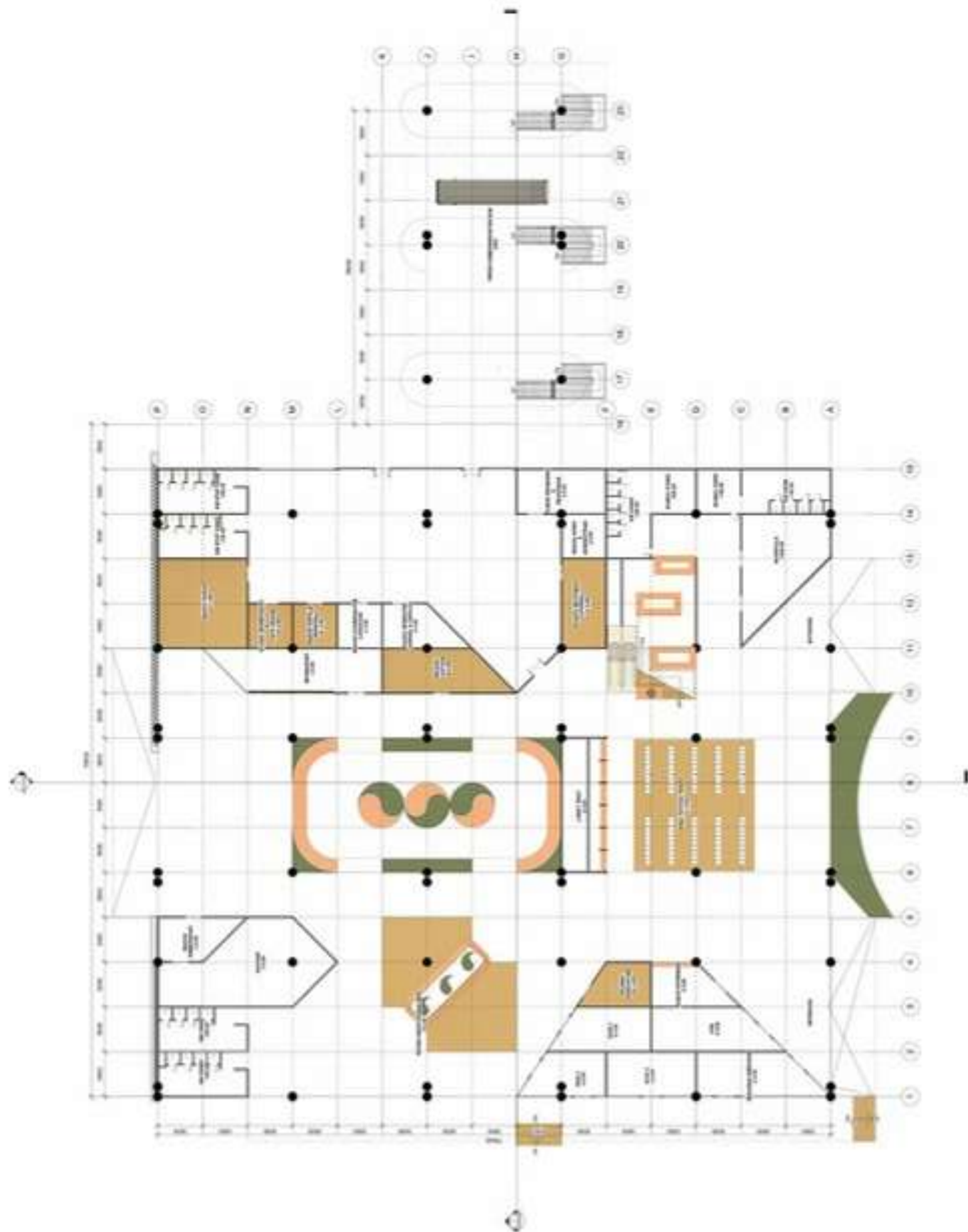
ANA ZYADATUL HUSNA, M.ARS.

SKALA

NOMOR

1 : 150

7





ARSITEKTUR UIN MALANG

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MALANG, MALANG

JUDUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TPE A
ARJOSARI DENGAN PENDEKATAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARJOSARI, JL. RADEN
INTAN NO.1, ARJOSARI, KEC.
BLUMBING, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65126

NAMA MAHASISWA

KURNIA NINGSIH

NIM

200008110032

DOSEN PEMBIMBING 1

SUKMAYATI RAHMATI, M.T.

DOSEN PEMBIMBING 2

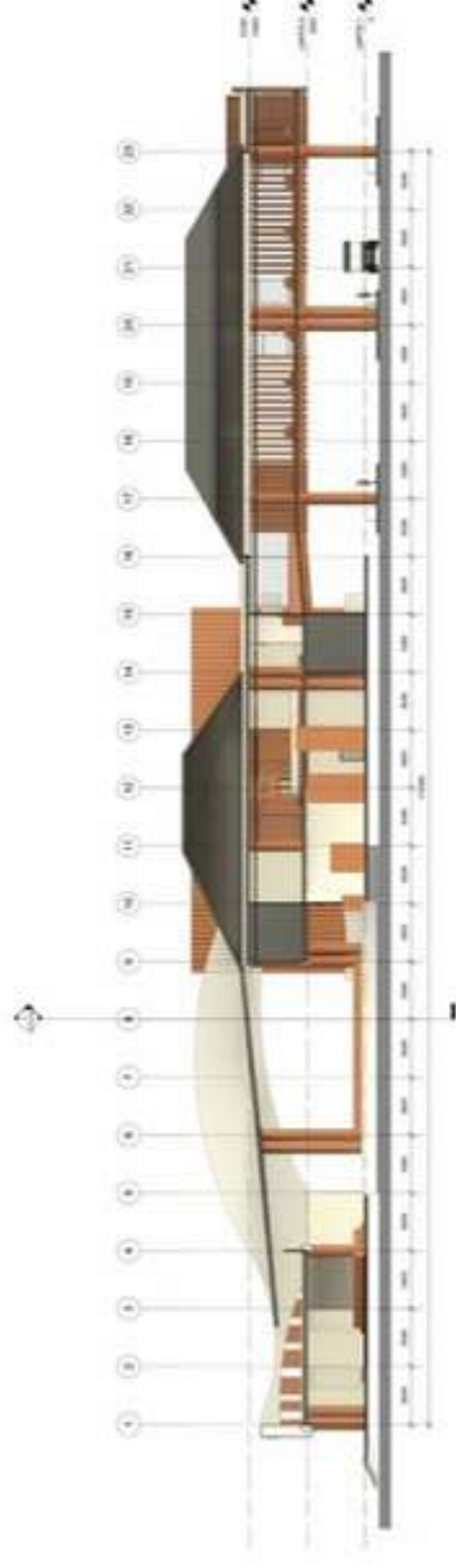
ANA ZIYADATUL HUSNA, M.ARS.

SKALA

NOMOR

1 : 150

9



4. POTONGAN AA BANGUNAN BIS

1 : 150



5. POTONGAN BB BANGUNAN BIS

1 : 150



ARSITEKTUR
UIN MALANG

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MALANG MALIK IBRAHIM
MALANG

JUDUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TPE A
ARJOSARI DENGAN PENINGKATAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARJOSARI, JL. RADEN
INTAN NO.1, ARJOSARI, KEC.
BLUMBING, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65126

NAMA MAHASISWA

KURNIA NINGSIH

NIM

200008110032

DOSEN PEMBIMBING 1

SUKMAYATI RAHMATI, M.T.

DOSEN PEMBIMBING 2

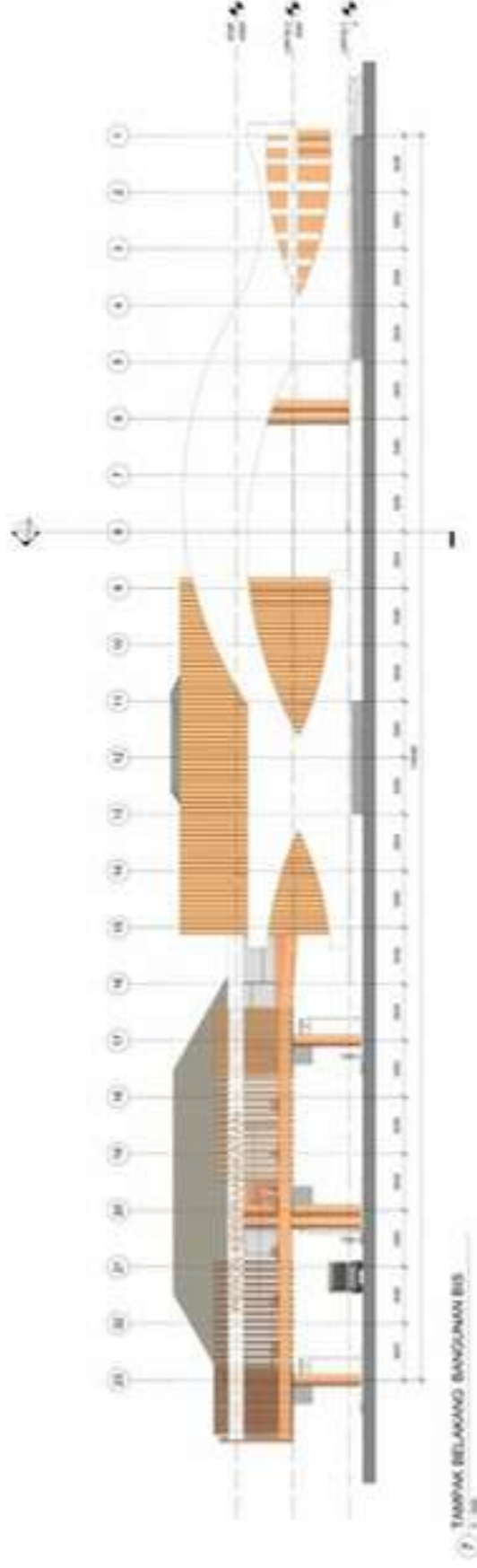
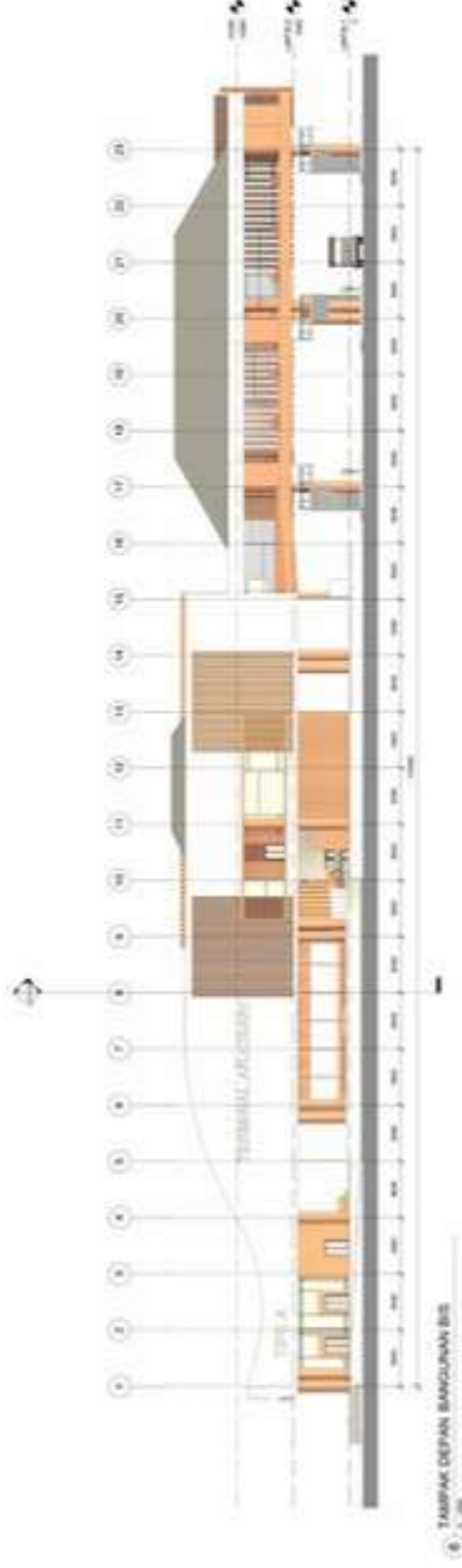
ANA ZIYADATUL HUSNA, M.ARS.

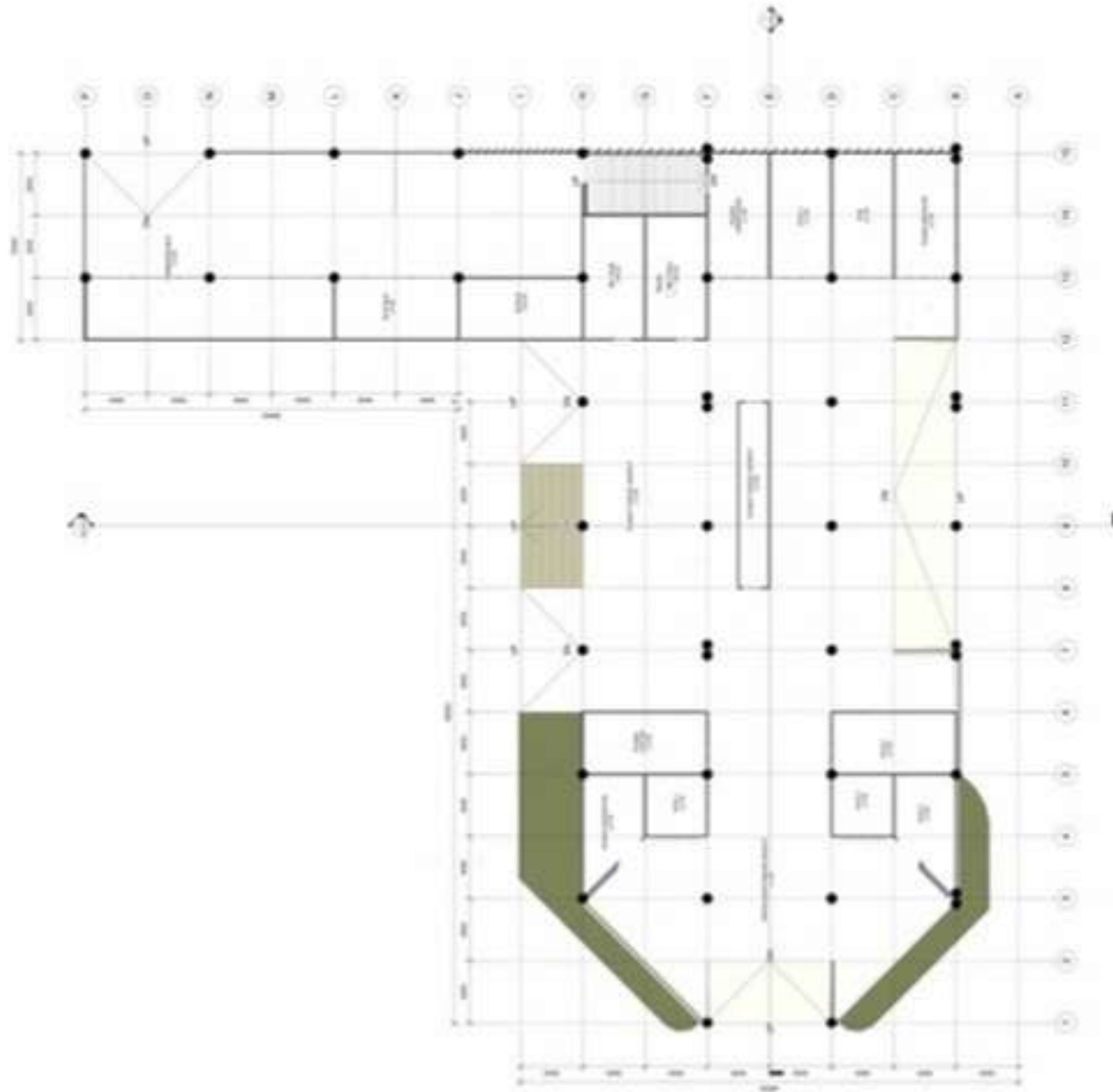
SKALA

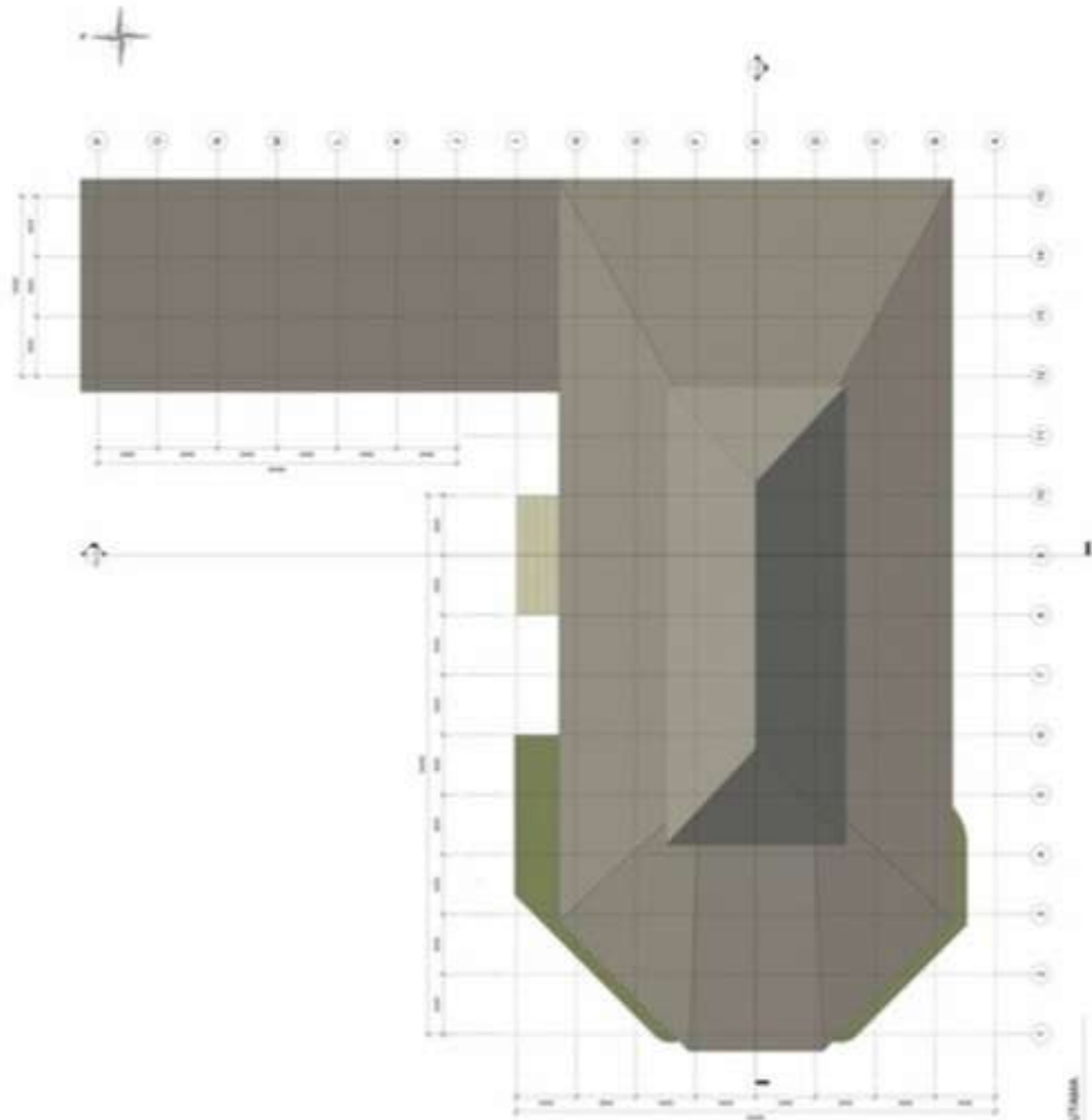
NOMOR

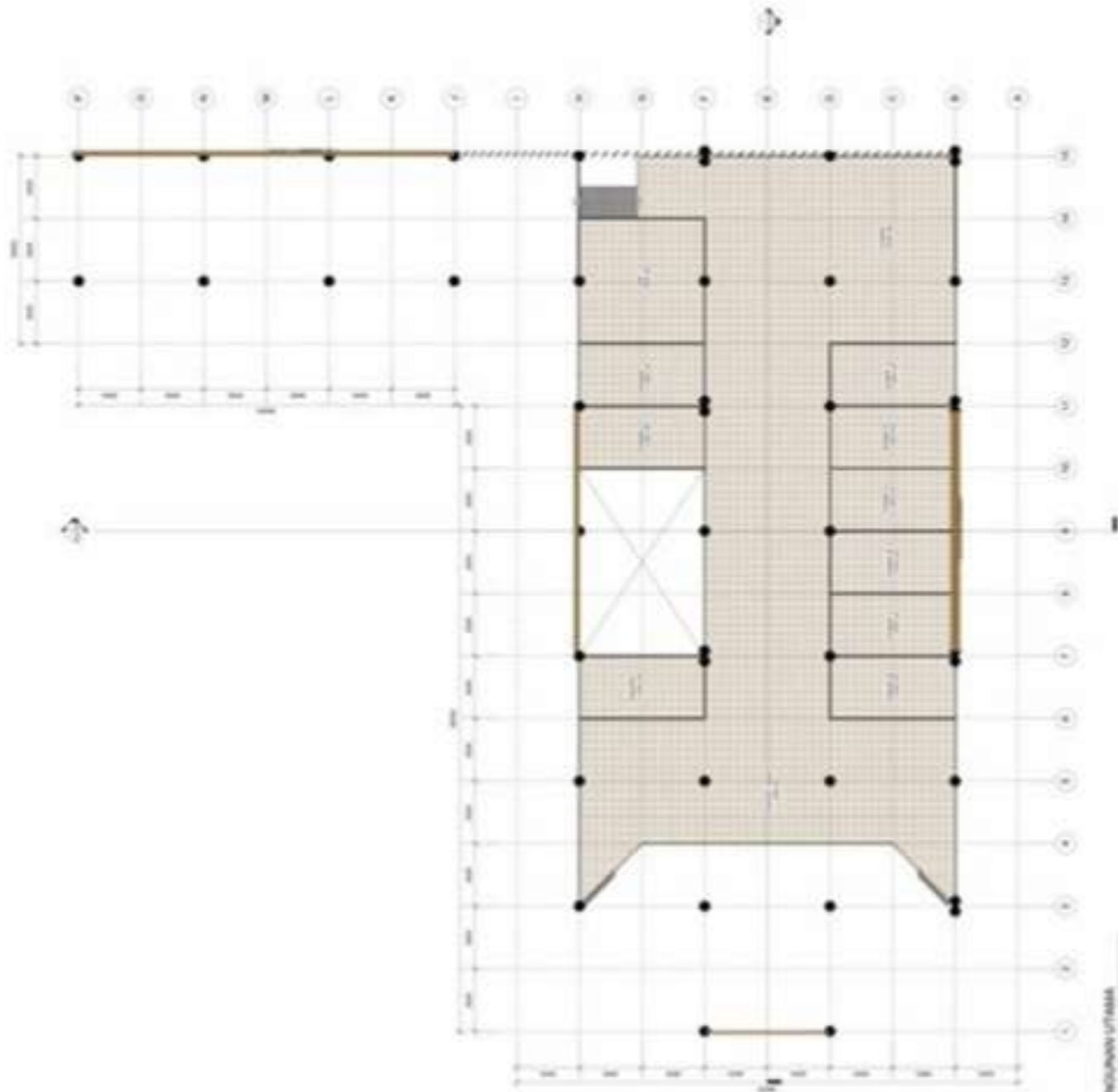
1 : 150

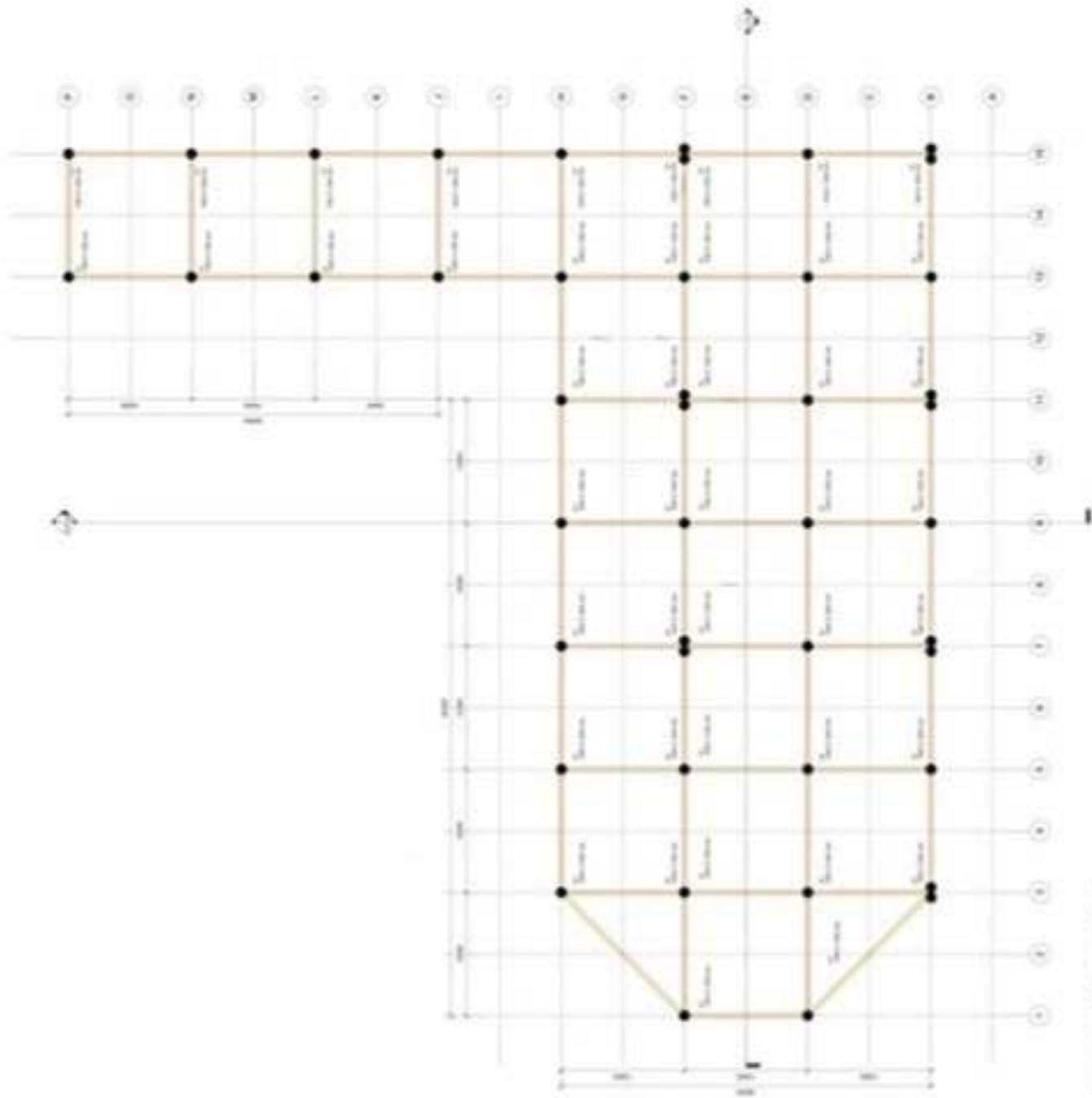
10













ARSITEKTUR
UIN MALANG

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MAULANA WALID SYAMSU
MALANG

AJUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TIPE A
ARJUNAN DENGAN PENDEKATAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARJUNAN, J. BADEN
ANTAN NO 1, ARJUNAN, KEC.
BLIMBING, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65125

NAMA MANASIKIR

KURANG MINGGU

NSP

20000110013

DOSEN PEMBIMBING 1

SURBANTATI RAHMAY, M.T.

DOSEN PEMBIMBING 2

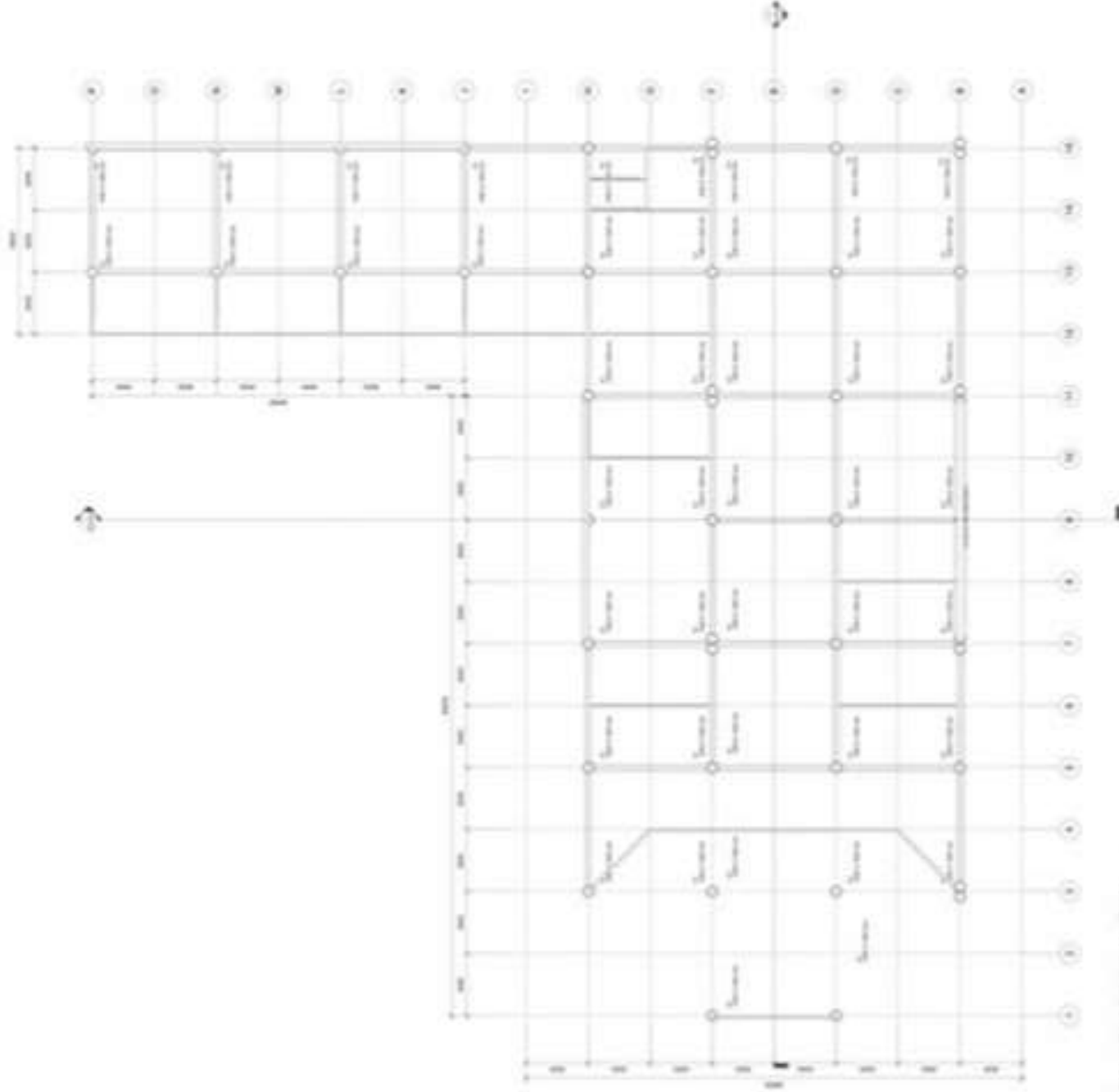
ANNA ZHINDATUL HUSNA, MARS.

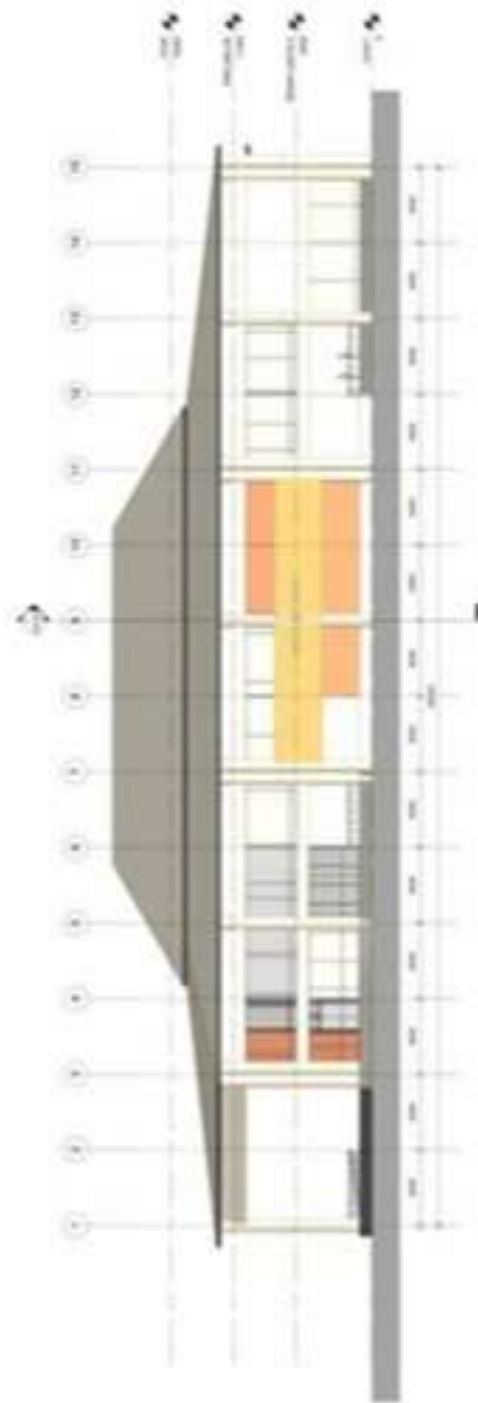
SKALA

NOMOR

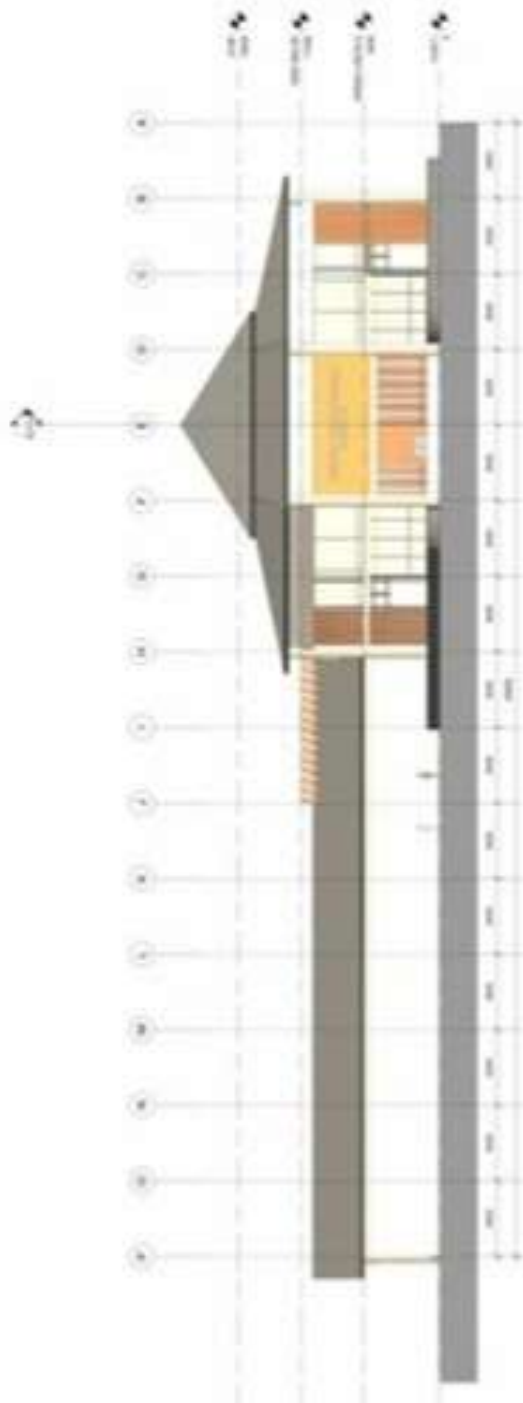
1 : 150

15

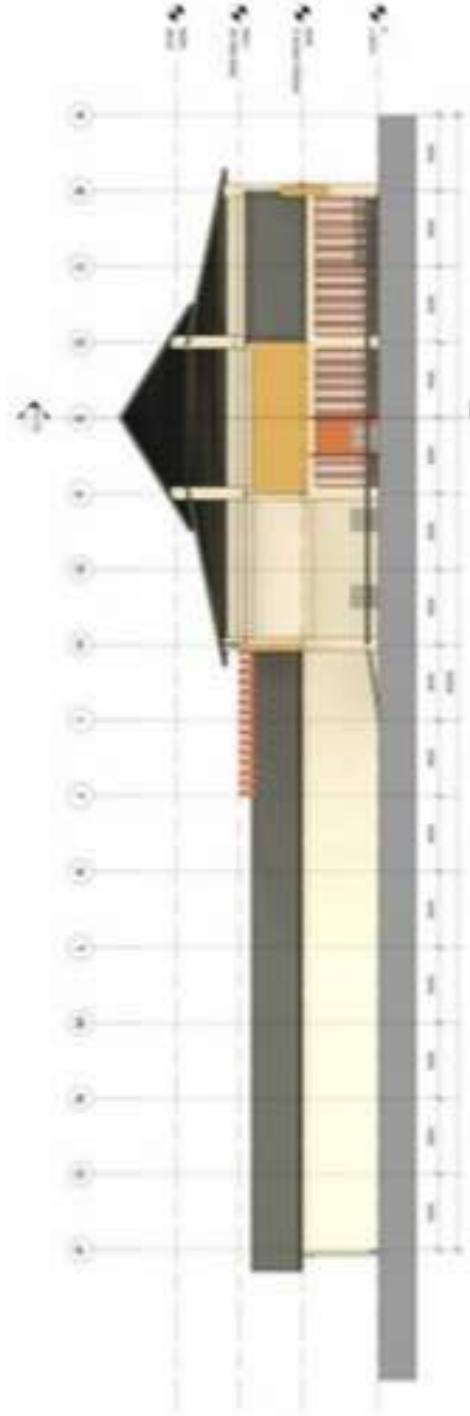




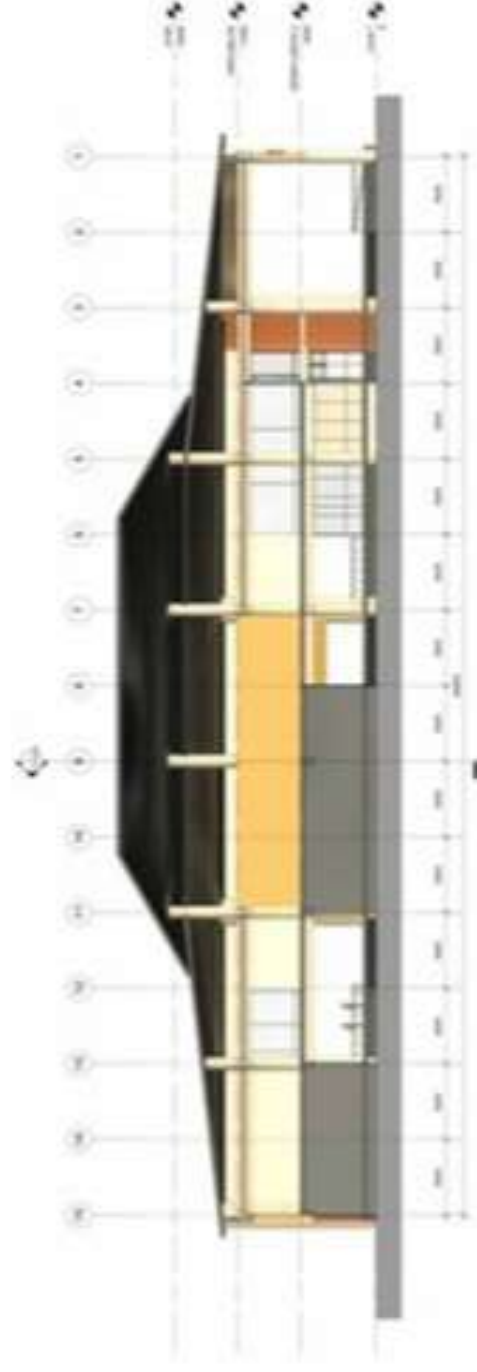
TAMPAK DEPAN



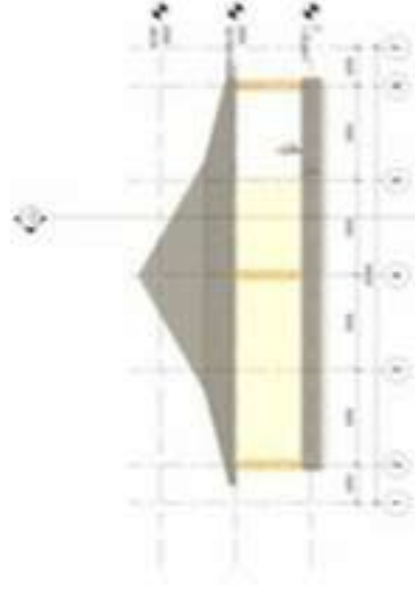
TAMPAK SAMPING KIRI



POTONGAN AA BANGUNAN UTAMA

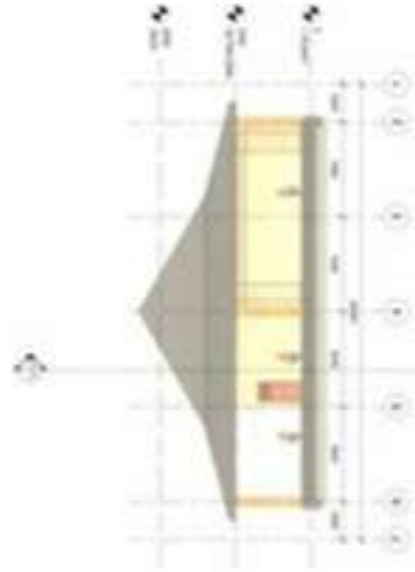


POTONGAN BB BANGUNAN UTAMA



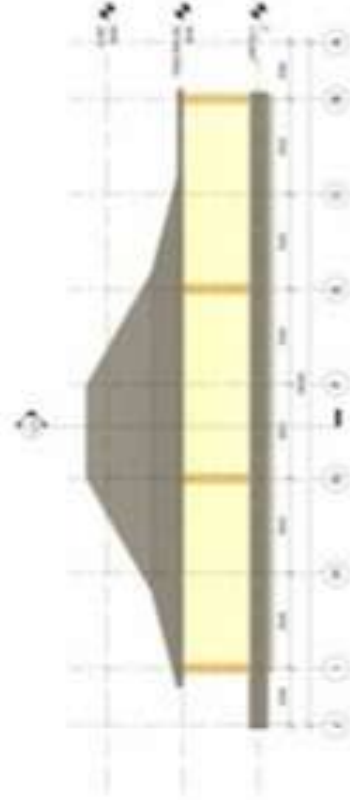
8. TAMPILAN BELAKANG BANGUNAN ANGKOT

1 : 100



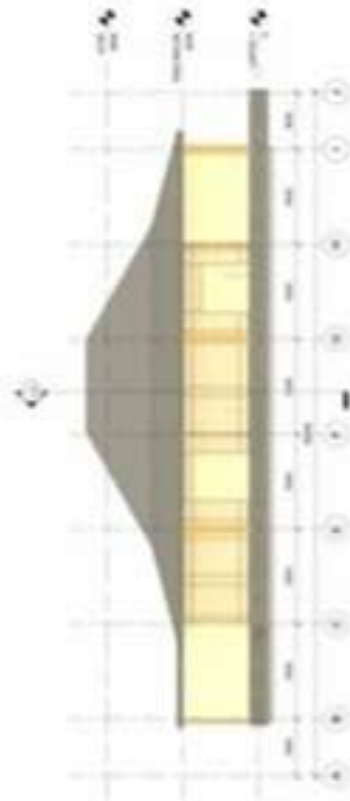
9. TAMPILAN DEPAK BANGUNAN ANGKOT

1 : 100



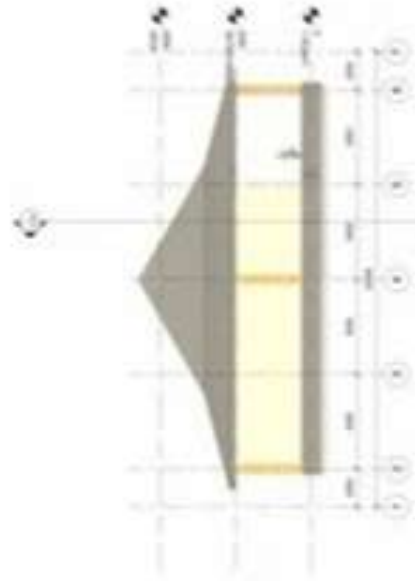
10. TAMPILAN SAMPING KIRI BANGUNAN ANGKOT

1 : 100



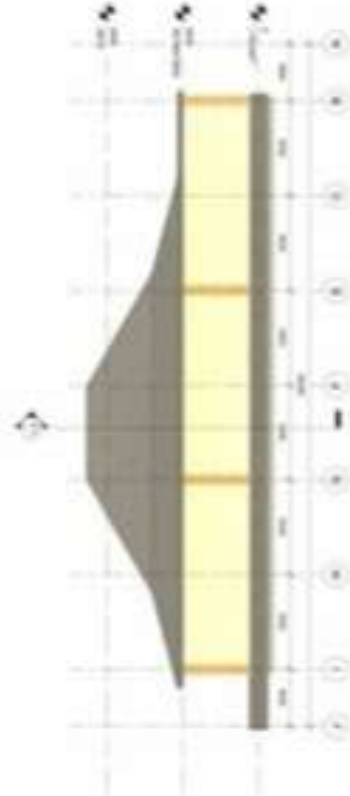
11. TAMPILAN SAMPING KIRI BANGUNAN ANGKOT

1 : 100



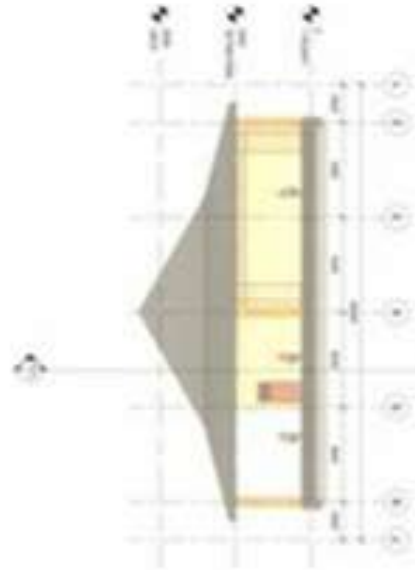
6. TAMPIL BELAKANG BANGUNAN ANGGKOT

1 : 100



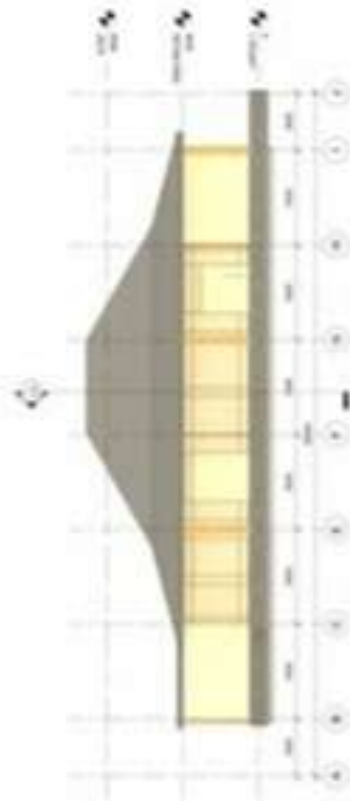
8. TAMPIL SAMPING KIRI BANGUNAN ANGGKOT

1 : 100



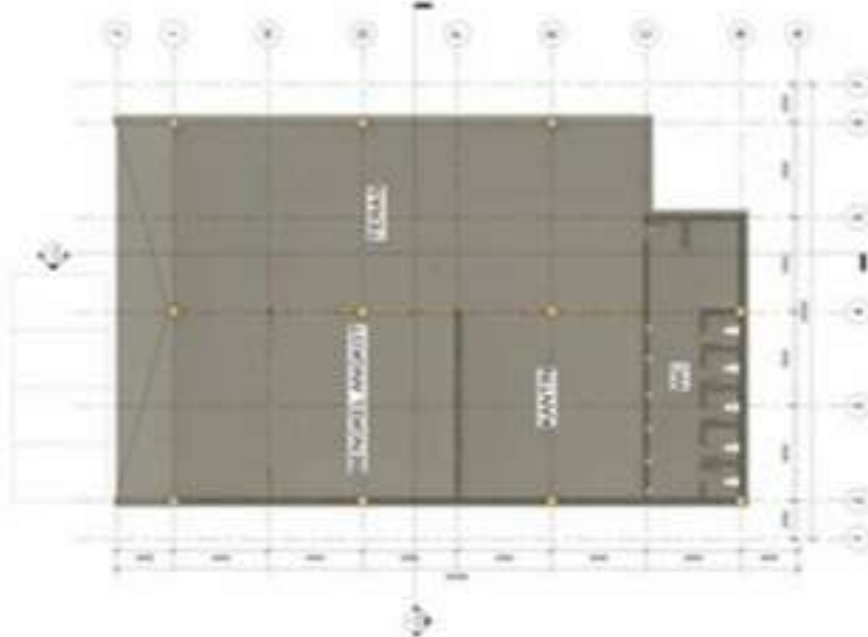
8. TAMPIL DEPAN BANGUNAN ANGGKOT

1 : 100

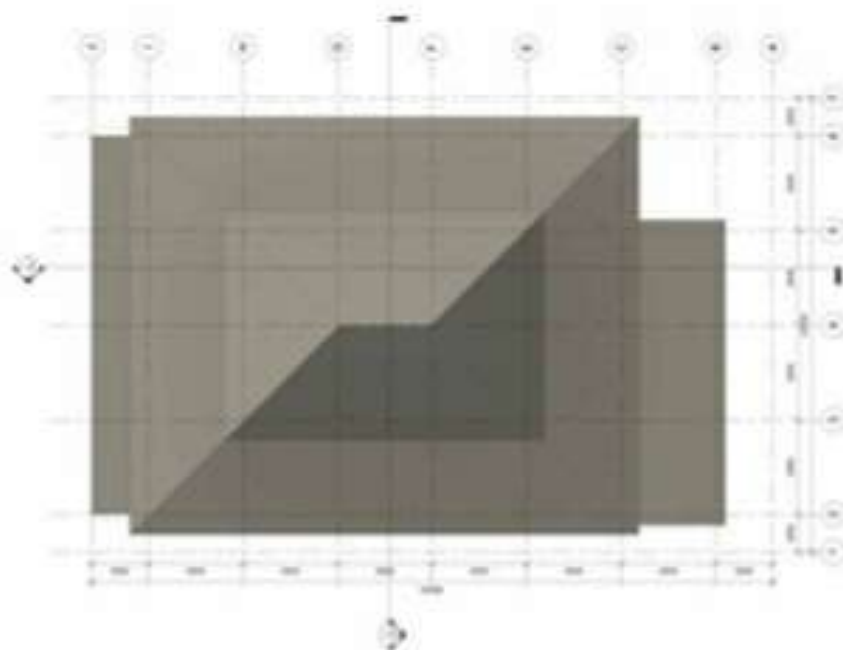


8. TAMPIL SAMPING KIRI BANGUNAN ANGGKOT

1 : 100



2 DENAH BANGUNAN ARSITEK



1 SITE PLAN BANGUNAN ARSITEK



ARSITEKTUR
UIN MALANG

PRICES VARYING ACCORDING TO
FAMILY SIZE. BAKES OVER 1000 GGS
1000 MOUNTAIN ROAD, WILMINGTON
DELAWARE

RECEIVED

PERMANENTLY TERMINAL TYPE A
SUBCLARY DENTAL PAIN MANAGEMENT
INCLUSIVE OF THE

COMMITTEE FOR THE PREVENTION OF ABUSE

TERMINAL AIRCRAFT, INC., BADEN
IN 47007, AIRCRAFT, INC.
AIRCRAFT, INC. 47007, AIRCRAFT, INC.
AIRCRAFT, INC. 47007, AIRCRAFT, INC.
AIRCRAFT, INC. 47007, AIRCRAFT, INC.

WALTER D. WATSON

Journal of Management Education

3

© 2000 Blackwell Science Ltd

DECLARATION OF INTEREST

© 2000 by John Wiley & Sons, Inc.

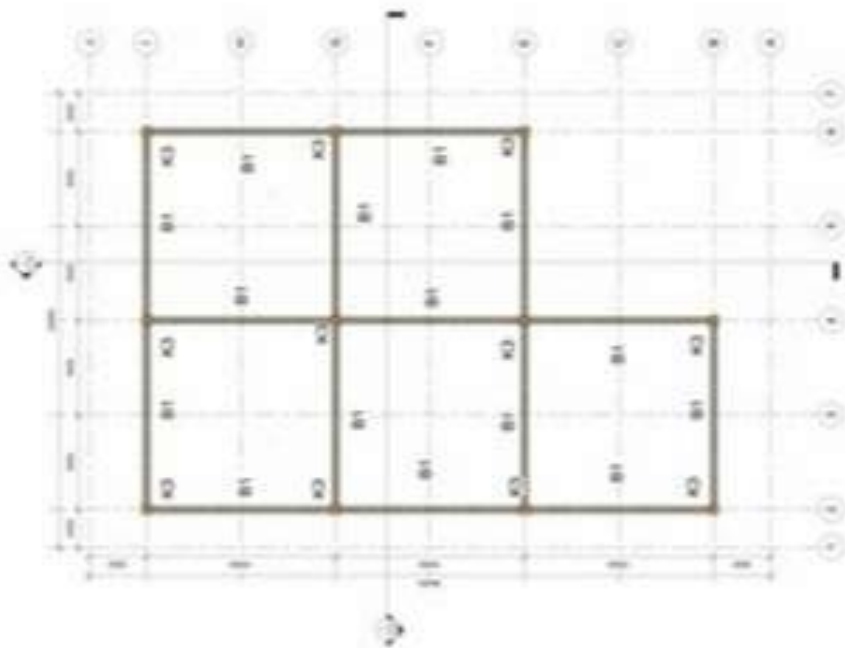
EXERCISES

K. A. ZVERKOV, M. V. KREIN, M. A. KREIN

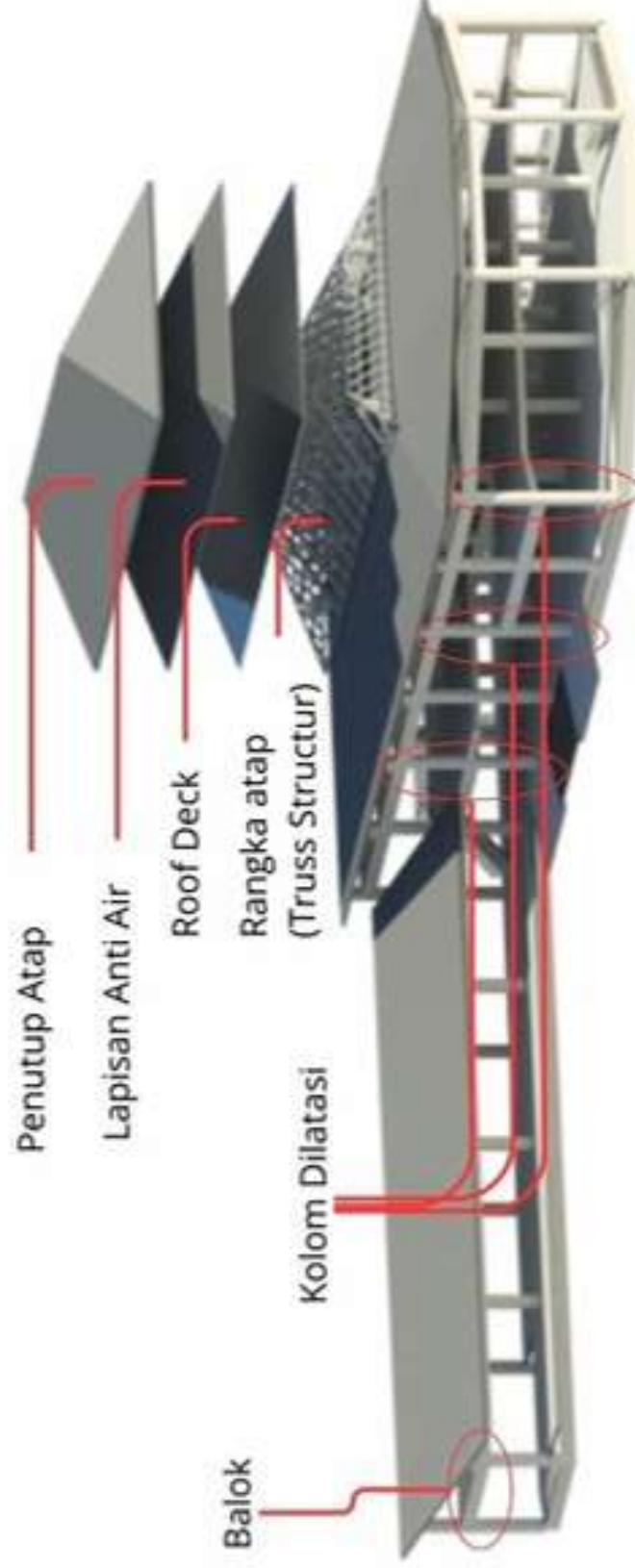
Author	Subject
W. A. A. A.	Subject

1 : 100

21



© 2004 Blackwell Publishing Ltd *Journal of Internal Medicine* 255: 105–112





ARSITEKTUR UIN MALANG

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MALANGA MALANG, BRAYAM
MALANG

AUUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TYPE A
ARJOSARI DENGAN PENDEKATAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARJOSARI, JL. RADEN
INTAN NO.1, ARJOSARI, KEC.
BLUMING, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65125

NAMA MAHASISWA

KURNIA NINGSIH

NIM

20009110032

DOSSEN PEMERIKSA 1

RIKMATI RAHMAT, M.T.

DOSSEN PEMERIKSA 2

ANA ZITRADIYA, MUJUNA, MARS

SKALA

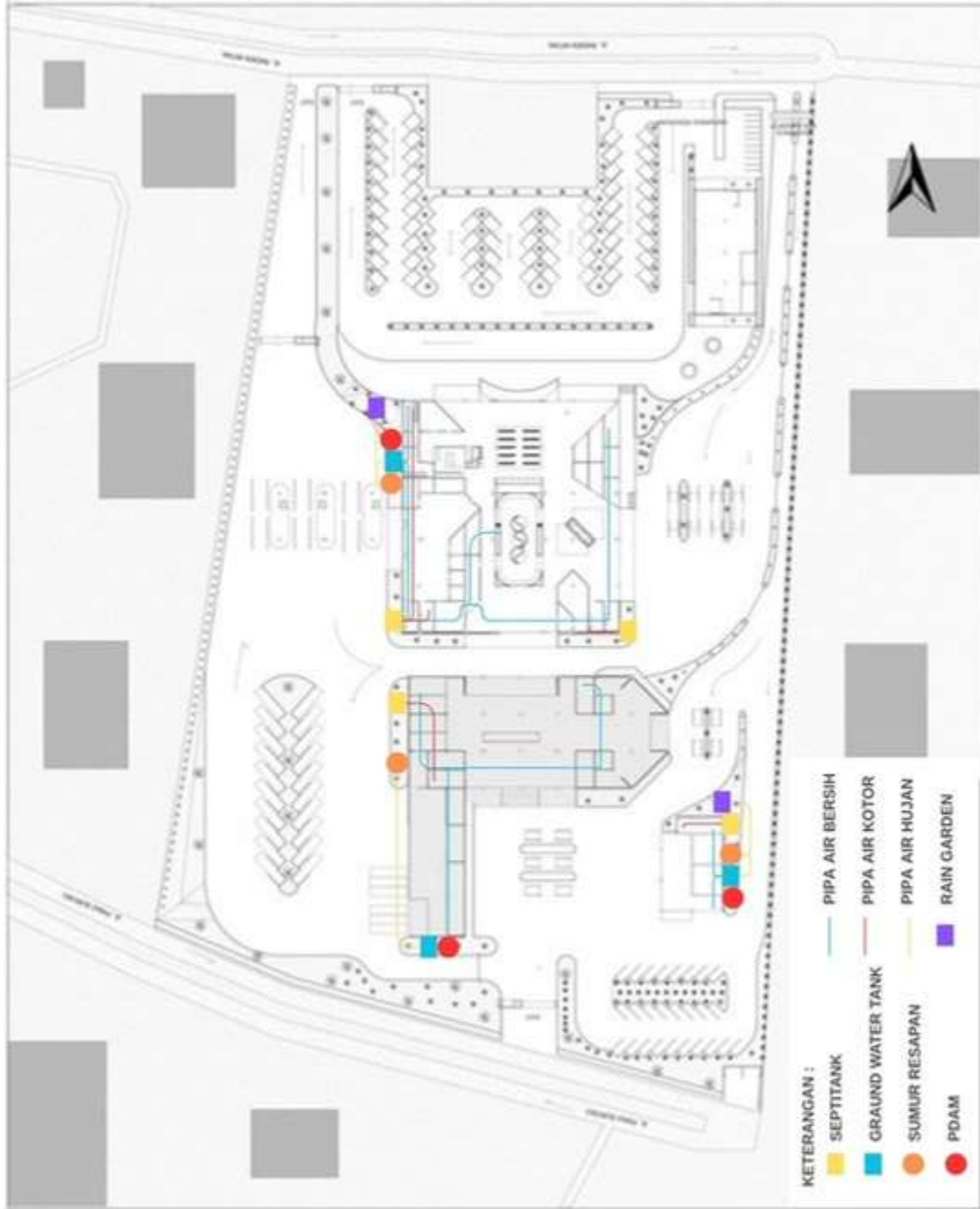
1: 450

NOMOR

23

HALAMAN

23





ARSITEKTUR UINMALANG

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MAULANA WALID IBRAHIM
MALANG

JUDUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TIPE A
ARJOSARI DENGAN PENDEKATAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARJOSARI, JL. RADEN
WITAN NG 1, ARJOSARI, KEC.
BLUMEN, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65129

NAMA MAHASISWA

KURNIA NINGSIH

NIM

20060110032

DOSIR PERSEKIP 1

BUKARAHATI RAHMATI, M.T

DOSIR PERSEKIP 2

ANA SYAFIATUL HUSNA, M.ARS

SKALA

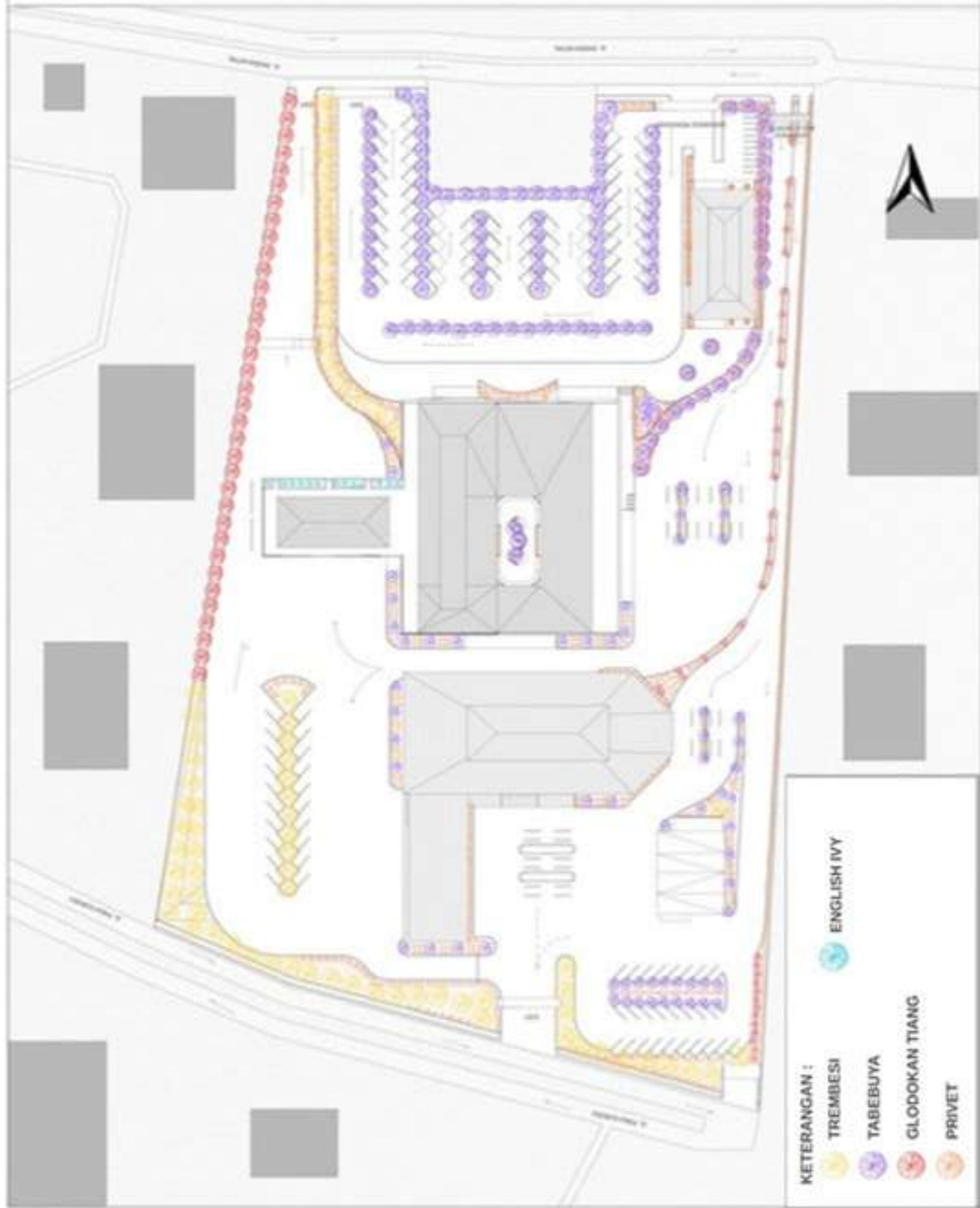
1: 450

NOOR

HALAMAN

24

24





ARSITEKTUR UINMALANG

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MAULANA WALIK BRABU
MALANG

JUDUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TIPE A
ARJOSARI DENGAN PENDOKTAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARJOSARI, JL. RADEN
PATAH NO.1, ARJOSARI, KEC.
BLUMBING, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65126

NAMA MAHASISWA

KURNIA NINGSEM

NIM

20000110032

DOSSEN PEMBIMBING 1

BURHANATI RAHMATI, M.T.

DOSSEN PEMBIMBING 2

ANA SYAFADATUL HUSNA, MARS

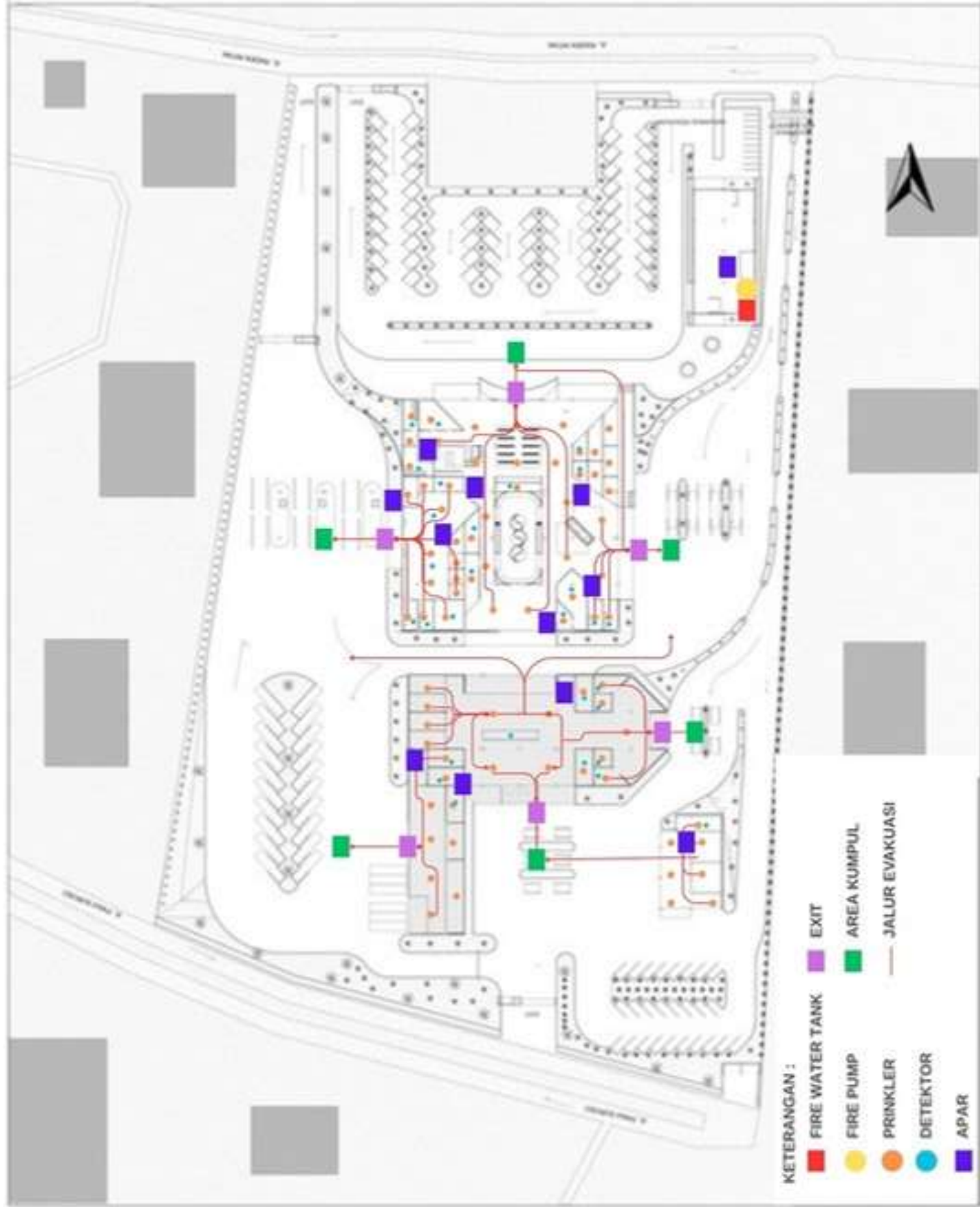
SKALA

1: 450

NO. 25

HALAMAN

25



KETERANGAN :

■ FIRE WATER TANK

● FIRE PUMP

● PRINKLER

● DETEKTOR

■ APAR

■ EXIT

■ AREA KUMPUL

— JALUR EVAKUASI



ARSITEKTUR UIN MALANG

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MALANGA MALANG, BRABU
MALANG

AUUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TYPE A
ARJUSARI DENGAN PENDEKATAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARJUSARI, J. BADEN
PINTAS NO 1, ARJUSARI REC.
BLUMING, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65126

NAMA MAHASISWA

KURNIA NINGSIH

NIM

20040110012

DOSSEN PEMERIKSA 1

SURMISTATI RAHMATI, M.T.

DOSSEN PEMERIKSA 2

ANA ZITRADIATI, MARSIA, MARS

SKALA

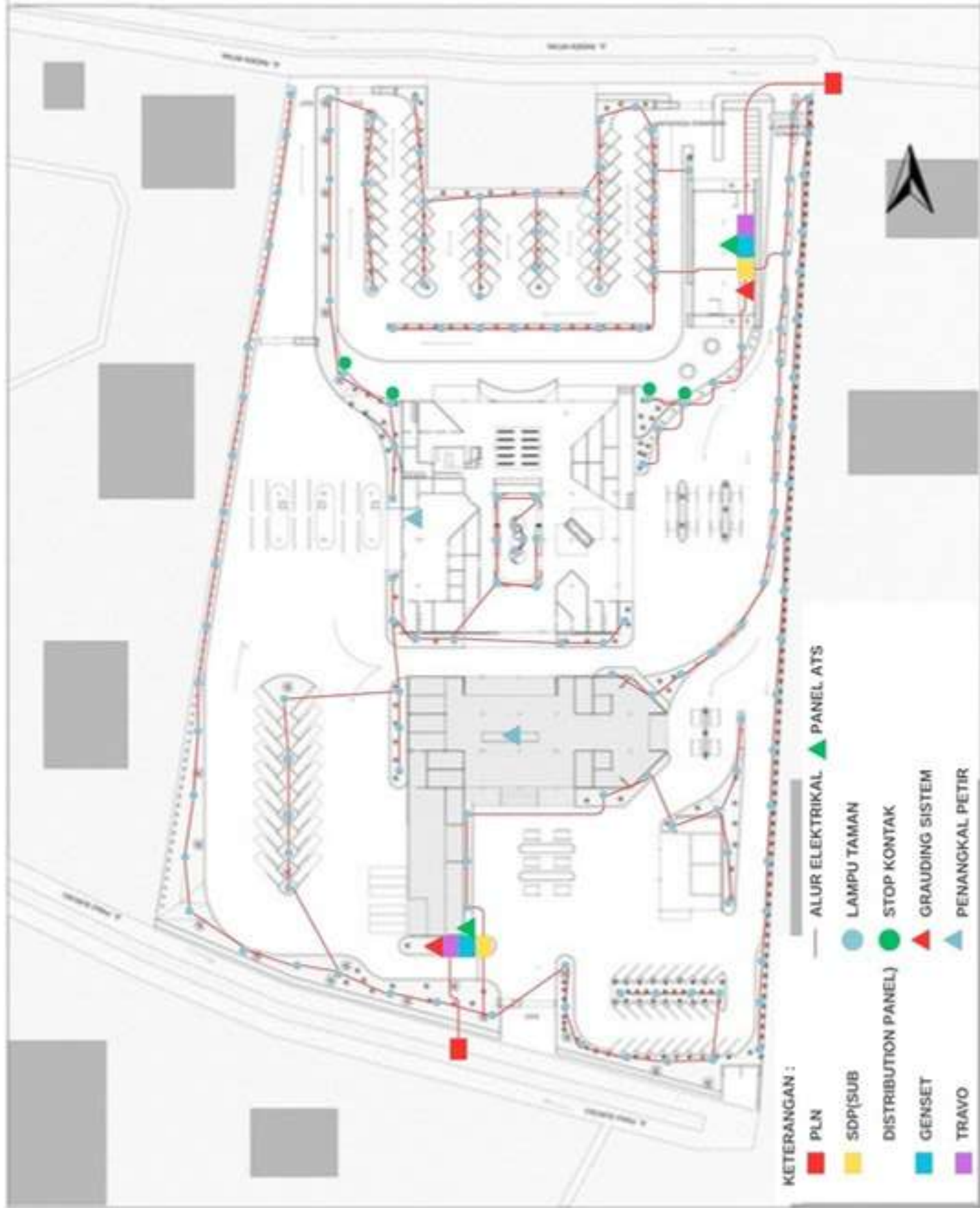
1: 450

NOMOR

26

HALAMAN

26





ARSITEKTUR
UIN MALANG

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM
MALANG

JUDUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TYPE A
ARJOSARI DENGAN PENDEKATAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARJOSARI, JL. RADEN
INTAN NO 1, ARJOSARI, KEC.
BLIMBING, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65126

NAMA MAHASISWA

KURNIA NINGSIH

NIM

20000110102

DOSEN PEMBIMBING 1

SURBASTI RAHMAT, M.T.

DOSEN PEMBIMBING 2

ANA ZITADATUL HUSNA, MARS.

SKALA

NOMOR

1 : 100

27

PERON KEBRANGKATAN ANGKOT





ARSITEKTUR
UINMALANG

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MAULANA WALID IBRAHIM
MALANG

JUDUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TYPE A
ARJOSARI DENGAN PENDEKATAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARJOSARI, JL. RADEN
INTAN NO 1, ARJOSARI, KEC.
BLIMBING, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65126

NAMA MAHASISWA

KURNIA NINGSIH

NIM

20080110010

DOSEN PEMBIMBING 1

SURBASTI RAHMAT, M.T.

DOSEN PEMBIMBING 2

ANA ZITRADIYAH MUDA, M.ARS.

SKALA

NOMOR

1 : 100

28





ARSITEKTUR UIN MALANG

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM
MALANG

JUDUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TYPE A
ARJOSARI DENGAN PENDEKATAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARJOSARI, JL. BADEN
PONTAN NO 1, ARJOSARI, KEC.
BLIMBING, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65126

NAMA MAHASISWA

KURNIA NINGSIH

NIM

20080110010

DOSSEN PEMERIKHA 1

SURBASTI RAHMAT, M.T.

DOSSEN PEMERIKHA 2

ANA ZITADATUL HUSNA, MARS

SKALA

NOMOR

1 : 100

29





ARSITEKTUR UIN MALANG

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MAULANA WALID BRANCA
MALANG

JUDUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TYPE A
ARJOSARI DENGAN PENDEKATAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARJOSARI, JL. RAJEN
INTAN NO 1, ARJOSARI, KEC.
BLIMING, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65126

NAMA MAHASISWA

KURNIA NINGSIH

NIM

20008110012

DOSEN PEMBIMBING 1

SUKRIYATI RAHMAY, M.T.

DOSEN PEMBIMBING 2

ANA ZITRADIYATUL HUSNA, M.ARS.

SKALA

NOMOR

1 : 100

30





ARSITEKTUR UIN-MALANG

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM
MALANG

JUDUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TIPE A
ARJOSARI DENGAN PENDEKATAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARJOSARI, JL. BADEN
INTAN NO 1, ARJOSARI, KEC.
BLIMBING, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65126

NAMA MAHASISWA

KURNIA NINGSIH

NIM

200808110010

DOSEN PEMBIMBING 1

SURBASTI RAHMAT, M.T.

DOSEN PEMBIMBING 2

ANA ZITADATUL HUSNA, MARS.

SKALA

NOORON

1 : 100

31





ARSITEKTUR UIN-MALANG

PROJEK TERMIN ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM
MALANG

JUDUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TIPE A
ARJUNAN DENGAN PENDEKATAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARJUNAN, JL. RADEN
INTAN NO 1, ARJUNAN, KEC.
BLIMBING, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65126

NAMA MAHASISWA

KURNIA NINGSIH

NIM

20000110010

DOSEN PEMBIMBING 1

DR. H. H. RAHMAT, M.T.

DOSEN PEMBIMBING 2

ANA ZITRADIYAH, MARS.

SKALA

NOMOR

1 : 100

32





ARSITEKTUR UIN MALANG

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM
MALANG

JUDUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TYP E A
ARJUNAN DENGAN PENDEKATAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARJUNAN, JL. BADEN
INTAN NO 1, ARJUNAN, KEC.
BLIMBING, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65126

NAMA MAHASISWA

KURNIA NINGSIH

NIM

20000110010

DOSIR PERANCANGAN 1

SURABATATI RAHMAT, M.T.

DOSIR PERANCANGAN 2

ANA ZITADATUL HUSNA, M.ARS.

SKALA

NOMOR

1 : 100

33





ARSITEKTUR UIN MALANG

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MAULANA WALID BRAGA
MALANG

JUDUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TYP E A
ARJOSARI DENGAN PENDEKATAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARJOSARI, JL. BADEN
INTAN NO 1, ARJOSARI, KEC.
BLIMBING, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65126

NAMA MAHASISWA

KURNIA NINGSIH

NIM

20000110010

DOSEN PEMBIMBING 1

SURBASTI RAHMAT, M.T.

DOSEN PEMBIMBING 2

ANA ZITRADIYUL HUSNA, M.ARS.

SKALA

NOORON

1 : 100

34





ARSITEKTUR UIN MALANG

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MAULANA WALID BRAGA
MALANG

JUDUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TIFU A
ARJOSARI DENGAN PENDEKATAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARJOSARI, JL. BADEN
INTAN NO 1, ARJOSARI, KEC.
BLIMBING, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65126

NAMA MAHASISWA

KURNIA NINGSIH

NIM

20080110102

DOSEN PEMBIMBING 1

SURBASTI RAHMAT, M.T.

DOSEN PEMBIMBING 2

ANA ZITADATUL HUSNA, M.ARS.

SKALA

NOYON

1 : 100

36

TIKET
2

TIKET
4

TIKET
5





ARSITEKTUR UIN MALANG

PROJEK TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM
MALANG

JUDUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TYPE A
ARJOSARI DENGAN PENDEKATAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARJOSARI, JL. BADEN
INTAN NO 1, ARJOSARI, KEC.
BLIMBING, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65126

NAMA MAHASISWA

KURNIA NINGSIH

NIM

20080110010

DOSEN PEMBIMBING 1

SUKHARTATI RAHMATI, M.T.

DOSEN PEMBIMBING 2

ANA ZITRADATUL HUSNA, M.ARS.

SKALA

NOMOR

1 : 100

38





ARSITEKTUR UIN MALANG

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM
MALANG

JUDUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TYPE A
ARJOSARI DENGAN PENDEKATAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARJOSARI, JL. BADEN
INTAN NO 1, ARJOSARI, KEC.
BLIMBING, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65126

NAMA MAHASISWA

KURNIA NINGSIH

NIM

200808110010

DOSEN PEMBIMBING 1

SUKHARTATI RAHMATI, M.T.

DOSEN PEMBIMBING 2

ANA ZITRADIATUL HUSNA, M.ARS.

SKALA

NOMOR

1 : 100

37





ARSITEKTUR UIN MALANG

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MALANG JALAN BRAWIJAYA
MALANG

JUDUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TYPE A
ARLOSARI DENGAN PENDEKATAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARLOSARI, JL. BADEN
INTAN NO 1, ARLOSARI, KEC.
BLUMING, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65176

NAMA MAHASISWA

KURNIA NINGSIH

NIM

20000110012

DOSEN PEMBIMBING 1

SURMAYATI RAHMATI, M.T.

DOSEN PEMBIMBING 2

ANA ZITTAZATUL HUSNA, M.ARS.

SKALA

NOMOR

1 : 100

40

TERMINAL ARLOSARI

TIPE A





ARSITEKTUR UIN MALANG

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MALANG MALANG
MALANG

JUDUL PERANCANGAN

PERANCANGAN TERMINAL TYPE A
ARJOSARI DENGAN PENDEKATAN
INCLUSIVE DESIGN

LOKASI PERANCANGAN

TERMINAL ARJOSARI, JL. BADEN
INTAN NO 1, ARJOSARI, KEC.
BLIMBING, KOTA MALANG, JAWA
TIMUR 65126

NAMA MAHASISWA

KURNIA NINGSIH

NIM

20000110102

DOSEN PEMBIMBING 1

SURBASTI RAHMAT, M.T.

DOSEN PEMBIMBING 2

ANA ZITADATUL HUSNA, M.ARS.

SKALA

NOORON

1 : 100

39



APREB



PERON KEDATANGAN

PELAYAN BUS

SITE ANALISIS

LATAR BELAKANG

Peron dan Area Pelayanan Bus Peron ini akan menjadi pusat pelayanan untuk semua pengguna bus yang akan datang ke peron ini. Peron ini akan menjadi pusat pelayanan untuk semua pengguna bus yang akan datang ke peron ini. Peron ini akan menjadi pusat pelayanan untuk semua pengguna bus yang akan datang ke peron ini.



Konsep Ruang



Kriteria Desain

KONDISI Menentukan desain yang sesuai dengan kondisi lapangan.	• Menentukan lokasi • Menentukan fungsi • Menentukan ukuran
KAWASAN Menentukan lokasi yang sesuai dengan kondisi lapangan.	• Menentukan lokasi yang sesuai dengan kondisi lapangan • Menentukan fungsi • Menentukan ukuran
KAWASAN Menentukan lokasi yang sesuai dengan kondisi lapangan.	• Menentukan lokasi yang sesuai dengan kondisi lapangan • Menentukan fungsi • Menentukan ukuran
KAWASAN Menentukan lokasi yang sesuai dengan kondisi lapangan.	• Menentukan lokasi yang sesuai dengan kondisi lapangan • Menentukan fungsi • Menentukan ukuran

- PARKIR
- BANGUNAN UTAMA BUS
- DAN STAFF
- ANGKOT
- AREA PERBAIKAN DAN ISTIRAHAT AWAK BUS

S
W
O
T

Terminal ini berada di lokasi strategis di 3.5 km dari pusat kota, dengan lahan seluas 5.5 hektare yang memungkinkan pengembangan zona bus, angkutan, parkir, dan kantor. Bangunan dirancang untuk mengurangi dampak kota, serta didukung oleh akses utama dan jaringan utilitas yang baik.

Paparan matahari yang berlebihan di area bus akan mengurangi kenyamanan. Untuk itu, akan dibuatkan atap yang melindungi bus dari sinar matahari yang berlebihan.

Pemerataan atap bus dan lokasi vegetasi akan mengurangi panas dan meningkatkan kualitas udara. Desain ini akan dengan vegetasi yang akan mengurangi panas dan meningkatkan kualitas udara.

Curah hujan dan kelembapan tinggi akan berdampak pada kenyamanan pengguna bus. Untuk itu, akan dibuatkan atap yang melindungi bus dari hujan dan kelembapan yang berlebihan.



Berikut perincian dalam bentuk data teknis Peron No. 4 Tahun 2011 tentang APD Kota Malang Pasal 10.

- Lokasi: Peron No. 4 Tahun 2011 tentang APD Kota Malang Pasal 10.
- Luas: 50.000 m² + 50% + 20% = 50.000 + 10.000 m².
- 50% harus berupa taman, vegetasi, kolam, atau jalur hijau yang berfungsi sebagai area parkir.
- 20% harus berupa bangunan (KDB) maksimal 40%.
- Luas maksimal bangunan yang menempel langsung ke tanah = 60% = 30.000 + 10.000 m².
- Bangunan harus menjadi area terbuka seperti taman, kolam, atau jalur hijau.
- 2.000 m² harus berupa bangunan (KDB) maksimal 40%.
- Bangunan utama harus memiliki atap yang melindungi bus dari sinar matahari yang berlebihan.
- Area KDB harus termasuk dalam KDB namun tidak boleh melebihi struktur utama.
- Area ini akan dimanfaatkan untuk taman, vegetasi, atau jalur hijau.
- 3.000 m² harus berupa bangunan (KDB) maksimal 40%.
- 4.000 m² harus berupa bangunan (KDB) maksimal 40%.
- 5.000 m² harus berupa bangunan (KDB) maksimal 40%.
- 6.000 m² harus berupa bangunan (KDB) maksimal 40%.
- 7.000 m² harus berupa bangunan (KDB) maksimal 40%.
- 8.000 m² harus berupa bangunan (KDB) maksimal 40%.
- 9.000 m² harus berupa bangunan (KDB) maksimal 40%.
- 10.000 m² harus berupa bangunan (KDB) maksimal 40%.



AREA KOMERSIAL (KDB)



AREA TRANSPORTASI



AREA TIKET

AREA PENGODOK



- Menggali bentuk arsitektur rumah yang mampu memproyeksikan nilai-nilai dari suatu fungsi (fungsi). Oleh karena itu, memberikan pertimbangan dari pada material dan bentuk rumah.
- Masing-masing rumah memiliki konsepnya, merupakan sebuah nilai yang yang baik dan memiliki nilai visual sehingga kompleks rumah lebih tinggi dan berkesan.
- Tata letak bentuk bangunan rumah mengikuti bentuk fungsi dari area rumah, ruang fungsi, tinggi area sekitarnya, merupakan sebuah nilai yang baik dan efisien.
- Penekanan bangunan mengikuti pola dasar yang guna memproyeksikan nilai-nilai hubungan dari bentuk pada area lain. Sehingga, diharapkan untuk menciptakan kenyamanan rumah pada ruang rumah.
- Bentuk bangunan dengan geometri yang lebih kompleks dan lebih banyak digunakan pada rumah-rumah ini sebagai penekanan arsitektural dan pengaitan nilai visual terhadap fungsi publik yang lebih tinggi.



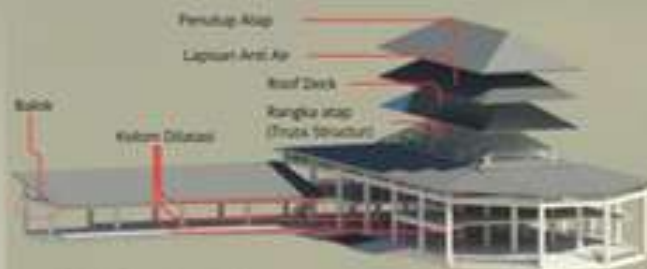
PERON KEDATANGAN

PEBATAN BUS

RANCANGAN

Bangunan tingkat pertama 1 Milimeter oleh struktur transit dari pelayanan langsung kepada pengguna. Data ini terdiri dari:

- Ruang Tunggai Angkot: Teknik strategis dekat dengan area parkir, ruang ini menjadi tempat utama pengguna menunggu keberangkatan. Dirancang dengan ventilasi baik dan tempat duduk individu.
- Peron Keberangkatan dan Keberangkatan Angkot: Peron dipisah antara area keberangkatan dan keberangkatan untuk meminimalkan konflik lalu lintas. Letaknya berdekatan dengan ruang tunggu sehingga memudahkan pergerakan pengguna.
- Ruang Informasi & Helpdesk: Diletakkan di posisi sentral pintu masuk, menjadi titik awal pengguna dalam memperoleh informasi, bantuan, dan bantuan.
- Toilet Pria, Wanita, Disabilitas: Fasilitas sanitasi disediakan oleh jalan dari ruang tunggu dan dirancang sesuai standar universal design, termasuk akses kursi roda dan toilet khusus disabilitas.
- Ruang Menyusui dan Mutiara Disediakan untuk memenuhi kebutuhan khusus pengguna. Ruang menyusui dilengkapi privasi yang cukup sementara mutiara berdekatan dengan ruang tunggu dan ventilasi memadai.
- Ruang Kebutuhan: Difungsikan sebagai titik respite pertama jika terjadi kondisi darurat medis. Letaknya cukup dekat dari ruang tunggu namun tetap privat.



Struktur, Air Bersih, Air Kotor, Air Hujan



Tanaman ini dipilih sebagai elemen utama di area parkir karena mampu memberikan keindahan sekaligus nilai estetik tinggi. Tanaman dipilih dengan ketinggian yang berbeda-beda dan ukuran, memberikan kesan visual yang menarik dan memberikan identitas stasiun.

Pohon sebagai pohon hias untuk menghadirkan suasana hijau, menambah nilai estetika, serta memberikan struktur visual dengan elemen hijau yang lembut dan menghidupkan.



Dilatan

Selain dilatan dirancang dengan interval setiap 15 meter, yang berarti setiap 15 meter bangunan digunakan oleh setiap dilatan untuk mencegah kerusakan struktur akibat pergerakan horizontal.

Kolom

Untuk elemen vertikal penyangga beban, digunakan kolom berbentuk lingkaran (silinder) dengan diameter 1 meter. Pemilihan bentuk kolom melingkar didasarkan pada pertimbangan estetika dan aerodinamika, sekaligus tetap memenuhi fungsi struktural sebagai penyangga beban gravitasi dan lateral. Bentuk melingkar juga dapat memberikan kesan visual yang lebih ringan dan modern pada bangunan.

Pada titik-titik dilatan, kolom disusun secara ganda (double column) dengan jarak antar kolom ganda tersebut sebesar 10 cm. Tujuannya adalah untuk memberikan ruang ekspansi serta memastikan bahwa transfer beban tetap optimal di area sambungan, tanpa mengakibatkan ketidakefisienan struktural.

Balok

Untuk elemen horizontal, digunakan balok berbentuk persegi (balok) dengan dimensi disesuaikan kebutuhan bentang dan beban. Mengingat kolom berdiameter 1 meter, ukuran balok yang akan terlihat antara 40 cm hingga 80 cm tinggi dan lebar 40 cm hingga 60 cm, tergantung dari panjang bentang antar kolom dan jenis beban yang ditanggung. Profil balok dipilih memberikan kemudahan dalam proses pengecoran, pengangkutan, dan pemasangan, serta mengintegrasikan mekanikal dan listrik.

Rangka Atap (Truss Structure)

Mempunyai struktur utama penyangga atap yang dibentuk dalam konfigurasi segitiga simetris. Dibuat dari kayu atau baja ringan, rangka ini berfungsi untuk menyebarkan beban dari atap ke kolom secara efisien dan memastikan kestabilan keseluruhan struktur.

Papan Lajur (Roof Deck)

Diletakkan langsung di atas rangka, papan ini menjadi permukaan tengah dasar untuk pemasangan lapisan lain. Umumnya menggunakan material bahan air seperti EPS board atau multiplex eksterior, berfungsi sebagai isolasi penghangat dan penahan kebocoran dari lapisan penutup.

Underlayment (Lapisan Pelapis Anti-Air)

Merupakan lapisan pelindung tambahan terhadap air, dipasang di antara roof deck dan penutup atap. Materialnya berupa lembaran bitumen, bitumen, felt, atau membran sintetis. Lapisan ini mencegah rembesan air hujan melalui struktur rangka, sehingga memastikan durabilitas sistem atap.

Penutup Atap Bitumen (Bitumen Shingle)

Lapisan paling atas yang berfungsi sebagai pelindung utama terhadap cuaca. Terbuat dari campuran aspal bitumen dan serat fiberglass, serta dilapisi granule mineral. Bitumen shingle dipilih karena ringan, tahan lama, fleksibel, dan estetik. Selain itu, pemasangannya relatif mudah dan dapat mematuhi berbagai bentuk atap.

Lantai 1 Denah Angkot



Lantai 2 Denah Angkot



MESEKSI

Pohon trembesi diletakkan sebagai elemen penghijauan utama untuk menyaring udara dan menurunkan suhu lingkungan. Dengan jenis yang lebar dan kanopius yang rapat, pohon ini juga berfungsi sebagai peneduh alami bagi pengguna.





LAYOUT PLAN



SITE PLAN



TAMPAK POS MASUK DAN KELUAR



UTILITAS KEBAKARAN



EXTERIOR SIANG



INTERIOR MALAM



EXTERIOR



MAJALAH

PERANCANGAN TERMINAL TIPE A ARJOSARI DENGAN PENDEKATAN INCLUSIVE DESAIN

Nama : Kurnia Ningsih
Pembimbing 1 : Sukmayati Rahmah, M.T.
Pembimbing 2 : Ana Ziyadatul Husna, M.Ars.
Tipologi Bangunan : Fasilitas Transportasi Pemerintah
Lokasi : Terminal Arjosari, Jl. Raden Intan No.1, Arjosari, Kec. Blimbing, Kota Malang, Jawa Timur 65126
Luas Tapak : 5,5 hektar

Terminal sebagai simpul mobilitas publik memiliki peran strategis dalam mendukung aksesibilitas kota secara menyeluruh. Namun, banyak terminal di Indonesia masih belum mampu memberikan pengalaman ruang yang aman, nyaman, dan inklusif bagi seluruh kalangan pengguna. Rancangan terminal ini berangkat dari kebutuhan untuk menghadirkan fasilitas transportasi yang tidak hanya fungsional, tetapi juga memperhatikan aspek keadilan ruang, kenyamanan multisensorik, dan keberagaman pengguna, mulai dari lansia, penyandang disabilitas, hingga ibu menyusui.

Permasalahan yang muncul di lokasi studi mencakup kurangnya jalur pejalan kaki yang aman, keterbatasan aksesibilitas untuk pengguna berkebutuhan khusus, hingga belum tersedianya area tunggu yang ramah anak maupun area laktasi. Selain itu, gangguan keamanan dan kebersihan di area keberangkatan maupun kedatangan menjadi isu penting yang belum teratasi.

Berlokasi di kawasan transit utama yang menghubungkan antar kota dan antar provinsi, rancangan ini merespons kebutuhan akan ruang publik yang fleksibel, responsif, dan kontributif terhadap struktur kota. Analisis lokasi mengungkapkan bahwa pengelolaan tapak terminal selama ini cenderung fokus pada kendaraan, bukan pada manusia sebagai pengguna utama. Maka dari itu, pendekatan inclusive design menjadi dasar strategi desain yang diterapkan, dengan isu utama meliputi: keselamatan, keamanan, aksesibilitas, dan kesetaraan.

Keempat isu tersebut diterjemahkan ke dalam prinsip desain responsif, fleksibel, konvenien, dan akomodatif, yang kemudian diterapkan pada elemen ruang, bentuk, struktur, dan tapak. Tujuannya adalah menciptakan ruang transit yang tidak hanya efisien secara fungsional, tetapi juga berkeadilan secara spasial dan nyaman secara emosional.



Konsep rancangan ini berlandaskan nilai keislaman yang bersumber dari Q.S. An-Nahl: 90, yang menekankan pentingnya keadilan, kebaikan, dan kasih sayang dalam kehidupan bermasyarakat. Ayat tersebut menjadi landasan etis dalam menciptakan ruang yang tidak hanya fungsional, tetapi juga mencerminkan nilai-nilai kemanusiaan dan sosial yang inklusif.

Nilai al-'Adl (adil) diterapkan melalui prinsip kesetaraan ruang, agar seluruh pengguna—termasuk difabel dan lansia—dapat mengakses fasilitas dengan setara. Nilai al-Rahim (kasih sayang terhadap keluarga) diaktualisasikan melalui penyediaan fasilitas ramah anak dan ruang laktasi. Nilai al-Munkar (menjauhi keburukan) direspons dengan perencanaan yang menjaga keamanan dan ketertiban, sementara nilai al-Ihsan (berbuat baik) hadir dalam bentuk rancangan ruang yang memperhatikan kenyamanan dan keselamatan pengguna secara menyeluruh.

Berlokasi di kawasan transit utama yang menghubungkan antar kota dan antar provinsi, rancangan ini merespons kebutuhan akan ruang publik yang fleksibel, responsif, dan kontributif terhadap struktur kota. Analisis lokasi mengungkapkan bahwa pengelolaan tapak terminal selama ini cenderung fokus pada kendaraan, bukan pada manusia sebagai pengguna utama. Maka dari itu, pendekatan inclusive design menjadi dasar strategi desain yang diterapkan, dengan isu utama meliputi: keselamatan, keamanan, aksesibilitas, dan kesetaraan.

Keempat isu tersebut diterjemahkan ke dalam prinsip desain responsif, fleksibel, konvenien, dan akomodatif, yang kemudian diterapkan pada elemen ruang, bentuk, struktur, dan tapak. Tujuannya adalah menciptakan ruang transit yang tidak hanya efisien secara fungsional, tetapi juga berkeadilan secara spasial dan nyaman secara emosional.



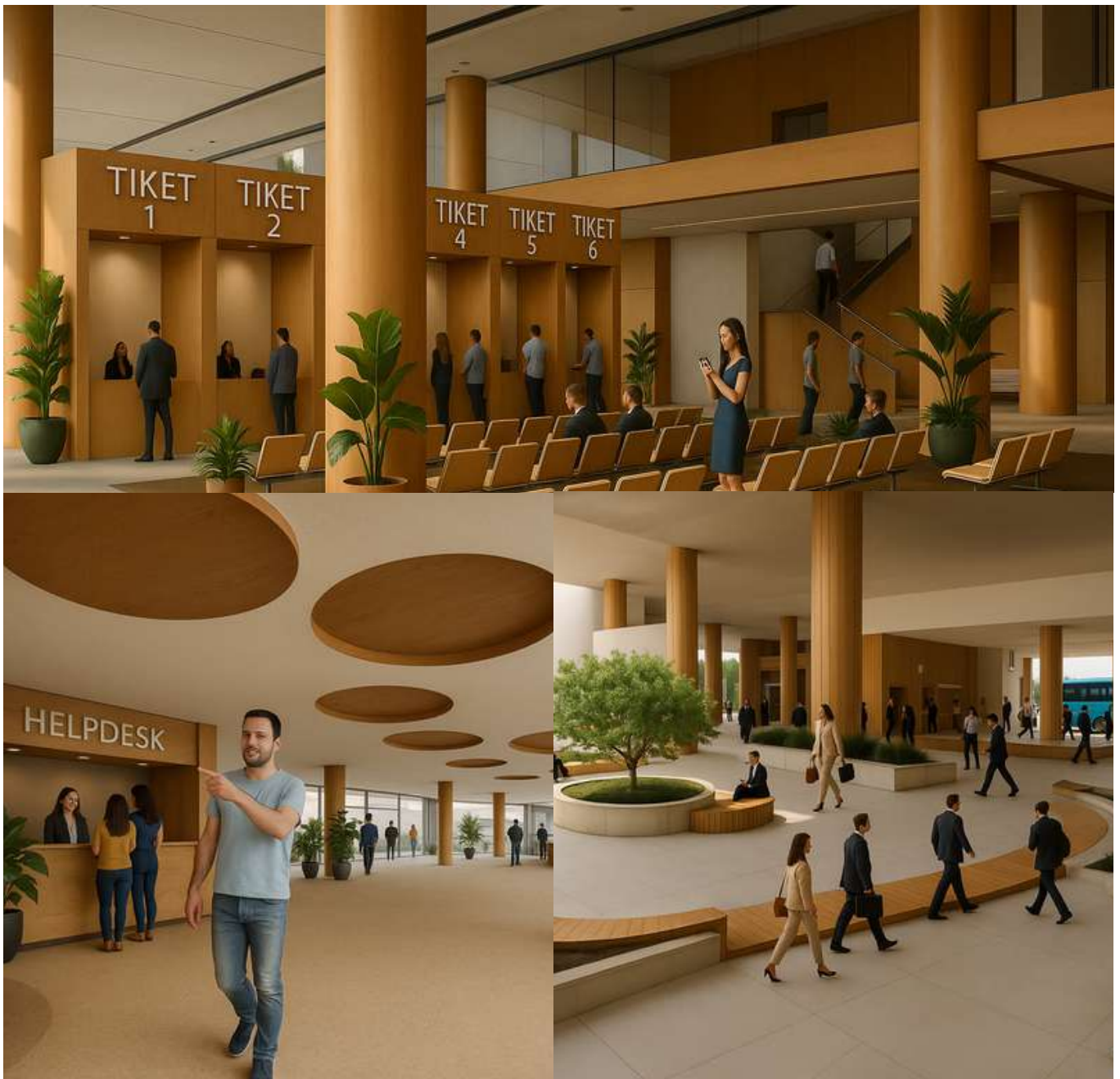
INTERIOR KONSEP

Pada siang hari, terminal dirancang sebagai ruang transit yang terang, terbuka, dan dinamis. Desain interior memaksimalkan pencahayaan alami melalui bukaan kaca besar pada sisi bangunan, memungkinkan cahaya matahari masuk secara difusi dan menyinari ruang secara merata. Cahaya alami ini bukan hanya efisien secara energi, tetapi juga memberi efek psikologis yang menenangkan bagi pengguna.

Pemilihan warna interior yang terang dan hangat dipadukan dengan material ramah indera seperti lantai matte, tekstur kayu, serta tanaman indoor. Hal ini menciptakan atmosfer ruang yang tidak bising secara visual dan cocok untuk pengguna dengan sensitivitas sensorik, seperti lansia, anak-anak, maupun pengguna dengan spektrum autisme ringan.

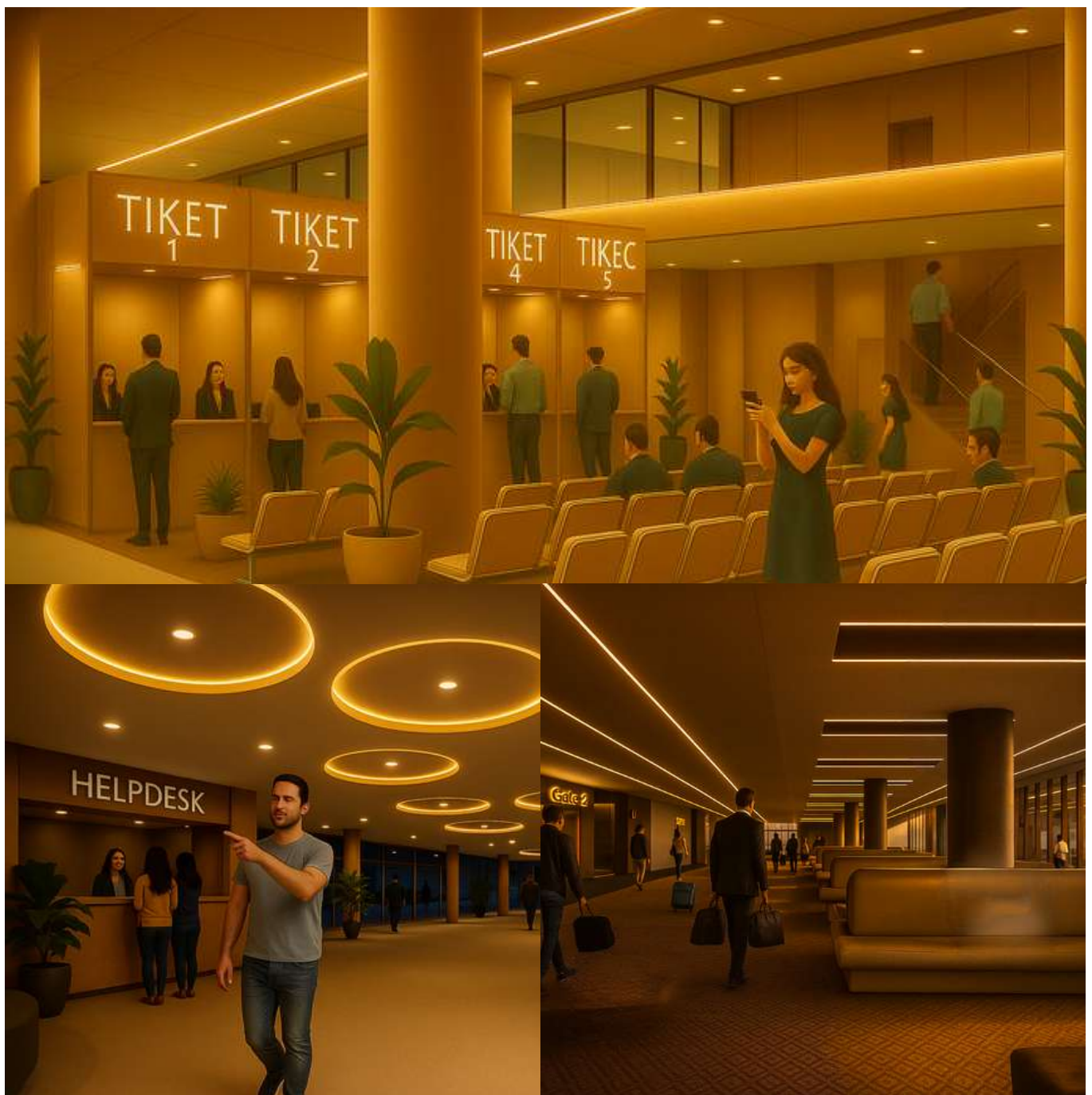
Tata letak ruang tunggu, loket, dan helpdesk dirancang dengan alur yang mudah dipahami secara intuitif. Pengguna dapat mengakses layanan tanpa kebingungan arah berkat penataan zonasi yang jelas dan pendekatan desain universal. Selain itu, visual informasi seperti signage diposisikan pada ketinggian yang mudah dibaca baik oleh pengguna berdiri maupun pengguna kursi roda.

Suasana siang juga dimanfaatkan untuk aktivitas dengan mobilitas tinggi, seperti keberangkatan utama, pembelian tiket, dan pergerakan barang. Oleh karena itu, sirkulasi didesain lebar dan tidak menghalangi aktivitas pengguna yang membawa barang atau berjalan berkelompok. Desain siang hari ini merepresentasikan konsep "aksesibilitas dan keterbukaan untuk semua", sekaligus menjadi wajah keramahan terminal terhadap publik.



Pada malam hari, rancangan interior terminal Prinsip desain inklusif tetap dijaga, dengan bertransformasi menjadi ruang yang lebih hangat, memperhatikan kebutuhan pengguna yang beragam—tenang, dan memberi rasa aman. Untuk menggantikan termasuk lansia, penyandang disabilitas, maupun cahaya alami yang tidak lagi tersedia, sistem penumpang yang tiba malam hari dalam kondisi lelah. pencahayaan buatan menjadi elemen utama. Lampu Cahaya yang lembut membantu menciptakan suasana warm white dengan intensitas sedang digunakan secara psikologis yang lebih tenang, mendukung pengguna merata di seluruh ruang, menciptakan pencahayaan untuk beristirahat atau menunggu dengan rasa nyaman. yang nyaman di mata dan mendukung orientasi visual Dari sisi keamanan, pencahayaan malam dirancang tanpa menyebabkan silau atau bayangan keras. untuk menghindari area gelap dan memastikan semua

Pencahayaan dirancang menyatu dengan elemen jalur tetap terbaca dari berbagai sudut pandang. Hal ini arsitektur seperti plafon, kolom, dan dinding, serta mendukung pengawasan visual dan memberikan rasa disusun dalam pola linier dan melingkar agar aman, baik bagi pengguna maupun petugas terminal. memberikan ritme visual yang halus. Cahaya menyebar Dengan pencahayaan yang responsif terhadap waktu secara lembut di ruang tunggu, area sirkulasi, dan titik dan kebutuhan emosional pengguna, suasana malam layanan seperti loket tiket dan helpdesk, sehingga fungsi hari di terminal tetap menghadirkan pengalaman ruang ruang tetap terlihat jelas dan mudah dikenali, bahkan yang manusiawi, adaptif, dan setara—menjadikan saat intensitas aktivitas menurun. terminal tak sekadar tempat transit, tetapi juga ruang publik yang ramah dan inklusif kapan pun digunakan.



ARSIP VIDIO

