

# TAJUK MEMPANCAKAN

REDESAIN TERMINAL ARJOSARI DI KOTAMADYA MALANG

*Orientasi Pergerakan di Dalam Terminal*



## LATAR BELAKANG

### SIRKULASI KENDARAAN

- Turun naik penumpang khususnya bus dilakukan pada satu tempat sehingga terjadi rebutan antara penumpang yang akan turun dari calon penumpang yang akan naik.
- Tidak adanya kejelasan pada areal pemberangkatan dan tidak adanya lajur khusus yang memisahkan antara bus AKAP dan AKDP sehingga membingungkan calon penumpang.
- Parkir kendaraan yang kurang memadai menyebabkan kendaraan berdesak-desakan.

### SIRKULASI MANUSIA sebagai pengguna jasa terminal

- Antara jalan masuk dan jalan keluar menjadi satu sehingga sering menimbulkan crossing terutama pada hari-hari libur.
- Ketidajelasan arah menyebabkan para calon penumpang merasa kebingungan untuk menuju tempat yang akan dituju.
- Terjadinya crossing bagi pengguna jasa terminal karena adanya persimpangan antara tiga fungsi ruang.
- Banyaknya pedagang liar yang memenuhi ruang tunggu maupun koridor sehingga mengurangi dan mengganggu area untuk sirkulasi.
- Penataan ruang yang kurang sesuai dengan fungsi, kedekatan dan alur sirkulasi kegiatan.

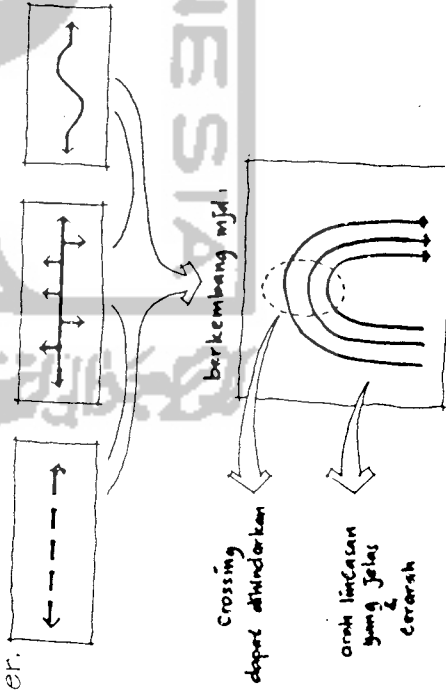
## PERMASALAHAN

Bagaimana mewujudkan orientasi pergerakan manusia dan kendaraan di dalam terminal yang dapat memberikan arah sehingga tidak menimbulkan kesemrawutan dan kemacetan pada jalur sirkulasi.

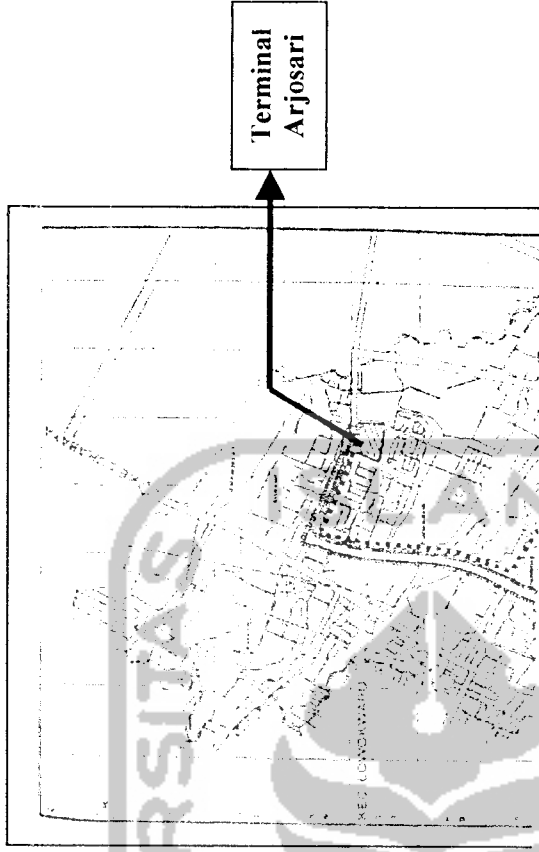
# ANALISIS dan KONSEP PERANCANGAN

## SITE Terminal Arjosari

- Terminal Arjosari berada pada site tetap yang terletak di sisi Utara kota Malang.
- Berada di sisi jalan arteri sekunder.
- Diapit sebelah Utara, Barat, Timur dan Selatan site oleh perumahan Pondok Blimbing Indah.
- Potensi site :
  - Mempunyai luasan  $\pm 4,5$  Ha.
  - Akses jalan masuk  $\pm 2$  km dari jalan arteri primer.



Pola Lintasan Pelari Dalam Stadion Olah Raga



## PENATAAN SIRKULASI di Dalam Terminal

### ◇ Pola Sirkulasi

Untuk menciptakan orientasi pergerakan yang sesuai dengan karakter kegiatan di dalam terminal maka digunakan konsep pola pergerakan linier.

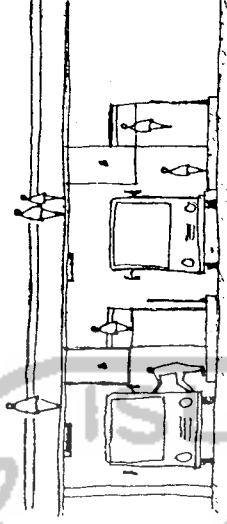
## ◇ Pemisahan Sirkulasi Manusia dan Kendaraan

Sirkulasi antara manusia dan kendaraan harus dipisahkan guna kelancaran dan keamanan dari masing-masing pengguna dan memberi kejelasan orientasi pergerakan.

### Pemisahan secara horisontal

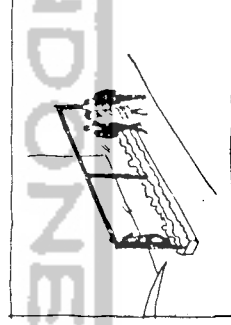


### Pemisahan secara vertikal



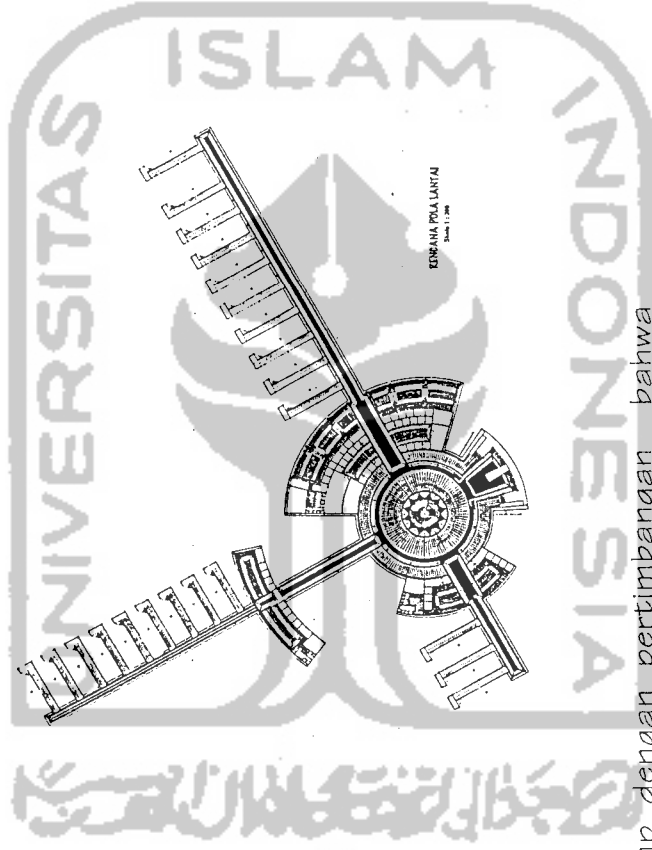
## ◇ Sirkulasi Manusia di Dalam Bangunan

↳ Sirkulasi manusia di dalam bangunan ada yang satu arah dan dua arah. Sirkulasi dua arah biasanya terjadi pada ruang utama (Hall). Untuk menghindari *crossing* pada arus pergerakan maka dapat dilakukan dengan cara :

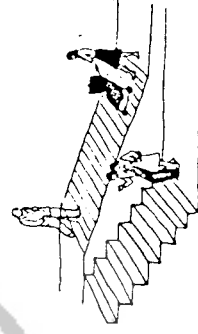


Menggunakan pembatas transparan agar kesan terbuka dapat tercipta dilengkapi dengan tanaman penghias

↳ Pengolahan pola lantai dapat mempengaruhi perjalanan seseorang oleh karena itu pola lantai diolah sedemikian rupa untuk membantu dalam orientasi pergerakan.



↳ Penggunaan Ramp dengan pertimbangan bahwa orang cacat, orang sakit, orang tua dan orang-orang yang membawa barang serta kereta dapat difasilitasi dengan baik tanpa mengalami kesulitan.

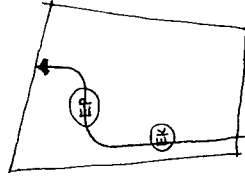
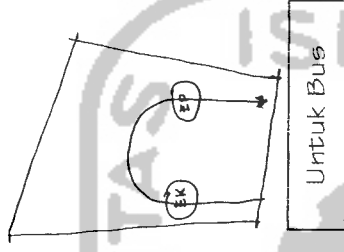
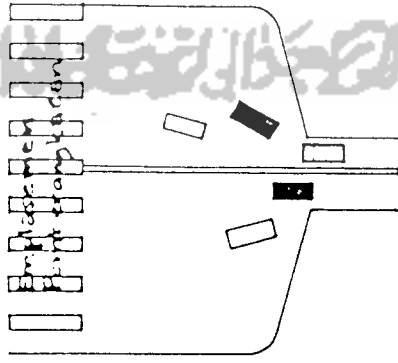


---

*Terminal Arjosari di Kotamadya Malang*

## ◊ Sirkulasi Kendaraan

- ➡ Pemisahan zona emplasemen kedatangan (EK) dan emplasemen Penerimaan kedatangan (EP) guna memudahkan dalam orientasi pergerakan dan menghindari penumpukan kendaraan maka pemisahan dilakukan dengan cara menyesuaikan dengan pola sirkulasi yang ada

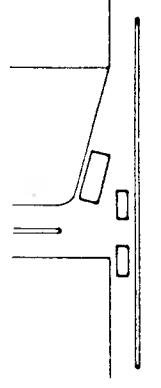


Untuk Angkot

Untuk Bus

- ➡ Sistem Leher Botol, sistem ini dimaksudkan agar bus yang keluar dari EP menuju jalan dapat keluar satu persatu secara teratur tanpa menimbulkan kemacetan.

- ➡ Akses keluar dari area terminal  
Dengan pelebaran pada sisi luar jalan terminal dimaksudkan agar dapat memudahkan bagi kendaraan untuk memasuki jalan dengan tertib dan aman.



↳ Sistem Parkir

Untuk setiap EK dan EP digunakan sistem parkir first in first out untuk kemudahan dan kelancaran pergerakan



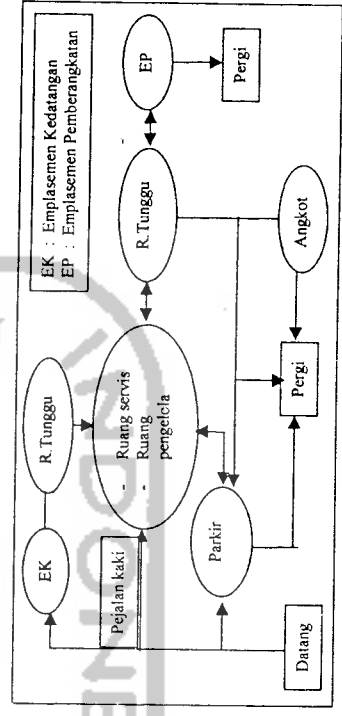
Untuk parkir taksi/kendaraan pribadi, angkot dan bus digunakan sistem end-on berth dengan sudut 45° untuk keteraturan dan efisiensi



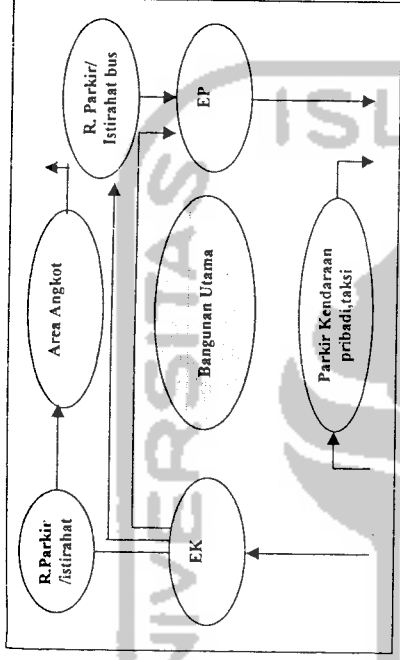
KONSEP TATA RUANG DAN MASSA BANGUNAN

◇ Penataan ruang disesuaikan dengan pola/karakter kegiatan di dalam terminal.

↳ Sirkulasi Manusia



↳ Sirkulasi Kendaraan

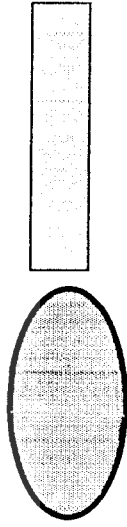


◇ Pemisahan ruang kantor dengan ruang servis Dengan pertimbangan perbedaan pada tingkat privasi ruang-ruang kantor lebih tinggi dibanding dengan ruang lainnya.

◇ Organisasi Massa Bangunan Berdasarkan penataan ruang yang telah disesuaikan dengan karakter kegiatan dan pola sirkulasi, maka terbentuk suatu organisasi massa bangunan radial.

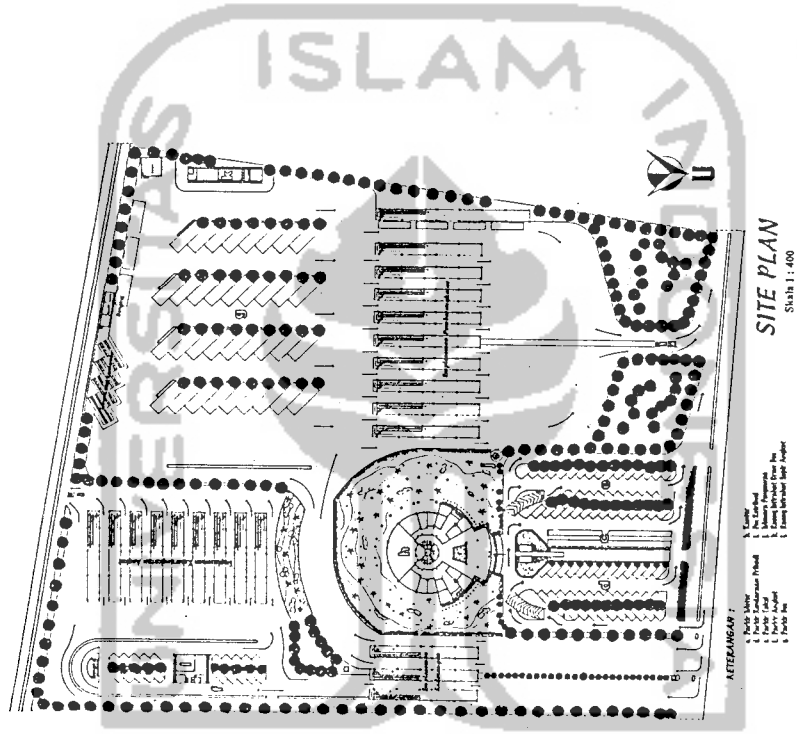
Pusat dari radial ini adalah merupakan inti dari semua kegiatan atau merupakan bangunan utama

Jari-jari ini merupakan emplasemen yang didalamnya terdapat lajur-lajur kendaraan sesuai dengan trayek

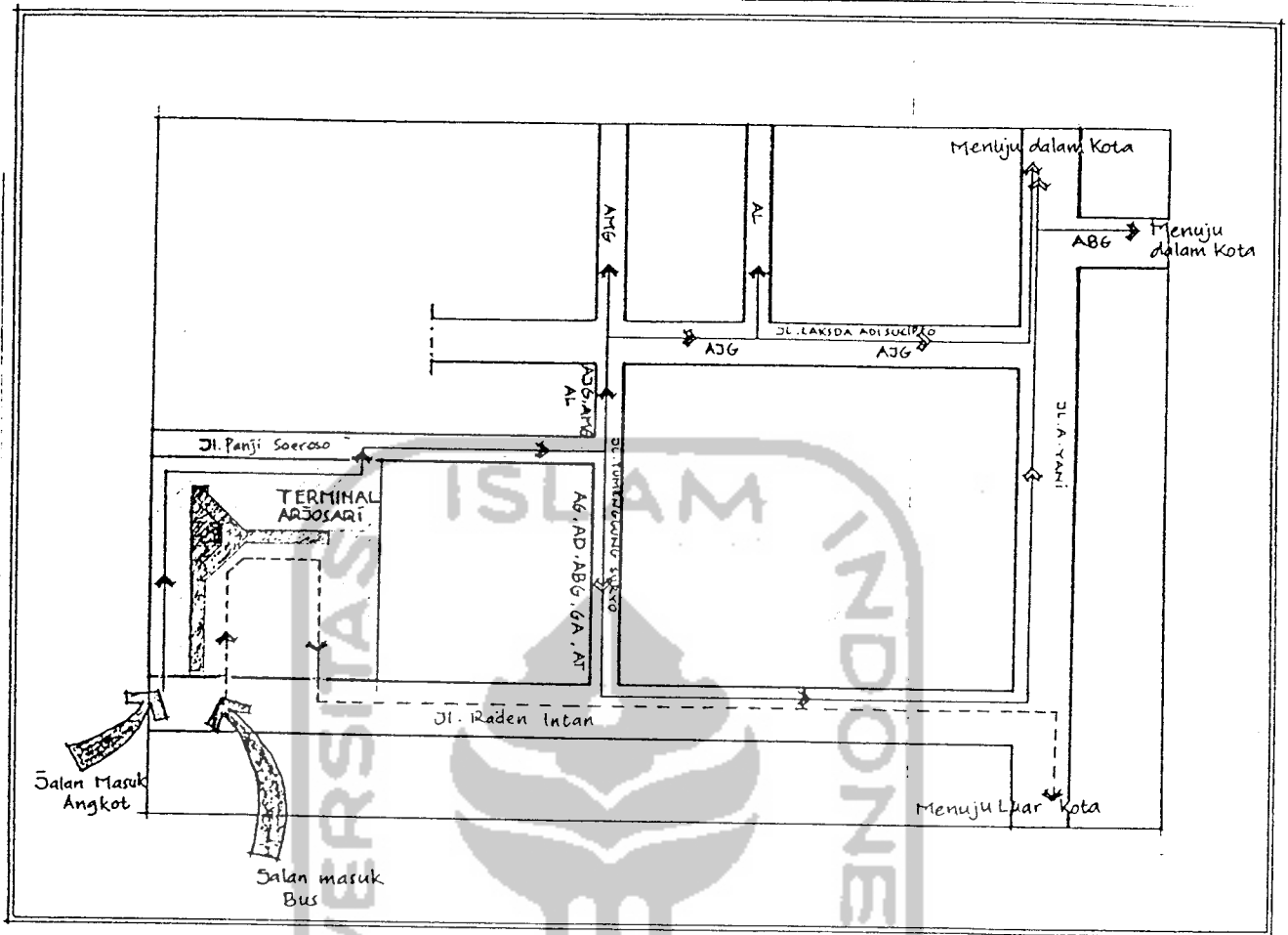




SITE TERMINAL ARJOSARI



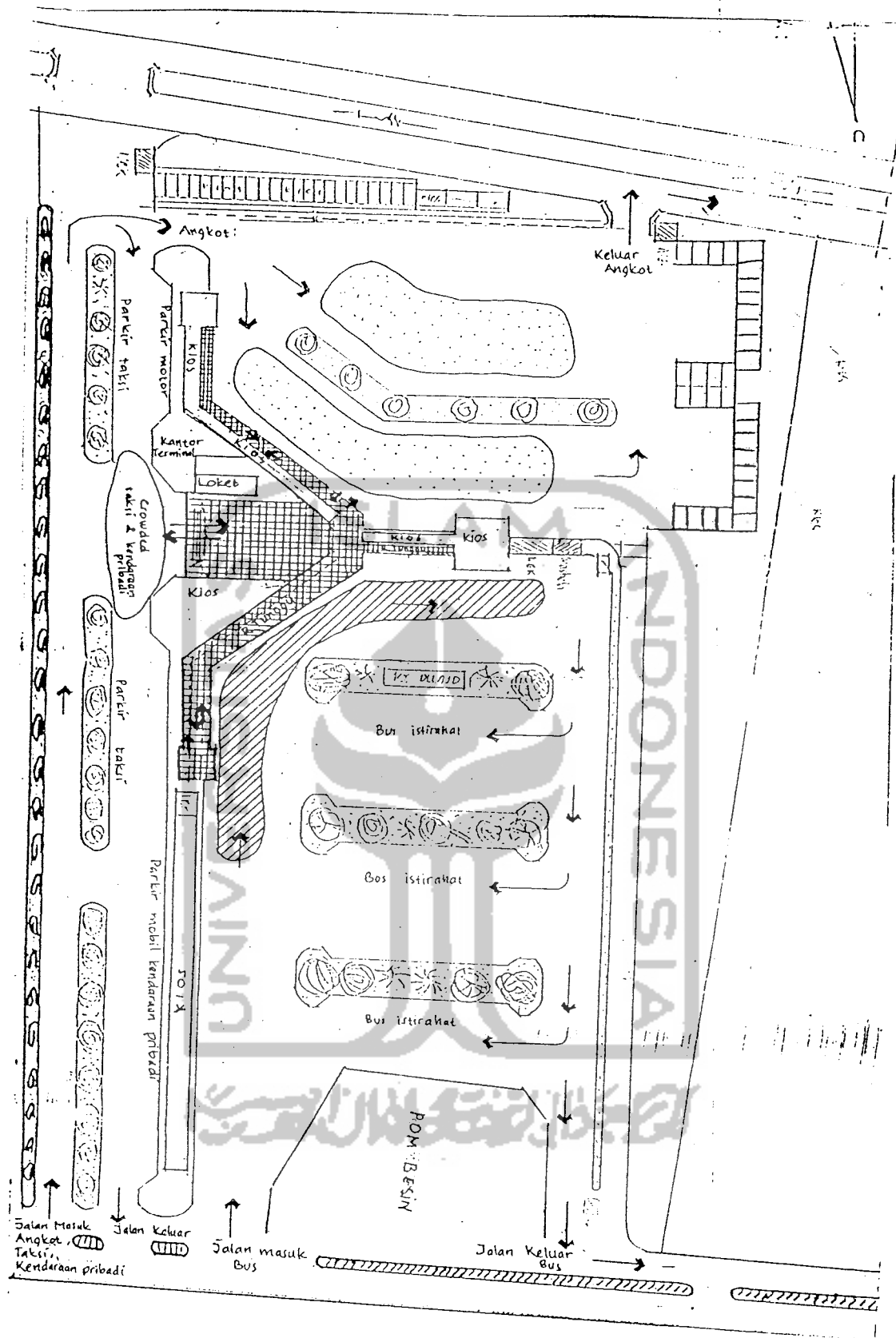
Terminal Arjosari di Kotamadya Malang



Rute Angkutan Kota

**Keterangan :**  
 \_\_\_\_\_ : Jalur Angkutan Kota  
 - - - - - : Jalur AKAP/AKDP

1. ADL : Arjosari - Dinoyo - Landung Sari. PP (pulang - pergi)
2. AG : Arjosari - Gadang. PP.
3. AL : Arjosari - Landung Sari. PP.
4. AT : Arjosari - Tidar. PP
5. ABG : Arjosari - Borobudur - Gadang. PP.
6. AJG : Arjosari - Janti - Gadang. PP
7. AMG : Arjosari - Mergosono - Gadang. PP.
8. GA : Gadang - Arjosari. PP.
9. TAT : Tlogowaru - Arjosari - Tidar. PP.



Kondisi sirkulasi kendaraan dan penumpang

Keterangan

-  .....
-  .....
-  .....

- Area penurunan dan kenaikan penumpang
- Area crowded angkutan kota
- Area crossing sirkulasi pemakai jasa terminal

Tabel Standar minimum kebutuhan luasan terminal berdasarkan tipe

<b>A. Kendaraan</b>	<b>Tipe A</b>	<b>Tipe B</b>	<b>Tipe C</b>
Ruang parkir AKAP	1.120	-	-
AKDP	540	540	-
AK	800	800	800
ADES	900	900	900
Pribadi	600	500	200
Ruang service	500	500	-
Ruang bensin	500	-	-
Sirkulasi kendaraan	3.960	2.740	1.100
Bengkel	150	100	-
Ruang istirahat	50	40	30
Gudang	25	20	-
Ruang parkir cadangan	1.980	1.370	550
<b>B. Pemakai Jasa</b>			
Ruang tunggu	2.625	2.250	480
Sirkulasi orang	1.050	900	192
Kamar mandi	72	60	40
Kios	1.575	1.350	288
Musholla	72	60	40
<b>C. Operasional</b>			
Ruang administrasi	78	59	39
Ruang Pengawas	23	23	16
Loket	3	3	3
Peron	4	4	3
Retribusi	6	6	6
Ruang informasi	12	10	8
Ruang P3K	45	30	15
Ruang perkantoran	150	100	-
<b>D. Ruang Luar</b>			
( tidak efektif )	6.653	4.890	1.554
Luas total	23.494	17.255	5.463
Cadangan pengembangan	23.494	17.255	5.463
Kebutuhan lahan	46.988	34.510	10.926
Keb.lahan untuk desain (Ha)	4,7	3,5	1,1

الجامعة الإسلامية

**RENCANA UMUM  
TATA RUANG KOTA**

**PETA 17  
RENCANA JARINGAN JALAN**

**KETERANGAN:**

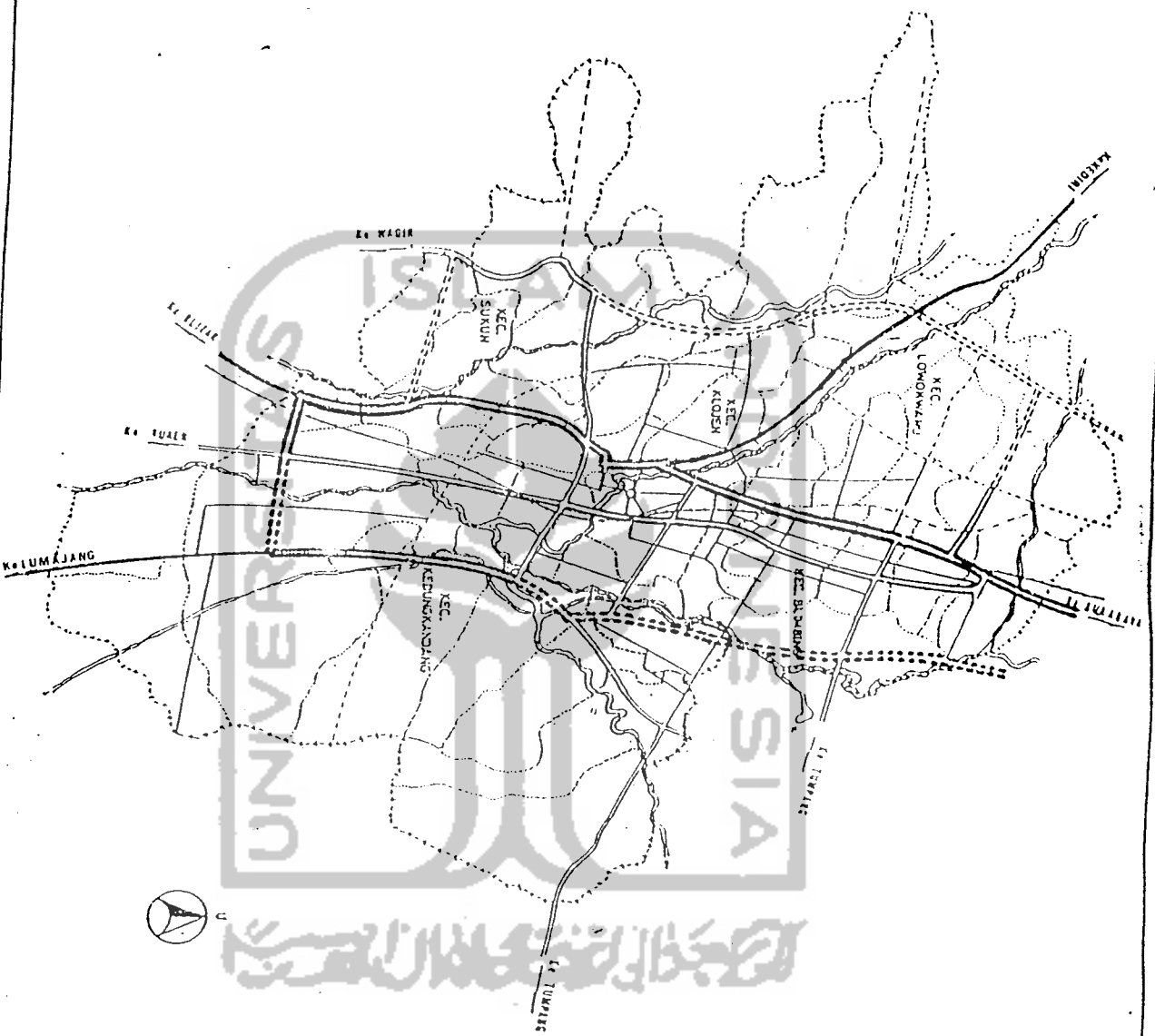
- BATAS KOTAMADYA
- BATAS KECAMATAN
- BATAS DESA
- ===== JALAN RAYA
- ~~~~~ SUNGAI
- REL KERETA API
- RENCANA JALAN
- ==== JALAN ARTERI PRIMER
- ==== JALAN ARTERI SEKUNDER
- ==== JALAN KOLEKTOR PRIMER
- ==== JALAN KOLEKTOR SEKUNDER
- ==== JALAN LOKAL

**NO. PETA    REVISI**

**MENGETAHUI    DIKETAHUI**

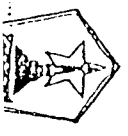
**DISETUIJUI    DISAPBAKAR**

NO. LEMB.	JML. LEMB.	KODE	SKALA



**PEMERINTAH KOTAMADYA**

**DAFTAR TINGGALAN DAN RUMAH**





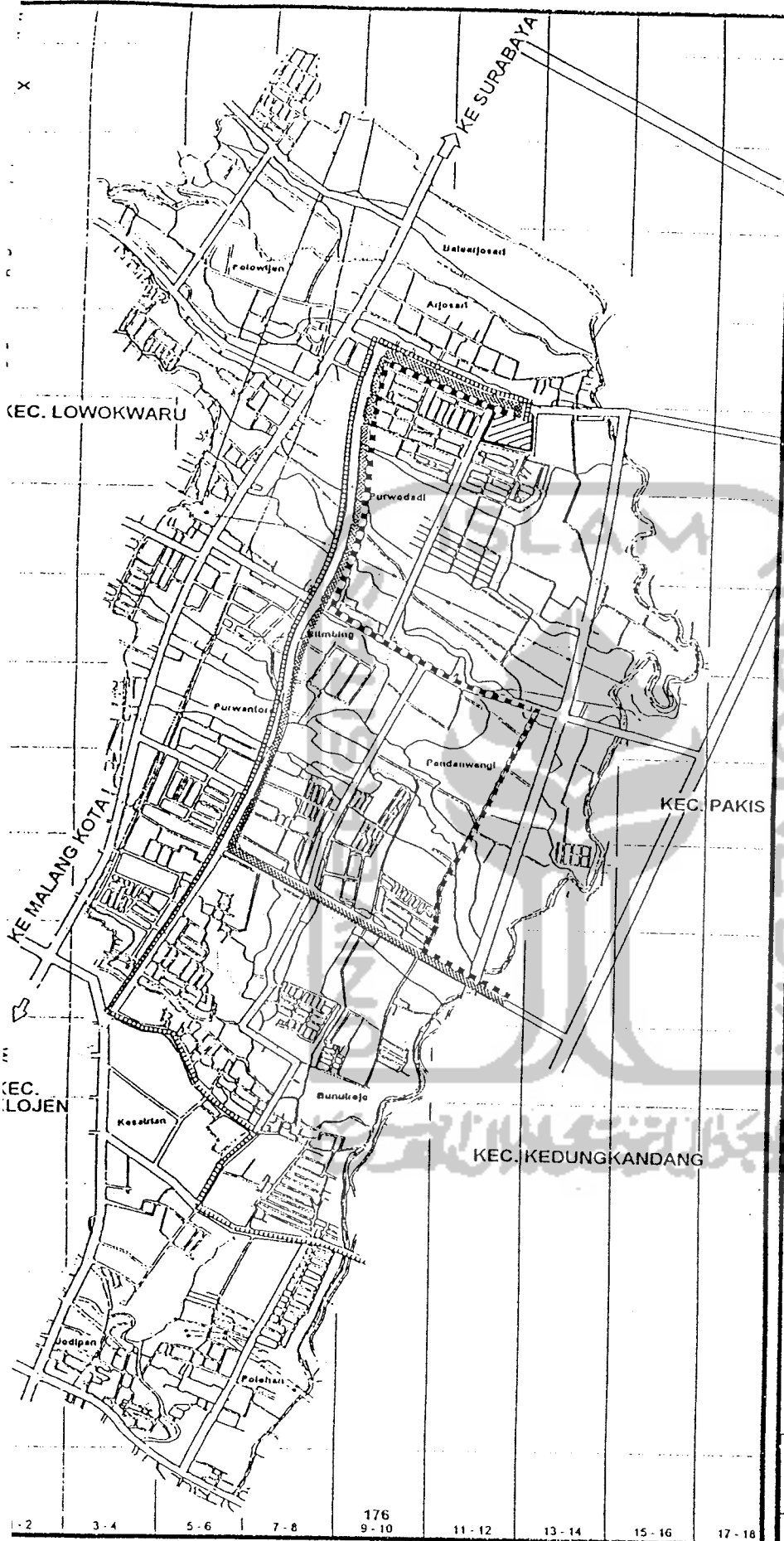
PEMERINTAH KOTAMADYA  
DAERAH TINGKAT II  
MALANG

**EVALUASI**  
**RENCANA DETAIL TATA RUANG KOTA**  
**KECAMATAN BLIMBING**  
**TAHUN 1995/1996 - 2003/2004**

Gambar  
**RENCANA**  
**SIRKULASI**  
**ANGKUTAN KOTA**

Keterangan

- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan
- Jalan
- Rel kereta api
- Sungai
- Tegangan tinggi
- Terminal Arjosari
- Jalur AM lewat jalan Laksda Adisucipto
- Jalur AM lewat jalan Sulfat
- Jalur AM lewat Bundel / Sawojajar



Sumber: Peta Data Pokok Pembangunan Daerah  
Kantor Pertanahan Kotamadya Malang  
Hasil rencana

No. Gambar 4.8

**KECAMATAN BLIMBING**

