

BAB III

ANALISA MASALAH

A. Permasalahan Makro

1. Stasiun Tugu sebagai node yang mempertemukan jalur-jalur transportasi dan aktifitas ekonomi. Bagaimana mewujudkan pusat prasarana transportasi kereta api dan pusat bisnis yang menjadi generator ekonomi bagi sector formal informal secara terintegrasi.
- b. Bagaimana bentuk aksesibilitas yang memberikan kemudahan bagi berbagai pengguna menuju stasiun dengan tetap memperhatikan pejalan kaki dan pengguna kendaraan umum.
- c. Bagaimana mewujudkan stasiun dengan aktifitas baru yang tetap memperhatikan citra stasiun tugu sebagai identitas kawasan konservasi.

B. Permasalahan Mikro

1. Bagaimana penataan system sirkulasi dan aksesibilitas yang efisien, pengorganisasian dan pengaturan system sirkulasi yang memperhatikan pelayanan dan kenyamanan pada kegiatan antar waktu dengan tetap memperhatikan pejalan kaki sebagai komponen utama.
2. Bagaimana gubahan massa yang mengkomposisikan bangunan lama dan bangunan baru yang merubah citra bangunan yang dimiliki dan pola gubahan bangunan sekitar.

3. Bagaimana hubungan ruang yang memberi kemudahan dan kenyamanan, khususnya bagi calon penumpang dari ruang-ruang public menuju emplasemen.
4. Bagaimana penampilan bangunan (building appearance) stasiun yang mengakomodasikan aktifitas-aktifitas baru dengan tetap mempertimbangkan kedudukan Stasiun Tugu sebagai bangunan bernilai arsitektural yang memperkuat citra kawasan dan menjadi identitas kota Yogyakarta.
5. Bagaimana pola gubahan fasad bangunan baru terhadap bangunan lama yang simetri, bagaimana proporsi ketinggian bangunan lama-baru, bangunan lama dan bangunan sekitar.

C. Analisa

1. Analisa Transportasi Kota

Hubungan antar Stasiun Kereta Api dengan system angkutan lain dalam suatu kota sangat berpengaruh terhadap kemungkinan tata letak komponen-komponen antar terminal dengan system angkutan yang berbeda. Dimana mempengaruhi kemudahan pencapaian, jarak jangkauan dan jalur penataan sirkulasi dalam kota, sehingga perlu system angkutan dalam kota yang merata dan teratur.

2. Analisa Sirkulasi

a. Kegiatan utama didalam stasiun adalah sirkulasi atau pergerakan yang dilakukan oleh alat angkut dan penumpang. Karakter sirkulasi didalam stasiun adalah sebagai berikut :

- Ada 2 pintu masuk menuju stasiun, yaitu pintu utama pintu timur untuk penumpang dan barang hantaran atau kiriman dan pintu Selatan yang biasa dipakai untuk sirkulasi barang dan penumpang relative sangat sedikit. Dengan demikian ada kecenderungan bahwa sebagai sirkulasi penumpang adalah pintu Timur.
- Terjadi perpotongan jalur sirkulasi kendaraan yang akan memasuki stasiun dari arah Timur dengan kereta api. Kesulitannya, apabila seluruh jalur kereta api terpakai, penumpang mengalami kesulitan dalam mencapai kereta yang jalurnya terhalang oleh kereta api lain.

b. Analisa Sirkulasi Lingkungan Stasiun Kereta Api Tugu

1) Sirkulasi Kendaraan

Kendaraan yang menuju Stasiun Kereta Api Tugu antara lain :

Kendaraan pribadi, bis kota, taksi, andong, becak, sepeda motor dan sepeda. Permasalahan sirkulasi kendaraan yang ada di Lingkungan Stasiun, antara lain :

- Pertemuan jalur kereta api dan jalan raya, yaitu di pintu utama sebelah Timur Stasiun.

- Keberadaan taksi, andong dan becak yang mangkal di pintu Selatan Stasiun.

2) Sirkulasi penumpang

Perlu pemisahan yang jelas antara sirkulasi penumpang dan barang (bagasi/hantaran), agar tidak terjadi kekacauan dan memberikan kenyamanan kepada penumpang.

3) Sirkulasi barang

Barang-barang yang naik /turun di Stasiun Tugu adalah barang bagasi dan hantaran yang dimuat oleh Kereta Api penumpang (pada gerbong khusus bagasi/paket).

Sirkulasi barang terpisah dari sirkulasi penumpang dan kereta barang mempunyai tempat parkir tersendiri, sehingga tidak terdapat masalah pada sirkulasi penumpang.

3. Analisa Fungsi

a. Fungsi Utama Stasiun

Terdiri dari bangunan-bangunan : gedung stasiun, emplasemen, bengkel-bengkel dan gudang, los lokomotif, kantor pengelola, kantor masinis dan pengawas, buffet, yang merupakan ruang atau bangunan fungsional untuk menangani aktifitas stasiun. Hingga kini fasilitas yang disediakan masih bias dipergunakan, tetapi perlu dipertimbangkan untuk pelayanan di masa yang akan datang, mengingat semakin meningkatnya penumpang.

b. Fungsi Penunjang

Terdiri dari ruang-ruang penunjang aktifitas stasiun, terdiri dari : Penginapan, jasa pengiriman barang, dan fasilitas perdagangan. Fungsi-fungsi penunjang ini mempunyai kecenderungan berkembang dengan tidak mempunyai pola pengembangan tertentu, sehingga dikawatirkan akan memperburuk tata lingkungan di kawasan stasiun. Untuk mengatasi perlu penataan yang terintegrasi dengan fungsi utama Stasiun dalam suatu perencanaan terpadu.

c. Fungsi Pelengkap

Terdiri dari ruang atau bangunan yang keberadaannya disebabkan karena adanya stasiun, sebagian karena ada keinginan untuk berdekatan dengan stasiun, sebagian karena ada keinginan untuk berdekatan dengan stasiun, misalnya karena kemudahan dalam transportasi dan komunikasi, antara lain bengkel, perdagangan souvenir, warung kaki lima, bank, dan sebagainya.

Perkembangan fungsi pelengkap ini juga cenderung tidak teratur, karena diperlukan penataan seiring dengan penataan lingkungan stasiun tugu.

Dalam pelayanan pada masa yang akan datang, fungsi-fungsi penunjang dan pelengkap akan dikembangkan sebagai satu kesatuan dengan fungsi stasiun. Stasiun sebagai pintu gerbang kota dengan transportasi kereta api, merupakan daerah strategis sebagai area

layanan komersial bagi kegiatan ekonomi. Adapun jenis layanan komersial ini nantinya adalah :

- Kegiatan Layanan Komersial
Pertokoan (pusat perbelanjaan), penginapan, biro perjalanan, restoran, bank, dll.
- Kegiatan pengelola
Merupakan kelompok kegiatan yang mengelola seluruh kegiatan komersial.

4. Kesimpulan dan Rekomendasi Berdasarkan Analisa

a. Sistem sirkulasi

- Perlu dilakukan pemindahan gerbang masuk dari arah timur ke Selatan Stasiun agar Sirkulasi kendaraan dan barang lancar.

b. Fungsi

- Perlu dilakukan penataan fungsi bangunan dan prasarana lingkungan dalam suatu penataan bangunan yang terintegrasi.
- Penataan fungsi bangunan dan prasarananya harus mempertimbangkan fasilitas dan kesesuaian dengan standar untuk masing-masing fasilitas.



Gambar 4. Ruang Tunggu Stasiun



Gambar 5. Emplacement

D. Pusat Perbelanjaan (Shopping Center)

1. Pengertian Pusat Perbelanjaan (Shopping Center)

Pusat perbelanjaan adalah suatu tempat kegiatan pertukaran dan distribusi barang/jasa yang bercirikan komersial, melibatkan waktu dan perhitungan khusus dengan tujuan untuk memetik keuntungan.

Pusat perbelanjaan adalah sekelompok kesatuan bangunan komersial yang dibangun dan didirikan pada sebuah lokasi yang direncanakan, dikembangkan, dimulai dan diatur menjadi sebuah kesatuan operasi (operasional unit), berhubungan dengan lokasi, ukuran, type toko dan area perbelanjaan dari unit tersebut. Unit ini juga menyediakan parkir yang dibuat berhubungan dengan type dan ukuran total dari toko-toko.

Dari pengertian-pengertian diatas maka *Shopping Center* yang dimaksudkan adalah sebuah fasilitas perdagangan yang terpadu dalam bentuk sekelompok bangunan yang dikelola oleh sebuah unit operasional, yang berfungsi sebagai tempat pertukaran barang/jasa yang melibatkan waktu dan perhitungan khusus dengan tujuan untuk memetik keuntungan.

Konsep mall : - Rekreasi
- Sirkulasi toko dan stasiun
- Orientasi ruang dalam

2. Shopping Center Sebagai Layanan Publik

Penduduk Kota Yogyakarta berjumlah ± 300 ribu jiwa dengan pertumbuhan ekonomi selama rentang waktu 1995 – 2005 rata-rata 7,77 % per tahun. Perkembangan ekonomi yang pesat ini meningkatkan

pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan pendapatan perkapita masyarakat, sehingga memberikan dampak pada pola hidup dan kebutuhan masyarakat modern terhadap fasilitas-fasilitas yang telah ada dan salah satunya adalah fasilitas perdagangan terpadu yang lebih dikenal dengan istilah *shopping center*.

Pengkajian dasar perekonomian adalah tahap pertama perencanaan *shopping center*. Langkah-langkah dalam analisis mengikuti tahap-tahap yang logis, yaitu :

- Wilayah pelayanan.

Wilayah pelayanan yang mencakup penelitian atas penduduk, tingkat pendapatan, tempat dan arah pertumbuhannya dan lokasi sekarang serta lokasi potensial, dan volume perdagangan di tempat-tempat pesaing. Wilayah pelayanan ini akan menunjukkan volume perdagangan dalam kaitannya dengan lokasi pusat yang baru.

- Potensi penjualan kotor.

Potensi penjualan kotor bagi pusat yang dihitung dari perkiraan pengeluaran dalam wilayah pelayanan tersebut. Hal ini dapat menunjukkan besarnya porsi perdagangan barang dan pelayanan jasa.

- Penjualan bersih potensial

Penjualan bersih potensial bagi suatu pusat baru dikaitkan dengan volume penjualan di pusat perdagangan pesaing yang sudah ada dan potensial di wilayah perdagangan tersebut. Hal ini memerlukan

penilaian proporsi perdagangan yang sudah ada yang dapat diserap ke lokasi yang baru.

- Ruang fisik yang mendukung

Ruang fisik dapat didukung oleh penjualan bersih oleh wilayah pelayanan dari beberapa fasilitas perdagangan eceran.

- Pendapatan yang diantisipasi.

Pendapatan yang diantisipasi dapat ditentukan dengan kemungkinan tariff sewaa ruang perdagangan.

Shopping center dibagi menjadi tiga kategori utama, yaitu :

- a. *Pusat lingkungan* adalah sumber setempat untuk bahan makanan serta pelayanan sehari-hari untuk penduduk di sekitarnya. Pusat ini dirancang disekitar pasar swalayan sebagai pelayanan perdagangan eceran utama.
- b. *Pusat daerah/kota* bisa melayani penduduk yang cukup besar dan memperluas pelayanan pusat lingkungan dengan menyediakan berbagai took atau toserba kecil sebagai unsur utama.
- c. *Pusat regional* biasanya dibangun disekitar satu atau lebih toserba dan mencakup berbagai jenis perdagangan eceran yang biasanya ditemukan di suatu kota kecil yang seimbang.

Merujuk dari tiga kategori utama dari jenis dan tahap-tahap perencanaan logis dalam perencanaan *shopping center*, maka dapat dikatakan Stasiun Tugu Yogyakarta mempunyai potensi yang merujuk pada tiga katagori utama dan tahap perencanaan untuk didirikannya pasar regional dalam

Shopping Center. Pusat regional biasanya dibangun disekitar satu atau lebih toserba dan mencakup berbagai jenis perdagangan eceran yang biasanya ditemukan di suatu kota kecil yang seimbang.

E. Permasalahan Stasiun

1. Pemakaian sepur yang kurang efektif.
2. Jalur kereta yang masih selevel dengan kendaraan lain sehingga memisahkan menjadi dua daerah yang terputus.
3. Jalur kereta yang juga memisahkan menjadi dua daerah bagi pejalan kaki.
4. Stasiun Tugu sebagai Stasiun pertama dan terakhir masuk kota Yogyakarta untuk kereta luar kota pada rencana yang akan datang.
5. Stasiun Tugu Yogyakarta sebagai Stasiun Transit/penghubung untuk kereta antar kota.

1. Permasalahan dari pengembangan Terpadu Stasiun Tugu Yogyakarta

- a. Site termasuk daerah pusat komersial untuk wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta.
- b. Menciptakan suatu bangunan yang terpadu antara stasiun dengan fungsi lain, yaitu pusat-pusat perbelanjaan dan perkantoran.
- c. Dengan terpadu daerah tersebut akan dapat dikembangkan.
- d. Bangunan terpadu menghubungkan kawasan parkir timur dan utara dengan pusat perbelanjaan.

- e. Dengan Joint Development antara PJKA, Developer dan pemerintah setempat, maka diciptakan bangunan utilitas yang mengambil manfaat komersial sehingga stasiun berfungsi lebih.

2. Masalah Sirkulasi

Masalah utama dari bangunan utilitas umumnya dan bangunan stasiun khususnya adalah pengaturan pola sirkulasi.

Secara garis besar sirkulasi dalam stasiun dibagi atas :

- a. Sirkulasi Kereta Api
- b. Sirkulasi Manusia
- c. Sirkulasi Kendaraan Pribadi
- d. Sirkulasi Kendaraan Umum
- e. Sirkulasi Barang

Masing-masing bagian akan diuraikan lagi ke dalam jenis yang lebih detail.

- a. Sirkulasi Kereta Api, dibedakan atas :

- 1) Kereta penumpang luar kota
- 2) Kereta barang

- b. Sirkulasi Manusia, dibedakan atas :

- 1) Pegawai PJKA dan Pengelola
- 2) Calon penumpang luar kota
- 3) Bekas penumpang luar kota
- 4) Pengunjung stasiun atau toko

- 5) Pelintas
 - 6) Pegawai kantor sewa
 - 7) Pemilik toko
- c. Sirkulasi kendaraan Pribadi, dibedakan atas :
- 1) Kendaraan pegawai PJKA dan Pengelola
 - 2) Kendaraan pemilik toko
 - 3) Kendaraan Pegawai kantor sewa
 - 4) Kendaraan pengunjung
 - 5) Kendaraan barang kiriman
- d. Sirkulasi kendaraan Umum, dibedakan atas :
- 1) Bis khusus stasiun
 - 2) Bis umum
 - 3) Taksi
- e. Sirkulasi Barang, dibedakan atas :
- 1) Barang kiriman ke dan dari kereta
 - 2) Barang pertokoan

Hal-hal yang dianalisis untuk keperluan proses perencanaan dan perancangan bangunan dalam proyek ini adalah hal-hal yang telah disebut dalam section "Permasalahan" di halaman sebelumnya.

F. Analisis SITE

Analisis ini disajikan melalui sketsa-sketsa secara berurutan sesuai daftar urut dibawah ini :

1. Pemerintah (Government)

Menentukan zoning peruntukan yang tepat sesuai dengan peraturan pemerintahan setempat seoptimal mungkin. Memperhatikan rencana umum perkotaan yang ada, dalam hal ini RUTR 2005 Kota Yogyakarta. Site harus menjaga keseimbangan hijau dan perkerasan sebesar 2 : 3 . Selain itu site juga harus menjadi taman hijau aktif bagi masyarakat sekitarnya (kawasan Tugu) mengingat sudah tidak ada lahan lagi yang dipergunakan untuk itu. Apa yang terdapat sekarang ini sebagai taman hijau yang rindang harus dipertahankan atau ditingkatkan baik secara fisi maupun mutunya.

2. Sosial Budaya

a. Interaksi Sosial :

1) Sikap pengolahan site terhadap lingkungan sekitarnya (tetangga)

Masing-masing sisi memiliki sifat dan karakteristik yang berbeda yang membutuhkan penanganan yang berbeda pula. Pengolahan site di tiap titik dipertimbangkan berdasarkan sifat interaksi bagian tersebut terhadap sesuatu di dekatnya. Pada sisi-sisi site sangat potensial sebagai sisi-sisi masuk pengunjung. Demikian juga terdapat sisi yang banyak digunakan sebagai pergelaran kaki lima pada jam-jam tertentu, yaitu pada sisi Barat jalur kereta api. Pada bagian ini dapat dikembangkan suatu sarana penampungan perdagangan kaki lima, dan penyediaan fasilitas area parkir. Dengan kata lain desain harus memperhatikan dan

memanfaatkan potensi tersebut untuk kepentingan fungsi dan komersial bangunan tersebut.

2) View ke tapak

Arah pandang ke site berasal dari keempat sisi site, sehingga memerlukan transisi pandang yang tepat. Desain harus memanfaatkan keempat sisi jalan sebagai interaksi visual pengunjung atau masyarakat pengguna jalan disisi site tersebut. Pendekatan pemanfaatan keempat sisi ini adalah menempatkan bidang-bidang pandang (*display*) yang biasa terdapat pada pertokoan-pertokoan besar. Bidang-bidang ini dibuat sedemikian sehingga apa yang dilihat pertama kali oleh pengunjung dari sisi jalan adalah bidang yang baik dalam pengertian bukan bagian servis.

Perlu diperhatikan juga mengenai jarak bangunan dari sisi bangunan, yang mengingat tinggi bangunan, maka perlu dibuat suatu tinggi transisi yang manusiawi. Memberikan alternative pencapaian seluas mungkin kepada pengunjung dari berbagai arah kedatangan di setiap sisi site.

3) View dari tapak

Pada ketinggian tertentu site memiliki potensi view ke dua arah akibat adanya otoritas PJKA yang mau tidak mau dominan membelah site menjadi dua. Pada level yang agak tinggi, view di dalam site adalah kearah empat sisi site.

Dalam keadaan demikian maka perlu diberikan kesempatan yang seimbang bagi users (dalam hal ini pengunjung) antara mencari sasaran pandang interior maupun ke arah luar bangunan.

Cara yang ditempuh adalah misalnya dengan memberikan satu atau dua lantai yang transparan sehingga dapat terlihat seluruh kegiatan didalam pertokoan dari luar atau sebaliknya. Cara lain atau juga tambahan cara adalah dengan menerapkan skylight dan atrium sehingga kontak cahaya dengan cahaya alam dapat dirasakan. Hal ini dilakukan terutama pada bagian-bagian gelap seperti pada blok bangunan kolong lantai satu.

4) View melalui tapak

Pada ketinggian tertentu site memiliki potensi view ke dua akibat adanya jalur otoritas PJKA yang mau tidak mau dominan membelah site menjadi dua. Dalam site yang begitu luas maka akan banyak sekali kemungkinan sasaran pandang yang dapat dibuat oleh pengunjung didalam site. Hal ini dapat mengembirakan namun juga dapat membingungkan. Perlu kiranya dalam disain nantinya menciptakan variasi sasaran pandang dalam site yang banyak namun tetap dalam batas kejelasan orientasi maupun otoritas masing-masing pihak yang terlibat. Termasuk juga unsur arah pandang ke luar bangunan seperti telah disebut di atas, untuk menjaga keseimbangan psikologis pengunjung, dan juga untuk

memperkuat orientasi akan posisinya berada dimana di dalam bangunan besar ini.

b. Budaya.

1) Keistimewaan buatan

Kawasan Stasiun Tugu tempat site studi berada merupakan kawasan padat dan sangat dinamis. Banyak terdapat keistimewaan buatan dan menjadi ciri khas daerah Stasiun Tugu. Keistimewaan buatan ini memiliki spectrum yang luas mulai dari fisik (bangunan, jalan, kendaraan, dan sebagainya), maupun non fisik seperti kedinamisan, kesibukan, juga ketegangan) yang semuanya itu bisa jadi berpotensi untuk dipertahankan walau tidak semuanya.

Bangunan dalam proyek ini harus dapat meningkatkan kualitas dan dinamika antar aktifitas yang saling menguntungkan, dengan menjunjung tinggi segala hal yang bersifat positif. Hal-hal yang dapat memenuhi criteria itu adalah antara lain hubungan dagang dan pengelolaan tempat bagi pedagang kaki lima, taman parkir dan pertokoan yang sudah ada, stasiun kereta api yang sibuk 24 jam, pasar dan lain-lain.

2) Sirkulasi Kendaraan.

Jalur Kendaraan terdapat disemua sisi site dengan kepadatan relative sedang hingga tinggi. Letak sitepun terdapat di jalur strategis yaitu jalur Jalan Pasar Kembang penghubung ke arah jalan Malioboro pusat jajanan Kota Yogyakarta.

Menentukan pintu-pintu masuk kendaraan sefleksible mungkin sehingga dapat melayani akses kendaraan dari berbagai zona kedatangan. Demikian juga sebaliknya fleksibilitas diberikan terhadap kendaraan yang akan keluar menuju salah satu zona di Kota Yogyakarta. Pada kenyataannya memang jalur selatan (jalan Pasar Kembang) merupakan jalur padat yang menampung kendaraan dari berbagai bagian wilayah DIY. Sehingga dengan pertimbangan tertentu bukaan utama untuk kendaraan berada di jalur ini.

3) Sirkulasi Manusia.

Sirkulasi manusia terdapat di sekitar site (jalan-jalan tepi site), dan dari maupun ke Stasiun Kereta Api Tugu Yogyakarta (*eksisting*). Potensi sumber massa hampir terdapat di semua arah menuju site. Pembuatan bukaan-bukaan atau plaza-plaza penampung pertama diprioritaskan di daerah yang memang banyak kedatangan atau berkumpulnya pengunjung pertama kali. Hal ini perlu dipertimbangkan masak-masak agar penempatannya tidak berbenturan dengan sirkulasi kendaraan.

Pada kenyataannya stasiun Tugu merupakan potensi sumber massa pejalan kaki. Demikian juga dengan Pusat Perbelanjaan Malioboro saat ini yang dengan cara tertentu bisa ditarik ke pertokoan yang baru ini. Maka disinipun akan arus massa yang cukup besar.

Menciptakan kualitas pedestrian / kaki lima yang baik demi kenyamanan pejalan kaki disekitar site.

4) Kebisingan

Kebisingan di sekitar site cukup tinggi. Memperhatikan pengolahan zone bising baik yang berasal dari luar site maupun yang berasal dari dalam site (dalam hal ini kebisingan sesaat saat kereta api lewat)

5) Utilitas Lingkungan

Jaringan utilitas lingkungan telah terpasang. Jaringan tersebut tentunya telah memiliki kapasitas tertentu yang terbatas. Pemanfaatan jaringan harus memperhatikan juga kapasitas tersebut. Namun demikian pada dasarnya disain harus memanfaatkan semaksimal mungkin jaringan utilitas tersebut untuk keperluan jaringan utilitas di dalam site.

G. Faktor yang mempengaruhi Perjalanan

Perjalanan di dalam suatu system sirkulasi adalah dengan maksud tertentu dan berorientasi ke tempat tujuan (suatu persoalan bergerak dari titik A ke titik B) ataupun bersifat rekreasi (dilakukan demi dirinya sendiri). Kebanyakan system harus menampung kedua penggunaan tersebut, meskipun mereka biasanya dirancang untuk satu atau yang lainnya. Kesulitan dapat timbul apabila para pelaku perjalanan yang bersifat rekreasi atau berorientasi ke tempat tujuan menggunakan system yang sama, suatu akibat dari

pengharapan-pengharapan yang berbeda. Perjalanan yang berorientasi ke tempat tujuan adalah lebih langsung, dan pemakai mengharapkan bahwa system ini akan lebih cepat, sedangkan pemakai untuk rekreasi mengharapkan untuk berjalan melalui latar belakang yang banyak menarik pada waktu senggang mereka. Menggabungkan perjalanan berorientasi ke tempat tujuan dengan perjalan untuk rekreasi dapat membahayakan, dapat mengurangi efisien dan dapat menimbulkan dua grup pemakai yang tidak puas.

Untuk maksud-maksud praktis, tidak ada satupun system sirkulasi yang terlepas dari sekurang-kurangnya satu dari yang lain-lainnya. Bahkan system yang dipergunakan secara tersendiri untuk rekreasi pun harus bagaimanapun juga tercapai oleh para pemakai prospektif. Akibatnya, system-sistem yang berlainan bertemu, bersilangan, sejajar terhadap satu sama lain, dan berpencar.

Titik-titik perpindahan di antara system-sistem adalah genting dari segi fungsi keseluruhan dari tapak. Titik-titik perpindahan mungkin bersifat internal, dengan suatu perubahan penting dalam arah dan kecepatan di dalam suatu system, seperti terjadi ketika bergerak dari tempat tinggal ke jalur pencapaian dari sebuah jalan bebas hambatan, atau eksternal. Seperti ketika pengemudi kendaraan memarkirnya dan menjadi seorang pejalan kaki untuk masuk ke bangunan, atau ketika seorang pengendara sepeda mencapai sebuah daerah penyimpanan sentral, menyimpan sepedanya, dan naik ke sebuah bis, ataupun mulai berjalan kaki. Juga ada beberapa kategori dan perpindahan internal, seorang pemilik mobil dapat mengendarai ke lokasi parkir dan naik

ke sebuah kereta atau bis yang menggunakan lorong sirkulasi yang sama seperti yang digunakan mobil, sekalipun kendaraan pengangkutnya berbeda.

Susunan dari system sirkulasi harus fungsional, membawakan orang-orang ke lokasi-lokasi yang diinginkannya dalam suatu cara yang aman, efisien, dan menyenangkan. Penggunaan suatu studi tempat asal-tujuan dapat membantu menetapkan lokasi-lokasi dari lorong perjalanan. Studi tempat asal-tujuan terdiri dari garis-garis lurus diantara titik-titik masuk dan keluar, sering digambarkan pada kelebaran atau intensitas yang berbeda-beda untuk menunjukkan penggunaan yang lebih besar.

