

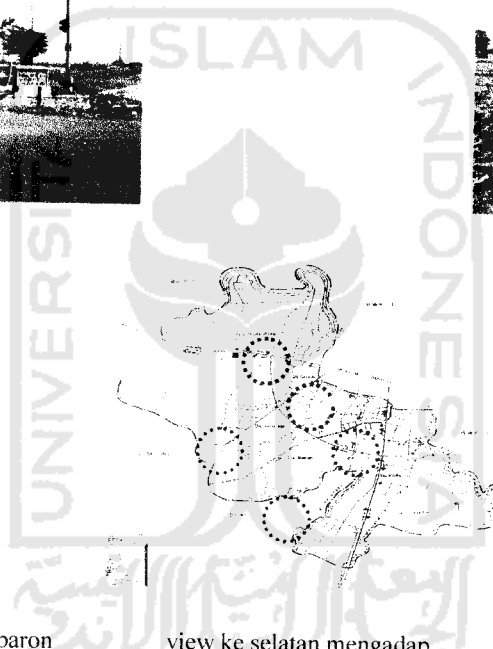


BAB III ANALISIS PENDEKATAN

III.1. ANALISA SITE

III.1.1 Lokasi obyek

Sesuai lokasi dengan RUTRK Ngawi lokasi obyek terletak didesa jururejo Kecamatan Ngawi, lokasi obyek terletak didalam jaringan trayek antar kota antar propinsi yang menghubungkan antara Propinsi Jawa Timur dengan Jawa Tengah. Penentuan lokasi obyek yang terdapat di dalam RUTRK Ngawi yaitu terletak didalam BWK II.



arah selatan dari kota paron

view ke selatan mengadap
kearah gunung lawu

arah timur menuju ke
arah surabaya



Gambar III.1 Lokasi dan potensi obyek



Site berada di dalam BWK II dalam RUTRK Ngawi yaitu luar kota ngawi sehingga untuk sirkulasi akan lebih lancar karena tidak terpengaruh oleh kesibukan arus lalu lintas kota.

- Lokasi terletak di jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas III B, sehingga sudah sesuai dengan persyaratan yang ada dalam Keputusan Menteri Perhubungan No.31 tahun 1995.
- Lokasi obyek terletak di jalan yang menghubungkan antara Propinsi Jawa Timur dengan Jawa Tengah.
- Lokasi site sudah sesuai dengan persyaratan yang ada dalam Keputusan Menteri Perhubungan No.31 tahun 1995.

III.1.2 Efektifitas dan Efisiensi site

Efektifitas	Penilaian	Efisiensi	Penilaian
<ul style="list-style-type: none"> • Kesenambungan simpul pertemuan jalur regional lintas 	<ul style="list-style-type: none"> • Dilewati jalur ke/dari arah yogyakarta dan surabaya 	<ul style="list-style-type: none"> • Kelas dan kualitas jalan sekitar 	<ul style="list-style-type: none"> • Utara jalan Arteri Primer (50 m)
<ul style="list-style-type: none"> • Jaral Pencapaian terhadap sector pelayanan kota (Stasiun K.A., Sub Terminal, Jasa Pendidikan) 	<ul style="list-style-type: none"> • Dekat dengan stasiun Kereta Api, dekat dengan perumahan pandan sari. 	<ul style="list-style-type: none"> • Luasan lahan cukup ($\pm 6,5$ ha) 	<ul style="list-style-type: none"> • 5 ha
<ul style="list-style-type: none"> • Mudah dicapai dari luar dan dari dalam kota (dillalui rute angkutan kota) 	<ul style="list-style-type: none"> • Dilewati jalur Sub Terminal paron 		

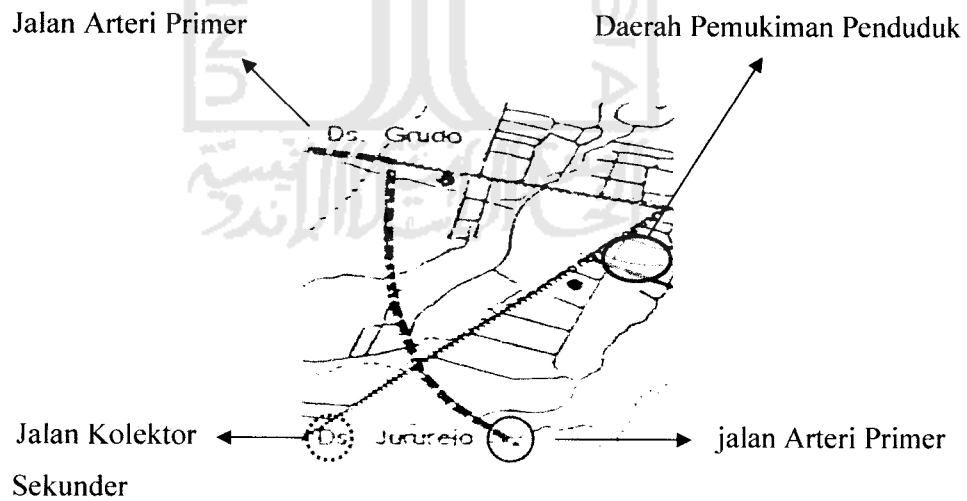
Table III.1 Efektifitas dan Efisiensi site



III.1.3 Batas dan Potensi site

BARAT	TIMUR	UTARA	SELATAN
<ul style="list-style-type: none"> • Dibatasi langsung oleh jalan Kolektor Sekunder yang menghubungkan arah Stasiun K.A Paron • Berpotensi mengembangkan daerah barat site yang akan direncanakan sebagai pengembangan perumahan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dibatasi oleh perkebunan tebu dan pemukiman penduduk • Perkebunan tebu berpotensi sebagai peredam kebisingan daerah pemukiman sekitar 	<ul style="list-style-type: none"> • Dibatasi oleh sawah dan pemukiman penduduk • Luasan sawah luas berpotensi meminimalkan kebisingan terminal 	<ul style="list-style-type: none"> • Dibatasi oleh jalan Arteri Primer dengan arus kendaraan dua arah dan digunakan untuk arus luar kota • Berpotensi mengembangkan daerah pemukiman sekitar.

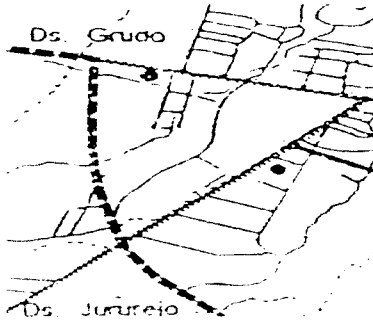
Table III.2 Batas dan potensi site



Gambar III.2 Arah jalan dari/ ke site



- Tingkat kebisingan



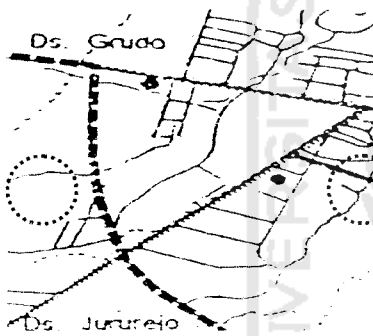
Tingkat kebisingan berada di sekitar jalan arteri Primer sebab dilalui oleh kendaraan dari/ke arah Surabaya dan Yogyakarta

Alternatif Pemecahan masalah :

1. daerah sekitar jalan arteri primer terdapat perkebunan tebu dan daerah persawahan sehingga mampu meminimalkan kebisingan sehingga memberikan keuntungan tersendiri bagi site.

Tingkat kebisingan kendaraan

- Pergerakan Matahari



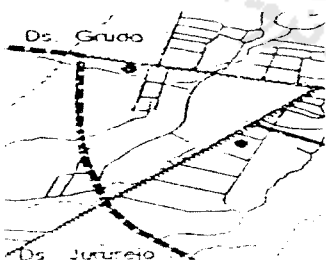
kendala :

Arah pergerakan matahari dari timur ke barat, sedangkan untuk titik terpanas sekitar jam 12-13.00 wib. silau matahari ke site jatuh pada sore hari sebab tidak ada pohon besar sebagai peneduh site.

Alternatif Pemecahan masalah:

1. Pemberian shading dan sirip pada bangunan
2. Menanam pohon peneduh di sebelah barat site sebagai peneduh

- View dari/ke site

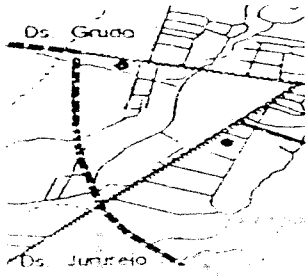


View yang baik terdapat di sebelah selatan site sehingga massa bangunan dihadapkan ke arah selatan; selain itu

keuntungan lain yaitu selatan site langsung berbatasan dengan jalan arteri primer.



- Vegetasi



Vegetasi di sekitar site masih berupa areal persawahan di sebelah timur site dan areal perkebunan di sebelah selatan

site. sedangkan di barat site masih jarang pepohonan

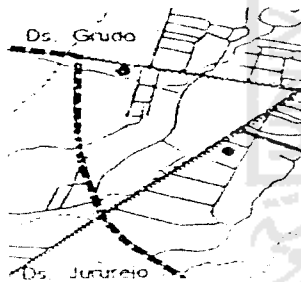
tinggi sehingga perlu menanam kembali pohon-pohon sebagai peneduh pada sore hari.

Vegetasi arah selatan site

masih berupa perkebunan tebu



- Kondisi Tapak



Kondisi tapak cenderung datar, dan daerah timur site cenderung agak lebih rendah.

Kendala : karena kondisi tapak yang cenderung datar sedangkan untuk beberapa masa bangunan ada yang lebih rendah.

Alternatif pemecahan masalah :

Cut & fill, jika tidak memungkinkan bagian tapak yang lebih rendah bisa digunakan.

III.2 ANALISA SIRKULASI

III.2.1 Pola sirkulasi secara umum

Sistem sirkulasi kegiatan merupakan suatu pergerakan dari ruang yang satu keruang yang lain. sistem ini berhubungan dengan pola penempatan aktifitas dan penggunaan lahan. menurut pelaku kegiatannya, system sirkulasi dapat dibagi 2 bagian

vaitu :

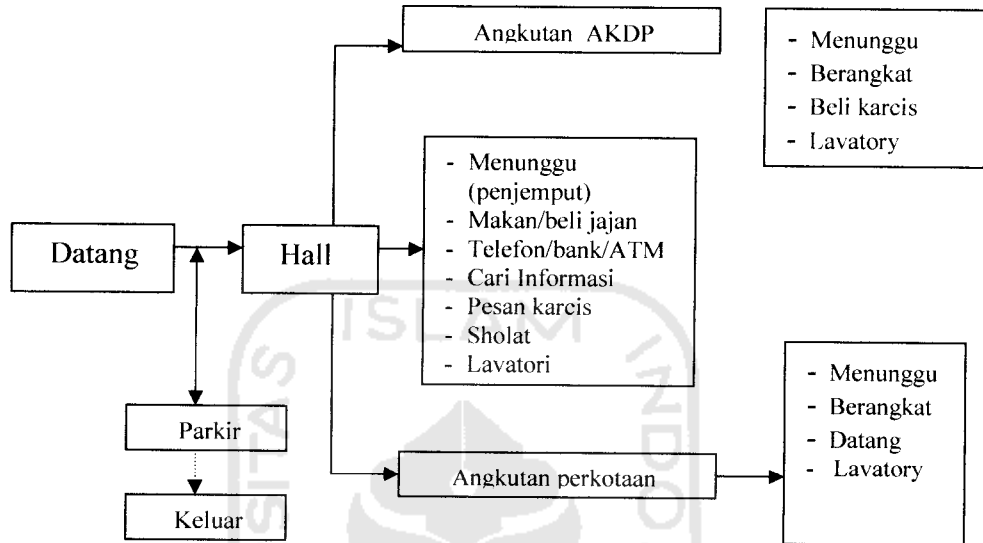




1. Sirkulasi manusia

Manusia merupakan salah satu pelaku kegiatan yang membutuhkan kelancaran sirkulasi dalam melakukan kegiatannya. Adapun pola sirkulasi kegiatan adalah sebagai berikut :

a. Penumpang



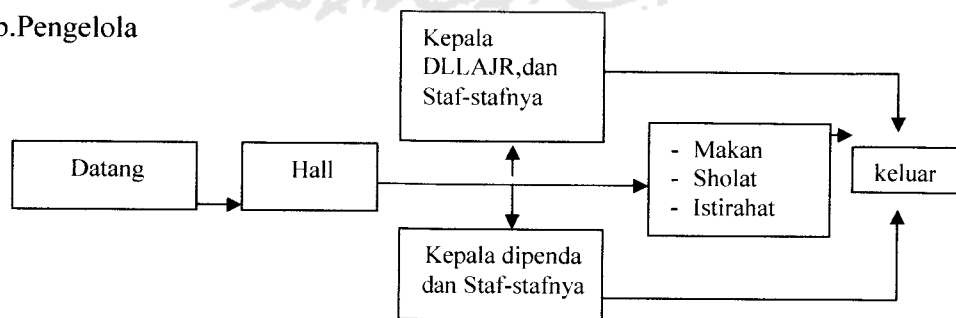
Keterangan analisis :

- → = sirkulasi kendaraan
- = Merupakan aktifitas /kegiatan di dalamnya

Hall merupakan aktifitas penyebaran kegiatan didalam terminal serta pusat fasilitas penunjang bagi penumpang.

Parkir merupakan tempat parkir kendaraan bagi penjemput / pengantar ,dan pengelola terminal

b. Pengelola

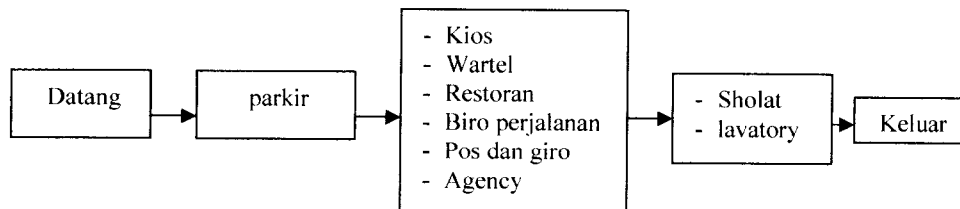




Keterangan Analisis :

Hall merupakan tempat kegiatan pengelola untuk melayani penumpang serta ke sb-sub bagian lainnya seperti pemesanan karcis, informasi, bagian retribusi, dan lain-lain.

c.Pelayanan



Keterangan Analisis :

Sirkulasi untuk pelayanan ditempatkan di hall dan sebagian kecil ditempatkan pada tiap-tiap ruang tunggu untuk kios kios.sedangkan untuk ruang parkir dipisahkan dari parkir pengelola,tapi dalam satu pintu masuk.

Sirkulasi untuk diluar terminal bentuk maupun jenis sirkulasi pada bangunan terminal menyesuaikan dengan pola penataan masa bangunan serta kondisi alam yaitu :

a.Bentuk sirkulasi :

- Lurus yaitu bentuk sirkulasi ini untuk menghubungkan antara kegiatan yang membutuhkan kemudahan dan waktu yang relatif singkat.
- Zig-zag yaitu : mempunyai sifat aktif dan dinamis digunakan sebagai penghubung kegiatan yang menbgutamakan kenyamanan dan tidak memerlukan waktu cepat.

b.jenis sirkulasi

- Sistem pedestrian yaitu sebagai wadah penghubung kelompok-kelompok kegiatan dan sebagai wadah jalur pejalan kaki
- Sisitem selasar yaitu sebagai penghubung kelompok-kelompok kegiatan dan dalam massa bangunan.
- System plaza yaitu : merupaka ruang terbuka untuk sirkulasi peralihan atau pendistribusian gerakan ke masing masing fasilitas.



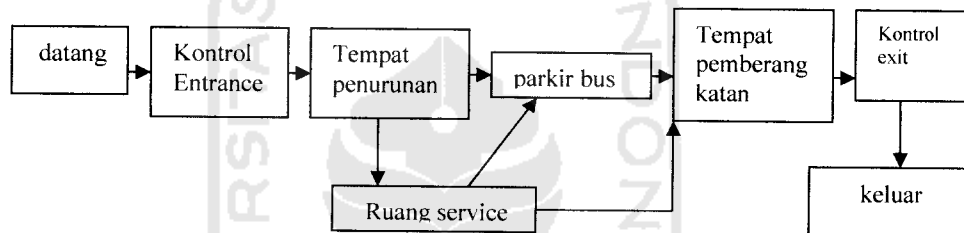
2.Sirkulasi kendaraan

Pertimbangan yang perlu diperhatikan yaitu :

- Menghindarkan crossing antara sirkulasi manusia dengan kendaraan dan kendaraan dengan kendaraan.
- Aspek kenyamanan dalam terminal dari factor kebisingan dan pencemaran udara (asap kendaraan)
- Pengaturan sirkulasi keluar masuk kendaraan untuk angkutan AKDP angkutan kota dan kendaraan penjemput.

Sirkulasi kendaraan dibedakan menjadi :

1.Kendaraan AKDP

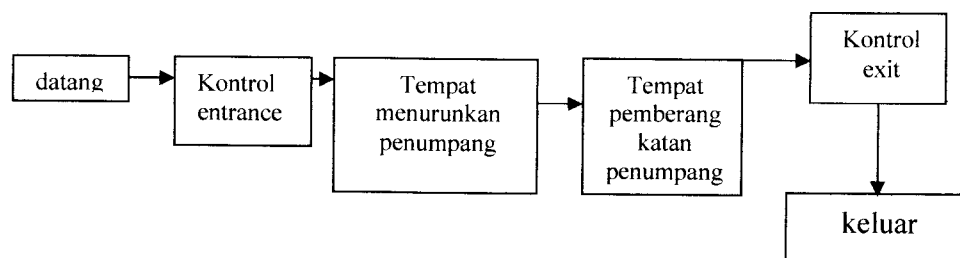


Keterangan

Analisis :

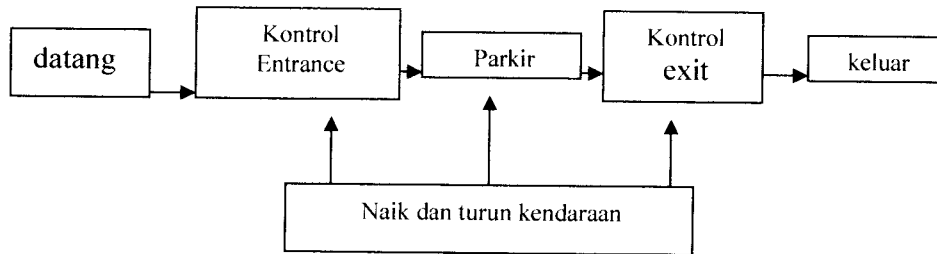
Untuk mengurangi kemacetan atau crossing dalam terminal menerapkan pola linear.

2.Kendaraan angkutan kota





3. Kendaraan penjemput dan pengelola



III.3 Analisa Kebutuhan Ruang

III.3.1 Analisa kenaikan kendaraan

Dalam menentukan jalur bus untuk proyeksi 20 tahun kedepan menggunakan pendekatan rumus sebagai berikut : $P_n = (1 + r)^n$

P_n = Jumlah tahun yang direncanakan

P_t = Jumlah tahun yang diketahui

n = jumlah tahun antara yang diketahui dan yang di tanyakan

r = tingkat pertumbuhan per tahun

III.3.1.1. Bus AKAP

$$\Sigma \text{ AKAP} = 56 \text{ Bus} / 15 \text{ Menit}$$

Angka Pertambahan 2% / tahun

$$P_n = P_t (1 + r)^n$$

$$P_{15} = 224 (1 + 2\%)^{15}$$

$$P_o = 276 \text{ Bus/jam}$$

III.3.1.2. Bus AKDP

$$\Sigma \text{ AKDP} = 45 \text{ Bus} / 15 \text{ Menit}$$

Angka pertambahan 2 % / tahun

$$P_n = P_t (1 + r)^n$$

$$P_{15} = 120 (1 + 2\%)^{15}$$

$$P_o = 146 \text{ Bus/jam}$$





III.3.1.3. Angkot

$$\Sigma \text{ Angkot} = 45 / 15 \text{ Menit}$$

Angka pertambahan 2 % / tahun

Σ rit 15 tahun yang akan datang :

$$P_n = P_t (1 + r)^n$$

$$P_{10} = 180 (1 + 2\%)^{15}$$

$$P_{10} = 219/\text{jam}$$

III.3.2 Analisa kebutuhan Ruang kendaraan

III.3.2.1. AKAP

Σ Bus dalam 1 jam 276, maka $146 = 60 / 15 \times n$

$$n = 276 \times 15 / 60 = 69 \text{ kendaraan} / 15 \text{ menit}$$

$$\text{Kebutuhan ruang parkir} = 69 \times 54,6 \text{ m}^2 = 3767,4 \text{ m}^2$$

$$\text{Sirkulasi } 30\%, \text{ jadi } 30\% \times 3767,4 \text{ m}^2 = 1130,22 \text{ m}^2$$

$$\text{Kebutuhan ruang parkir total} = 3767,4 + 1130,22 \text{ m}^2 = 4897,62 \text{ m}^2$$

$$\text{estimasi } \Sigma \text{ tempat parkir kendaraan bis} = 50\% \times 15 / 60 \times 276$$

$$\Sigma \text{ keseluruhan areal parkir} = 34$$

III.3.2.2. AKDP

Σ Bus dalam 1 jam 146, maka $146 = 60 / 15 \times n$

$$n = 146 \times 15 / 60 = 38 \text{ kendaraan} / 15 \text{ menit}$$

$$\text{Kebutuhan ruang parkir} = 38 \times 54,6 \text{ m}^2 = 2020 \text{ m}^2$$

$$\text{Sirkulasi } 30\%, \text{ jadi } 30\% \times 2020 \text{ m}^2 = 606 \text{ m}^2$$

$$\text{Kebutuhan ruang parkir total} = 2020 + 606 \text{ m}^2 = 2626 \text{ m}^2$$

$$\text{estimasi } \Sigma \text{ tempat parkir kendaraan bis} = 50\% \times 15 / 60 \times 146$$

$$\Sigma \text{ keseluruhan areal parkir} = 18$$

III.3.2.3. Angkot

Σ Angkot dalam 1 jam 219, maka $219 = 60 / 15 \times n$

$$n = 219 \times 15 / 60 = 55 \text{ kendaraan} / 15 \text{ menit}$$

$$\text{Kebutuhan ruang parkir} = 55 \times 6,5 \text{ m}^2 = 358 \text{ m}^2$$

$$\text{Sirkulasi } 30\%, \text{ jadi } 30\% \times 358 \text{ m}^2 = 107,3 \text{ m}^2$$

$$\text{Kebutuhan ruang parkir total} = 358 + 107,3 \text{ m}^2 = 456,3 \text{ m}^2$$

$$\text{estimasi } \Sigma \text{ tempat parkir kendaraan} = 50\% \times 15 / 60 \times 219$$





Σ keseluruhan areal parkir = 28

III.3.2.4. Kendaraan pengelola

Asumsi semuanya memiliki kendaraan pribadi :

1. Mobil = $2 \times 7,6 \text{ m}^2 = 15,2 \text{ m}^2$

2. Motor = $18 \times 2,5 \text{ m}^2 = 45 \text{ m}^2$

total luas area parkir = $60,2 \text{ m}^2$

III.3.3 Analisa kebutuhan Ruang Tunggu Penumpang

III.3.3.1. AKAP

Σ Penumpang dalam 15 menit dengan lama pemuatan 3 menit :

Σ kendaraan bus AKDP 69 kendaraan dengan kapasitas 50 orang

Jadi $69 \times 50 = 3450$ orang / 15 menit

Σ total penumpang / 15 menit = 3450 orang

Σ pengantar asumsi = $20 \% \times 3450 = 690$ orang

Σ pemakai ruang tunggu = $690 + 690 = 1380$ orang

Σ tempat duduk = $1/3 \times 0,372 \times 1380 = 171,12 \text{ m}^2$

Kebutuhan untuk orang berdiri = $2/3 \times 1,12 \times 1380 = 1030,4 \text{ m}^2$

Jadi kebutuhan total ruang tunggu = $171,12 + 1030,4 = 1201,52 \text{ m}^2$

III.3.3.2. AKDP

Σ Penumpang dalam 15 menit dengan lama pemuatan 3 menit :

Σ kendaraan bus AKDP 38 kendaraan dengan kapasitas 50 orang

Jadi $38 \times 50 = 1900$ orang / 15 menit

Σ total penumpang / 15 menit = 1900 orang

Σ pengantar asumsi = $20 \% \times 1900 = 380$ orang

Σ pemakai ruang tunggu = $380 + 380 = 760$ orang

Σ tempat duduk = $1/3 \times 0,372 \times 760 = 94,8 \text{ m}^2$

Kebutuhan untuk orang berdiri = $2/3 \times 1,12 \times 760 = 562,13 \text{ m}^2$

Jadi kebutuhan total ruang tunggu = $94,8 + 562,13 = 656,93 \text{ m}^2$

III.3.3.3. Angkot

Σ Penumpang dalam 15 menit dengan lama pemuatan 3 menit :

Σ kendaraan bus AKDP 55 kendaraan dengan kapasitas 12 orang

Jadi $55 \times 12 = 660$ orang / 15 menit





$$\begin{aligned}\Sigma \text{ pengantar} &= 20 \% \times 660 = 132 \text{ orang} \\ \Sigma \text{ Orang menunggu} &= 3 \times 660 / 15 = 132 \text{ orang} \\ \Sigma \text{ pemakai ruang tunggu} &= 132 + 132 = 264 \text{ orang} \\ \Sigma \text{ tempat duduk} &= 1/3 \times 0,372 \times 264 = 32,74 \text{ m}^2 \\ \text{Kebutuhan untuk orang berdiri} &= 2/3 \times 1,12 \times 264 = 197,12 \text{ m}^2 \\ \text{Jadi kebutuhan total ruang tunggu} &= 32,74 + 197,12 = 229,86 \text{ m}^2\end{aligned}$$

III.3.4 Analisa jalur Kedatangan

III.3.4.1 jalur kedatangan Bus AKAP

Perhitungan kebutuhan ruang pada area kedatangan bus AKAP berdasarkan lama penurunan yang di asumsikan 3 menit / kendaraan dengan tiap jalur melayani 4 kendaraan Bus pada waktu yang bersama maka :

$$\begin{aligned}\Sigma \text{ jalur} &= 3/60 \times 276 / 4 = 3 \text{ jalur} \\ \Sigma \text{ ruang} &= 3 \times 12 \times 3 = 108 \text{ m}^2 \\ \text{Sirkulasi area peron} &= 50 \text{ orang} \times 3,25 \text{ m}^2 = 163 \text{ m}^2 / \text{kendaraan} \\ \Sigma \text{ total sirkulasi} &= 163 \times 3 \text{ jalur} = 489 \text{ m}^2 \\ \text{Kebutuhan kios} &= 4 \times 4 \text{ m}^2 = 16 \text{ m}^2 \text{ setiap jalur} \\ \text{8 kios maka} &= 16 \times 8 = 128 \text{ m}^2 \\ \text{Sirkulasi } 30 \% &\times 32 = 9,6 \text{ m}^2 = 41,6 \text{ m}^2 \\ \text{Total} &= 108 + 489 + 41,6 + 128 = 766,6 \text{ m}^2\end{aligned}$$

III.3.4.1 jalur kedatangan Bus AKDP

Perhitungan kebutuhan ruang pada area kedatangan bus AKDP berdasarkan lama penurunan yang di asumsikan 3 menit / kendaraan dengan tiap jalur melayani 4 kendaraan Bus pada waktu yang bersama maka :

$$\begin{aligned}\Sigma \text{ jalur} &= 3/60 \times 146 / 4 = 2 \text{ jalur} \\ \Sigma \text{ ruang} &= 3 \times 12 \times 2 = 72 \text{ m}^2 \\ \text{Sirkulasi area peron} &= 50 \text{ orang} \times 3,25 \text{ m}^2 = 163 \text{ m}^2 / \text{kendaraan} \\ \Sigma \text{ total sirkulasi} &= 163 \times 2 \text{ jalur} = 325 \text{ m}^2 \\ \text{Kebutuhan kios} &= 4 \times 4 \text{ m}^2 = 16 \text{ m}^2 \text{ setiap jalur} \\ \text{8 kios maka} &= 16 \times 8 = 128 \text{ m}^2 \\ \text{Sirkulasi } 30 \% &\times 32 = 9,6 \text{ m}^2 = 41,6 \text{ m}^2 \\ \text{Total} &= 72 + 325 + 41,6 + 128 = 566,6 \text{ m}^2\end{aligned}$$



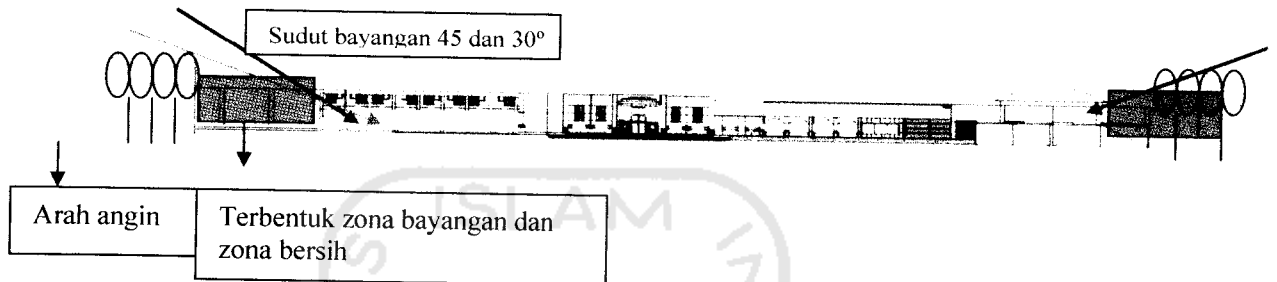


III.4 ANALISA KESEJUKAN

III.4.1 Analisa landscape

III.4.1.1 Vegetasi dalam terminal

Seperti banyak faktor lainnya, vegetasi juga dapat menghasilkan pengaruh yang berbeda terhadap iklim mikro. penataan dan pemilihan vegetasi yang baik akan menurunkan suhu sekaligus mengurangi kadar polutan.



Gambar III.3 Pemanfaatan vegetasi pada site

Di daerah lembab diinginkan adanya gerakan udara maksimum, pada prinsipnya angin harus berhembus melalui daerah yang berada dalam bayangan sebelum mencapai bangunan. dengan metode yang sama (gambar III.3), akan diperoleh bayangan dan lebar antara vegetasi, dan selanjutnya ditata dengan grid tegak lurus terhadap arah angin dominan.



Gambar III.4 Penataan vegetasi dalam terminal

III.4.1.2 Vegetasi terhadap polutan

Vegetasi = *Ficus elastica* (karet)

Menurut suatu penelitian pada satu pot dengan 6 batang *Ficus elastica* dengan tinggi 11cm mampu menyerap 30 % dari konsentrasi CO sebesar 600 ppm. (1000 ppm = 0,1 % / jam).

- kadar CO₂ yang dilepas bus dengan kecepatan 20 km/jam (masuk terminal) = 2,6-8,8%





- kemampuan vegetasi (karet) dalam menyerap $\text{CO}_2 = 30\%$ dari konsentrasi 600 ppm (dalam pot isinya 6 batang pohon dengan tinggi 11 cm)
- diambil asumsi pohon karet dengan tinggi 4 m = 400 cm.

tinggi pohon karet 400 cm

$$11 \text{ cm} = 600 \text{ ppm}$$

$$800/11 = 72,7$$

$$72,7 \times 600 = 43636,36 \text{ ppm diserap pohon}$$

kadar CO_2 yang diserap bus diambil nilai tengah = 4%

$$40000 / 43636,36 = 0,92 \text{ dibulatkan menjadi } 1$$

(1 pot = 6 batang pohon)

1 pot x 6 batang pohon meredam kadar CO 30 % yang dikeluarkan bus.

Jumlah bus (AKAP / AKDP) yang masuk terminal dalam satu jam sibuk adalah 641 bus.

(AKAP = 276, AKDP = 146, Angkot 219) / jam

$641 \times 6 = 3846$ batang pohon karet.

3846 batang pohon karet mampu meredam gas CO yang dikeluarkan bus sebesar 30 %.

Karena fungsi tumbuhan adalah penyerap CO sekaligus menurunkan suhu, maka penataan vegetasi berdasarkan pada pembentukan bayangan oleh vegetasi.



Gambar III.5 Pohon karet

III.4.2. Analisa air dalam terminal

Air sebagai salah satu unsur landscape dapat pula membantu dalam menciptakan suasana kesejukan dan mengurangi kadar polutan. Elemen air dalam landscape berupa penempatan kolam pada tempat yang strategis, sehingga keberadaan



kolam dapat menurunkan suhu dan mengurangi kadar polutan dalam bangunan, sehingga akan diperoleh suasana yang nyaman dan sejuk.

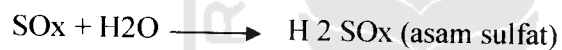
III.4.2.1 Air terhadap suhu

Perwujudan air dalam terminal adalah penempatan kolam. Letak kolam diletakkan di zona yang semaksimal mungkin terkena angin.

Penguapan air kolam akan terbawa oleh aliran angin dan masuk ke dalam bangunan sehingga terjadi penurunan suhu ruangan.

III.4.2.2 Air terhadap polutan

Polutan kendaraan / CO adalah benda padat yang sangat halus dengan diameter kurang dari satu micron, sehingga akan mudah terbawa oleh aliran angin. Untuk partikel halus lebih baik udara kotor dialirkan menerobos air, sehingga kotoran tersebut akan tertinggal di dalam air. Udara kotor yang sudah disaring memasuki air tersebut akan berubah menjadi udara bersih. Efek buruk dari metode ini adalah akan didapat air yang bersifat asam, dan akan berdampak buruk pada bangunan.



Untuk memperoleh hasil optimal dari penempatan air dalam terminal, penempatan tirai – tirai air pada posisi zona polutan (sebagai penyaring polutan dan penyejuk ruangan). Dengan demikian tirai-tirai air mampu berfungsi sebagai pendinginan bangunan sekaligus sebagai peredam polutan masuk ke bangunan.

III.5 ANALISA KEGIATAN

III.5.1 Analisa kegiatan dalam ruang



FUNGSI	KEGIATAN	FASILITAS
FUNGSI UTAMA Angkutan a) Angkutan kota	<ul style="list-style-type: none"> - Masuk dan Keluar pengunjung - Mengontrol Masuk dan Keluar pengunjung - Aktifitas lalu-lalang pengunjung - Mengontrol lalu-lalang pengunjung - Mengantarkan penumpang - Menunggu kedatangan Bus - MCK - Lalu-lalang pangunjung antar bagian terminal - Menaikkan dan menurunkan penumpang 	<ul style="list-style-type: none"> - Main Entrance - R.Kontrol Entrance - Hall / Lobby - R.Kontrol sirkulasi - R.Kendaraan pribadi - R Tunggu - Toilet - Koridor penghubung - Shelter Angkot - Shelter Bus kota - Shelter Isuzu



<p>b)Antar Kota Dalam Propinsi</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Masuk dan keluar penumpang - Mengotrol masuk dan keluar penumpang - Aktifitas lalu-lalang penumpang - Mengontrol Aktifitas lalu-lalang penumpang - Menunggu kedatangan Bus - Menunggu keberangkatan Bus - Menaikkan penumpang - Menurunkan penumpang - Mengantar penumpang - Menjemput penumpang - MCK - Lalu-lalang penumpang antar bagian terminal 	<ul style="list-style-type: none"> - Main Entrance - R.kontrol entrance - Hall / Lobby - R Kontrol sirkulasi - R.Tunggu kedatangan - R.tunggu keberangkatan - Shelter keberangkatan - Shelter penurunan - R.parkir - R.Tunggu keberangkatan - R.parkir - R.Tunggu kedatangan - Toilet - Koridor penghubung
---	---	--



<p>FUNGSI PENUNJANG 1. Pengelolaan</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Aktifitas sirkulasi pengelola - Menjalankan keberlangsungan dari seluruh kegiatan - Mengatur serta mengontrol masalah kegiatan dan administrasi terminal - Menerima Tamu - Rapat - Melayani dan mengatur setiap kegiatan urusan umum - Memberikan informasi kepada pengunjung terminal - Menjaga keamanan & ketertiban terminal/patroli keamanan - Menyimpan barang-barang perkakas - Menyimpan arsip-arsip 	<ul style="list-style-type: none"> - Lobby - R. Kepala Terminal dan Wakil Kepala Terminal - R. Operasional - R. Tamu - R. Rapat - R. Urusan umum - R. Informasi - R. polisi/Kamtib - Gudang kantor - R. arsip
--	--	---



<p style="text-align: center;">2. Pelayanan</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Memeriksa masing-masing kartu perjalanan yang dimiliki oleh masing-masing bus yang masuk terminal - Melayani penjualan karcis masuk terminal - MCK - Menjajakan dagangan - Mejual dan membeli barang-barang kebutuhan - Melayani penjualan tiket - Melayani penanganan medis/kesehatan - Menelepon - Mengambil uang - Kegiatan Religius untuk beribadah Muslim/Muslimah - Makan, minum & melayani pesanan 	<ul style="list-style-type: none"> - Pos pemeriksaan KPS - Peron - Toilet - Kios-kios - Mini market - Agen Bus - Biro perjalanan - R.Medis/emergency - Wartel & Pos Giro - ATM - Musholla - Restaurant
--	---	--

<p style="text-align: center;">FUNGSI PELENGKAP Maintenance</p>	<p>makan/minum</p> <ul style="list-style-type: none"> - MCK - Reparasi kendaraan - Mencuci kendaraan - Istirahat awak bus - MEE 	<ul style="list-style-type: none"> - Toilet - Bergkel - R.cuci kendaraan - R.Istirahat crew bus - R.MEE
--	--	--



<ul style="list-style-type: none"> • Pengantar <p>2.Terminal Luar Kota (AKDP)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Penumpang 	<ul style="list-style-type: none"> - pencapaian akses dari shelter kedatangan bus - Space yang cukup untuk pergerakan kendaraan,tidak terjadi crossing dengan kendaraan lain - Bersih dan nyaman - Keleluasaan melihat,kelancaran bergerak, dan menimbulkan kesan aman - Keleluasaan melihat,kemudahan pencapaian akses dari shelter kedatangan bus - Terhindar dari rasa berdesakan,rasa nyaman dalam bentuk terhindar dari kebingungan dan kemudahan pencapaian akses ke arah bus - Keleluasaan bergerak,kenyamanan dapat berupa kesan aman,terhindar dari rasa bingung dan tidak berdesak-desakan - Kemudahan pencapaian kearah 	<ul style="list-style-type: none"> - R Tunggu - R Parkir - Toilet - Hall / Lobby - R.Tunggu kedatangan - R Tunggu keberangkatan - Koridor penghubung - Shelter keberangkatan
---	--	--



<p>b) Kepala Terminal</p>	<p>keakraban (menunggu)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nyaman untuk bekerja, baik dari penghawaan maupun dari pencahayaan, agar dapat melakukan evaluasi dan optimalisasi terminal 	<ul style="list-style-type: none"> - R. Kepala Terminal
<p>c) Wakil Ka. Terminal</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Nyaman untuk bekerja, baik dari penghawaan maupun dari pencahayaan, agar dapat melakukan evaluasi dan optimalisasi terminal 	<ul style="list-style-type: none"> - R. Wakil Ka. Terminal
<p>d) Pengelola DLLAJ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Penghawaan yang cukup, sifat kegiatan didalam ruang formal, serta keleluasaan untuk melihat, agr terjadi interaksi antar pengelola. 	<ul style="list-style-type: none"> - R. Rapat
<p>e) Petugas Informasi</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Memberikan bukaan yang cukup serta mudah diakses agar memudahkan penumpang untuk mencari informasi 	<ul style="list-style-type: none"> - R. Informasi
<p>f) Staff Bag. Umum</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Nyaman untuk bekerja, serta sifat kegiatan formal 	<ul style="list-style-type: none"> - R. urusan Umum
<p>g) Pengawas</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Memerlukan keleluasaan gerak serta keleluasan pandang agar dapat mengamati seluruh kegiatan yang berkaitan dengan sirkulasi kendaraan 	<ul style="list-style-type: none"> - Menara Pengawas



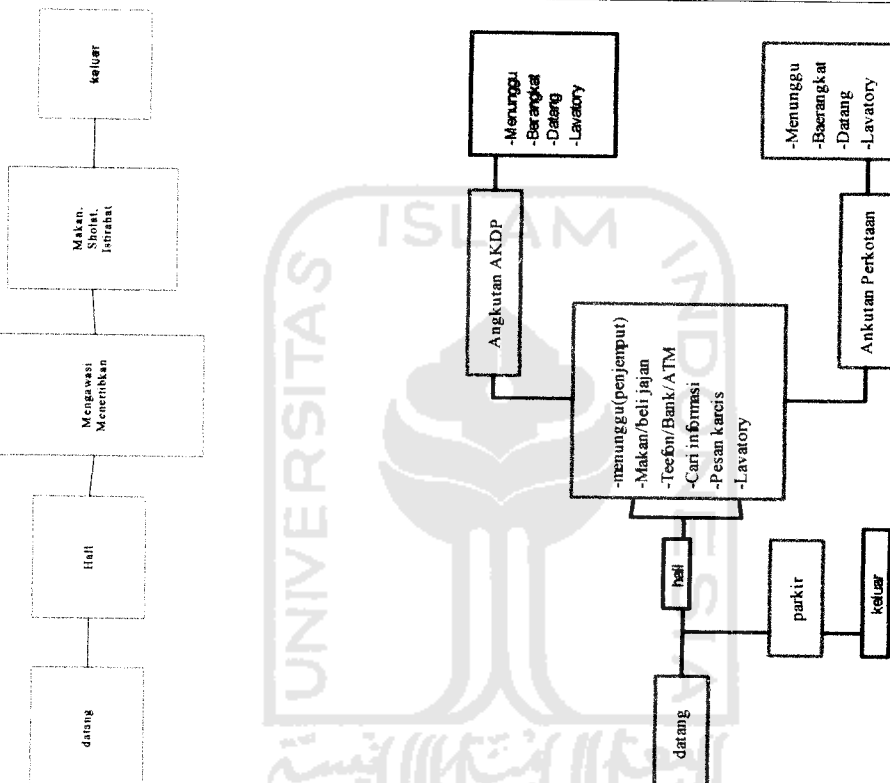
<p>h) Petugas Operator</p>	<p>dan pengunjung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ruang yang dapat menampung peralatan-peralatan teknik dan maintenance,serta cukup untuk sirkulasi petugas - Ruang yang memiliki bukaan yang cukup agar dapat mengontrol keamanan dan ketertiban terminal. 	<ul style="list-style-type: none"> - R.Operator Teknik
<p>i) Polisi / Kamtib</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Biasanya terdapat di beberapa bagian terminal. 	<ul style="list-style-type: none"> - R Polisi / Kamtib
<p>j) Petugas Peron</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Memudahkan Pelayanan penjualan karcis masuk terminal kepada pengunjung & calon penumpang 	<ul style="list-style-type: none"> - Peron
<p>k) Pengelola</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bersih dan nyaman 	<ul style="list-style-type: none"> - toilet

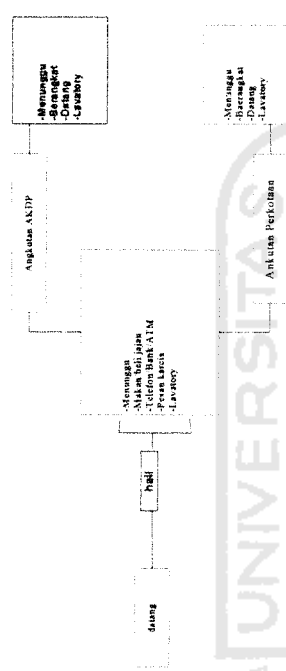

Tabel III.3 Analisa kegiatan dalam ruang



III.5.2 Analisa Pengguna

PENGUNA	KARAKTERISTIK PENGGUNA	ALUR KEGIATAN	KEBUTUHAN RUANG
<p>Manusia</p> <p>1. pengelola</p> <p>a) Tamu Ka.terminal & Wakil Ka. terminal</p> <p>b) Kepala Terminal</p> <p>c) Wakil Ka. Terminal</p> <p>d) Pengelola DLLAJ</p> <p>e) Petugas Informasi</p> <p>f) Staff Bag.Umum</p>	<ul style="list-style-type: none"> - formal - Disiplin - Disiplin - Formal - Formal - Formal 		<ul style="list-style-type: none"> - R Tamu - R.Kepala Terminal - R.Wakil Ka. Terminal - R.Rapat - R.Informasi - R.urusan Umum

<p>2. Pegawai dan Keamanan</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Pengawas b) Petugas Operator c) Polisi / Kamtib d) Petugas Peron <p>3. konsumen</p> <ul style="list-style-type: none"> a) tidak tetap - Personal < 2 Orang - Rombongan > 2 Orang 	<ul style="list-style-type: none"> - Formal - Formal - disiplin - Formal - Bebas Santai - Bebas Santai 		<ul style="list-style-type: none"> - Menara Pengawas - R.Operator Teknik - R Polisi / Kamtib - Peron - Main Entrance Hall / Lobby - R.tunggu Shelter - Angkot Shelter Bus Kota - Shelter Isuzu Koridor - menghubungkan
--	--	---	---

<p>b) Tetap</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rombongan > 2 Orang - Personal < 2 Orang 		<ul style="list-style-type: none"> - - - - - 	<p>Hall / Lobby R.Tunggu kedatangan R.Tunggu keberangkatan Koridor penghubung Shelter keberangkatan Shelter penunanan R.Tunggu R.Parkir Toilet Main Entrance R.Kontrol Entrance Shelter penunanan Shelter Pemberangkatan R.Kontrol Exit</p>
<p>Kendaraan</p> <p>1. Angkutan kota</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Formal - Formal - Disiplin - Bebas - Formal 	



<p>2.AKDP</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Disiplin Formal - Bebas 		<ul style="list-style-type: none"> - R.kedatangan - R Tunggu keberangkatan - Shelter keberangkatan - Shelter penurunan - Parkir bus
<p>3.kendaraan penjemput dan pengelola</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Disiplin Formal - Bebas - Santai 		<ul style="list-style-type: none"> - R.parkir

Table III.4 Analisa Pengguna

