

## BAB 3

### ANALISIS RANCANGAN SKEMATIS DAN PEMBAHASANNYA

#### 3.1 Analisa Pelaku Kegiatan

##### 3.1.1 Analisis Pelaku Kegiatan

Terdapat empat kategori pengguna jika dilihat dari kedatangannya ke terminal bus, yang pertama yaitu penumpang yang berasal dari bus yang masuk ke terminal yang berasal dari terminal atau daerah lain ( penumpang transit ), yang kedua penumpang datang menggunakan kendaraan paratransit ( taksi, ojeg, becak) , yang ketiga penumpang yang membawa dan menggunakan kendaraan pribadi, dan yang terakhir adalah penumpang yang berjalan kaki.

Kegiatan di dalam Terminal Bus di Bandara New Yogyakarta International Airport menjadi 2 pengelompokan kegiatan di dalamnya yaitu tabel kegiatan Terminal dan tabel kegiatan penunjang didalamnya seperti layanan untuk berbelanja dan lainnya. Berikut ini adalah penjabaran dari kegiatan yang dilakukan di Terminal ( adopsi dari Morlok, 1991) dan shopping Center ( diadopsi Hikmayuni,2011) :

##### a. Aktifitas Petugas Terminal

Tabel 3. 1 Tabel Aktifitas Petugas Terminal

No	Pengguna	Keterangan Pengguna	Aktifitas	Kebutuhan Ruang
1	Kepala Terminal	Mengontrol Semua Kegiatan Terminal	<ul style="list-style-type: none"><li>• Datang</li><li>• Memarkir kendaraan</li><li>• Menuju Kantor</li><li>• Rapat</li><li>• Berkeliling Terminal</li><li>• Ishoma</li><li>• Pulang</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• T.Parkir pengelola</li><li>• Kantor Kepala Terminal</li><li>• R. rapat</li><li>• Foodcurt</li><li>• Dapur</li><li>• Musholla</li></ul>
2	Kepala seksi kebersihan,	Mengontrol semua kegiatan kebersihan, ketertiban, dan keamanan.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Datang</li><li>• Memarkir Kendaraan</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• T.Parkir Pengelola</li><li>• Kantor Kepala Seksi</li></ul>

	ketertiban, dan keamanan.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Menuju Kantor</li> <li>• Rapat</li> <li>• Berkeliling Terminal</li> <li>• Ishoma</li> <li>• Pulang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• R. Rapat</li> <li>• Foodcourt</li> <li>• Dapur</li> <li>• Musholla</li> </ul>
3	Kepala Seksi Pengaturan Operasional	Mengontrol semua kegiatan operasional	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Datang</li> <li>• Memarkir Kendaraan</li> <li>• Menuju Kantor</li> <li>• Rapat</li> <li>• Berkeliling Terminal</li> <li>• Ishoma</li> <li>• Pulang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• T. Parkir Pengelola</li> <li>• Kantor Kepala Seksi</li> <li>• R. Rapat</li> <li>• Food court</li> <li>• Dapur</li> <li>• Musholla</li> </ul>
4	Petugas Kebersihan	Bertanggung jawab membersihkan lingkungan terminal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Datang</li> <li>• Memarkir Kendaraan</li> <li>• Menuju Kantor</li> <li>• Menuju R. Peralatan kebersihan</li> <li>• Membersihkan Terminal</li> <li>• Ishoma</li> <li>• Pulang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• T. Parkir pengelola</li> <li>• Kantor Petugas Kebersihan</li> <li>• R. Peralatan Kebersihan</li> <li>• Foodcourt</li> <li>• Dapur</li> <li>• Musholla</li> </ul>
5	Petugas keamanan	Bertanggung jawab mengontrol keamanan terminal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Datang</li> <li>• Memarkir kendaraan</li> <li>• Menuju Kantor</li> <li>• Mengontrol keamanan terminal melalui monitor</li> <li>• Patroli</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• T. Parkir Pengelola</li> <li>• Kantor Petugas keamanan</li> <li>• Foodcourt</li> <li>• Dapur</li> <li>• Musholla</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ishoma</li> <li>• Pulang</li> </ul>	
6	Petugas Mekanikal Elektrikal	Bertanggung jawab mengontrol sistem utilitas terminal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Datang</li> <li>• Memarkir Kendaraan</li> <li>• Menuju Kantor</li> <li>• Menuju ruangan peralatan M.E</li> <li>• Memperbaiki kerusakan</li> <li>• Ishoma</li> <li>• Pulang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• T. Parkir Pengelola</li> <li>• Kantor petugas M.E</li> <li>• R.Peralatan M.E</li> <li>• Foodcourt</li> <li>• Dapur</li> <li>• Musholla</li> </ul>
7	Petugas Administrasi	Bertugas Menangani Administrasi Terminal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Datang</li> <li>• Memarkir Kendaraan</li> <li>• Menuju Kantor</li> <li>• Bekerja</li> <li>• Ishoma</li> <li>• Pulang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• T. Parkir Pengelola</li> <li>• Kantor Petugas Administrasi</li> <li>• Foodcourt</li> <li>• Dapur</li> <li>• Musholla</li> </ul>
8	Petugas Informasi	Bertugas Memberi Informasi Kepada Pengunjung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Datang</li> <li>• Memarkir kendaraan</li> <li>• Menuju Meja Informasi</li> <li>• Memberikan Informasi</li> <li>• Ishoma</li> <li>• Pulang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• T. Parkir Pengelola</li> <li>• Kantor Petugas Informasi ( R. Informasi)</li> <li>• Foodcourt</li> <li>• Dapur</li> <li>• Musholla</li> </ul>
9	Petugas Tiket	Melayani Penjualan Tiket Peron	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Datang</li> <li>• Memarkir Kendaraan</li> <li>• Menuju Loket</li> <li>• Melayani Penjualan Tiket</li> <li>• Ishoma</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• T. Parkir Pengelola</li> <li>• Kantor Petugas Tiket (Loket)</li> <li>• Foodcourt</li> <li>• Dapur</li> <li>• Musholla</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pulang</li> </ul>	
10	Semua Pengelola	Fasilitas untuk pengelola	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Membersihkan Diri</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toilet Pria</li> <li>• Toilet Wanita</li> </ul>

b. Aktifitas dan Kebutuhan Ruang Pengelola *Retail/Kios*

Tabel 3. 2 Tabel Aktifitas dan Kebutuhan Ruang Pengelola *Retail/Kos*

No	Pengguna	Keterangan Pengguna	Aktifitas	Kebutuhan Ruang
1	<i>Foodcourt</i>	Warung, Café, Restoran	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Datang</li> <li>• Memarkir Kendaraan</li> <li>• Menuju Foodcourt</li> <li>• Melayani Pelanggan</li> <li>• Ishoma</li> <li>• Pulang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• T. Parkir Pengelola</li> <li>• Foodcourt</li> <li>• Dapur</li> <li>• Musholla</li> </ul>
2	Souvenir	Menjual Cenderamata Khas Kulon Progo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Datang</li> <li>• Memarkir Kendaraan</li> <li>• Menuju Kios</li> <li>• Melayani Pelanggan</li> <li>• Ishoma</li> <li>• Pulang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• T. Parkir Pengelola</li> <li>• Kios Souvenir</li> <li>• Foodcourt</li> <li>• Musholla</li> </ul>
3	Koran dan Majalah	Menjual Koran, Majalah, dan Buku Cetak lainnya	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Datang</li> <li>• Memarkir kendaraan</li> <li>• Menuju Kios</li> <li>• Melayani Pelanggan</li> <li>• Ishoma</li> <li>• Pulang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• T. parkir pengelola</li> <li>• Kios Majalah</li> <li>• Foodcourt</li> <li>• Musholla</li> </ul>

4	Makanan dan Minuman ringan		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Datang</li> <li>• Memarkir Kendaraan</li> <li>• Menuju Kios</li> <li>• Melayani Pelanggan</li> <li>• Ishoma</li> <li>• Pulang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• T. Parkir Pengelola</li> <li>• Kios Makanan dan Minuman Ringan</li> <li>• Foodcourt</li> <li>• Musholla</li> </ul>
5	Penukaran Uang		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Datang</li> <li>• Memarkir Kendaraan</li> <li>• Menuju Kios</li> <li>• Melayani Pelanggan</li> <li>• Ishoma</li> <li>• Pulang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• T. Parkir Pengelola</li> <li>• Kios Penukaran uang</li> <li>• Foodcourt</li> <li>• Musholla</li> </ul>
6	Agen Perjalanan		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Datang</li> <li>• Memarkir Kendaraan</li> <li>• Menuju Kios</li> <li>• Melayani Pelanggan</li> <li>• Ishoma</li> <li>• Pulang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• T.Parkir Pengelola</li> <li>• Kios Agen Perjalanan</li> <li>• Foodcourt</li> <li>• Musholla</li> </ul>
7	Semua Pengelola Kios	Fasilitas Untuk Semua Pengelola Kios	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Metabolisme</li> <li>• Membersihkan diri</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toilet Pria</li> <li>• Toilet Wanita</li> </ul>

c. Aktifitas dan Kebutuhan Ruang Pengunjung

Tabel 3. 3 Tabel Aktifitas dan Kebutuhan Ruang Pengunjung

No	Pengguna	Keterangan Pengguna	Aktifitas	Kebutuhan Ruang
1	Penumpang	Mencakup penumpang yang datang dan calon penumpang,	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Datang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempat Parkir Umum</li> </ul>

		baik pejalan kaki maupun menggunakan kendaraan pribadi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Memarkir Kendaraan</li> <li>• Membeli tiket peron</li> <li>• Sholat</li> <li>• Makan, Minum</li> <li>• Belanja</li> <li>• Melihat Informasi</li> <li>• Menunggu Bus/Angkutan berangkat</li> <li>• Berangkat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Loket</li> <li>• Musholla</li> <li>• Foodcourt</li> <li>• Kios – kios</li> <li>• R. Informasi</li> <li>• R. Tunggu</li> <li>• Peron Keberangkatan</li> <li>• Peron Kedatangan</li> </ul>
2	Pengantar	Pengantar menggunakan kendaraan pribadi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Datang</li> <li>• Memarkir Kendaraan</li> <li>• Membeli Tiket Peron</li> <li>• Makan, Minum</li> <li>• Belanja</li> <li>• Melihat Informasi</li> <li>• Menunggu</li> <li>• Pulang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempat Parkir Umum</li> <li>• Loket</li> <li>• Foodcourt</li> <li>• Kios – kios</li> <li>• R. Informasi</li> <li>• R. Tunggu</li> <li>• Peron Keberangkatan</li> <li>• Peron Kedatangan</li> </ul>
3	Penjemput	Penjemput menggunakan kendaraan pribadi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Datang</li> <li>• Memarkir Kendaraan</li> <li>• Menunggu</li> <li>• Makan, Minum</li> <li>• Belanja</li> <li>• Melihat Informasi</li> <li>• Menunggu</li> <li>• Pulang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempat Parkir Umum</li> <li>• Loket</li> <li>• Foodcourt</li> <li>• Kios – kios</li> <li>• R. Informasi</li> <li>• R. tunggu</li> <li>• Peron Keberangkatan</li> <li>• Peron Kedatangan</li> </ul>

4	Semua Pengguna Terminal	Fasilitas untuk semua pengguna terminal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Metabolisme</li> <li>• Membersihkan diri</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toilet Pria</li> <li>• Toilet Wanita</li> </ul>
---	-------------------------	---	--	--

d. Akfititas Armada Bus/ Angkutan Umum

Tabel 3. 4 Tabel Aktifitas Armada Bus/ Angkutan Umum

No	Pengguna	Keterangan Pengguna	Aktifitas	Kebutuhan Ruang
1	Armada Bus	Mencakup Armada Bus Antar Kota	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Datang</li> <li>• Menurunkan Penumpang</li> <li>• Ngetem</li> <li>• Ishoma</li> <li>• Menaikkan Penumpang</li> <li>• Berangkat</li> <li>• Perawatan Bus</li> <li>• Membersihkan Bus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peron Kedatangan</li> <li>• T. Parkir Bus</li> <li>• Kantin Armada</li> <li>• Mess Armada</li> <li>• Musholla Armada</li> <li>• Peron Keberangkatan</li> <li>• Bengkel</li> <li>• Tempat Cuci Kendaraan</li> </ul>
2	Armada Angkutan Umum	Mencakup Angkutan Kota, Angkutan antar Kota, dan Angkutan Desa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Datang</li> <li>• Menurunkan Penumpang</li> <li>• Ngetem</li> <li>• Ishoma</li> <li>• Menaikkan penumpang</li> <li>• Berangkat</li> <li>• Perawatan Angkutan Umum</li> <li>• Membersihkan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peron Kedatangan</li> <li>• T. Parkir Bus</li> <li>• Kantin Armada</li> <li>• Mess Armada</li> <li>• Musholla Armada</li> <li>• Peron Keberangkatan</li> <li>• Bengkel</li> <li>• Tempat Cuci Kendaraan</li> </ul>
3	Kebutuhan Bersama	Fasilitas Untuk Semua Armada	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Metabolisme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toilet Pria</li> <li>• Toilet Wanita</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Membersihkan Diri</li> <li>• Sholat</li> <li>• Makan</li> <li>• Istirahat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Musholla</li> <li>• Kantin</li> <li>• Mess</li> </ul>
--	--	--	---	--

### 3.2 Analisa Kebutuhan Ruang

Terminal bus harus memenuhi kebutuhan yang sangat kompleks, sehingga untuk menentukan kebutuhannya memerlukan analisis ruang yang tepat mengenai pembagian kawasan/zoning, kebutuhan ruang, dan hubungan kedekatannya.

#### 3.2.1 Kebutuhan dan Besaran Ruang

Tabel 3. 5 Analisis Kebutuhan dan Besaran Ruang

No	Ruang	Kebutuhan Perabot	Pendekatan / orang	Kapasitas	Kebutuhan Ruang	Sumber
1	Pusat Informasi	Meja, kursi, komputer	2 m <sup>2</sup>	3 orang	6 m <sup>2</sup>	Analisis
2	Ruang tunggu penumpang	CCTV, Fasilitas duduk dan fasilitas hiburan (televisi)	0,8 m <sup>2</sup>	300 orang	240 m <sup>2</sup>	NDA
3	Smoking Area Room	CCTV, Kursi, Meja, Asbak, Exhaust fan	0,8 m <sup>2</sup>	20 orang	16 m <sup>2</sup>	NDA



4	Retail – retail	Tergantung pengguna/fungsi retail	• 1,2 m <sup>2</sup>	• 4 box	• 4,8 m <sup>2</sup>	NDA
	• ATM Center		• 0,8 m <sup>2</sup>	• 4 orang	• 3,2 m <sup>2</sup>	Analisis
	• Money Changer		• 0,8 m <sup>2</sup>	• 50 orang	• 60 m <sup>2</sup>	NDA
	• Foodcourt		• 0,8 m <sup>2</sup>	• 10 orang	• 80 m <sup>2</sup>	Analisis
	• Kios Souvenir		• 0,8 m <sup>2</sup>	• 4 orang	• 3,2 m <sup>2</sup>	Analisis
	• Kios Koran/majalah		• 0,8 m <sup>2</sup>	• 7 orang	• 5,6 m <sup>2</sup>	Analisis
• Kios makanan dan minuman ringan						
• Agen Perjalanan		• 0,8 m <sup>2</sup>	• 4 orang	• 3,2 m <sup>2</sup>	Analisis	
5	Toilet	• Kloset	• @2,25 m <sup>2</sup>	• 8 unit	18 m <sup>2</sup>	Analisis
	• Pria	• Wastafel	• @1 m <sup>2</sup>	• 8 unit	18 m <sup>2</sup>	
	• Wanita	• Urinoir	• @1 m <sup>2</sup>			
6	Loket Peron	Meja dan kursi loket	0,8 m <sup>2</sup>	6 orang	4,8 m <sup>2</sup>	NDA
7	Penitipan Barang	Meja dan Kursi petugas, Loker, dan CCTV	0,8 m <sup>2</sup>	20 orang	16 m <sup>2</sup>	NDA
8	Musholla	Almari,fasilitas wudhu dan sholat	0,8 m <sup>2</sup>	50 orang	40 m <sup>2</sup>	Analisis

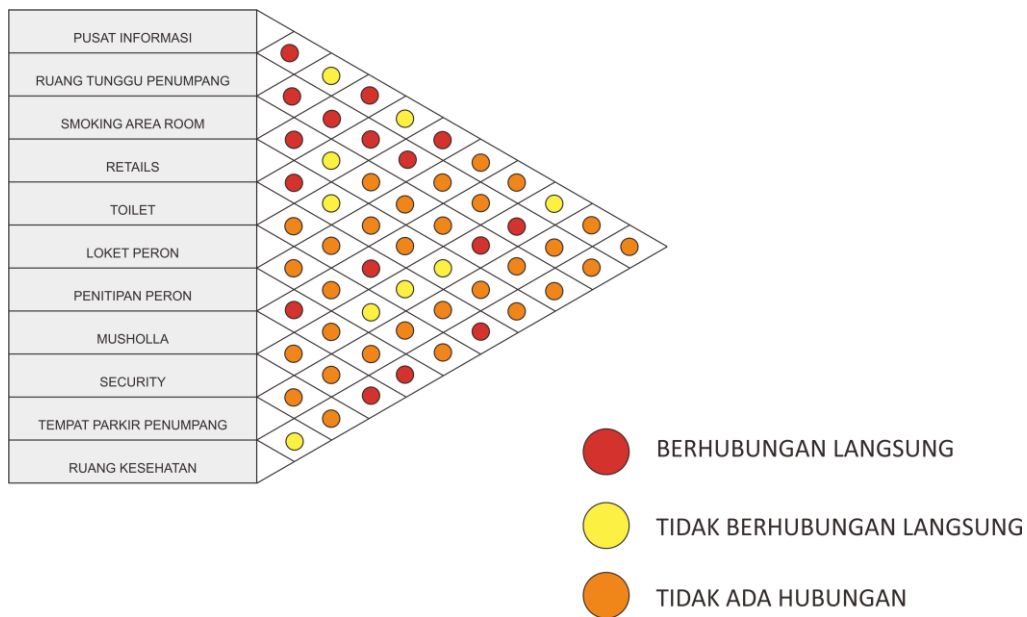
9	Security	Meja, kursi, Monitor CCTV	0,8 m <sup>2</sup>	4 orang	3,2 m <sup>2</sup>	Analisis
10	Ruang Kesehatan (Klinik)	Meja, kursi, ranjang, almari, Peralatan, kesehatan, dan CCTV	2 m <sup>2</sup>	5 orang	10 m <sup>2</sup>	Analisis
<b>Sub Total</b>					<b>± 532 m<sup>2</sup></b>	
<b>Sirkulasi 30%</b>					<b>± 159,6 m<sup>2</sup></b>	
<b>Total</b>					<b>± 691,6 m<sup>2</sup></b>	
<b>Ruang Operasional Pengelola Terminal</b>						
No	Ruang	Kebutuhan Perabot	Pendekatan / orang	Kapasitas	Luas Ruang	Sumber
1	Kantor	Meja, kursi, computer, almari, CCTV	2 m <sup>2</sup>	9 orang	27 m <sup>2</sup>	Analisis
2	Toilet • Pria • wanita	• WC • Wastafel • Urinoir	• @2,4 m <sup>2</sup> • @1 m <sup>2</sup> • @1 m <sup>2</sup>	2 unit (Pria), 2 unit ( Wanita)	4,8 m <sup>2</sup> 4,8 m <sup>2</sup>	Analisis
3	Ruang Rapat	Meja, Kursi, Komputer, Layar LCD, Almari	2 m <sup>2</sup>	12 orang	24 m <sup>2</sup>	Analisis
4	Dapur	Meja, Kursi, Peralatan Memasak	0,8 m <sup>2</sup>	4 orang	3,2m <sup>2</sup>	NDA
5	Musholla	Almari, Fasilitas Wudhu, dan Sholat	0,8 m <sup>2</sup>	6 orang	5 m <sup>2</sup>	Analisis
6	Tempat parkir petugas	Perlengkapan parkir	Mobil = 12,5 m <sup>2</sup> Motor = 2 m <sup>2</sup>	10 mobil 30 sepeda motor	Mobil: 125m <sup>2</sup> Motor : 60m <sup>2</sup>	Analisis + NDA

7	Ruang alat-alat kebersihan	Perlengkapan alat-alat kebersihan	0,8 m <sup>2</sup>	5 orang	4 m <sup>2</sup>	Analisis + NDA
8	Ruang alat – alat M.E	Perlengkapan alat-alat M.E	0,8 m <sup>2</sup>	2 orang	2 m <sup>2</sup>	NDA
<b>Sub Total</b>					<b>±259,8</b>	
<b>Sirkulasi 30 %</b>					<b>±77,94</b>	
<b>Total</b>					<b>±337,74</b>	
<b>Ruang Operasional Armada Bus dan Angkutan Umum</b>						
No	Ruang	Kebutuhan Perabot	Pendekatan /orang	Kapasitas	Luas Ruang	Sumber
1	Parkir / ngetem • Bus • Angkutan Umum	Tempat parkir	• Bus : 54 m <sup>2</sup> • Angkutan umum : 12,5 m <sup>2</sup>	• AKAP : 32 • AKDP & Angdes : 54	1.728 m <sup>2</sup> 675 m <sup>2</sup>	NDA + Analisis
2	Peron pemberangkatan • Bus • Angkutan umum		• Bus : 54 m <sup>2</sup> • Angkutan Umum : 12,5 m <sup>2</sup>	• Bus = 8 • Angkutan umum : 10	557 m <sup>2</sup>	NDA + Analisis
3	Peron Kedatangan • Bus • Angkutan umum		• Bus : 54 m <sup>2</sup> • Angkutan umum : 12,5 m <sup>2</sup>	• Bus : 8 • Angkutan umum : 10	557 m <sup>2</sup>	NDA + Analisis
4	Bengkel • Bus • Angkutan umum	Peralatan standar bengkel	• Bus : 54 m <sup>2</sup> • Angkutan umum : 12,5 m <sup>2</sup>	• Bus : 2 • Angkutan umum : 5	171 m <sup>2</sup>	NDA + Analisis
5	Pencucian • Bus • Angkutan umum	Peralatan standar cuci mobil	• Bus : 54 m <sup>2</sup> • Angkutan : 12,5 m <sup>2</sup>	• Bus : 2 • Angkutan umum : 5	171 m <sup>2</sup>	NDA + Analisis
6	Musholla Armada		0,8 m <sup>2</sup>	20 orang	16 m <sup>2</sup>	NDA + Analisis
7	Mess Armada	Fasilitas peristirahatan	3 m <sup>2</sup>	20 orang	60 m <sup>2</sup>	NDA + Analisis
<b>Sub Total</b>					<b>±3.935 m<sup>2</sup></b>	
<b>Sirkulasi 30 %</b>					<b>±1.180,5 m<sup>2</sup></b>	
<b>Total</b>					<b>±5.115,5 m<sup>2</sup></b>	

### 3.2.2 Hubungan dan Alur Aktifitas Ruang

Setiap ruang yang dibangun memiliki fungsi dan tujuan masing – masing, karakteristik dan sifat yang berbeda satu sama lain sehingga perlu perencanaan yang matang untuk menentukan letak ruang yang baik, yang tujuannya adalah tercapainya kenyamanan bagi pengguna Terminal Bus. Adapun pola hubungan antar ruang pada perancangan proyek ini akan dijelaskan pada bagan berikut ini :

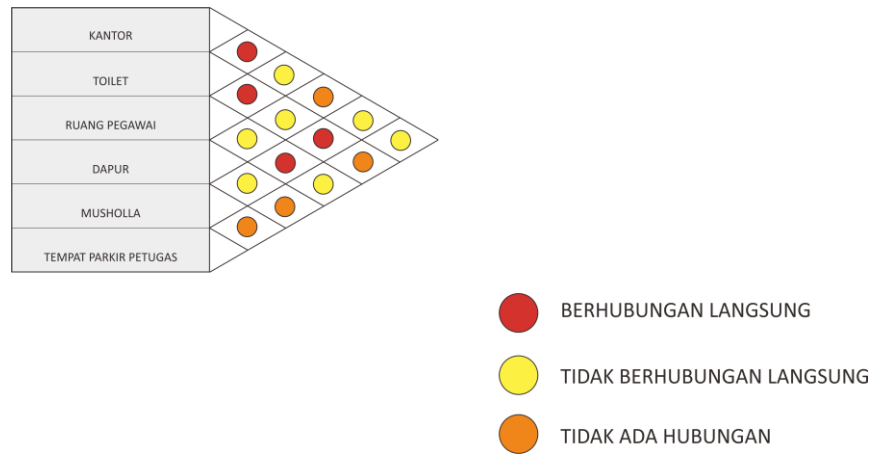
#### a. Hubungan Ruang Fasilitas Pelayanan Penumpang



Gambar 3. 1 Hubungan Ruang Fasilitas Pelayanan Penumpang

Sumber : Analisis Penulis, 2017

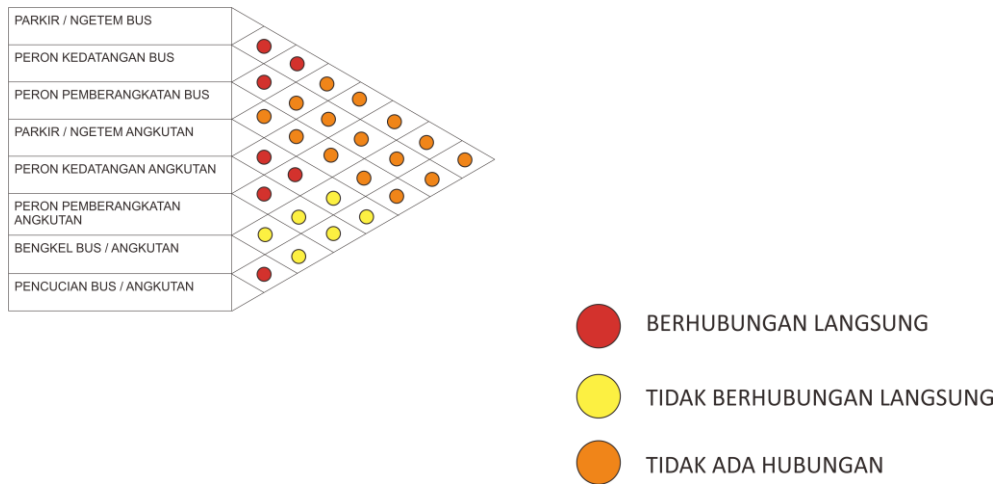
b. Hubungan Ruang Pengelola Terminal



Gambar 3. 2 Hubungan Ruang Pengelola Terminal

Sumber : Analisa Penulis, 2017

c. Hubungan Ruang Operasional Armada Bus dan Angkutan Umum



Gambar 3. 3 Hubungan Ruang Operasional Armada Bus dan Angkutan Umum

Sumber : Analisa Penulis, 2017

3.3

Analisa Karakteristik Ruang

Tabel 3. 6 Analisa Karakteristik Ruang

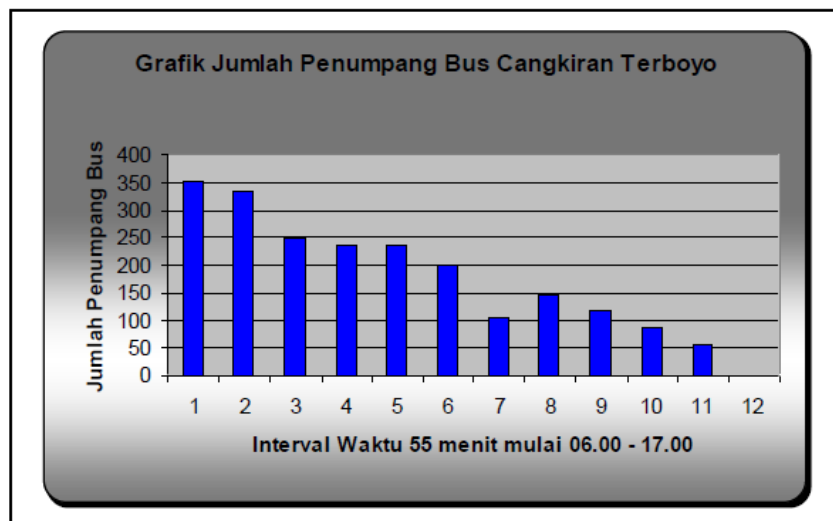
No	Ruang	Zona Ruang	Karakteristik Ruang
1	Ruang	Publik	Intensitas Sirkulasi Tinggi
2	Entrance	Publik	Intensitas Sirkulasi Tinggi

3	Security	Servis	Intensitas Sirkulasi Rendah
4	Koridor	Publik	Intensitas Sirkulasi Tinggi
5	Sirkulasi Tangga	Publik	Intensitas Sirkulasi Tinggi
6	Loket	Servis	Intensitas Sirkulasi Tinggi
7	Penitipan Barang	Servis	Intensitas Sirkulasi Rendah
8	Perkantoran	Privat	Intensitas Sirkulasi Rendah
9	Ruang Pegawai	Privat	Intensitas Sirkulasi Rendah
10	Ruang Informasi	Servis	Intensitas Sirkulasi Sedang
11	ATM Center	Servis	Intensitas Sirkulasi Tinggi
12	Penukaran Uang	Servis	Intensitas Sirkulasi Tinggi
13	Mekanikal dan Elektrikal	Privat	Intensitas Sirkulasi Rendah
14	Ruang Plumbing	Privat	Intensitas Sirkulasi Rendah
15	Ruang Kesehatan	Semi Publik	Intensitas Sirkulasi Rendah
16	Kios Majalah/Koran	Servis	Intensitas Sirkulasi Tinggi
17	Kios snack dan minuman	Servis	Intensitas Sirkulasi Tinggi
18	Food court	Servis	Intensitas Sirkulasi Tinggi
19	Souvenir	Servis	Intensitas Sirkulasi Tinggi
20	Smoking area	Semi Publik	Intensitas Sirkulasi Sedang
21	Area tunggu penumpang	Publik	Intensitas Sirkulasi Tinggi
22	Musholla	Semi Publik	Intensitas Sirkulasi Rendah
23	Toilet	Privat	Intensitas Sirkulasi Rendah
24	Gudang	Privat	Intensitas Sirkulasi Rendah
25	Peron Pemberangkatan	Publik	Intensitas Sirkulasi Tinggi
26	Peron Kedatangan	Publik	Intensitas Sirkulasi Tinggi
27	Bengkel	Semi Publik	Intensitas Sirkulasi Sedang
28	Pencucian Kendaraan	Semi Publik	Intensitas Sirkulasi Sedang
29	Musholla Armada	Semi Publik	Intensitas Sirkulasi Rendah
30	Mess Armada	Privat	Intensitas Sirkulasi Rendah

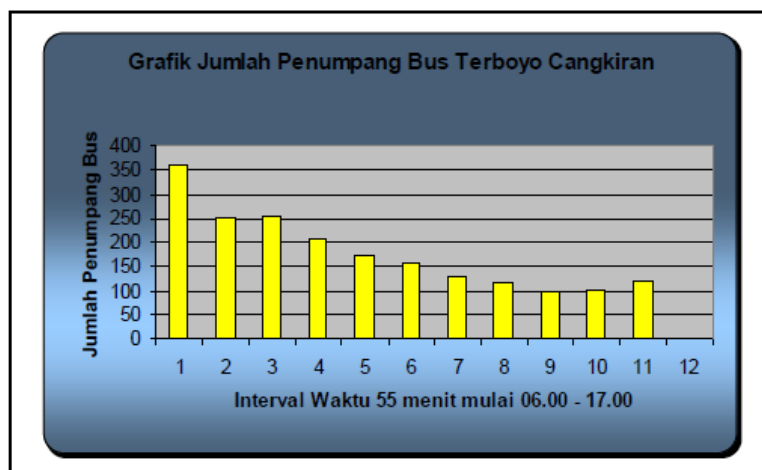
### 3.4 Analisa Tingkat Surveillance Bentuk Bangunan

Satu massa bangunan terminal bus yang dapat menampung pengunjung baik dari dalam maupun dari luar kota dengan pendekatan bangunan yang dapat menonjol dan lebih mudah dan dapat terlihat. Bangunan didesain dengan mempertimbangkan bentuk tipologi

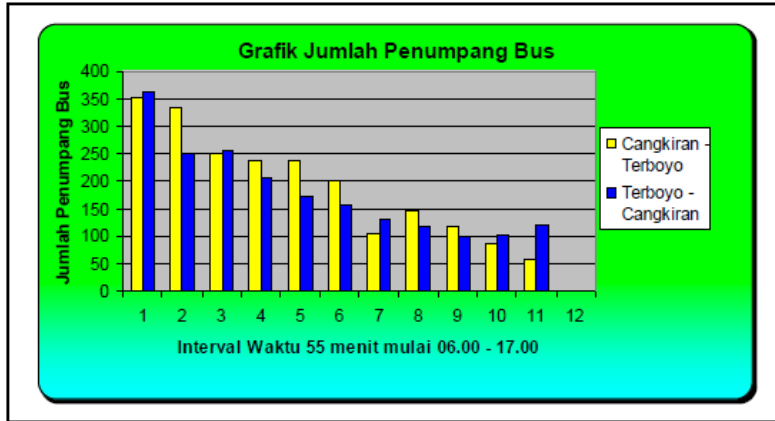
bangunan terminal menurut Ernst Neufert yang terdiri dari bentukan Linear, Letter-L, dan Miring yang kemudian dilakukan simulasi menggunakan pendekatan CPTED dimana untuk menentukannya butuh data dan simulasi pengguna tersebut di dalam bangunan. Data pengunjung diambil dari (Arfan Bakhtiar, Diana Puspita Sari, 2006) dalam jurnal Penentuan Jumlah Bus Yang Optimal Dengan Metode Goal Programming dengan Studi Kasus Bus Cangkringan Terboyo menyebutkan bahwa pengguna terminal bus paling sedikit dengan jumlah 50 penumpang dalam interval waktu jam 5 sore hingga malam hari.



Gambar 3. 4 Grafik Jumlah Penumpang Bus Cangkringan-Terboyo



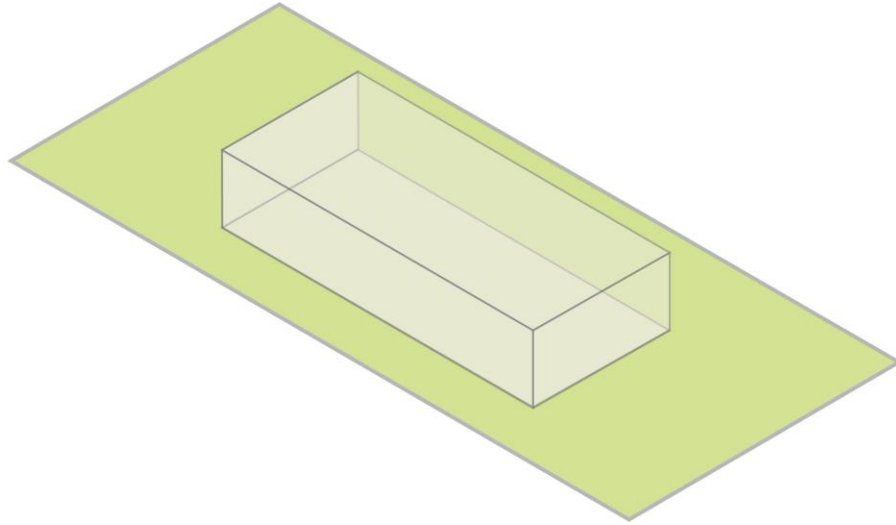
Gambar 3. 5 Grafik Jumlah Penumpang Bus Terboyo-Cangkringan



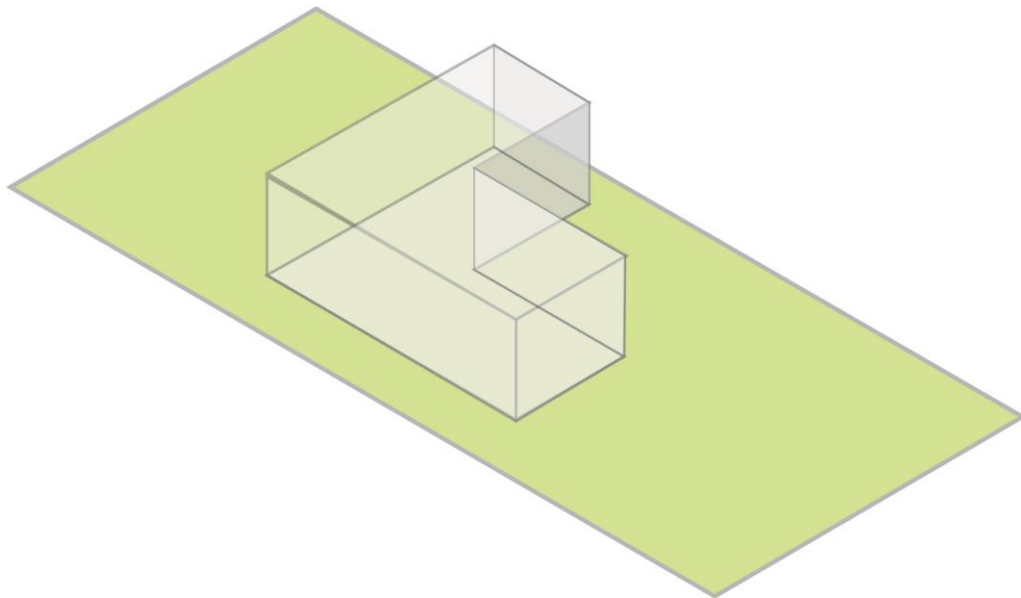
Gambar 3. 6 Grafik Jumlah Penumpang Bus

Dari data-data jumlah pengunjung perjam tersebut, diambil interfal pengunjung yang paling sedikit yaitu 50 orang dalam 55 menit. Kemudian dilakukan uji simulasi dengan 50 pengunjung tersebut dilakukan uji simulasi surveillance dengan 3 tata masa bangunan tipologi yang berbeda bentuknya. Simulasi dilakukan untuk mencari hasil terbaik bentukan tipologi bangunan terminal yang dapat memaksimalkan penglihatan alami dengan 4 titik pengamatan didalamnya.

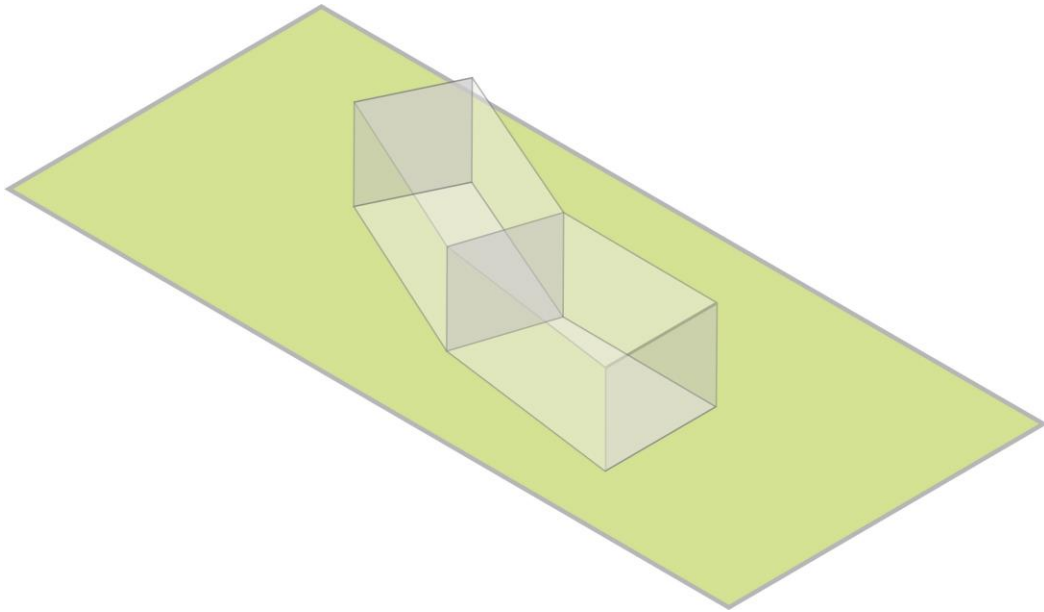




*Gambar 3. 7 Tipologi Bentuk Linear*  
*Sumber: Penulis, 2017*



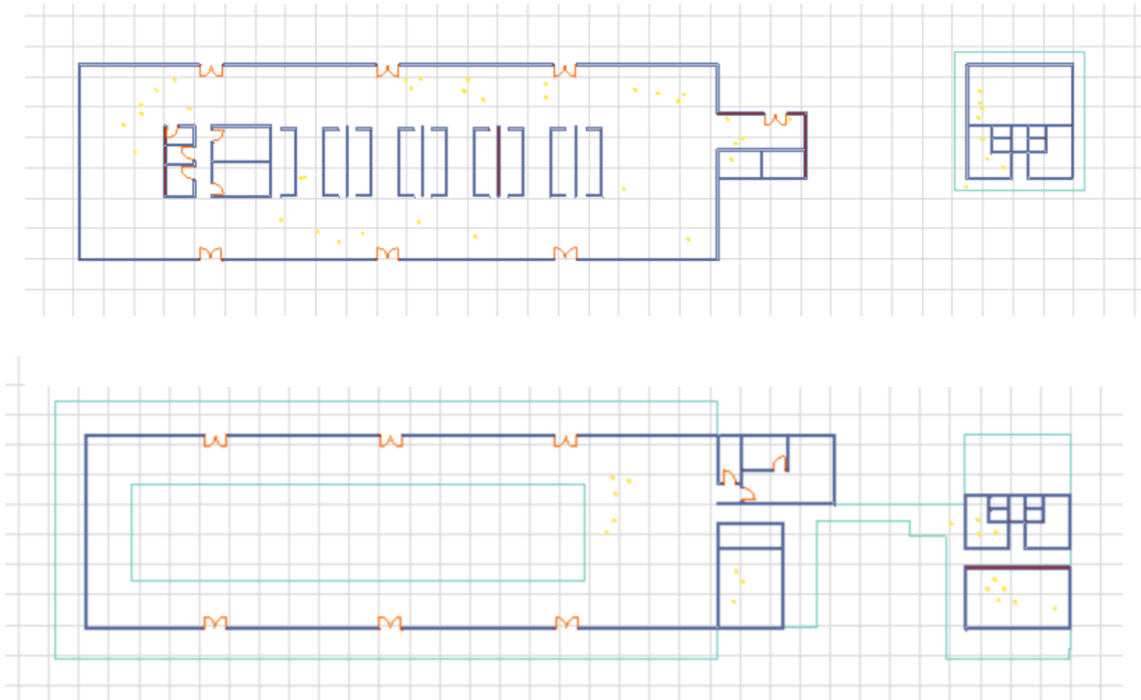
*Gambar 3. 8 Tipologi Bentuk Letter L*  
*Sumber: Penulis, 2017*



*Gambar 3. 9 Tipologi Bentuk Miring  
Sumber: Penulis, 2017*

Dengan bentukan tersebut maka selanjutnya melakukan analisis menggunakan archicad untuk menghasilkan bentukan yang baik untuk bangunan utama Terminal Bus yang dapat menampung banyak pengunjung di dalamnya. Simulasi dilakukan dengan 2 percobaan, dimana percobaan pertama bangunan menggunakan konstruksi kolom dengan grid dan yang kedua tanpa menggunakan kolom atau dengan kata lain tanpa halangan.

### 3.4.1 Tipologi Bentuk Linear



*Gambar 3. 10 Denah Simulasi dengan Pola Linear*

*Sumber : Penulis, 2017*

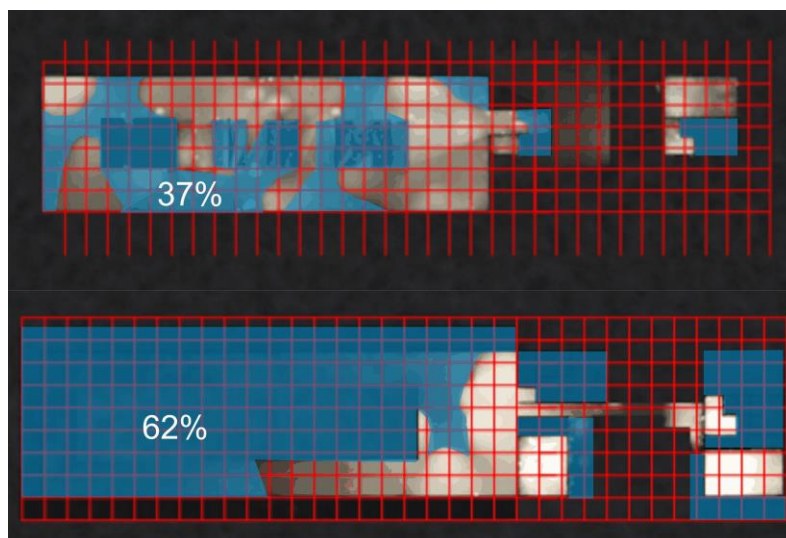
Dengan pola linear dan menggunakan 2 pengamatan yang dilakukan di pojok bangunan menghasilkan dua perbedaan yang cukup signifikan dimana dengan pengunjung yang berjumlah 50 orang didalamnya ketika dilakukan simulasi menggunakan konstruksi grid kolom tidak begitu banyak objek yang dapat dijangkau. Berbeda dengan simulasi yang kedua tanpa pembatas ruang dan pembatas jarak pandang, objek lebih terlihat dengan jelas dan dapat memantau pergerakannya.



*Gambar 3. 11 Pengujian Tingkat Surveillance*

*Sumber : Penulis, 2017*

Dari simulasi yang dilakukan terhadap denah linear dengan menyebarkan pengunjung merata disetiap posisi yang diprediksi bakal ramai di waktu – waktu tertentu seperti di malam hari dan di jam – jam sepi pengunjung. Pemilihan waktu yang sepi pengunjung dipilih karena asumsi dari penulis bahwa saat pengunjung sepi di terminal bus maka semakin mendorong pelaku tindak kriminal melakukan tindak kriminalitas.

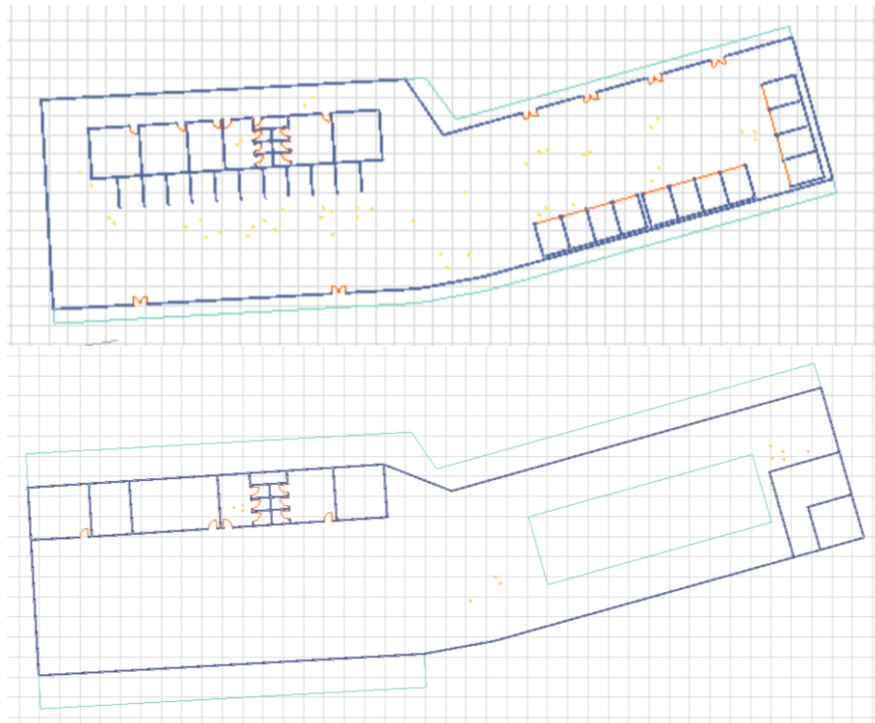


*Gambar 3. 12 Hasil Persentase Pengujian Surveillance*

*Sumber : Penulis, 2017*

Hasil dari simulasi yang dilakukan menunjukkan fungsi lantai yang lebih public sifatnya akan banyak digunakan untuk pengunjung menghabiskan waktu seperti berbelanja, menunggu, dan melakukan aktifitas lainnya. Dari survey yang dilakukan di lantai 1 bangunan linear menunjukkan 37% ruangan tidak dapat dijangkau atau susah terlihat dan tingkat surveillancenya mendekati angka 63%. Untuk ruangan di lantai 2 menunjukkan angka untuk black spot mencapai 62%, hal tersebut karena dilantai 2 banyak digunakan sebagai ruang yang lebih privat sifatnya seperti perkantoran dan ruang pendukung seperti musholla, restoran, dan toilet. Akibat dari sebagian ruangan kantor yang tidak berfungsi dimalam hari maka sebagian dari ruangan tersebut terlihat mengalami black spot dan tidak banyak digunakan dan sisanya adalah area yang dapat terlihat dengan baik seperti area pusat makanan dan musholla menghasilkan 38% dapat terlihat dengan jelas.

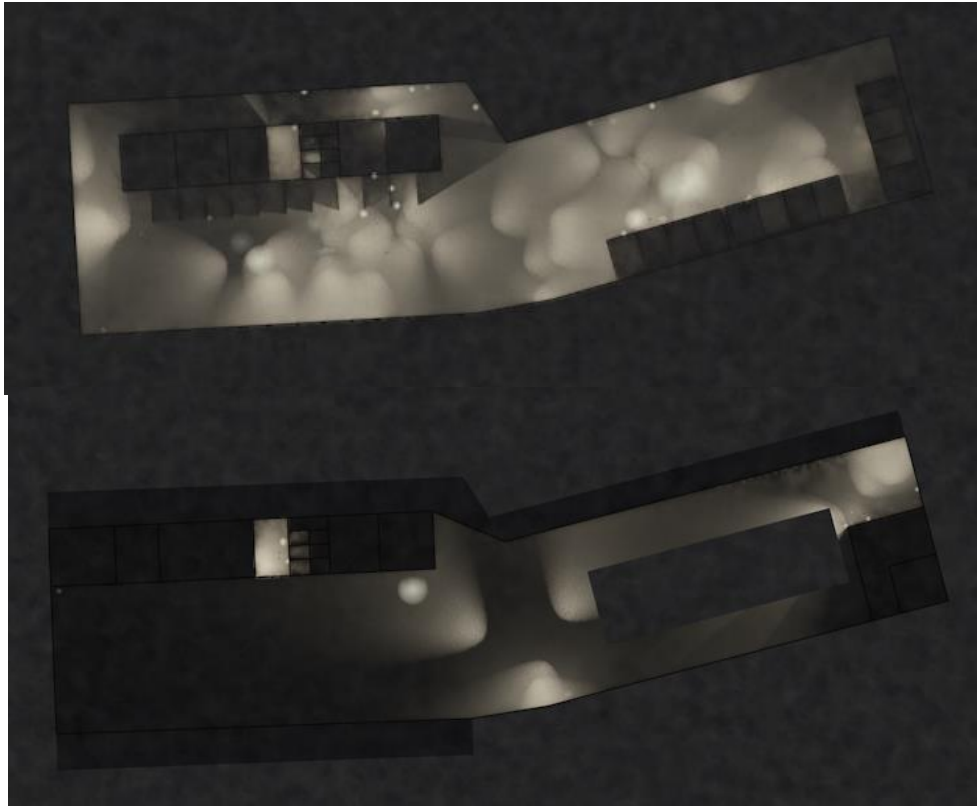
### 3.4.2 Tipologi Bentuk Miring



*Gambar 3. 13 Denah Simulasi dengan Pola Dinamis*

*Sumber : Penulis, 2017*

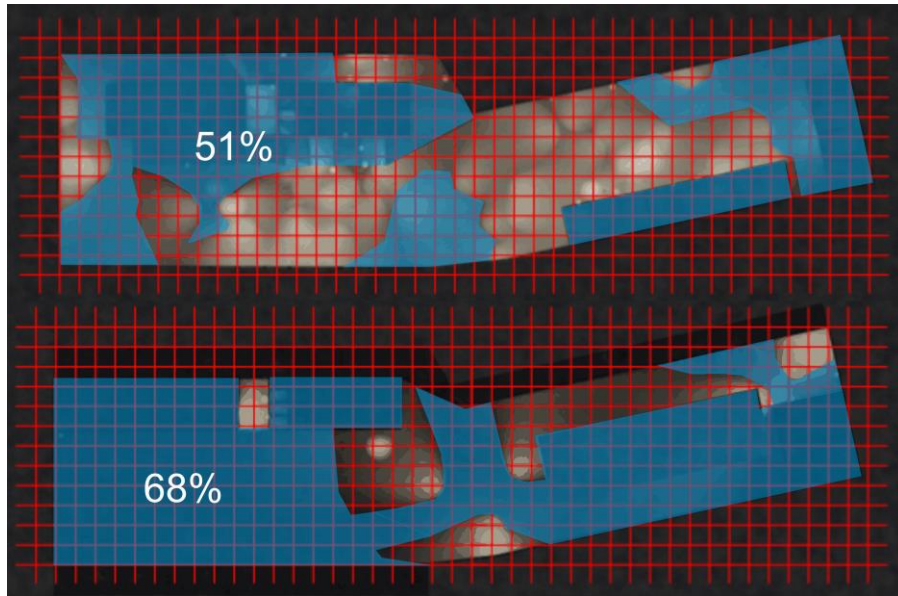
Bentuk yang miring lebih menguntungkan karena banyak menampung pengguna di dalamnya dan juga lebih dinamis dan tidak monoton dan menunjukkan kesan luas. Dengan 50 titik pengamatan tetap menunjukkan perbedaan cukup signifikan, hal itu dilihat dari gambar bahwa wanita di dalam ruang dengan kolom yang besar kemungkinan besar akan tertutup dan dengan ruang yang luas akan terlihat jelas.



*Gambar 3. 14 Pengujian Tingkat Surveillance*

*Sumber : Penulis, 2017*

Sama seperti pola linear, pola yang miring dan dinamis ini dilakukan simulasi pengamatan ketika waktu – waktu tertentu seperti malam hari ketika diatas jam 6 dan pengunjung paling sedikit sebanyak 50 pengunjung didalamnya yang disebar di beberapa titik yang diasumsikan oleh penulis sebagai tempat yang ramai untuk dikunjungi oleh pengunjung seperti area komersil dan ruang tunggu serta area check in.

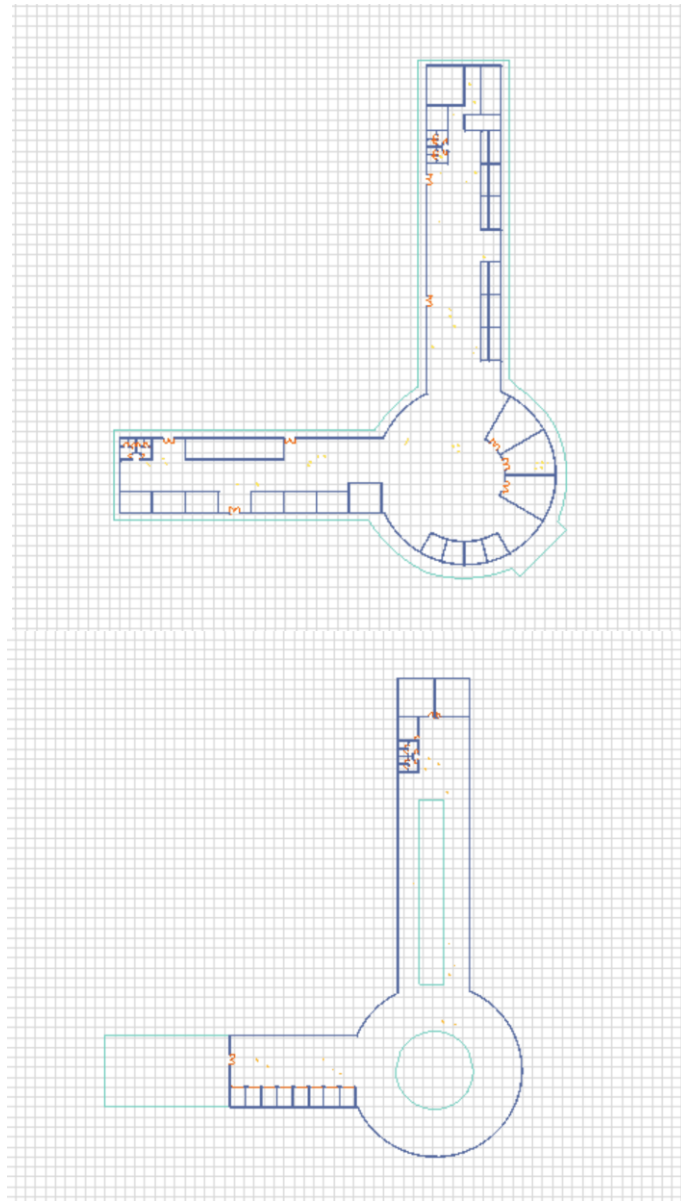


*Gambar 3. 15 Hasil Persentase Pengujian dengan Denah Dinamis*

*Sumber : Penulis, 2017*

Hasil dari simulasi untuk uji surveilliance dengan denah yang lebih dinamis menghasilkan jumlah nilai yang berimbang di keduanya dimana dengan lantai pertama sendiri menghasilkan tingkat black spot mencapai 51% dan dapat memungkinkan untuk terjadi tindakan kriminalitas didalamnya sedangkan sisanya adalah 49% dapat terlihat dengan sudut pengamat dari sisi lain. Sedangkan dilantai 2 bangunan yang merupakan area privat seperti ruang kantor dan staff, sehingga tidak banyak didalamnya digunakan sebagai area public atau area umum. Dari pengujian yang dilakukan didalamnya menghasilkan 68 % surveilliance didalamnya dan sisanya hanya 32% dapat digunakan untuk area umum.

### 3.4.3 Tipologi Bentuk Letter L



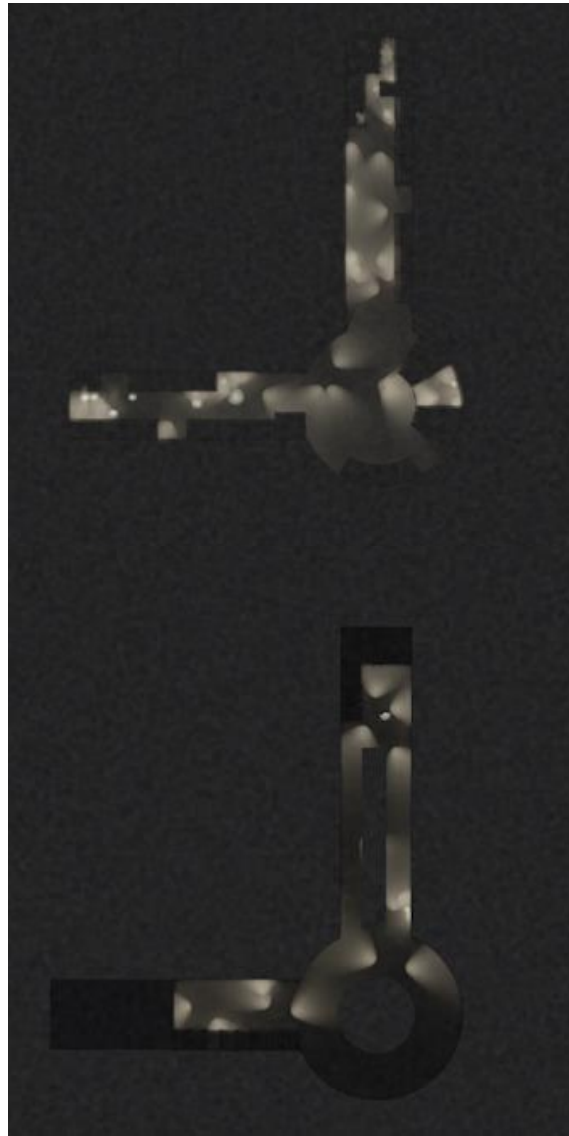
*Gambar 3. 16 Simulasi denah Tipologi Letter L*

*Sumber : Penulis, 2017*

Bentuk Letter L merupakan bentuk yang tidak begitu baik dalam segi pemanfaatan pengamatan secara alami, hal itu dikarenakan adanya ruang yang menyiku dan susah untuk di jangkau. Pendekatan perancangan yang dilakukan untuk mengoptimalkan cerukan atau bagian bangunan yang susah untuk di jangkau bisa dengan cara menambah generator



aktifitas di dekatnya atau menggunakan material transparan, dengan begitu ruang yang tak terjangkau dapat diminimalisir tingkat rawan tindakan kriminalitasnya.

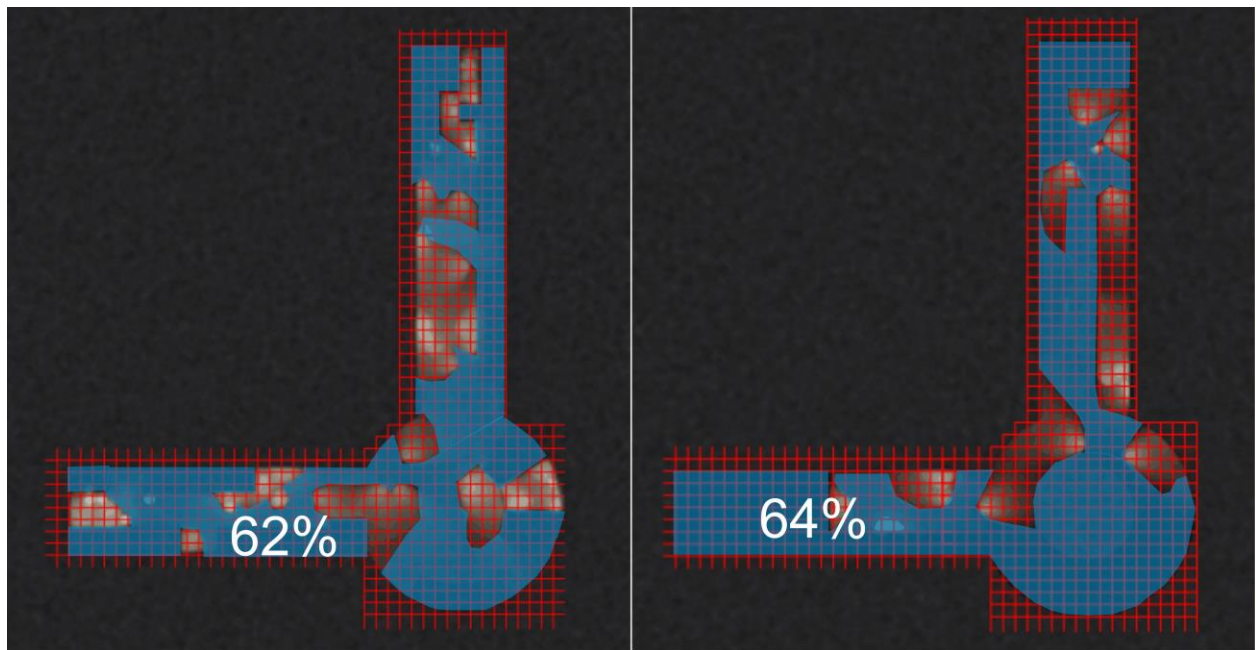


*Gambar 3. 17 Pengujian Tingkat Surveillance  
Tipologi Bentuk Letter L*

*Sumber :Penulis, 2017*

Tipologi bangunan terminal bus dengan desain letter L dimana untuk tipologi bangunannya merupakan perpaduan antara 2 bentuk bangunan yang sama yaitu kombinasi dari bentuk denah yang linear dan ditambahkan bentuk bulat untuk membuat kesan smoothnya ditengah. Dengan bentang dan bentuk bangunan yang L tersebut dapat dilihat apakah dengan denah yang seperti itu akan terlihat komposisi yang baik untuk sifat

surveillance bangunan dari mata pengunjung. Hasilnya menunjukkan bahwa dengan bangunan bertipe L tingkat surveillance yang di dapatkan mencapai 38% dan untuk tingkat blackspot yang dihasilkan mencapai 62%, sedangkan yang dilantai 2 bangunan tingkat blackspotnya mencapai angka 64% dan yang dapat diamati dengan jelas hanya berkisar 36% dari keseluruhan. Hal itu karena rata – rata bangunan yang digunakan sebagai terminal tidak difungsikan di malam hari karena banyaknya area privat didalamnya.

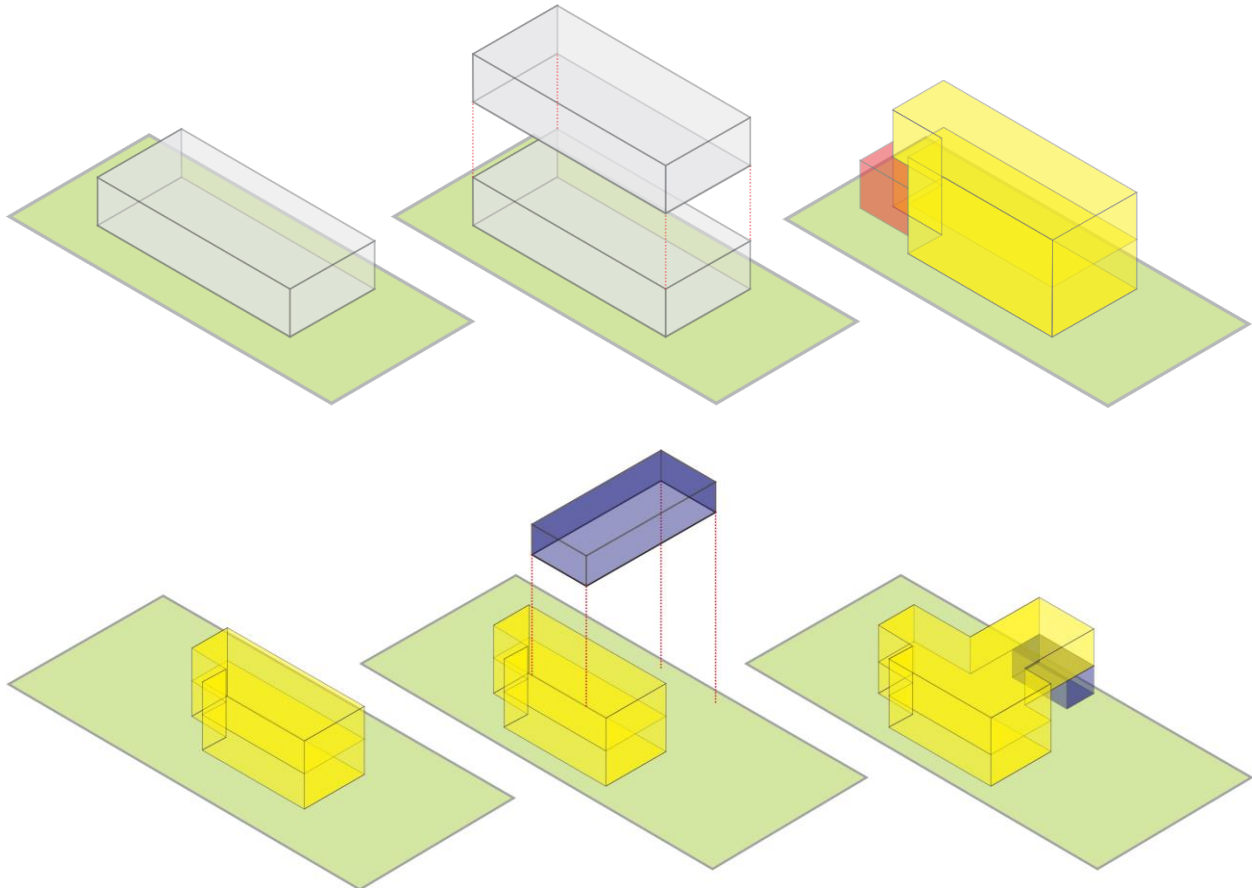


*Gambar 3. 18 Persentase Hasil pengujian Tingkat Surveillance*

*Sumber: Penulis, 2017*

Dari ketiga jenis tersebut, bentuk tipologi yang menjadi pilihan utama untuk perancangan adalah pola linear tetapi bentuk tersebut dapat dikembangkan lagi dengan pertimbangan – pertimbangan desain kedepannya sesuai dengan kebutuhan dan fungsi ruang dimana dengan pola linear saja fungsi ruang didalamnya kurang maksimal, oleh sebab itu massa di tambahkan di tengah massa bangunan linear dengan pola yang sama yakni pola linear juga yang fungsi massanya digunakan untuk jalur keberangkatan

penumpang , massa bangunan menggunakan bentukan linear juga hal tersebut agar mempermudah pengamatan dari sisi manapun.



*Gambar 3. 19 Massa Bangunan Utama yang Terpilih*

*Sumber : Penulis, 2017*

#### 3.4.4 Konsep Penekanan Studi Bentuk dan Warna

Konsep Perencanaan Penekanan Studi Konsep perancangan penekanan studi membahas tentang permasalahan terkait terminal yang menggunakan desain arsitektur yang modern dikembangkan dengan konsep CPTED di dalam bangunannya.

a. Tata Ruang Bangunan

Pola tata ruang terminal bus mengacu pada pandangan bangunan dari dan menuju area sekitar dimana peletakan dan penempatan posisi bangunan berada di tengah dari site, hal itu dimaksudkan karena ada urutan dalam klasifikasi bangunan dari public, privat, dan semi privat.

Dengan demikian pola tatanan ruang terminal akan menunjukkan konsep yang skalatis yaitu menggunakan area public yang lebih besar dari semi public dan privat. Penyesuaian bangunan terhadap kebutuhan lahan area parkir sangat penting, maka zona privat dalam bangunan lebih dibentuk secara vertical.

b. Bentuk

Bentuk dinamis di area luar disesuaikan dengan arsitektur modern, pergerakan yang efektif dan cepat disesuaikan dengan kesibukan di terminal yang mengusung konsep aerodinamis di dalam bangunan. Selain itu struktur yang berbentuk bentang lebar digunakan agar meminimalisir bangunan dengan menggunakan banyak kolom untuk meminimalisir black spot area.

c. Warna

Warna putih dan hitam merupakan warna yang dominan digunakan di bangunan dengan karakter modern seperti di modern terminal bus dan bandara, warna yang bersih dan terlihat elegan sehingga bangunan terlihat modern. Warna putih dan hitam digunakan sebagai konteks warna yang mendominasi outdoor dan indoor.

Meskipun dominan dengan warna hitam dan putih, tetapi tidak menutup kemungkinan menggunakan warna selain warna tersebut agar bangunan terlihat lebih kaya dan tidak monoton. Warna putih di dalam

interior dipadukan dengan warna elemen ruang yang lain seperti warna ceiling yang berwarna coklat gelap dan warna kayu.

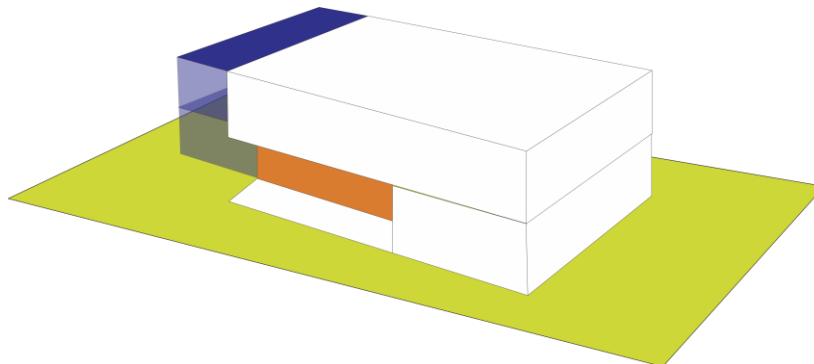
### 3.5 Analisa CPTED

Analisa CPTED untuk menentukan bentuk bangunan yang terpilih dengan menggunakan aspek elemen fisik. Ada 6 poin fisik didalamnya yaitu dengan menentukan 6 poin analisis didalamnya diantaranya adalah 1. Menciptakan Area dengan Fungsi tidak monoton atau dengan pendekatan mixed use, 2. Adanya Generator Activity, 3. Menghindari Trapped Area, 4. Mengurangi Isolated Route, 5. Meminimalkan Vulnerable Area, 6. Memungkinkan garis pandang yang jelas.

Dari keenam poin diatas selanjutnya dilakukan analisis berdasarkan dengan kondisi lahan di area yang akan dibangun terminal, gunanya adalah bangunan yang dibangun di area tersebut sudah diketahui tata letaknya yang aman dan dapat meminimalkan area kriminalitas di dalamnya.

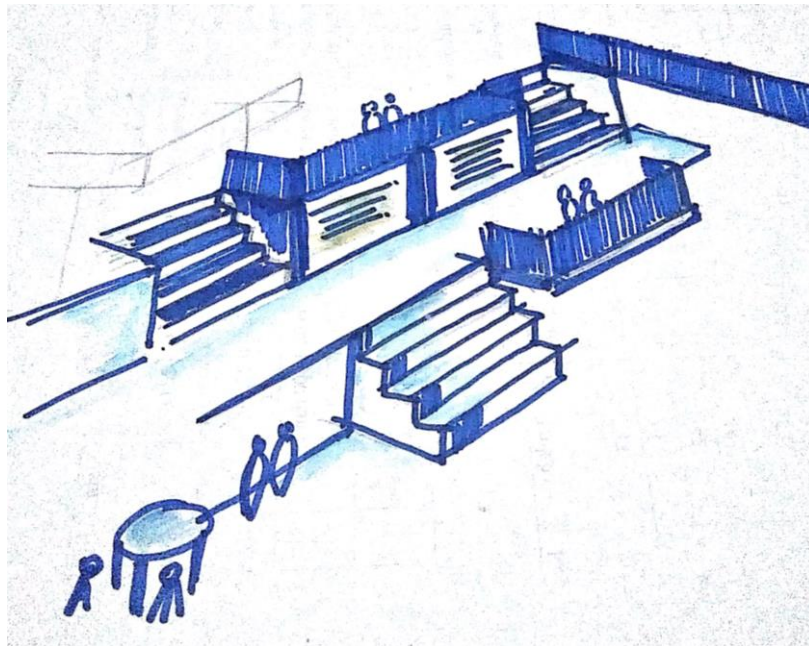
#### 1. Area dengan fungsi Mixed Use

Memanfaatkan area bangunan sebagai tempat berkegiatan yang membuat situasi pergerakan manusia dapat terawasi baik di siang ataupun di malam hari, sehingga dengan kata lain bangunan tetap ramai dengan kegiatan dan dapat terawasi dengan baik.



*Gambar 3. 20 Building Zone*

*Sumber : Penulis, 2017*



*Gambar 3. 21 Sketsa Skematik Ruang Dalam*

*Sumber : Penulis, 2017*

## 2. Generator Activity

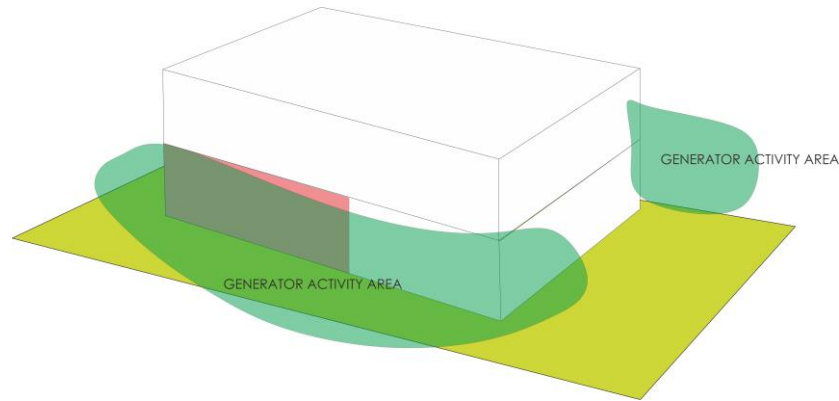
Adanya penggerak aktivitas inilah yang memungkinkan site tetap hidup dengan pergerakan manusia didalamnya. Sehingga penting ditempatkan aktifitas yang dapat mewadahi aktifitas manusia diluar bangunan.



*Gambar 3. 22 Sketsa Generator Activity Bangunan*

*Sumber : Penulis, 2017*

Penggerak aktifitas yang terjadi diluar akan membentuk ruang komunal sehingga orang lain dapat memantau setiap pergerakan yang mencurigakan.

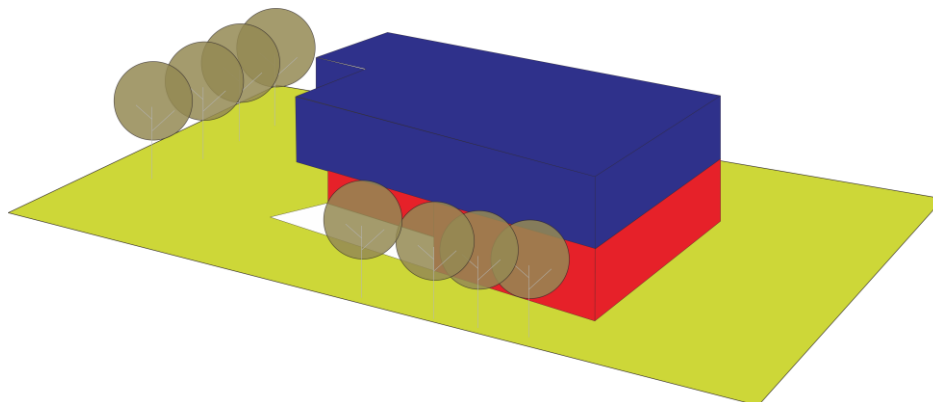


*Gambar 3. 23 Generator Activity Zone*

*Sumber : Penulis, 2017*

### 3. Menghindari trapped area

Menciptakan gubahan yang tidak membutuhkan atau membentuk area mati atau tidak ada sirkulasi yang membentuk area untuk tidak terawasi oleh orang lain. Gubahan massa ditempatkan di tengah bangunan dan menggunakan bangunan tinggal, sehingga pengunjung tidak menyebar di banyak tempat dan dapat di kumpulkan di 1 area agar terawasi.

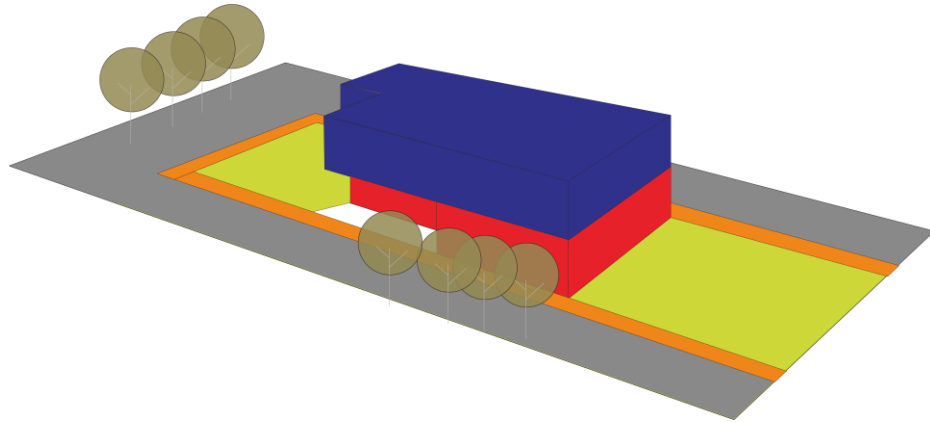


*Gambar 3. 24 Skematik Bangunan Diletakan di Tengah Area Site*

*Sumber : Penulis, 2017*

#### 4. Menghindari Isolated Route

Rute yang digunakan untuk sirkulasi adalah menerus dan seharusnya tidak memiliki akhir, jika ada rute yang menjebak di dalam area bangunan maka dikhawatirkan akan menjadi celah untuk melakukan kejahatan dan dengan kata lain menciptakan vulnerable area.

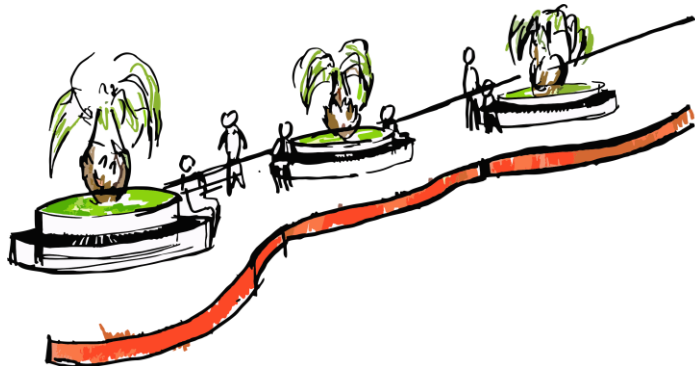


*Gambar 3. 25 Jalur Sirkulasi diluar Area Bangunan*

*Sumber : Penulis, 2017*

#### 5. Meminimalkan Vulnerable Area

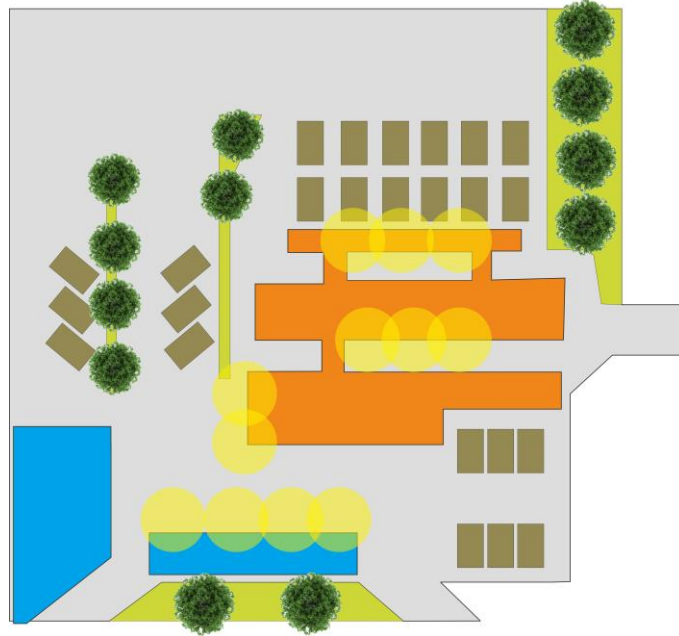
Menghilangkan vulnerable area sangat penting dimana dengan adanya celah sedikitpun diluar bangunan untuk melakukan tindakan kriminalitas. Oleh karena itu, area diluar dimaksimalkan untuk aktifitas bersosial seperti memaksimalkan taman luar.



*Gambar 3. 26 Pembuatan Taman – Taman Kecil namun Aktif sebagai pencegah Vulnerable Area*

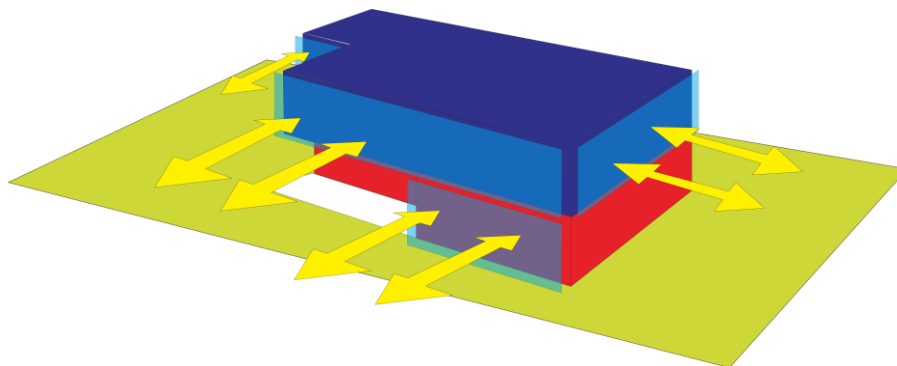
*Sumber : Penulis , 2017*





*Gambar 3. 27 Skematik Kawasan Tapak*

*Sumber : Penulis , 2017*



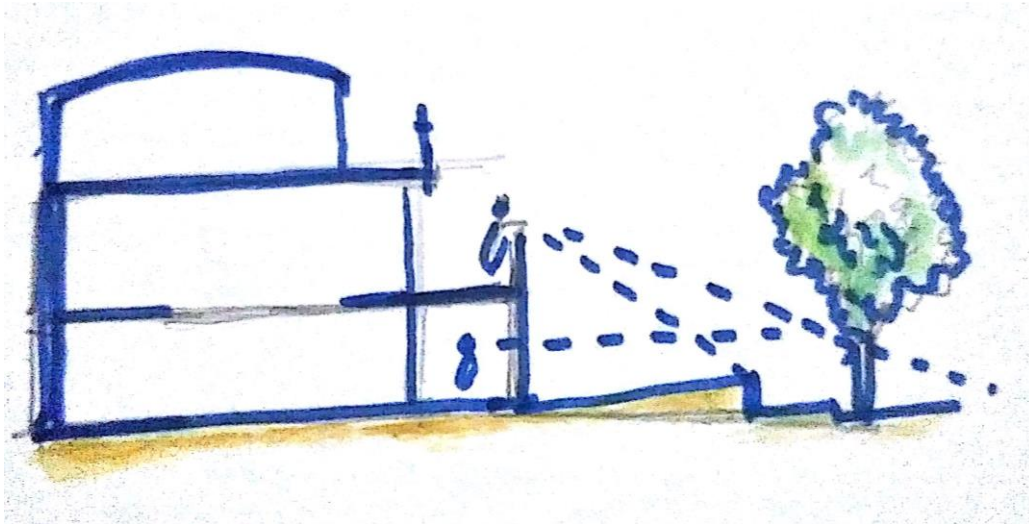
*Gambar 3. 28 Skematik Bukaan dan Fasad Bangunan*

*Sumber : Penulis, 2017*

6. Memungkinkan garis pandang yang jelas

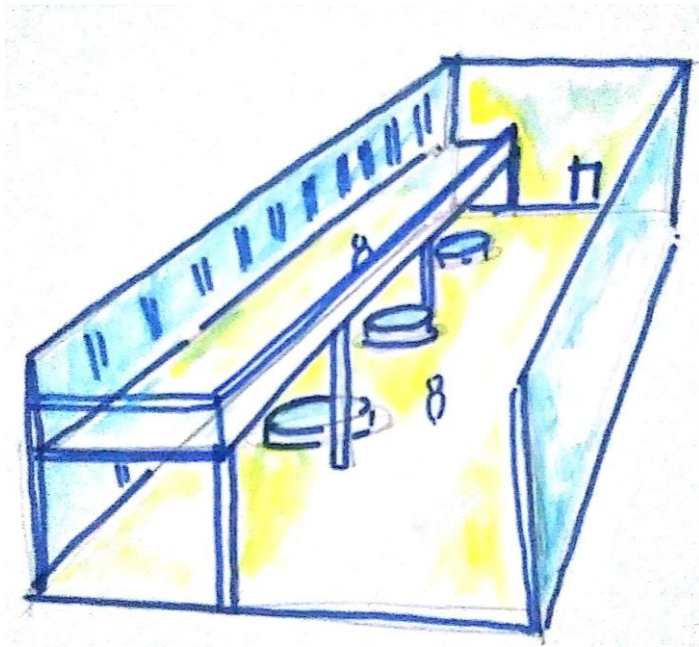
Gubahan massa yang massive dan menonjol di letakkan di tengah area dengan sirkulasi yang mengelilinginya. Hal tersebut dilakukan untuk memudahkan pengawasan baik dari luar ataupun ke dalam site. Bangunan

didominasi material kaca agar visibility dari pengunjung dapat terlihat dengan baik dan jelas ke dalam dan keluar.



*Gambar 3. 29 Menggunakan Balkon agar Garis Pandang Terlihat jelas*

*Sumber : Penulis, 2017*



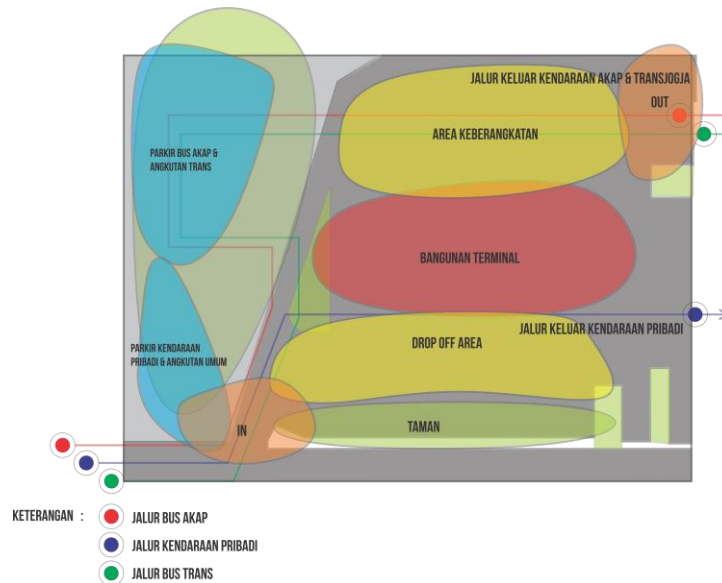
*Gambar 3. 30 Penggunaan Mezzanine dalam bangunan agar tercipta Good Visibility*

*Sumber : Penulis, 2017*

### 3.6 Rancangan Skematik Kawasan Tapak

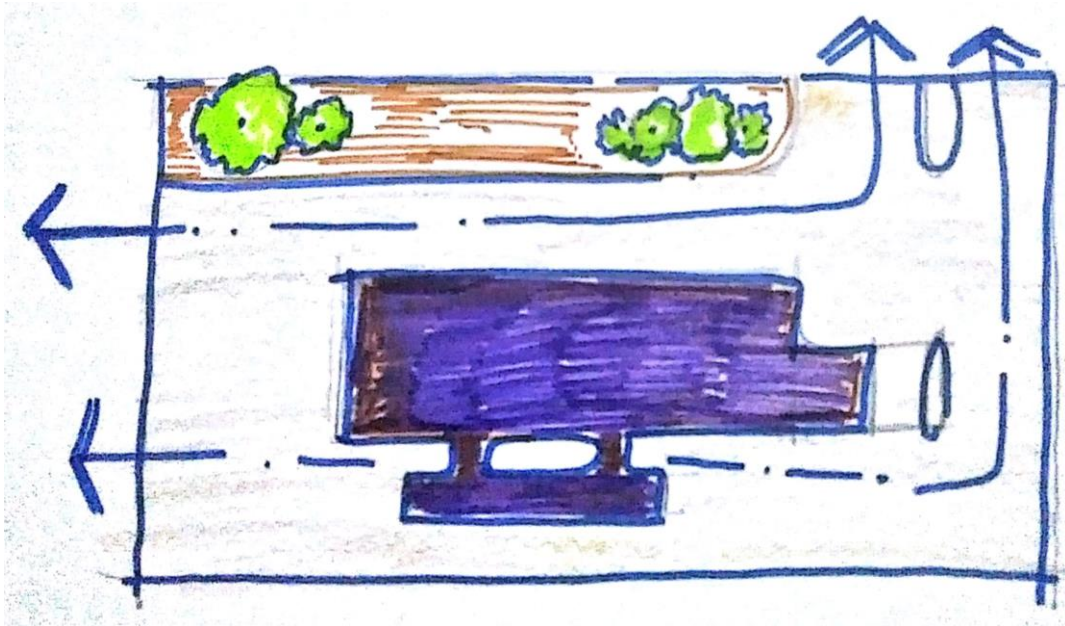
Guna mendukung bangunan yang rekreatifa dan dengan peletakan dan pengaplikasian sirkulasi yang baik, maka bangunan dibuat memecah tata masa dan fungsinya di dalam tapak, hal itu dilakukan sebagai penunjang aktifitas lain selain aktifitas utama di dalam bangunan dan menciptakan ruang territori yang nyaman bagi pengguna. Ada beberapa komponen yang penting untuk menciptakan kawasan tapak yang mudah dan strategis bagi pengunjung maupun pengguna lain didalamnya dengan salah satunya adalah pola sirkulasi di luar bangunan yang mempertimbangkan sirkulasi yang tidak membingungkan bagi pengunjung dari luar.

Area sirkulasi dalam kawasan tapak dibuat mengelilingi site dan bangunan, hal itu dilakukan akan tidak terjadi penumpukkan di satu jalur atau satu titik saja. Dengan pembedaan jalur keluar dan masuk dari kendaraan yang berada di dalamnya diharapkan pergerakan kendaraan dapat terakomodir dengan baik dan dapat membangun aktifitas diluar bangunan dengan baik.



Gambar 3. 31 Jalur Kendaraan di dalam Terminal

Sumber : Penulis, 2017

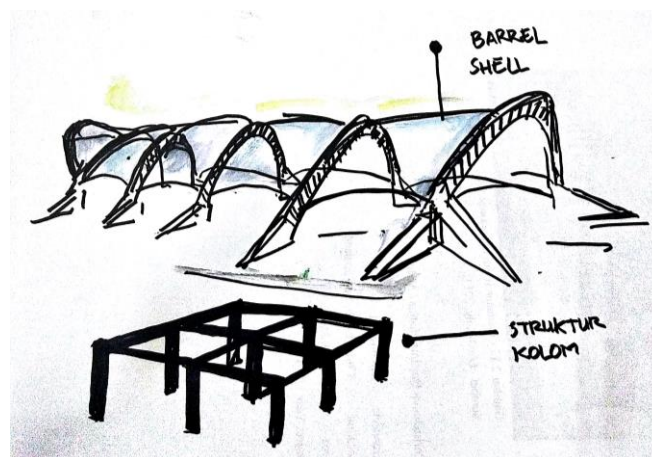


Gambar 3. 32 Skematik Jalur Kendaraan

Sumber : Penulis, 2017

Massa bangunan ditempatkan di tengah dari tapak dan jalur kendaraan sendiri tidak menyatu di satu arah saja, tetapi juga dipisah antara kendaraan yang datang hanya untuk mengantarkan penumpang dan kendaraan yang menjemput penumpang.

### 3.7 Rancangan Skematik Sistem Struktur

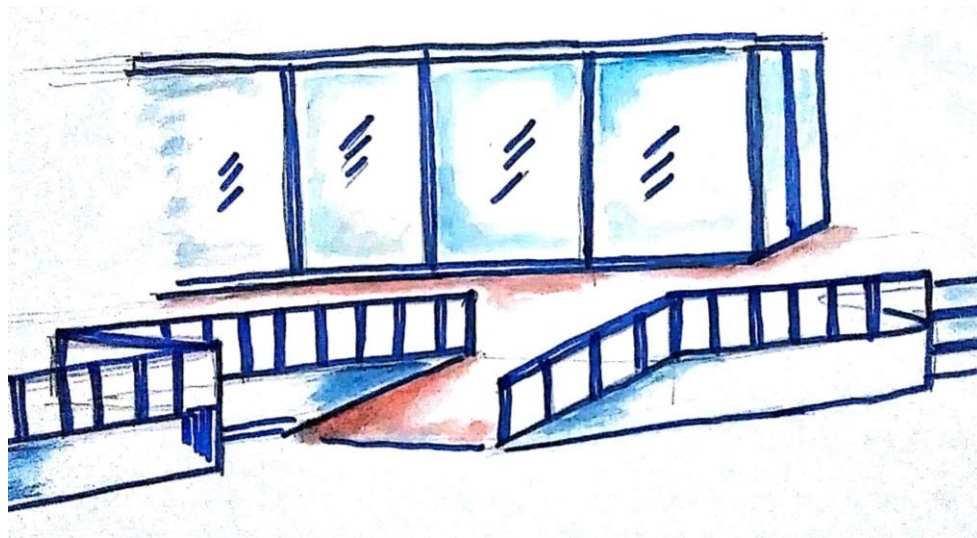


Gambar 3. 33 Skematik Sistem Struktur

Sumber : Penulis, 2017

Bangunan dengan massa yang menampung banyak orang didalamnya membuat orang ingin bebas dalam mengakses fasilitas umum yang berada di dalamnya. Pemilihan struktur utama menggunakan Barrel Shell karena mempertimbangkan prinsip natural surveillance yaitu jarak pandang yang jelas dan tidak memblock dan disisi lain shell dapat menyalurkan gaya-gaya dalam bidang secara langsung dan merata. Sedangkan untuk ruang – ruang didalamnya sebagai penguat dinding tetap menggunakan konstruksi kolom dan balok, pemilihan tersebut mempertimbangkan bentukan ruang yang lebih sederhana dan mudah diterapkan.

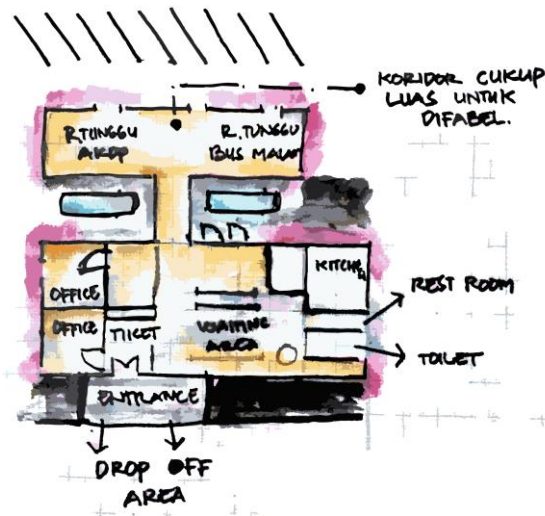
### 3.8 Rancangan Skematik Sistem Difabel dan Keselamatan Bangunan



*Gambar 3. 34 Skematik Ramp Difabel*

*Sumber : Penulis, 2017*

Unsur terpenting dalam penerapan desain adalah tetap memperhatikan aspek disabilitas dengan memberikan ramp sebagai alat transportasi difabel dalam bangunan , selain itu juga bangunan dilengkapi dengan elevator yang dapat digunakan untuk mencapai level lantai yang berbeda – beda pada bangunan.

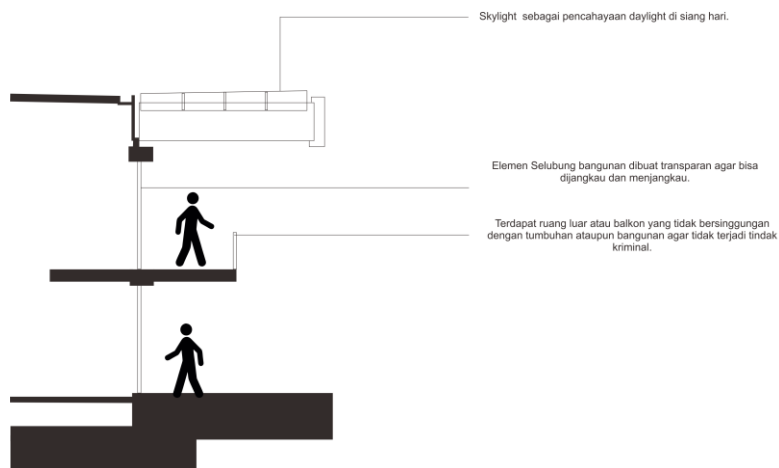


Gambar 3. 35 Skema Ruang Dalam Bangunan

Sumber :Penulis, 2017

Untuk menjamin keselamatan bagi para pengguna bangunan, bangunan didesain dengan bentuk yang lebih luas dan terbuka, memiliki koridor yang tidak buntu serta ruang mati didalamnya, sehingga dapat memudahkan penyandang disabilitas dalam beraktifitas serta memudahkan terjadinya proses evakuasi jika terjadi ancaman didalamnya.

### 3.9 Rancangan Skematik Selubung Bangunan



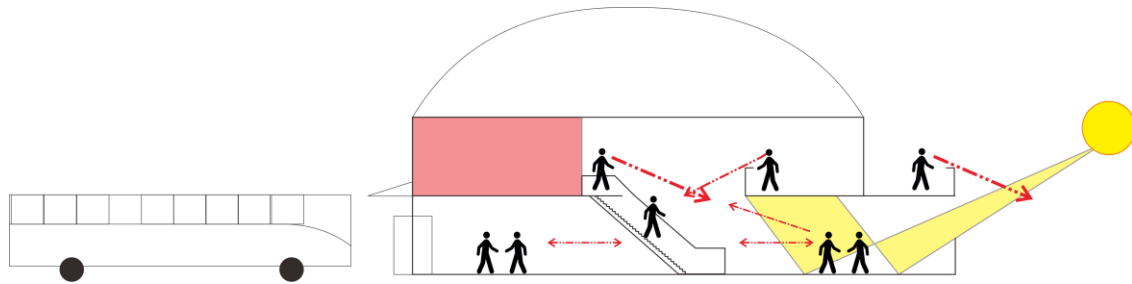
Gambar 3. 36 Skema Fasad Bangunan

Sumber : Penulis, 2017

Elemen yang dominan digunakan di selubung bangunan atau fasad bangunan adalah elemen kaca dari curtain wall, dimana elemen yang bersifat transparan ini bertujuan untuk memberikan kesan elegan dan pengamatan yang luas dalam bangunan, memaksimalkan pencahayaan didalam bangunan, serta memperlihatkan keadaan didalam bangunan kearah luar sehingga ketika terjadi tindak criminal dapat langsung diatasi.

### 3.10 Rancangan Skematik Sistem Utilitas dan Detail Arsitektural

Sistem utilitas bangunan pada bangunan menggunakan escalator sehingga dapat memudahkan aksesibilitas didalam kantor, sehingga pergerakan semua pengguna dapat cepat dan efektif. Fungsi utilitas lainnya adalah penggunaan lift penumpang dengan menggunakan konstruksi core dalam bangunan. Didalam core ini terdapat berbagai macam jaringan – jaringan utilitas seperti elevator, shaft air, shaft listrik, dan kamar mandi pria dan wanita. Detail utilitas sendiri berdampingan dengan fasad bangunan dan sistematika didalamnya dimana bangunan menggunakan pendekatan void dan hall agar dari lantai 2 bangunan pengunjung dapat melihat keadaan diluar dan didalam.



*Gambar 3. 37 Skematik Ruang Luar dan Dalam Bangunan*

*Sumber : Penulis, 2017*

### 3.12 Evaluasi Rancangan Berbasis Metode yang Relevan

Dalam pengujian rancangan metode rancangan berdasarkan konsep yang di terapkan yaitu Crime Prevention through Environmental Design (CPTED). Keberhasilan rancangan dilihat berdasarkan aspek-aspek dalam CPTED yang berhasil diterapkan kedalam bangunan, aspek-aspek tersebut berupa *Natural Surveillance*, *Access Control*, *Territoriality*, *Legibility*, dan *Maintenance*.

Dengan aspek utama yang harus ditonjolkan kedalam fasad dan bentuk bangunan yang dirancang agar dapat memberikan eksperesi kebebasan didalam beraktifitas dan berkomunikasi di fasilitas public sehingga tercapai kesan sebuah terminal yang safe and secure terhadap wanita dan dengan penataan bangunan yang rekreatif. Aspek *Natural Surveillance* sendiri dalam bentuk banunan dengan menentukan pola layout yang baik dan pola struktur yang pas terhadap jarak pandang kemudian hal itu didukung dengan penggunaan material yang transparan dan dapat dijangkau. Aspek *Territoriality* diaplikasikan ke bangunan dengan menempatkan generator aktifitas lain selain aktifitas didalam terminal pada umumnya seperti penataan lansekap yang baik dan rekreatif yang diharapkan mampu memberi efek atau feedback ke dalam masyarakat.