

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Kajian Teori

Kajian teori merupakan kumpulan teori yang dan berbagai pendapat ahli yang akan disusun secara terstruktur yang bertujuan sebagai acuan beserta bahan pertimbangan dalam perancangan yang akan dilakukan.

2.1.1 Terminal Penumpang

Definisi terminal berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, terminal merupakan tempat transportasi umum yang biasa digunakan untuk mengakomodasi kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan penumpang dan/atau barang, dan menjadi titik perpindahan sarana transportasi bagi penumpang.

Terminal merupakan sebuah titik dimana perjalanan manusia dan barang dimulai atau berakhir (C. Jotin Khisty, 2005). Terminal merupakan sebuah jaringan transportasi yang terhubung dengan berbagai jaringan lainnya sehingga membentuk suatu jaringan transportasi (Adisasmita, 2011).

Menurut Agung Sedayu dalam bukunya yang berjudul Standar Pelayanan Minimal Terminal Bus Tipe A, terminal merupakan tempat dimana manusia dan barang dapat masuk dan keluar dari sistem dan merupakan salah satu elemen penting dalam sebuah sistem transportasi.

2.1.1.1 Klasifikasi Terminal Penumpang

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, terminal penumpang sendiri terbagi kedalam 3 tipe, yaitu:

1. Terminal penumpang tipe A, yang memiliki kriteria sebagai berikut:

- Berlokasi di pusat kegiatan tingkat nasional, pusat kegiatan tingkat wilayah, dan pusat kegiatan tingkat lokal;
- Berlokasi di jaringan angkutan umum antar negara dan/ atau angkutan antarkota-antarprovinsi;
- Terdapat pergerakan orang antar negara dan/ atau antarkota antarprovinsi; dan
- Berada pada lintas penyeberangan yang menjadi penghubung jaringan jalan nasional dan/atau jalur kereta api nasional, bandar udara, dan pelabuhan.

2. Terminal penumpang tipe B, yang memiliki kriteria sebagai berikut:

- Berlokasi di pusat kegiatan tingkat wilayah dan pusat kegiatan tingkat lokal;
- Terdapat pergerakan orang antarkota dalam provinsi; dan
- Berada di area yang mendukung perpindahan moda transportasi yang sesuai dengan kebutuhan.

3. Terminal penumpang tipe C, yang memiliki kriteria sebagai berikut:

- Berlokasi di pusat kegiatan tingkat lokal;
- Terdapat pergerakan orang dalam kota; dan
- Berada di lokasi yang mendukung perpindahan moda transportasi yang sesuai dengan kebutuhan.

Terminal Baranangsiang Bogor merupakan terminal dengan klasifikasi sebagai terminal tipe A. Hal ini juga sesuai dengan kriteria terminal penumpang tipe A, karena Terminal Baranangsiang berlokasi di pusat pelayanan kota, dan berada di jalan arteri utama yang menghubungkan wilayah-wilayah perkotaan lainnya. Selain itu, Terminal Baranangsiang juga yang melayani keberangkatan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), Transjabodetabek, dan Biskita (Kota Bogor).

2.1.1.2 Fasilitas Terminal Penumpang

Fasilitas yang terdapat pada terminal penumpang terbagi menjadi tiga bagian, yaitu fasilitas utama, yang merupakan fasilitas yang disediakan oleh pihak terminal untuk mendukung operasional terminal dan memberikan kenyamanan bagi penumpang, kemudian fasilitas penunjang, yang disediakan oleh pihak terminal untuk menunjang segala kegiatan pokok terminal, serta fasilitas umum yang jumlah dan jenis fasilitasnya disesuaikan klasifikasi terminal tersebut. Adapun beberapa fasilitas yang menjadi bagian dari fasilitas utama, fasilitas penunjang dan fasilitas umum adalah sebagai berikut:

Fasilitas	Kelengkapan Ruang dan Fasilitas
Fasilitas Utama	Jalur Keberangkatan
	Jalur Kedatangan
	Ruang Tunggu (Penumpang, Pengantar, dan Penjemput)
	Tempat Naik-Turun Penumpang
	Area Parkir Kendaraan
	Fasilitas Pengelola Lingkungan Hidup
	Perlengkapan Jalan
	Media Informasi
	Kantor Penyelenggara Terminal
	Loket Penjualan Tiket
	<i>Customer Service</i>
	<i>Outlet Pembelian Tiket secara Online</i>
	Jalur Pejalan Kaki
	Titik Kumpul Darurat

Fasilitas	Kelengkapan Ruang dan Fasilitas
Fasilitas Penunjang	Fasilitas Penyandang Disabilitas
	Fasilitas Ibu Hamil dan/atau Ibu Menyusui
	Fasilitas Kesehatan
	Fasilitas Peribadatan
	Fasilitas Keamanan
	Fasilitas Pemadam Kebakaran

Fasilitas	Kelengkapan Ruang dan Fasilitas
Fasilitas Umum	Toilet
	Rumah Makan
	Fasilitas Telekomunikasi
	Tempat Istirahat Awak Kendaraan
	Fasilitas Kebersihan
	Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum
	Fasilitas Perdagangan atau Pertokoan
	Fasilitas Penginapan
	Area Merokok
	Anjungan Tunai Mandiri (ATM)
	Pengantar Barang (<i>Trolley</i> dan Tenaga Angkut)
	Area dengan Jaringan Internet
	Ruang Anak-Anak
	Media Pengaduan Layanan
	Fasilitas Umum Lainnya

Tabel 2. 1 Tabel Fasilitas Terminal

Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2021

Untuk pengadaan fasilitas bagi penumpang penyandang disabilitas dan fasilitas bagi ibu hamil atau ibu menyusui, luas dan jenisnya menyesuaikan kebutuhan. Selain itu, penyediaan fasilitas terminal juga dapat bekerjasama dengan pihak luar.

2.1.1.3 Zona Pelayanan Terminal

Terminal penumpang terbagi menjadi 4 zona pelayanan, yaitu zona penumpang sudah bertiket, zona penumpang belum bertiket, zona perpindahan, dan zona pengendapan. Masing-masing zona tersebut memiliki kelengkapan fasilitas dan ruang yang berbeda-beda sesuai dengan fungsi zonanya. Pembagian zona tersebut adalah sebagai berikut:

Tipe Zona	Pengertian	Fasilitas
Zona Penumpang Sudah Bertiket	Tempat steril yang khusus disediakan bagi penumpang bertiket yang telah siap memasuki kendaraan.	Ruang Tunggu Eksekutif (<i>Lounge</i>)
		Ruang Tunggu Non-Eksekutif (<i>Non-Lounge</i>)
Zona Perpindahan	Merupakan tempat perpindahan penumpang dari berbagai jenis pelayanan angkutan penumpang umum.	
Zona Pengendapan	Merupakan tempat untuk istirahat awak kendaraan, dan pengendapan kendaraan	Area Istirahat Awak kendaraan
		Bengkel Operasional Bus
Zona Penumpang Belum Bertiket	Merupakan tempat dimana calon penumpang, pengantar, dan orang umum mendapatkan pelayanan sebelum masuk ke dalam zona sudah bertiket.	<i>Single Outlet Ticketing Online</i>
		Ruang Fasilitas Kesehatan
		Ruang Komersial
		Fasilitas Keamanan
		Area Transit Penumpang
		Ruang Anak-Anak
		Jalur Kedatangan Penumpang
		Ruang Tunggu
		Ruang Pembelian Tiket
		<i>Customer Service</i>
		Pusat Informasi
		Fasilitas Penyandang Disabilitas
		Toilet
		Ruang Ibu Hamil dan Menyusui
		Ruang Ibadah
		<i>Signage</i>
		Layanan Bagasi

Tabel 2. 2 Tabel Zona Pelayanan Terminal

Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2021

2.1.1.4 Fungsi Terminal

Dalam Standar Pelayanan Minimal Terminal Bus Tipe A menurut Agung Sedayu, fungsi terminal adalah sebagai penyedia fasilitas untuk masuk dan keluar manusia dan/atau barang yang akan dibawa, menuju dan dari suatu tempat tertentu. Adapun fungsi terminal secara lengkap adalah sebagai berikut :

1. Memuat manusia atau barang ke dalam kendaraan serta menurunkannya dan memindahkannya dari satu tempat ke tempat lain;
2. Menampung manusia (penumpang) dan/atau barang dari waktu kedatangan sampai waktu keberangkatan;

3. Membuat dokumentasi perjalanan, menjual tiket perjalanan, dan memeriksa tiket pesanan penumpang;
4. Menyimpan kendaraan dan komponen lainnya serta memeliharanya;
5. Mengumpulkan penumpang dan barang-barang untuk diberangkatkan.

2.1.1.5 Klasifikasi *User Terminal*

User atau pengguna merujuk pada berbagai pihak yang terlibat dalam berbagai aktivitas atau kegiatan yang ada di terminal. Dalam hal ini, pihak yang terlibat dalam berbagai aktivitas dapat dibagi kedalam 4 kategori, yaitu sebagai berikut :

Kategori	Sub-Kategori	Keterangan
Operator atau Petugas Terminal	Pengelola Terminal	Staf yang bertanggung jawab atas operasional dan manajemen terminal
	Petugas Keamanan	Staf yang bertanggung jawab atas keamanan di area terminal
	Staf Informasi	Staf yang bertanggung jawab untuk memberikan informasi kepada penumpang mengenai jadwal keberangkatan bus dan lainnya
	Petugas Kebersihan	Staf yang bertanggung jawab atas kebersihan dan perawatan fasilitas terminal
	Petugas Kesehatan	Staf yang bertanggung jawab saat penumpang membutuhkan bantuan kesehatan di terminal
	Petugas PO Bus	Staf yang bertanggung jawab untuk menyediakan layanan penjualan tiket bus kepada penumpang

Kategori	Sub-Kategori	Keterangan
Penumpang	Penumpang Naik	Masyarakat yang akan menaiki bus untuk perjalanan dengan tujuan tertentu
	Penumpang Turun	Masyarakat yang tiba di terminal setelah melakukan perjalanan dengan bus dari suatu tempat tertentu
	Kerabat Mengantar	Anggota keluarga atau teman yang mengantarkan penumpang ke terminal
	Kerabat Menjemput	Anggota keluarga atau teman yang menjemput penumpang di terminal

Kategori	Sub-Kategori	Keterangan
Pedagang	Kios Makanan dan Minuman	Pedagang yang menyediakan makanan (berat/ringan) dan minuman bagi penumpang
	Kios Barang Kebutuhan Sehari-Hari	Pedagang yang menyediakan kebutuhan seperti obat-obatan, dan kebutuhan lainnya
	Kios Jasa Layanan	Pedagang yang menyediakan jasa layanan seperti pengisian pulsa, uang elektronik, dan berbagai hal lainnya
	Kios Barang Elektronik Kecil	Pedagang yang menyediakan aksesoris ponsel, seperti <i>charger</i> , <i>headset</i> , <i>earphone</i> , <i>power bank</i> , dan berbagai hal lainnya

Kategori	Sub-Kategori	Keterangan
Awak Kendaraan	Sopir Bus	Pengemudi bus yang mengoperasikan bus untuk mengangkut dan menurunkan penumpang dan barang
	Kondektur	Petugas yang membantu sopir bus dalam mengatur penumpang dan tiket penumpang
	Awak Kendaraan Lainnya	Pengemudi angkutan kota dan kendaraan lain yang beroperasi di terminal

Tabel 2. 3 Tabel Kategori User Terminal
Sumber : Olahan Penulis, 2024

2.1.2 Transit Oriented Development

Transit Oriented Development (TOD) adalah suatu pendekatan untuk merancang sesuatu yang dapat menyatukan aktivitas, bangunan, dan ruang publik dengan koneksi yang dapat diakses dengan berjalan kaki atau dengan bersepeda. Selain itu, juga terdapat layanan transit yang sangat baik dan dapat terhubung ke seluruh kota. Hal ini dapat diartikan sebagai akses inklusif bagi semua orang terhadap fasilitas kota melalui kombinasi fasilitas moda transportasi yang paling efisien, dan bertujuan untuk memaksimalkan aksesibilitas transportasi umum dengan menciptakan kawasan yang mendukung kegiatan sosial dan ekonomi.

Menurut *Institute for Transportation and Development Policy* (ITDP) dalam TOD Standard v3.0 (2017), terdapat delapan prinsip yang berkaitan dengan TOD (*Transit Oriented Development*), yaitu :

1. *Walk* (Berjalan)



Gambar 2. 1 Prinsip TOD Walk
Sumber : TOD Standard

Berjalan kaki merupakan cara murah dan sehat untuk bepergian dalam jarak pendek. Berjalan kaki juga berpotensi untuk menjadi cara yang sangat menyenangkan, aman, dan nyaman untuk berkeliling jika jalan yang dilewati terasa menarik dan terlindungi dengan baik dari lalu lintas kendaraan.

Dalam standar TOD, istilah “berjalan” atau “dapat dilalui dengan berjalan kaki” mencakup penggunaan alat bantu berjalan, seperti kursi roda, tongkat, serta dapat dilalui ketika sedang membawa sesuatu, seperti kereta bayi, kereta belanja, dan lain-lain. Tidak hanya

jalur pejalan kaki saja, namun area penyeberangan juga harus sepenuhnya mendukung semua pengguna sebagaimana mestinya.

2. *Cycle* (Siklus)



Gambar 2. 2 Prinsip TOD Cycle
Sumber : TOD Standard

Cycle atau siklus lebih memprioritaskan jaringan transportasi non-motor, yang salah satunya adalah dengan bersepeda. Selain berjalan kaki, bersepeda merupakan salah satu mode mobilitas yang sehat, terjangkau, dan inklusif untuk perjalanan jarak dekat sampai jarak menengah. Namun, pesepeda merupakan satu dari sekian banyak pengguna jalan yang memiliki potensi yang cukup tinggi terhadap kecelakaan lalu lintas, pencurian sepeda, dan vandalisme. Oleh karena itu, dibutuhkan area parkir atau penyimpanan sepeda yang aman di tempat-tempat yang merupakan tujuan dari orang bersepeda, seperti ruang terbuka publik, stasiun kereta, terminal bus, dan lain-lain.

Selain area parkir, jalur sepeda yang terpisah dari kendaraan bermotor juga diperlukan untuk mendukung keselamatan para pesepeda. Jalur ini dapat dibuat jika kecepatan kendaraan bermotor yang diizinkan di suatu jalan melebihi 30 km/jam. Namun jika kecepatan kendaraan bermotor yang diizinkan adalah 15-30 km/jam, maka hanya diperlukan marka jalan bersama (*sharrows*). Dan jika kecepatan kendaraan bermotor yang diizinkan tidak lebih dari 15 km/jam, maka tidak diperlukan jalur sepeda terpisah atau marka jalan bersama.

3. *Connect* (Menghubungkan)



Gambar 2. 3 Prinsip TOD Connect
Sumber : TOD Standard

Connect berarti menghubungkan berbagai tujuan yang mudah diakses oleh pejalan kaki dan pesepeda. Konektivitas pejalan kaki dan pesepeda merupakan prioritas dalam prinsip TOD. Begitu juga sebaliknya, konektivitas yang meningkatkan perjalanan dengan kendaraan bermotor bukanlah suatu prioritas dalam prinsip TOD. Selain itu, aksesibilitas yang menghubungkan pejalan kaki dan pesepeda didefinisikan sebagai akses tanpa batas bagi semua orang minimal 15 jam dalam satu hari.

4. *Transit* (Transit)



Gambar 2. 4 Prinsip TOD Transit
Sumber : TOD Standard

Transit merupakan layanan transportasi umum yang menjadi penghubung antara pejalan kaki dengan kota di luar jangkauan pejalan kaki dan pesepeda untuk mengakses berbagai lokasi yang tersebar di seluruh kota. Layanan transportasi umum sebagai area transit harus dirancang dengan koneksi yang nyaman, aman, dan mudah diakses

oleh berbagai lapisan masyarakat, termasuk penyandang disabilitas, seperti pengguna kursi roda, tongkat, sampai penyandang gangguan penglihatan dengan layanan angkutan yang cepat.

5. *Mix* (Mencampur)



Gambar 2. 5 Prinsip TOD Mix
Sumber : TOD Standard

Mix berarti keseimbangan dan perpaduan dari pengguna dan aktivitas yang komplementer dalam lingkungan sekitar, termasuk tempat tinggal, tempat kerja, dan area perdagangan. Dengan beragamnya aktivitas yang ada, mendorong adanya aktivitas untuk berjalan kaki, bersepeda, dan mendukung layanan transportasi umum yang lebih baik. Orang-orang dengan usia, jenis kelamin, pekerjaan yang berbeda-beda dapat saling berinteraksi satu sama lain di berbagai tempat umum.

Tempat umum seperti taman merupakan salah satu fasilitas yang terbilang cukup penting, terutama bagi masyarakat umum kota yang kurang mampu dan sulit mendapatkan akses ke fasilitas pribadi dan hanya memiliki sedikit kesempatan untuk melepaskan penat dari kehidupan perkotaan.

6. *Densify* (Memadatkan)



Gambar 2. 6 Prinsip TOD Densify
Sumber : TOD Standard

Densify berarti mengoptimalkan kepadatan dan menyesuaikan dengan kapasitas tempat transit. Kepadatan yang berorientasi pada transportasi umum menghasilkan tempat-tempat yang padat penduduk, ramai, aktif, dan aman. Sasaran kinerja berdasarkan prinsip ini berfokus pada kombinasi kepadatan perumahan dan non-perumahan untuk mendukung transportasi umum berkualitas tinggi, layanan lokal, dan ruang publik.

7. *Compact* (Kompak)



Gambar 2. 7 Prinsip TOD Compact
Sumber : TOD Standard

Compact berarti desain yang dapat membuat orang-orang menghabiskan waktu dan energi yang lebih sedikit untuk bepergian. Selain itu, prinsip ini juga bertujuan untuk melindungi lahan di wilayah desa-desa dari pembangunan dengan prioritas pemadatan dan pembangunan kembali lahan yang telah dikembangkan.

Sasaran prinsip ini lebih berfokus pada hubungan antara pembangunan dengan kegiatan perkotaan serta waktu tempuh yang singkat ke pusat-pusat perjalanan utama di dalam kota.

8. *Shift* (Menggeser)



Gambar 2. 8 Prinsip TOD Shift
Sumber : TOD Standard

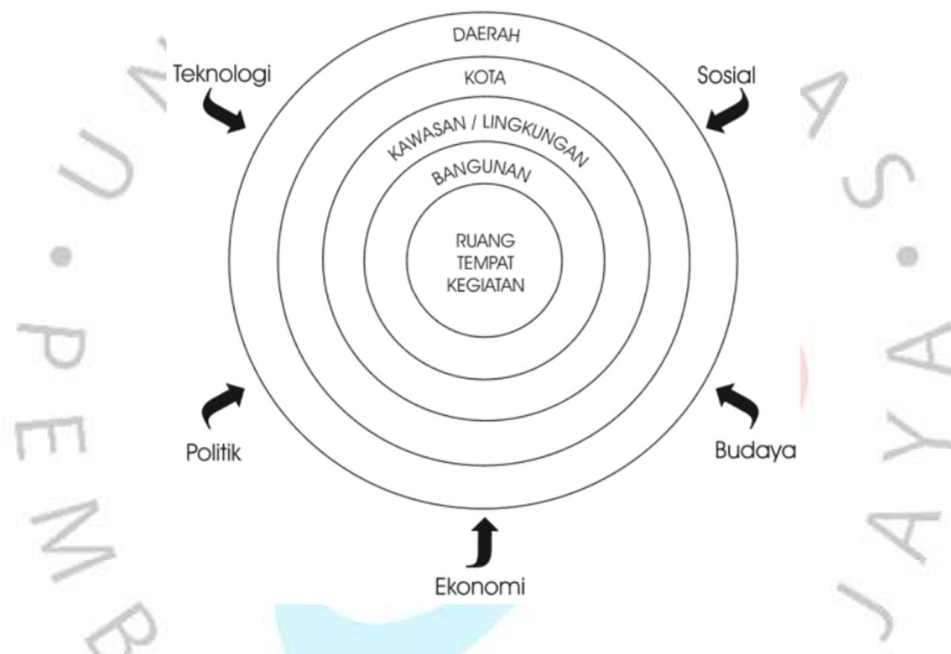
Shift berarti meningkatkan mobilitas dengan mengatur parkir dan penggunaan jalan. Berdasarkan tujuh prinsip sebelumnya, penggunaan kendaraan bermotor pribadi dalam kehidupan sehari-hari diharapkan dapat berkurang, sehingga ruang kota yang sebelumnya digunakan sebagai area parkir dapat dialokasikan untuk penggunaan yang lebih optimal secara sosial dan ekonomi. Tujuan dari implementasi prinsip ini adalah untuk meminimalisasi ruang yang digunakan untuk kendaraan bermotor.

Dari delapan prinsip yang telah dipaparkan, terdapat lima prinsip yang akan digunakan dalam rancangan revitalisasi Terminal Baranangsiang ini, yang dapat dihubungkan dengan fungsi terminal itu sendiri dalam fungsi perkotaan. Kelima prinsip tersebut dapat diimplementasikan ke dalam desain dengan tetap memperhatikan kegunaan dan pengguna terminal. Kelima prinsip yang akan digunakan dalam rancangan desain ini adalah *Walk* (berjalan), *Cycle* (siklus), *Connect* (menghubungkan), *Transit* (transit), dan *mix* (mencampur).

2.1.3 Arsitektur, Lingkungan, dan Perilaku

Dalam buku “Arsitektur, Lingkungan, dan Perilaku” karangan Haryadi dan B. Setiawan, disebutkan bahwa perilaku manusia merupakan suatu hal yang

beragam dan dapat berubah-ubah tergantung pada lokasi atau tempatnya masing-masing. Sebagai contoh, perilaku manusia di dalam kamar akan sangat berbeda dengan perilaku manusia ketika berada di tempat umum. Dengan demikian, perilaku manusia dapat diklasifikasikan atas dasar skala lokasi atau tempatnya, yaitu mulai dari sebuah ruang kecil seperti kamar, kemudian rumah tinggal atau sebuah bangunan, lalu perumahan atau kompleks bangunan, dan terakhir adalah sebuah kota. Meskipun demikian, masing-masing lokasi memiliki hubungan satu sama lain dan dapat saling mempengaruhi perilaku manusia yang ada di dalamnya.



Gambar 2. 9 Skala Sistem Ruang
Sumber : Arsitektur, Lingkungan, dan Perilaku

Selain lokasi atau tempat terjadinya sebuah perilaku, juga terdapat faktor-faktor yang ikut mempengaruhi perilaku manusia, yaitu keadaan sosial, budaya masyarakat, tingkat perekonomian, sistem politik, dan teknologi yang saat ini sedang berkembang.

Dalam skala lokasi terkecil sebagai tempat terjadinya sebuah perilaku manusia, ruang memiliki peran yang penting karena berkaitan dengan fungsi atau pemakaian ruang tersebut. Fungsi dari sebuah ruang dapat ditentukan dari lokasi ruang tersebut berada, seperti sebuah ruang yang ada di sekolah maka kemungkinan fungsinya adalah sebagai ruang kelas, ruang guru, laboratorium sekolah atau

sejenisnya. Dengan fungsi yang jelas, maka sebuah ruang juga akan memiliki kejelasan dalam bentuk, perabot, ukuran, dan lainnya. Namun, juga terdapat ruang-ruang yang memiliki fungsi kurang jelas, seperti ruang serbaguna. Sebuah ruang yang memiliki fungsi yang kurang jelas maka akan memunculkan perilaku yang kurang jelas dengan berbagai elemen pendukung yang tidak spesifik kepada sebuah kegiatan atau perilaku tertentu.

Dari penjelasan di atas, didapatkan sebuah kesimpulan bahwa terdapat dua jenis ruang yang dapat mempengaruhi perilaku manusia, yaitu :

1. Ruang yang didesain untuk kebutuhan atau memfasilitasi sebuah fungsi dan tujuan yang spesifik
2. Ruang yang didesain untuk kebutuhan atau memfasilitasi fungsi dan tujuan yang lebih fleksibel

Kedua jenis ruang ini memiliki kesamaan variabel yang akan mempengaruhi perilaku pengguna ruang tersebut, yaitu warna, ukuran dan bentuk, perabot dan penataannya di dalam sebuah ruang, dan lingkungan ruang (suara, temperatur, dan pencahayaan).

Variabel-variabel tersebutlah yang akan dijadikan sebagai dasar untuk meningkatkan kualitas ruang dalam rancangan revitalisasi Terminal Baranangsiang ini. Variabel-variabel tersebut akan diimplementasikan ke dalam desain dan akan berkaitan dengan fungsi ruang serta fungsi terminal sebagai salah satu fasilitas transportasi umum yang akan dikunjungi oleh berbagai pengguna dengan berbagai perilaku dan latar belakang yang berbeda-beda.

2.1.3.1 Perilaku Pengguna (*User*)

Pola perilaku pengguna terbagi menjadi 3 kategori berdasarkan kategori atau jenis dari pengguna itu sendiri, yaitu :

1. Perilaku Pengelola Terminal

Pengguna pengelola dibedakan menjadi 2, yaitu administratif dan koordinasi lapangan. Pengguna administratif melakukan berbagai

perilaku atau kegiatan yang ada di dalam ruang, seperti masuk ke dalam kantor untuk melakukan absen, dan melakukan berbagai pekerjaan yang mengharuskan untuk duduk menghadap ke arah laptop atau komputer yang sudah disediakan. Sedangkan untuk pengguna koordinasi lapangan, melakukan berbagai aktivitas yang berada di luar ruangan atau di lapangan. Beberapa aktivitas yang dilakukan oleh pengelola koordinasi lapangan adalah melakukan pengamanan lingkungan di terminal dan mengatur arah masuk atau keluar bus pada area terminal.

2. Perilaku Pengelola Penunjang

Pengguna penunjang dibagi menjadi 2 kategori, yaitu pengguna loket bus dan pengguna kios. Pengguna penunjang loket bus tentunya akan berkegiatan dan melakukan berbagai aktivitas yang berhubungan dengan loket bus, seperti mempersiapkan tiket bus yang akan dijual, melayani calon penumpang yang akan membeli tiket, sampai memberikan informasi terkait jadwal keberangkatan bus yang akan penumpang naiki. Sedangkan untuk pengguna penunjang kios, tentu akan beraktivitas dan berkegiatan yang berkaitan dengan kios yang mereka miliki, seperti mempersiapkan barang atau makanan yang akan mereka jual, membersihkan area kios dan area makan (jika berjualan makanan), sampai melayani pembeli yang akan membeli barang atau makanan yang mereka jual.

3. Perilaku Pengunjung

Pengguna pengunjung dibagi menjadi 3 kategori, yaitu penjemput, pengantar, dan penumpang. Pengguna penjemput akan menggunakan area parkir untuk memarkirkan kendaraan yang mereka gunakan dan akan menunggu kedatangan bus pada ruang tunggu kedatangan. Namun, tidak jarang penjemput akan menunggu kedatangan bus pada area kios untuk membeli makanan dan minuman selagi mereka menunggu kedatangan bus. Kemudian pengguna pengantar, dengan kegiatan dan perilaku yang tidak jauh

berbeda dengan pengguna penjemput. Namun, terkadang pengantar hanya sekedar mengantar calon penumpang saja sampai area terminal dan tidak turun atau memarkirkan kendaraan yang mereka gunakan karena mereka tidak ingin masuk ke ruang tunggu keberangkatan bus. Dan yang terakhir adalah pengguna penumpang, yang merupakan pengguna utama di dalam terminal. Penumpang akan menghabiskan lebih banyak waktu di dalam terminal dibandingkan dengan kedua pengguna sebelumnya, yaitu penjemput dan pengantar. Oleh karena itu, kegiatan dan perilaku yang akan dilakukan oleh penumpang juga akan lebih banyak, seperti membeli tiket bus, menunggu di ruang tunggu keberangkatan, membeli makanan dan minuman di kios, dan terkadang karena lamanya keberangkatan bus yang akan mereka naiki tidak jarang mereka akan pergi ke toilet, atau beribadah di musholah. Selain itu, mereka juga dapat berkeliling area terminal untuk sekedar melihat-lihat dan menghabiskan waktu untuk menunggu keberangkatan bus yang akan mereka naiki.

2.1.3.2 Aksesibilitas Penyandang Disabilitas

The International Classification of Functioning, Disability and Health/ICF menyatakan bahwa disabilitas merupakan suatu kondisi yang dialami seseorang yang menyebabkan kesulitan dalam area fungsional yang dipandang secara holistik, serta muncul dari hubungan interaksi antara faktor kontekstual, lingkungan, dan personal. Sedangkan Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1997 tentang Penyandang Cacat menjelaskan bahwa penyandang disabilitas merupakan kondisi seseorang yang memiliki kelainan fisik dan/atau mental yang dapat mengganggu atau menjadi hambatan dalam melakukan suatu aktivitas dalam kehidupan sehari-hari.

Penyandang disabilitas terbagi menjadi beberapa kategori berdasarkan gangguan yang mereka alami, yaitu :

1. Penyandang cacat fisik, seperti tuna netra (gangguan penglihatan), tuna rungu (gangguan pendengaran), tuna rungu (gangguan

pendengaran), dan tuna daksa (cacat tubuh seperti polio dan gangguan gerak).

2. Penyandang cacat mental, seperti tuna grahita (keterbelakangan mental), tuna laras (gangguan emosi dan sosialisasi), dan autisme (gangguan interaksi, komunikasi, dan perilaku yang terbatas).
3. Penyandang cacat fisik dan mental, seperti tuna ganda (mengalami lebih dari satu hambatan atau gangguan).

Berdasarkan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No. 30/PRT/M/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan, menyatakan bahwa aksesibilitas adalah sebuah kemudahan yang diberikan untuk semua kalangan masyarakat termasuk penyandang disabilitas dan lansia dengan tujuan untuk mewujudkan kesetaraan dalam kesempatan untuk segala aspek kehidupan.

Terdapat beberapa faktor yang harus dipenuhi untuk mewujudkan sarana dan prasarana yang mendukung aksesibilitas bagi penyandang disabilitas, yaitu :

1. Keselamatan, yaitu seluruh fasilitas yang ada harus memperhatikan keselamatan penyandang disabilitas.
2. Kemudahan, yaitu seluruh fasilitas harus dapat dijangkau dengan mudah oleh penyandang disabilitas.
3. Kegunaan, yaitu seluruh fasilitas harus dapat digunakan dengan baik oleh penyandang disabilitas.
4. Kemandirian, yaitu seluruh fasilitas harus dapat digunakan oleh penyandang disabilitas tanpa bantuan dari orang lain.
5. Berkualitas, yaitu seluruh fasilitas yang diberikan dapat melebihi harapan dan dapat memuaskan pengguna.
6. Keadilan, yaitu seluruh fasilitas harus dapat memenuhi kebutuhan pengguna termasuk penyandang disabilitas tanpa adanya perbedaan.

7. Merata, yaitu seluruh fasilitas harus dapat menjangkau semua aspek kebijakan dan peraturan yang telah ditetapkan.
8. Efektif dan Efisien, yaitu seluruh fasilitas dapat digunakan dengan cara yang tepat dan sesuai dengan kegunaannya masing-masing.

Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No. 441/KPTS/1998 tentang Persyaratan Teknis Bangunan Umum dan Lingkungan, menyatakan bahwa sarana prasarana bagi pengguna angkutan umum meliputi jalur pedestrian, jalur pemandu, *ramp*, anak tangga, dan tiang pembatas (*bollard*) yang direncanakan sebagai fasilitas transportasi umum yang aksesibel. Penjelasan mengenai sarana prasarana adalah sebagai berikut :

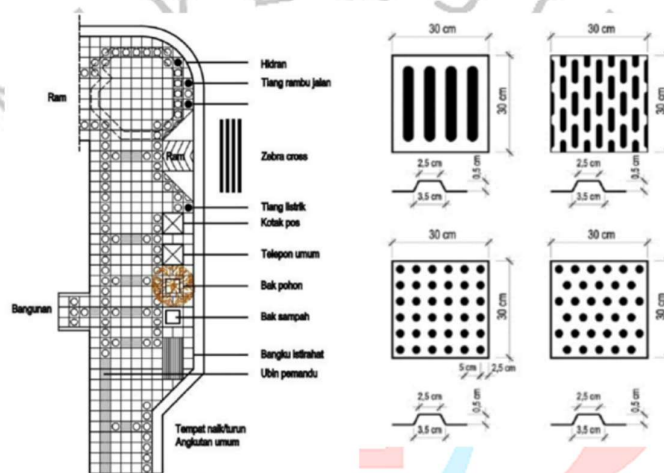
1. Jalur pedestrian, yaitu jalur khusus yang diperuntukkan bagi pejalan kaki dan dirancang sesuai dengan kebutuhan orang untuk berpindah tempat secara aman, nyaman, dan tidak terhalang apapun. Adapun persyaratan untuk jalur pedestrian adalah permukaan harus stabil, kuat dan tidak licin, kemiringan maksimum 7°, memiliki area istirahat (disarankan pada setiap jarak 9 meter), memiliki pencahayaan yang baik (berkisar 50-150 lux), memiliki lebar minimum 120 cm untuk jalur searah dan 160 cm untuk dua arah.



Gambar 2. 10 Jalur Pedestrian

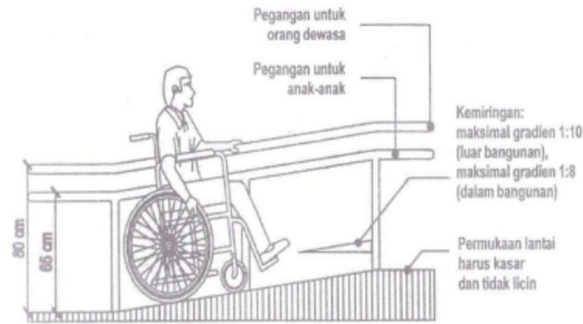
Sumber : Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No. 441/KPTS/1998

2. Jalur pemandu, yaitu jalur yang menjadi pemandu bagi penyandang disabilitas untuk berjalan dengan memanfaatkan tekstur ubin pengarah dan ubin peringatan. Adapun persyaratan untuk jalur pemandu adalah tekstur ubin pengarah bermotif garis menunjukkan arah perjalanan, tekstur ubin peringatan bermotif bulat yang menandakan perubahan situasi di sekitarnya, membedakan warna dan tekstur ubin pemandu (*guiding blocks*) dengan warna dan tekstur ubin di sekitarnya (biasanya kuning atau jingga).



Gambar 2. 11 Prinsip Perencanaan Jalur Pedestrian dan Tipe Tekstur Ubin
Sumber : Aksesibilitas Penyandang Disabilitas pada Layanan Transpotrasi Umum

3. *Ramp*, merupakan jalur landai yang berfungsi sebagai penghubung untuk akses antara jalan dengan pedestrian karena terdapat perbedaan ketinggian pada jalan dan pedestrian. Selain itu, *ramp* juga digunakan untuk menghubungkan berbagai akses lainnya yang memiliki perbedaan ketinggian. Pada sisi kanan dan kiri *ramp* dilengkapi dengan *handrail*. *Handrail* harus mudah dipegang dan tidak licin, serta disarankan untuk diperpancang 300 mm pada tiap bagian ujungnya untuk memberikan kemudahan bagi pengguna saat menggunakannya.



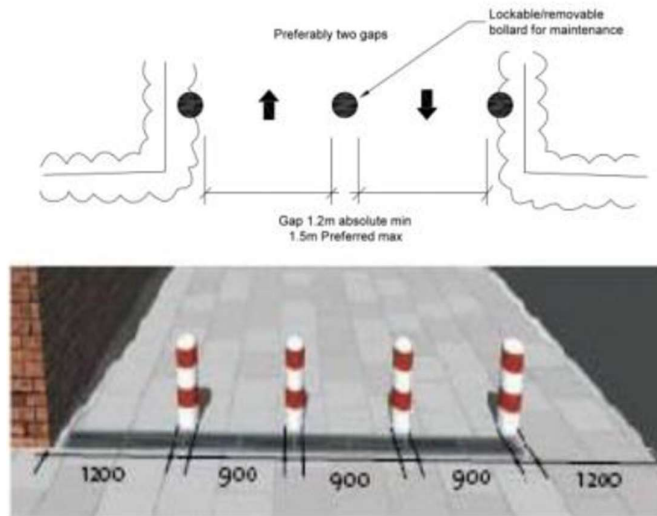
Gambar 2. 12 Ramp yang Direkomendasikan
Sumber : Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No. 441/KPTS/1998

4. Anak tangga, yaitu jalur alternatif dari *ramp* yang dapat digunakan jika seseorang mengalami kesulitan untuk melewati *ramp*. Kesulitan yang mungkin terjadi saat menggunakan *ramp* adalah posisi kaki yang miring sehingga akan lebih mudah untuk berjalan pada bidang datar seperti permukaan anak tangga.



Gambar 2. 13 Profil Anak Tangga
Sumber : Aksesibilitas Penyandang Disabilitas pada Layanan Transpotrasi Umum

5. Tiang pembatas/*bollard*, berfungsi sebagai pembatas atau penanda perubahan kondisi lingkungan sekitar, seperti batasan area pedestrian dengan jalan raya, atau batasan pedestrian dengan selokan. Jarak ideal antar *bollard* adalah berkisar 1.200 mm dengan tujuan untuk memberikan ruang kenyamanan pada pejalan kaki.



Gambar 2. 14 Tiang Pembatas/Bollard

Sumber : Aksesibilitas Penyandang Disabilitas pada Layanan Transpotrasi Umum

2.2. Preseden

2.2.1 Oslo Bus Terminal, Norwegia



Gambar 2. 15 Terminal Bus Oslo

Sumber : Wikipedia

Terminal Bus Oslo merupakan pusat layanan bus regional dan jarak jauh pada rute domestic dan internasional di Norwegia. Terminal ini terhubung dengan layanan kereta api, bus lokal, metro, trem, dan taksi. Sebagai salah satu terminal terbesar di Norwegia, Terminal Bus Oslo telah menerapkan “standar bandara” untuk penawaran layanan, keamanan, dan informasi. Selain itu, terdapat pemisahan

[illegible]

Gambar 2. 16 Denah Terminal Bus Oslo
Sumber : oslobusterminal.no

Terminal Bus Oslo berhasil menciptakan lingkungan yang ramah pengguna. Desainnya tidak hanya memperhatikan aspek fungsional tetapi menciptakan pengalaman positif bagi penumpang melalui kenyamanan, kemudahan akses, dan interaksi sosial. Sirkulasi penumpang yang ingin naik dan penumpang yang ingin turun dari bus dibuat terpisah dengan menyediakan jalur yang berbeda supaya tidak terjadi kepadatan karena sirkulasi penumpang naik dan penumpang turun yang saling bersilangan.

Analisis desain yang dapat penulis jadikan sebagai referensi adalah bagaimana desain dari Terminal Bus Oslo dapat mengedepankan pengalaman dekat desain, baik penumpang yang akan naik, penumpang yang akan turun yang mengantarkan penumpang naik, orang yang akan menjerumuskan penumpang turun, bahkan sampai penyandang disabilitas

Terminal Bus Oslo berhasil menciptakan lingkungan yang ramah pengguna. Desainnya tidak hanya memperhatikan aspek fungsional tetapi menciptakan pengalaman positif bagi penumpang melalui kenyamanan, kemudahan akses, dan interaksi sosial. Sirkulasi penumpang yang ingin naik dan penumpang yang ingin turun dari bus dibuat terpisah dengan menyediakan jalur yang berbeda supaya tidak terjadi kepadatan karena sirkulasi penumpang naik dan penumpang turun yang saling bersilangan.

Analisis desain yang dapat penulis jadikan sebagai referensi adalah bagaimana desain dari Terminal Bus Oslo dapat mengedepankan pengguna dan pendekatan desain, baik penumpang yang akan naik, penumpang yang akan turun yang mengantarkan penumpang naik, orang yang akan menjerumuskan penumpang turun, bahkan sampai penyandang disabilitas.

Analisis desain yang dapat penulis jadikan sebagai referensi adalah bagaimana desain dari Terminal Bus Oslo dapat mengedepankan pengguna disabilitas. Pendekatan desain, baik penumpang yang akan naik, penumpang yang akan turun, orang yang mengantarkan penumpang naik, orang yang akan menjemput penumpang turun, bahkan sampai penyandang disabilitas.

2.2.2 Slough Bus Station, Inggris



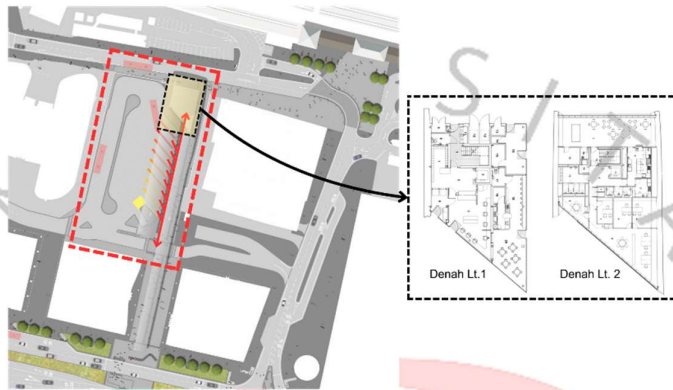
Gambar 2. 17 Terminal Bus Slough
Sumber : dezeen.com

Terminal Bus Slough, yang terletak di Slough, Inggris, adalah contoh terminal bus yang dirancang dengan inovasi arsitektur dan fungsionalitas tinggi. Desain terminal ini dianggap sebagai "patung urban fungsional" yang memiliki karakteristik unik. Permukaan aluminium yang digunakan pada bangunan menciptakan efek visual yang berubah sesuai dengan kondisi cahaya, menjadikannya landmark yang mudah dikenali di Slough.



Gambar 2. 18 Kawasan Sekitar Terminal Bus Slough
Sumber : dezeen.com

Terminal Bus Slough memiliki posisi yang sangat strategis, yaitu berada berdekatan dengan stasiun kereta, perkantoran, gereja, perpustakaan, dan pusat perbelanjaan. Dengan posisi yang sangat strategis tersebut, tentunya akan berpengaruh kepada desain terminal bus ini. Terminal Bus Slough didesain untuk mendorong masyarakat sekitar dan penumpang mau untuk berjalan kaki untuk berpindah moda transportasi atau menuju tempat tujuan mereka.



Gambar 2. 19 Denah Terminal Bus Slough
Sumber : spacehubdesign.com

Selain memberikan respon terhadap lingkungan sekitar, desain terminal bus ini juga tetap memperhatikan kenyamanan penumpang. Hal ini dapat dilihat pada desain ruang tunggu yang berada di lantai dua, dan pemberhentian bus yang tepat berada dibawah ruang tunggu. Dengan begitu, penumpang tidak perlu berjalan jauh untuk memasuki bus tujuan mereka.

Analisis desain yang dapat penulis jadikan sebagai referensi adalah bagaimana desain dari Terminal Bus Slough ini dapat merespon lingkungan sekitar dan dapat menjadi titik temu untuk beberapa bangunan disekitarnya. Selain itu, penggunaan material dan bentuk bangunan yang unik dapat menjadi ke-khas-an tersendiri yang dapat membuat orang akan mudah mengingat terminal bus ini.

2.2.3 Terminal Terpadu Pulo Gebang, Indonesia



Gambar 2. 20 Terminal Terpadu Pulo Gebang
Sumber : terminalpulogebang.com

Terminal Terpadu Pulo Gebang (TTPD) adalah terminal penumpang angkutan jalan tipe A di Indonesia yang menggunakan konsep bangunan modern dan telah memiliki berbagai fasilitas yang dapat menunjang berbagai kebutuhan pengguna. Selain itu, Terminal Terpadu Pulo Gebang (TTPG) juga telah memiliki sistem elektronik dalam pengoperasiannya, yaitu pada sistem informasi, layanan pembelian tiket secara *online*, serta *boarding pass* yang dapat memberikan kemudahan bagi masyarakat untuk bepergian. Terminal ini juga sudah terintegrasi dengan banyak terminal penumpang angkutan jalan tipe A lainnya di Pulau Jawa.



Gambar 2. 21 Interior Terminal Terpadu Pulo Gebang
Sumber : terminalpulogebang.com

Fasilitas yang ada di Terminal Terpadu Pulo Gebang juga terbilang sangat lengkap, mulai dari fasilitas utama seperti loket, ruang tunggu, media informasi, dan fasilitas lainnya, kemudian fasilitas penunjang berupa fasilitas keamanan, fasilitas penyandang disabilitas, fasilitas kesehatan, dan berbagai fasilitas lainnya. Selain itu, juga terdapat fasilitas umum, seperti anjungan tunai mandiri atau ATM, pertokoan, kantin, dan fasilitas lainnya, serta terdapat fasilitas tambahan seperti dua unit genset, ruang kontrol cctv, lift barang, ruang baca, pos jaga, dan berbagai fasilitas lainnya.

Analisis desain yang dapat penulis jadikan sebagai referensi adalah kelengkapan fasilitas yang diberikan dan tetap memperhatikan bagaimana sirkulasi di dalam terminal supaya fasilitas yang telah diberikan dapat dimanfaatkan dengan baik oleh penumpang dan seluruh lapisan masyarakat yang terlibat dalam kegiatan yang ada di terminal.

2.2.4 World Trade Center Transportation Hub New York City



Gambar 2. 22 WTC Transportation Hub, NYC
Sumber : calatrava.com

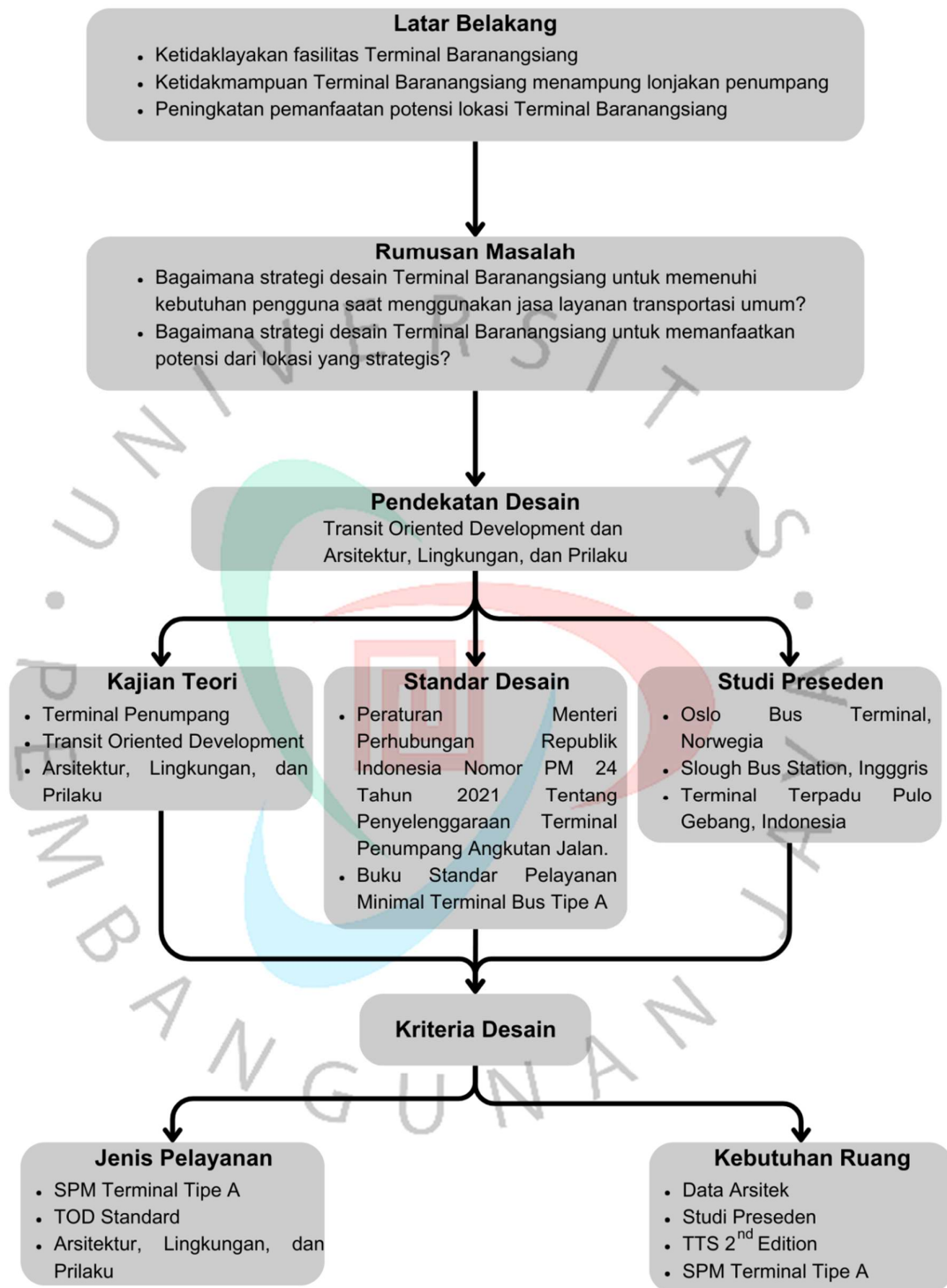
World Trade Center Transportation Hub merupakan sebuah bangunan yang didesain sebagai fasilitas yang menggantikan sistem *kereta Port World Trade-Hudson (PATH)* yang hancur pada 11 September 2001. Bangunan ini selesai pada 2016 dan berlokasi di New York City, Amerika Serikat. Desain *WTC Transportation Hub* mengedepankan kombinasi pencahayaan alami dan bentuk

pahatan yang memberikan keindahan dan kesan bermartabat bagi jalur pejalan kaki. Selain itu, pada lantai dasar juga disediakan ruang bagi Kota New York sebagai area publik yang dapat dinikmati oleh masyarakat umum.

Analisis desain yang dapat penulis jadikan sebagai referensi adalah bagaimana *WTC Transportation Hub* ini menjadi ikonik dengan desain yang berbeda dari bangunan lain di sekitarnya. Selain pemanfaatan pencahayaan alami untuk menerangi ruang dalam sebuah bangunan yang cukup luas juga dapat menjadi pertimbangan sebagai salah satu langkah untuk menghemat energi pencahayaan buatan.

2.3. Kerangka Pemikiran

Berdasarkan landasan teori beserta preseden yang sudah dipaparkan sebelumnya, berikut merupakan kerangka pemikiran yang akan dijadikan acuan pengerjaan rancangan penulis :



Gambar 2. 23 Kerangka Pemikiran
Sumber : Olahan Penulis, 2024

2.4. Kriteria Rancangan

Perancangan revitalisasi Terminal Baranangsiang Bogor ini merupakan sebuah solusi atas ketidaklayakan fasilitas Terminal Baranangsiang dan ketidakmampuannya dalam menampung lonjakan penumpang pada waktu-waktu tertentu. Selain itu, revitalisasi Terminal Baranangsiang ini merupakan bagian dari rencana pengembangan kawasan TOD Pemerintah Kota Bogor untuk mengoptimalkan area terminal dan memodernisasi kegiatan perdagangan yang berada di sekitar terminal. “Pengembangan kawasan akan dilakukan dengan visi menjadi hub transit Bogor dengan interkonvektivitas dan intermodal center yang dinamis. Ini dilakukan dengan mengoptimalkan area terminal dan memodernisasi kegiatan perdagangan yang berada di sekitar kawasan” (Pengembangan TOD Baranangsiang menjadi Hub Transit Bogor yang Dinamis, 2020).

Revitalisasi Terminal Baranangsiang Bogor ini akan mengusung konsep *Transit Oriented Development* yang berfokus pada integrasi antara transportasi publik dan kawasan komersial, serta mempertimbangkan desain arsitektur yang responsif terhadap perilaku manusia untuk menciptakan ruang publik yang nyaman, aman, dan menarik bagi pengguna. Berikut merupakan tabel kriteria rancangan revitalisasi Terminal Baranangsiang berdasarkan buku TOD Standard dan Arsitektur, Lingkungan, dan Perilaku :

Kategori	Uraian	Landasan Teori	Kriteria
<i>Walk</i>	Mendorong pejalan kakidengan menyediakan jalur yang aman dan nyaman untuk berjalan	TOD Standard	Terdapat jalur pejalankaki yang jelas dan terhubung Jalur pejalan kaki yang lebar, bebas hambatan, dan dilengkapi dengan fasilitas seperti tempat duduk dan pencahayaan yang baik
<i>Cycle</i>	Menyediakan fasilitas untuk pengguna yang aman dan nyaman	TOD Standard	Tersedia jalur sepeda yang aman dan terintegrasi dengan jaringan transportasi lainnya Jalur sepeda yang terpisah dari lalu lintas kendaraan bermotor dan dilengkapi dengan tempat parkir sepeda yang memadai
<i>Connect</i>	enghubungkan berbagai moda transportasi untuk memudahkan perpindahan pengguna	TOD Standard	Minimal satu moda transit jarak dekat dan satu moda transit jarak jauh tersedia Ketersediaan transfer antar moda yang efisien, untuk memudahkan perpindahan pengguna
<i>Transit</i>	menyediakan layanan angkutan umum yang efektif dan efisien untuk memenuhi kebutuhan masyarakat	TOD Standard	Ketersediaan layanan angkutan umum dengan frekuensi tinggi Layanan angkutan umum harus memiliki jadwal yang konsisten
<i>Mix</i>	Menggabungkan berbagai fungsi penggunaan lahan untuk menciptakan lingkungan yang dinamis	TOD Standard	Terdapat campuran penggunaan lahan komersial, sosial, dan lainnya

Tabel 2. 4 Tabel Prinsip TOD
Sumber : TOD Standard

Jenis Variabel	Uraian	Landasan Teori	Kriteria
Ruang	Sebuah sistem lingkungan yang dibatasi oleh dinding dan atap baik oleh unsur yang permanen maupun tidak permanen	Arsitektur, Lingkungan, dan Perilaku	Ruang harus sesuai dengan kebutuhan pengguna dan mendukung interaksi sosial
Warna	Sebuah variabel yang dapat mempengaruhi suasana, kualitas, dan perilaku-perilaku yang ada di dalam sebuah ruang	Arsitektur, Lingkungan, dan Perilaku	Warna harus dipilih berdasarkan dampak psikologis pada pengguna, seperti warna cerah yang mencerminkan energi positif, warna netral yang mencerminkan ketenangan, dan lain sebagainya
Ukuran dan Bentuk	Sebuah variabel yang bersifat tetap atau fleksibel sebagai pembentuk ruang	Arsitektur, Lingkungan, dan Perilaku	Ukuran harus proporsional dengan fungsi ruang, dan bentuk ruang harus mendukung sirkulasi dan fungsi ruang
Perabot dan Penataannya	Sebuah variabel yang dapat mempengaruhi persepsi dan penilaian orang terhadap suatu ruang	Arsitektur, Lingkungan, dan Perilaku	Penataan perabot harus memudahkan akses dan sesuai dengan aktivitas yang sedang dilakukan oleh pengguna
Suara, Temperatur, dan Pencahayaan	Serangkaian variabel yang berkaitan dengan kenyamanan pengguna di dalam sebuah ruang	Arsitektur, Lingkungan, dan Perilaku	Ruang harus dapat mengurangi kebisingan supaya tidak mengganggu kenyamanan pengguna, kemudian memiliki sistem ventilasi dan penghawaan yang baik untuk menjaga kenyamanan pengguna, dan memiliki pencahayaan alami dan buatan yang dapat mendukung fungsi ruang dan berbagai kegiatan atau aktivitas di dalamnya

Tabel 2. 5 Tabel Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Manusia
Sumber: Arsitektur, Lingkungan, dan Perilaku

Selain menggunakan buku TOD Standard dari ITDP (*Institute for Transportation and Development Policy*) dan buku Arsitektur, Lingkungan, dan Perilaku karya Haryadi dan B. Setiawan, Standar yang digunakan untuk menentukan jenis pelayanan di Terminal Baranangsiang juga mengacu pada

buku “Standar Pelayanan Minimal Terminal Tipe A”, yang berfokus pada aspek kenyamanan, keamanan, dan efisiensi desain. Dengan mengikuti pedoman ini, terminal diharapkan dapat menyediakan fasilitas yang optimal, seperti ruang tunggu yang aman dan nyaman, aksesibilitas yang baik bagi pengguna termasuk penyandang disabilitas, serta informasi yang jelas dan mudah diakses. Berikut merupakan tabel kriteria rancangan revitalisasi Terminal Baranangsiang berdasarkan buku Standar Pelayanan Minimal Terminal Tipe A :

Jenis Pelayanan	Uraian	Landasan Teori	Kriteria
Loket	Tempat penjualan tiket untuk calon penumpang	Standar Pelayanan Minimal Terminal Tipe A	Maksimum 30 detik untuk melayani satu orang penumpang
			Tersedia informasi terkait tempat duduk dan kelas bus
Ruang Tunggu	Ruangan/tempat yang disediakan untuk menunggu kedatangan angkutan umum	Standar Pelayanan Minimal Terminal Tipe A	Tempat duduk untuk satu orang minimum $0,625 \text{ m} \times 0,875 \text{ m} = 0,547 \text{ m}^2$
			Berdiri untuk satu orang minimum $0,375 \text{ m} \times 0,875 \text{ m} = 0,328 \text{ m}^2$
Tempat Ibadah	Fasilitas untuk melakukan ibadah	Standar Pelayanan Minimal Terminal Tipe A	Minimum untuk empat orang laki-laki dan empat orang perempuan
			Luas minimum untuk satu orang $0,9 \text{ m} \times 1,25 \text{ m} = 1,125 \text{ m}^2$
			Luas ruang juga ditunjang tempat wudhu dan toilet
Toilet	Tersedianya toilet baik untuk orang normal maupun untuk penyandang disabilitas	Standar Pelayanan Minimal Terminal Tipe A	Terdapat enam ruang untuk orang normal dan dua ruang untuk penyandang disabilitas (masing-masing untuk pria dan wanita)
			Luas toilet $0,9 \text{ m} \times 1,25 \text{ m} = 1,125 \text{ m}^2$

Fasilitas Penyanggah Disabilitas, Wanita Hamil dan Menyusui, dan Manula	Fasilitas yang bertujuan untuk memberikan kemudahan kepada penyanggah disabilitas, wanita hamil, ibu dengan balita, dan manula	Standar Pelayanan Minimal Terminal Tipe A	Kemiringan <i>ramp</i> untuk akses penyanggah disabilitas, wanita hamil, ibu dengan balita, dan manula maksimum 20%
			Ketersediaan eskalator untuk terminal dengan jumlah lantai lebih dari satu
Fasilitas Kesehatan	Fasilitas yang disediakan untuk penanganan keadaan darurat	Standar Pelayanan Minimal Terminal Tipe A	Tersedianya fasilitas pertolongan pertama kesehatan penumpang
			Pos kesehatan ditempatkan di area keramaian penumpang
			Pos kesehatan memiliki ruang untuk berbaring dengan ukuran $0,875 \text{ m} \times 2 \text{ m} = 1,75 \text{ m}^2$
			Fasilitas kesehatan ditunjang dengan petugas kesehatan, peralatan kesehatan, dan tempat obat
Fasilitas Keselamatan dan Keamanan	Fasilitas penyelamatan darurat dalam keadaan berbahaya (kebakaran, bencana alam, kecelakaan, dan pencegahan tindak kriminal)	Standar Pelayanan Minimal Terminal Tipe A	Pos keamanan ditempatkan di area keramaian penumpang
			Standar operasi keamanan sudah ditetapkan terminal dan diaudit secara periodik
Fasilitas Istirahat Operator Angkutan Umum	Ruang duduk dan tidur untuk operator angkutan umum (supir, kenek, dan lain-lain)	Standar Pelayanan Minimal Terminal Tipe A	Ruang untuk duduk per orang $0,625 \text{ m} \times 0,875 \text{ m} = 0,447 \text{ m}^2$
			Luas ruang untuk tidur per orang $0,7 \text{ m} \times 1 \text{ m} = 0,7 \text{ m}^2$

Fasilitas Penitipan Barang	Ruang dengan tempat/loker penyimpanan barang sementara bagi penumpang	Standar Pelayanan Minimal Terminal Tipe A	Ditempatkan di area kedatangan angkutan umum dan berdekatan dengan jalur sirkulasi penumpang
			Luas minimum per orang 0,875 m x 0,875 m = 0,766 m ²
Retail, Kanton, dan Restoran	Ruang-ruang komersial untuk fasilitas kesenangan dan kenyamanan penumpang	Standar Pelayanan Minimal Terminal Tipe A	Ditempatkan di area kedatangan angkutan umum dan berdekatan dengan jalur sirkulasi penumpang
ATM Center dan Money Changer	Fasilitas untuk pengambilan dan penukaran uang	Standar Pelayanan Minimal Terminal Tipe A	Ditempatkan di area yang aman, jelas, dan mudah dicapai orang
Fasilitas Penerima Pengaduan	Ruang atau tempat untuk menerima keluhan dan permasalahan penumpang	Standar Pelayanan Minimal Terminal Tipe A	Ditempatkan di tempat keramaian penumpang
			Berdekatan dengan pos keamanan dan kesehatan
Ruang Pengelola	Fasilitas atau ruang yang dapat digunakan oleh pimpinan dan /atau karyawan terminal	Standar Pelayanan Minimal Terminal Tipe A	Ditempatkan pada tempat yang mudah untuk mengawasi keadaan terminal
Fasilitas Persampahan	Fasilitas yang ditunjang dengan tempat pembuangan sampah (TPS) sementara	Standar Pelayanan Minimal Terminal Tipe A	Tempat pembuangan sampah sementara diletakkan tersembunyi pada bagian terminal agar tidak mengganggu kenyamanan
Area Parkir	Tempat untuk parkir kendaraan, baik roda empat maupun roda dua	Standar Pelayanan Minimal Terminal Tipe A	Luas tempat parkir disesuaikan dengan lahan yang tersedia
			Sirkulasi kendaraan masuk, keluar, dan parkir lancar

Tabel 2. 6 Tabel Jenis Pelayanan Terminal

Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2021

Setelah membuat jenis dan kriteria pelayanan pada rancangan revitalisasi Terminal Baranangsiang berdasarkan buku TOD Standard, Arsitektur Lingkungan dan Perilaku, dan Standar Pelayanan Minimal Terminal Tipe A, maka terdapat penentuan kebutuhan ruang yang diperlukan pada rancangan revitalisasi Terminal Baranangsiang Bogor ini berdasarkan pola aktivitas, sirkulasi dan kebutuhan pengguna, serta standar-standar lainnya. Untuk merincikan secara mendetail masing-masing kebutuhan ruang, maka digunakanlah 4 sumber, yaitu Data Arsitek (DA), Studi Preseden (SP), Time Saver Standards For Building Types 2nd Edition (TSS), dan Standar Pelayanan Minimal Terminal Bus Tipe A (SPM)

Pada tabel rencana program ruang dibawah ini akan terbagi menjadi 4 jenis fasilitas terminal, yaitu fasilitas utama, fasilitas pengelola, fasilitas penunjang, dan fasilitas parkir. Berikut merupakan besaran kebutuhan ruang yang diperlukan :

Jenis Fasilitas	Kebutuhan Ruang	Jumlah Ruang	Kapasitas (Orang)	Standar (M ²)/Orang	Luas (M ²)	Zona	Sumber
Fasilitas Utama	Loket Bus	39	2	1,92	149,76	Publik	DA
	Area Keberangkatan & Area Kedatangan Bus	2	100	1,25	250	Publik	SPM
	Ruang Informasi	2	4	2,75	22	Publik	DA
	Ruang Tunggu (AKAP & AKDP)	2	250	1,92	960	Publik	DA
	Ruang Tunggu (Transjabodetabek & BisKita)	1	60	1,92	115,2	Publik	DA
Sub Total					1496,96		
Sirkulasi (30%)					449,088		
Total (M ²)					1946		

Jenis Fasilitas	Kebutuhan Ruang	Jumlah Ruang	Kapasitas (Orang)	Standar (M ²)/Orang	Luas (M ²)	Zona	Sumber
Fasilitas Pengelola	Ruang Kepala Teminal	1	3	5,4	16,2	Privat	DA
	Ruang Staff	1	20	5,4	108	Privat	TSS
	Pantry	1	5	5,4	27	Privat	SP
	Ruang Rapat	1	25	2,4	60	Privat	DA
	Ruang Kontrol (CCTV)	1	8	3,6	28,8	Privat	SP
	Ruang Kebersihan	1	1	3,6	3,6	Privat	TTS
	Ruang Istirahat Awak Kendaraan	2	20	3	120	Privat	DA
	Gudang	1	2	22	44	Privat	SP
	Ruang Genset	1	1	52	52	Privat	SP
Sub Total					459,6		
Sirkulasi (30%)					137,88		
Total (M ²)					597		

Jenis Fasilitas	Kebutuhan Ruang	Jumlah Ruang	Kapasitas (Orang)	Standar (M ²)/Orang	Luas (M ²)	Zona	Sumber
Fasilitas Penunjang	Area Merokok	2	10	5	100	Publik	SP
	Kios/Retail	40	3	1,92	230,4	Publik	DA
	Restoran	2	30	1,52	91,2	Publik	DA
	Musholah	1	40	1,25	50	Publik	SPM
	Toilet	40	1	2,15	86	Semi Publik	DA
	Toilet Difabel	7	2	3	42	Semi Publik	DA
	Ruang Kesehatan	1	16	1,75	28	Semi Publik	SPM
Sub Total					627,6		
Sirkulasi (30%)					188,28		
Total (M²)					816		

Jenis Fasilitas	Kebutuhan Ruang	Jumlah Ruang	Kapasitas (Unit)	Standar (M ²)/Unit	Luas (M ²)	Zona	Sumber
Fasilitas Parkir	Area Parkir Bus	1	10	42,5	425	Semi Publik	SPM
	Area Parkir Mobil	1	70	12,5	875	Publik	SPM
	Area Parkir Prioritas	1	8	15	120	Publik	SP
	Area Parkir Motor	1	30	1,5	45	Publik	SPM
	Area Parkir Sepeda	1	10	1,5	15	Publik	SP
Sub Total					1480		
Sirkulasi (50%)					740		
Total (M²)					2220		

Ruang	Luas (M ²)
Fasilitas Utama	1946
Fasilitas Pengelola	597
Fasilitas Penunjang	816
Fasilitas Parkir	2220
Total Tanpa Fasilitas Parkir (M2)	3359
Total Keseluruhan (M2) + KDH (1.850 M2)	7429

Tabel 2. 7 Tabel Kebutuhan Ruang
Sumber : Olahan Pribadi, 2024