

# 8.06%

SIMILARITY OVERALL

SCANNED ON: 21 JUL 2025, 1:18 PM

## Similarity report

Your text is highlighted according to the matched content in the results above.

● IDENTICAL 0.21% ● CHANGED TEXT 7.84% ● QUOTES 0.16%

## Report #27600389

BAB I PENDAHULUAN 1.1. Latar Belakang Jabodetabek adalah salah satu kawasan yang sangat padat di Indonesia, mencakup Jakarta dan beberapa kota, seperti Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi yang saling terhubung melalui sistem transportasi yang sangat kompleks dan beragam. Kawasan ini memiliki Sistem Angkutan Massal Terpadu yang mencakup banyak moda transportasi seperti KRL Commuter Line, MRT Jakarta, LRT Jakarta, dan TransJakarta, yang dirancang untuk meningkatkan mobilitas penduduk dan mengurangi kemacetan di wilayah Jakarta dan sekitarnya. Kota Bogor merupakan salah satu kota yang berada di Jawa Barat yang termasuk dalam ruang lingkup Jabodetabek. Lokasinya yang strategis membuat Kota Bogor menjadi salah satu kota dengan jaringan transportasi yang sangat penting, baik di dalam Provinsi Jawa Barat maupun antar provinsi. Selain itu, juga terdapat Tol Jagorawi yang dapat menghubungkan Kota Bogor atau Jawa Barat dengan daerah – daerah lain, seperti di Jawa Tengah, bahkan Sumatera. Dengan lokasi dan potensi yang sangat baik, Kota Bogor memiliki Terminal Baranangsiang yang masuk kedalam klasifikasi terminal tipe A sebagai salah satu sarana transportasi yang melayani keberangkatan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), Transjabodetabek, dan Biskita (Kota Bogor). Terminal Baranangsiang adalah salah satu terminal yang memiliki peranan penting bagi sistem transportasi di wilayah Jabodetabek. Terminal Baranangsiang didirikan pada



tahun 1974 dan berfungsi sebagai gerbang utama bagi mobilitas masyarakat yang menggunakan transportasi darat di Bogor. 14 27 Lokasinya yang strategis, tepat di ujung jalan tol Jagorawi menjadikannya memiliki aksesibilitas yang tinggi bagi penumpang yang datang dari berbagai daerah. 30 Terminal Baranangsiang berada di Jalan Raya Pajajaran No. 30 39 9, Bogor Timur, Kota Bogor, Jawa Barat, Indonesia. Berdasarkan Peraturan Daerah kota Bogor Nomor 8 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bogor 2011 – 2031, pada Peta Penetapan Kawasan Strategis Kota Bogor, Terminal Baranangsiang terletak pada kawasan strategis ekonomi, dan dikelilingi oleh kawasan perumahan kepadatan sedang serta kawasan perdagangan dan jasa. Selain berada pada kawasan ekonomi, Terminal Baranangsiang juga berada di Kawasan Pusat Pelayanan Kota dan berada di jalan arteri utama yang menghubungkan Kota Bogor dengan berbagai wilayah lainnya di Jabodetabek. Tidak hanya itu, Terminal Baranangsiang juga berada tepat di depan pintu Tol Jagorawi yang merupakan salah satu akses untuk menuju berbagai provinsi yang ada di Pulau Jawa. Selain memiliki potensi yang sangat besar pada kawasan dan aksesibilitas, lokasi Terminal Baranangsiang juga berdekatan dengan Stasiun Bogor yang merupakan salah satu stasiun yang menghubungkan jaringan transportasi Jabodetabek. Kemudian terdapat banyak halte biskita yang beroperasi di Kota Bogor sebagai salah satu pilihan angkutan umum bagi masyarakat. Lokasi Terminal Baranangsiang juga berdekatan dengan berbagai fasilitas umum yang ada di Kota Bogor, seperti pusat perbelanjaan, perhotelan, fasilitas pendidikan, fasilitas peribadatan, fasilitas kesehatan, kantor pemerintahan, dan Kebun Raya Bogor. Dengan adanya fasilitas-fasilitas tersebut, akan semakin menambah potensi Terminal Baranangsiang terutama untuk dijadikan sebagai salah satu titik transit yang menghubungkan berbagai fasilitas yang ada di sekitarnya, atau dengan pendekatan Transit Oriented Development. Pendekatan Transit Oriented Development (TOD) juga merupakan salah satu fokus Pemerintah Kota Bogor sebagai salah satu upaya untuk menghubungkan Terminal Baranangsiang dengan lingkungan sekitarnya. 1 "Pemerintah Kota (Pemkot)



Bogor terus berupaya maksimal untuk merealisasikan rencana pembangunan Terminal Baranangsiang menjadi kawasan Transit Oriented Development (TOD) (Bogor P. K., 2021) Pada kondisi eksisting Terminal Baranangsiang Bogor, sudah terdapat pemberhentian bus yang dapat digunakan oleh masing-masing PO Bus. Namun, kondisi dari pemberhentian bus tersebut hanyalah lahan kosong yang dijadikan sebagai pemberhentian bus tanpa ada fasilitas penunjang lainnya, seperti penunjuk arah, nama PO Bus, lokasi tujuan, dan berbagai fasilitas penunjang lainnya. Selain itu, akses penumpang dari bangunan utama terminal ke pemberhentian bus atau sebaliknya tidak memiliki jalur khusus. Penumpang akan berjalan atau berlari tidak beraturan ke arah bus yang akan mereka naiki. 1 "Ratusan penumpang berlarian menyerbu sejumlah bus yang baru datang ke Terminal Baranangsiang Kota Bogor Jawa Barat. (Yustanto, 2023). Penumpang yang berlari untuk berebut kursi bus bukan hanya pria atau wanita dewasa saja, melainkan juga ada anak-anak dan orang tua. Mereka harus berlari dengan membawa barang bawaan mereka yang cukup banyak dan cukup berat. Selain itu, berlarian di area lajur bus akan menimbulkan bahaya, baik bagi penumpang itu sendiri atau bagi bus yang akan melewati area tersebut. Selain pada bagian pemberhentian bus, pada bagian dalam terminal juga kurang memberikan kenyamanan bagi penumpang atau kerabat penumpang yang sedang menunggu keberangkatan atau kedatangan bus. Bagian dalam terminal didesain hanya untuk memenuhi kebutuhan akan PO Bus, ruang tunggu, serta beberapa retail tanpa memperhatikan kenyamanan, estetika, dan sirkulasi user di dalam terminal. Bahkan kebersihan di area terminal juga tidak terjaga dengan baik, Bagian bawah ruang tunggu juga tidak dimanfaatkan dengan baik dan hanya diabaikan begitu saja, sehingga kapasitas atau daya tampung Terminal Baranangsiang terbilang cukup terbatas. Dampak dari hal tersebut akan terlihat ketika terjadi lonjakan penumpang, terutama di hari libur nasional seperti Hari Raya Idul Fitri karena banyaknya masyarakat yang ingin pulang kampung dan kondisi lalu lintas yang padat. "Para pemudik itu terdampar lantaran bus yang hendak ditumpanginya mengalami



keterlambatan. Hal itu membuat para warga harus menunggu sejak pagi hari bahkan sampai lima jam lamanya. (Bogor T. , 2022) Dapat terlihat bahwa ketika terdapat lonjakan penumpang, maka fasilitas yang disediakan oleh Terminal Baranangsiang tidak dapat menampung banyaknya penumpang yang datang. Hal ini berakibat pada terlantarnya penumpang di area terminal dan hanya duduk di tempat-tempat yang tidak beraturan serta tidak mendapatkan fasilitas yang dapat membuat mereka merasa nyaman, seperti ruang tunggu, kursi atau bangku, dan fasilitas-fasilitas lainnya ketika sedang menunggu kedatangan bus. Fasad merupakan elemen arsitektural utama dari segi visual dan sangat penting karena merupakan bagian yang selalu pertama kali diapresiasi oleh publik (Sastra, 2013). Bagian fasad Terminal Baranangsiang juga dibuat seadanya, bahkan terkesan kumuh dan kotor. Hanya terdapat beberapa pembatas antara ruang luar dengan ruang dalam supaya panas matahari tidak masuk secara langsung ke dalam bangunan. Arsitektur juga berkaitan erat dengan pengguna atau user dari sebuah karya arsitektur. Dalam hal ini, penumpang terminal merupakan salah satu pengguna yang memiliki peran penting bagi keberlangsungan terminal dan kebutuhan penumpang akan kelayakan terminal benar-benar harus diperhatikan. Kemudian juga ada berbagai pengguna, seperti petugas terminal, kerabat penumpang, pegawai PO bus, dan berbagai pengguna lainnya yang kebutuhannya juga harus diperhatikan. Dengan minimnya fasilitas yang diberikan oleh Terminal Baranangsiang, maka akan memunculkan sebuah perilaku yang memiliki emosi negatif, yaitu rasa bosan atau jenuh. Hal ini dapat dilihat pada kondisi calon penumpang yang berada di ruang tunggu terminal, calon penumpang hanya berdiam diri menunggu kedatangan bus tanpa adanya ruang interaksi yang dapat digunakan oleh calon penumpang selagi menunggu kedatangan bus. Ketiadaan ruang interaksi sosial tidak hanya dirasakan oleh calon penumpang saja, namun juga dirasakan oleh berbagai kalangan masyarakat yang ada di sekitar Terminal Baranangsiang seperti masyarakat yang sedang berjualan dan lain sebagainya. Meskipun pihak pengelola Terminal Baranangsiang sudah memberikan area



komersial sebagai wadah bagi masyarakat sekitar terminal yang ingin membuka usaha di area terminal, tetap saja ada pedagang keliling yang berjualan di area Terminal Baranangsiang. Hal ini akan menciptakan sebuah pemandangan yang kurang nyaman untuk dilihat, ketika ada pedagang keliling yang berjualan di area terminal secara tidak teratur. Minimnya fasilitas juga dirasakan oleh awak kendaraan yang ada di Terminal Baranangsiang. Tidak adanya ruang istirahat khusus yang disediakan untuk awak kendaraan membuat mereka beristirahat di tempat-tempat yang tidak teratur, seperti di sekitar bus mereka. Hal ini tentunya akan menyebabkan ketidaknyamanan bagi awak bus, karena mereka tidak mendapatkan fasilitas yang seharusnya.

1.2. Rumusan Masalah Berdasarkan latar belakang yang sudah dijelaskan, bahwa peran transportasi dasar, terutama transportasi umum seperti bus merupakan salah satu sarana terbaik untuk mengakomodasi kebutuhan masyarakat untuk bepergian. Namun, untuk memenuhi kebutuhan tersebut terdapat dua hal penting yang perlu diperhatikan, yaitu :

1. Bagaimana desain Terminal Baranangsiang yang dapat memenuhi kebutuhan pengguna saat menggunakan jasa layanan transportasi umum?
2. Bagaimana desain Terminal Baranangsiang yang dapat memanfaatkan potensi dari lokasi yang strategis?

1.3. Tujuan Perancangan Revitalisasi Terminal Baranangsiang ini memiliki tujuan, yaitu :

1. Merancang terminal yang dapat memenuhi ketentuan standar terminal tipe A dan kebutuhan pengguna jasa layanan transportasi umum dengan meningkatkan serta menambah ketersediaan fasilitas yang ada di Terminal Baranangsiang.
2. Merancang terminal yang dapat memaksimalkan potensi dari lokasi dan dapat digunakan oleh semua kalangan masyarakat.

1.4. Manfaat Perancangan Melihat lokasi dari Terminal Baranangsiang yang cukup strategis, yaitu berlokasi di pusat Kota Bogor dengan berbagai akses ke berbagai fasilitas umum yang sangat mudah untuk dijangkau baik dengan berjalan kaki atau dengan menggunakan kendaraan umum, sangat disayangkan jika Terminal Baranangsiang dibiarkan dengan kondisinya yang sekarang. Selain itu, Kota Bogor adalah salah satu Kota yang masuk ke dalam jaringan transportasi Jabodetabek



yang membuatnya memiliki tingkat kesibukan yang terbilang cukup tinggi terutama dibidang transportasi darat. Dengan begitu, adanya revitalisasi Terminal Baranangsiang akan memiliki banyak dampak positif bagi masyarakat. Revitalisasi Terminal Baranangsiang memiliki manfaat, yaitu : 1.

Meningkatkan kualitas pelayanan fasilitas Terminal Baranangsiang untuk memberikan kenyamanan bagi pengguna layanan terminal 2. Dapat menjadi titik hubung atau titik transit antar lokasi yang ada di Kota Bogor

1.5. Sistematika Penulisan Dalam penulisan laporan ini, sistematika penulisan merupakan aspek penting yang harus diperhatikan supaya laporan ini dapat tersampaikan dengan baik dan sistematis. 2 18 Oleh karena itu,

penulisan laporan dilakukan dengan sistematika penulisan sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN Bab I membahas tentang latar belakang dan isu

permasalahan yang berkaitan dengan kebutuhan akan revitalisasi Terminal

Baranangsiang yang kemudian akan dijadikan sebagai rumusan masalah. 2 Selanjutnya,

akan ada pembahasan mengenai tujuan perancangan, manfaat perancangan, dan

sistematika penulisan. BAB II TINJAUAN PUSTAKA Bab II membahas tentang

kajian teori yang akan digunakan terkait dengan perancangan revitalisasi

Terminal Baranangsiang, yang meliputi standar-standar yang akan digunakan

berdasarkan peraturan perundang-undangan, serta pendekatan yang akan digunakan

dalam perancangan revitalisasi Terminal Baranangsiang, yaitu Transit Oriented

Development (TOD) dan Arsitektur, lingkungan, dan Perilaku. Kemudian juga terdapat

kajian tentang preseden yang berkaitan dengan perancangan serta pendekatan

yang dilakukan dan akan diakhiri dengan kerangka berpikir serta kriteria

perancangan berdasarkan berbagai sumber yang digunakan. BAB III METODOLOGI

DESAIN Bab III membahas tentang data-data yang telah didapatkan yang

dapat membantu dan mendukung dalam perancangan revitalisasi Terminal

Barangsiang. Data-data tersebut adalah data lokasi tapak, peraturan daerah,

keadaan eksisting terminal, sampai keadaan lingkungan, seperti orientasi

matahari, orientasi angin, suhu dan kelembaban, curah hujan, kebisingan,

view dan aksesibilitas. Kemudian akan dilanjutkan dengan pembahasan tema

perancangan dan konsep dasar perancangan. 3 BAB IV ANALISIS PERANCANGAN



Bab IV membahas tentang analisis perancangan yang berupa analisis fungsi, analisis pengguna dan aktivitas, dan analisis tapak. Kemudian juga terdapat pembahasan tentang konsep rancangan yang berupa konsep bangunan hijau, konsep sirkulasi, konsep keterbangunan, konsep utilitas dan konsep Transit Oriented Deevlopment (TOD) . 31 BAB V HASIL PERANCANGAN Bab V membahas tentang hasil perancangan yang merupakan hasil dari analisis perancangan yang telah dilakukan. Hasil perancangan tersebut dapat berupa spesifikasi rancangan, site plan, denah, tampak, potongan, perspektif eksterior dan perspektif interior. BAB VI PENUTUP Bab VI membahas tentang penutup yang berupa kesimpulan dari hasil perancangan yang telah dilakukan dan saran kepada pihak-pihak yang berkaitan dengan pelaksanaan revitalisasi Terminal Baranangsiang.. 42 4 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 5 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 3 5 22 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. **25** Terminal penumpang tipe A, yang memiliki kriteria sebagai berikut: **11** Berlokasi di pusat kegiatan tingkat nasional, pusat kegiatan tingkat wilayah, dan pusat kegiatan tingkat lokal; **14** Berlokasi di jaringan angkutan umum antar negara dan/ atau angkutan antarkota-antarprovinsi; **24** Terdapat pergerakan orang antar negara dan/ atau antarkota antarprovinsi; **28** dan **24** 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: **11** Berlokasi di pusat kegiatan tingkat wilayah dan pusat kegiatan tingkat lokal; **14** Terdapat pergerakan orang antarkota dalam provinsi; dan **24** Berada di area yang mendukung perpindahan moda transportasi yang sesuai dengan kebutuhan. 3. Terminal penumpang tipe C, yang memiliki kriteria sebagai berikut: **11** Berlokasi di pusat kegiatan tingkat lokal; **14** Terdapat pergerakan orang dalam kota; dan **24** 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 5 utama yang menghubungkan wilayah-wilayah perkotaan lainnya. **11** **14** **24** 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: 6



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:

### 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;
- 35 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 :

### 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. **13 38** 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) 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) 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. **29**

**3. Connect**



(Menghubungkan) 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) 10  
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) 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. 13 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) Densify berarti mengoptimalkan kepadatan dan menyesuaikan dengan kapasitas tempat transit. 34 Kepadatan yang berorientasi pada transportasi umum menghasilkan tempat-tempat yang padat penduduk, ramai, aktif, dan aman. 13 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) 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) 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. 11 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. **4** 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. **4** 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 12 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 autis (gangguan interaksi, komunikasi, dan perilaku yang terbatas). 3. Penyandang cacat fisik dan mental, seperti tuna ganda (mengalami lebih dari satu hambatan atau gangguan).

36 Berdasarkan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No. 8 10 15 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.

13 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 o , 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.
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).

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.

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.

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.

2.2. Preseden 2.2.1 Oslo Bus Terminal, Norwegia 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 jalur antara penumpang yang datang dan pergi, sehingga mengurangi kebingungan dan meningkatkan efisiensi pergerakan. Terminal Bus



Oslo berhasil menciptakan lingkungan yang ramah bagi pengguna. Desainnya tidak hanya memperhatikan aspek fungsional tetapi juga menciptakan pengalaman positif bagi penumpang melalui kenyamanan, kemudahan akses, dan interaksi sosial.

21 Sirkulasi penumpang yang ingin menaiki bus dan penumpang yang ingin turun dari bus dibuat terpisah dengan menyediakan pintu 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 dalam 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 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 14 unik. Permukaan aluminium yang digunakan pada bangunan menciptakan efek visual yang berubah sesuai dengan kondisi cahaya, menjadikannya landmark yang mudah dikenali di Slough. 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. 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

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. 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

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 :

15 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).

16 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 : 17 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 K, yang berfokus pada aspek kenyamanan, keamanan, dan efisiensi desain. 20 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 : 18 19 20 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 21 ruang, maka digunakanlah 4 sumber, yaitu Data Arsitek (DA), Studi Preseden (SP), Time Saver Standards For Building Types 2 nd 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. 1 Berikut merupakan besaran kebutuhan ruang yang diperlukan : 22 23 BAB III METODOLOGI DESAIN 3.1. Paparan Data 3.1 1 41 1. Data Lokasi dan Kawasan 3.1 1.1. 1 Rencana Penataan Kawasan Lokasi perancangan yang dipilih dalam perancangan ini terletak di Kota Bogor, yaitu di Jalan Raya Pajajaran No. 9, Kota Bogor, Jawa Barat. 3 6 7 Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 8 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bogor 2011-2031, lokasi ini berada di Pusat Pelayanan Kota dan berada di kawasan perdagangan dan jasa, serta dikelilingi oleh kawasan perumahan dengan kepadatan sedang dan kawasan perumahan dengan kepadatan tinggi. 33 Berdasarkan RTRW Kota Bogor, Kota Bogor



memiliki 5 kecamatan dan 68 kelurahan dengan luas wilayah mencapai 11.850 Ha. 40 Adapun batas-batas wilayah Kota Bogor adalah sebagai berikut : 1. 6 17 26 37 Utara berbatasan dengan Kecamatan Kemang, Bojong Gede, dan Sukaraja, Kabupaten Bogor; 6 17 26

2. Selatan berbatasan dengan Kecamatan Taman Sari, Cijeruk, dan Caringin, Kabupaten Bogor; 6 17 3. Barat berbatasan dengan Kecamatan Kemang, Ciomas, dan Dramaga, Kabupaten Bogor; 4. Timur berbatasan dengan Kecamatan Sukaraja, dan Ciawi, Kabupaten Bogor. 3.1.1.2. Kondisi Eksisting

Kawasan Terminal Baranangsiang sebagai salah satu pusat transportasi utama di Kota Bogor memiliki peran yang sangat penting untuk mendukung perpindahan dan berbagai kegiatan masyarakat dan pengembangan ekonomi lokal. Namun, seiring dengan perkembangan infrastruktur kota dan bertambahnya jumlah pengguna jasa transportasi melalui terminal ini, membuat Terminal Baranangsiang menghadapi berbagai tantangan yang harus dihadapi. Dalam rencana untuk merevitalisasi kawasan ini, penting untuk melakukan analisis terhadap kondisi eksisting kawasan, seperti site plan terminal, kondisi fisik terminal, jaringan jalan, sampai ketersediaan layanan transportasi umum. Berikut adalah analisis kondisi eksisting kawasan : 1. Site Plan Terminal Berdasarkan site plan yang dibuat oleh pengelola Terminal Baranangsiang, dapat dilihat bahwa sebagian besar area Terminal Baranangsiang digunakan untuk area retail atau kios. Sedangkan area yang berisikan kantor utama, menara pengawas, dan ruang tunggu penumpang justru terlihat sangat kecil dan hanya berfokus di satu titik saja. Disisi lain, kios zona A terletak sangat jauh dari ruang tunggu penumpang yang merupakan target utama penjualan bagi masyarakat yang berjualan di kios-kios tersebut. Hal ini akan menyebabkan kios-kios di zona A akan sepi pelanggan karena jarak yang cukup jauh dari area ruang tunggu penumpang. 2. Kondisi Fisik Terminal Sebagai sebuah terminal angkutan jalan, sudah sewajarnya Terminal Baranangsiang memiliki berbagai fasilitas yang diberikan demi menunjang fungsinya sebagai terminal. Selain itu, jika fasilitas yang diberikan dapat digunakan dengan baik, maka akan meningkatkan kenyamanan calon penumpang yang ada di



Terminal Baranangsiang. Namun, banyak fasilitas yang ada di Terminal Baranangsiang sudah tidak layak untuk digunakan. Dengan banyaknya fasilitas yang tersedia di terminal Baranangsiang, toilet adalah salah satu dari sekian banyak fasilitas yang tampak tidak terjaga dengan baik. Dapat dilihat pada gambar di atas, kondisi fisik dari toilet di Terminal Baranangsiang sangat tidak layak untuk digunakan. Mulai dari penunjuk arah yang tidak berada pada tempat yang dapat memberikan informasi secara optimal, sampai kondisi bagian dalam toilet yang terlihat sangat kotor dan tidak terawat. Sedangkan ketika sedang menunggu kedatangan atau keberangkatan bus, tidak jarang calon penumpang harus menunggu beberapa waktu dan akan ada kemungkinan bahwa calon penumpang 24 ingin pergi ke toilet. Kondisi toilet yang tidak terawat tersebut tentu akan menimbulkan rasa tidak nyaman bagi siapa pun yang akan menggunakan toilet ketika sedang berada di Terminal Baranangsiang.

3. Jaringan Jalan  
Lokasi tapak berada di jalan arteri utama yang terhubung ke jalan arteri sekunder dan jalan lokal, dan tepat berada di depan pintu Tol Jagorawi. Secara umum, kondisi jaringan jalan pada tapak sudah sangat baik dan memadai, meskipun terkadang mengalami sedikit kemacetan jika terjadi peningkatan kepadatan kendaraan yang terjadi pada jam sibuk. Meski demikian, dengan adanya jaringan jalan yang sangat baik ini tentu akan sangat membantu dan menunjang fungsi utama dari Terminal Baranangsiang. Dengan mudahnya akses jaringan jalan ini, tentu bus yang akan berangkat dari terminal tidak memerlukan waktu tambahan untuk menuju jalan arteri utama atau jalan tol.

4. Layanan Transportasi Umum  
Terminal Baranangsiang merupakan terminal yang melayani keberangkatan bus AKAP, AKDP, Transjabodetabek, dan Biskita yang merupakan bus yang beroperasi untuk wilayah Kota Bogor. Namun, selain dari keempat moda transportasi yang telah dijelaskan sebelumnya, juga terdapat angkutan kota (angkot) yang berada tepat di depan Terminal Baranangsiang. Selain itu, juga terdapat Stasiun Bogor yang lokasinya tidak terlalu jauh dari Terminal Baranangsiang yang memperkaya pilihan transportasi yang ada bagi



penumpang di kawasan sekitar Terminal Baranangsiang Bogor. 3.1.2. Data

Tapak Lokasi tapak berada pada pusat pelayanan Kota Bogor, dengan

rincian sebagai berikut : 1. Letak Administratif : Jalan Raya Pajajaran

No. 9, Kota Bogor, Jawa Barat 2. Luas Tapak : 20.000 m<sup>2</sup> 3.

Batas-batas Tapak :  Utara : Area Ruko & Retail  Selatan : Mas

jid Raya Kota Bogor  Timur : Jalan Raya Pajajaran  Barat : Pemukiman Masyarakat 3.1.2.1.

**1 3 7** Data Regulasi Tapak Melihat Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 8

Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bogor 2011-2031,

ketentuan umum atau regulasi yang berlaku untuk kawasan fasilitas

pelayanan umum adalah sebagai berikut : 1. **1** KDB : Maksimum 60% = 60%

$\times 20.000 \text{ m}^2 = 12.000 \text{ m}^2$  (luas maksimal lantai dasar) 2. KLB :

$4 = 4 \times 20.000 \text{ m}^2 = 80.000 \text{ m}^2$  (luas maksimal seluruh lantai)

3. KDH : Minimum 10% = 10%  $\times 20.000 \text{ m}^2 = 2.000 \text{ m}^2$  (luas min

imal area hijau) 4. GSB : Rumija < 8m, maka  $1/2$  Rumija Rumija

> 8m, maka  $1/2$  Rumija + 1 25 3.1 2.2. Data Mikro Data mikro tapak merupakan

serangkaian elemen perancangan yang sangat penting dan tidak dapat

diabaikan selama proses perancangan. Data mikro tapak mencakup

pengumpulan informasi mengenai berbagai hal, yaitu orientasi matahari,

orientasi angin, suhu & kelembaban udara, curah hujan, kebisingan, view

dari luar & dari dalam, dan aksesibilitas di sekitar Terminal

Baranangsiang Bogor. Analisis data mikro tapak yang di Terminal

Baranangsiang Bogor adalah sebagai berikut : 1. **1** Orientasi Matahari Orientasi

tapak menghadap sisi Timur Laut dengan sisi terpanjang menghadap Timur Laut dan Barat Daya.

Dengan orientasi tapak yang sedemikian rupa, panas sinar matahari pagi

ataupun sore hari tidak akan terlalu intens masuk ke dalam bangunan.

Meskipun di sekitar tapak tidak ada bangunan tinggi yang dapat

menghalau panas dari matahari yang masuk ke dalam bangunan, namun

melihat vegetasi peneduh yang ada di sekitar tapak akan membuat panas

yang masuk ke dalam bangunan akan sedikit berkurang. **9** 2. Angin Orientasi atau

arah angin yang paling sering bertiup di Kota Bogor berasal dari arah

Timur, yaitu selama 7,2 bulan (4 April 2024 – 9 November 2024) denga



n persentase puncak mencapai 61% pada tanggal 30 Mei 2024. Bulan Januari merupakan bulan dengan hembusan angin paling kencang di Kota Bogor, dengan kecepatan rata-rata angin mencapai 10,1 km/jam. Kemudian terdapat masa tenang yang berlangsung selama 8,6 bulan (15 Maret 2024 – 2 Desember 2024) dengan kecepatan rata-rata angin mencapai 6,3 km/jam. 3. Suhu dan Kelembaban Suhu udara harian di Kota Bogor selama tahun 2024 berada pada angka 29 o C sampai 32 o C untuk titik terpanas dan 21 o C sampai 22 o C untuk titik terdinginnya. Suhu harian terpanas Kota Bogor terdapat di Bulan Oktober dan suhu terdingin di Kota Bogor terdapat di Bulan Agustus sampai Bulan Oktober. Kelembaban udara di Kota Bogor masuk kedalam kategori muggy (18 o C – 21 o C) dan oppressive (21 o C – 24 o C). Angka tersebut terbilang cukup tinggi jika dibandingkan dengan tingkat kelembaban yang tersara nyaman bagi manusia, yaitu comfortable (13 o C – 16 o C). 4. Curah Hujan Curah hujan turun sepanjang tahun di Kota Bogor dengan Bulan Januari sebagai bulan dengan curah hujan tertinggi, mencapai rata-rata curah hujan 288 mm. Sedangkan rentan waktu dengan curah hujan paling rendah adalah Bulan Agustus, dengan rata-rata curah hujan 53 mm. Berdasarkan data tersebut, tingkat curah hujan di Kota Bogor masuk kedalam kategori menengah dengan rentang curah hujan berada diantara 100-300 mm. 5. Kebisingan Lokasi tapak yang berlokasi di pusat pelayanan kota dan berada di Jalan Raya Pajajaran yang merupakan jalan arteri utama yang menghubungkan pusat perkotaan dan wilayah-wilayah yang memiliki kepadatan lalu lintas cukup tinggi membuat tingkat kebisingan yang ada di tapak cukup tinggi, dengan titik kebisingan yang paling tinggi bersumber dari Jalan Raya Pajajaran. 6. View View dari tapak menuju ke luar dan dari luar menuju ke arah tapak pada bagian depan (timur laut) terbilang cukup baik. Hal ini dapat terlihat dari lokasi tapak yang berada tepat di jalan arteri utama, sehingga view ke dalam maupun ke luar tapak dapat terlihat sangat jelas dan baik. Namun untuk bagian belakang tapak (barat daya), view ke dalam maupun ke luar tapak



kurang baik. Hal ini dikarenakan pada sisi belakang tapak berbatasan dengan pemukiman padat penduduk, sehingga view yang didapatkan kurang begitu baik. 1 7.

Aksesibilitas 26 Akses menuju tapak dapat dikatakan sangat memadai dan dapat dijangkau dengan berbagai opsi oleh masyarakat. Selain itu, akses dari tapak menuju beberapa lokasi yang ada di sekitar tapak juga tergolong mudah dan dekat untuk dicapai dengan berjalan kaki. Beberapa lokasi yang dapat diakses dengan berjalan kaki dari lokasi tapak adalah sebagai berikut :  Baranangsiang Vocational School : 3 Menit (190 Meter )  Botani Square Mall Bogor : 5 Menit (350 Meter)  Santika Bogor Hotel : 6 Menit (400 Meter)  Masjid Raya Kota Bogor : 8 Menit (500 Meter)  BMC Mayapada Hospital : 13 Menit (850 Meter)  Kebun Raya Bogor : 14 Menit (950 Meter) Durasi tempuh ke berbagai lokasi di sekitar tapak secara garis besar adalah kurang dari 15 menit dengan berjalan kaki. Dengan durasi tempuh yang terbilang cukup singkat tersebut, dapat terlihat bahwa lokasi tapak sangat mudah diakses oleh semua masyarakat.

3.2. Tema Rancangan Berdasarkan isu yang telah dibahas sebelumnya dan tujuan yang diharapkan melalui revitalisasi Terminal Baranangsiang ini, yaitu menghasilkan strategi desain yang dapat memenuhi kebutuhan akan fasilitas yang memadai di terminal sebagai sarana untuk aktivitas dan perilaku pengguna serta memaksimalkan potensi lokasi yang dimiliki, maka tema rancangan yang akan diterapkan dalam rancangan revitalisasi Terminal Baranangsiang ini adalah Transit Oriented Development yang akan dipadukan dengan pendekatan Arsitektur, lingkungan, dan Perilaku. Transit Oriented Development (TOD) digunakan sebagai tema rancangan karena dinilai sesuai dengan potensi yang dimiliki Terminal Baranangsiang dengan lokasinya yang begitu strategis, yaitu berlokasi di pusat pelayanan kota dan tepat berada di jalan arteri utama. Kemudian, Arsitektur, lingkungan, dan Perilaku digunakan sebagai pendekatan kepada perilaku pengguna yang beragam dengan berbagai aktivitas dan kegiatannya di area terminal. Dengan kedua tema tersebut, diharapkan Terminal Baranangsiang dapat menghadirkan sebuah pengalaman ruang yang berkesan bagi pengguna layanan



terminal dan dapat memberikan kemudahan akses untuk masyarakat yang akan bepergian baik di dalam kota maupun antar provinsi. 3.3. Konsep Dasar Rancangan Demi mencapai tujuan dari perancangan ini, konsep dasar rancangan akan sejalan dengan isu serta latar belakang dan tujuan dari rancangan ini yang akan diselesaikan dengan pendekatan Transit Oriented Development (TOD) dan dengan pendekatan Arsitektur, lingkungan, dan Perilaku. Pendekatan Transit Oriented Development (TOD) akan berfokus pada optimalisasi potensi dari lokasi tapak yang sangat strategis. Pendekatan ini akan berperan dalam memberikan ruang dalam rancangan yang akan terintegrasi dengan lingkungan sekitar Terminal Baranangsiang, seperti akses masuk dan keluar area terminal bagi pejalan kaki, area yang dapat mengkoneksikan berbagai moda transportasi dan dapat mudah di akses oleh pengunjung, area komersial yang akan menjadi faktor pendukung kegiatan masyarakat sekitar untuk berjualan, dan berbagai hal lainnya. Sedangkan pendekatan Arsitektur, lingkungan, dan Perilaku akan berfokus pada perilaku dan faktor-faktor yang menyebabkan perilaku pengguna ketika berada di terminal. Pengguna dalam hal ini berarti seluruh lapisan masyarakat yang turun serta berkegiatan di dalam terminal, seperti penumpang yang akan naik bus, penumpang yang akan turun bus, penumpang yang sedang menunggu bus, kerabat penumpang yang sedang mengantarkan penumpang, kerabat penumpang yang sedang menunggu kedatangan penumpang, masyarakat sekitar yang berjualan di area retail yang telah disediakan, petugas pengelola terminal (petugas keamanan, petugas kebersihan, petugas kesehatan, dan lain-lain), dan awak kendaraan. Pada dasarnya, konsep dasar dari perancangan ini adalah dengan menarik segala potensi yang dimiliki oleh Terminal Baranangsiang, terutama potensi dari lokasi yang dimiliki menjadi poin penting untuk meningkatkan value dari Terminal Baranangsiang ini. Selain dari faktor eksternal, faktor internal dari Terminal Baranangsiang juga akan menjadi fokus utama dalam desain. Faktor internal tersebut dapat berupa kebutuhan dan kegiatan pengguna jasa terminal yang akan berpengaruh kepada fasilitas terminal yang tentunya akan didesain sesuai dengan standar dari



peraturan yang telah ditetapkan. 27 Dengan menggabungkan kedua pendekatan tersebut, serta dengan meningkatkan kualitas fasilitas di Terminal Baranangsiang sesuai dengan standar terminal tipe A, maka akan menciptakan sebuah pengalaman yang akan berdampak pada pengguna dan lingkungan sekitar terminal. Kemudahan akses, tersedianya area transit, ruang interaksi sosial, area komersial, serta desain yang menyesuaikan dengan perilaku pengguna dan fasilitas yang sesuai dengan standar terminal tipe A merupakan sebuah perpaduan sempurna untuk menciptakan area terminal yang nyaman bagi pengguna dan dapat mendukung kegiatan masyarakat serta lingkungan perkotaan. 28

## BAB IV ANALISIS PERANCANGAN

### 4.1. Analisis Rancangan 4.1.1. Analisis Fungsi Tujuan atau Fungsi utama

dari perancangan revitalisasi Terminal Baranangsiang ini adalah untuk mengoptimalkan fasilitas yang diberikan untuk mendukung berbagai kebutuhan pengguna jasa layanan transportasi umum yang sesuai dengan standar terminal tipe A, serta dapat memanfaatkan potensi dari lokasi dari Terminal Baranangsiang ini. Untuk memenuhi berbagai kebutuhan pengguna, perancangan ini memberikan fasilitas yang menunjang TOD dengan adanya akses bagi pejalan kaki yang tidak bersilangan dengan jalur bus, ketersediaan area parkir sepeda yang dengan dengan entrance terminal, serta memiliki area yang difungsikan sebagai area komersial sebagai ruang aktivitas ekonomi yang ada di dalam area terminal. 4.1

11

### 2. Analisis Pengguna

dan Aktivitas Terminal Baranangsiang yang merupakan terminal tipe A, melayani keberangkatan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), Transjabodetabek, dan Biskita (Kota Bogor). Karena cakupan layanan yang luas ini, Terminal Baranangsiang memiliki berbagai kalangan pengguna, mulai dari pekerja yang bekerja di daerah Jabodetabek, masyarakat sekitar yang bepergian dengan Biskita Kota Bogor, hingga para pemudik yang meramaikan Terminal Baranangsiang setiap tahunnya. Dengan adanya berbagai pengguna yang tidak terikat dengan usia tertentu, serta pengelola terminal dan sopir bus, tentu akan terdapat berbagai aktivitas yang terjadi di dalam terminal dan harus dapat terfasilitasi dengan baik.



4.1.2.1. Pengguna Jasa Layanan Transportasi Umum Perancangan Revitalisasi Terminal Baranangsiang ini didesain untuk seluruh kalangan masyarakat yang ingin menggunakan angkutan umum untuk bepergian. Selain itu, berbagai layanan dan fasilitas yang telah disediakan di kawasan terminal dapat diakses oleh seluruh pengguna terminal tanpa terikat dengan batasan usia tertentu. Namun, berdasarkan pelayanan keberangkatan di Terminal Baranangsiang, pengguna jasa layanan transportasi umum dapat dibedakan menjadi 2 golongan, yaitu : 1. Pengguna Layanan AKAP dan AKDP Layanan angkutan AKAP dan AKDP merupakan layanan keberangkatan yang memiliki cukup banyak pengguna, terutama pada waktu mudik, baik mudik tahun baru atau mudik saat Hari Raya Idul Fitri. Berdasarkan data dari Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Dalam Angka 2023, pada bulan April 2023 terdapat 12.937 penumpang berangkat dari Terminal Baranangsiang dengan menggunakan layanan angkutan AKAP, dan 29.914 penumpang berangkat dari Terminal Baranangsiang dengan menggunakan layanan angkutan AKDP. Untuk menunjang berbagai kegiatan dan kebutuhan dari banyaknya pengguna layanan angkutan AKAP dan AKDP ini, perlu disediakan berbagai fasilitas seperti ruang tunggu yang cukup besar, area komersial berupa grocery store dan restoran, pusat informasi, musholah, ruang kesehatan, dan berbagai fasilitas penunjang lainnya. Pada awal kedatangan, penumpang angkutan AKAP dan AKDP akan diberikan akses yang mengarah langsung ke loket PO bus yang ada di dalam terminal. Setelah itu, mereka dibebaskan untuk mengakses area komersial yang ada di lantai 2 dan lantai 3 atau memilih untuk menunggu pada area tunggu yang ada di lantai 2. Jika bus tujuan penumpang akan segera tiba di area keberangkatan, penumpang dapat menuju ruang tunggu yang ada di lantai 1 supaya tidak terburu-buru saat akan menaiki bus dan supaya ruang tunggu di lantai 2 dapat ditempati oleh penumpang lain yang bus tujuannya masih belum akan memasuki area keberangkatan. 2. Pengguna Layanan Transjabodetabek dan Biskita Kota Bogor Transjabodetabek dan Biskita Kota Bogor memiliki intensitas keberangkatan yang lebih sering dengan interval waktu



keberangkatan setiap 1 jam. Berdasarkan data dari Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Dalam Angka 2023, rata-rata keberangkatan angkutan perkotaan di Terminal Baranangsiang pada tahun 2023 semester 1 (Januari sampai Juni) mencapai 2.108 unit kendaraan. Sedangkan pada tahun 2023 semester 2 (Juli sampai 29 Desember) rata-rata keberangkatan angkutan perkotaan di Terminal Baranangsiang mencapai 2.127 unit kendaraan. Dengan interval waktu keberangkatan yang cukup singkat, yaitu setiap 1 jam, maka kebutuhan akan ruang tunggu pada jenis keberangkatan ini tidak sebesar kebutuhan ruang tunggu pada jenis keberangkatan AKAP dan AKDP. Meskipun demikian, tetap dibutuhkan berbagai fasilitas penunjang, seperti pusat informasi, area komersial, area merokok, toilet dan berbagai fasilitas lainnya. Berbeda dengan area keberangkatan AKAP dan AKDP, untuk area keberangkatan Transjabodetabek dan Biskita Kota Bogor, calon penumpang akan melalui drop off area dan berjalan melalui jembatan penyeberangan yang cukup panjang supaya tidak melalui jalur keberangkatan bus. Setelah itu, calon penumpang dapat menunggu keberangkatan bus di area tunggu yang telah disediakan di lantai 2 yang juga berdekatan dengan grocery store. Setelah itu, sama seperti pada keberangkatan AKAP dan AKDP, setelah bus yang dituju datang, calon penumpang dapat turun ke lantai 1 untuk segera menaiki bus tujuan mereka masing-masing.

#### 4.1.2.2. Kerabat Mengantar dan Menjemput Penumpang Sering kali calon penumpang baik pengguna jasa layanan keberangkatan angkutan AKAP, AKDP, atau angkutan perkotaan diantar oleh kerabat untuk dapat sampai ke terminal. Hal ini tentu akan berpengaruh kepada kapasitas ruang tunggu terminal, terutama area keberangkatan AKAP dan AKDP, karena biasanya kerabat tidak hanya mengantar calon penumpang saja, tapi juga akan menunggu kedatangan bus bersama dengan calon penumpang. Selain itu, berbagai fasilitas yang tersedia juga harus dapat diakses oleh kerabat calon penumpang meskipun mereka tidak membeli tiket keberangkatan bus. Dengan begitu kerabat penumpang tidak akan merasa dibeda-bedakan dengan calon penumpang yang membeli tiket keberangkatan bus. Sama seperti kedatangan calon penumpang



ke terminal, penumpang yang baru sampai di terminal biasanya akan dijemput oleh kerabat yang sudah menunggu kedatangan mereka di terminal. Oleh karena itu, pelayanan yang diberikan kepada kerabat yang akan menjemput penumpang harus sama seperti pelayanan kepada kerabat yang mengantar calon penumpang. Selain fasilitas di dalam area terminal, juga harus disediakan fasilitas parkir yang memadai untuk menampung kendaraan yang digunakan oleh kerabat penumpang saat mengantar atau menjemput penumpang. Sedangkan bagi kerabat yang hanya sebatas mengantar sampai entrance terminal, disediakan jalur yang memadai baik kerabat yang mengantar penumpang ke area keberangkatan AKAP dan AKDP, atau ke area Transjabodetabek dan Biskita Kota Bogor.

#### 4.1.2.3. Pengelola Terminal

Sebagai salah satu fasilitas umum, sudah seharusnya terminal memiliki pengelola yang bertanggung jawab atas jalannya semua kegiatan yang ada di dalam terminal. Pengelola terminal tentu membutuhkan area-area yang khusus diperuntukkan bagi mereka, baik untuk bekerja, beristirahat, atau area-area lainnya. Sebagai contoh, kepala terminal yang membutuhkan ruang kerja khusus, staf pengelola terminal membutuhkan ruang istirahat dan ruang kerja sesuai dengan divisi yang mereka miliki, staf koordinasi lapangan membutuhkan area istirahat ketika mereka sedang tidak bekerja di lapangan, staf keamanan yang membutuhkan ruang yang dapat memantau seluruh kegiatan di area terminal, staf informasi yang membutuhkan ruang yang mudah diakses oleh pengunjung terminal, dan berbagai staf dengan berbagai kebutuhannya. Selain ketersediaan ruangan bagi staf untuk mendukung pekerjaan mereka, lokasi dari berbagai fasilitas khusus staf juga berperan penting untuk mengoptimalkan pekerjaan staf terminal. Sebagai contoh, pusat informasi yang dapat dengan mudah diakses oleh calon penumpang akan memudahkan staf dalam memberikan informasi yang diberikan, hingga ruang istirahat staf yang tertutup dari area publik akan memberikan kesan yang lebih privat bagi staf. Dengan demikian, bukan hanya ketersediaan, tetapi dampak dari pemilihan lokasi fasilitas untuk staf juga perlu diperhatikan.

#### 4.1.2.4. Pengelola Fasilitas Penunjang



Pengelola fasilitas penunjang berbeda dengan pengelola terminal, karena pengelola fasilitas penunjang tidak terikat secara langsung dengan terminal itu sendiri. Pengelola fasilitas penunjang yang dimaksud adalah pengelola atau staf pada loket bus dan grocery store atau kios. Secara garis besar, kebutuhan staf loket bus dengan staf kios tidak jauh berbeda. Keduanya sama-sama bertugas pada area yang telah disediakan, baik itu area loket bus, maupun area komersial. Selain itu, keduanya juga 30 berfokus pada pekerjaan yang hanya berkaitan dengan areanya masing-masing, seperti staf loket bus yang tentu akan bekerja di area loket dan staf kios yang akan bekerja di area kios mereka saja. Sedangkan untuk berbagai kebutuhan umum lainnya, seperti kebutuhan akan toilet, musholah, dan berbagai fasilitas lainnya, staf fasilitas penunjang dapat menggunakan fasilitas yang sama dengan fasilitas yang digunakan oleh pengunjung terminal.

#### 4.1.3. Analisis Tapak

##### 4.1.3.1. Orientasi Tapak dan Arah Gerak

Matahari Bentuk tapak yang sedikit menyerong dengan sisi yang memanjang menghadap ke arah Timur Laut, membuat desain bangunan juga akan mengikuti arah tersebut. Meskipun tidak secara langsung menghadap ke arah Timur-Barat, sisi terpanjang fasad bangunan tetap terdampak panas matahari di waktu-waktu tertentu. Untuk merespon keadaan tersebut, desain bagian atap bangunan dibuat sedikit menjorok kedepan supaya bayangan dari atap tersebut dapat menutupi bagian fasad bangunan dan mengurangi intensitas panas matahari yang mengenai fasad bangunan secara langsung. Pada area depan terminal terdapat area hijau yang dapat diakses oleh pengguna terminal yang juga difungsikan sebagai ruang transisi antara area parkir kendaraan dengan area bangunan terminal itu sendiri. Pada area hijau ini juga terdapat berbagai vegetasi yang berfungsi sebagai peneduh, baik untuk bangunan maupun untuk pengguna yang sedang berada di luar area bangunan terminal. Selain itu, tapak yang sedikit berkontur juga dapat dimanfaatkan sebagai peneduh alami dengan memanfaatkan bayangan dari bangunan yang berada pada kontur yang lebih tinggi supaya area di bawahnya menjadi lebih sejuk. Hal tersebut telah diterapkan pada area



hijau di depan bangunan terminal yang memiliki kontur yang lebih rendah dibandingkan dengan area parkir kendaraan yang ada di dekatnya.

4.1.3.2. Orientasi Angin Sebagaimana data terkait datangnya angin dari arah timur yang sudah disampaikan sebelumnya, maka untuk merespon hal tersebut adalah dengan cara menempatkan bukaan yang dapat berupa pintu ataupun jendela pada arah datangnya angin. Hal ini dilakukan dengan tujuan untuk memberikan sirkulasi supaya angin dapat masuk ke dalam bangunan dan menjadi pendingin alami yang dapat dimanfaatkan bagi bangunan. Selain bukaan yang ditempatkan di sisi timur untuk memberikan sirkulasi supaya angin dapat masuk ke dalam bangunan, bukaan yang sama juga ditempatkan pada sisi barat supaya angin yang ada di dalam bangunan dapat keluar dari bangunan. Dengan begitu siklus sirkulasi angin akan terus berulang.

4.1.3.3. View ke Dalam dan ke Luar Tapak Untuk view , bangunan ini memiliki view dari luar ke dalam bangunan, dan view dari dalam ke luar bangunan. Dapat dilihat pada gambar di atas, terdapat 4 titik view yang ada pada bangunan ini, yaitu : A. View dari luar ke dalam bangunan. Titik A merupakan gambaran bagaimana terminal ini dilihat dari luar tapak. Dapat dilihat bahwa bentuk atap yang berombak cukup mencolok dan dapat menjadi poin fokus yang menunjukkan keberadaan terminal ini. B. View dari dalam bangunan utama ke arah depan. Titik B merupakan gambaran terkait apa saja yang dapat dilihat oleh pengguna terminal saat melihat keluar bangunan di arah depan. Beberapa hal yang dapat terlihat adalah area hijau yang ada di depan terminal, area parkir dan drop off untuk melihat apakah ada kerabat yang datang menjemput, dan ramainya Jalan Raya Pajajaran yang tepat berada di depan terminal. C. View dari dalam bangunan utama ke arah belakang. Titik C merupakan gambaran terkait apa saja yang dapat dilihat oleh pengguna terminal saat melihat keluar bangunan di arah belakang. Beberapa hal yang dapat terlihat adalah bus yang sudah tiba di area keberangkatan, dan bus yang akan segera berangkat dari area keberangkatan. Hal ini berlaku bagi calon penumpang dan kerabat penumpang



yang sedang menunggu keberangkatan atau kedatangan bus yang ada di area keberangkatan. 31 D. View dari dalam bangunan sekunder ke arah depan. Titik D merupakan gambaran terkait apa saja yang dapat dilihat oleh pengguna terminal saat melihat keluar bangunan sekunder di arah depan. Beberapa hal yang dapat terlihat adalah bus yang sudah tiba di area keberangkatan, dan bus yang akan segera berangkat dari area keberangkatan. Dengan begitu mereka dapat menunggu di ruang tunggu yang berada di lantai 2 dan baru akan turun ke lantai 1 ketika bus yang akan mereka tumpangi akan segera berangkat.

#### 4.2. Konsep Rancangan Menyesuaikan dengan lokasi yang sangat strategis dari Terminal Baranangsiang dan dengan fungsi yang dibawakan, konsep desain perancangan revitalisasi Terminal Baranangsiang ini berfokus pada konsep Transit Oriented Development (TOD) dan peningkatan fasilitas yang menjadi kebutuhan bagi seluruh pengguna terminal. Konsep Transit Oriented Development (TOD) dinilai selaras dengan tujuan perancangan revitalisasi dan fungsi dari terminal itu sendiri. Selain Transit Oriented Development (TOD) yang menjadi konsep utama dalam perancangan revitalisasi terminal ini, akan ada beberapa konsep pendukung yang akan diterapkan dalam proses perancangan. Beberapa konsep tersebut adalah konsep bangunan hijau, konsep sirkulasi, konsep keterbangunan, dan konsep utilitas.

##### 4.2.1. Konsep Gubahan Massa Bentuk bangunan merupakan hasil dari fungsi ruang yang dipadukan dengan struktur bentang lebar untuk memberikan tampilan visual yang menarik. Bentuk atap yang didukung oleh struktur menyerupai huruf "V" atau "A" berperan sebagai elemen struktural sekaligus bagian fasad utama. Penerapan struktur utama ini memberikan tampilan monumental tanpa menghilangkan nilai-nilai kesederhanaan dan keseimbangan. Selain dari pengaruh struktur bentang lebar, bentuk atap bangunan yang mengerucut pada bagian atas juga memiliki makna simbolik. Bentuk ini terinspirasi dari Gunung Salak yang dapat dilihat oleh calon penumpang dari area tunggu di lantai 1 terminal. Bentuk atap ini tidak hanya menciptakan siluet yang ikonik, tetapi juga memperkuat identitas lokal melalui visualisasi Gunung Salak sebagai



orientasi visual utama dari dalam ruang tunggu lantai 1 terminal.

4.2.2. Konsep Bangunan Hijau Dalam perancangan revitalisasi Terminal Baranangsiang, terdapat upaya yang dilakukan untuk ikut berperan dalam keberlanjutan lingkungan, yaitu dengan menerapkan prinsip-prinsip bangunan hijau (green building). 23 Untuk menerapkan konsep bangunan hijau, proses perancangan menggunakan rating tools bangunan hijau yang dimiliki oleh Indonesia, yaitu Greenship New Building yang dikeluarkan oleh Green Building Council Indonesia (GBCI). Dari beberapa kategori yang ada dalam rating tools tersebut, terdapat beberapa kriteria yang dapat diterapkan dalam perancangan revitalisasi Terminal Baranangsiang, yaitu : 1. 19 Appropriate Site Development-ASD Kategori pertama yang dapat diterapkan adalah Appropriate Site Development (ASD) atau Tepat Guna Lahan. Luaran desain dari kategori ini berupa optimalisasi area landscape yang berada di sekeliling tapak. Area hijau yang ada pada keseluruhan tapak memiliki luas sebesar 26,40% dari total luas keseluruhan tapak. Selain sebagai area resapan air, terdapat area hijau yang dapat di akses oleh pengguna terminal, yaitu area hijau yang berada di depan terminal atau yang ditandai dengan lingkaran berwarna merah pada gambar di atas. Selain area hijau, perencanaan revitalisasi juga memperhatikan pengguna kendaraan non-motor dengan memberikan fasilitas untuk menunjang kebutuhan pengguna. Fasilitas tersebut berupa area parkir khusus kendaraan non-motor, serta akses yang dekat dengan entrance bangunan. 2. Energy Efficiency and Conservation-EEC Kategori kedua yang dapat diterapkan adalah Energy Efficiency and Conservation (EEC) atau Efisiensi dan Konservasi Energi. Luaran desain dari kategori ini dapat berupa optimalisasi desain untuk mengurangi penggunaan energi di dalam bangunan. 32 Bukaan yang ada pada sisi bangunan memungkinkan cahaya matahari masuk ke dalam bangunan dan atap yang menjorok ke depan akan menjadi penahan supaya tidak semua panas dan cahaya matahari masuk ke dalam bangunan. Selain itu, penggunaan Low-E Coated Glass pada fasad bangunan juga akan mengurangi panas matahari yang masuk ke dalam bangunan tanpa mengurangi intensitas cahaya



matahari yang masuk ke dalam bangunan. **12** Selain bukaan pada bangunan, penggunaan berbagai teknologi untuk mendukung konsep hemat energi juga diterapkan, seperti penggunaan lampu dengan daya pencahayaan yang lebih hemat, sensor cahaya ( daylight sensor) untuk mengatur cahaya buatan supaya dapat menyesuaikan dengan cahaya alami yang ada, menggunakan sensor gerak atau sleep mode pada eskalator, dan berbagai teknologi lainnya. 3. Water

Conservation-WAC Kategori ketiga yang dapat diterapkan adalah Water Conservation (WAC ) atau Konservasi Air. Luaran desain dari kategori ini dapat berupa optimalisasi water fixtures untuk mengurangi penggunaan air di dalam bangunan. Salah satu cara untuk mengurangi penggunaan air di dalam terminal ini adalah dengan menggunakan water fixtures reduction yang dapat diterapkan pada plumbing fixtures yang ada di seluruh area terminal. Beberapa plumbing fixtures yang dapat dioptimalkan adalah flush untuk closet, flush untuk urinal, dan keran pada wastafel. 4.2.3.

Konsep Sirkulasi Berdasarkan analisis pengguna yang telah disebutkan sebelumnya, perancangan revitalisasi Terminal Baranangsiang juga berfokus pada sirkulasi pengguna untuk di dalam tapak dan bangunan. Sirkulasi dalam tapak dibedakan menjadi 2 jenis, yaitu sirkulasi bus, dan sirkulasi kendaraan non-bus. Meskipun memiliki beberapa jenis angkutan yang beroperasi, namun untuk sirkulasi bus hanya terdapat satu jalur saja yang dapat di lihat dari garis merah putus-putus pada gambar di atas. Angkutan AKAP dan AKDP akan berhenti di sisi bangunan A untuk menurunkan dan menaikkan penumpang yang kemudian melanjutkan perjalanan, sedangkan angkutan perkotaan akan berhenti di bangunan B untuk menurunkan dan menaikkan penumpang yang kemudian melanjutkan perjalanan kembali. Berbeda dengan jalur bus yang hanya memiliki satu jalur, sirkulasi kendaraan non-bus memiliki tiga jalur yang berbeda, yaitu : 1. Jalur pertama (ditandai dengan warna merah pada gambar) merupakan jalur yang diperuntukkan bagi calon penumpang angkutan AKAP dan AKDP. Calon penumpang akan diturunkan dari di area drop off (area dengan huruf A pada gambar) dan kerabat yang mengantarkan akan melanjutkan perjalanan



dengan langsung menuju keluar area terminal. 2. Jalur kedua (ditandai dengan putih merah pada gambar) merupakan jalur yang diperuntukkan bagi calon penumpang angkutan perkotaan. Calon penumpang akan diturunkan dari di area drop off (area dengan huruf B pada gambar) dan kerabat yang mengantarkan akan melanjutkan perjalanan dengan langsung menuju keluar area terminal. 3. Jalur pertama (ditandai dengan warna merah pada gambar) merupakan jalur yang diperuntukkan bagi calon penumpang angkutan AKAP dan AKDP. Berbeda dengan jalur pertama, jalur ini diperuntukkan bagi kerabat calon penumpang yang ingin mengantar calon penumpang sampai ke dalam terminal. Hal ini karena pada jalur ke tiga memiliki area parkir sehingga kerabat calon penumpang dapat memarkirkan kendaraan mereka dan ikut masuk ke dalam terminal. Selain sirkulasi untuk kendaraan di dalam tapak, perancangan terminal ini juga berfokus pada sirkulasi pengguna yang ada di dalam bangunan. Berdasarkan analisis pengguna yang telah disebutkan sebelumnya, pengguna dalam hal ini dibedakan menjadi beberapa kategori, yaitu : 1. Pengguna Layanan Angkutan AKDP dan AKAP Untuk pengguna layanan angkutan AKAP dan AKDP, baik calon penumpang maupun kerabat penumpang, keduanya diberikan kebebasan untuk berkeliling di dalam bangunan. Namun, lokasi atau penempatan masing- masing fasilitas memiliki peran yang cukup penting. Entrance dibuat dengan dua sisi bukaan sebagai akses untuk 33 penumpang yang membawa kendaraan (sisi bagian kanan) karena dekat dengan area parkir dan untuk penumpang yang tidak membawa kendaraan (di area drop off bagian kiri). Setelah melalui entrance, pengguna bisa langsung masuk ke dalam bangunan, dan dapat langsung menuju area loket PO Bus atau ke area retail yang kemudian ke area ruang tunggu. Selain itu, penempatan lift di area yang berdekatan dengan entrance dan PO Bus juga bertujuan supaya mudah ditemukan dan memudahkan pengguna untuk mengakses lantai lainnya di dalam bangunan. 2. Pengguna Layanan Angkutan Perkotaan Untuk sirkulasi pengguna layanan Transjabodetabek dan Biskita tidak jauh berbeda dengan pengguna layanan angkutan AKAP dan AKDP. Perbedaan terbesarnya hanya bangunan yang



terpisah antara layanan AKAP dan AKDP dengan layanan Transjabodetabek dan Biskita. Setelah memasuki bangunan dari entrance yang telah disediakan, calon penumpang diberi kebebasan untuk ke area retail dan ruang tunggu. Saat bus yang akan mereka naiki telah tiba, barulah mereka turun melalui lift yang ada.

3. Pengelola Terminal Untuk sirkulasi pengelola terminal, baik petugas terminal maupun petugas fasilitas penunjang, keduanya menyesuaikan dengan sirkulasi yang ada. Tidak ada perbedaan spesifik antara sirkulasi pengguna dengan sirkulasi pengelola terminal. Perbedaan utamanya adalah beberapa ruang untuk pengelola berada di area yang lebih privat dan tidak mudah terlihat oleh calon penumpang, seperti ruang istirahat, ruang rapat, pantry, dan beberapa ruang lainnya. Sedangkan ruang informasi, ruang kesehatan, ruang keamanan tentu bertempat di lokasi yang dapat dengan mudah ditemukan oleh calon penumpang.

4.2.4. Konsep Keterbangunan Struktur bangunan terminal gedung A atau bangunan utama menggunakan pondasi foot plat dan pondasi bore pile dengan kolom berbentuk lingkaran yang menjadi bagian dari fasad bangunan serta kolom berbentuk persegi yang berada di dalam bangunan. Untuk kolom yang berada di bagian fasad memiliki diameter ukuran sebesar 40 CM dengan jarak 12 meter untuk masing-masing kolom. Sedangkan untuk kolom yang berada di dalam bangunan memiliki ukuran 30 x 30 CM dengan jarak yang bervariasi untuk masing-masing kolom. Pada bagian atap, kolom utama yang menopang adalah struktur yang sama dengan kolom yang ada pada bagian fasad. Struktur ini menerus hingga ke atap dan menjadi penopang utama bagi beban atap. Sedangkan untuk bangunan terminal gedung B, pondasi yang digunakan adalah pondasi foot plat dengan kolom berbentuk persegi yang memiliki ukuran 40 x 40 CM. Kolom pada bangunan ini memiliki jarak antar kolom sebesar 6 meter dan memiliki bentangan dengan jarak 6 meter. Untuk bagian atap, kolom yang menopang beban adalah kolom yang sama, yang kemudian akan menopang rangka atap dan atap dari bangunan ini. Namun terdapat kolom tambahan di bagian depan bangunan karena atap dari bangunan ini menjorok ke area depan,



sehingga membutuhkan kolom tambahan yang hanya akan menopang beban atap bangunan. Kolom ini memiliki diameter sebesar 30 CM dengan jarak antar kolom sebesar 12 meter. 4.2.5. Konsep Utilitas Utilitas bangunan merupakan salah satu bagian yang sangat penting sebagai faktor pendukung untuk perancangan revitalisasi Terminal Baranangsiang supaya dapat beroperasi dengan layak.

**19** Utilitas pada bangunan Terminal Baranangsiang ini terbagi menjadi tiga bagian, yaitu mekanikal, elektrikal, dan plumbing. Selain itu, akan ada sistem proteksi kebakaran yang merupakan salah satu faktor keamanan dalam bangunan. Sistem pertama adalah sistem mekanikal. Sistem mekanikal mencakup sistem transportasi yang ada di dalam kedua bangunan yang dibuat untuk berpindah antar lantai, yaitu lift dan escalator . Bangunan utama memiliki 4 lift yang terbagi menjadi 2 lokasi berbeda dan memiliki escalator sebagai transportasi vertikal di dalam bangunan. Sedangkan untuk bangunan terminal gedung B hanya memiliki 2 lift yang berada di tempat yang sama sebagai transportasi vertikal di dalam bangunan tanpa adanya escalator . Sistem kedua adalah sistem elektrikal. Sistem elektrikal mencakup alur masuknya listrik dari gardu menuju power house hingga distribusi listrik ke ruang panel. Masing-masing bangunan memiliki power house yang berada di dekat fasilitas pengelola terminal supaya akses saat adanya maintenancen menjadi lebih mudah. Arus listrik yang sudah diubah menjadi low 34 voltage akan digunakan untuk menyalakan lampu dan berbagai kebutuhan elektronik yang ada di kedua bangunan. Selain itu, juga terdapat ruang genset yang akan menjadi back up jika terjadi pemadaman listrik supaya seluruh kegiatan di dalam terminal dapat tetap berjalan dengan lancar. Sistem ketiga adalah sistem plumbing. Sistem plumbing mencakup dua alur utama, yaitu sistem untuk air bersih dan sistem untuk air kotor. Sumber air bersih utama untuk terminal ini berasal dari PDAM, yang kemudian ditampung dalam ground water tank (GWT). Air yang sudah ada kemudian didistribusikan ke seluruh area yang membutuhkan air, seperti toilet dan musholah menggunakan pompa air. Kemudian, air kotor yang dihasilkan oleh proses



penggunaan air bersih yang ada di terminal akan disalurkan menuju IPAL yang setelahnya akan disalurkan menuju saluran riol kota. Sistem keempat adalah sistem proteksi kebakaran. Sistem proteksi kebakaran mencakup adanya tangga darurat, peletakan hydrant, fire/smoke detector dan fire sprinkler pada kedua bangunan terminal. Untuk fire sprinkler, sistem ini akan terhubung ke seluruh sumber air yang ada di dalam tapak untuk memaksimalkan penggunaan air ketika terjadi kebakaran.

#### 4.2.6. Konsep Transit Oriented Development (TOD)

Dari delapan prinsip yang ada pada konsep Transit Oriented Development (TOD), terdapat lima prinsip yang diterapkan pada perancangan revitalisasi Terminal Baranangsiang ini, yaitu walk, cycle, connect, transit, dan mix. Bentuk penerapan dari prinsip yang pertama, yaitu walk adalah memberikan akses yang mudah dan aman bagi pejalan kaki. Akses yang didesain juga memperhatikan sirkulasi kendaraan bermotor, supaya sirkulasi pejalan kaki tidak bersilangan dengan sirkulasi kendaraan bermotor. Selain itu, sirkulasi pejalan kaki atau pengguna juga dibedakan berdasarkan tujuan keberangkatan. Dengan begitu tidak akan terjadi penumpukan pejalan kaki pada akses-akses yang ada karena sirkulasi dan akses yang sudah tertata dengan baik. Bentuk penerapan dari prinsip yang kedua, yaitu cycle adalah dengan memberikan fasilitas pendukung bagi pengguna kendaraan non-motor, seperti area parkir sepeda. Selain itu, penempatan area parkir sepeda juga disesuaikan dengan lokasi entrance bangunan supaya tidak terlalu jauh. Dengan begitu pengguna sepeda tidak perlu berjalan jauh setelah mereka sampai di area parkir yang telah disediakan di Terminal Baranangsiang. Untuk prinsip yang ketiga, yaitu connect berhubungan dengan fungsi bangunan yang merupakan terminal angkutan umum yang tentunya dapat menghubungkan berbagai tempat dengan berbagai moda transportasi yang telah disediakan. Untuk berbagai tujuan yang masih berada dalam jarak yang cukup dekat dengan lokasi terminal, terdapat angkutan perkotaan atau Biskita yang memiliki banyak halte di banyak tempat-tempat di Kota Bogor. Prinsip yang keempat, yaitu transit juga berhubungan dengan fungsi bangunan. Terminal



Baranangsiang yang memiliki berbagai pilihan moda transportasi menjadikannya lokasi yang tepat untuk transit dan berganti moda transportasi. Selain itu, desain terminal juga dibuat ramah penyandang disabilitas, sehingga penyandang disabilitas juga dapat mendapatkan berbagai kemudahan untuk transit dan berganti moda transportasi sama seperti pengguna lainnya. Bentuk penerapan dari prinsip yang kelima, yaitu mix adalah dengan memberikan beberapa fungsi tambahan, seperti fungsi retail, area hijau dan taman. Adanya beberapa fungsi yang berbeda akan menciptakan berbagai aktivitas berbeda yang dapat menghidupkan suasana di dalam terminal. Selain itu, area retail atau taman juga dapat memberikan calon penumpang atau kerabat penumpang pilihan aktivitas saat sedang menunggu kedatangan atau keberangkatan bus.

#### BAB IV HASIL PERANCANGAN 5.1.

Spesifikasi Rancangan Perancangan revitalisasi Terminal Baranangsiang merupakan bentuk pengembangan kawasan terminal yang sebelumnya kurang layak baik dari segi fasilitas yang diberikan atau kondisi eksisting dari Terminal Baranangsiang ini. Perancangan revitalisasi ini akan mampu memberikan berbagai fasilitas yang lebih layak bagi pengguna dan dapat menunjang berbagai aktivitas serta kegiatan yang ada di dalam terminal. Selain itu, dengan adanya perencanaan yang baik, berbagai aspek 35 lainnya, seperti sirkulasi pengguna, area hijau dalam kawasan, aksesibilitas, dan berbagai aspek lainnya akan sangat diperhatikan. Pengembangan kawasan terminal ini juga diharapkan mampu kembali meningkatkan minat masyarakat khususnya pada Kota Bogor untuk menggunakan kendaraan umum saat bepergian. Dengan luas lahan sebesar 20.000 M<sup>2</sup>, luas area dasar Terminal Baranangsiang adalah 4.260 M<sup>2</sup> yang dibagi menjadi 2 bangunan dengan luas masing-masing bangunan sebesar 2.998 M<sup>2</sup> untuk bangunan A dan 1.262 M<sup>2</sup> untuk bangunan B. Bangunan A memiliki total 3 lantai dengan luas keseluruhan mencapai 7.942 M<sup>2</sup> yang berfungsi sebagai area keberangkatan Bus AKAP dan Bus AKDP. Selain itu, terdapat berbagai ruangan penunjang pada bangunan A, seperti ruang kepala terminal, ruang istirahat petugas terminal, sampai dengan ruang kesehatan. Bangunan A



juga dilengkapi dengan berbagai retail yang menjual berbagai kebutuhan pengguna terminal dan terpadat area restoran sebagai pilihan pengguna terminal saat sedang lapar tanpa harus keluar dari area Terminal Baranangsiang. Sedangkan bangunan B hanya memiliki 2 lantai dengan luas keseluruhan mencapai 2.161 M<sup>2</sup> yang berfungsi sebagai area keberangkatan Bus Transjabodetabek dan Biskita. Bangunan B yang memiliki ukuran lebih kecil juga tetap memiliki berbagai fasilitas penunjang, seperti ruang informasi, ruang merokok, serta berbagai retail yang juga menjual berbagai kebutuhan bagi pengguna terminal.

5.2. Site Plan Pada site plan dari Terminal Baranangsiang yang ada saat ini, terlihat bahwa hanya terdapat satu area utama yang menjadi area berkumpul pengguna terminal. Area tersebut berada dekat dengan kios zona C yang juga terdapat area tunggu, kantor utama, dan menara pengawas. Sedangkan jika dilihat dari pemberhentian bus, terdapat dua area yang menjadi titik untuk menurunkan dan menaikkan penumpang. Itu berarti penumpang harus berjalan melalui jalur bus untuk bisa sampai di titik pemberhentian bus yang tidak memiliki area tunggu penumpang, dan hal tersebut tentunya akan sangat membahayakan mengingat penumpang bus merupakan masyarakat dengan usia yang bervariasi, mulai dari anak-anak sampai dengan lansia. Selain itu, jalur kendaraan non-bus dan bus tidak memiliki perbedaan yang jelas, yang tentu saja hal ini akan membingungkan calon penumpang yang akan menggunakan layanan di Terminal Baranangsiang untuk pertama kali. Selain jalur yang tidak memiliki perbedaan, kawasan Terminal Baranangsiang saat ini juga tidak memiliki area yang di khususkan untuk parkir kendaraan non-bus. Kemudian, meskipun memiliki tiga zona kios, jika dilihat dari potensi lokasi, maka hanya kios zona C saja yang memiliki lokasi cukup strategis karena dekat dengan area tunggu penumpang. Sedangkan untuk kios zona A dan kios zona B terlihat kurang strategis karena penumpang harus berjalan cukup jauh dari area tunggu untuk dapat mencapai kios di zona A dan zona B. Selain itu, pada kondisi eksisting Terminal Baranangsiang saat ini tidak ada area hijau yang



berada di dalam kawasan terminal, yang membuat area ini cukup gersang. Berdasarkan permasalahan yang ada pada kondisi eksisting atau layout Terminal Baranangsiang saat ini, maka perancangan revitalisasi Terminal Baranangsiang ini diharapkan akan mampu menyelesaikan permasalahan tersebut. Pada perancangan revitalisasi Terminal Baranangsiang ini memiliki dua massa bangunan yang berfungsi untuk memfasilitasi seluruh kegiatan di dalam terminal. Selain itu, sirkulasi untuk kendaraan juga dibuat lebih jelas dengan membedakan jalur untuk bus dan kendaraan non-bus yang digunakan oleh calon penumpang atau petugas yang bekerja di Terminal Baranangsiang. **16** Kemudian, juga tersedia area parkir bagi pengguna terminal yang menggunakan kendaraan pribadi, baik itu mobil, motor, atau kendaraan non- motor seperti sepeda. Pada kondisi eksisting, area parkir kendaraan non-bus milik calon penumpang, atau petugas yang bekerja di Terminal Baranangsiang hanya dibatasi oleh pembatas tanpa adanya area yang memang sejak awal dikhususkan untuk menjadi area parkir kendaraan. **16** Bukan hanya area parkir sepeda motor dan mobil saja yang dibuat dengan hanya menggunakan pembatas, area parkir kendaraan non-motor seperti sepeda juga tidak disediakan. Pada perancangan revitalisasi Terminal Baranangsiang, telah disediakan area parkir yang dapat digunakan oleh calon penumpang atau petugas terminal. Selain itu, juga disediakan area parkir sepeda dan parkir prioritas yang dekat dengan entrance ke dalam area terminal.

### 5.3. Denah Bangunan Terminal Baranangsiang

Terminal Baranangsiang saat ini hanya memiliki satu lantai yang memiliki ketinggian yang lebih tinggi dari tinggi tanah. Meskipun pada layout Terminal Baranangsiang bagian dalam terminal merupakan bagian kios zona C, namun saat ini 36 area tersebut digunakan sebagai area loket PO Bus. Sedangkan untuk kios-kios yang menjual makanan yang berada di dalam area terminal hanya terdapat beberapa kios saja, dan lebih banyak di area luar terminal, atau pada zona A dan zona B. Banyaknya kios pada area terminal bukan berarti seluruh kios tersebut merupakan kios yang aktif. Sebagian besar dari banyaknya area yang merupakan kios-kios justru tampak tidak terawat dan hanya dibiarkan begitu saja. Hal ini



merupakan dampak dari jauhnya lokasi kios dari area tunggu penumpang, sehingga kios yang berada di lokasi yang cukup jauh menjadi sepi pembeli. Selain itu, adanya pedagang kaki lima yang bisa membawa barang dagangan mereka untuk lebih dekat dengan area tunggu penumpang juga membuat penumpang semakin enggan untuk berjalan jauh menuju kios-kios yang tersebar di seluruh area Terminal Baranangsiang ini. Pada perancangan revitalisasi Terminal Baranangsiang, lantai lower ground berada pada ketinggian yang sama dengan tinggi tanah, dan hal ini berlaku untuk terminal gedung A dan gedung B. Untuk lantai lower ground pada gedung A terdapat area tunggu yang cukup besar yang berada pada bagian tengah bangunan. Selain itu, lantai lower ground gedung A merupakan area tempat petugas terminal berada, karena pada lantai ini terdapat ruang kepala terminal, ruang istirahat petugas terminal, pantry untuk petugas terminal, dan lainnya. Pada lantai lower ground juga terdapat fasilitas yang dapat digunakan oleh penumpang, seperti musholah, toilet, area merokok, dan ruang kesehatan. Pada area inilah bus akan menurunkan dan menaikkan penumpang, karena lantai lower ground gedung A berhubungan langsung dengan area pemberhentian bus. Dengan begitu, penumpang yang baru turun dari bus dapat langsung menuju area ruang tunggu untuk menghubungi sanak keluarga dan mempersiapkan diri untuk meninggalkan area terminal. Kemudian, bagi penumpang yang akan menaiki bus juga tidak perlu terburu-buru, karena ruang tunggu penumpang dengan area pemberhentian bus memiliki jarak yang sangat dekat sehingga akan lebih aman bagi penumpang karena tidak perlu berjalan di jalur bus untuk sampai ke titik pemberhentian bus, terlebih jika calon penumpang membawa barang bawaan yang cukup banyak dan berat. Pada area yang berseberangan dengan pemberhentian bus, terdapat area hijau yang dapat di akses oleh seluruh pengguna terminal. Area ini difungsikan sebagai area transisi dari area parkir kendaraan pengunjung dengan bangunan terminal gedung A. Namun, area hijau ini juga dapat dijadikan sebagai area tunggu bagi penumpang saat akan menunggu kedatangan bus atau kedatangan sanak keluarga yang



akan menjemput mereka. Hal ini merupakan bentuk respon dari kemungkinan adanya anak-anak yang ikut menunggu di ruang tunggu dan merasa bosan jika hanya berdiam diri saja di ruang tunggu tersebut. Lantai dasar gedung A merupakan area yang berhubungan langsung dengan entrance menuju ke dalam area gedung A. Pada lantai dasar inilah terdapat loket PO Bus untuk perjalanan AKAP dan AKDP. Hal ini bertujuan supaya calon penumpang yang baru masuk ke dalam area terminal gedung A dapat langsung melihat loket PO Bus, sehingga jika ada calon penumpang yang baru pertama kali ke Terminal Baranangsiang tidak akan merasa kesulitan untuk menemukan loket PO Bus. Selain itu, pada area ini juga terdapat kios-kios yang menjual berbagai kebutuhan calon penumpang saat akan berangkat atau baru saja tiba di terminal. Kios-kios ini juga dilengkapi dengan kursi-kursi yang dapat digunakan oleh pembeli pada kios-kios tersebut. Selain kios, juga terdapat area tunggu sementara yang dapat digunakan oleh calon penumpang untuk menunggu kedatangan atau keberangkatan bus yang akan mereka naiki. Berbeda dengan area tunggu penumpang yang ada pada lantai lower ground, adanya area tunggu di lantai dasar ini bertujuan supaya calon penumpang yang masih memiliki waktu cukup banyak sebelum bus mereka datang atau berangkat dapat menikmati makanan yang mereka beli di kios-kios yang juga ada pada lantai dasar ini. Selain itu, dengan adanya area tunggu pada lantai dasar juga dapat mengurangi kepadatan pada area tunggu lantai lower ground jika bus baru menurunkan penumpang. Entrance bangunan terminal gedung A juga berdekatan dengan area parkir sepeda, area parkir motor, dan area parkir prioritas. Dengan begitu, akses yang diberikan bagi calon penumpang pada perancangan revitalisasi Terminal Baranangsiang ini juga dapat lebih baik dari akses bagi calon penumpang yang ada pada eksisting Terminal Baranangsiang saat ini. Lantai 1 bangunan terminal gedung A merupakan lantai tertinggi pada perancangan revitalisasi Terminal Baranangsiang ini. Area ini merupakan area yang di khususkan untuk kios-kios makanan serta restoran yang menyediakan makanan berat bagi pengguna terminal. Area ini



sangat cocok dijadikan area untuk restoran dan makanan karena tidak ada kebutuhan khusus seperti ruang tunggu atau loket PO Bus yang ada, sehingga seluruh area dapat difokuskan untuk area yang menjual berbagai jenis makanan. Selain itu, lantai 1 terminal gedung A yang berada cukup tinggi memungkinkan pengguna terminal yang sedang menikmati makanan mereka untuk melihat ke seluruh area terminal. 37 Selain kios-kios yang berada pada lantai dasar terminal gedung A, tujuan dari pengkhususan lantai 1 ini sebagai area makanan adalah supaya pengguna terminal yang ingin membeli makanan atau minuman dapat terfokus ke satu tempat sehingga tidak terjadi perbedaan tingkat keramaian antar zona kios seperti yang terjadi pada Terminal Baranangsiang saat ini. Jika dilihat pada layout Terminal Baranangsiang saat ini, bangunan terminal gedung B berada pada area kosong yang menjadi titik kedatangan dan keberangkatan bus. Dengan disediakannya bangunan pada area ini, maka penumpang tidak perlu berjalan di jalur bus untuk menuju bus yang akan mereka naiki, atau untuk turun dari bus dan menuju area tunggu penumpang. Bangunan Terminal Gedung B ini memiliki 2 lantai, dengan lantai lower ground yang hanya memiliki sedikit ruang, seperti ruang informasi, ruang merokok, dan ruang istirahat dengan tujuan untuk memberikan area yang lebih luas untuk bus saat menaikkan dan menurunkan penumpang. Selain itu, karena luas bangunan yang lebih kecil dibandingkan dengan gedung A, gedung B tidak memiliki fasilitas yang sama lengkapnya dengan gedung A, seperti tidak adanya musholah, pantry untuk petugas terminal, gudang, dan beberapa ruang lainnya. Lantai dasar terminal gedung B merupakan area yang dikhususkan sebagai area tunggu penumpang. Area ini juga dilengkapi dengan beberapa kios yang dapat menjual berbagai kebutuhan penumpang, seperti makanan dan minuman. Pada lantai dasar gedung B diberikan kursi-kursi yang berada dekat dengan jendela yang mengarah langsung ke jalur kedatangan bus supaya calon penumpang dapat melihat kedatangan bus yang akan mereka naiki. Pada bangunan terminal gedung B tidak terdapat restoran dan hanya terdapat kios-kios saja. Selain karena



permasalahan luas bangunan, mengingat gedung B merupakan area keberangkatan dan kedatangan bus perkotaan yang memiliki intensitas yang lebih cepat jika dibandingkan dengan bus keberangkatan AKAP dan AKDP, maka calon penumpang tidak akan memiliki cukup waktu untuk menghabiskan makanan berat yang mereka pesan sebelum kedatangan bus selanjutnya.

#### 5.4. Tampak

Tampak bangunan terminal gedung A, baik tampak depan maupun tampak belakang, keduanya memiliki kesamaan. Pada bagian lantai dasar dan lantai 1, keduanya dibatasi dengan dinding kaca secara menyeluruh. Hal ini bertujuan supaya view dari dalam bangunan ke area luar bangunan dapat dimaksimalkan. Sesuai dengan fungsi bangunan yang merupakan bangunan terminal, tentu saja penumpang yang ada di dalam bangunan harus bisa melihat ke area luar atau ke arah datangnya bus. Tampak kanan bangunan terminal gedung A juga terdapat dinding kaca untuk lantai dasar dan lantai 1 secara menyeluruh. Hal ini adalah bentuk respon dari arah datangnya bus yang berasal dari arah kanan bangunan. Dengan adanya kaca, tentu akan membuat penumpang dapat melihat dengan jelas kedatangan bus yang akan mereka naiki. Sedangkan untuk tampak kiri bangunan di tutupi oleh dinding solid secara menyeluruh. Hal ini disebabkan oleh fungsi ruang yang ada di bagian kiri bangunan yang tidak memungkinkan untuk diberikan dinding kaca, seperti area toilet wanita dan toilet pria. Selain itu, arah kiri bangunan bukan merupakan arah kedatangan bus, sehingga penumpang tidak memiliki kebutuhan khusus untuk melihat ke arah luar bagian kiri bangunan. Tampak depan dan tampak belakang bangunan terminal gedung B memiliki perbedaan yang cukup besar. Pada tampak depan terdapat kaca yang berfungsi untuk memaksimalkan view ke arah luar bangunan. Hal ini sejalan dengan arah kedatangan bus yang berada tepat di depan bangunan terminal gedung B. Sedangkan untuk tampak belakang bangunan di tutup dengan dinding solid secara menyeluruh. Hal ini karena gedung B berada dekat dengan batas site, sehingga tidak ada sesuatu yang berkaitan dengan terminal pada bagian belakang bangunan gedung B. Oleh karena itu, pada tampak belakang



ditutup oleh dinding solid secara menyeluruh. Tampak kanan dan tampak kiri pada bangunan terminal gedung B memiliki kesamaan dengan tampak kanan dan tampak kiri bangunan terminal gedung A. Tampak kanan gedung B dibatasi dengan dinding kaca supaya penumpang dapat melihat ke arah datangnya bus dari arah kanan bangunan. Sedangkan arah kiri bangunan bukanlah arah datang bus, sehingga tampak kiri bangunan tidak menggunakan dinding kaca, melainkan dinding solid secara menyeluruh.

### 5.5. Potongan

Pada potongan A-A pada bangunan terminal gedung A dapat dilihat bahwa sirkulasi vertikal utama pada gedung A ini adalah lift dan escalator. Hal ini dimaksudkan supaya sirkulasi vertikal penumpang dapat dilakukan dengan lebih cepat dibandingkan dengan menggunakan tangga. Selain itu, bagi penyandang disabilitas, tentu akan lebih dimudahkan dengan adanya lift dan escalator. Kemudian, terdapat dua tangga darurat yang masing-masing berada pada sisi kanan dan kiri bangunan yang dapat digunakan ketika terjadi keadaan darurat, seperti kebakaran. Tangga darurat ini akan langsung mengarah ke lantai lower ground dan akan mengarah dan langsung mengarah ke luar bangunan, yaitu pada area kedatangan bus. Pada potongan B-B bangunan terminal gedung A memperlihatkan entrance bangunan yang berada pada lantai dasar bangunan. Selain itu, pada potongan B-B juga semakin memperjelas sirkulasi vertikal yang dapat diakses dengan menggunakan escalator yang ada di dalam bangunan. Pada potongan A-A bangunan terminal gedung B dapat dilihat bahwa sirkulasi vertikal yang ada pada gedung B ini adalah lift dan tangga. Sama seperti gedung A, dengan adanya lift tentu akan memudahkan sirkulasi pengguna, terlebih bagi penyandang disabilitas. Kemudian, adanya tangga yang berada di bangunan B berfungsi sebagai alternatif jika terdapat masalah pada lift. Selain itu, tangga juga dapat digunakan sebagai akses darurat jika terdapat keadaan darurat yang sedang terjadi, seperti kebakaran. Pada potongan B-B bangunan terminal gedung B, memperlihatkan bahwa gedung B hanya terdiri dari dua lantai saja, yaitu lantai lower ground dan lantai dasar. Pada bagian atas, atau lantai dasar hanya



terdapat area tunggu penumpang yang dilengkapi dengan kios-kios makanan. Sedangkan untuk bagian bawah, atau lantai lower ground, merupakan area yang di khususkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang menuju atau dari bus yang datang.

5.6. Perspektif Eksterior Bagian eksterior pada kawasan Terminal Baranangsiang dapat memperlihatkan bagaimana visual Terminal Baranangsiang jika dilihat dari Jalan Raya Pajajaran. Bangunan terminal gedung A yang menjadi bangunan utama menjadi bangunan yang memberikan visual yang sangat baik bagi kawasan terminal. Selain itu, dapat terlihat bagian entrance gedung A yang juga ada pada bagian depan kawasan terminal. Pada bagian depan gedung A juga terdapat area hijau yang hanya dapat terlihat dari dalam kawasan terminal. Area hijau ini juga menjadi salah satu area yang dapat diakses oleh seluruh pengguna terminal. Selain itu, area hijau menjadi ruang transisi dari area parkir mobil dengan bangunan terminal gedung A. Dengan begitu, pengalaman ruang yang diberikan juga memiliki keberagaman dan tidak membosankan. Pada bagian eksterior yang ada di bangunan terminal gedung B hanya terdapat area pemberhentian bus saja dengan area hijau yang ada di sisi kiri bangunan. Gedung B yang memiliki lokasi yang tidak terlihat dari Jalan Raya Pajajaran dan bukan merupakan bangunan utama, dibuat dengan desain yang lebih sederhana. Namun, desain yang diberikan pada gedung B tetap memiliki kesamaan dengan Gedung A, seperti bentuk atap yang bergelombang, atap yang menjorok kedepan, dan entrance bangunan yang berada pada lantai dasar.

5.7. Perspektif Interior Bagian interior bangunan terminal gedung A pada area ruang tunggu memberikan visual secara langsung menuju ke arah titik pemberhentian bus atau ke arah jalur kedatangan bus. Dengan begitu penumpang tidak akan tertinggal bus yang akan mereka naiki saat sedang menunggu di area tunggu di dalam terminal. Bagian kios-kios yang ada pada lantai dasar bangunan A juga memberikan kebebasan visual bagi penumpang ke arah luar bangunan dengan memberikan dinding kaca. Selain itu, dengan adanya kios-kios yang menjual makanan dan minuman tentu akan membuat penumpang yang sedang menunggu



kedatangan bus dapat menikmati makanan dan minuman yang sudah tersedia. Bagian interior bangunan terminal gedung B yang merupakan area tunggu penumpang dengan kios-kios makanan juga memberikan visual menuju luar bangunan. ` minuman tentu akan membuat penumpang yang sedang menunggu kedatangan bus dapat menikmati makanan dan minuman yang sudah tersedia.

5.8. Perbandingan Desain Dapat terlihat jelas bahwa fasad Terminal Baranangsiang yang ada saat ini sangat jauh dari kata menarik dan indah. Bahkan fasad yang ada dapat terbilang kumuh dengan warna yang tidak teratur dan tampak kotor. Namun dengan adanya 39 perancangan revitalisasi Terminal Baranangsiang, tentu akan menghadirkan fasad yang lebih menarik dan ikonik. Dapat dilihat bahwa fasad yang didesain mengedepankan bentuk atap bentang lebar yang didukung dengan struktur yang juga berfungsi sebagai elemen fasad bangunan. Selain itu, dengan adanya elemen kaca membuat kesan mewah dengan bagian dalam bangunan yang juga dapat dilihat dari area luar bangunan. Pada area loket pembelian tiket bus juga mengalami perubahan. Perubahan terbesar adalah sirkulasi yang diberikan dari area loket bus yang baru adalah adanya akses langsung ke area tunggu penumpang yang memiliki view langsung ke arah kedatangan bus. Selain itu, area loket pada desain revitalisasi ini juga berhubungan langsung dengan area kios-kios, sehingga penumpang dapat memiliki akses bebas untuk ke area tunggu atau ke area kios-kios. Namun, terdapat kesamaan dari desain yang ada saat ini dengan hasil desain revitalisasi Terminal Baranangsiang. Kesamaan yang dihadirkan adalah jumlah loket PO bus yang sama-sama berjumlah 39 loket. Hal ini guna mempertahankan seluruh PO bus yang sebelumnya sudah memiliki loket di Terminal Baranangsiang supaya tetap memiliki loket saat sudah direvitalisasi. Area tunggu penumpang merupakan salah satu fasilitas yang sangat penting pada terminal. Ruang tunggu penumpang yang ada saat ini pada Terminal Baranangsiang dapat menampung 128 penumpang yang dihitung dari jumlah kursi yang ada pada ruang tunggu penumpang. Pada desain revitalisasi Terminal Baranangsiang, terdapat tiga ruang tunggu,



yaitu ruang tunggu pada lantai lower ground dan ruang tunggu lantai dasar pada gedung A dan ruang tunggu pada lantai dasar gedung B. Dengan adanya penambahan jumlah ruang tunggu, tentu kapasitas dari ruang tunggu ini juga akan semakin meningkat. Kapasitas yang diberikan pada revitalisasi Terminal Baranangsiang ini memiliki kapasitas 250-300 penumpang yang dihitung dari jumlah kursi yang ada pada ruang tunggu penumpang dan area kios-kios yang berdekatan dengan area tunggu penumpang. Area makan yang termasuk kedalam kios zona A dan zona B pada area terminal saat ini berada di luar bangunan dan berada jauh dari ruang tunggu penumpang. Hal ini dapat terjadi karena kios zona C yang berdekatan dengan ruang tunggu penumpang difungsikan sebagai area loket PO bus, sehingga kios-kios yang menjual makanan berada pada zona A dan zona B. Namun pada desain revitalisasi Terminal Baranangsiang, kios-kios yang menjual makanan ditempatkan pada area khusus yang berdekatan dengan ruang tunggu terminal. Selain itu, pada lantai 1 gedung A disediakan area yang dikhususkan untuk area makanan dan terdapat restoran yang menjual makanan berat. Area pemberhentian bus yang ada pada Terminal Baranangsiang saat ini berjumlah 6 pemberhentian. Sedangkan pada desain revitalisasi Terminal Baranangsiang berjumlah 7 pemberhentian. Penambahan jumlah pemberhentian memang tidak terlalu signifikan. Hal ini disebabkan oleh keterbatasan lahan, sehingga setelah dilakukan usaha untuk mengoptimalkan tapak dengan berbagai kebutuhan ruang yang sesuai dengan standar Terminal Penumpang tipe A, penambahan pemberhentian bus hanya dapat bertambah 1 titik saja. Selain fasad bangunan, area loket, ruang tunggu, area makanan, dan kapasitas pemberhentian bus, perbeaan juga dapat ditemui pada berbagai fasilitas lainnya. Beberapa fasilitas tersebut adalah fasilitas parkir, entrance bangunan, sirkulasi kendaraan, sirkulasi manusia, dan perubahan-perubahan lainnya. 40 BAB VI PENUTUP 6.1. Kesimpulan Perancangan revitalisasi Terminal Baranangsiang bertujuan menciptakan kawasan yang tidak hanya memenuhi kebutuhan dasar masyarakat akan angkutan umum, tetapi juga dapat



meningkatkan minat mereka untuk beralih menggunakan moda transportasi tersebut. Pendekatan yang mengutamakan kenyamanan, keamanan, dan kemudahan akses bagi seluruh pengguna terminal menjadi kunci dalam mewujudkan tujuan ini. Dengan mengintegrasikan konsep Transit Oriented Development (TOD), revitalisasi ini juga berfokus pada pengembangan ruang publik yang ramah dan multifungsi, sehingga tercipta kawasan yang mendukung interaksi sosial serta aktivitas ekonomi di kawasan terminal. Dengan landasan tersebut, revitalisasi Terminal Baranangsiang diharapkan mampu menjadi simpul transportasi strategis yang mempermudah mobilitas masyarakat sekaligus menjadi pusat integrasi berbagai moda transportasi dalam kawasan perkotaan. Selain itu, revitalisasi ini tidak hanya akan meningkatkan kualitas pelayanan transportasi umum, tetapi juga mendukung pengembangan kawasan perkotaan yang lebih terorganisir.

### 6.2. Saran

Setelah memahami manfaat dari revitalisasi Terminal Baranangsiang, beberapa saran perlu disampaikan guna mendorong keterlibatan aktif berbagai pihak serta dapat menjadi acuan supaya tujuan revitalisasi ini dapat tercapai secara optimal. Saran pertama ditujukan kepada Pemerintah Kota Bogor agar terus memberikan dukungan penuh serta melakukan pengawasan yang efektif terhadap pelaksanaan revitalisasi Terminal Baranangsiang. Selain itu, perlu dilakukan evaluasi berkala untuk menyesuaikan fasilitas dan layanan yang diberikan dengan kebutuhan masyarakat yang terus berkembang seiring berjalannya waktu. Saran selanjutnya ditujukan untuk pihak pengelola Terminal Baranangsiang agar terus meningkatkan kualitas pelayanan yang ada di terminal. Peningkatan ini dapat difokuskan pada aspek kenyamanan, keamanan, dan kemudahan akses bagi seluruh pengguna. Selain itu, pengelola terminal diharapkan dapat mengoptimalkan pemanfaatan ruang publik multifungsi guna mendukung aktivitas sosial dan ekonomi di dalam kawasan terminal. Saran terakhir ditujukan untuk seluruh masyarakat dan pengguna layanan transportasi umum agar lebih aktif dalam memberikan masukan serta berpartisipasi dalam pemanfaatan fasilitas terminal yang telah direvitalisasi. Selain itu, masyarakat diharapkan dapat mendukung penggunaan moda transportasi umum sebagai upaya



---

REPORT #27600389

bersama untuk meningkatkan mobilitas yang efisien dan ramah lingkungan.ar 2 41



## Results

Sources that matched your submitted document.

● IDENTICAL ● CHANGED TEXT

INTERNET SOURCE		
1.	<b>0.97%</b> eprints.upj.ac.id	● ●
	<a href="https://eprints.upj.ac.id/id/eprint/9072/10/BAB%20III.pdf">https://eprints.upj.ac.id/id/eprint/9072/10/BAB%20III.pdf</a>	
INTERNET SOURCE		
2.	<b>0.76%</b> repository.ummat.ac.id	●
	<a href="https://repository.ummat.ac.id/1524/1/Cover%20-%20Bab%203.pdf">https://repository.ummat.ac.id/1524/1/Cover%20-%20Bab%203.pdf</a>	
INTERNET SOURCE		
3.	<b>0.68%</b> repository.upi.edu	●
	<a href="http://repository.upi.edu/127725/1/S_TA_2005471_Title.pdf">http://repository.upi.edu/127725/1/S_TA_2005471_Title.pdf</a>	
INTERNET SOURCE		
4.	<b>0.6%</b> jurnal.umj.ac.id	●
	<a href="https://jurnal.umj.ac.id/index.php/purwarupa/article/download/15849/pdf">https://jurnal.umj.ac.id/index.php/purwarupa/article/download/15849/pdf</a>	
INTERNET SOURCE		
5.	<b>0.56%</b> proceedings.ums.ac.id	●
	<a href="https://proceedings.ums.ac.id/siar/article/download/2871/2833/2913">https://proceedings.ums.ac.id/siar/article/download/2871/2833/2913</a>	
INTERNET SOURCE		
6.	<b>0.55%</b> bapperida.kotabogor.go.id	●
	<a href="https://bapperida.kotabogor.go.id/po-content/uploads/laporan_akhir_rpj...">https://bapperida.kotabogor.go.id/po-content/uploads/laporan_akhir_rpj...</a>	
INTERNET SOURCE		
7.	<b>0.47%</b> bapperida.kotabogor.go.id	●
	<a href="https://bapperida.kotabogor.go.id/po-content/uploads/naskah_akademik...">https://bapperida.kotabogor.go.id/po-content/uploads/naskah_akademik...</a>	
INTERNET SOURCE		
8.	<b>0.45%</b> simantu.pu.go.id	●
	<a href="https://simantu.pu.go.id/personal/img-post/197812092006042004/post/...">https://simantu.pu.go.id/personal/img-post/197812092006042004/post/...</a>	
INTERNET SOURCE		
9.	<b>0.44%</b> id.weatherspark.com	●
	<a href="https://id.weatherspark.com/y/116902/Cuaca-Rata-rata-pada-bulan-in-K...">https://id.weatherspark.com/y/116902/Cuaca-Rata-rata-pada-bulan-in-K...</a>	



<b>10.</b> INTERNET SOURCE <b>0.4%</b> <a href="https://ejournal.unisayogya.ac.id">ejournal.unisayogya.ac.id</a> <a href="https://ejournal.unisayogya.ac.id/index.php/JUARA/article/download/291...">https://ejournal.unisayogya.ac.id/index.php/JUARA/article/download/291...</a>	●
<b>11.</b> <b>0.36%</b> <a href="https://jse.serambimekkah.id">jse.serambimekkah.id</a> INTERNET SOURCE <a href="https://jse.serambimekkah.id/index.php/jse/article/download/689/529/15...">https://jse.serambimekkah.id/index.php/jse/article/download/689/529/15...</a>	●
<b>12.</b> INTERNET SOURCE <b>0.35%</b> <a href="https://www.gbcindonesia.org">www.gbcindonesia.org</a> <a href="https://www.gbcindonesia.org/files/resource/9b552832-b500-4b73-8c0...">https://www.gbcindonesia.org/files/resource/9b552832-b500-4b73-8c0...</a>	●
<b>13.</b> INTERNET SOURCE <b>0.35%</b> <a href="https://itdp-indonesia.org">itdp-indonesia.org</a> <a href="https://itdp-indonesia.org/wp-content/uploads/2020/03/TOD-Standard-...">https://itdp-indonesia.org/wp-content/uploads/2020/03/TOD-Standard-...</a>	●
<b>14.</b> INTERNET SOURCE <b>0.31%</b> <a href="https://id.wikipedia.org">id.wikipedia.org</a> <a href="https://id.wikipedia.org/wiki/Terminal_Baranangsiang">https://id.wikipedia.org/wiki/Terminal_Baranangsiang</a>	●
<b>15.</b> INTERNET SOURCE <b>0.29%</b> <a href="https://binamarga.pu.go.id">binamarga.pu.go.id</a> <a href="https://binamarga.pu.go.id/uploads/files/783/pedoman-perencanaan-tek...">https://binamarga.pu.go.id/uploads/files/783/pedoman-perencanaan-tek...</a>	●
<b>16.</b> INTERNET SOURCE <b>0.28%</b> <a href="https://repository.upnjatim.ac.id">repository.upnjatim.ac.id</a> <a href="https://repository.upnjatim.ac.id/23350/6/20051010022-bab5.pdf">https://repository.upnjatim.ac.id/23350/6/20051010022-bab5.pdf</a>	●
<b>17.</b> INTERNET SOURCE <b>0.28%</b> <a href="https://bphn.go.id">bphn.go.id</a> <a href="https://bphn.go.id/data/documents/95pp002.doc">https://bphn.go.id/data/documents/95pp002.doc</a>	●

INTERNET SOURCE

**0.26%** core.ac.uk

<https://core.ac.uk/download/pdf/12352335.pdf>



**19.**

INTERNET SOURCE

**0.22%** eprints.upj.ac.id

<https://eprints.upj.ac.id/id/eprint/6247/11/11.%20BAB%20IV.pdf>



**20.**

INTERNET SOURCE

**0.21%** repository.ub.ac.id

<https://repository.ub.ac.id/8911/3/BAB%20II.pdf>



<b>21.</b> INTERNET SOURCE <b>0.21%</b> <a href="https://jurnal.unsil.ac.id">jurnal.unsil.ac.id</a> <a href="https://jurnal.unsil.ac.id/index.php/akselerasi/article/download/7935/2925">https://jurnal.unsil.ac.id/index.php/akselerasi/article/download/7935/2925</a>	●
<b>22.</b> INTERNET SOURCE <b>0.2%</b> <a href="https://jurnal.untan.ac.id">jurnal.untan.ac.id</a> <a href="https://jurnal.untan.ac.id/index.php/jmarsitek/article/download/45110/75...">https://jurnal.untan.ac.id/index.php/jmarsitek/article/download/45110/75...</a>	●
<b>23.</b> INTERNET SOURCE <b>0.19%</b> <a href="https://www.academia.edu">www.academia.edu</a> <a href="https://www.academia.edu/128080921/Kawasan_Taman_Baca_Rekreatif_...">https://www.academia.edu/128080921/Kawasan_Taman_Baca_Rekreatif_...</a>	●
<b>24.</b> INTERNET SOURCE <b>0.16%</b> <a href="https://eprints.umm.ac.id">eprints.umm.ac.id</a> <a href="https://eprints.umm.ac.id/id/eprint/12056/3/BAB%20II.pdf">https://eprints.umm.ac.id/id/eprint/12056/3/BAB%20II.pdf</a>	●
<b>25.</b> INTERNET SOURCE <b>0.15%</b> <a href="https://jurnal.ptdisttd.ac.id">jurnal.ptdisttd.ac.id</a> <a href="https://jurnal.ptdisttd.ac.id/index.php/jpsttd/article/download/667/188/10...">https://jurnal.ptdisttd.ac.id/index.php/jpsttd/article/download/667/188/10...</a>	●
<b>26.</b> INTERNET SOURCE <b>0.15%</b> <a href="https://repo.itera.ac.id">repo.itera.ac.id</a> <a href="https://repo.itera.ac.id/assets/file_upload/SB2108230041/22116058_5_13...">https://repo.itera.ac.id/assets/file_upload/SB2108230041/22116058_5_13...</a>	●
<b>27.</b> INTERNET SOURCE <b>0.15%</b> <a href="https://lovelybogor.com">lovelybogor.com</a> <a href="https://lovelybogor.com/terminal-baranangsiang-bogor/">https://lovelybogor.com/terminal-baranangsiang-bogor/</a>	●
<b>28.</b> INTERNET SOURCE <b>0.13%</b> <a href="https://bphn.go.id">bphn.go.id</a>	●

**29.**

INTERNET SOURCE

**0.12%** [www.huni.id](http://www.huni.id)

<https://www.huni.id/blog/apa-itu-transit-oriented-development-atau-tod>



**30.**

INTERNET SOURCE

**0.12%** [eprints.pktj.ac.id](http://eprints.pktj.ac.id)

[http://eprints.pktj.ac.id/2437/2/21031020\\_21031030\\_21031037\\_2103104...](http://eprints.pktj.ac.id/2437/2/21031020_21031030_21031037_2103104...)



**31.**

INTERNET SOURCE

**0.11%** [digilib.unila.ac.id](http://digilib.unila.ac.id)

<http://digilib.unila.ac.id/64201/3/SKRIPSI%20FULL%20TANPA%20BAB...>



<b>32.</b> INTERNET SOURCE <b>0.1%</b> <a href="https://proceedings.ums.ac.id">proceedings.ums.ac.id</a> <a href="https://proceedings.ums.ac.id/index.php/siar/article/download/4312/3960">https://proceedings.ums.ac.id/index.php/siar/article/download/4312/3960</a>	●
<b>33.</b> INTERNET SOURCE <b>0.1%</b> <a href="http://www.academia.edu">www.academia.edu</a> <a href="https://www.academia.edu/26915528/Makalah_Perencanaan_Kota_Perm...">https://www.academia.edu/26915528/Makalah_Perencanaan_Kota_Perm...</a>	●
<b>34.</b> INTERNET SOURCE <b>0.1%</b> <a href="http://ejournal.unisayogya.ac.id">ejournal.unisayogya.ac.id</a> <a href="https://ejournal.unisayogya.ac.id/index.php/JUARA/article/download/311...">https://ejournal.unisayogya.ac.id/index.php/JUARA/article/download/311...</a>	●
<b>35.</b> INTERNET SOURCE <b>0.08%</b> <a href="http://jurnal.uns.ac.id">jurnal.uns.ac.id</a> <a href="https://jurnal.uns.ac.id/Arsitektura/article/download/11400/10170">https://jurnal.uns.ac.id/Arsitektura/article/download/11400/10170</a>	●
<b>36.</b> INTERNET SOURCE <b>0.08%</b> <a href="http://media.neliti.com">media.neliti.com</a> <a href="https://media.neliti.com/media/publications/213267-aksesibilitas-ruang-t...">https://media.neliti.com/media/publications/213267-aksesibilitas-ruang-t...</a>	●
<b>37.</b> INTERNET SOURCE <b>0.07%</b> <a href="http://perpustakaan.menlhk.go.id">perpustakaan.menlhk.go.id</a> <a href="http://perpustakaan.menlhk.go.id/pustaka/images/docs/Laporan_utama%...">http://perpustakaan.menlhk.go.id/pustaka/images/docs/Laporan_utama%...</a>	●
<b>38.</b> INTERNET SOURCE <b>0.07%</b> <a href="http://digilib.uns.ac.id">digilib.uns.ac.id</a> <a href="https://digilib.uns.ac.id/dokumen/download/75253/Mzk0Mzk1/Kesiapan-j...">https://digilib.uns.ac.id/dokumen/download/75253/Mzk0Mzk1/Kesiapan-j...</a>	●
<b>39.</b> INTERNET SOURCE <b>0.05%</b> <a href="http://journal.isas.or.id">journal.isas.or.id</a>	●

**40.**

INTERNET SOURCE

**0.05%** repository.uin-suska.ac.id

[https://repository.uin-suska.ac.id/10554/1/2010\\_2010179ADN.pdf](https://repository.uin-suska.ac.id/10554/1/2010_2010179ADN.pdf)



**41.**

INTERNET SOURCE

**0.03%** eprints.upj.ac.id

<https://eprints.upj.ac.id/id/eprint/6211/10/10.%20BAB%20III.pdf>



**42.**

INTERNET SOURCE

**0.02%** biologi.ub.ac.id

<https://biologi.ub.ac.id/s1/wp-content/uploads/sites/25/2011/05/BAB-I.pdf>



---

REPORT #27600389

● QUOTES

INTERNET SOURCE

1. **0.16%** daerah.sindonews.com

<https://daerah.sindonews.com/read/375522/171/terminal-baranangsiang...>

