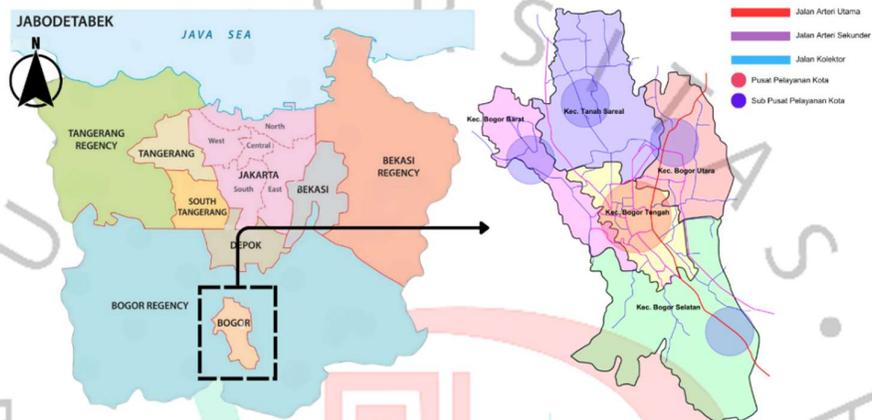


BAB III METODOLOGI DESAIN

3.1. Paparan Data

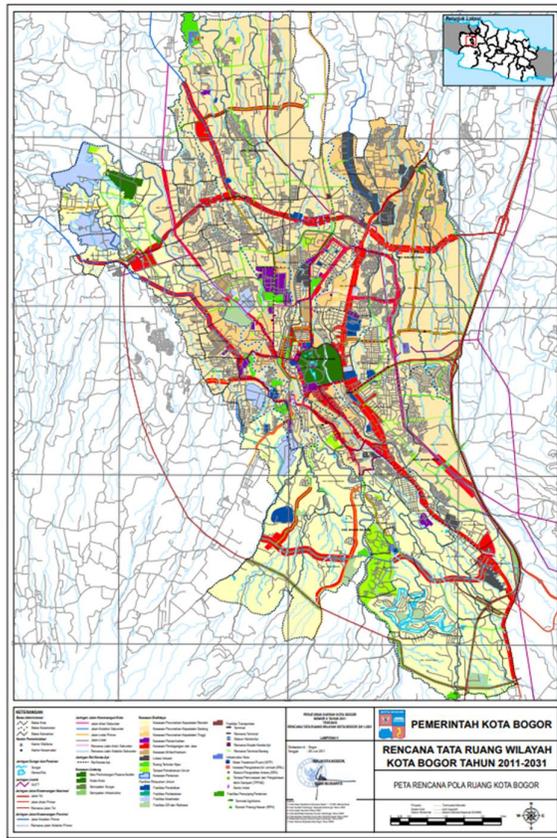
3.1.1. Data Lokasi dan Kawasan

3.1.1.1. Rencana Penataan Kawasan



Gambar 3. 1 Peta Wilayah Jabodetabek
Sumber : Olahan Penulis, 2024

Lokasi perancangan yang dipilih dalam perancangan ini terletak di Kota Bogor, yaitu di Jalan Raya Pajajaran No. 9, Kota Bogor, Jawa Barat. 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.



Gambar 3. 2 Peta Rencana Pola Ruang Kota Bogor
 Sumber : RTRW Kota Bogor 2011-2031

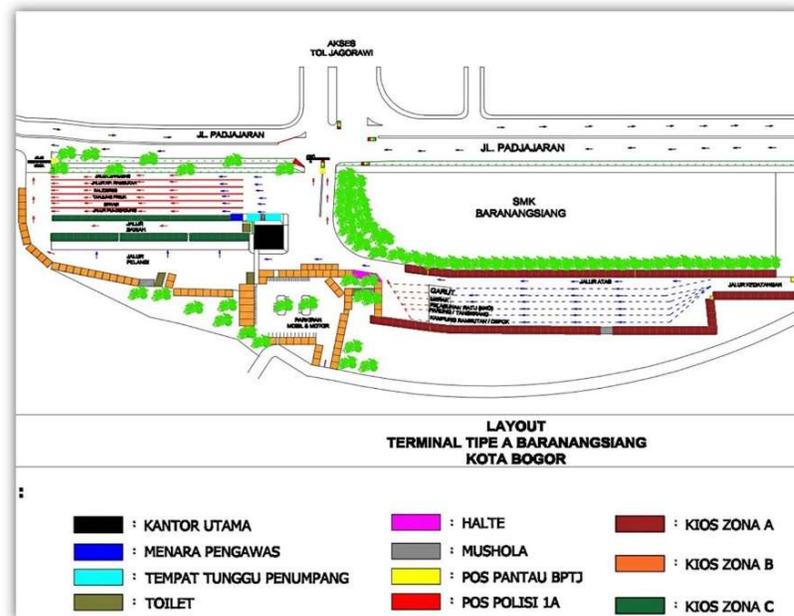
Berdasarkan RTRW Kota Bogor, Kota Bogor memiliki 5 kecamatan dan 68 kelurahan dengan luas wilayah mencapai 11.850 Ha. Adapun batas-batas wilayah Kota Bogor adalah sebagai berikut :

1. Utara berbatasan dengan Kecamatan Kemang, Bojong Gede, dan Sukaraja, Kabupaten Bogor;
2. Selatan berbatasan dengan Kecamatan Taman Sari, Cijeruk, dan Caringin, Kabupaten Bogor;
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



Gambar 3. 3 Site Plan Terminal Baranangsiang
Sumber : terminalbaranangsiang.id

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



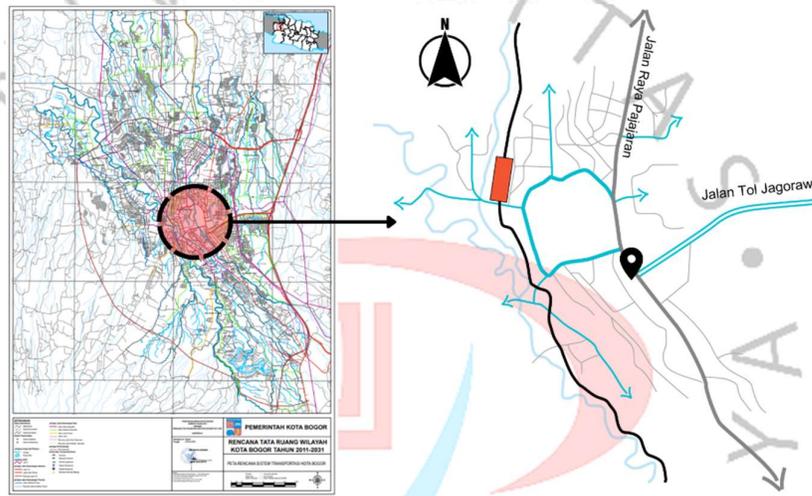
Gambar 3. 4 Kondisi Eksisting Terminal
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024

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 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



Gambar 3. 5 Peta Rencana Sistem Transportasi Kota Bogor
Sumber : RTRW Kota Bogor 2011-2031

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



Gambar 3. 6 Moda Transportasi Terminal Baranangsiang
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024

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



Gambar 3. 7 Lokasi Tapak
Sumber : Olahan Penulis, 2024

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 m²
3. Batas-batas Tapak :
 - Utara : Area Ruko & Retail
 - Selatan : Masjid Raya Kota Bogor
 - Timur : Jalan Raya Pajajaran
 - Barat : Pemukiman Masyarakat

3.1.2.1. 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. KDB : Maksimum 60%
= $60\% \times 20.000 \text{ m}^2$
= 12.000 m^2 (luas maksimal lantai dasar)
2. KLB : 4
= $4 \times 20.000 \text{ m}^2$
= 80.000 m^2 (luas maksimal seluruh lantai)
3. KDH : Minimum 10%
= $10\% \times 20.000 \text{ m}^2$
= 2.000 m^2 (luas minimal area hijau)
4. GSB : Rumija < 8m, maka $\frac{1}{2}$ Rumija
Rumija > 8m, maka $\frac{1}{2}$ Rumija + 1

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 :

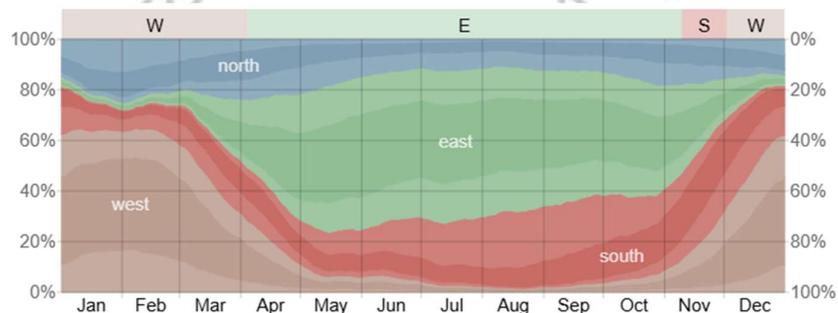
1. Orientasi Matahari



Gambar 3. 8 Analisis Site
Sumber : Olahan Penulis, 2024

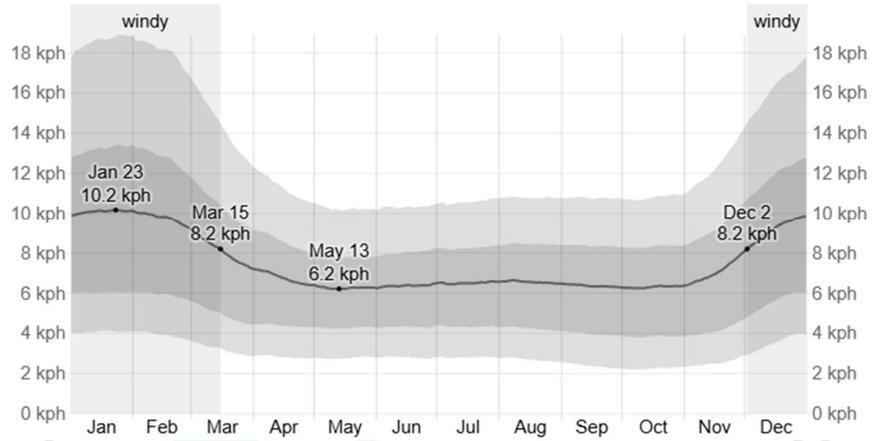
Orientasi tapak menghadap sisi Timur Laut dengan sisi terpanjang menghadap Timur Laut dan Barat Daya. Dengan orientasi tapak yang sedemikian rupa, panas sinar matahari pagi ataupun sore hari tidak akan terlalu intens masuk ke dalam bangunan. Meskipun di sekitar tapak tidak ada bangunan tinggi yang dapat 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.

2. Angin



Gambar 3. 9 Arah Angin Kota Bogor
Sumber : *weatherspark.com*, 2024

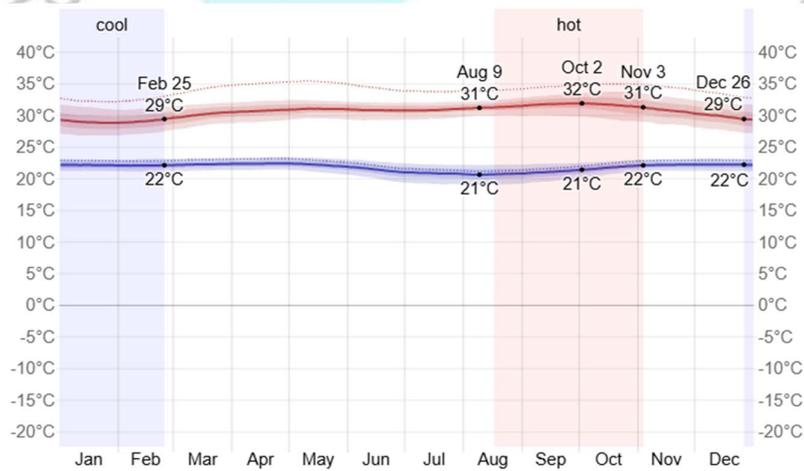
Orientasi atau arah angin yang paling sering bertiup di Kota Bogor berasal dari arah Timur, yaitu selama 7,2 bulan (4 April 2024 – 9 November 2024) dengan persentase puncak mencapai 61% pada tanggal 30 Mei 2024.



Gambar 3. 10 Kecepatan Rata-Rata Angin Kota Bogor
Sumber : *weatherspark.com*, 2024

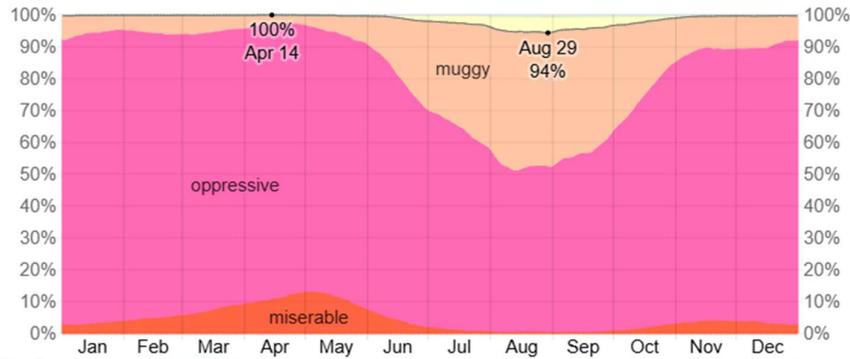
Bulan Januari merupakan bulan dengan hembusan angin paling kencang di Kota Bogor, dengan kecepatan rata-rata angin mencapai 10,1 km/jam. Kemudian terdapat masa tenang yang berlangsung selama 8,6 bulan (15 Maret 2024 – 2 Desember 2024) dengan kecepatan rata-rata angin mencapai 6,3 km/jam.

3. Suhu dan Kelembaban



Gambar 3. 11 Suhu Udara Kota Bogor
Sumber : *weatherspark.com*, 2024

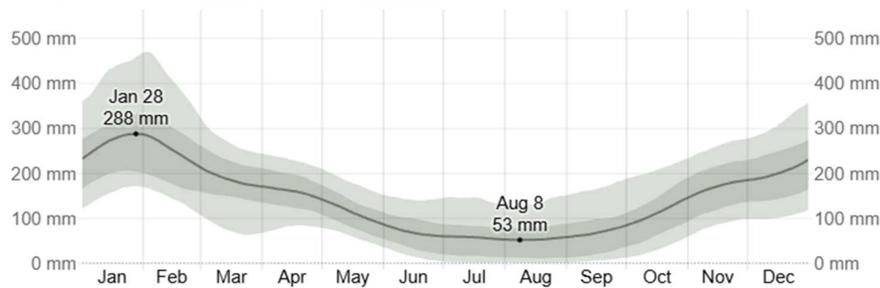
Suhu udara harian di Kota Bogor selama tahun 2024 berada pada angka 29°C sampai 32°C untuk titik terpanas dan 21°C sampai 22°C untuk titik terdinginnya. Suhu harian terpanas Kota Bogor terdapat di Bulan Oktober dan suhu terdingin di Kota Bogor terdapat di Bulan Agustus sampai Bulan Oktober.



Gambar 3. 12 Kelembaban Udara Kota Bogor
Sumber : *weatherspark.com*, 2024

Kelembaban udara di Kota Bogor masuk kedalam kategori *muggy* (18°C – 21°C) dan *oppressive* (21°C – 24°C). Angka tersebut terbilang cukup tinggi jika dibandingkan dengan tingkat kelembaban yang tersara nyaman bagi manusia, yaitu *comfortable* (13°C – 16°C).

4. Curah Hujan



Gambar 3. 13 Rata-Rata Curah Hujan Kota Bogor
Sumber : *weatherspark.com*, 2024

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.

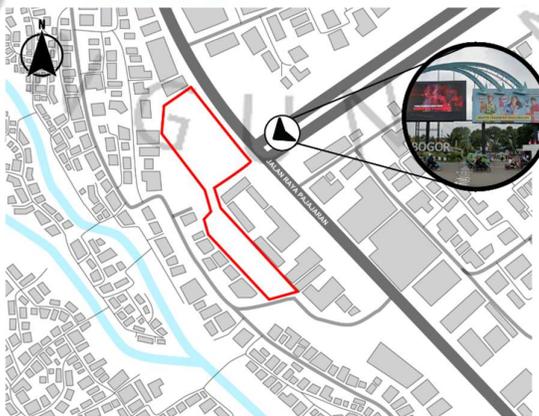
5. Kebisingan



Gambar 3. 14 Sumber Kebisingan
Sumber : Olahan Penulis, 2024

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.

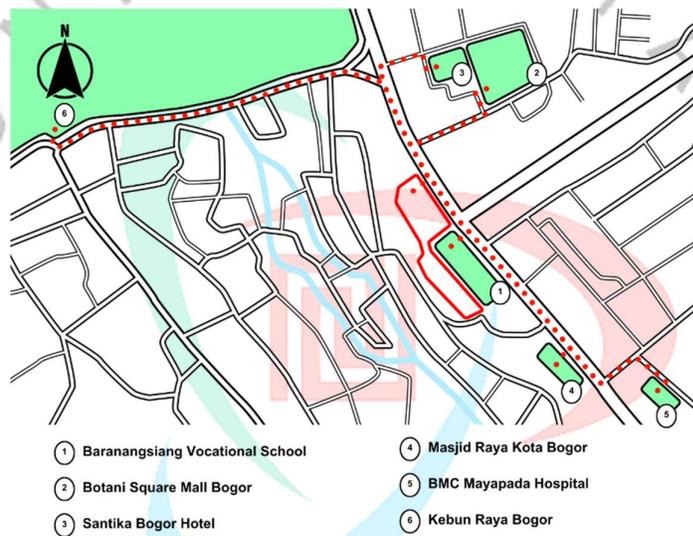
6. View



Gambar 3. 15 View Menuju arah Terminal
Sumber : Olahan Penulis, 2024

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.

7. Aksesibilitas



Gambar 3. 16 Akses Menuju Tapak
Sumber : Olahan Penulis, 2024

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.

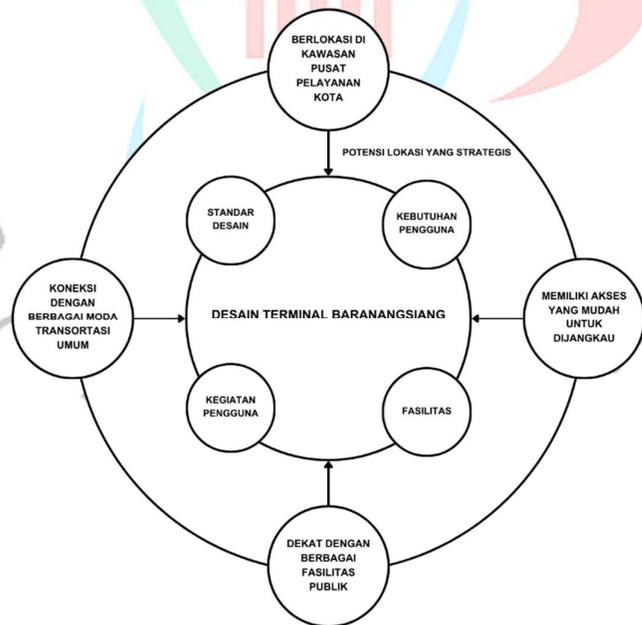
3.2. Tema Rancangan

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.



Gambar 3. 17 Konsep Dasar Rancangan
 Sumber : Olahan Pribadi, 2025

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.

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.