

DAFTAR PUSTAKA

YOSEPH DJ, John, *Time Saver Standart for Building Types*, Mc Grant Hill Book Co, USA, 1988

KIM W TODD, *Tapak Ruang dan Sturktur*, Intermatra, Bandung 1986

HK Ishar, *Pedoman Umum Merancang Bangunan*, Gramedia 1992

Ir. Rustam H, *Unsur Perancangan Dalam Arsitektur Lansekap*, Bina Aksara, Jakarta

DK. CHING, Francis, *Arsitektur Bentuk, Ruang Dan Susunannaya*, Erlangga, Jakarta 1985

DONALD FW & JAMES CJ, *Cotemporary Transportation*, Maxwell Mac. Int. 1989

C. JOTIN KHISTY & B. KENT HALL, *Transportation Engineering*, Prentice Hall Inc, 1998

EDWARD K MORLOCK, *Pengantar Teknik dan Perncaanaan Transportasi*

JC SNYDER & ANTHONY JC, *Pengantar Arsitektur*, Erlangga, Jakarta 1989

CHRISTOPHER ALEXANDER, *A Pattern Langguage*

DEP. HUB, Dirjen Perhubungan Darat, *Rancangan Pedoman Teknis Pembangunan & Penyelenggaraan Terminal Angkutan Jalan Raya*, Jakarta 1990

PEMDA DKI JAKARTA, *Jakarta 50 th Dalam Perkembangan & Penataan Kota, Rencana Tata Ruang Kota DKI Jakarta 2005*

KONTRUKSI, Majalah bulanan, Februari/ Maret 1999

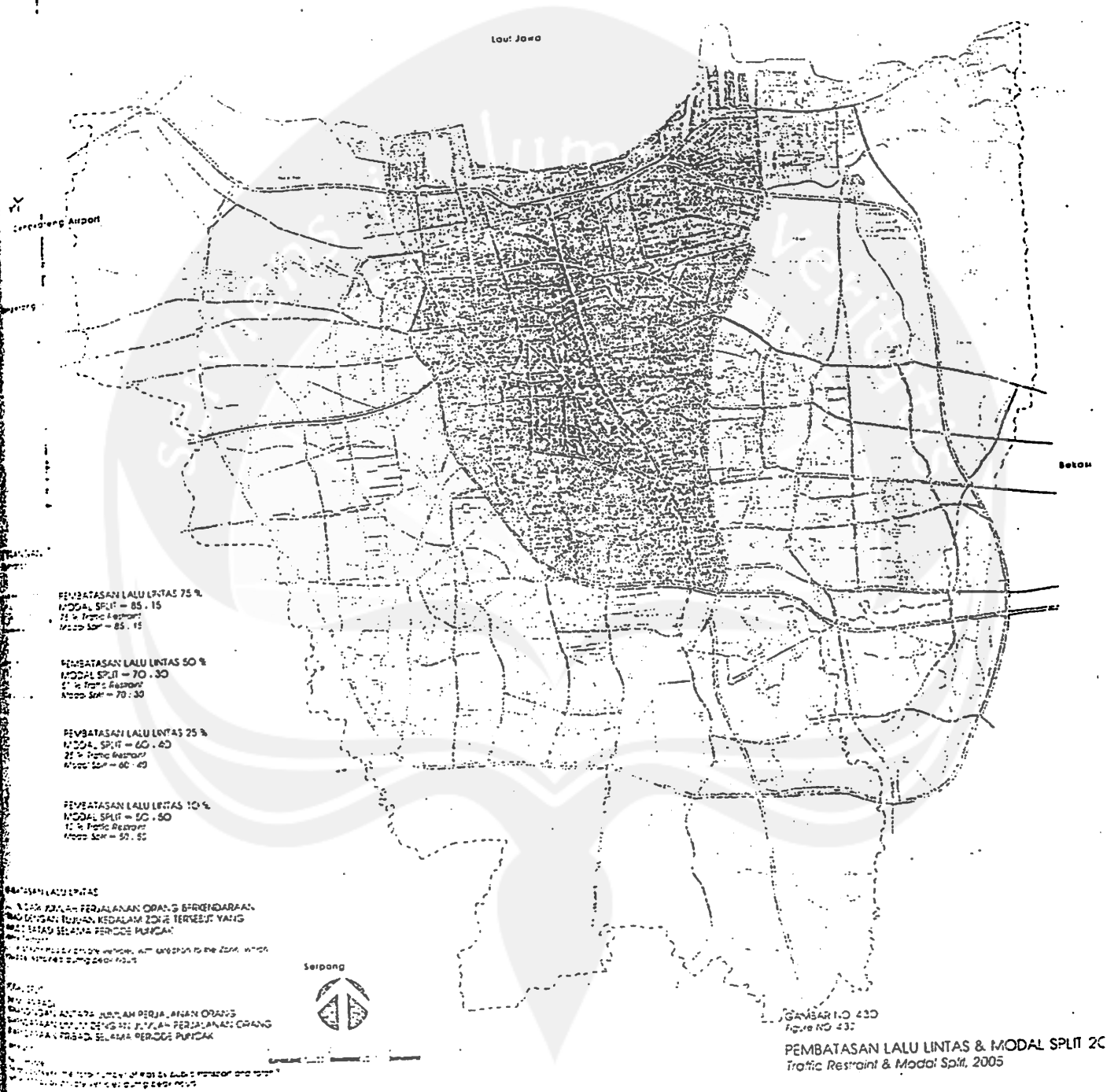
TEKNOLOGI, Majalah Bulanan, NO 101 th X/ Januari 1996

KOMPAS, Harian terbit, 23 Januari 1999

TERMINAL KAMPUNG RAMBUTAN, *Data-data Umum dan Data Bulanan Terminal Jakarta Timur 1999*

LAMPIRAN

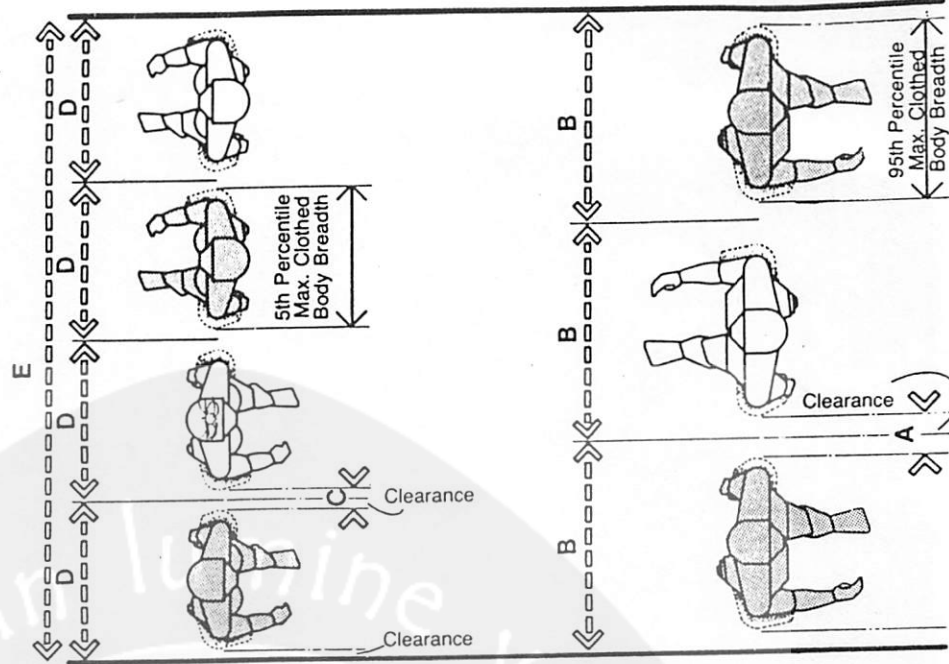




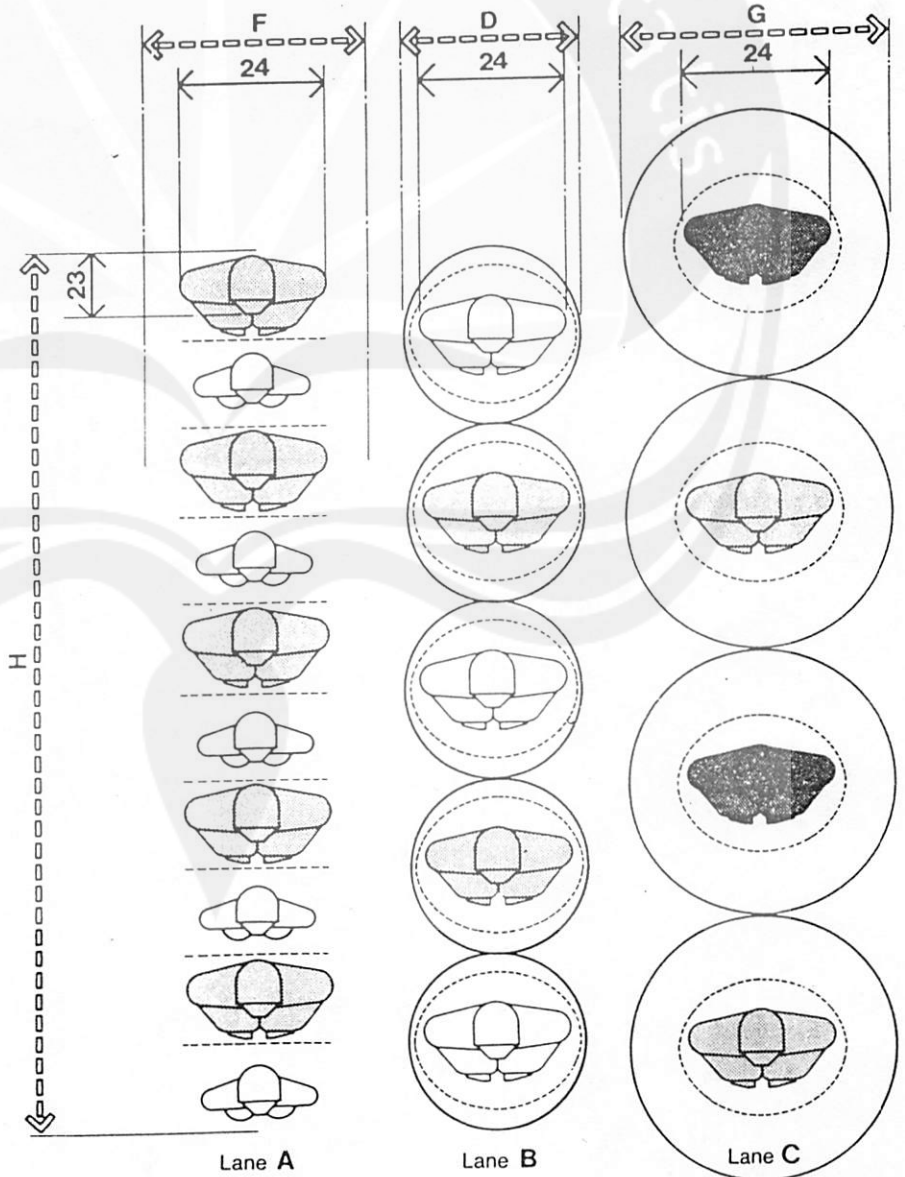
8.1 HORIZONTAL CIRCULATION SPACES

The purpose of the drawing at the top is to provide some idea of the physical relationship between human dimension and corridor width in terms of the number of lanes that can be accommodated. The row with three persons abreast is based on 95th percentile maximum clothed body breadth, while the row with four abreast is based on 5th percentile data. The corridor width was arbitrarily selected as 96 in, or 243.8 cm. The drawing should not be taken literally. The statistical likelihood of having the lineup of body sizes shown, at any single point in time, would be remote unless the space was originally intended to serve a specific user population of larger or smaller body size. Moreover, the 24-in, or 61-cm, lane with a 1.6-in clearance is obviously not intended as a standard.

The bottom drawing is intended to provide some insight into relative densities possible within a 120-in, or 308.4-cm, queue. Lane A shows as many people lined up as possible, with no regard for comfort or body contact. When an allowance for clothing is added to the maximum body breadth, the people in lane A would be pressed tightly together, violating all notions of personal space and comfort. Lanes B and C show the number of people that could be lined up, based on the densities of 3 and 7 sq ft, or .28 and .65 sq m per person, respectively.



ACCOMMODATION OF SMALL AND LARGE USERS ABREAST IN A 96-IN (243.8-CM) CORRIDOR OR PASSAGE WIDTH



	in	cm
A	4.5	11.4
B	32	81.3
C	1.6	4.1
D	24	61.0
E	96	243.8
F	30	76.2
G	36	91.4
H	120	304.8

QUEUE LINES / COMPARATIVE DENSITIES

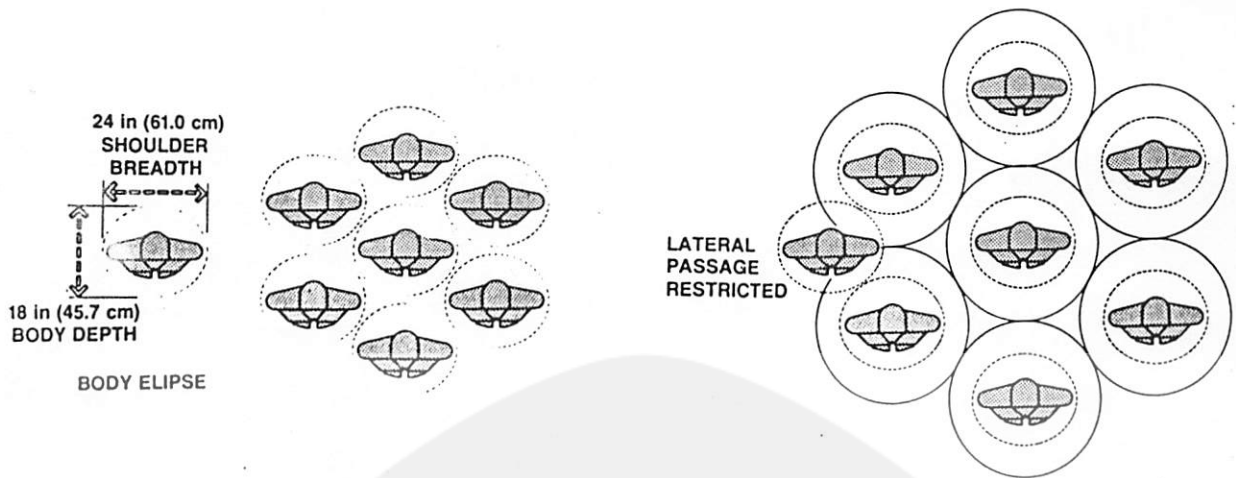


Figure 2-4 (left). Illustration of Fruin's "touch zone" based on a "body elipse" buffer zone with a minor axis related to body depth and a major axis related to shoulder breadth, allowing a queuing area of 3 sq ft, or 0.29 sq m, per person. Below this boundary the frequency of body contact between pedestrians is increased. Figures 2-4 to 2-7 adapted from Fruin, *Pedestrian Planning and Design*, 1971. Figure 2-5 (right). Illustration of Fruin's "no touch zone," based on an expanded interperson spacing of 36 in, or 91.4 cm, and a 7 sq ft, or 0.65 sq m, area per person. Fruin contends that body contact can be avoided between 3 and 7 sq ft, or 0.29 to 0.65 sq m, per person.

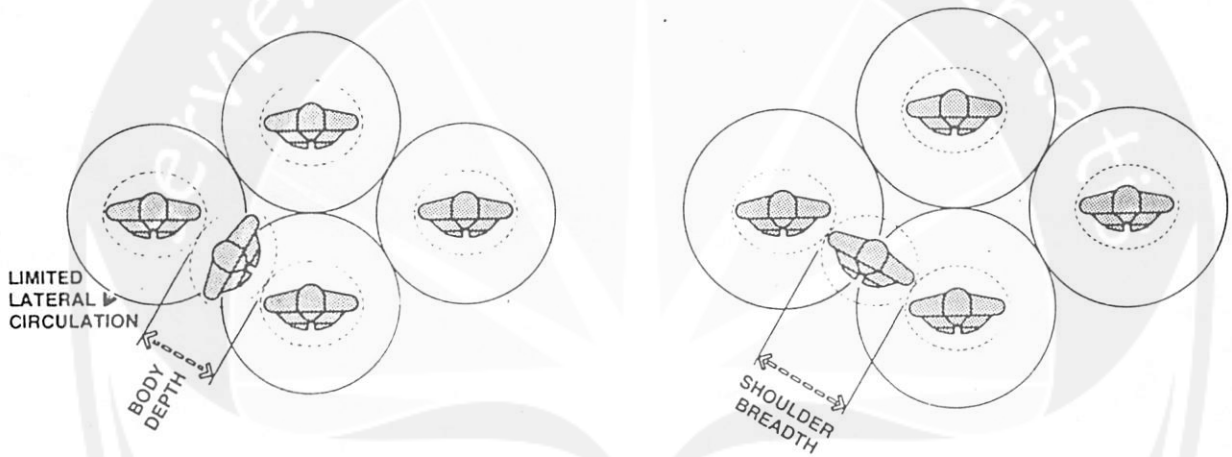
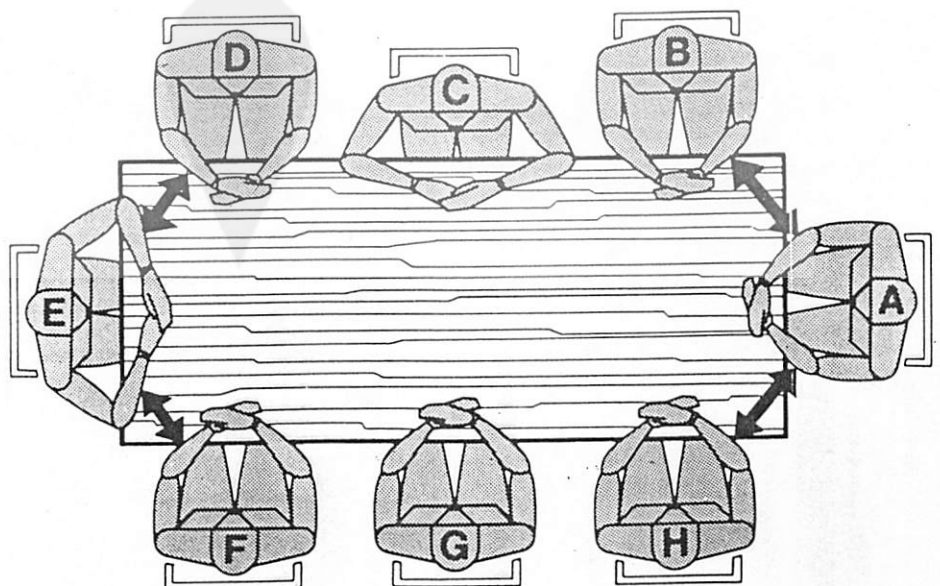


Figure 2-6 (left). Illustration of Fruin's "personal comfort zone," expanding the body buffer zone to a 42-in, or 106.7-cm, diameter and a 10-sq ft, or 0.93-sq m, area. A full body depth separates standees, allowing for limited lateral circulation by moving sideways. Figure 2-7 (right). Illustration of Fruin's "circulation zone," expanding the body buffer zone to a 48-in or 121.9-cm, diameter and 13-sq ft, or 1.21-sq m, area. Fruin contends that 10 to 13 sq ft, or 0.93 to 1.21 sq m, per person would allow circulation without disturbing others.

Figure 2-8. Sommer's experiment at the Saskatchewan Hospital involved a seating arrangement as shown at right. It was observed that greater interaction between people occurred across the corners AB, CH, EF, and ED. Adapted from *Sociometry*.



Perkiraan akan
menjadi 2.522.000
kendaraan
di 670.000 di
1995 dan 1.842.000
tahunnya yaitu
akan perjalanan

terdapat
kendaraan
%, 52% pada
1995 dan 70% .

perjalanan orang di
dengan

akan terjadi sesuai
pembatasan
jaringan
dengan program

perlu dilakukan suatu
jalan-jalan
kota, sehingga 50
tahun ini akan

perubahan-pengaruh
perjalanan pribadi
meningkat 2 1/2 kali

KI Jakarta.

dengan

transport

Dengan
batasan
di Dilaksanakan (50%).
transport

).

Dengan
batasan
transport



JALUR ANGKUTAN UMUM
Public Transport Lanes

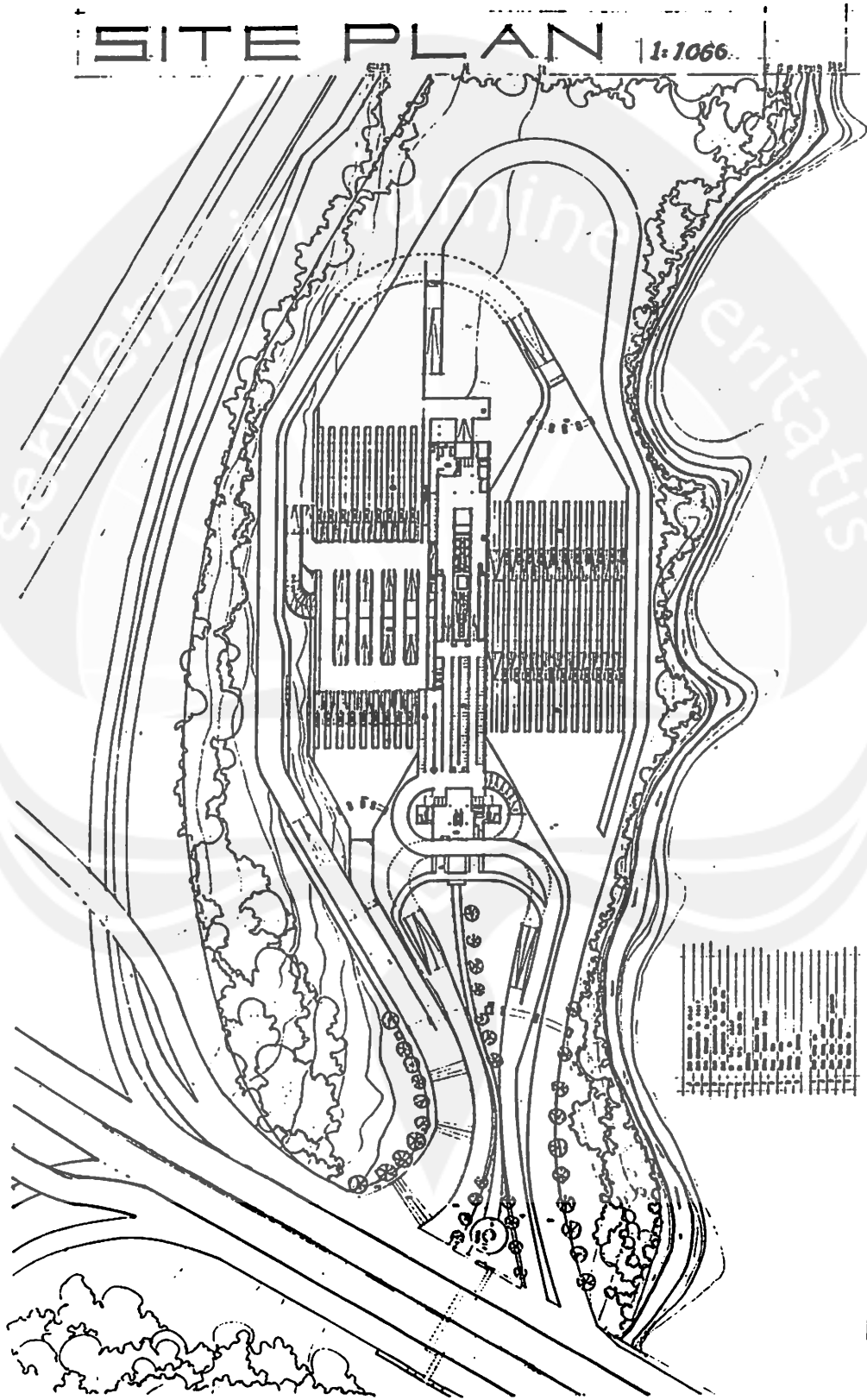
RUTE UTAMA BS (SEYUDAWAN GETAS, BAGI BS,
BUS DAMPAK, KALIBATA, PONDOK PONDOK, etc.)

JALAN KERETA AP.
KAI main road

3-2 (3 LAJUR UTAMA - 2 LAJUR JALUR
(3 primary lanes + 2 bus route lanes)

3 (3 LAJUR UTAMA) 2 AGS-
1-2-1-1 (3 primary lanes, 2 AGS)

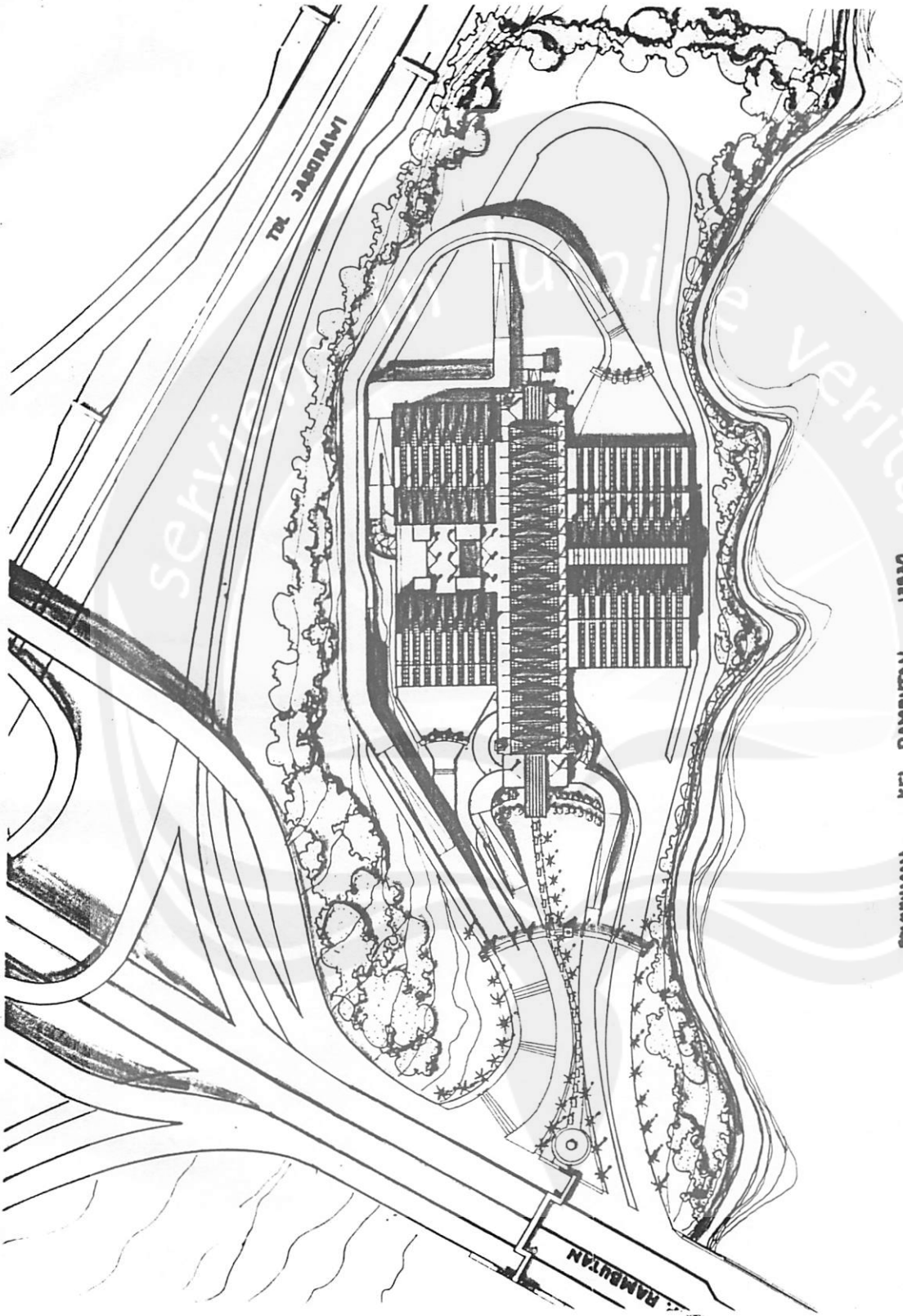
SITE PLAN 1:1066



	INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER SURABAYA	KOMISI PERENCANAAN DAN PENGENDALIAN KAWASAN PERENCANAAN	LEMBARAN SURvei, GAMBAR, RENCANA, DAN KONSEP	NO. SURvei NO. GAMBAR NO. RENCANA NO. KONSEP
	PROJEK TUGAS AKHIR PRODI ARSITEKTUR TAHUN ANJARAN 1999/2000	PERENCANAAN KEMAHKOMUNAL DI RD SAMPUTAN SEBAGAI FASILITAS PELAYANAN TRANSPORTASI DALAM DAN LUAR KOTA DI JAKARTA	NPM 91.01.07436 NAMA ELVIS SAMALLO	NO. SURvei NO. GAMBAR NO. RENCANA NO. KONSEP

SITUASI

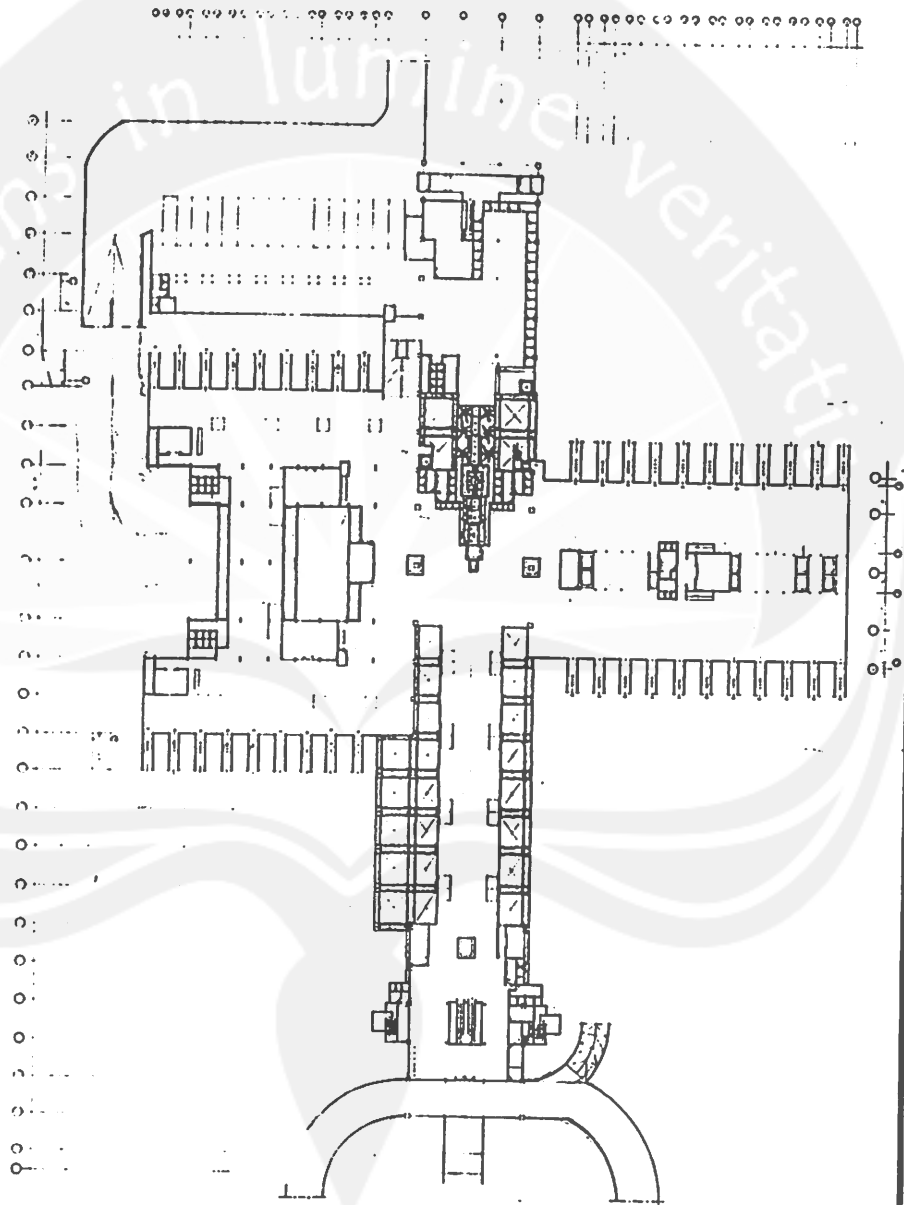
1:1000



PT. RAMBUTAN KEL. RAMBUTAN 13030

<p>PROGRAM STUDI ARSITEKTUR FAKULTAS TEKNIK MURAH RUMAH ATAU JAYA VOTAMATI</p>	<p>PROYEK TUGAS AKHIR PERIODE I TAHUN AKADEMIK 1999/2000</p>		<p>PERANCANGAN KEMBALI TERMINAL BIS EP. RAMBUTAN SEBAGAI FASILITAS PELAYANAN TRANSPORTASI DALAM DAN LUAR KOTA DI JAKARTA</p>	
	<p>IDENTITAS MAHASISWA</p> <p>NAMA: ELVIS SAMALLO</p>	<p>DOSEN PEMBIMBING</p>	<p>LEMBAR JUDUL GAMBAR</p>	<p>SKALA</p>
	<p>NO. JNL</p>	<p>NO. JNL</p>	<p>NO. JNL</p>	<p>NO. JNL</p>

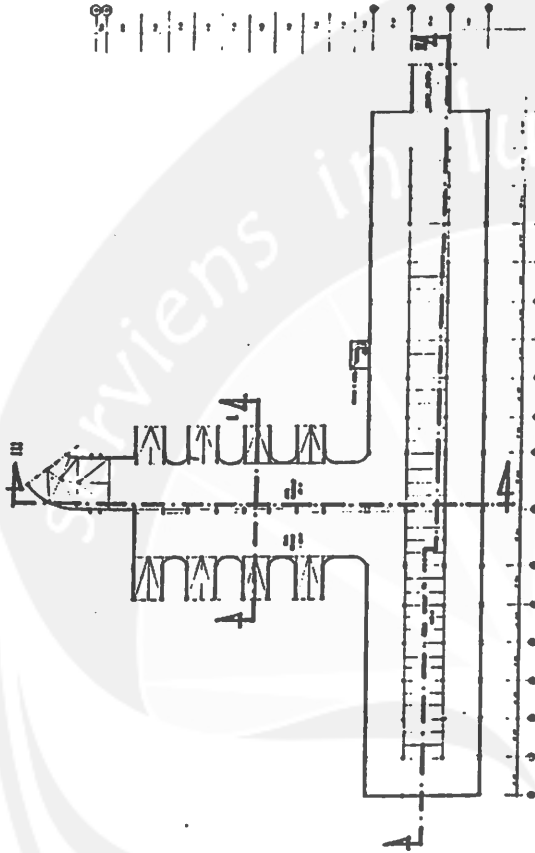
DENAH LT. 02. 1:500



 INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER SURABAYA	PROJEK TUGAS AKHIR PERIODIK I TAHUN AKADEMIK 1999/2000		PERANCANGAN KEMBALA TERMINAL BUS SEPANGGARAN SEBAGAI FASILITAS PELAYANAN TRANSPORTASI DALAM DAN LUAR KOTA DI JAKARTA		IDENTITAS MAHASISWA NPM 91.01.07316 NAMA ELVIS SAHALLO	DOSEN PEMBIMBING NAMA KECIL LIPSE	KEMAHIRAN KEMAHIRAN
					KEMAHIRAN KEMAHIRAN	KEMAHIRAN KEMAHIRAN	

DENAH BASEMENT

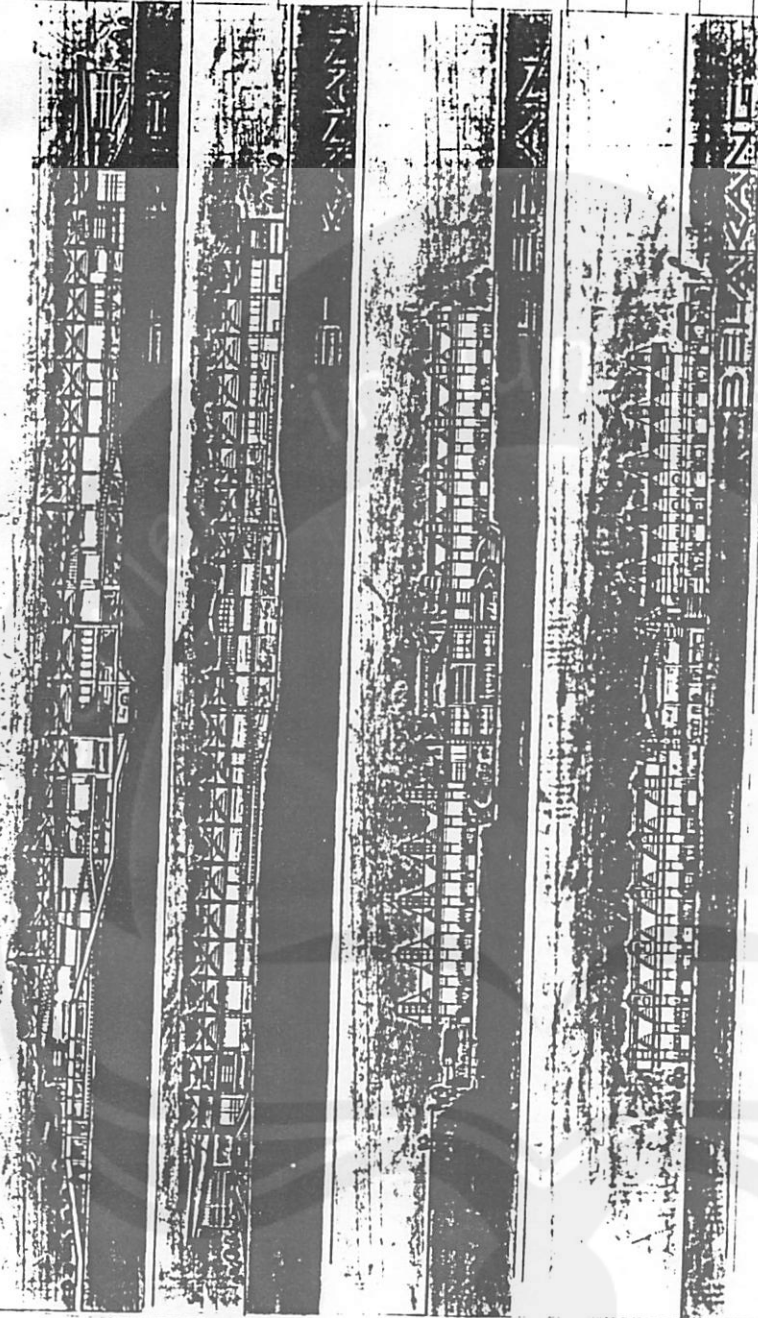
1:500



 PT. ARSITA BINA BANGUNAN JALAN TEBEL SURABAYA 60131 JAWA TIMUR	PROYEK TUGAS AKHIR PERENCANAAN TARIKH ALAMBAKIR 1999/2000		PERANCANGAN KEMBARAN TERMINAL BUS SEP. BAMBUTAN SEBAGAI TINGKAT PERALIHAN TRANSPORTASI DALAM DAN LUAR KOTA DI JARATTA		NAMA ELVIS SAMALLO	NPM 94-01-07314	IDENTITAS MAMARINWA DOSEN PEMBIMBING	LEMBAR 1 DARI 1	ADOK 1 DARI 1	BILANGAN 1 DARI 1	TARIKH 1 DARI 1	LEMBAR 1 DARI 1	BILANGAN 1 DARI 1
	(Empty space for additional notes or signatures)												

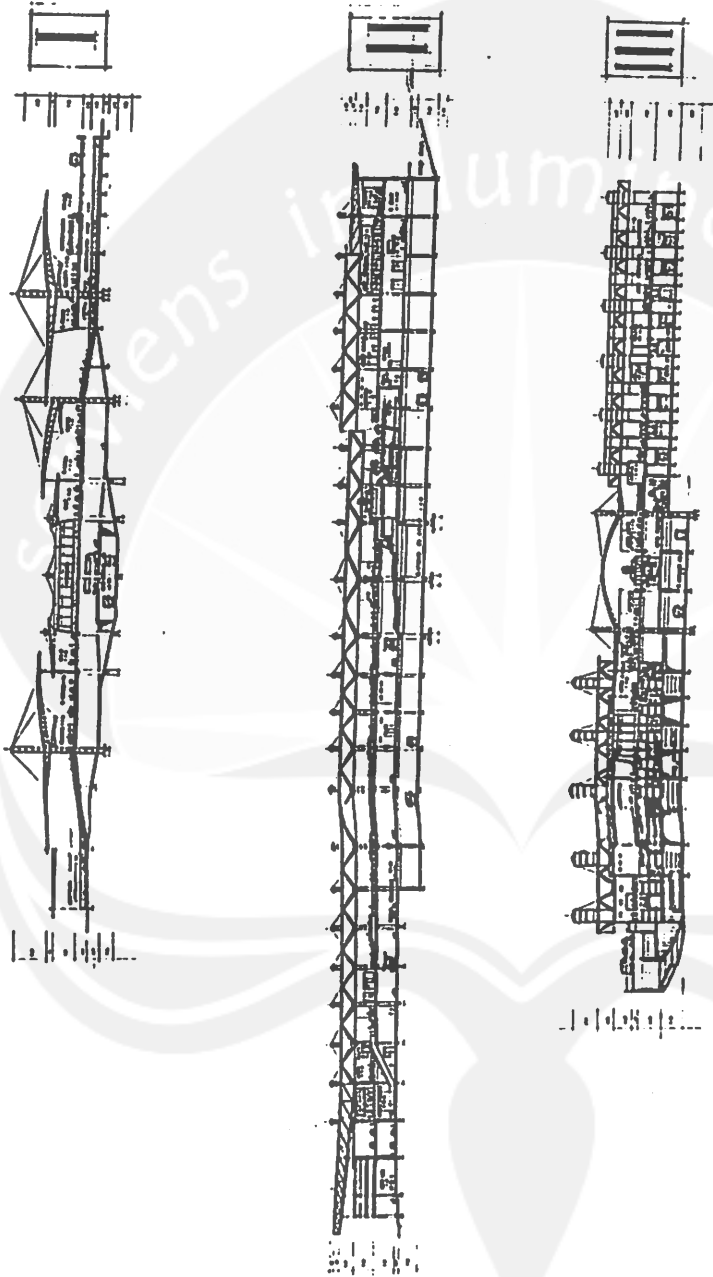
TAMPAK


1:500

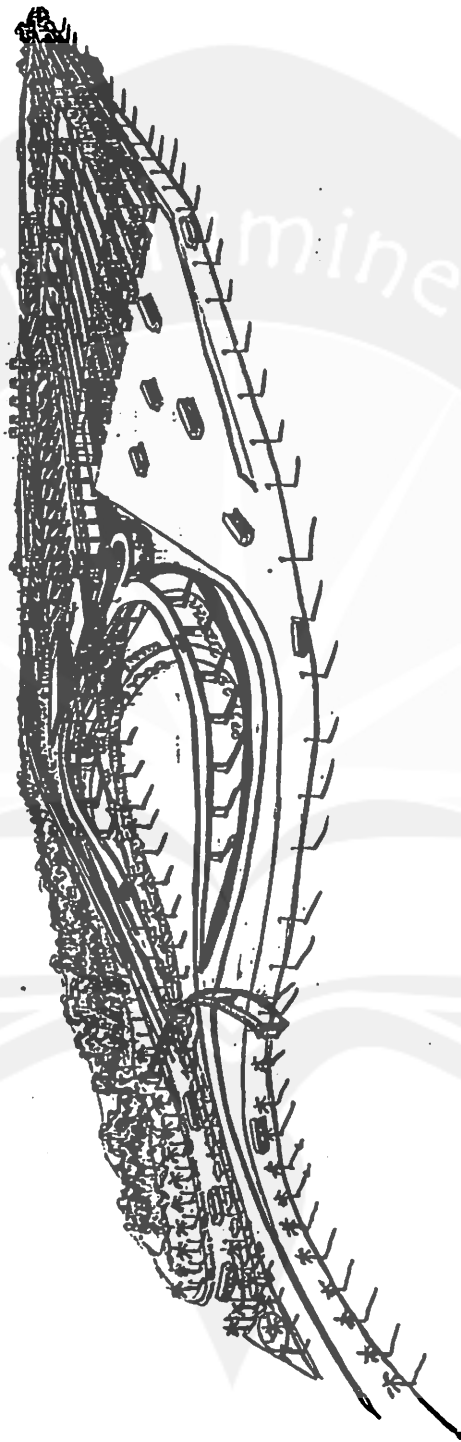


PRODI TEKNIK ARSITEKTUR FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS JATIM JOYODIPATI	PROYEK TUGAS AKHIR PERIODE I TANTUM AKADEMIK 1999/2000		PERANCANGAN KEMBALI TERMINAL BUS EP SAMBUTAN SEBAGAI FASILITAS PELAYANAN TRANSPORTASI DALAM DAN LUAR KOTA DI JAKARTA		IDENTITAS MAHASISWA NPM 94.01.07636 NAMA ELVIS SAMALLO	DOSEN PEMBIMBING NAMA NIP	URAIAN NO. GAMBAR NO. JML	STATUS DIBARANGKAI SIALA

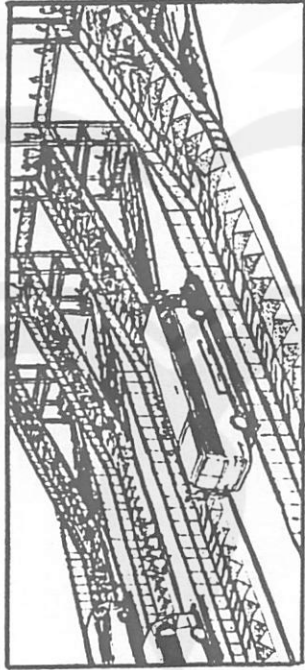
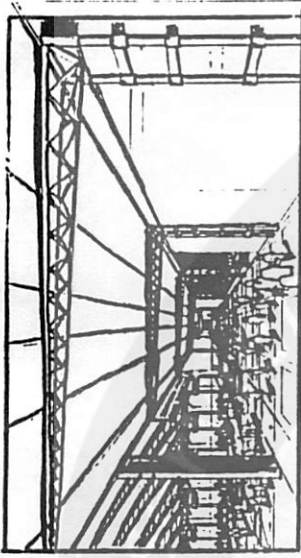
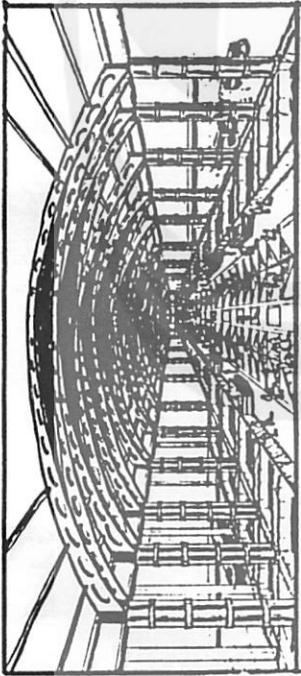
POTONGAN 7.506



 PT. PUSAT TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN OFFICE NO. 10 JAYA KAWALAN	PROYEK TUGAS AKHIR PERENCANAAN FASE 01/2000		IDENTITAS MAHASISWA NPM 54-01-07134 NAMA ELVIS SAMALLO		LEMBAR NO. 1 DARI 1	NO. 1 DARI 1	NO. 1 DARI 1	NO. 1 DARI 1
	PERENCANAAN KEMBALI TERMINAL BUS EKSPRES SEBAGAI FASILITAS PELAYANAN TRANSPORTASI DALAM DAN LUAR KOTA DI JAKARTA				DESAIN NO. 1 DARI 1	NO. 1 DARI 1	NO. 1 DARI 1	NO. 1 DARI 1



 PT. PUSAKA SURABAYA JALAN SURABAYA SURABAYA 60132	PROYAK TUGAS AKHIR PERENCANAAN TANGKUPAN ARABONG 1999/2000		PERANCANGAN KEMBALI TERMINAL BIS EP-DAMBUAN SEBAGAI SARITAS PELAYANAN TRANSPORTASI DALAM DAN LUAR KOTA DI JAKARTA		DESAIN LANS 
	KEMENTERIAN PERENCANAAN DAN KEBANGSAWA DEPARTEMEN PERENCANAAN DESK. SPIL		NO. 194.01.07436 NAMA ELVIS SANALLO	MALA JIKOS, AMBAR JIKOS, AMBAR	1 1



<p>PROGRAM STUDI ARSITEKTUR FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS SEPULUH NOPEMBER</p>	<p>PROYEK TUGAS AKHIR PERIODOS I TANGGAL AKHIR: 19/09/2008</p>		<p>PERANCANGAN KEMBALI TERMINAL BIS EP RAMBUTAN SEBAGAI FASILITAS PELAYANAN TRANSPORTASI DALAM DAN LUAR KOTA DI JAKARTA</p>		<p>IDENTITAS MAHASISWA DOSEN PEMBIMBING LEMBARA FOTO GAMBAR RENCANA DOKUMEN</p>	
	<p>IPTEK 94.01.07836 NAMA ELVIS SAMALLO</p>		<p>DOSEN PEMBIMBING NAMA</p>		<p>NO. GAMBAR NO. RENCANA NO. DOKUMEN</p>	

