

BAB V

ANALISIS

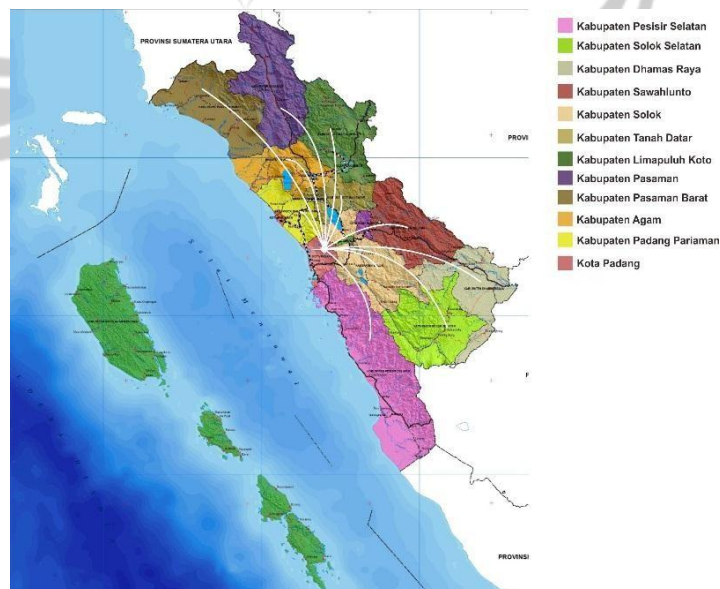
5.1 Analisis Perencanaan

5.1.1 Analisis Programatik

1. Analisis Sistem Lingkungan

A. Pengaruh Sosial

Lingkungan masyarakat pada daerah sekitar terminal tipe B ini memiliki karakter kehidupan sosial yaitu sebagai masyarakat lokal (asli). Dimana masyarakat lokal merupakan masyarakat asli suku minang. Kebiasaan masyarakat minang adalah merantau. Keberadaan terminal tipe B di kawasan Bandar Buat akan sangat membantu masyarakat sekitar site dalam mempermudah pemilihan angkutan moda transportasi umum untuk merantau. Dimana terminal tipe B sebagai sarana pertukaran intra maupun antar moda yang membawa penumpang dari luar kota padang di dalam provinsi sumatera barat.



Gambar 5. 1 Peta Konektivitas Daerah di Provinsi Sumatera Barat
(Sumber : Analisis Penulis)

Terminal tipe B ini harus di desain dengan pembagian zonasi moda transportasi umum yang tersedia dengan jelas, dimana akan memudahkan masyarakat minang yang mempunyai karakteristik merantau dapat dengan mudah memilih moda transportasi yang akan di gunakan untuk merantau.

B. Pengaruh Ekonomi

Masyarakat di sekitar site kawasan terminal tipe B mayoritas memiliki pekerjaan sebagai pedagang. Usaha perdagangan di buka berupa toko pada tempat tinggal mereka masing-masing. Terminal tipe B dapat merespon kegiatan yang ada di sekitar site dengan cara merancang sebuah space untuk menampung kegiatan perdagangan yang ada di sekitar site dan membentuk foodcourt atau satu zona perdagangan di dalam terminal

C. Pengaruh Klimatik

Wilayah kecamatan lubuk kilangan memiliki temperatur $28,5^{\circ}\text{C}$ – $31,5^{\circ}\text{C}$. sedangkan berdasarkan SNI 03-6572-2001 standar temperatur yang menunjukkan kenyamanan thermal adalah $25,8^{\circ}\text{C}$ - $27,1^{\circ}\text{C}$. Penataan orientasi bangunan terhadap matahari dimana dan angin, perancangan elemen arsitektur serta penataan elemen lansekap merupakan cara yang dapat digunakan bangunan terminal tipe B dalam merespon keadaan thermal yang ada di site menjadi thermal yang sesuai dengan standar kenyamanan thermal yaitu $25,8^{\circ}\text{C}$ - $27,1^{\circ}\text{C}$.

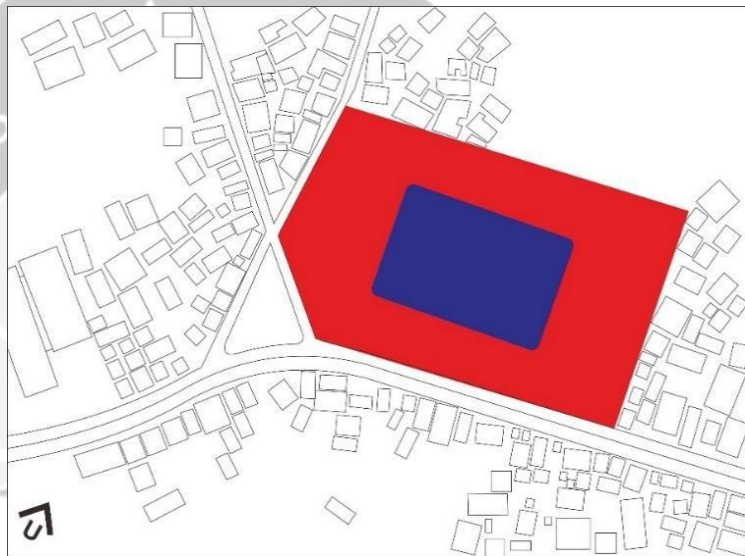
D. Pengaruh Administrasi Wilayah

Berdasarkan hasil tinjauan wilayah, kecamatan Lubuk Kilangan memiliki luas $85,99\text{ km}^2$ serta yang terdiri dari 7 kecamatan dan memiliki jumlah penduduk sebanyak 55.381 jiwa . jumlah penduduk tersebut menjadi kapasitas minimum yang harus di tampung dalam bangunan terminal tipe B ini. Dimana pengguna terminal secara mikro adalah penduduk di kecamatan Lubuk kilangan. Dengan penerapan pedoman arsitektur Universal yaitu ukuran dan ruang untuk kenyamanan

pengguna dimana ruang tunggu serta loby dan sirkulasi di dalam terminal harus mengakomodir kapasitas yang harus di tampung terminal tipe B untuk mewujudkan kenyamanan pengguna.

E. Pengaruh Bangunan Eksisting

Bangunan yang terdapat di sekitar site merupakan bangunan perdagangan dan perumahan. Bangunan eksisting membuat bangunan terminal terpadu tipe B harus di orintasikan di tengah site agar tidak membayangi bangunan sekitar.



Gambar 5. 2 Posisi Bangunan di dalam Site
(Sumber : Analisis Penulis)

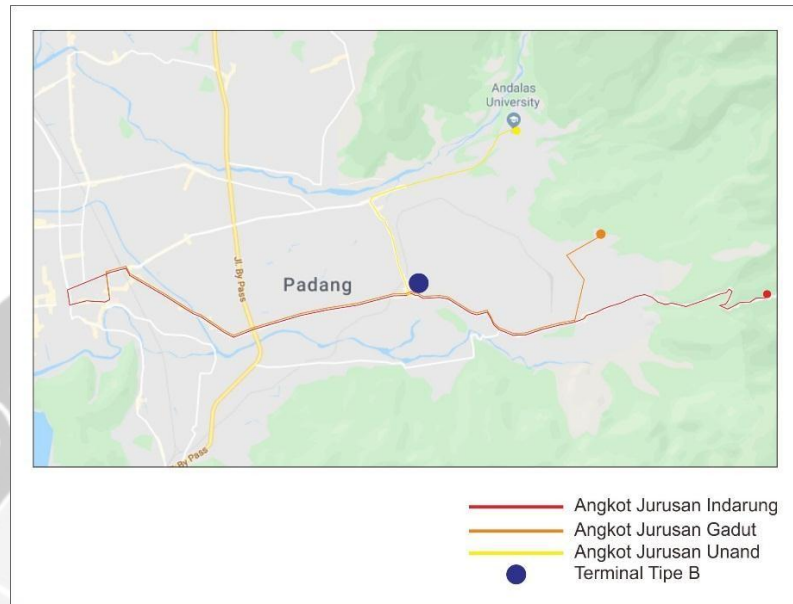
F. Pengaruh Sarana dan Prasarana

Sarana angkot di kota padang merupakan angkot yang kekinian. Dimana persentase besar angkot di kota padang telah dimodifikasi menjadi ceper dan rendahh.



Gambar 5. 3 Angkot Padang
(Sumber : google.com)

Angkot yang akan melalui terminal tipe B ini terdiri dari 3 trayek yaitu angkot jurusan Gadut, Indarung, dan Unand. Dengan rute yang terdapat pada gambar.



Gambar 5. 4 Rute Trayek Angkot Padang yang Melewati Daerah Terminal
(Sumber : Analisis Penulis)

Terminal tipe B merespon kondisi moda transportasi umum yang terdapat di rute sesuai dengan lokasi terminal dengan mendesain polisi tidur yang ada di dalam kawasan terminal dengan ketinggian yang rendah berdasarkan pedoman arsitektur *Universal* yaitu upaya fisik yang rendah dimana angkot yang masuk ke dalam terminal tidak perlu menggunakan cara berjalan menyamping untuk melewati polisi tidur dan sirkulasi di dalam terminal tetap terjaga.

2. Analisis Sistem Manusia

A. Analisis Sasaran Pengguna

Pengguna terminal tipe B ini di dibagi menjadi 5 kelompok pengguna yaitu terdiri dari bagian administrasi, bagian pengelola, bagian perdagangan dan bagian penumpang,

pengunjung. Penjelasan tentang pembagian kelompok pengguna secara detail dapat dilihat sebagai berikut :

a. Bagian Administrasi

Bagian administrasi memiliki peran dalam mengaur segala sesuatu yang berhubungan dengan administrasi yang ada di dalam terminal. Berdasarkan keputusan menteri no 31 tahun 1995 bagian administrasi terdiri dari kepala terminal kepala sub bagian tata usaha, seksi operasional, seksi sarana dan prasarana, sekretaris, dan staff.

b. Bagian Pengelola

Bagian pengelola memiliki peran dalam mengelola seluruh sarana dan prasarana yang ada di dalam terminal. Bagian pengelola terdiri dari kepala seksi kebersihan, kepala seksi keamanan, kepala seksi pengaturan operasional, petugas kebersihan, petugas keamanan, petugas mekanikal elektrik, petugas informasi, dan petugas tiket.

c. Bagian Perdagangan

Bagian perdagangan memiliki peran sebagai membantu pemenuhan aspek bagi terminal sebagai salah satu sarana transportasi. Bagian perdagangan di dalam terminal terbagi atas pengelola foodcourt, pengelola penjualan souvenir, pengelola penjualan oleh-oleh, pengelola penjualan makanan dan minuman ringan, pengelola agen perjalanan, pengelola penjualan media baca seperti koran , novel, komik, dll.

d. Penumpang

Penumpang pada terminal tipe B ini dikelompokkan menjadi dua yaitu manusia tanpa kebutuhan khusus dengan manusia berkebutuhan khusus. manusia tanpa kebutuhan khusus di klasifikasikan terdiri dari anak- anak, orang dewasa dan orang tua. Manusia berkebutuhan khusus diklasifikasikan terdiri dari pengguna kursi roda termasuk

tuna daksa serta Tuna Netra atau manusia yang memiliki gangguan dalam penglihatan.

e. Pengunjung

pengguna terminal tipe B ini adalah penumpang yang dikelompokkan manusia normal dan manusia berkebutuhan khusus.

B. Analisis Kegiatan Pengguna

Tabel 5. 1 Analisis Kegiatan Pengguna

No	Pelaku	Tugas	Aktifitas
1	Kepala Terminal	Mengontrol seluruh kegiatan terminal	• Memeriksa data dan berkas- berkas • Mengadakan rapat • Mengevaluasidan memberi arahan pekerjaan
2	Kepala Tata Usaha	Mengontrol seluruh keuangan terminal	• Memengatur pengeluaran dan pendapatan keuangan. • Merencanakan penggunaan dana terminal. • Membuat laporan keuangan
3	Seksi Operasional	Mengontrol seluruh pengoperasian yang ada di terminal	• Mengawasi seluruh proses yang ada di dalam terminal • Melaporkan permasalahan yang ada di dalam terminal • Mengawasi kendaraan yang masuk kedalam terminal

4	Seksi Sarana Prasarana	Mengontrol seluruh kondisi sarana dan prasarana yang ada di terminal	• Menyediakan peralatan yang di butuhkan oleh terminal • Merencanakan berbagai kebutuhan berupa peralatan atau fasilitas bagi terminal
5	Sekretaris	Membantu Kepala terminal dalam pembukuan dan pengaturan jadwal	• Mengatur jadwal rapat • Menyiapkan tempat rapat • Membukukan hasil rapat
6	Staff	Membantu kepala terminal dalam mengelola terminal	• Mengatur pengawasan yang di bagi oleh kepala terminal
Pengelola			
1	Petugas Kebersihan	Melakukan segala kegiatan kebersihan	• Membersihkan terminal bagian indor • Membersihkan bagian terminal outdor
2	Petugas Keamanan dan Ketertiban	Mengamankan seluruh kegiatan yang ada di terminal	• Patroli • Menjaga dan mengontrol di setiap ruangan
3	Petugas Informasi	Memberian segala informasi kepada seluruh pengguna terminal	• Memberikan infoemasi kepada penumpang melalui spiker • Memberikan informasi kepada penumpang secara langsung
4	Petugas Mekanikal Elektrikal	Bertanggung jawab terhadap sistem utilitas terminal	• Mengontrol seluruh sistem utilitas terminal

5	Petugas Kesehatan	Memberikan pertolongan kepada pengguna terminal dari segi kesehatan	• Menolong pengguna terminal ketika terjadi keadaan darurat • Memberi pertolongan pertama jika pengguna terminal terserang sakit mendadak
6	Petugas Tiket	Melayani seluruh pengguna terminal yang berurusan dengan tiket	• Memberikan informasi mengenai tiket • Membantu mengarahkan penumpang dalam pembelian tiket
Pengelola Retail atau Kios			
1	Pengelola Foodcourt	Bertanggung jawab dengan kegiatan yang ada di foodcourt.	• Menjual makanan kepada pengguna terminal. • Membereskan makanan yang telah selesai di makan.
2	Pengelola Penjual Sovenir	Bertanggung jawab dengan penjualan sovenir	• Menjual sovenir khas kota padang
3	Pengelola penjualan Oleh-Oleh	Bertanggung jawab dengan penjualan oleh-oleh kota padang	• Menjual berbagai macam oleh-oleh kota padang mulai yang tradisional hingga kekinian
4	Pengelola Penjual Makanan dan Minuman Ringan	Bertanggung jawab dengan penjualan makanan dan minuman ringan	• Menjual berbagai makanan dan minuman ringan yang halal.
5	Pengelola Agen Perjalanan	Bertanggung jawab dengan penjualan	• Mempromosikan pariwisata yang ada di

		promosi paket perjalanan	kota Padang maupun Sumatera Barat Menjual paket tour perjalanan wisata sumatera barat dan kota padang
6	Pengelola Penjualan Media Baca	Bertanggung jawab dengan penjualan media baca	Menjual berbagai media baca seperti koran, majalah, dll.
Pengemudi Moda Transportasi			
1	Pengemudi AKDP	Bertanggung jawab dengan transportasi AKDP	- Mengemudi moda transportasi AKDP - Merawat dan menjaga kualitas moda transportasi AKDP
2	Pengemudi Travel	Bertanggung jawab dengan transportasi Travel (AJAP,AJDP)	- Mengemudi moda transportasi travel - Merawat dan menjaga kualitas moda transportasi travel
3	Pengemudi Angkutan Kota	Bertanggung jawab dengan transportasi angkutan kota (Angkot)	- Mengemudi moda transportasi Angkot - Merawat dan menjaga kualitas moda transportasi Angkot
Penumpang			
1	Penumpang Dengan Status Kedatangan		Menunggu jemputan
2	Penumpang Dengan Status Keberangkatan		Menunggu moda transportasi AKDP , travel, Angkot
Pengunjung			
1	Pengunjung Dengan Status Mengantar		Mengantar penumpang yang ingin menaiki AKDP, travel , Angkot

2	Pengunjung Dengan Status Menjemput		Menjemput penumpang
---	--	--	---

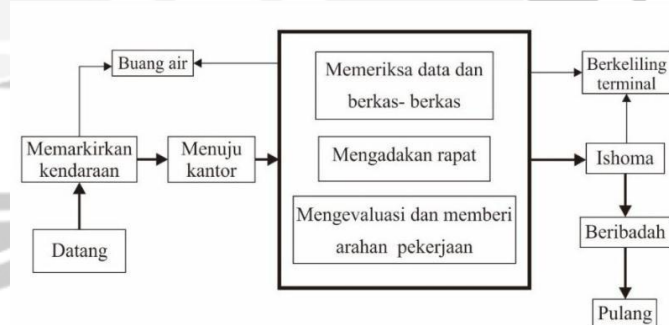
(Sumber : Analisis Penulis)

Berdasarkan indentifikasi pelaku dapat dikelompokkan secara garis besar pelaku di dalam terminal yang terdiri dari kepala terminal , karyawan bidang administrasi, petugas kebersihan, petugas keamanan, petugas informasi, petugas Mekanikal elektrik, petugas kesehatan, petugas tiket, pedagang, pengemudi moda transportasi umum, penumpang, pengunjung.

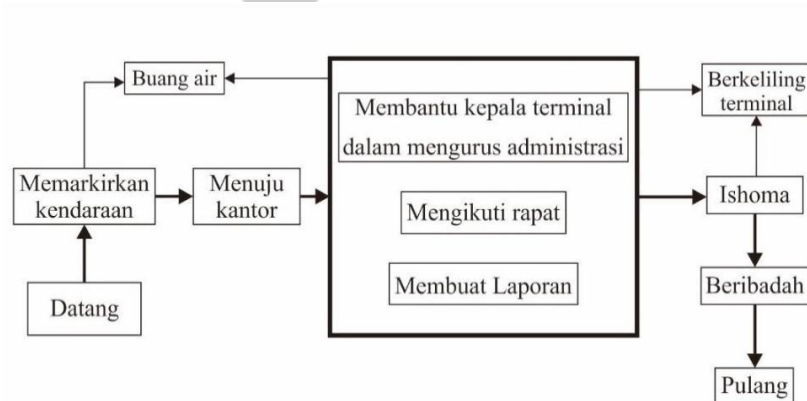
C. Analisis Alur Kegiatan Pengguna

Alur kegiatan berdasarkan pelaku yang telah dikelompokkan dapat dijabarkan sebagai :

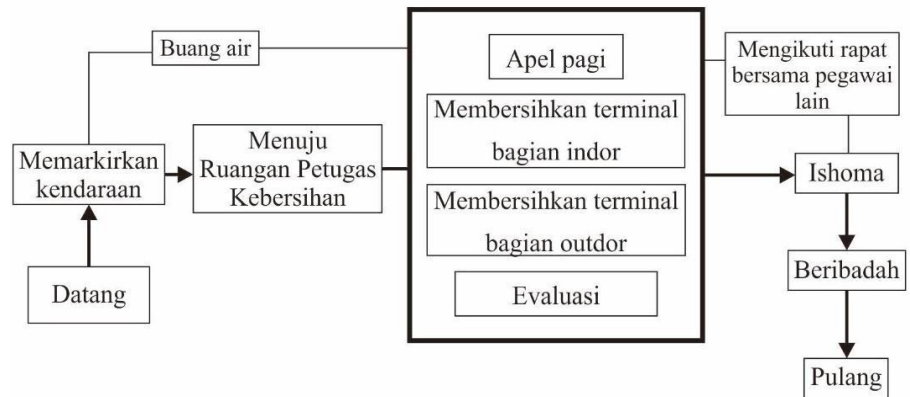
a. Kepala Terminal



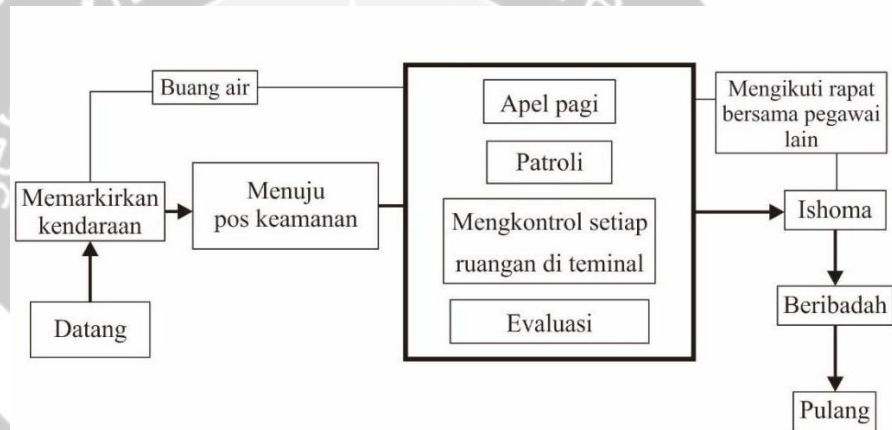
b. Karyawan bidang administrasi



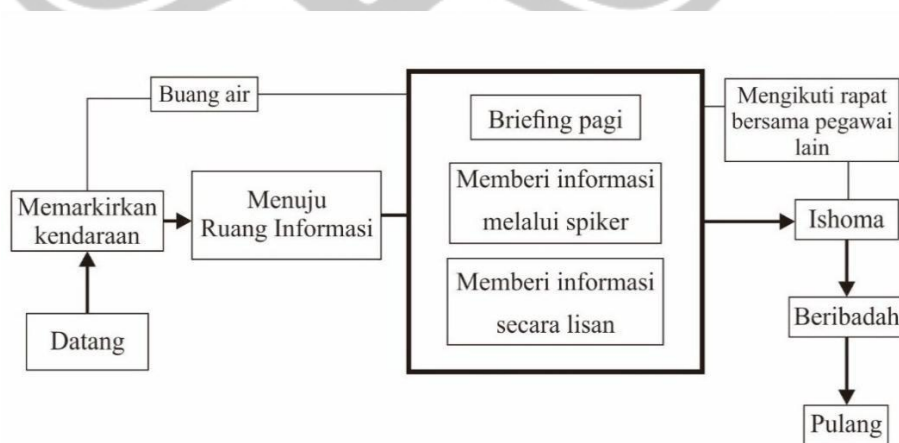
c. Petugas kebersihan



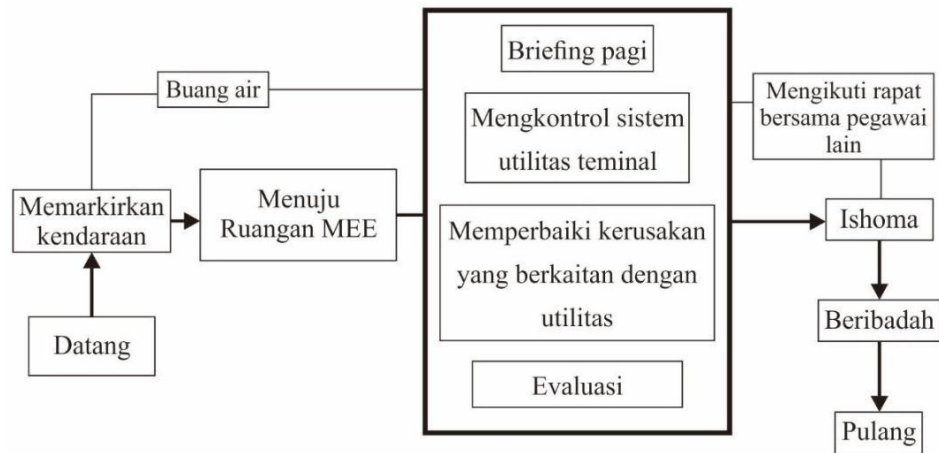
d. Petugas keamanan



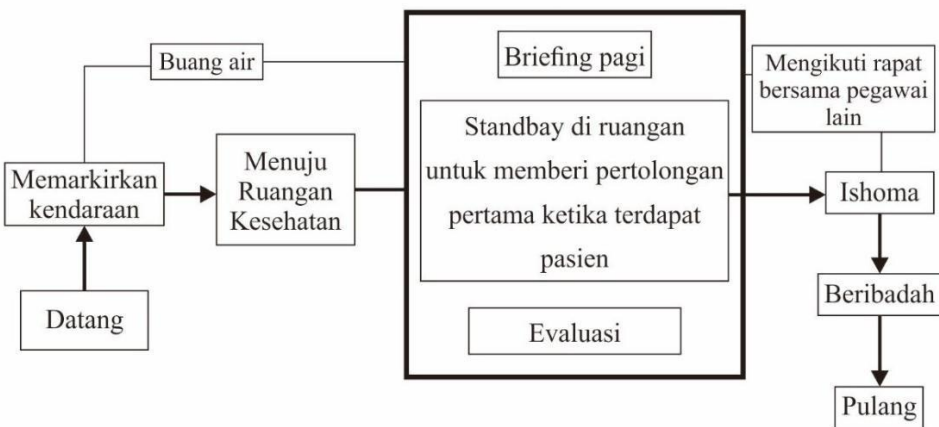
e. Petugas informasi



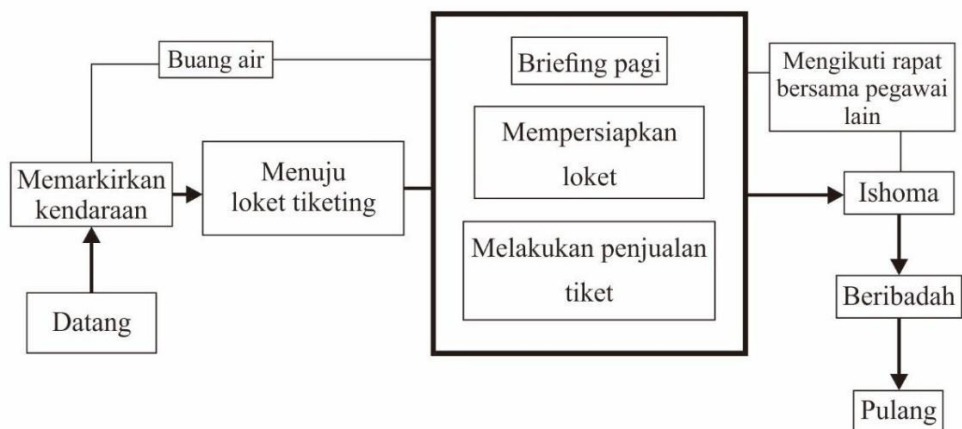
f. Petugas Mekanikal elektrik



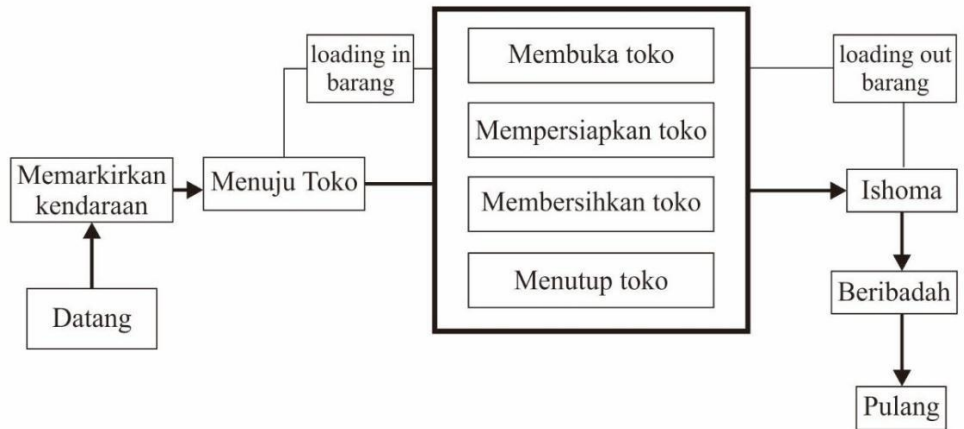
g. Petugas kesehatan



h. Petugas tiket

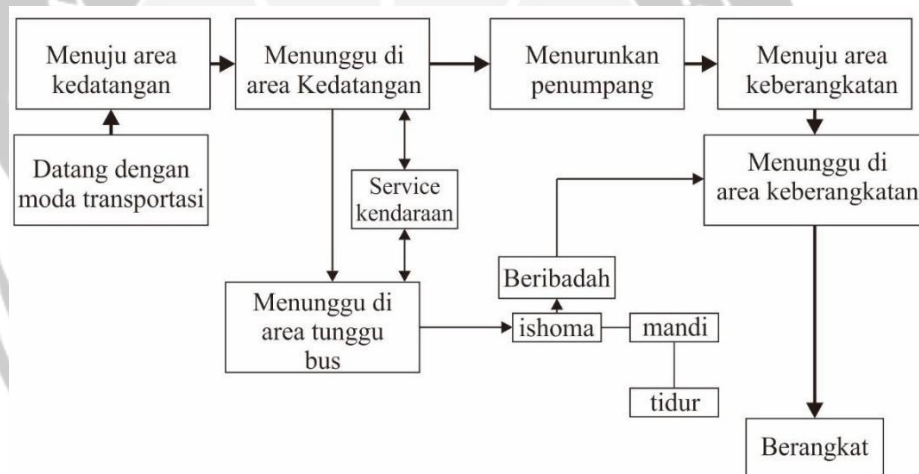


i. Pedagang

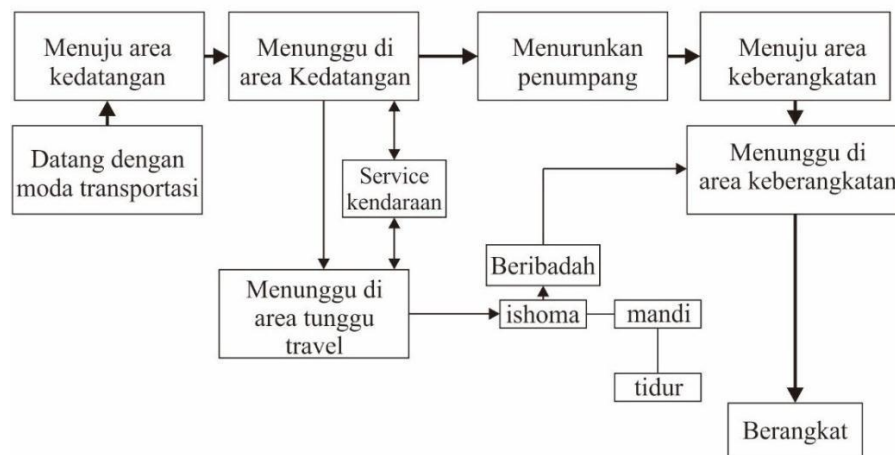


j. Pengemudi moda transportasi umum

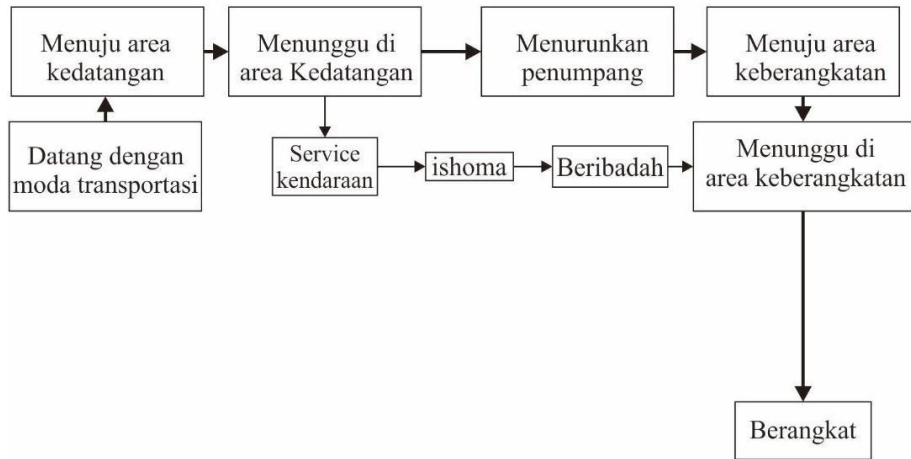
• AKDP



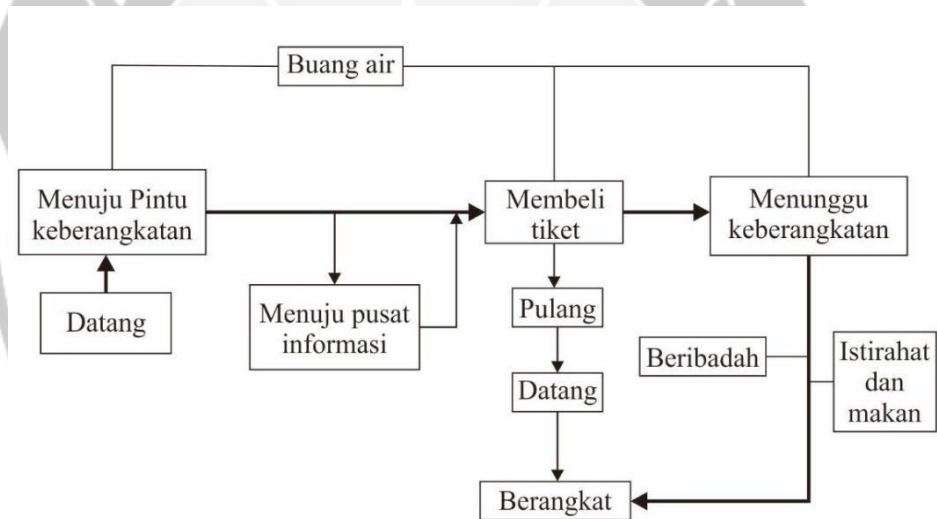
• Travel



- Angkot

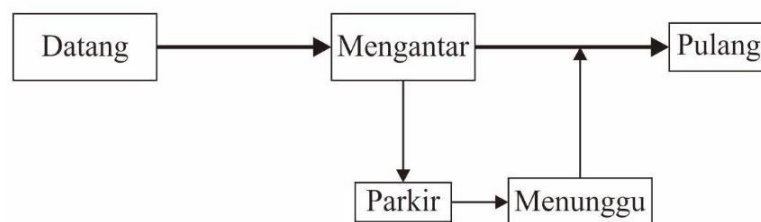


k. Penumpang

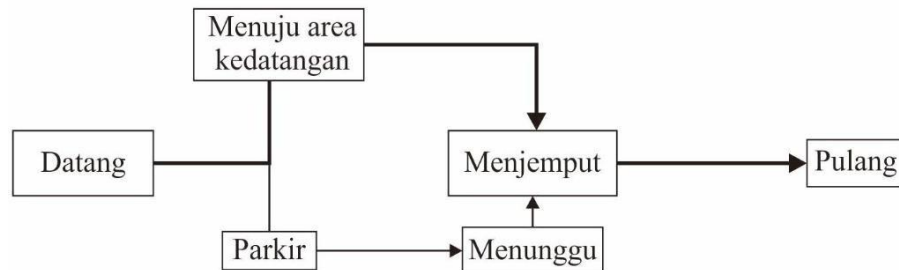


l. Pengunjung

- Pengantar



- Penjemput



D. Analisis Persyaratan Pengguna

a. Kebutuhan Sensorik

Persyaratan pengguna di tinjau dari segi aksesibilitas dimana pada terminal sebagai fasilitas umum akan membutuhkan aksesibilitas yang baik. Pengguna dikelompokkan secara keseluruhan dan dibagi menjadi 2 kelompok secara garis besar yaitu manusia tanpa kebutuhan khusus dan manusia berkebutuhan khusus. manusia tanpa kebutuhan khusus dibagi menjadi anak-anak, dewasa dan orang tua. Manusia berkebutuhan khusus diklasifikasikan terdiri dari pengguna kursi roda termasuk tuna daksa serta Tuna Netra atau manusia yang memiliki gangguan dalam penglihatan. Persyaratan dapat dirincikan sebagai berikut:

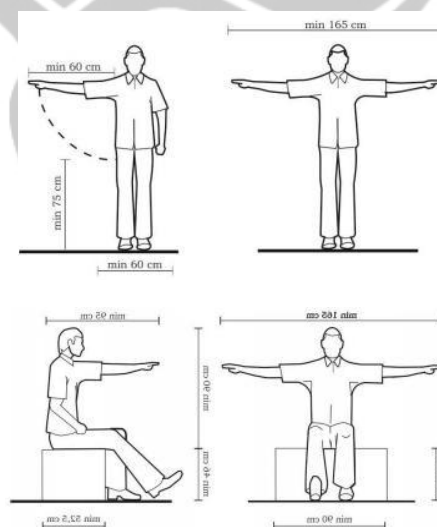
- Anak-Anak

Aspek yang harus lebih di tekankan kepada anak- adank adalah aspek keamanan. Dimana ruang yang tidak dapat diawasi oleh orang dewasa akan sangat berbahaya bagi anak-anak yang pola pergerakannya tidak dapat ditebak. Anak-anak dapat dikategorikan sebagai anak usia 1-3 tahun dimana mereka masi mengenal lingkungan sekitar dan cenderung anak-anak pada usia ini sudah mulai tertarik dan mengenal akan warna dan bentuk, anak usia 3-5 tahun dimana pada usia ini anak sudah

lebih cenderung aktif dan memiliki imajinasi yang tinggi dan pada masa ini anak mulai mengikuti peran orang yang ada di sekitarnya, anak usia 5 tahun keatas dimana pada usia ini anak sudah dapat membedakan dan sudah dapat diatur dalam pengawasan orang tua. Persyaratan mendasar yang harus di penuhi untuk mengakomodasi aksesibilitas anak- anak adalah:

- Menggunakan material permukaan lantai yang tidak licin.
 - Menghindari sudut-sudut runcing pada akses dan ruangan.
 - Menambahkan handrail yang dapat di gapai oleh anak-anak.
 - Penyediaan sarana dan prasarana sebagai fasilitas tambahan untuk anak-anak.
 - Menambahkan aksen-aksen warna cerah yang mengungkapkan kebahagiaan.
- Orang dewasa

Aspek yang harus di tekankan pada persyaratan pengguna terhadap orang dewasa adalah kenyamanan dalam ruang gerak orang dewasa, dimana dapat di sesuaikan dengan ukura antropometrik ukuran tubuh orang dewasa dalam bergerak.



Gambar 5. 5 Antopometri manusia dewasa
(Sumber : JDIH Kementrian PUPR)

Persyaratan mendasar yang harus di penuhi untuk mengakomodasi aksesibilitas orang dewasa adalah :

- Ukuran dasar ruang mengacu kepada ukuran tubuh manuisa dewasa.
- Sarana dan prasarana serta ruang yang dibutuhkan memiliki fungsi untuk mewadahi pergerakan penggunanya.

- Lansia

Lansia dikategorikan dari usia 50 tahun keatas. Pada rentan usia tersebut manusia mengalami penurunan berbagai fungsi dan kemampuan anggota tubuh. Kriteria yang mendasar bagi lansia yaitu tidak mampu mempertahankan usaha fisik dengan contoh berdiri dalam jangka waktu yang lama atau membawa barang berat meskipun dalam jarak dekat, kesulitan mengangkat dan mendorong serta menarik benda atau merendahkan posisi tubuh mereka dalam artian berpindah dari posisi duduk ke posisi berdiri. Persyaratan mendasar yang harus di penuhi untuk mengakomodasi aksesibilitas orang lanjut usia adalah :

- Area yang berpotensi membahayakan harus di hilangkan
- Fitur desain yang bisa mencegah kecelakaan harus disediakan seperti handrail dan permukaan lantai yang anti terpeleset
- Toilet yang aksesibel dilengkapi dengan bangku
- Menyediakan alat bantu orientasi seperti lantai degnan kode warna, petunjuk untuk membedakan hall.

- Tuna daksa

Tuna daksa merupakan sautu keadaan yang terganggu sebagai akibat gangguan bentuk hambatan pda otot, sendi dan tulang dalam fungsi normalnya tunadaksa biasanya menggunakan

bantuan tongkat atau kursi roda. Kriteria yang mendasar bagi pengguna kursi roda yaitu berada pada level yang lebih rendah dari kebanyakan orang, berukuran lebih lebar dari kebanyakan orang, hanya dapat menjangkau tempat yang bisa di lalui kursi roda. Persyaratan aksesibilitas yang baik bagi pengguna kursi roda termasuk tuna daksa yaitu:

- Penempatan semua jenis perabot, panel kontrol dan peralatan harus berada dalam jangkauan
 - Harus memenuhi luasan ruangan minimal
 - Pada perbedaan ketinggian lantai disikapi dengan menggunakan ramp atau lift
 - Permukaan lantai harus menggunakan material yang halus dan keras.
- Tuna netra

Kriteria yang mendasari orang dengan gangguan penglihatan yaitu :

- sulit melihat detail yang ada di lingkungan mereka. Benda menjadi kabur, hanya bisa mengamati benda yang berukuran besar atau hanya bisa membedakan cahaya dan bayangan.
- Silau dari lantai yang di poles sangat halus dan permukaan dinding yang sangat reflektif dapat membutakan, seperti ketika melihat cahaya terang dari pencahayaan langsung atau dari jendela.
- Tidak bisa melihat dengan jelas pada tingkat pencahayaan rendah.
- Wilayah pandangan yang sempit

Dalam bermobilitas orang penyandang sebagai tunanetra membutuhkan alat bantu seperti tongkat ataupun anjing pemandu. Alat bantu tersebut berperan sebagai alat untuk menggantikan fungsi penglihatan dengan memberikan informasi mengenai kondisi lingkungan d sekitarnya.

Persyaratan dasar yang harus di penuhi bagi aksesibilitas penayndang tuna netra adalah :

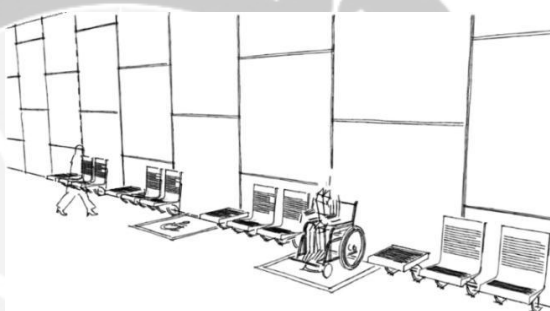
- Area yang membawa potensi bahaya dihindari atau harus dapat di identifikasi dengan mudah (dengan kontras warna pada tone warna yang sama untuk gangguan pengelihatan atau guiding blok untuk tuna netra)
- Area open plan yang luas sebaiknya di hindari atau harus dibagi menjadi area yang lebih kecil (dengan contoh penggunaan furniture)
- Koridor berada di sebelah kanan koridor lainnya
- Ruanga dibuat terang , bebas silau dan tanpa bayangan.
- Ruang – ruang berbntuk persegi empat, karena tuna netra lebih mudah mengorientasikan dirinya sendiri dengan sekitar nya.
- Pintu harus selalu terbuka dari area sibuk dan rute sirkulasi kearah ruangan yang tidak sibuk
- Tujuan persinggahan penting di dalam bangunan, seperti meja resepsionis, tangga, lift ,dan toilet harus diletakkan di tempat yang jelas dan dapat di prediksi
- Penyediaan petunjuk orientasi dengan elemen timbul
- Handrail yang juga dilengkapi dengan informasi braille
- Penggunaan kaca anti pecah pada elemen dinding yang menggunakan kaca dan juga pintu kaca
- Penanda visual yang ada dilengkapi dengan penanda audio
- Penciptaan akustik yang konsisten sepanjang ruang.

b. Kebutuhan Sosial

Kebutuhan sosial berupa kontak antar personal sangat dibutuhkan di terminal dimana terminal sendiri memiliki fungsi sebagai prasarana transportasi umum yang terjadi banyak

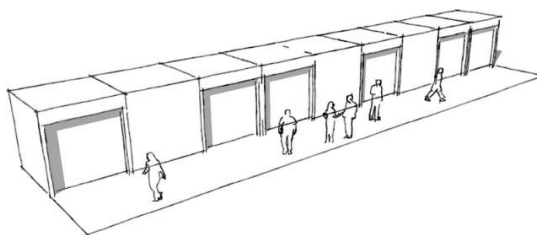
kontak sosial didalamnya. Beberapa respon terhadap kebutuhan sosial adalah :

- Pengadaan ruang tunggu yang dapat menampung semua orang dengan kebutuhan yang berbeda. Mengingat terdapat kaum disabilitas yang tidak boleh di diskriminasikan, jadi ruang tunggu di desain dengan pemberian space untuk penyandang disabilitas di antara manusia normal agar terjadi interaksi dan tidak ada yang merasa di diskriminasikan. Dengan demikian kemandirian penyandang disabilitas dalam melakukan kegiatan dan tidak di diskriminasikan akan terlaksanakan.



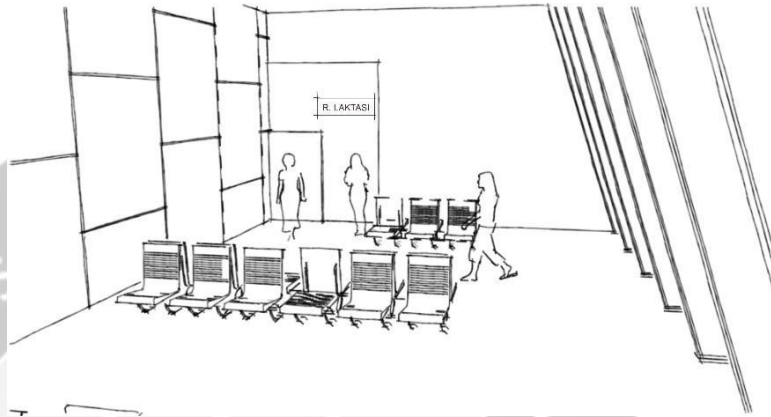
Gambar 5. 6 Visualisasi Ruang Tunggu Terminal
(Sumber : Analisis Penulis)

- Pengaturan zoning perdagangan yang terdiri dari foodcourt , pedagang sovrenir dan oleh-oleh , pedagang makanan dan minuman ringan, pedagang media baca, dan agen perjalanan agar dapat tertata dan tidak terjadi persaingan. Zoning dapat di atur dengan pengelompokan dengan prinsip desain irama dengan pengulangan zonasi dengan pola yang konsisten.



Gambar 5. 7 Visualisasi Penataan Toko pada Terminal
(Sumber : Analisis Penulis)

- Pengadaan ruang yang privasi seperti ruang laktasi bagi ibu menyusui dimana dalam standar pengadaan ruang menurut pemerintah tidak terdapat pengadaan ruang laktasi. Ruang laktasi di sebar di beberapa titik di dalam bangunan dan didekatkan dengan ruang tunggu.



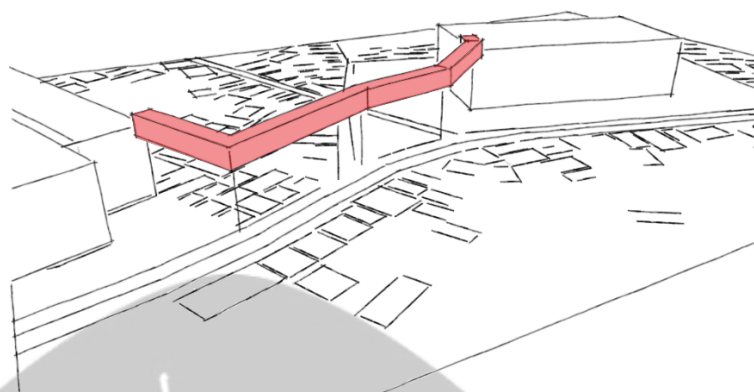
Gambar 5. 8 Visualisasi Ruang Laktasi
(Sumber : Analisis Penulis)

c. Kebutuhan Lokasional

A. Analisis perencanaan hubungan antar kegiatan

Analisis perencanaan hubungan antar kegiatan ini merupakan analisis perencanaan hubungan antar kegiatan yang ada di dalam terminal dengan lingkungan yang ada di sekitar terminal. perencanaan hubungan antar kegiatan ini merupakan hubungan antara, terminal dimana terminal merupakan kegiatan transportasi yang terjadi pertukaran penumpang baik intra atau antar mode transportasi dengan kegiatan yang ada di Pasar Bandar Buat yang berada di dekat site dimana pasar merupakan tempat terjadinya transaksi jual beli. Terjadiya kemudahan akses orang mengunjungi pasar dari tempat tinggal mereka serta kembali ke tempat tinggal mereka dengan menggunakan kendaraan umum. Hubungan ini akan mengurangi kemacetan yang terjadi di jalan Bandar buat dimana angkutan kota atau

angkot tidak berhenti di sembarangan tempat sehingga tidak terjadinya gangguan arus kendaraan pada jalan Bandar Buat.



Gambar 5. 9 Visualisasi penghubung pasar dengan terminal
(Sumber : Analisis Penulis)

3. Analisis Pemilihan Lokasi dan Tapak

lokasi tapak telah sesuai dengan persyaratan terminal tipe B dari pemerintah yang terdiri dari :

A. Terletak dalam jaringan trayek antar kota

Site di lalui oleh trayek antar kota yang termasuk simpul Padang arah timur atau sebaliknya. Dengan peruntukan trayek AKDP seperti :

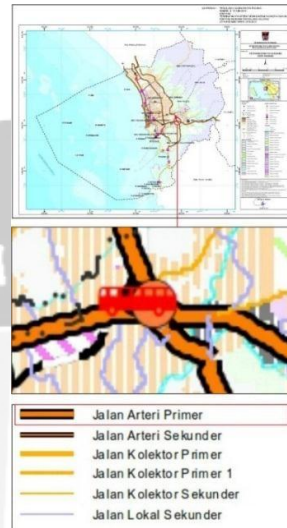
Tabel 5. 2 Jumlah Trayek Moda Transportasi Umum di Kota Padang

No	Trayek	Jumlah Bus		Jumlah Rit		Jumlah Penumpang		Persentase	
		Izin	Keny	Izin	Keny	Izin	Keny	Rit	Pnp
1	Padang - Lb.Selasih - Al.Panjang	11	17	22	39	608	582	177,3	95,72
2	Padang - Lb.Selasih - Al.Panjang - Ma.Labuh - Liki - Leter W	2	1	4	4	64	24	100	37,5
3	Padang - Lb.Selasih - Solok	54	83	213	249	4048	3802	116,9	93,92
4	Padang - Lb.Selasih - Solok - Kiliranjao	10	10	20	26	421	343	130	81,47
5	Padang - Lb.Selasih - Solok - Kiliranjao - Sp.Sikabau - Sp.Kotobaru - Ampalu	4	2	8	4	64	29	50	45,31
6	Padang - Lb.Selasih - Solok - Sawahlunto	19	28	57	82	1391	1216	143,9	87,42
7	Padang - Lb.Selasih - Solok - Sijunjung	12	11	24	37	578	465	154,2	80,45
8	Padang - Lb.Selasih - Solok - Tj.Gadang - Kiliranjao - Kotobaru - Sei.Rumbai	24	18	48	57	1075	832	118,8	77,4
9	Padang - Lb.Selasih - Solok - Tj.Gadang - Kiliranjao - Kt.Baru - Abaisiat - Sitiung Iv	6	2	12	5	86	67	41,67	77,91
10	Padang - Lb.Selasih-Alahan Panjang-Muara Labuh	5	6	10	24	384	303	240	78,91
11	Padang - Lb.Selasih-Alahan Panjang-Muara Labuh - Pd.Aro	5	2	10	10	160	147	100	91,88
Jumlah		152	180	428		8879		125,5	87,96

(Sumber : Padang Dalam Angka)

B. Terletak di jalan arteri atau kolektor dengan jalan sekurang-kurangnya kelas IIIB

site terletak pada jalan raya Bandar Buat yang tergolong pada kelas jalan arteri primer.

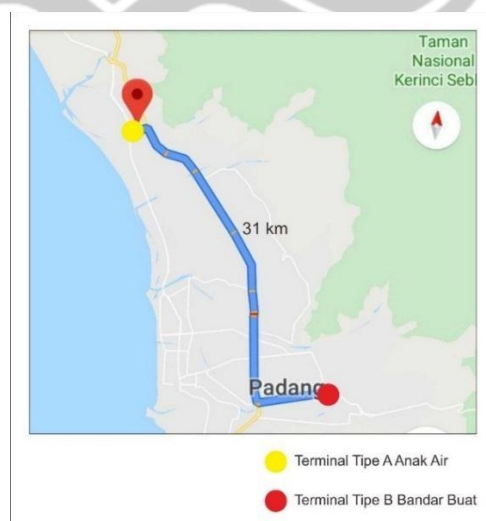


Gambar 5. 10 Titik Letak Site

(Sumber: RTRW Kota Padang Tahun 2010-2030)

C. Jarak antara terminal lainnya 30 km

Jarak antara terminal tipe B Bandar Buat dengan terminal Tipe A Anak Air adalah 31 km melewati jalan bypass Padang.

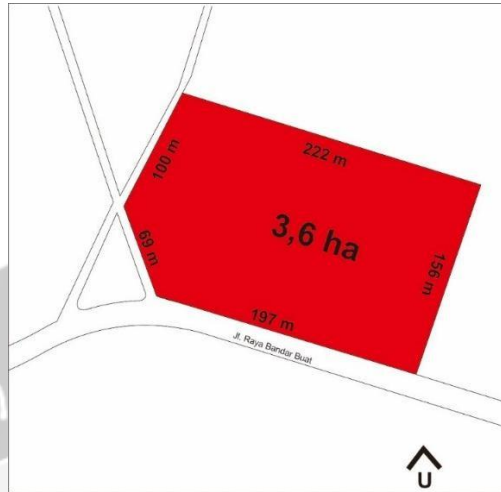


Gambar 5. 11 Jarak Terminal B ke Terminal A

(Sumber: Analisis Penulis)

D. Tersedia lahan 3 ha

Site terminal tipe B yang akan di rancang adalah 3,6 ha, memiliki dimensi :



Gambar 5. 12 Dimensi Site
(Sumber: Analisis Penulis)

Site memiliki KDB 60 % , klb 3,6 , dan ketinggian maksimal 6 lantai. GSB maksimal adalah setengah dari lebar jalan yang ada pada entrance Site.

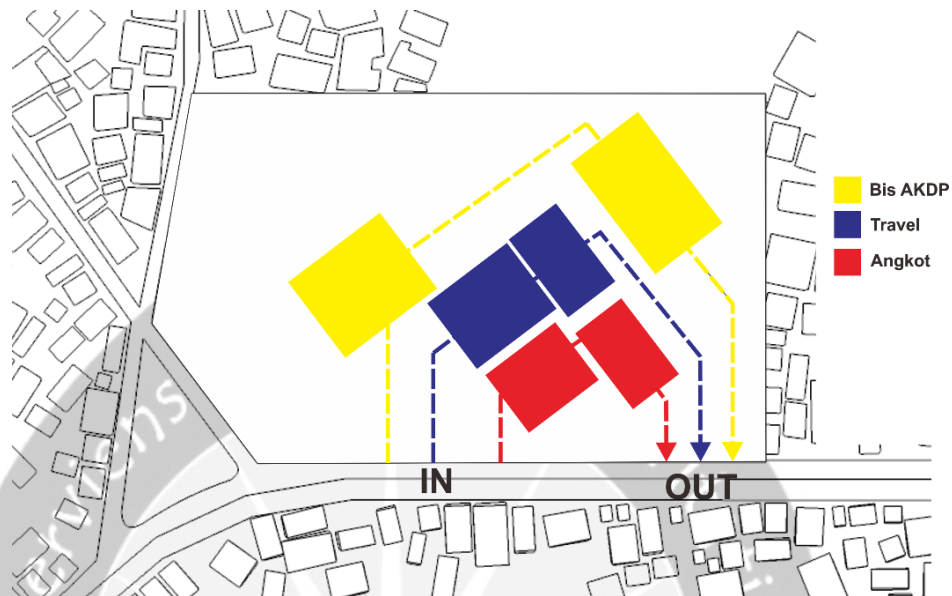
5.1.2 Analisis Perencanaan Tapak

Entance masuk di desain berada pada sisi selatan site dikarnakan Pergerakan moda transportasi berada pada jalan raya bandar buat yang meupakan jalan arteri primer. Entrance masuk di desain dengan menyesuaikan jenis moda transportasi yang terdapat di dalam terminal.



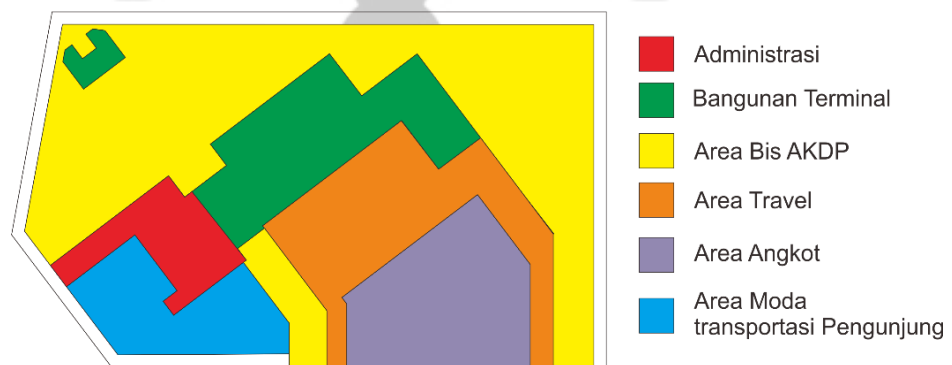
Gambar 5. 13 Entrance Site
(Sumber: Analisis Penulis)

Zonasi terminal di bagi menjadi area kedatangan dan keberangkatan, baik dalam sirkulasi maupun dalam bangunan. Zonasi kedatangan dan keberangkatan di bagi sesuai dengan moda transportasi yang di tampung di dalam terminal terbagi atas bus AKDP, travel, angkot.



Gambar 5. 14 Zonasi Moda Transportasi
(Sumber: Analisis Penulis)

Secara fungsi zonasi bangunan terminal di bagi menjadi 2 yaitu sebagai bangunan terminal dan bangunan administrasi. Secara ragam moda transportasi zonasi terminal di bagi menjadi area Bis AKDP, area travel, area angkot, area moda transportasi.

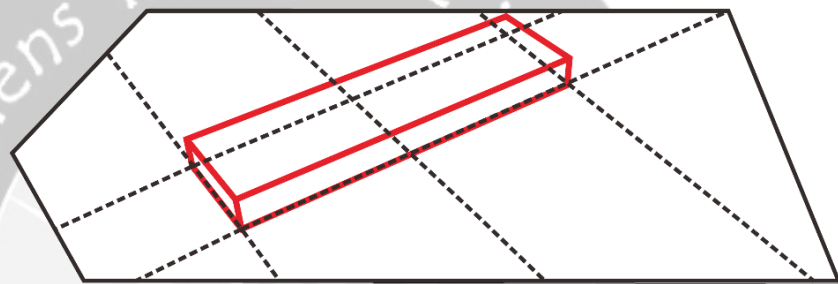


Gambar 5. 15 Zonasi Terminal Tipe B
(Sumber: Analisis Penulis)

5.1.3 Analisis Perencanaan Tata Bangunan dan Ruang

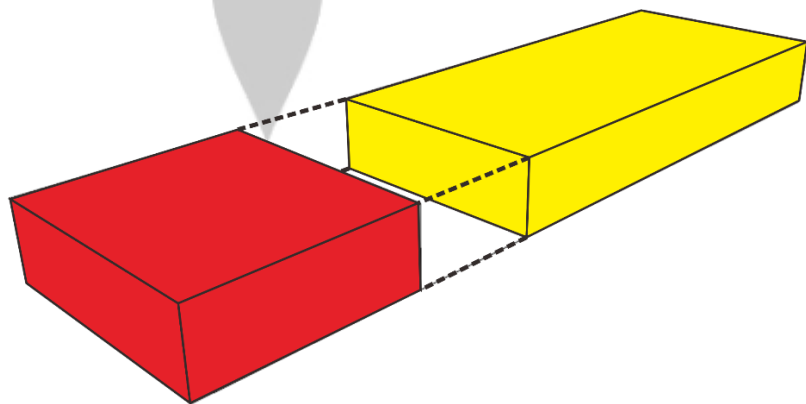
1 Tata Bangunan

Massa bangunan menggunakan bentuk dasar persegi atau bujursangkar dimana memiliki sifat yang statis dan netral serta tidak memiliki arah tertentu. Bentuk persegi ditransformasi secara dimesional menjadi persegi panjang dengan tujuan untuk memaksimalkan ruangan di dalamnya. Massa bangunan di tata secara linier dan miring yang disesuaikan dengan keadaan site. Posisi gubahan massa di miringkan dengan tujuan memaksimalkan sirkulasi untuk moda transportasi.



Gambar 5. 16 Visualisasi Bentuk dasar Banunan Terminal
(Sumber : Analisis Penulis)

Massa bangunan di bagi menjadi 2 sesuai dengan fungsi bangunan nya yaitu sebagai bangunan terminal dan bangunan administrasi berupa kantor kepengurusan terminal.

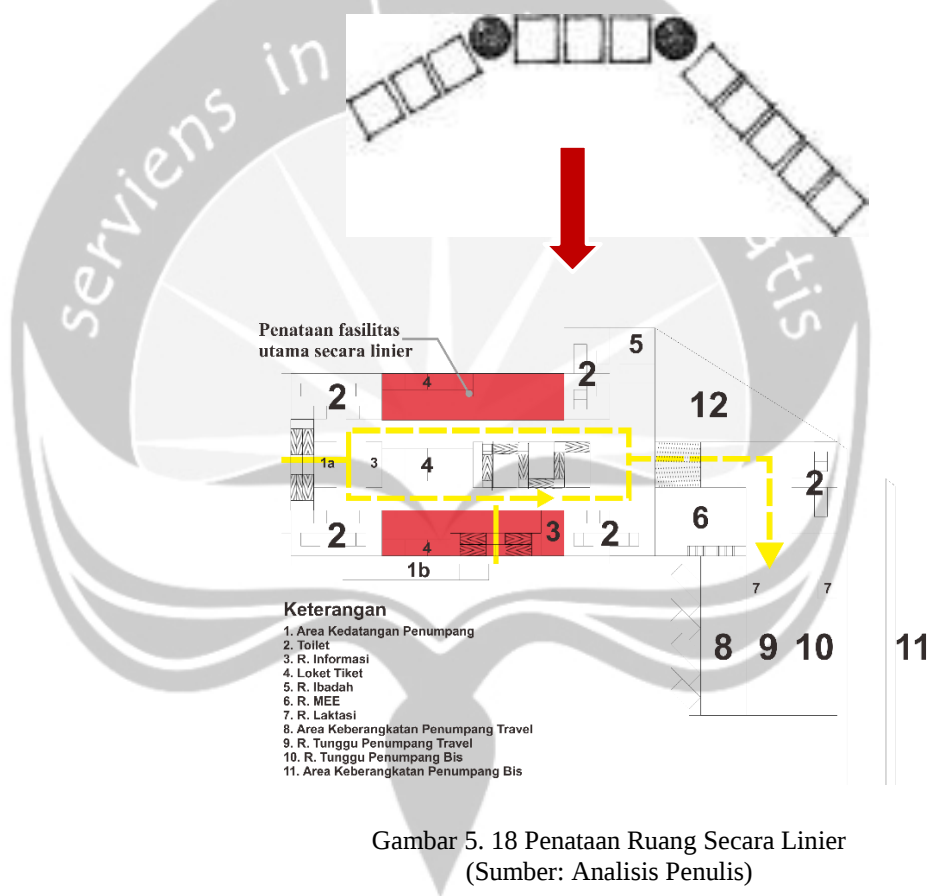


Gambar 5. 17 Visualisasi Pembagian Masa Bangunan Terminal
(Sumber: Analisis Penulis)

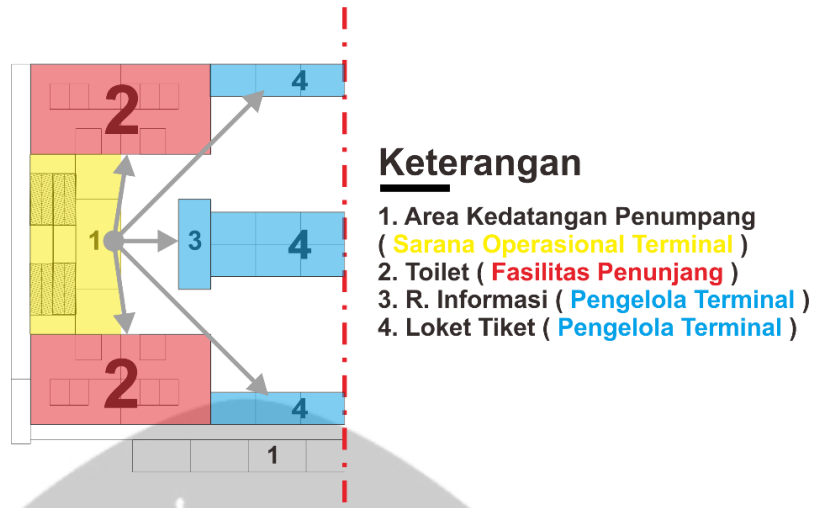
2 Tata Ruang

- Massa Bangunan Terminal

Ruangan di dalam bangunan terminal di kelompokkan berdasarkan fungsi ruang tersebut yang dibagi menjadi 2, berdasarkan jenis fasilitas ruangan tersebut yang terdiri dari fasilitas utama dan fasilitas pendukung. Fasilitas utama pada bangunan terminal yang terdiri dari sarana operasional terminal dan pengelola terminal ditata menggunakan pola linier sehingga mengekspresikan satu arah pergerakan.

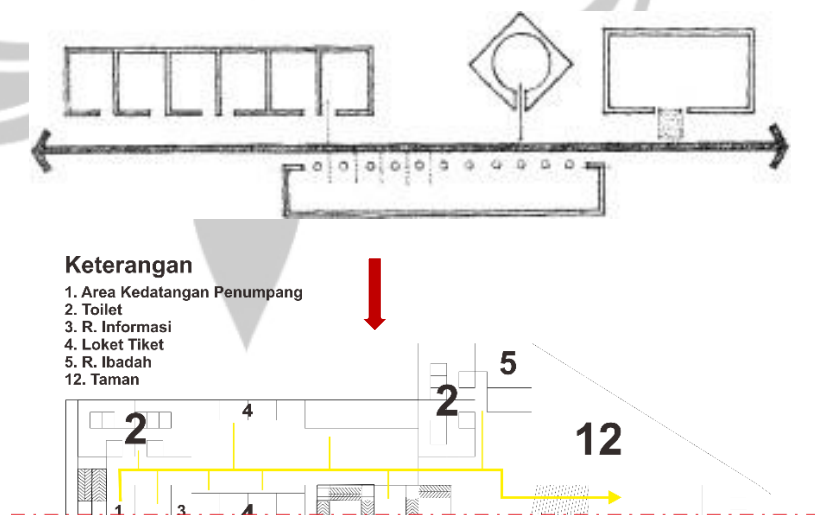


Fasilitas utama yang terdiri dari sarana operasional terminal di tata menggunakan prinsip perancangan interior dengan keseimbangan ruang menggunakan pola radial. Penataan ruang secara radial dimana sarana operasional terminal sebagai pusat di kelilingi oleh pengelola terminal dan fasilitas penunjang yang memiliki keterkaitan fungsi di dalam bangunan terminal.



Gambar 5. 19 Pola Sirkulasi Radial
(Sumber: Analisis Penulis)

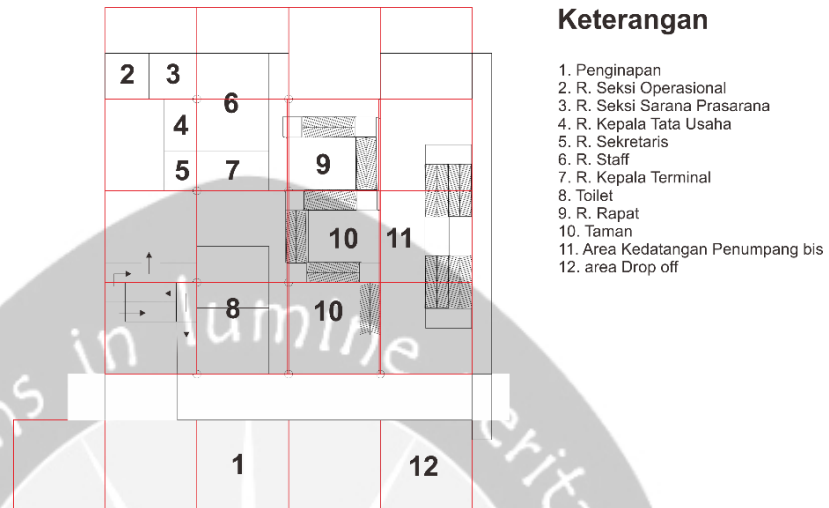
Penataan beberapa ruangan pada bangunan terminal juga berpedoman pada hubungan antar ruang dengan jenis *pass by spaces* dimana membawa pengguna melewati berbagai lokasi atau space agar menimbulkan konfigurasi jalur fleksibel, integritas setiap ruang di pertahankan, ruang perantara dijadikan sebagai penghubung antar jalur dengan ruang-ruangnya.



Gambar 5. 20 Hubungan Antar Ruang Pass By Space
(Sumber: Analisis Penulis)

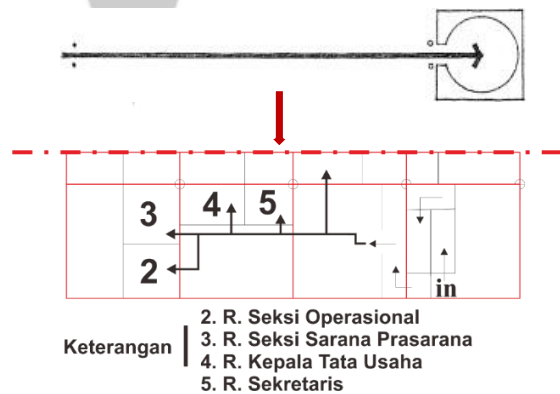
- Massa Bangunan Administrasi

Bangunan administrasi di tata dengan pola grid dengan tujuan untuk memaksimalkan besaran ruang, penataan ruang yang mudah di atur serta lebih efisien.



Gambar 5. 21 Penataan Ruang dengan Pola Grid
(Sumber: Analisis Penulis)

Penataan raung secara grid pada massa bangunan administrasi dikombinasikan dengan hubungan jalur ruang yaitu *terminate in space* yang membawa pengguna langsung menuju tempat tujuan secara frontal. Lokasi ruang pada penataan ini menghasilkan jalur nya sendiri, dan hubungan jalur ruang ini ditujukan untuk mencapai dan memasuki ruang secara fungsional.



Gambar 5. 22 Hubungan Jalur ruang Terminate In Space
(Sumber: Analisis Penulis)

5.1.4 Analisis Penekanan Studi

Desain terminal tipe B yang di tekankan pada sirkulasi menggunakan pendekatan arsitektur universal. Sirkulasi harus memenuhi prinsip desain arsitektur universal berupa :

1 Kegunaan yang adil dan bijaksana (Equitable use)

- Pembagian zonasi secara alur gerak pada bangunan terminal agar pola pergerakan sirkulasi tidak tercampur.
- Sirkulasi pada terminal di desain dengan menambahkan fasilitas petunjuk arah bagi penyandang disabilitas
- Menghindari pemberian pembatas pada area sirkulasi pengguna non disabilitas dengan disabilitas dengan tujuan untuk tidak mengisolasi atau menstigmatisasi sekelompok pengguna

2 Fleksibel dalam penggunaan (Flexibility in use)

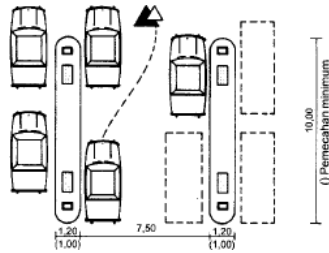
- Di beberapa ruangan sirkulasi dibuat terbuka agar setiap orang bebas memilih ketentuan alur sirkulasi yang akan di gunakan.
- Beberapa sirkulasi moda transportasi di desain dengan dimensi untuk di lalui 2 kendaraan agar fleksibel dalam penggunaannya.

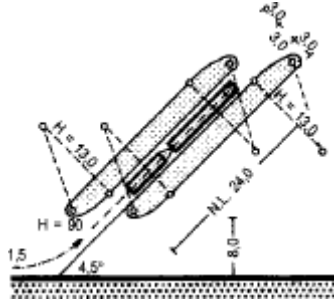
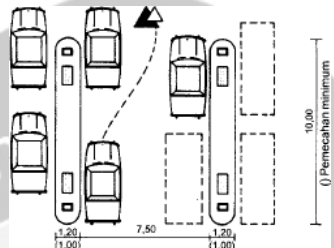
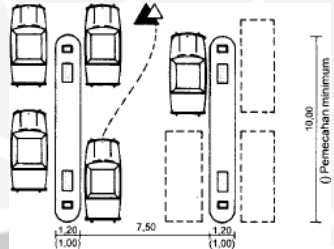
3 Sederhana dan intuitif (Simple and intuitive)

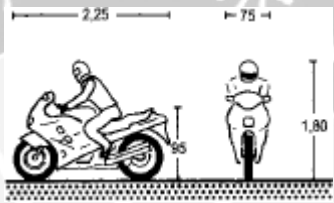
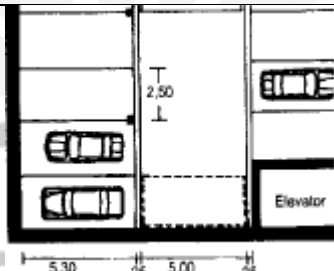
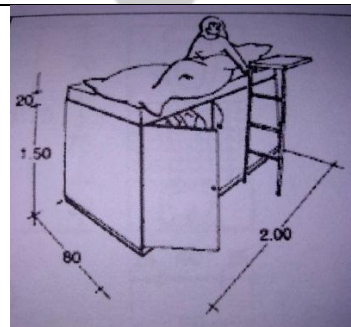
- Pada setiap sirkulasi di desain dengan enambahan petunjuk jalan bagi disabilitas maupun non disabilitas

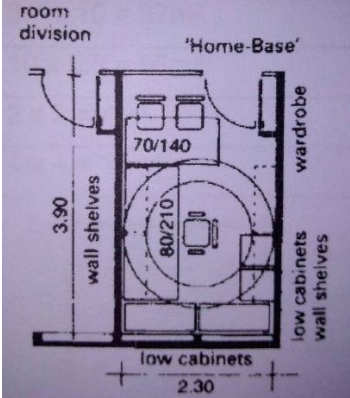
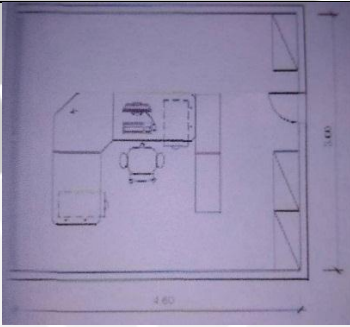
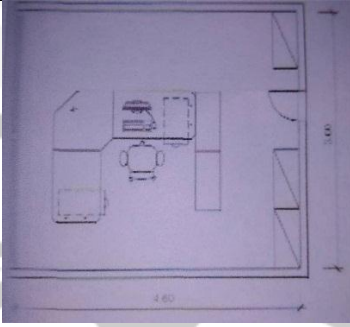
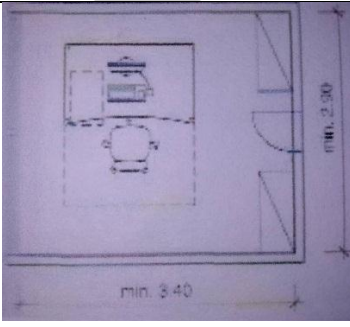
4 Upaya fisik yang rendah

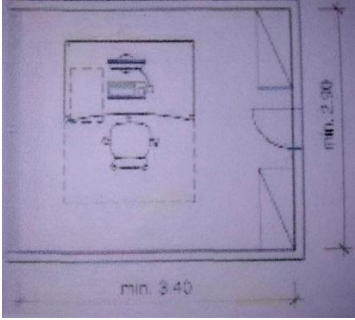
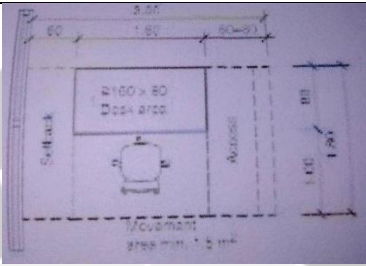
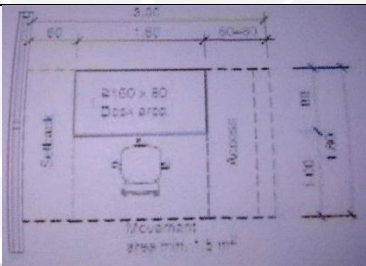
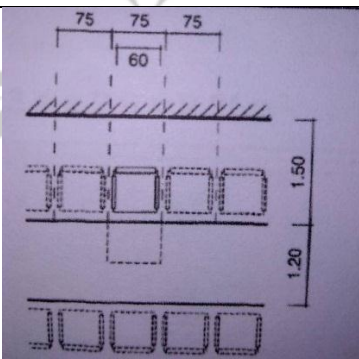
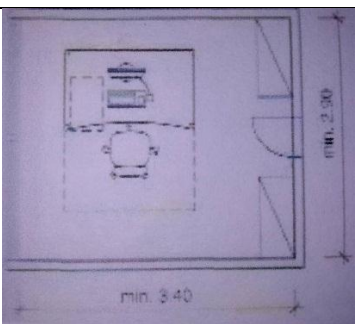
- Jalur sirkulasi di desain dengan menggunakan upaya fisik yang rendah saat melewati leveling pedestrian yang berbeda.
- Pemilihan material yang tepat guna mempermudah pengguna menggunakan jalur sirkulasi.

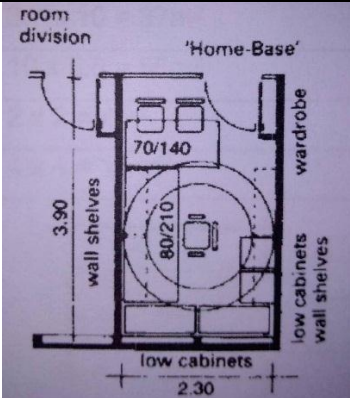
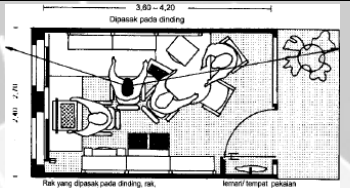
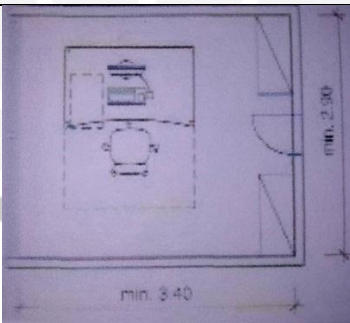
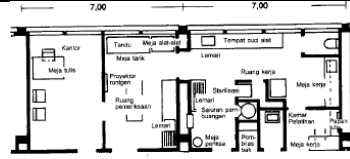
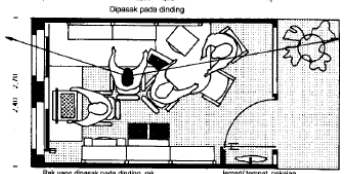
		Area kedatangan angkot	• Pengemudi angkot • Peumpang • Petugas pengelola	 8,7 x 10 = 87 m²	NEP	2	3	261 m ²																																
		Area tunggu keberangkatan bus AKDP	• Pengemudi bus AKDP • Penumpang • Petugas pengelola	<table border="1"><thead><tr><th>Cara penyusunan arah jalan masuk</th><th>Paralel</th><th>Miring 45°</th><th>Tegak lurus</th></tr></thead><tbody><tr><td>Panjang tempat parkir, dalam m</td><td>32</td><td>12</td><td>24</td></tr><tr><td>Kemungkinan penyusunan</td><td>1 kendaraan/ 2 mobil derek</td><td>1 mobil derek</td><td>1 kendaraan/ 2 mobil derek</td></tr><tr><td>Lebar sebuah tempat parkir, dalam (m)</td><td>3,5</td><td>3,5</td><td>3,5</td></tr><tr><td>Lebar jalan masuk, dalam meter (m)</td><td>4,0</td><td>8,0</td><td>14</td></tr><tr><td>Tempat parkir dengan jalur tempat kendaraan tertutup, dalam (m²)</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>a) Setiap mobil derek</td><td>68</td><td>135</td><td>89</td></tr><tr><td>b) Setiap kendaraan</td><td>176</td><td>178</td><td>182</td></tr></tbody></table> 3,5 x 12= 42m²	Cara penyusunan arah jalan masuk	Paralel	Miring 45°	Tegak lurus	Panjang tempat parkir, dalam m	32	12	24	Kemungkinan penyusunan	1 kendaraan/ 2 mobil derek	1 mobil derek	1 kendaraan/ 2 mobil derek	Lebar sebuah tempat parkir, dalam (m)	3,5	3,5	3,5	Lebar jalan masuk, dalam meter (m)	4,0	8,0	14	Tempat parkir dengan jalur tempat kendaraan tertutup, dalam (m ²)				a) Setiap mobil derek	68	135	89	b) Setiap kendaraan	176	178	182	NEP	1	50	2100m ²
Cara penyusunan arah jalan masuk	Paralel	Miring 45°	Tegak lurus																																					
Panjang tempat parkir, dalam m	32	12	24																																					
Kemungkinan penyusunan	1 kendaraan/ 2 mobil derek	1 mobil derek	1 kendaraan/ 2 mobil derek																																					
Lebar sebuah tempat parkir, dalam (m)	3,5	3,5	3,5																																					
Lebar jalan masuk, dalam meter (m)	4,0	8,0	14																																					
Tempat parkir dengan jalur tempat kendaraan tertutup, dalam (m ²)																																								
a) Setiap mobil derek	68	135	89																																					
b) Setiap kendaraan	176	178	182																																					
		Area tunggu keberangkatan Travel / AJDP	• Pengemudi travel / AJDP • Penumpang • Petugas pengelola	<table border="1"><thead><tr><th>Cara penyusunan arah jalan masuk</th><th>Paralel</th><th>Miring 45°</th><th>Tegak lurus</th></tr></thead><tbody><tr><td>Panjang tempat parkir, dalam m</td><td>32</td><td>12</td><td>24</td></tr><tr><td>Kemungkinan penyusunan</td><td>1 kendaraan/ 2 mobil derek</td><td>1 mobil derek</td><td>1 kendaraan/ 2 mobil derek</td></tr><tr><td>Lebar sebuah tempat parkir, dalam (m)</td><td>3,5</td><td>3,5</td><td>3,5</td></tr><tr><td>Lebar jalan masuk, dalam meter (m)</td><td>4,0</td><td>8,0</td><td>14</td></tr><tr><td>Tempat parkir dengan jalur tempat kendaraan tertutup, dalam (m²)</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>a) Setiap mobil derek</td><td>68</td><td>135</td><td>89</td></tr><tr><td>b) Setiap kendaraan</td><td>176</td><td>178</td><td>182</td></tr></tbody></table> 3,5 x 12= 42m²	Cara penyusunan arah jalan masuk	Paralel	Miring 45°	Tegak lurus	Panjang tempat parkir, dalam m	32	12	24	Kemungkinan penyusunan	1 kendaraan/ 2 mobil derek	1 mobil derek	1 kendaraan/ 2 mobil derek	Lebar sebuah tempat parkir, dalam (m)	3,5	3,5	3,5	Lebar jalan masuk, dalam meter (m)	4,0	8,0	14	Tempat parkir dengan jalur tempat kendaraan tertutup, dalam (m ²)				a) Setiap mobil derek	68	135	89	b) Setiap kendaraan	176	178	182	NEP	2	25	1050m ²
Cara penyusunan arah jalan masuk	Paralel	Miring 45°	Tegak lurus																																					
Panjang tempat parkir, dalam m	32	12	24																																					
Kemungkinan penyusunan	1 kendaraan/ 2 mobil derek	1 mobil derek	1 kendaraan/ 2 mobil derek																																					
Lebar sebuah tempat parkir, dalam (m)	3,5	3,5	3,5																																					
Lebar jalan masuk, dalam meter (m)	4,0	8,0	14																																					
Tempat parkir dengan jalur tempat kendaraan tertutup, dalam (m ²)																																								
a) Setiap mobil derek	68	135	89																																					
b) Setiap kendaraan	176	178	182																																					
		Area tunggu keberangkatan angkot	• Pengemudi angkot • Penumpang • Petugas pengelola	<table border="1"><thead><tr><th>Cara penyusunan arah jalan masuk</th><th>Paralel</th><th>Miring 45°</th><th>Tegak lurus</th></tr></thead><tbody><tr><td>Panjang tempat parkir, dalam m</td><td>32</td><td>12</td><td>24</td></tr><tr><td>Kemungkinan penyusunan</td><td>1 kendaraan/ 2 mobil derek</td><td>1 mobil derek</td><td>1 kendaraan/ 2 mobil derek</td></tr><tr><td>Lebar sebuah tempat parkir, dalam (m)</td><td>3,5</td><td>3,5</td><td>3,5</td></tr><tr><td>Lebar jalan masuk, dalam meter (m)</td><td>4,0</td><td>8,0</td><td>14</td></tr><tr><td>Tempat parkir dengan jalur tempat kendaraan tertutup, dalam (m²)</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>a) Setiap mobil derek</td><td>68</td><td>135</td><td>89</td></tr><tr><td>b) Setiap kendaraan</td><td>176</td><td>178</td><td>182</td></tr></tbody></table> 3,5 x 12= 42m²	Cara penyusunan arah jalan masuk	Paralel	Miring 45°	Tegak lurus	Panjang tempat parkir, dalam m	32	12	24	Kemungkinan penyusunan	1 kendaraan/ 2 mobil derek	1 mobil derek	1 kendaraan/ 2 mobil derek	Lebar sebuah tempat parkir, dalam (m)	3,5	3,5	3,5	Lebar jalan masuk, dalam meter (m)	4,0	8,0	14	Tempat parkir dengan jalur tempat kendaraan tertutup, dalam (m ²)				a) Setiap mobil derek	68	135	89	b) Setiap kendaraan	176	178	182	NEP	2	25	1050m ²
Cara penyusunan arah jalan masuk	Paralel	Miring 45°	Tegak lurus																																					
Panjang tempat parkir, dalam m	32	12	24																																					
Kemungkinan penyusunan	1 kendaraan/ 2 mobil derek	1 mobil derek	1 kendaraan/ 2 mobil derek																																					
Lebar sebuah tempat parkir, dalam (m)	3,5	3,5	3,5																																					
Lebar jalan masuk, dalam meter (m)	4,0	8,0	14																																					
Tempat parkir dengan jalur tempat kendaraan tertutup, dalam (m ²)																																								
a) Setiap mobil derek	68	135	89																																					
b) Setiap kendaraan	176	178	182																																					

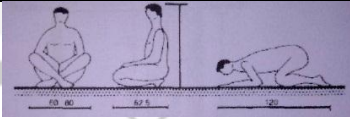
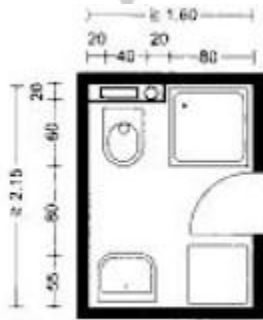
		Area keberangkatan bus AKDP	• Pengemudi bus AKDP • Penumpang • Petugas pengelola	 6 x 24 = 144 m²	NEP	1	4	576 m ²																																
		Area keberangkatan travel / AJDP	• Pengemudi travel • Penumpang • Petugas pengelola	 8,7 x 10 = 87 m²	NEP	2	3	261 m ²																																
		Area keberangkatan angkot	• Pengemudi angkot • Penumpang • Petugas pengelola	 8,7 x 10 = 87 m²	NEP	2	3	261 m ²																																
		Bengkel bus	• Pengemudi bus • Petugas bengkel	<table><tr><th>Cara penyusunan arah jalan masuk</th><th>Paralel</th><th>Miring 45°</th><th>Tegak lurus</th></tr><tr><td>Panjang tempat parkir, dalam m</td><td>32</td><td>12 24</td><td>12 24</td></tr><tr><td>Kemungkinan penyusunan</td><td>1 kendaraan/ 2 mobil derek</td><td>1 mobil derek 1 kendaraan/ 2 mobil derek</td><td>1 mobil derek 1 kendaraan/ 2 mobil derek</td></tr><tr><td>Lebar sebuah tempat parkir, dalam (m)</td><td>3,5</td><td>3,5</td><td>3,5</td></tr><tr><td>Lebar jalan masuk, dalam meter (m)</td><td>4,0</td><td>8,0</td><td>14</td></tr><tr><td>Tempat parkir dengan jalur tempat kendaraan tertutup, dalam (m²)</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>a) Setiap mobil derek</td><td>68</td><td>135</td><td>89</td></tr><tr><td>b) Setiap kendaraan</td><td>176</td><td>178</td><td>182</td></tr></table> 7 x 7 = 49 m²	Cara penyusunan arah jalan masuk	Paralel	Miring 45°	Tegak lurus	Panjang tempat parkir, dalam m	32	12 24	12 24	Kemungkinan penyusunan	1 kendaraan/ 2 mobil derek	1 mobil derek 1 kendaraan/ 2 mobil derek	1 mobil derek 1 kendaraan/ 2 mobil derek	Lebar sebuah tempat parkir, dalam (m)	3,5	3,5	3,5	Lebar jalan masuk, dalam meter (m)	4,0	8,0	14	Tempat parkir dengan jalur tempat kendaraan tertutup, dalam (m ²)				a) Setiap mobil derek	68	135	89	b) Setiap kendaraan	176	178	182	NEP	2	3	147m ²
Cara penyusunan arah jalan masuk	Paralel	Miring 45°	Tegak lurus																																					
Panjang tempat parkir, dalam m	32	12 24	12 24																																					
Kemungkinan penyusunan	1 kendaraan/ 2 mobil derek	1 mobil derek 1 kendaraan/ 2 mobil derek	1 mobil derek 1 kendaraan/ 2 mobil derek																																					
Lebar sebuah tempat parkir, dalam (m)	3,5	3,5	3,5																																					
Lebar jalan masuk, dalam meter (m)	4,0	8,0	14																																					
Tempat parkir dengan jalur tempat kendaraan tertutup, dalam (m ²)																																								
a) Setiap mobil derek	68	135	89																																					
b) Setiap kendaraan	176	178	182																																					

		Ruang cuci bus	• Pengemudi bus • Pegawai cuci bus	<table><thead><tr><th>Cara penyusunan arah jalan masuk</th><th>Paralel</th><th>Miring 45°</th><th>Tegak lurus</th></tr></thead><tbody><tr><td>Panjang tempat parkir, dalam m</td><td>32</td><td>12</td><td>24</td></tr><tr><td>Kemungkinan penyusunan</td><td>1 kendaraan/ 2 mobil derek</td><td>1 mobil derek 1 kendaraan/ 2 mobil derek</td><td>1 mobil derek 1 kendaraan/ 2 mobil derek</td></tr><tr><td>Lebar sebuah tempat parkir, dalam (m)</td><td>3,5</td><td>3,5</td><td>3,5</td></tr><tr><td>Lebar jalan masuk, dalam meter (m)</td><td>4,0</td><td>8,0</td><td>14</td></tr><tr><td>Tempat parkir dengan jalur tempat kendaraan tertutup, dalam (m²)</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>a) Setiap mobil derek</td><td>68</td><td>135</td><td>91</td></tr><tr><td>b) Setiap kendaraan</td><td>176</td><td>178</td><td>182</td></tr></tbody></table> 7 x 7 = 49m²	Cara penyusunan arah jalan masuk	Paralel	Miring 45°	Tegak lurus	Panjang tempat parkir, dalam m	32	12	24	Kemungkinan penyusunan	1 kendaraan/ 2 mobil derek	1 mobil derek 1 kendaraan/ 2 mobil derek	1 mobil derek 1 kendaraan/ 2 mobil derek	Lebar sebuah tempat parkir, dalam (m)	3,5	3,5	3,5	Lebar jalan masuk, dalam meter (m)	4,0	8,0	14	Tempat parkir dengan jalur tempat kendaraan tertutup, dalam (m ²)				a) Setiap mobil derek	68	135	91	b) Setiap kendaraan	176	178	182	NEP	2	2	98m ²
Cara penyusunan arah jalan masuk	Paralel	Miring 45°	Tegak lurus																																					
Panjang tempat parkir, dalam m	32	12	24																																					
Kemungkinan penyusunan	1 kendaraan/ 2 mobil derek	1 mobil derek 1 kendaraan/ 2 mobil derek	1 mobil derek 1 kendaraan/ 2 mobil derek																																					
Lebar sebuah tempat parkir, dalam (m)	3,5	3,5	3,5																																					
Lebar jalan masuk, dalam meter (m)	4,0	8,0	14																																					
Tempat parkir dengan jalur tempat kendaraan tertutup, dalam (m ²)																																								
a) Setiap mobil derek	68	135	91																																					
b) Setiap kendaraan	176	178	182																																					
		Ruang teknisi bus	• Teknisi bus	3,7 x 10 = 37 m ²	AP	10 org	1	37 m ²																																
		Ruang parkir motor pengunjung	• Pengunjung	 2,25 x 0,75 = 1,7 m²	NEP	1 motor	300	510 m ²																																
		Ruang parkir mobil pengunjung	• Pengunjung	 5,3 x 2,5 = 13,25 m²	NEP	1 mobil	150	1987,5 m ²																																
		Ruang istirahat pengemudi bus	• Pengemudi bus	 0,8 x 2 = 1,6m²	NAD	2 orang	30	48m ²																																

		Menara pengawas	- Petugas pengelola - Kepala terminal	 2,3 x 3,9 = 8,97 m²	NAD	3 org	1	8,97 m ²
		Ruang kepala terminal	- Kepala terminal - Pegawai lainnya	 4,6 x 3,6 = 16,56 m²	NAD	3 org	1	16,56m ²
		Ruang kepala tata usaha	- Kepala tata usaha - Pegawai lainnya	 4,6 x 3,6 = 16,56 m²	NAD	3 org	1	16,56m ²
		Ruang seksi operasional	- Pegawai operasional - Pegawai lainnya	 3,4 x 2,9 = 9,86 m²	NAD	1 org	1	9,86 m ²

		Ruang seksi sarana prasarana	• Pegawai sarana prasarana • Pegawai lainnya	 $3,4 \times 2,9 = 9,86 \text{ m}^2$	NAD	1 org	1	9,86 m ²
		Ruang sekretaris	• Sekretaris	 $3 \times 1,8 = 5,4 \text{ m}^2$	NAD	1 org	1	5,4 m ²
		Ruang staff	• staff	 $3 \times 1,8 = 5,4 \text{ m}^2$	NAD	1 org	4	20,16m ²
		Ruang rapat	• seluruh petugas pegawai terminal	 $4,2 \times 4,5 = 18,9 \text{ m}^2$	NAD	12 org	1	18,9 m ²
		Ruang petugas kebersihan	• petugas kebersihan		NAD	1 org	20	197,2 m ²

				$3,4 \times 2,9 = 9,86 \text{ m}^2$				
		Pos keamanan	petugas keamanan	 $2,3 \times 3,9 = 8,97 \text{ m}^2$	NAD	3 org	1	8,97 m ²
		Ruang informasi	- petugas informasi - pegawai lainnya	 $2,4 \times 3,6 = 8,64 \text{ m}^2$	NEP	2 org	1	8,64 m ²
		Ruang MEE	petugas MEE	 $3,4 \times 2,9 = 9,86 \text{ m}^2$	NAD	1 org	1	9,86 m ²
		Ruang genset	petugas MEE	$10 \times 5,5 = 55 \text{ m}^2$	AP	2 org	1	55m ²
		Ruang kesehatan	- pegawai kesehatan - pasien - pegawai lainnya	 $14 \times 4 = 56 \text{ m}^2$	NEP	3 org	1	56 m ²
		Loket tiket	- petugas tiket - penumpang	 $2,4 \times 3,6 = 8,64 \text{ m}^2$	NEP	2 org	1	8,64 m ²
		Ruang tunggu	penumpang	1.472m^2	ETG	960 org	1	1.472m ²

			• petugas pengelola					
2	Fasilitas penunjang	Foodcourt	• penjual • pembeli • pengelola	$1,6 \times 100 \text{ org} = 160 \text{ m}^2$ Sirkulasi = $160 \text{ m}^2 \times 20\% = 32 \text{ m}^2$ Total luas ruangan = $160 + 32 = 192 \text{ m}^2$	AP	100 org	1	192 m^2
		Penjual souvenir	• penjual • pembeli • pengelola	$3 \times 4 = 12 \text{ m}^2$ Sirkulasi = $12 \times 20\% = 2,4 \text{ m}^2$ Total luas = $14,4 \text{ m}^2$	AP	4 org	10	144 m^2
		Penjual oleh-oleh	• penjual • pembeli • pengelola	$3 \times 4 = 12 \text{ m}^2$ Sirkulasi = $12 \times 20\% = 2,4 \text{ m}^2$ Total luas = $14,4 \text{ m}^2$	AP	4 org	10	144 m^2
		Penjual makanan dan minuman ringan	• penjual • pembeli • pengelola	$3 \times 4 = 12 \text{ m}^2$ Sirkulasi = $12 \times 20\% = 2,4 \text{ m}^2$ Total luas = $14,4 \text{ m}^2$	AP	4 org	10	144 m^2
		Pengelola agen perjalanan	• penjual • pembeli • pengelola	$3 \times 4 = 12 \text{ m}^2$ Sirkulasi = $12 \times 20\% = 2,4 \text{ m}^2$ Total luas = $14,4 \text{ m}^2$	AP	4 org	10	144 m^2
		Mushola	• penumpang • pengelola • karyawan	 $0,8 \times 1,2 = 0,96 \text{ m}^2$	NEP	1 org	30	$28,8 \text{ m}^2$
		Kapel	• penumpang • pengelola • karyawan	$0,8 \times 1,2 = 0,96 \text{ m}^2$	NEP	1 org	15	$14,4 \text{ m}^2$
		Ruang ibadah umum	• penumpang • pengelola • karyawan	$0,8 \times 1,2 = 0,96 \text{ m}^2$	NEP	1 org	15	$14,4 \text{ m}^2$
		Toilet pria	• penumpang • pengelola • karyawan	 $2,15 \times 1,6 = 3,44 \text{ m}^2$	NEP	1 org	5	$17,2 \text{ m}^2$

		Toilet wanita	• penumpang • pengelola • karyawan	2,15 x 1,6 = 3,44 m²	NEP	1 org	5	17,2 m ²
		Toilet disabilitas	• penumpang • pengelola • karyawan	2 x 2 = 4 m²	NEP	1	2	16 m ²
		Ruang bermain anak	• anak-anak	5 x 5 = 25 m² Sirkulasi = 1,6 x 25 = 40 m²	AP	20 org	1	65 m ²
		Taman indor	• Seluruh pelaku kegiatan	5 x 5 = 25 m²	AP		1	25 m ²
		Taman outdoor	• Seluruh pelaku kegiatan	5 x 5 = 25 m²	AP		3	75 m ²
3	Fasilitas tambahan	Ruang laktasi	• Penumpang • Petugas kebersihan • Pengelola	3 x 4 = 12 m² Sirkulasi = 1,6 x 12 = 19,2 m²	Ap	3 org	1	19,2 m ²
		Gudang	• Petugas pengelola	10 x 10 = 100 m²	AP			100 m ²
		Penginapan	• Pengunjung • Penumpang		NEP	1 org	10	156,75 m ²

				5,5 x 2,85 = 15,675 m ²				
TOTAL + Sirkulasi					17.660,97 m²			

(Sumber : Analisis Penulis)

Sumber antropometrik :

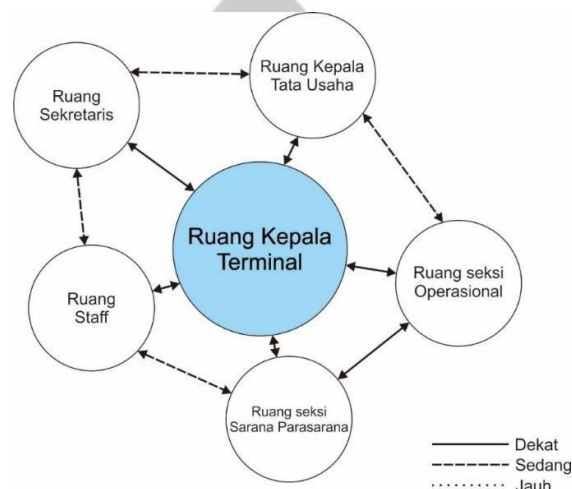
- NEP : Neufret Erst and Peter, Architec Data,2000
- NAD : Neufret Architect Data Fourth Edition ,2012
- ETG : Berdasarkan kondisi eksisting terminal giwangan
- AP : Analisis Penulis

b. Analisis hubungan Ruang

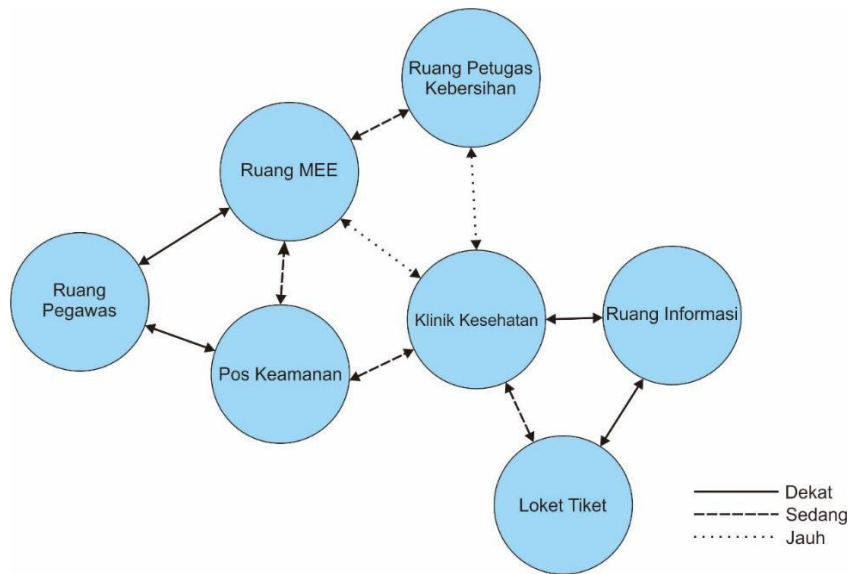
Hubungan antar ruang di kelompokkan secara mikro dan makro. Secara mikro dikelompokkan berdasarkan berdasarkan pelaku kegiatan yang memiliki banyak pembagian seperti bagian administrasi, bagian pengelola, bagian retail / kios. Hubungan ruang secara makro di kelompokkan berdasarkan analisis kebutuhan ruang.

a. Hubungan Ruang Mikro

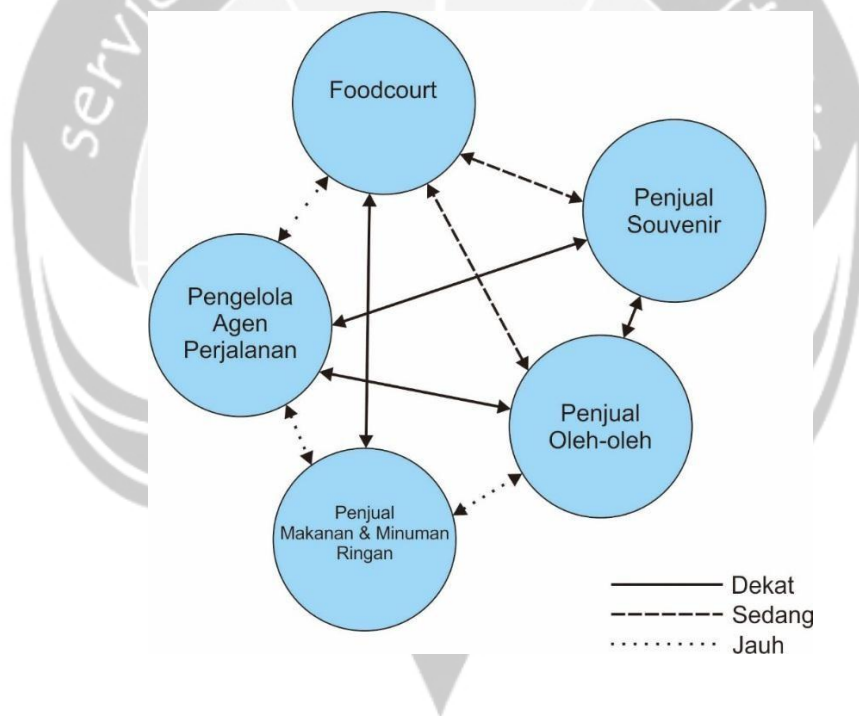
o Bagian Administrasi



oBagian Pengelola



o Bagian retail / kios



c. Analisis Organisasi Ruang

Organisasi ruang pada terminal dikelompokkan secara makro terbagi menjadi fasilitas utama, fasilitas penunjang dan fasilitas tambahan. Fasilitas ini masi terbagi lagi secara mikro terdiri dari

- Fasilitas utama

Sarana Operasional Terminal

1. Area Kedatangan Bus
2. Area Kedatangan Travel
3. Area Kedatangan Angkot
4. Area Tunggu Keberangkatan bus
5. Area Tunggu Keberangkatan travel
6. area keberangkatan dan area tunggu keberangkatan angkot
7. area keberangkatan bis
8. Area Keberangkatan Travel
9. bengkel bus
10. Area Cuci mobil
11. Ruang Istirahat pengemudi bus
12. Area Parkir pengunjung terminal
13. Ruang istirahat pengemudi
14. Ruang tunggu
15. Menara pengawas

Administrasi Terminal

1. Ruang kepala terminal
2. Ruang kepala tata usaha
3. Ruang seksi operasional
4. Ruang seksi sarana prasarana
5. Ruang sekretaris
6. Ruang staff
7. Ruang rapat

Pengelola Terminal

1. Ruang petugas kebersihan
2. Pos keamanan
3. Ruang informasi
4. Ruang MEE
5. Ruang genset
6. Ruang kesehatan
7. Loker tiket

- Fasilitas penunjang

Perdagangan

- Foodcourt
- Penjual souvenir
- Penjual oleh-oleh
- Penjual makanan dan minuman ringan
- Pengelola agen perjalanan

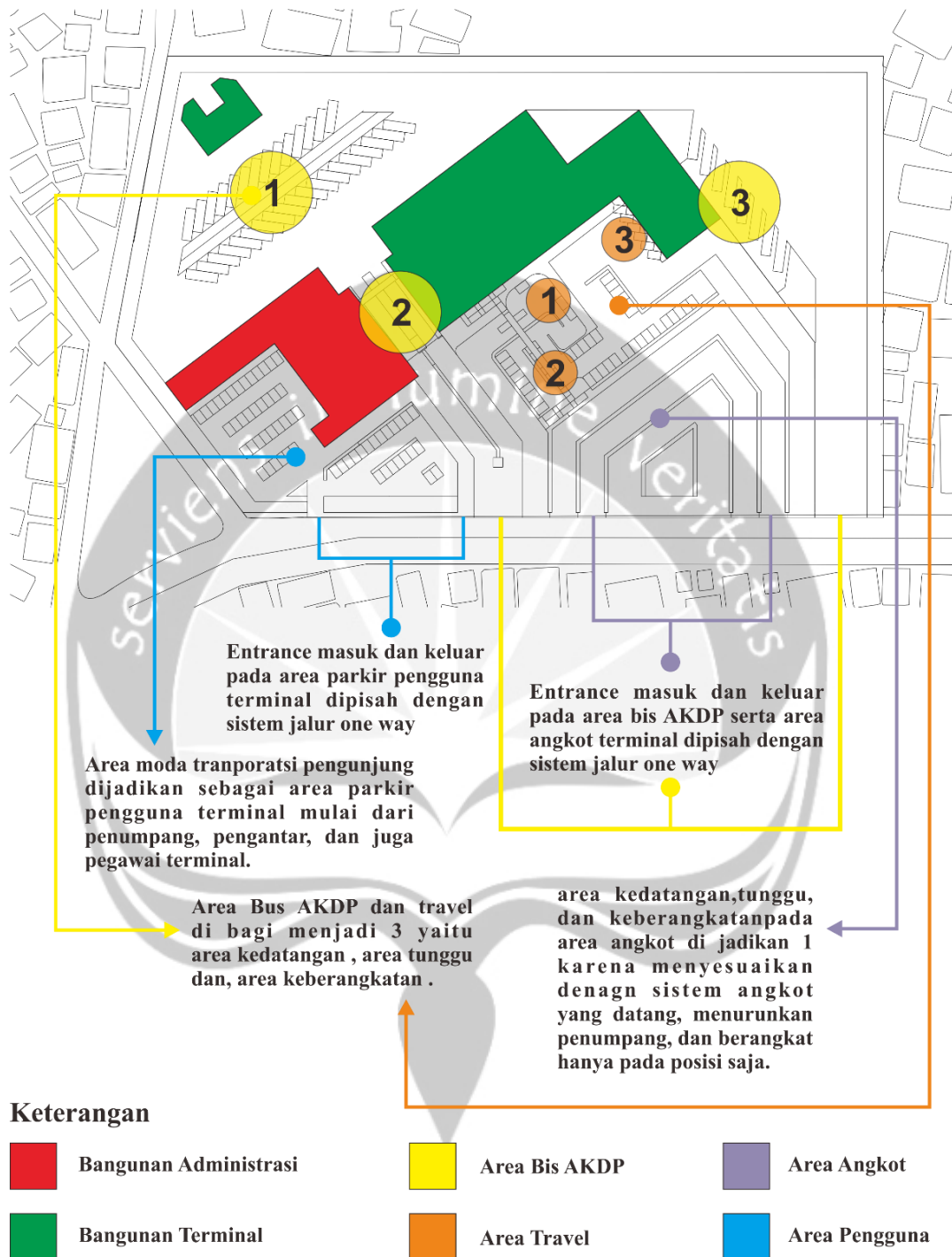
Kebutuhan Pengguna

1. Ruang Ibadah
2. Toilet
3. Ruang bermain anak
4. Taman

- Fasilitas tambahan

1. Ruang Laktasi
2. Gudang
3. Penginapan

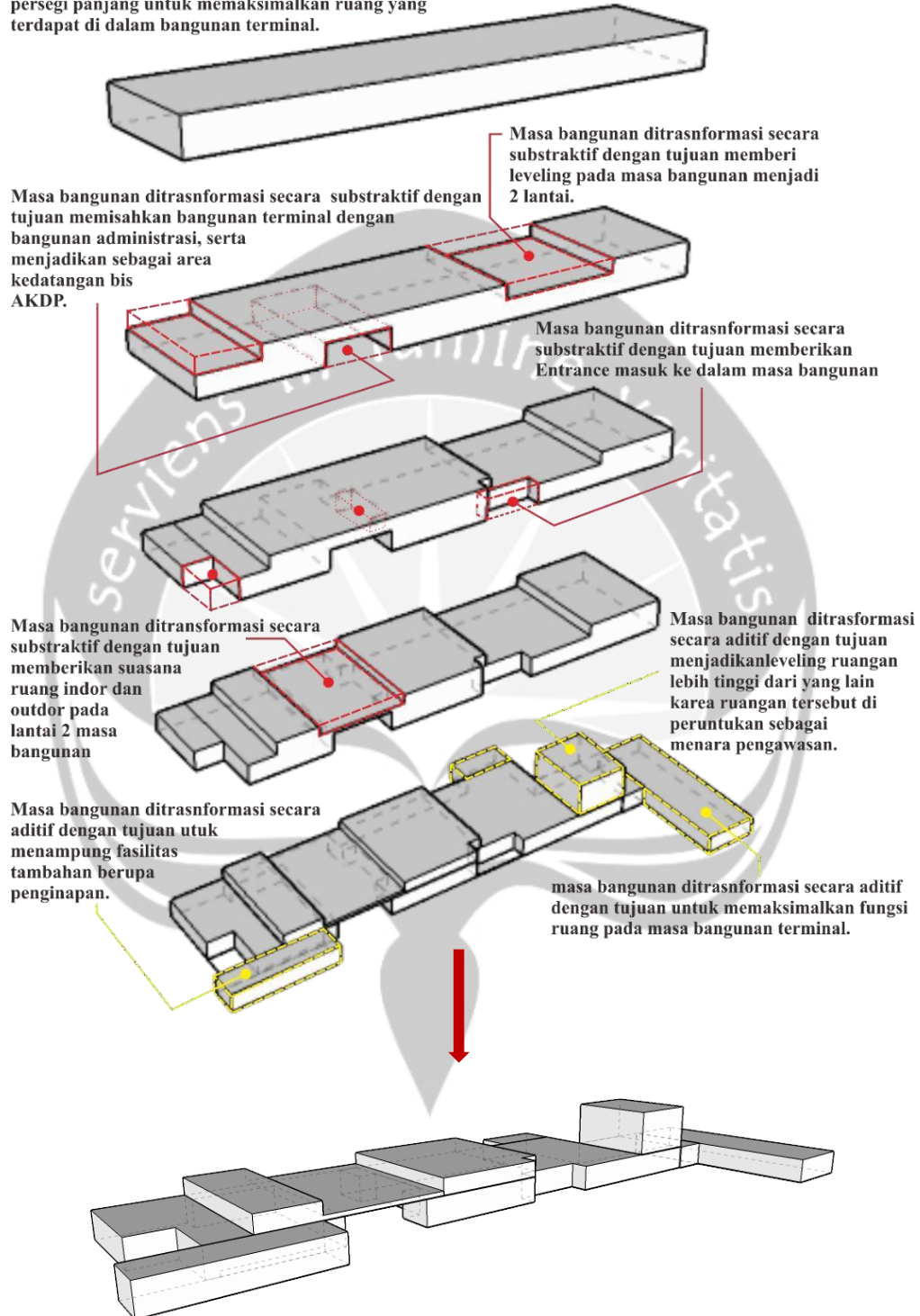
2. Analisis Perancangan Tapak



Gambar 5. 23 Analisis Perancangan Tapak
(Sumber: Analisis Penulis)

3. Analisis Perancangan Tata Bangunan dan Ruang

Mengambil bentuk dasar persegi dikarenakan memiliki sifat statis dan netral, persegi di substraktif menjadi persegi panjang untuk memaksimalkan ruang yang terdapat di dalam bangunan terminal.



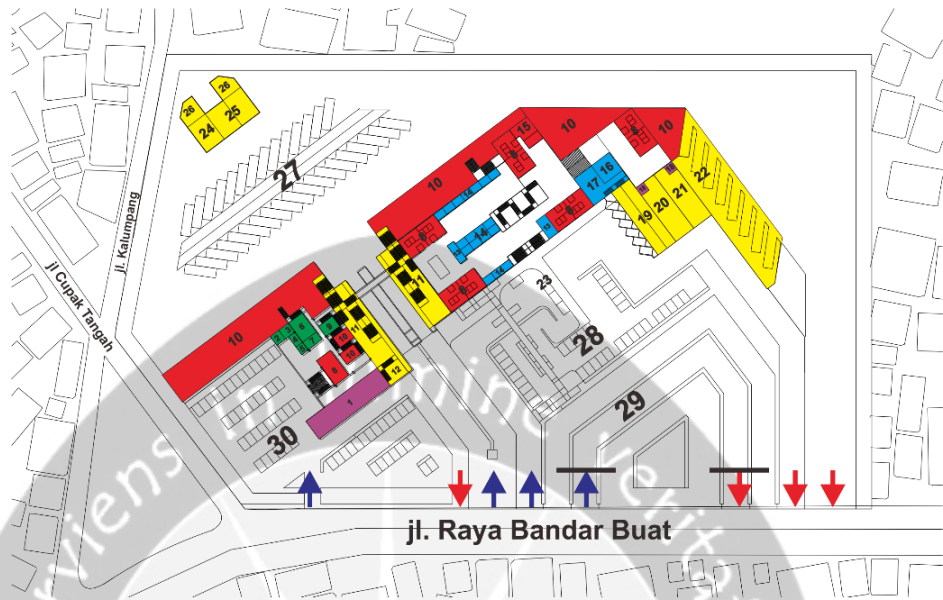
Gambar 5. 24 Analisis Gubahan Masa Terminal Tipe B
(Sumber: Analisis Penulis)

Perancangan ruang pada terminal terpadu tipe B ini terdiri dari 2 lantai bangunan seperti berikut :



Gambar 5. 25 Analisis Perancangan Tapak
(Sumber: Analisis Penulis)

Perancangan ruang pada terminal tipe B ini secara keseluruhan ditata seperti :



Keterangan

1. Penginapan
2. R. Seksi Operasional
3. R. Seksi Sarana Prasarana
4. R. Kepala Tata Usaha
5. R. Sekretaris
6. R. Staff
7. R. Kepala Terminal
8. Toilet
9. R. Rapat
10. Taman
11. Area Kedatangan Penumpang Bus
12. area Drop off
13. R. Informasi
14. Loker Tiket
15. R. Ibadah
16. R. Kesehatan
17. R. MEE
18. R. Laktasi
19. Area Keberangkatan Penumpang Travel
20. R. Tunggu Penumpang Travel
21. R. Tunggu Penumpang Bis
22. Area Keberangkatan Penumpang Bis
23. Area Kedatangan Travel
24. Tempat Cuci Bus
25. Bengkel
26. Tempat Istirahat Pengemudi Bus
- 27 Area Tunggu Keberangkatan Bus
28. Area Tunggu Keberangkatan Travel
29. Area Kedatangan, Tunggu , Dan Keberangkatan Angkot
30. Area Parkir Pengguna Terminal

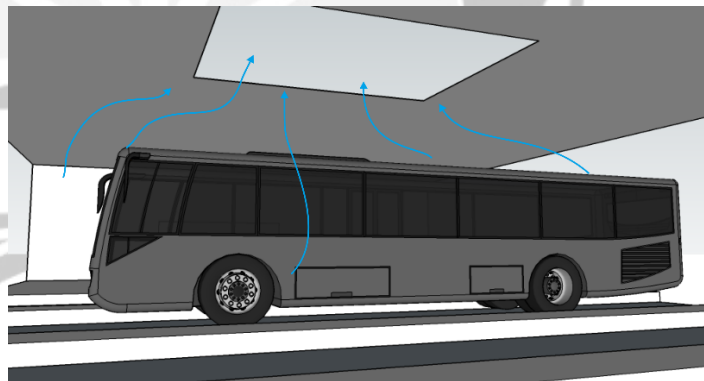
- Sarana Operasional Terminal
- Pengelola Terminal
- Pengelola Administrasi
- Perdagangan
- Kebutuhan Pengguna
- Fasilitas Tambahan

Gambar 5. 26 Perancangan Tapak Keseluruhan
(Sumber: Analisis Penulis)

4. Analisis Perancangan Aklimatis Ruang

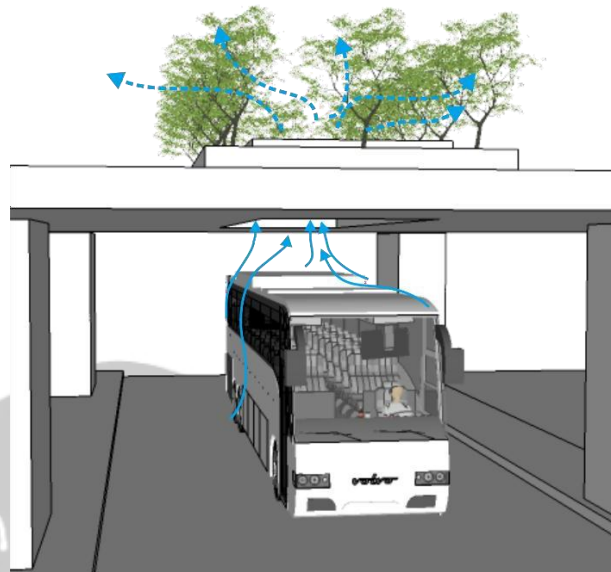
a. Analisis Penghawaan Ruangan

Penghawaan pada terminal terbagi menjadi penghawaan alami dan buatan. Penghawaan alami pada bangunan terminal sangat di perlukan terutama pada area kedatangan moda transportasi dan keberangkatan. Dimana pada saat tersebut kendaraan walau sedang berhenti tetapi masih tetap menyalakan mesin untuk menjaga suhu didalam kendaraan sedangkan efek yang di timbulkan suhu di luar kendaraan memanaskan akibat CO_2 yang di dikeluarkan dari sisa pembakaran moda transportasi tersebut. Untuk menjaga kenyamanan pengguna terminal void pembuangan hawa panas yang di hasilkan kendaraan terminal sangat penting. Dimana udara panas naik dan dibuang melalui void tersebut.



Gambar 5. 27 Ilustrasi Penghawaan Area Kedatangan Penumpang
(Sumber : Analisis Penulis)

Setelah hawa panas naik hawa panas akan di filter oleh tumbuhan yang berada pada lantai 2 bagian terminal sehingga hawa panas yang di buang ke luar telah terfilter polusinya dan mengurangi polutan yang ada di area terminal.



Gambar 5. 28 Ilustrasi filtering Hawa Panas Oleh Tumbuhan
(Sumber: Anaisis Penulis)

Penghawaan buatan ditujukan kepada ruang yang memiliki aktivitas didalam nya dengan jangka waktu yang lama atau ruang yang mengutamakan kenyamanan pengguna terminal seperti lobby, ruang tunggu , area pengelola serta area administrasi. Penghawaan buatan yang digunakan berupa *air conditioner* atau Ac dengan tipe central dan split.

b. Analisis Pencahayaan Ruangan

Pencahayaan pada terminal terbagi menjadi pencahayaan alami dan buatan. Pencahayaan yang terang di perlukan untuk aktivitas yang terjadi di dalam terminal terutama pada ruangan yang memiliki tingkat aktivitas yang tinggi. Ruangan yang memiliki tingkat pencahayaan yang rendah akan mengakibatkan berkurangnya efektivitas seseorang dalam beraktifitas serta dapat mengganggu dalam kelancaran sirkulasi yang terapat dalam bangunan terminal. Pencahayaan alami di

maksimalkan dengan menggunakan material kaca pada dinding bangunan yang menghadap utara dan selatan.



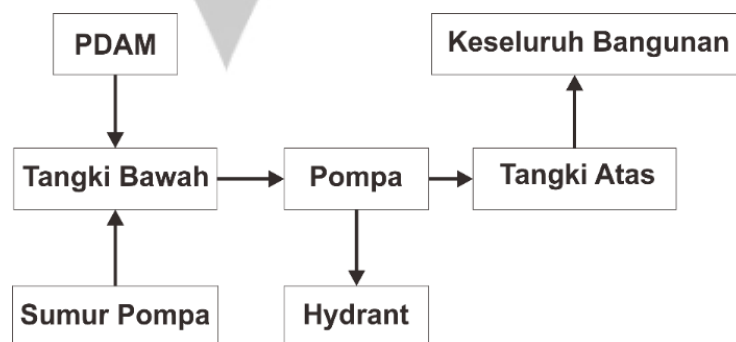
Gambar 5. 29 Visualisasi Penggunaan Material Kaca
(Sumber: Anaisis Penulis)

Pencahayaan buatan menggunakan lampu yang memiliki sumber energi yang berasal dari listrik PLN maupun solar panel. Pencahayaan buatan yang berasal dari PLN digunakan pada bangunan terminal dan pencahayaan solar panel di terapkan pada lampu jalan yang ada di kawasan didalam terminal tipe B ini.

5. Analisis Utilitas bangunan

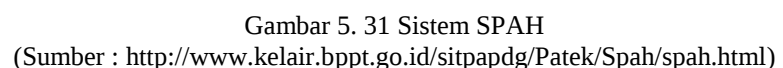
a. Sistem Pengelolaan Air Bersih

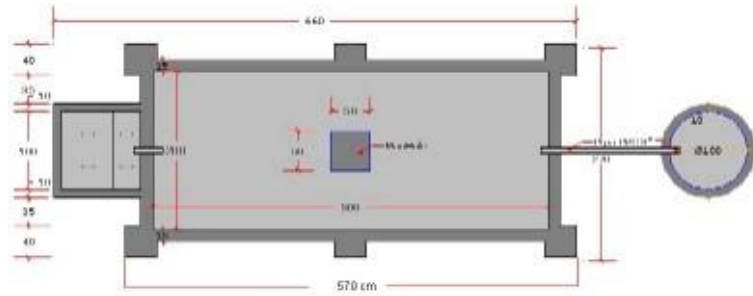
Sistem air bersih yang di gunakan pada terminal ini adalah sistem down feed, dimana menggunakan sumber air yang berasal dari PDAM dan sumur bor.





Sistem pengolahan air hujan pada terminal menggunakan SPAH atau sistem pemanfaatan air hujan untuk keperluan terminal dengan contoh menyiram tanaman, dengan proses yaitu mengalirkan air hujan yang berada pada atap bangunan terminal menggunakan pipa ke dalam bak penampungan awal yang berisi pasir dan kerikil. Setelah melalui proses filtrasi air dialirkan ke bak tampungan dan jika mengalami kelebihan volume air akan di serapkan kedalam tanah.





Gambar 5. 32 Dimensi SPAH
(Sumber : <http://www.kelair.bppt.go.id/sitpadg/Patek/Spah/spah.html>)

c. Pengelolaan air cucian bus

Limbah air cucian bus pada terminal ini harus melalui beberapa tahapan agar limbah cucian tidak merusak lingkungan. Tahapan pengelolaan air limbah cucian bus adalah sebagai berikut :



d. Sanitasi

Pengelolaan sanitasi pada bangunan terminala terbagi atas

- Pengelolaan limbah cucian yang berasal dari foodcourt

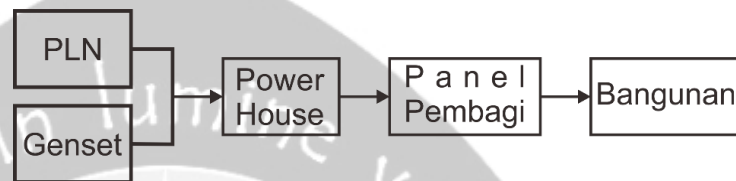


- Pengelolaan Limbah toilet



e. Sistem Distribusi Listrik

Distribusi listrik utama pada bangunan terminal berasal dari PLN. Untuk mengantisipasi terjadinya pemadaman listrik pada bangunan terminal maka akan menggunakan alternatif sumber lain yang berasal dari generator listrik atau genset yang berfungsi secara otomatis. Pada lampu jalan di area terminal menggunakan sistem panel surya.



6. Analisis Perancangan Struktur dan Konstruksi

perancangan struktur pada terminal terpadu tipe B ini terdiri dari struktur pondasi, struktur kolom balok, serta struktur atap. Perancangan struktur ini mempertimbangkan keamanan dan ketahanan bangunan pada saat digunakan serta ketahanan terhadap gempa dikarenakan kejadian alam yang terjadi di kota Padang salah satunya adalah gempa bumi. Struktur pada terminal ini dirincikan sebagai berikut :

a. Pondasi

Pondasi pada terminal menggunakan 2 tipe pondasi yaitu pondasi *footplate* dan pondasi batu kali. Pondasi *footplate* digunakan untuk menahan beban pergerakan manusia pada *footcurt* serta beban menara pengawas yang ada di lantai 2. Sedangkan pondasi batu kali digunakan pada masa bangunan yang kecil, seperti pos keamanan, bengkel, area cuci mobil ruang istirahat supir bus, dan area-area servis.

b. Kolom Balok

Sistem kolom balok pada terminal ini menggunakan rigid frame yang terdiri atas kolom sebagai penyalur

beban vertikal ke tahanan dan balok sebagai penyalur beban horizontal. Pada area yang memiliki keperluan bentangan lebar, sistem balok menggunakan sistem wafel untuk memperkuat penyaluran beban ke kolom dan diteruskan ke tanah.

c. Atap

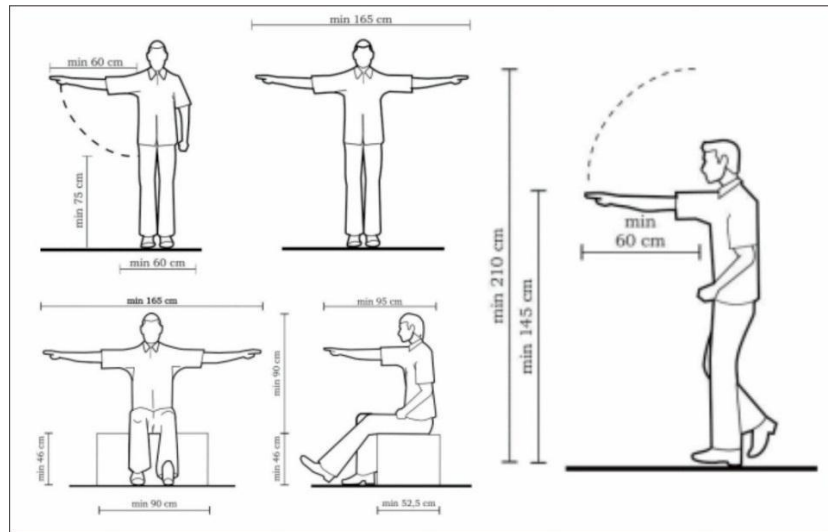
Struktur pada atap menggunakan 2 tipe yaitu atap dak serta space frame dan baja ringan. Atap dak digunakan pada ruang yang bagian atasnya diperuntukkan sebagai jalur sirkulasi bus. Space frame digunakan pada gubah yang memiliki bentang lebar seperti bengkel dan ruang cuci bus. Sedangkan atap baja ringan diperuntukkan bagi gubah masa yang kecil pada terminal.

5.2.2 Analisis Penekanan Studi

Penekanan studi di desain berdasarkan pendekatan arsitektur universal dimana terdapat prinsip desain yang dapat diterapkan yang terdiri dari penggunaan secara adil dan dapat diakses semua orang, mudah dipahami dan digunakan semua orang, menuntut upaya fisik yang rendah dan digunakan secara efisien, dan disesuaikan dengan ukuran dan kenyamanan pengguna. Prinsip tersebut ditekankan terhadap pola sirkulasi yang terbagi menjadi :

1. Penumpang (manusia)

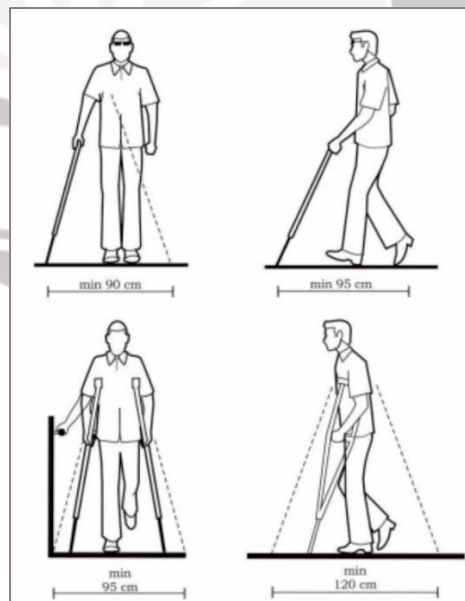
Sirkulasi dengan luasan dan besaran yang sesuai dengan seluruh pengguna berdasarkan ukuran kebutuhan ruang gerak, dimana ruang gerak bagi pengguna secara universal terdapat manusia normal dengan berkebutuhan khusus.



Gambar 5. 33 Luasan Ruang Gerak

(Sumber : JDIH Kementerian PUPR)

Luasan ruang sirkulasi manusia normal di ambil dari manusia dewasa yang dapat di lihat pada gambar memiliki luasan ruang gerak dengan lebar minimal 60 cm dan maksimal 165 cm.

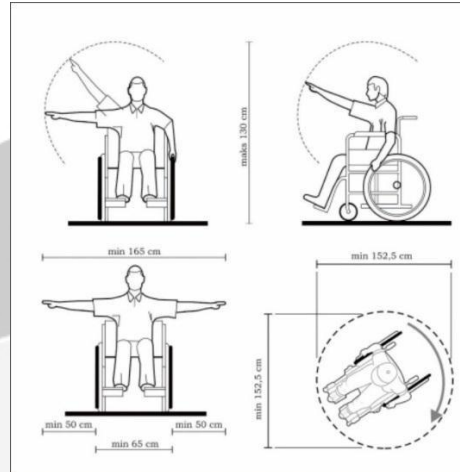


Gambar 5. 34 Dimensi Ruang Gerak Disabilitas

(Sumber : JDIH Kementerian PUPR)

Luasan sirkulasi bagi manusia berkebutuhan khusus dibagi menjadi orang yang menggunakan tongkat serta kursi

roda. dimana kebutuhan luas minimal untuk satu orang pengguna tongkat yaitu dengan panjang ruang gerak 120 cm dan lebar ruang gerak minimal 95 cm. Pengguna kursi roda memiliki luas minimal ruang gerak dengan panjang ruang gerak minimal 152,5 cm dan lebar ruang gerak minimal adalah 165 cm.

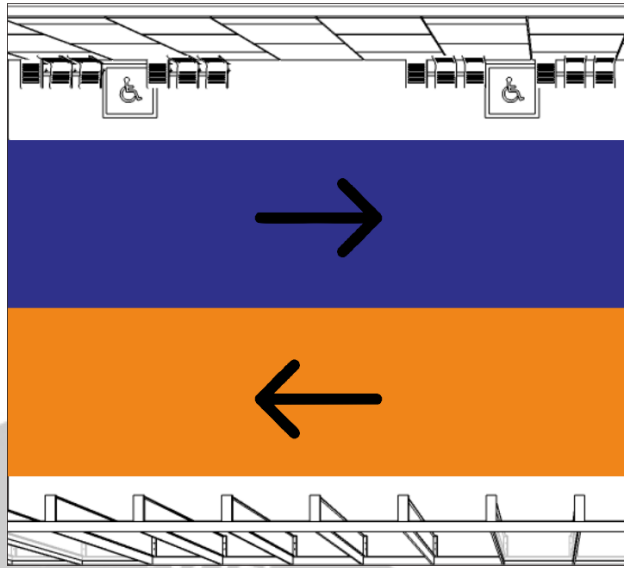


Gambar 5. 35 Ruang Gerak Pengguna Kursi Roda

(Sumber : JDIH Kementrian PUPR)

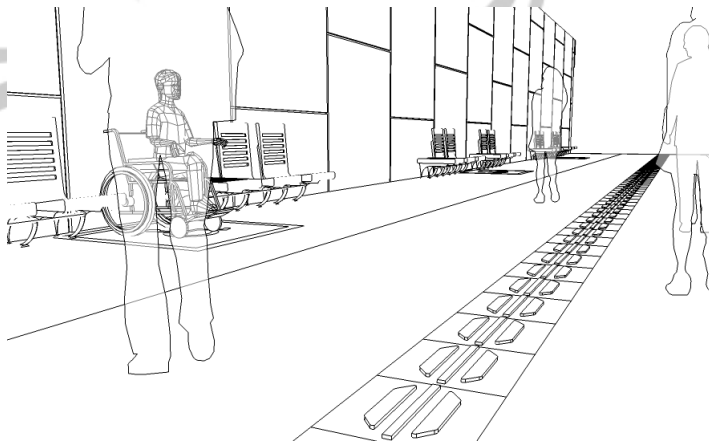
Sirkulasi yang terdapat pada ruang dalam atau berada pada koridor akan memiliki persyaratan dalam penekanan desain yang di kaji berdasarkan arsitektur universal yaitu:

- Kegunaan yang Adil dan Bijaksana (Equitable Use)
Kegunaan yang adil dan bijaksana dapat di terapkan terhadap sirkulasi ruang dalam pada bangunan terminal dengan cara:
 - membagi zonasi sirkulasi dengan tujuan agar seluruh pengguna terminal mendapatkan akses sirkulasi yang adil. Pembagian zonasi dilakukan berdasarkan arah pergerakan pengguna terminal.



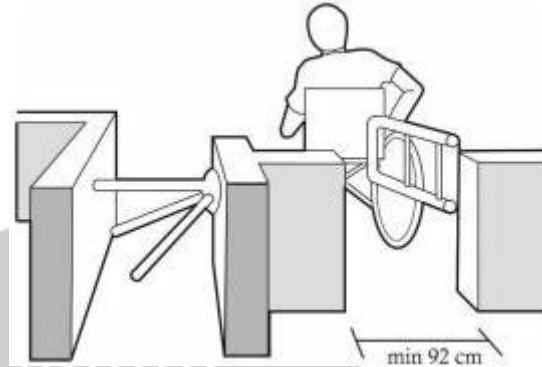
Gambar 5. 36 Zonasi Sirkulasi Berdasarkan Arah Pergerakan
(Sumber: Anaisis Penulis)

- Memberikan petunjuk arah bagi penyandang disabilitas pada jalur sirkulasi berupa guiding blok, agar penayandang disabiitas dapat melakukan pergerakan secara mandiri dan adil, tanpa mengisolasi atau menstigmatkannya.



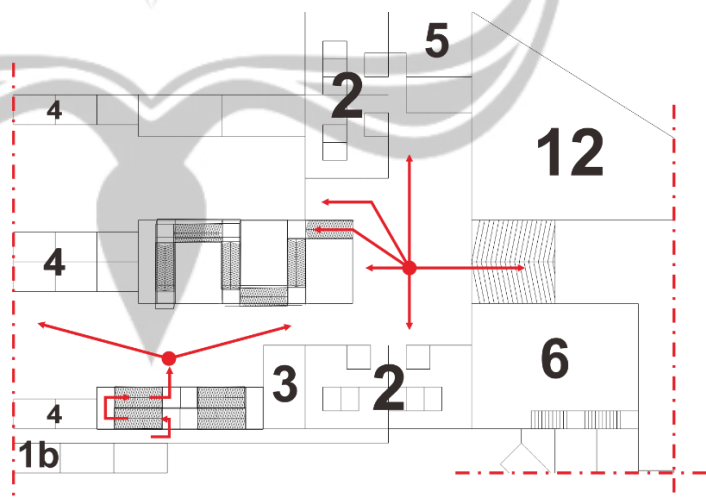
Gambar 5. 37 Penerapan Guiding Blok
(Sumber: Anaisis Penulis)

- Penggunaan pintu putar harus disertai dengan penyediaan pintu lain yang dapat diakses oleh pengguna kursi roda



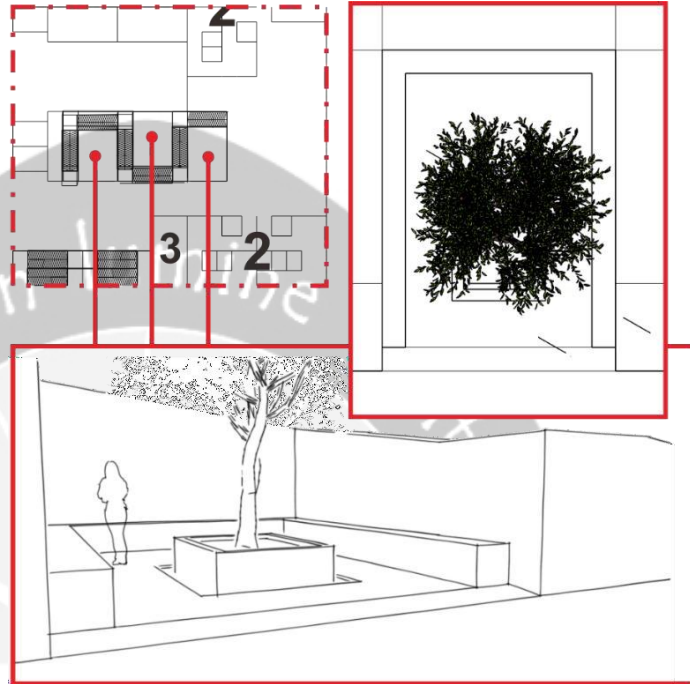
Gambar 5. 38 Visualisasi Pintu Putar
(Sumber: JDIH Kementerian PUPR)

- Fleksibel dalam Penggunaan (Flexibility In Use)
 - Membuat pola sirkulasi yang fleksibel dengan menggunakan pola sirkulasi radial pada bangunan terminal agar orang bebas memilih dalam melakukan alur sirkulasi di dalam bangunan terminal.



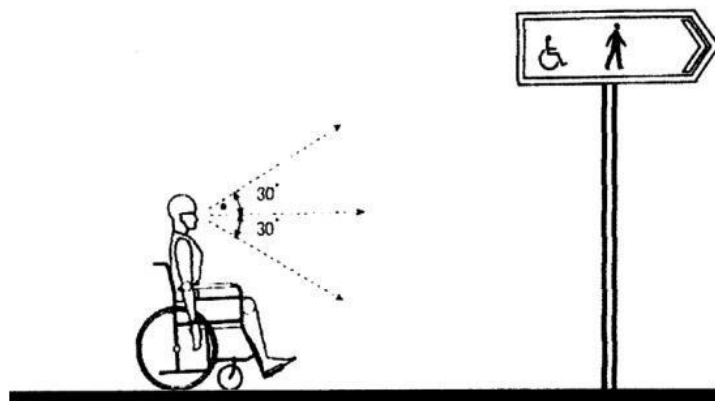
Gambar 5. 39 Pola Sirkulasi Radial
(Sumber: Anaisis Penulis)

- Menyediakan beberapa spot tempat untuk menunggu keberangkatan berupa taman, dan area duduk serta foodcourt agar setiap pengguna bebas memilih untuk menunggu jam keberangkatan.



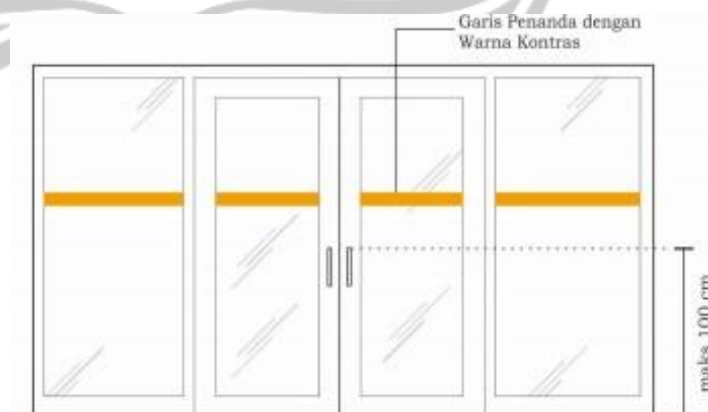
Gambar 5. 40 Visualisasi Spot Area tunggu
(Sumber: Anaisis Penulis)

- Sederhana dan Intuitif (Simple and Intuitive)
 - Koridor dilengkapi dengan penanda atau penunjuk arah yang informatif dan mudah terlihat terutama menuju pintu keluar dan pintu keluar darurat/exit dengan jarak pandang yang nyaman di gunakan bagi pengguna kursi roda



Gambar 5. 41 Sudut Pandang Pengguna Kursi Roda
(Sumber: JDIH Kementerian PUPR)

- sirkulasi dari pintu kedatangan hingga keberangkatan di desain dengan pola linear dengan tujuan memberi arahan yang sederhana dan intuitif.
- Pintu kaca diberi tanda dengan warna kontras atau penanda lain yang dipasang setinggi mata untuk menjamin keamanan Pengguna Bangunan Gedung dan Pengunjung Bangunan Gedung terutama yang memiliki gangguan penglihatan.

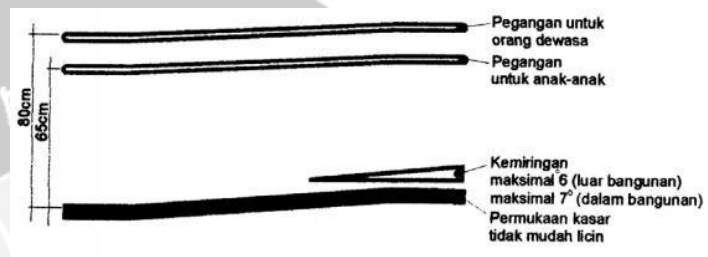
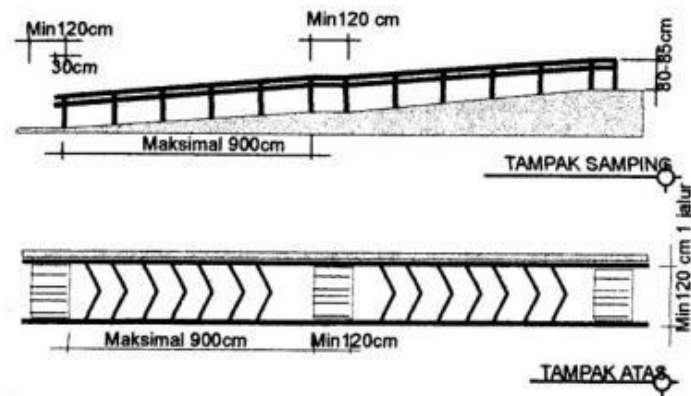


Gambar 5. 42 Visualisasi Standar Pintu Kaca
(Sumber: JDIH Kementerian PUPR)

- Upaya Fisik yang Rendah

-
- The diagram illustrates the vertical dimensions and surface requirements for a ramp. It is divided into three sections with the following specifications:
- Top Section:** Minimum height of 120 cm. It features a flat surface (MUKA DATAR) above the ramp (BORDES) for each turn. The surface is labeled "MUKA DATAR (BORDES) UNTUK SETIAP BELOKAN".
 - Middle Section:** Maximum height of 900 cm. It features a flat surface (MUKA DATAR) on each landing, with a maximum length of 900 cm. The surface is labeled "MUKA DATAR PADA SETIAP LANDAIAN MAKSIMAL 900cm". The ramp surface has a maximum slope of 6% (outside the building) and 7% (inside the building), labeled "KEMIRINGAN MAKS 6 (DILUAR BANGUNAN) MAKS 7 DALAM BANGUNAN".
 - Bottom Section:** Minimum height of 185 cm. It features a flat surface below the ramp, labeled "MUKA DATAR DI BAWAH". The width of the ramp is specified as a minimum of 120 cm from the edge of the support, labeled "LEBAR MIN 120 cm DG TEPI PENGAM".

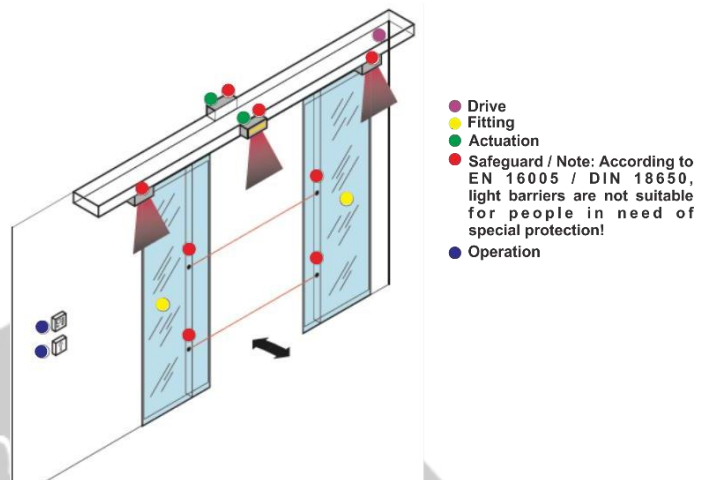
108



Gambar 5. 44 Persyaratan Ramp dan Hand Rail
(Sumber: <https://sip.upgris.ac.id/file/materi/08-persyaratan-aksesibilitas-ta51981742.pdf>)

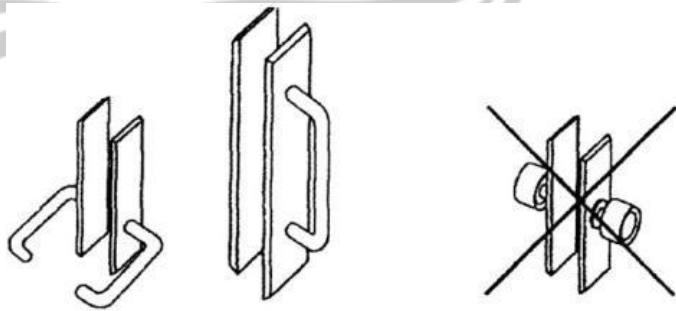
- Pada bangunan terminal menggunakan material lantai keramik bertekstur, dimana bangunan terminal memiliki tingkat pengguna yang padat. Keramik bertekstur memiliki kelebihan tahan gores, kuat serta mudah dalam perawatan dan kebersihannya. Selain itu keramik juga tahan terhadap api air, dan benturan ringan.
- Kecepatan pintu putar baik berupa pintu putar manual maupun otomatis harus mudah dihentikan dengan sedikit tenaga atau dihentikan dengan tombol otomatis
- Pintu geser dapat digunakan apabila dilengkapi sensor gerak/tombol buka tutup elektrik/tuas hidrolik dengan ketentuan yaitu responsif terhadap bahaya kebakaran dan mampu bergerak dari posisi tertutup ke posisi terbuka penuh dalam waktu paling lama 3 detik, dan

dalam kondisi kehilangan tenaga listrik dapat dibuka secara manual dalam waktu paling lama 15 detik



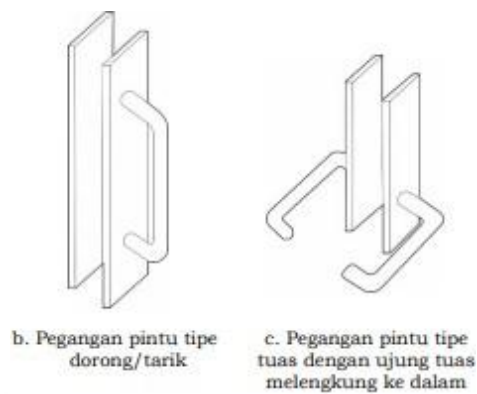
Gambar 5. 45 Visualisasi Pintu Sensor
(Sumber: Google.com)

- Kelengkapan pintu seperti pegangan pintu, kait dan kunci pintu harus dapat dioperasikan dengan satu kepala tangan tertutup, dipasang paling tinggi 110 cm dari permukaan lantai.
- Pegangan pintu harus tidak licin dan bukan berupa tuas putar



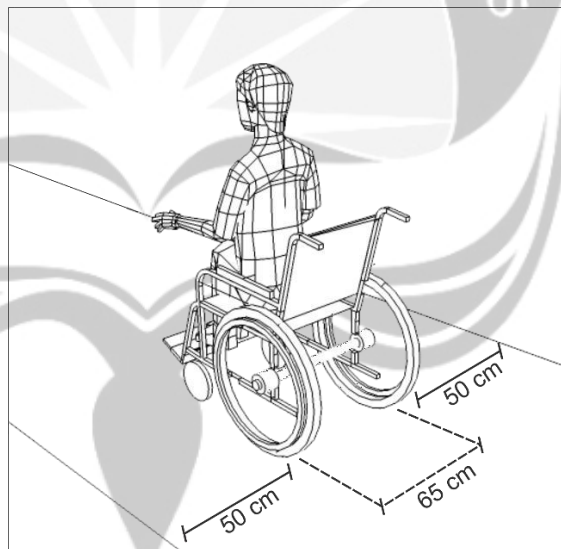
Gambar 5. 46 Tuas Pintu
(Sumber: <https://sip.upgris.ac.id/file/materi/08-persyaratan-aksesibilitas-ta51981742.pdf>)

- Pegangan pintu disarankan menggunakan tipe dorong/tarik atau tipe tuas dengan ujung yang melengkung ke arah dalam



Gambar 5. 47 Pemilihan Tuas Pintu yang Tepat
(Sumber: <https://sip.upgris.ac.id/file/materi/08-persyaratan-aksesibilitas-ta51981742.pdf>)

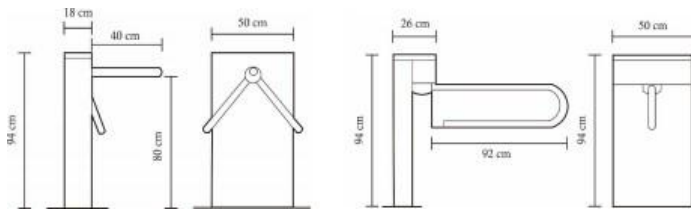
- Ukuran dan Ruang untuk Kenyamanan Pengguna
 - Koridor harus memiliki lebar efektif yang cukup untuk dilewati oleh 1 orang pengguna kursi roda, minimal 165 cm



Gambar 5. 48Dimensi Area Sirkulasi Pengguna Kursiroda
(Sumber: Analisis Penulis)

- Koridor jalan keluar dapat berupa balkon terbuka di luar Bangunan Gedung yang terlindung dari hujan dan tempias dengan menggunakan pergola.

- Koridor yang digunakan sebagai jalur evakuasi harus bebas dari segala macam penghalang yang mengganggu pergerakan Pengguna Bangunan Gedung dan Pengunjung Bangunan Gedung
- Proteksi kebakaran pada koridor harus menerus dari titik masuk hingga keluar dan tidak terputus oleh ruang lainnya
- Koridor yang berfungsi sebagai akses eksit harus dirancang tanpa jalan buntu yang panjangnya lebih dari 6 m
- Pintu masuk/keluar utama Bangunan Gedung Umum memiliki lebar efektif bukaan paling sedikit 90 cm, dan pintu lainnya memiliki lebar efektif bukaan paling sedikit 80 cm.
- Pintu ayun (swing door) satu arah terutama pada area publik harus dapat memberikan visibilitas yang jelas terhadap objek di balik pintu atau orang yang mendekat ke arah pintu diantaranya dengan pemasangan kaca.
- Jika terdapat pintu yang berdekatan atau berhadapan dengan tangga, maka antara ujung daun pintu dan anak tangga perlu diberi jarak paling sedikit 80 cm atau mengubah bukaan daun pintu tidak mengarah ke anak tangga.
- Pintu akses (turnstile) memiliki lebar efektif bukaan paling sedikit 60 cm dan mudah didorong oleh tubuh tanpa menggunakan tangan dan untuk penyandang disabilitas pintu harus memiliki lebar efektif bukaan paling sedikit 80 cm

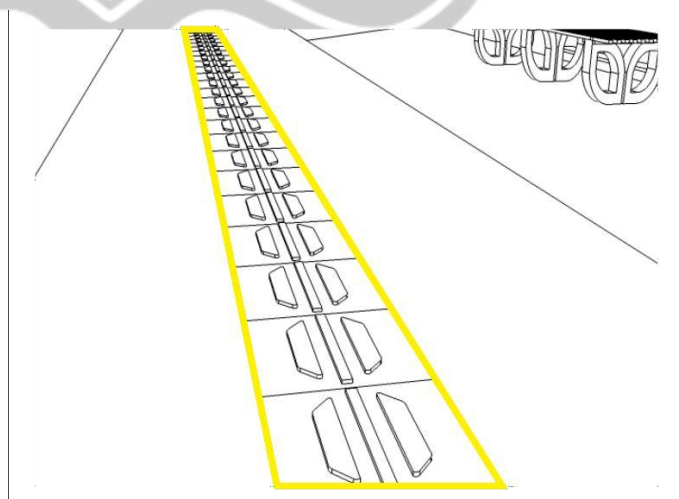


Gambar 5. 49 Dimensi Pintu Putar
(Sumber: JDIH Kementerian PUPR)

- Penutup lantai pada area di sekitar pintu harus menggunakan material dengan tekstur permukaan yang tidak licin.

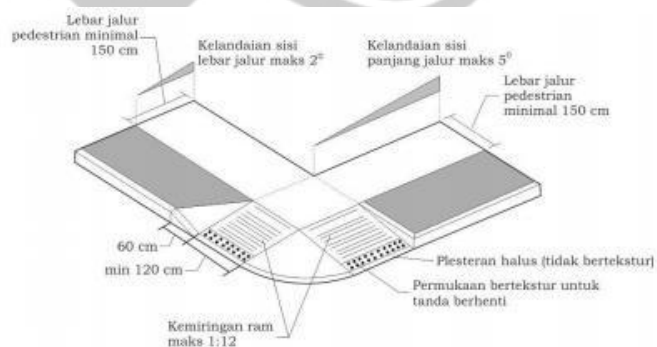
Sirkulasi yang berada di ruang luar bangunan terminal berada pada pedestrian. Persayratan sirkulasi yang ada pada jalur pedestrian berdasarkan arsitektur universal yaitu :

- Kegunaan yang Adil dan Bijaksana (Equitable Use)
 - Pembagian zonasi pada jalur pedestrian menjadi 2 zonasi yaitu untuk pejalan kaki dengan pengguna sepeda.
 - Pengadaan guiding blok sebagai petunjuk jalan bagi tunanetra dengan tujuan tidak adanya stigmasi atau mengisolasi sekelompok pengguna



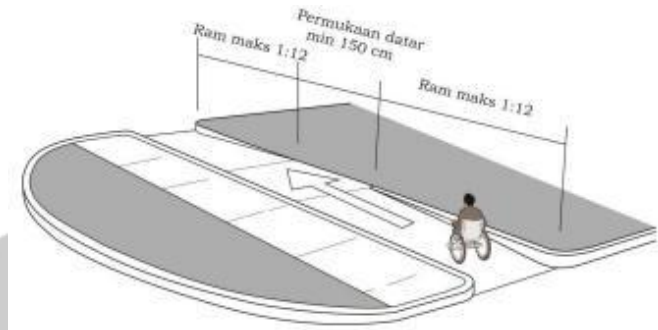
Gambar 5. 50 Visualisasi Guiding Blok
(Sumber: Analisi Penulis)

- Fleksibel dalam Penggunaan (Flexibility In Use)
 - Pengadaan elemen pedestrian yang memiliki fungsi yang fleksibel
- Sederhana dan Intuitif (Simple and Intuitive)
 - Pedestrian memiliki petunjuk arah yang jelas berupa huruf braille yang di tempatkan pada railing jalan atau petunjuk arah pada guiding block
- Upaya Fisik yang Rendah
 - Permukaan jalur pedestrian harus stabil, kuat, tahan cuaca, dan tidak licin. Perlu dihindari penggunaan sambungan atau gundukan pada permukaan, apabila terpaksa ada, tingginya harus tidak lebih dari 1,25 cm. Apabila menggunakan karet maka bagian tepi harus dengan konstruksi yang permanen
 - Tidak memberi leveling lantai antara stoping place dengan pedestrian agar tidak membutuhkan pergerakan berlebihan untuk beristirahat.
 - Ram pada jalur pedestrian diletakkan di setiap persimpangan, prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki pintu keluar masuk bangunan atau kaveling.



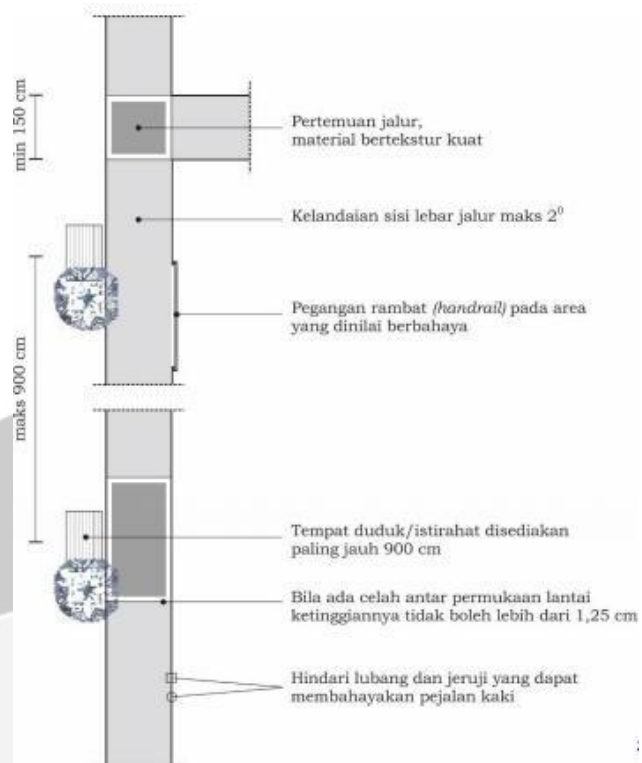
Gambar 5. 51 Peletakan Ramp
(Sumber: JDIH Kementerian PUPR)

- Kelandaian sisi lebar jalur pedestrian paling besar 2° serta Kelandaian sisi panjang jalur pedestrian paling besar 5°



Gambar 5. 52 Standar Kelandaian Ramp Pedestrian
(Sumber: JDIH Kementerian PUPR)

- Ukuran dan Ruang Untuk Kenyamanan Pengguna
 - Lebar jalur pedestrian tidak kurang dari 150 cm untuk jalur 1 arah dan tidak kurang dari 160 cm untuk jalur 2 arah. Lebar jalur pedestrian dapat berukuran 180 cm – 300 cm atau lebih untuk memenuhi kebutuhan terhadap intensitas pejalan kaki yang tinggi.
 - Setiap jarak 900 cm, jalur pedestrian dapat dilengkapi dengan tempat duduk untuk beristirahat.



Gambar 5. 53 Persyaratan Standar Pedestrian
(Sumber: JDIH Kementerian PUPR)

- Jalur pedestrian perlu dilengkapi dengan tepi pengaman/kanstin (low curb) yang berfungsi sebagai penghentian roda kendaraan dan tongkat penyanggah agar terhindar dari area yang berbahaya. Tepi pengaman/kanstin (low curb) dibuat dengan ketinggian paling rendah 10 cm dan lebar 15 cm di sepanjang jalur pedestrian. Jalur pedestrian perlu dilengkapi dengan pemandu/penanda berupa jalur pemandu bagi penyandang disabilitas netra, tempat sampah dan perabot jalan, penanda untuk akses pejalan kaki, sinyal suara yang dapat di dengar, pesan-pesan verbal, dan informasi lewat getaran

- Pencahayaan berkisar antara 50-150 lux tergantung pada intensitas pemakaian, tingkat bahaya dan kebutuhan keamanan.

2. Moda Transportasi

- **Kegunaan yang adil dan bijaksana (Equitable Use)**

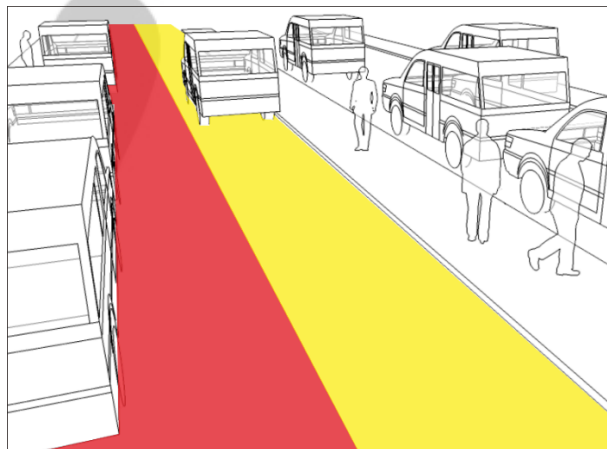
Kegunaan yang adil dan bijaksanan dalam sirkulasi moda transportasi dapat dicapai dengan cara:

- Membagi zonasi pintu masuk sesuai dengan tipe moda transportasi mulai dari pintu masuk bus AKDP, travel, angkot serta kendaraan pengunjung.
- Pembagian jalur serta zonasi sirkulasi setiap moda transportasi sesuai dengan moda transportasi pada terminal tipe B.

- **Fleksibel dalam penggunaan (Flexibility in use)**

Fleksibel dalam penggunaan sirkulasi pada terminal dapat dicapai dengan cara:

- Membuat jalur sirkulasi dapat di lalui 2 kendaraan terutama pada zonasi moda transportasi angkot, dengan tujuan sirkulasi menjadi fleksibel ketika salah satu moda transportasi berhenti menunggu penumpang moda transportasi yang lain bebas untuk ngantri atau lanjut jalan.



Gambar 5. 54 Visualisasi Jalur Angkot
(Sumber: Analisis Penulis)

- **Sederhana dan intuitif (Simple and Intuitive)**

sirkulasi moda transportasi yang sederhana dan intuitif dapat dicapai dengan menggunakan sirkulasi linier satu arah sesuai dengan zonasi masing-masing moda transportasi agar tidak terjadi *cross circulation*.



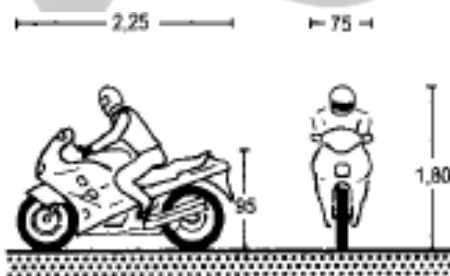
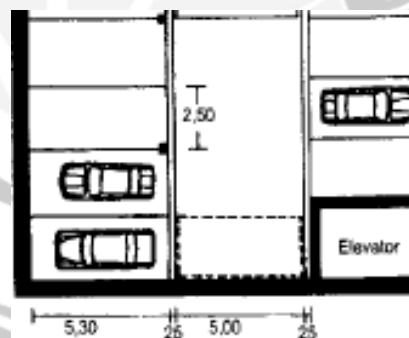
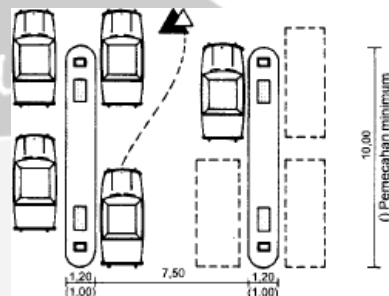
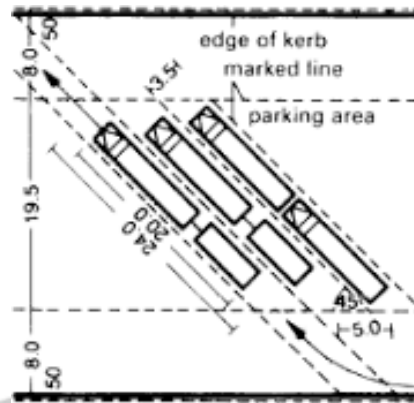
Gambar 5. 55 Visualisasi Sirkulasi Linier
(Sumber: Analisis Penulis)

- **Upaya fisik yang rendah**

Upaya fisik yang rendah pada sirkulasi moda transportasi dapat dicapai dengan cara membuat elemen sirkulasi berupa polisi tidur dengan ketinggian yang landai dikarnakan seagian besar moda transportasi di kota padang mengalami modifikasi menjadi ceper dimana telah menjadi chirikas moda transportasi di Kota Padang.

- **Ukuran dan ruang untuk kenyamanan**

Ukuran dan ruang untuk kenyamanan sirkulasi moda transportasi dapat dicapai dengan menyesuaikan dengan dimensi masing-masing moda transportasi yang terdapat di terminal.



Gambar 5. 56 Standar Dimensi Parkir Kendaraan
(Sumber:Google.com)