

# TERMINAL BUS TIPE A DI KOTA BOGOR

Oleh : Krisno Yanto Akbar, Edi Purwanto, Atik Suprapti

*Pada saat ini perkembangan Transportasi telah berkembang sangat pesat, dimana kemajuan suatu Negara bisa diukur dari perkembangan transportasi setempat, selain itu transportasi telah memegang peranan penting dalam kehidupan manusia, akibatnya muncul tuntutan untuk menyediakan sarana dan prasarana transportai agar pergerakan tersebut dapat berlangsung dengan kondisi aman, nyaman, dan lancar serta ekonomis dari segi waktu dan biaya. Terminal yang merupakan salah satu moda transportasi masal menjadi bagian yang tak lepas bagi para pengguna jasa transportasi umum.*

*Terminal yang ada pada saat ini di Kota Bogor adalah Terminal Baranangsiang. Terminal utama Kota Bogor ini dinilai tidak dapat memenuhinya lagi dikarenakan kondisinya yang dinilai sudah tidak layak. Disamping itu saat ini terminal Baranangsiang menjadi sumber kemacetan bagi daerah disekitarnya, hal ini diperparah dengan kondisi fisik terminal Baranangsiang yang telah lapuk dimakan oleh usia, mengingat terminal Baranangsiang telah melewati masa operasionalnya selama 20 tahun (1974-1994). Dari segi luasan yang tersedia pun tidak mencukupi bagi kebutuhan pelayanan prasarana transportasi di kota Bogor, dengan luasan yang ada saat ini sebesar  $\pm 19330 \text{ m}^2$  sesungguhnya diperuntukkan bagi terminal tipe C, namun pada realisasinya terminal Baranangsiang termasuk kedalam kelas A. Berdasarkan Rencana Penataan dan Pengembangan Sarana Transportasi Kota Bogor yang tercantum dalam RTRW Kota Bogor Tahun 2011-2031, pemerintah Kota Bogor mempunyai rencana pembangunan Terminal Tipe A Kota Bogor yang berlokasi di Tanah Baru, Bogor Utara. Selain itu akan diadakan optimalisasi Terminal Baranangsiang sebelum Terminal baru dibangun.*

**Kata Kunci :** Terminal Baranangsiang, Terminal Bus Tipe A, Transportasi, Kota Bogor, Jawa Barat

## 1. LATAR BELAKANG

Kota Bogor adalah Kota yang terletak di Provinsi Jawa Barat. Secara goeografis kota Bogor sangat strategis mengingat letaknya yang berdekatan dengan Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Kota Bogor juga berperan sebagai wilayah penyanggah ibu kota Indonesia yaitu Jakarta. Selain itu, Kota Bogor juga berada pada jalur lintasan jalan regional yang menghubungkan Jakarta-puncak-Bandung dan Jakarta – Sukabumi. Mengingat peranannya sebagai wilayah penyanggah dari kota Jakarta, menyebabkan sebagian besar penduduk kota

Bogor memiliki pekerjaan di kota Jakarta, untuk itu keberadaan terminal bus dirasakan sangat vital bagi mata pencaharian penduduk kota Bogor. Apalagi dengan kondisi Terminal Baranangsiang yang dinilai sudah tidak layak lagi karena telah melewati masa operasionalnya.

Sesuai dengan misi untuk menjadikan kota Bogor sebagai kota dalam taman, wisata, pusat kegiatan, dan Dormitory town, maka harus dapat memberikan tingkat pelayanan yang optimal dalam menciptakan sistem

transportasi yang tertib, lancar, dan nyaman. Selain itu berdasarkan RTRW(Rencana Tata Ruang Wilayah) Kota Bogor 2011-2031, Pemerintah Kota Bogor mencanangkan untuk membuat Terminal Bus Tipe A di tanah baru.

Sesuai dengan misi untuk menjadikan kota Bogor sebagai kota dalam taman, wisata, pusat kegiatan, dan Dormitory town, maka harus dapat memberikan tingkat pelayanan yang optimal dalam menciptakan sistem transportasi yang tertib, lancar, dan nyaman. Dan karenanya berdasarkan RTRW (Perda No.1/2001) dan hasil studi JTJ Kota Bogor untuk menciptakan sistem transportasi kota Bogor yang efisien dan terkendali disemua arah,

## 2. RUMUSAN MASALAH

Bagaimana merencanakan dan merancang Terminal Bus Tipe A di Kota Bogor sesuai dengan syarat-syarat kebutuhan luas ruang, sarana dan prasarana dan persyaratan yang lainnya.

## 3. METODELOGI

Metode pembahasan yang diterapkan adalah metode deskriptif analisis, yaitu metode pembahasan dengan memaparkan, baik data literature, wawancara, maupun data lapangan, yang digabungkan dan dianalisa untuk memperoleh rumusan yang mendukung tujuan pembahasan.

Untuk mendapatkan data-data, baik data primer maupun data sekunder yang mendukung dan relevan untuk penusunan Perencanaan dan Perancangan *Terminal Bus Tipe A Kota Bogor* di kota Bogor ini, maka metode pengumpulan data yang digunakan adalah :

- Studi literature / kepustakaan, yaitu metode pengumpulan data maupun peta dari sumber-sumber yang terkait dan tertulis.

sehingga tercipta pola pergerakan penduduk yang menyebar keseluruh wilayah dan pada akhirnya dapat menciptakan arah pembangunan kota yang menunjang sektor ekonomi masyarakat, maka prasarana transportasi berupa terminal bus harus dapat melayani aktifitas pergerakan yang sekaligus menjadi pembangkit dan penarik perjalanan (*trip generation & trip attraction*).

Dari uraian diatas, maka kota Bogor membutuhkan terminal bus kelas A yang sesuai dengan visi dari kota Bogor untuk mewujudkan kota dalam taman, wisata, pusat kegiatan, dan Dormitory town.

- Survey dan dokumentasi, yaitu metode pengumpulan data dengan pengambilan gambar-gambar dan pengamatan secara langsung di lapangan.
- Wawancara, dilakukan dengan narasumber terkait.

## 4. KAJIAN PUSTAKA

### 4.1 Tinjauan Transportasi

Transportasi dapat diartikan sebagai suatu usaha memindahkan, menggerakkan, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. (Fidel Miro,2005). Sedangkan menurut Warpani, 1999 Sistem Transportasi adalah suatu himpunan gerak perpindahan yang merupakan suatu susunan dari unsur-unsur transportasi itu sendiri yang saling berkaitan dengan membentuk pola tertentu, yang apabila pola tersebut berubah maka akan berubah pola seluruh pola yang ada. Sedangkan transport (Pengangkutan) adalah kegiatan perpindahan orang dan barang dari

satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan kendaraan.

#### 4.2 Tinjauan Terminal

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan no.31 tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan, yang dimaksud dengan terminal penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, sedangkan menurut Warpani (1990) pengertian Terminal yaitu :

- Titik simpul dalam jaringan transportasi jalan yang berfungsi sebagai **pelayanan umum**.
- Tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian lalu lintas.
- Prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus penumpang dan barang.
- Unsur tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan kota.

#### 4.2 Tinjauan Fungsi Terminal

Berdasarkan, Juknis *LLAJ(Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)*,1995. Fungsi Terminal Angkutan Jalan dapat ditinjau dari tiga unsur yaitu :

1. **Fungsi terminal bagi penumpang**, adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda atau kendaraan lain, tempat fasilitas-fasilitas informasi dan fasilitas parkir kendaraan pribadi.
2. **Fungsi terminal bagi pemerintah**, adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu

lintas untuk menata lalu lintas dan angkutan serta menghindari dari kemacetan, sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali kendaraan umum.

3. **Fungsi terminal bagi operator/pengusaha**, adalah pengaturan operasi bus, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus dan sebagai fasilitas pangkalan.

### 5. STUDI BANDING

#### 5.1 Terminal Giwangan, Yogyakarta

Terminal Giwangan Kota Yogyakarta mulai dibangun pada tahun 2002 untuk menggantikan Terminal Umbulharjo yang kapasitasnya sudah tidak memadai. Terletak di Desa Giwangan Kabupaten Bantul dengan luas +/- 5 Ha. Peresmian dan pengoperasiannya dilakukan pada tanggal 10 Oktober 2004, oleh Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Sri Sultan Hamengkubuwono X, dan dinamakan Terminal Penumpang Yogyakarta (TPY).



Gambar 5.1

Denah Terminal Giwangan Yogyakarta

Sumber : UPTD Terminal Giwangan

#### 5.2 Terminal Tirtonadi, Surakarta

Terminal Tirtonadi berada di Jalan Jend. A. Yani 262 kelurahan Gilingan, kecamatan Banjarsari Surakarta dan berjarak +/- 4 km dari pusat kota balaikota. Terminal tersebut merupakan terminal bis induk kota Surakarta yang melayani angkutan AKAP,

AKDP, Perkotaan, dan Pedesaan. Secara garis besar Terminal Tirtonadi dibagi menjadi tiga bagian, yaitu terminal penurunan penumpang yang berada di bagian tengah, terminal pemberangkatan penumpang zona timur yang berada di bagian timur, dan terminal pemberangkatan zona barat yang berada di bagian barat terminal.



**Gambar 5.2**  
Denah Terminal Tirtonadi  
Sumber : UPTD Terminal Tirtonadi

### 5.3 Terminal Mangkang, Semarang

Terminal Mangkang berada di Jalan Mangkang, Kelurahan Tugu, Kecamatan Semarang Barat. Terminal ini merupakan Terminal Tipe A di Kota Semarang dengan luasan ± 7 hektar. Terminal Mangkang merupakan Terminal Tipe A di Kota Semarang selain Terminal Terboyo. Terminal ini dibangun untuk mengurangi kepadatan lalu lintas bus-bus antarkota dari arah Barat ke Timur dan arah Selatan ke Barat. Bus yang berasal dari kawasan Barat dan yang dari Selatan menuju ke Barat dengan tujuan kota besar seperti Jakarta, Surabaya, dan Yogyakarta harus transit di terminal ini.



**Gambar 5.2**  
Denah Terminal Mangkang  
Sumber : Dokumentasi Pribadi

## 6. KAJIAN LOKASI KOTA BOGOR

Kota Bogor adalah salah satu kota di Propinsi Jawa Barat dan juga menjadi kota penyanggah Ibukot Jakarta selain Depok, Bekasi dan Tangerang. Kota ini terletak 59 km sebelah selatan Jakarta, dan wilayahnya berada di tengah-tengah wilayah Kabupaten Bogor. Dahulu luasnya 21,56 km<sup>2</sup>, namun kini telah berkembang menjadi 118,50 km<sup>2</sup>. Bogor dikenal dengan julukan *kota hujan*, karena memiliki curah hujan yang sangat tinggi. Kota Bogor terdiri atas 6 kecamatan, yang dibagi lagi atas sejumlah 68 kelurahan. Pada masa kolonial Belanda, Bogor dikenal dengan nama **Buitenzorg** (pengucapan: boit'n-zôrkh", bæit'-) yang berarti "tanpa kecemasan" atau "aman tenteram".

## 7. TINJAUAN ARSITEKTUR POSTMODERN

Dua ciri arsitektur *postmodern* adalah anti rasionalisme dan *neo-sculptural*, hal hal ini berbeda dengan Arsitektur Modern yang rasional dan fungsional. Ciri bangunan yang *sculptural* sangat menonjol karena dihiasi oleh ornamen-ornamen jaman Baroque dan Renaissance, adapun ciri-ciri dari Arsitektur Postmodern menurut Charles Jenks, antara lain :

### 1. Keindahan dan Komposisi

Keindahan diartikan sebagai suatu penggabungan bentuk-bentuk yang berasal dari dua zaman yang berbeda. Penggabungan ini terlihat sebagai satu kesatuan yang terpecah-pecah, namun membentuk suatu komposisi baru yang dihargai lebih nyata daripada bentuk-bentuk murni dari zaman sebelumnya. Hal ini mencerminkan kehidupan yang dinamis dan terus berkembang.

### 2. Pluralisme

Perpaduan berbagai macam bahasa yang menyatukan sitra rasa dan fungsi yang berbeda.

Dalam penggabungannya, postmodern lebih menekankan pada penampilan fisik.

### 3. Berkonteks Urban

Bangunan-bangunan postmodern merupakan bangunan yang memenuhi dan memperluas konteks urban dengan lebih memperhatikan lingkungan sekitar, sehingga dalam menciptakan keseimbangan yang baik antara elemen-elemen kota.

### 4. Antropomorfisme

Penciptaan karya-karya post modern didasarkan pada perasaan dan kebutuhan manusianya. Ciri ini mengacu pada arsitektur humanis, sehingga menghasilkan bangunan baru yang lebih manusiawi dari segi bentuk dan ukuran.

### 5. Kembali ke desain yang sesuai dengan maknanya

Setiap desain disesuaikan perkembangan budaya dan sosial sekitarnya. Penggabungan antara imajinasi seniman dan potret kehidupan manusia. Kemudian melalui pluralisme, keseluruhan pengembangan memiliki pengertian yang melebar dan memungkinkan pemahaman yang berbeda-beda.

### 6. Double Coding

Memungkinkan melihat hal-hal biasa masa kini di masa lampau, sehingga masa lampau di masa kini. Ciri ini juga dapat digunakan untuk melakukan pendekatan terhadap hal-hal yang saling bertentangan, sehingga bentuk-bentuk yang tercipta merupakan percampuran antara tradisional yang modern, lama dengan yang baru, yang memiliki tye hybrid (perpaduan dua unsur)

### 7. Multivalensi

Karya yang mencakup seluruh bagian dari lingkungan. Mengajak masyarakat untuk memahami karya dengan cara berkomunikasi melalui pemahaman dan pemakaian bahasa yang benar.

### 8. Tradisi yang diterjemahkan kembali

Melihat kembali masa lalu dengan mengambil bentuk-bentuk yang memiliki fungsi tertentu untuk diterapkan pada bangunan masa kini.

### 9. Bentuk baru yang komunikatif

Penganut post modern memiliki ketentuan tersendiri untuk menentukan corak bangunan yang mereka ciptakan atau mereka tiru. Gaya dan fungsi mempunyai peranan dalam membangun bentuk baru.

### 10. Mengisi kehampaan

Berusaha menggabungkan seni kedalam desain sebagai pengisi kehampaan keberadaan unsur-unsur seni dalam bangunan agar lebih menarik.

## 8. KESIMPULAN PERANCANGAN

### 8.1 Program Ruang

A. KELOMPOK RUANG EMPLASEMEN				
N O	RUANG	KAPASITAS	LUAS RUANG	KETERANGAN
1	Emplasemen bus AKAP	11 unit	660 m <sup>2</sup>	
	• Kedatangan	18 unit	1.080 m <sup>2</sup>	
	• Parkir sementara	15 unit	900 m <sup>2</sup>	
	• Keberangkatan	4 unit	240 m <sup>2</sup>	
	• Cuci dan servis			
2	Emplasemen Bus malam dan Bus Transit	7 unit	420 m <sup>2</sup>	

3	Emplasemen Bus AKDP	2 Unit	120 m <sup>2</sup>	Bangunan 1 Lantai
	• Kedatangan Bus Kota	3 Unit	180 m <sup>2</sup>	
	• Parkir Sementara	3 Unit	180 m <sup>2</sup>	
4	Keberangkatan Bus Kota	3 Unit	144 m <sup>2</sup>	Bangunan 1 Lantai
	• Kedatangan Mikrobus	5 Unit	240 m <sup>2</sup>	
	• Parkir Sementara	5 Unit	240 m <sup>2</sup>	
5	Keberangkatan Mikrobus	5 Unit	240 m <sup>2</sup>	Bangunan 1 Lantai
	• Parkir Sementara	5 Unit	240 m <sup>2</sup>	
	• Keberangkatan Mikrobus	5 Unit	240 m <sup>2</sup>	
4	Parkir angkota dan Taksi	17 unit	340 m <sup>2</sup>	Bangunan 1 Lantai
• Parkir Angkota	6 unit	120 m <sup>2</sup>		
	25 unit	50 m <sup>2</sup>		
• Parkir Ojek (Motor)				
	5	Parkir Kendaraan Pribadi dan Pengelola	61 unit	1.220 m <sup>2</sup>
• Parkir Kendaraan Pribadi	121 unit	242 m <sup>2</sup>		
	10 unit	200 m <sup>2</sup>	128 m <sup>2</sup>	
– Mobil	64 unit			
– Sepeda motor				
• Parkir Mobil Pengelola				
• Parkir sepeda motor Pengelola				
Jumlah			<b>6.704 m<sup>2</sup></b>	Bangunan 1 Lantai
Sirkulasi 100%			<b>6.704 m<sup>2</sup></b>	
Total			<b>13.408 m<sup>2</sup></b>	

B. KELOMPOK RUANG UTAMA				
NO	RUANG	KAPASITAS	LUAS RUANG	KETERANGAN
1	Hall	333 orang	333 m <sup>2</sup>	Bangunan 1 Lantai
2	Peron Keberangkatan	454 orang	363 m <sup>2</sup>	
3	Peron Kedatangan	454	363 m <sup>2</sup>	

		orang		Bangunan 2 Lantai
4	Loket Penjualan Tiket	10 unit	43,20 m <sup>2</sup>	
5	Loket Tiket Peron	3 unit	13 m <sup>2</sup>	
8	Ruang Perwakilan Moda Angkutan Lain	3 Orang	13 m <sup>2</sup>	
9	Peron dalam Kota	250	200 m <sup>2</sup>	
10	Ruang Tunggu Keberangkatan bus	503 orang	629 m <sup>2</sup>	
11	R. Kesehatan	1 unit	45 m <sup>2</sup>	
12	R. Penitipan Barang	1 unit	30 m <sup>2</sup>	
13	Toilet			
a. Pria	6 WC	500 orang	9 m <sup>2</sup>	
	20 Urinoir		12 m <sup>2</sup>	
	12 Wastafel		10 m <sup>2</sup>	
b. Wanita	7WC	333 orang	10 m <sup>2</sup>	
	10 Wastafel		8 m <sup>2</sup>	
Jumlah			2081,2 m <sup>2</sup>	
Sirkulasi 20%			416,24 m <sup>2</sup>	
Total			2947,44 m <sup>2</sup>	
Sehingga luas lantai dasar bangunan per lantai adalah <b>1473,72 m<sup>2</sup></b>				

C. KELOMPOK RUANG PENGELOLA				
NO	RUANG	KAPASITAS	LUAS RUANG	KETERANGAN
1	Ruang Kepala Terminal	1 orang	15,2 m <sup>2</sup>	Bangunan 1 Lantai
2	Ruang Wakil Kepala Terminal	1 orang	12 m <sup>2</sup>	
3	Ruang Kepala Bagian	3 orang	32,4 m <sup>2</sup>	
4	Ruang Staf	91 orang	393,12 m <sup>2</sup>	
5	Ruang Rapat	20 orang	30 m <sup>2</sup>	
6	Ruang Tamu	6 orang	9 m <sup>2</sup>	
7	Ruang Istirahat	30 orang	45 m <sup>2</sup>	
8	Pantry	1 unit	12 m <sup>2</sup>	

9	Pos Keamanan	3 unit	27 m <sup>2</sup>		
10	Pos Polisi	1 unit	12 m <sup>2</sup>		
11	Pos Penarikan retsribusi	4 unit	36 m <sup>2</sup>		
12	Gudang	1 unit	12 m <sup>2</sup>		
13	KM/WC	a. Pria	3 unit		10,52 m <sup>2</sup>
		b. Wanita	3 unit		9,84 m <sup>2</sup>
		<b>Jumlah</b>	656,08 m <sup>2</sup>		
		<b>Sirkulasi 20%</b>	131,21 m <sup>2</sup>		
		<b>Total</b>	787,29 m <sup>2</sup>		
14	Menara Pengawa s	1 unit	25,92		Bangunan 3 Lantai
		<b>Jumlah</b>	25,92 m <sup>2</sup>		
		<b>Sirkulasi 20%</b>	5,18 m <sup>2</sup>		
		<b>Total</b>	31,1 m <sup>2</sup>		
Sehingga luas lantai dasar bangunan per lantai adalah <b>10,36 m<sup>2</sup></b>					

#### D. KELOMPOK RUANG AWAK BUS

N O	RUANG	KAPASI TAS	LUAS RUANG	KETERAN GAN	
1	Ruang Istirahat	21 orang	26,25 m <sup>2</sup>	Banguna n 2 Lantai	
2	Kantin	1 unit	8,1 m <sup>2</sup>		
3	KM/WC	a. WC	1		5,4 m <sup>2</sup>
		b. Urinoir	uni		7 m <sup>2</sup>
		c. KM	t		4,96 m <sup>2</sup>
4	Penginapan	10 unit	24 m <sup>2</sup>		
		4 unit			
		<b>Jumlah</b>	75,71m <sup>2</sup>		
		<b>Sirkulasi 20%</b>	15,142 m <sup>2</sup>		
		<b>Total</b>	90,852 m <sup>2</sup>		
Sehingga luas lantai dasar bangunan per lantai adalah <b>45,426 m<sup>2</sup></b>					

#### E. KELOMPOK RUANG PENUNJANG

1	ATM	2 unit	3 m <sup>2</sup>	Bangunan 2 Lantai	
2	Telepon Umum	5 unit	5 m <sup>2</sup>		
3	Mushola	a. Ruang Shalat	167		125,25 m <sup>2</sup>
		b. Tempat Wudhu	orang 167 orang		80,15 m <sup>2</sup>

4	Toko/Kios		285 m <sup>2</sup>	
5	Warung Internet	1 unit	25 m <sup>2</sup> m <sup>2</sup>	
6	Food court/Restoran	1 unit	150 m <sup>2</sup>	
		<b>Jumlah</b>	673,4 m <sup>2</sup>	
		<b>Sirkulasi 20%</b>	134,68 m <sup>2</sup>	
		<b>Total</b>	808,08 m <sup>2</sup>	
Sehingga luas lantai dasar bangunan per lantai adalah <b>404,04 m<sup>2</sup></b>				

#### F. KELOMPOK RUANG PENUNJANG

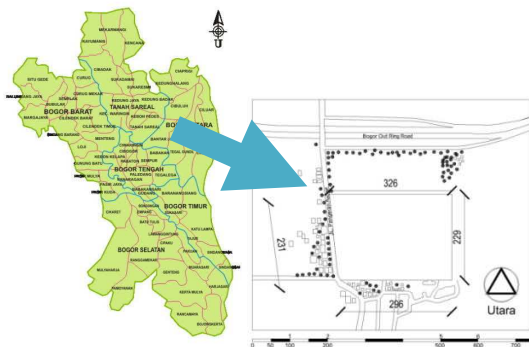
1	ATM	2 unit	3 m <sup>2</sup>	Bangunan 2 Lantai	
2	Telepon Umum	5 unit	5 m <sup>2</sup>		
3	Mushola	c. Ruang Shalat	167		125,25
		d. Tempat Wudhu	orang 167 orang		m <sup>2</sup> 80,15 m <sup>2</sup>
4	Toko/Kios		285 m <sup>2</sup>		
5	Warung Internet	1 unit	25 m <sup>2</sup> m <sup>2</sup>		
6	Food court/Restoran	1 unit	150 m <sup>2</sup>		
		<b>Jumlah</b>	673,4 m <sup>2</sup>		
		<b>Sirkulasi 20%</b>	134,68 m <sup>2</sup>		
		<b>Total</b>	808,08 m <sup>2</sup>		
Sehingga luas lantai dasar bangunan per lantai adalah <b>404,04 m<sup>2</sup></b>					

#### G. KELOMPOK RUANG SERVIS

1	Bengkel	1 unit	150 m <sup>2</sup>	Bangunan 1 Lantai	
2	Ruang peralatan	1 unit	12 m <sup>2</sup>		
3	Ruang Mekanikal Elektrikal	1 unit	24 m <sup>2</sup> 6 m <sup>2</sup> 6 m <sup>2</sup>		
					• Ruang Genset
					• Panel PLN
					• Ruang Pompa
4	Gudang	1 unit	20 m <sup>2</sup>		
5	Pom BBM	1 unit	512 m <sup>2</sup>		
6	Ruang PABX	1 unit	12 m <sup>2</sup>		
7	Ruang Pompa	1 unit	6 m <sup>2</sup>		
8	KM/WC	2 unit	4 m <sup>2</sup>		
		<b>Jumlah</b>	752 m <sup>2</sup>		
		<b>Sirkulasi 20%</b>	150,4 m <sup>2</sup>		
		<b>Total</b>	902,4 m <sup>2</sup>		

REKAPITULASI LUAS TOTAL BANGUNAN		
NO	KELOMPOK RUANG	LUAS TOTAL (m <sup>2</sup> )
1	RUANG EMPLASEMEN	13.408
2	RUANG UTAMA	2.947,4
3	RUANG PENGELOLA	818,4
4	RUANG AWAK BUS	90,85
5	RUANG PENUNJANG	808,08
6	RUANG SERVIS	902,4
JUMLAH TOTAL		<b>18.597,73 m<sup>2</sup></b> ≈ <b>18.598 m<sup>2</sup></b>
TOTAL LUASAN LANTAI DASAR TERMINAL TIPE A DI KOTA BOGOR		
Bangunan 1 Lantai		15.097,69 m <sup>2</sup>
Bangunan 2 Lantai		1.923,186m <sup>2</sup>
Bangunan 3 Lantai		10,36 m <sup>2</sup>
<b>LUAS KESELURUHAN</b>		<b>17.031,23 m<sup>2</sup></b> ≈ <b>17.031 m<sup>2</sup></b>

## 9. TAPAK TERPILIH



**Gambar 9.1**

Gambar Peta dan Lokasi Terpilih

Sumber : Google Earth, Analisis

Kondisi Eksisting Tapak berada di Jalan Pangeran Asogiri yang berbatasan dengan Jalan Lingkar Luar Bogor.

- Luas Tapak : 74.654 m<sup>2</sup>
- KDB : maksimal 40%
- KLB: 4
- Ketinggian Bangunan Maks : 4 lantai

e. KDB x Luas Lahan : 29,861 m<sup>2</sup>

Tapak ini sebagian besar berupa lahan kosong, dengan kondisi eksisting bercampur dengan permukiman penduduk setempat.

## 10. DAFTAR PUSTAKA DAN REFERENSI

De Chiara, Joseph and Callender, John Hancock, 1973. *Time Saver Standards for Building Types*, Mc Graw Hill Book Company, N.Y

Hanggoro, Muhammad.2006. *Terminal Tipe A di Kota Bogo*.LP3A tidak diterbitkan. Semarang: Jurusan Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro.

Miro, Fadel.2005. *Perencanaan Transportasi*, Penerbit Erlangga Jakarta.

J.Rowe,Alfred.1976. *Planning Buildings for Habitation Commerce and Industri*,Penerbit Newnes- Butterworth.

Jencks,Charles.1974. *Modern Movements in Architecture*,Penerbit Anchor Press New York.

Khisty, C Jotin.2005. *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi Jilid 1*, Penerbit Erlangga Jakarta.

Neufert, Ernst.2002. *Data Arsitek*,Penerbit Erlangga

Warpani P,Suwardjoko,1990. *Merencana Sistem Perangkutan*, Penerbit ITB Bandung.

Warpani P,Suwardjoko.2002. *Pengelolaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, Penerbit ITB Bandung.

Pusat Bahasa. 2008. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Cetakan Keempat. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Dinas kependudukan dan catatan sipil kota Bogor,Bogor

Keputusan Menteri Perhubungan No. 15/97

Keputusan Menteri Perhubungan no.31 tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan

Keputusan Menteri Direktorat Jendral Perhubungan Darat No.SK.76/AJ.102/DRD/2000

Pemerintah Kota Bogor,2013. *Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bogor 2011-2031*, Bogor.

Pemerintah Kota Bogor,2012. *Revisi Rencana Detail Tata Ruang Bogor Utara 2002-2012*, Bogor.

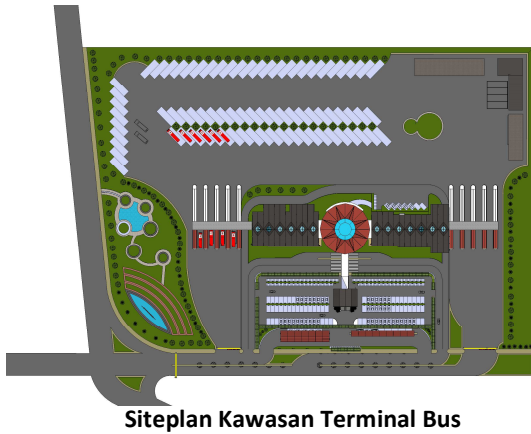
Penyusunan Pedoman Teknis dan Protipe SIK LLAJ Terminal,2011



UPTD Terminal, Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Bogor, 2013.

Laporan bulanan penyelenggaraan Lalu Lintas dan angkutan pada sub Terminal Baranangsiang, UPTD terminal sub terminal Baranangsiang Bogor, Bogor.

### APPENDIX : ILUSTRASI PERANCANGAN



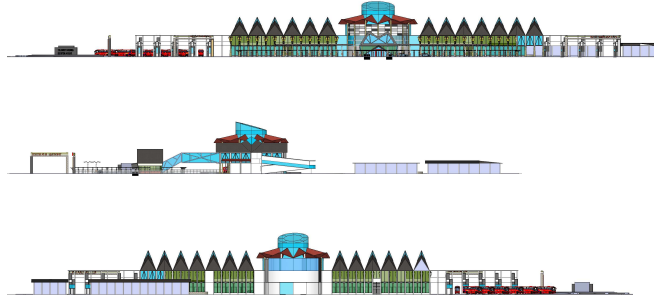
Siteplan Kawasan Terminal Bus



Sekuen Mata Burung



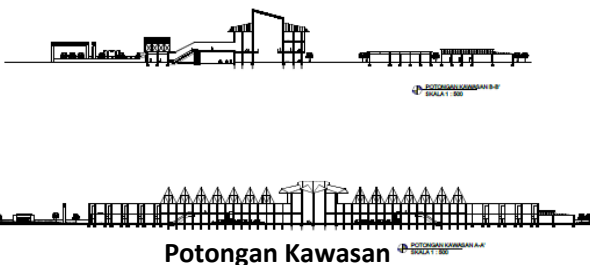
Sekuen Pintu Masuk Terminal



Tampak Kawasan



Sekuen Gerbang Keberangkatan Bus



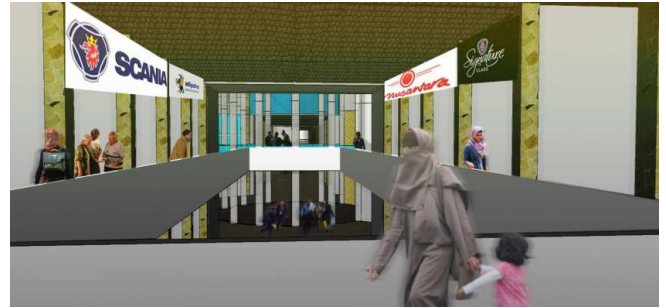
Potongan Kawasan



Sekuen Area Drop Off Penumpang dan Pintu Masuk



**Peron Kedatangan**



**Loket Tiket Bus**



**Sekuen Area Parkir Taxi**



**Parkir Bus AKAP dan AKDP**



**Sekuen Area Kedatangan Penumpang**



**Taman Terminal**



**Area Komersil Terminal**