KARYA TULIS ILMIAH
PERANCANGAN ULANG SISTEM SIRKULASI TERMINAL TIPE-A SURODAKAN TRENGGALEK UNTUK MENGURANGI KONFLIK ANTARMODA DAN PENUMPANG

DISUSUN OLEH:

RACHMAT RAFI PRAMADITYA BIANTO
1442200130

PROGRAM STUDI ARSITEKTUR

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS 17 AGUSTUS 1945 SURABAYA

2025/2026

KARYA TULIS ILMIAH
PERANCANGAN ULANG SISTEM SIRKULASI TERMINAL TIPE A SURODAKAN TRENGGALEK UNTUK MENGURANGI KONFLIK ANTARMODA DAN PENUMPANG

DISUSUN OLEH:

RACHMAT RAFI PRAMADITYA BIANTO

1442200130

PROGRAM STUDI ARSITEKTUR

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS 17 AGUSTUS 1945 SURABAYA

2025/2026

LEMBAR PENGESAHAN

KARYA TULIS ILMIAH
SEMESTER GENAP TAHUN 2025/2026

PERANCANGAN ULANG SISTEM SIRKULASI TERMINAL TIPE A SURODAKAN TRENGGALEK UNTUK MENGURANGI KONFLIK ANTARMODA DAN PENUMPANG

Diajukan Oleh:

RACHMAT RAFI PRAMADITYA BIANTO
NBI: 1442200130

Telah Disetujui Oleh:
Pembimbing Utama

Ar. Febby Rahmatullah Masruchin, S.T., M.T., IAI
NPP : 20440.18.0780

PROGRAM STUDI ARSITEKTUR

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS 17 AGUSTUS 1945 SURABAYA

2025/2026

points. The proposed design improves spatial legibility, reduces circulation conflicts, and enhances safety, comfort, and efficiency within the terminal environment.
***Keywords**: type A terminal; circulation system; intermodal conflict; redesign; transportation architecture*

Abstrak. Terminal Tipe A Terminal Surodakan sebagai simpul transportasi regional menghadapi permasalahan konflik sirkulasi antara kendaraan antarmoda, kendaraan penjemput, dan pergerakan penumpang. Kondisi ini disebabkan oleh tumpang tindih jalur sirkulasi, lemahnya pemisahan zona kendaraan dan pejalan kaki, serta ketidakjelasan hierarki pergerakan, yang berpengaruh bagi menurunnya kenyamanan, keselamatan, serta efisiensi operasional terminal. Penelitian ini bertujuan menganalisis sistem sirkulasi eksisting dan merumuskan perancangan ulang sirkulasi terminal untuk mengurangi konflik antarmoda dan penumpang. Metode penelitian yang dipakai ialah deskriptif kualitatif melalui pendekatan analisis spasial, melalui observasi lapangan, pemetaan alur pergerakan, dokumentasi visual, serta kajian standar dan regulasi terminal penumpang. Hasil analisis menunjukkan bahwa konflik utama terjadi pada area kedatangan dan keberangkatan, zona penjemputan, serta jalur pedestrian yang tidak terpisah secara fisik dari jalur kendaraan. Perancangan ulang dilakukan dengan penataan ulang zonasi, pemisahan tegas jalur kendaraan dan pejalan kaki, penguatan hierarki sirkulasi, serta pengaturan ulang akses masuk dan keluar terminal. Rancangan yang diusulkan terbukti mampu meningkatkan keterbacaan ruang, mengurangi potensi konflik pergerakan, dan mendukung terciptanya terminal yang lebih aman, nyaman, dan efisien.
Kata kunci: terminal tipe A; sistem sirkulasi; konflik antarmoda; perancangan ulang; arsitektur transportasi

LATAR BELAKANG

Terminal penumpang tipe A memiliki peran penting sebagai simpul pergerakan transportasi darat yang memberikan layanan perjalanan antarkota dalam provinsi, antarkota antarprovinsi, serta angkutan lokal. Keberadaan terminal bukan sekadar memiliki fungsi selaku tempat turun ataupun naik penumpang, namun turut selaku ruang perpindahan moda, pengendalian kendaraan, pelayanan pengguna, serta penghubung aktivitas transportasi wilayah. Oleh karena itu, sistem sirkulasi di dalam terminal menjadi

aspek utama yang menentukan kelancaran operasional, kenyamanan pengguna, dan keselamatan pergerakan. Apabila jalur kendaraan, jalur pejalan kaki, area tunggu, area naik-turun penumpang, dan zona parkir tidak tertata secara jelas, maka potensi konflik pergerakan antara kendaraan dan manusia akan semakin besar.

Permasalahan sirkulasi tersebut juga ditemukan pada Terminal Tipe A Surodakan di Kabupaten Trenggalek. Terminal ini berperan sebagai penghubung transportasi regional di wilayah selatan Jawa Timur, namun kondisi eksisting menunjukkan adanya ketidakteraturan alur pergerakan. Jalur masuk dan keluar kendaraan belum sepenuhnya terbaca secara tegas, pergerakan bus masih berpotensi bersinggungan dengan kendaraan penjemput maupun kendaraan pribadi, serta jalur penumpang belum terpisah secara optimal dari jalur kendaraan. Kondisi tersebut menyebabkan ruang terminal tidak bekerja secara maksimal sebagai sistem yang terarah, aman, dan efisien. Selain itu, perubahan pola perilaku pengguna, meningkatnya intensitas kendaraan, serta perubahan arah masuk dan keluar terminal turut memengaruhi pergeseran pola sirkulasi dari konsep awal yang telah dirancang sebelumnya.

Kajian mengenai terminal dan sirkulasi menunjukkan bahwa fasilitas terminal perlu dibedakan secara jelas antara fasilitas utama dengan fasilitas penunjang. Fasilitas utama meliputi jalur kedatangan, jalur keberangkatan, tempat naik dan turun penumpang, ruang tunggu, area parkir, perlengkapan jalan, media informasi, kantor penyelenggara terminal, loket tiket, serta jalur pejalan kaki yang aman bagi pengguna berkebutuhan khusus. Sementara itu, fasilitas penunjang meliputi fasilitas ibadah, kesehatan, keamanan, toilet, ruang istirahat awak kendaraan, area perdagangan, fasilitas komunikasi, serta fasilitas pendukung lain sesuai kebutuhan pengguna. Dalam konteks Terminal Surodakan, sebagian fasilitas telah tersedia, tetapi masih terdapat beberapa kekurangan, seperti belum optimalnya fasilitas bagi penyandang disabilitas, fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum, fasilitas pemantau kualitas udara, fasilitas anjungan tunai mandiri, ruang anak-anak, dan beberapa fasilitas pendukung lain. Kekurangan tersebut memperlihatkan bahwa persoalan terminal tidak hanya berkaitan dengan ketersediaan ruang, tetapi juga keterpaduan antara fasilitas, alur pergerakan, dan standar pelayanan.

Berdasarkan prinsip perencanaan terminal, pola sirkulasi ideal harus mampu memisahkan akses masuk dan keluar, menghindari perpotongan antara kendaraan dan

pejalan kaki, menyediakan zona penurunan penumpang, serta mengatur hubungan antara kendaraan umum, kendaraan pribadi, dan pengguna terminal. Namun, kondisi eksisting Terminal Surodakan menunjukkan masih adanya pertemuan jalur pada beberapa titik, terutama pada area kedatangan, keberangkatan, parkir, dan jalur penumpang. Hal ini menjadi permasalahan penting karena konflik sirkulasi dapat menurunkan kualitas pelayanan terminal, memperlambat proses naik-turun penumpang, mengurangi kenyamanan, serta meningkatkan risiko keselamatan bagi pengguna.

Kesenjangan antara standar pengelolaan terminal dengan kondisi aktual di lapangan menjadi dasar perlunya perancangan ulang sistem sirkulasi Terminal Tipe A Surodakan. Kebaruan penelitian ini terletak pada upaya menata kembali pola pergerakan terminal melalui pendekatan spasial yang berfokus pada pengurangan konflik antarmoda dan penumpang. Perancangan ulang tidak hanya diarahkan untuk memperbaiki jalur kendaraan, tetapi juga menegaskan pemisahan zona kendaraan dan pejalan kaki, memperjelas hierarki ruang, mengatur kembali akses masuk dan keluar, serta menciptakan alur satu arah yang lebih mudah dipahami oleh pengguna. Dengan demikian, rancangan yang dihasilkan diharapkan mampu menjawab kebutuhan operasional terminal saat ini, bukan hanya mengikuti konsep awal yang sudah tidak sepenuhnya sesuai dengan pola penggunaan aktual.

Urgensi penelitian ini semakin kuat karena Terminal Surodakan merupakan fasilitas publik yang digunakan oleh berbagai kelompok pengguna, baik penumpang, pengantar, penjemput, awak kendaraan, pengelola, maupun pelaku usaha di dalam kawasan terminal. Ketidakteraturan sirkulasi dapat berdampak langsung pada kualitas pengalaman pengguna dan efektivitas pelayanan transportasi. Oleh sebab itu, perancangan ulang sistem sirkulasi diperlukan sebagai langkah strategis untuk menciptakan terminal yang lebih tertib, aman, nyaman, dan efisien. Penataan sirkulasi yang baik juga dapat meningkatkan keterbacaan ruang, mengurangi pergerakan yang saling bersinggungan, serta mendukung terminal sebagai simpul transportasi yang responsif terhadap kebutuhan khalayak umum.

Sesuai pada paparan di atas, penelitian ini bermaksud guna menganalisis kondisi eksisting sistem sirkulasi Terminal Tipe A Surodakan, mengidentifikasi titik-titik konflik antara kendaraan antarmoda dan penumpang, serta merumuskan konsep perancangan ulang sirkulasi yang lebih terarah. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi dasar

rekomendasi penataan terminal yang mampu mengurangi konflik pergerakan, memperbaiki hubungan antar-zona, dan meningkatkan kualitas pelayanan Terminal Tipe A Surodakan sebagai fasilitas transportasi publik di Kabupaten Trenggalek.

KAJIAN TEORITIS

Terminal menurut Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 164 Tahun 2024 merupakan bangunan terminal penumpang angkutan jalan yang menjadi bentuk fisik hasil proyek yang bersatu pada kedudukan serta tempatnya, keseluruhan maupun sebagian ada pada tanah, memiliki fungsi selaku tempat manusia melaksanakan perpindahan moda angkutan jalan sesuai tujuan perjalanan beserta fasilitas pendukung untuk melaksanakan kegiatan khusus meliputi keagamaan, usaha, sosial, serta budaya.

Fasilitas terminal meliputi atas fasilitas utama serta fasilitas penunjang. Fasilitas utama menjadi fasilitas yang wajib tersedia pada terminal, meliputi area keberangkatan, area kedatangan, area menunggu kendaraan, area lintas, area menanti penumpang, pos pemeriksaan *KPS* (*Kartu Pengawasan Setempat*), bangunan kantor terminal, loket penjualan tiket, serta berbagai rambu lalu lintas sekaligus media informasi perjalanan. Selain itu, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 dan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 164 Tahun 2024, fasilitas utama terminal mencakup jalur keberangkatan penumpang dan kendaraan, jalur kedatangan penumpang dan kendaraan, tempat naik turun penumpang, ruang tunggu penumpang, fasilitas pengelolaan lingkungan hidup, tempat parkir kendaraan, media informasi, perlengkapan jalan, loket penjualan tiket, kantor penyelenggaraan terminal, pelayanan pengguna terminal, *single outlet ticketing online*, jalur pejalan kaki ramah difabel, dan *assembly point*.

Gambar 1. Perbandingan Kebutuhan Terminal Tipe A, B dan C

Jenis Fasilitas	No	Nama Fasilitas	Ketersediaan		
			Terminal Tipe A	Terminal Tipe B	Terminal Tipe C
Fasilitas Utama	1	Jalur Keberangkatan	Wajib	Wajib	Wajib
	2	Jalur Kedatangan	Wajib	Wajib	Wajib
	3	Ruang Tunggu	Wajib	Wajib	Wajib
	4	Tempat Naik – Turun Penumpang	Wajib	Wajib	Wajib
	5	Parkir Kendaraan	Wajib	Wajib	Wajib
	6	Pengelolaan Lingkungan Hidup	Wajib	Wajib	Wajib
	7	Perlengkapan Jalan	Wajib	Wajib	Wajib
	8	Kantor Penyelenggara Terminal	Wajib	Wajib	Wajib
	9	Media Informasi	Wajib	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan
	10	Loket Penjualan Tiket	Wajib	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan
Fasilitas Pelengkap	11	*Customer Service*	Wajib	Wajib	Wajib
	12	Outlet pembelian tiket secara daring (*online*)	Wajib	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan
	13	Jalur pejalan kaki ramah terhadap orang dengan kebutuhan khusus	Wajib	Wajib	Wajib
	14	Tempat berkumpul darurat	Wajib	Wajib	Wajib
Fasilitas Penunjang	15	Fasilitas Penyandang Disabilitas dan Ibu Hamil	Wajib	Wajib	Wajib
	16	Pos Kesehatan	Wajib	Wajib	Sesuai Kebutuhan
	17	Fasilitas Kesehatan	Wajib	Wajib	Wajib
	18	Fasilitas Peribadatan	Wajib	Wajib	Wajib
	19	Pos Polisi	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan
	20	Alat Pemadam Kebakaran	Wajib	Wajib	Wajib
Fasilitas Umum	21	Toilet	Wajib	Wajib	Wajib
	22	Rumah makan	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan
	23	Fasilitas telekomunikasi	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan

Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia
Nomor Km 164 Tahun 2024

Fasilitas penunjang terminal menjadi fasilitas yang melengkapi fasilitas utama serta mencakup atas ruang informasi dan pengaduan, ruang pengobatan, musala, WC atau kamar mandi, kantin atau kios, taman, telepon umum, fasilitas ibu hamil/menyusui serta penyandang disabilitas, fasilitas peribadatan, fasilitas kesehatan, alat pemadam kebakaran, pos polisi, fasilitas telekomunikasi, rumah makan, toilet, tempat istirahat awak kendaraan, fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang, fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum, fasilitas kebersihan, fasilitas penginapan, fasilitas perdagangan, fasilitas ATM, area merokok, ruang anak-anak, fasilitas pengantaran barang, information center, media pengaduan layanan, lost and found, lockers, jalur evakuasi bencana, fasilitas park and ride, serta tempat transit penumpang (hall).

Gambar 2. Perbandingan Kebutuhan Terminal Tipe A, B dan C

Jenis Fasilitas	No	Nama Fasilitas	Ketersediaan		
			Terminal Tipe A	Terminal Tipe B	Terminal Tipe C
	24	Tempat istirahat awak kendaraan	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan
	25	Fasilitas pereduksi pencemaran udara dan kebisingan	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan
	26	Fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan
	27	Fasilitas kebersihan	Wajib	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan
	28	Fasilitas perbaikan ringan kendaaan umum	Wajib	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan
	29	Fasilitas perdagangan dan pertokoan	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan
	30	Fasilitas penginapan	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan
	31	Area merokok	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan
	32	Fasilitas anjungan tunai mandiri (ATM)	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan
	33	Fasilitas pengantar barang (*trolley* dan tenaga angkut)	Wajib	Wajib	Sesuai Kebutuhan
	34	Fasilitas telekomunikasi dan/atau area dengan jaringan internet	Wajib	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan
	35	Ruang anak-anak	Wajib	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan
	36	Media pengaduan layanan	Wajib	Sesuai Kebutuhan	Sesuai Kebutuhan

Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia
Nomor Km 164 Tahun 2024

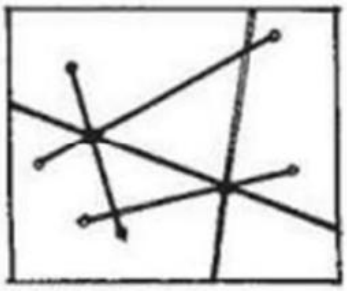
Sirkulasi merupakan alur yang menghubungkan ruang-ruang dalam bangunan maupun luar bangunan sehingga ruang saling terhubung satu sama lain. Jenis pola sirkulasi terdiri atas pola sirkulasi linear, radial, *network*, dan spiral. Pola sirkulasi linear merupakan pola sirkulasi lewat garis yang mengarah serta membentuk deretan ruang. Pola sirkulasi radial menjadi pola sirkulasi lewat penyebaran dari titik pusat. Pola sirkulasi *network* merupakan pola jaringan yang menghubungkan berbagai ruang gerak guna mengaitkan beberapa titik terpadu pada sebuah ruang. Pola sirkulasi spiral merupakan pola sirkulasi ruang secara berbentuk putaran yang menjauhi titik pusat.

Gambar 3. Pola Sirkulasi Linear



Sumber:

Gambar 4. Pola Sirkulasi Radial



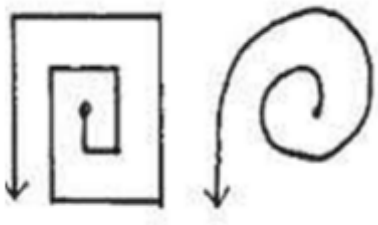
Sumber:

Gambar 5. Pola Sirkulasi Network



Sumber:

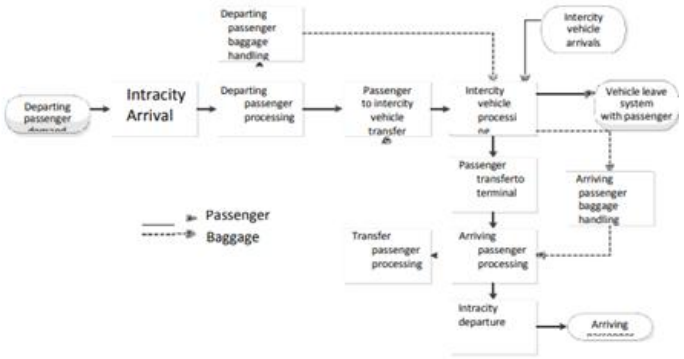
Gambar 6. Pola Sirkulasi Spiral



Sumber:

Sirkulasi kendaraan secara hierarki dibedakan menjadi jalur distribusi dan jalur akses. Jalur distribusi merupakan jalur yang dipakai demi berpindah lokasi atau jalur cepat, sedangkan jalur akses merupakan jalur yang mengaitkan jalan dengan pintu masuk bangunan. Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, pola pergerakan kendaraan serta individu yang berada pada terminal mencakup tanpa terjadinya perpotongan antara akses masuk dan keluar penumpang, pemisahan pintu masuk dengan pintu keluar terminal, tanpa adanya perpotongan antara akses pejalan kaki dengan akses kendaraan, tersedianya dropping zone, dan pengaturan sirkulasi kendaraan di depan terminal guna membantu perpindahan moda.

Gambar 7. Sirkulasi Terminal



Sumber: *Goodman and Lutin* (2009)

Desain tata letak fasilitas terminal penumpang menurut Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 164 Tahun 2024 terdiri atas desain tata

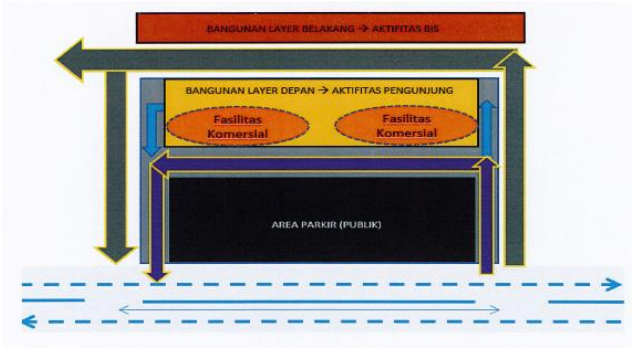
letak fasilitas terminal penumpang, konsep pengembangan gubahan massa yang berwawasan bisnis, dan konsep peletakan fungsi ruang terminal.

Gambar 8. Desain Tata Letak Fasilitas Terminal Penumpang



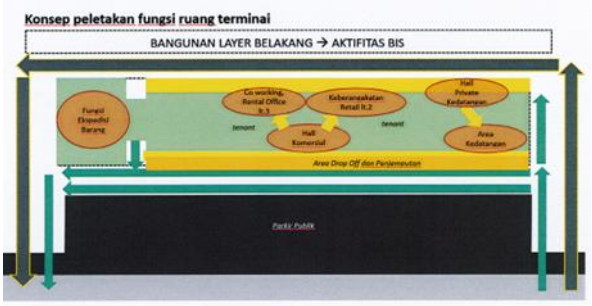
Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 164 Tahun 2024

Gambar 9. Konsep Pengembangan Gubahan Massa



Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 164 Tahun 2024

Gambar 10. Konsep Peletakan Fungsi Ruang



Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 164 Tahun 2024

Penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Putri, Azizah, dan Widjajanti (2022) mengenai konsep mengalir pada sirkulasi kendaraan dalam redesain Terminal Tipe A Surodakan Trenggalek menunjukkan bahwa penerapan pola sirkulasi kendaraan yang teratur dapat meningkatkan keteraturan pergerakan kendaraan di dalam terminal. Penelitian tersebut menjadi acuan dalam perancangan ulang sistem sirkulasi Terminal Tipe A Surodakan untuk mengurangi konflik antarmoda dan penumpang.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini memanfaatkan pendekatan deskriptif evaluatif guna mendeskripsikan menggambarkan kondisi eksisting Terminal Tipe A Surodakan di Kabupaten Trenggalek sekaligus mengevaluasi standar fasilitas dan sarana utama maupun penunjang operasional terminal tipe A di Indonesia. Pendekatan ini dipilih karena mampu menganalisis kesenjangan antara kondisi lapangan dan standar yang telah ditetapkan dalam regulasi nasional, seperti Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2021 dan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 164 Tahun 2024. Penelitian ini bersifat kualitatif karena analisisnya menekankan pemahaman mendalam terhadap kondisi fisik kawasan dan kebutuhan pengguna.

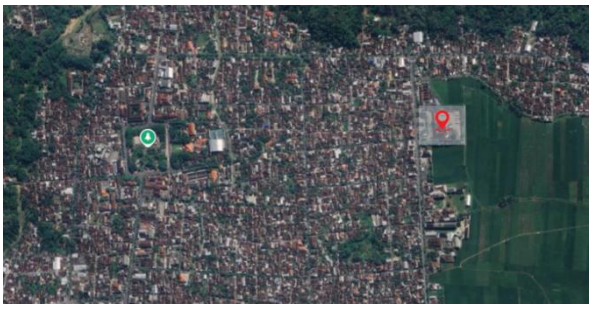
Sumber data penelitian meliputi data primer serta data sekunder. Data primer didapatkan lewat mengamati langsung di Terminal Surodakan Kabupaten Trenggalek dengan mengamati pola sirkulasi aktual pada jam puncak dan non-puncak, memetakan jalur kendaraan, alur penumpang, serta potensi crossing. Data sekunder diperoleh melalui dokumen standar teknis operasional terminal tipe A, regulasi pemerintah, serta berbagai publikasi ilmiah mengenai sirkulasi dan terminal tipe A.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Eksisting

Terminal Surodakan terletak di Jalan Ki Mangunsarkoro, Kelurahan Surodakan, Kecamatan Trenggalek.

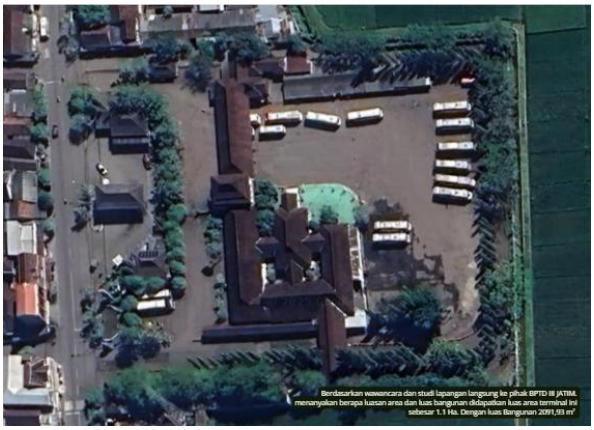
A. Lokasi kawasan sekitar terminal dari citra satelit



Gambar 1. Lokasi Terminal Tipe A Surodakan Kabupaten Trenggalek dari citra satelit

Sumber Gambar: google.earth-2025

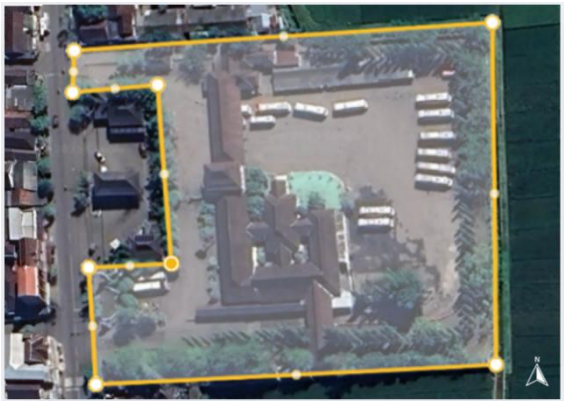
B. Eksisting Tampak atas Terminal



Gambar 2. Eksisting Terminal Tipe A Surodakan Kabupaten Trenggalek

Sumber Gambar: google.earth-2025

C. Site terminal.



Gambar 2. Eksisting Terminal Tipe A Surodakan Kabupaten Trenggalek

Sumber Gambar: google.earth-2025

D. Batas site terminal.



Gambar 2. Eksisting Terminal Tipe A Surodakan Kabupaten Trenggalek

Sumber Gambar: google.earth-2025

E. Zoning wilayah sekitar terminal.



Gambar 2. Eksisting Terminal Tipe A Surodakan Kabupaten Trenggalek

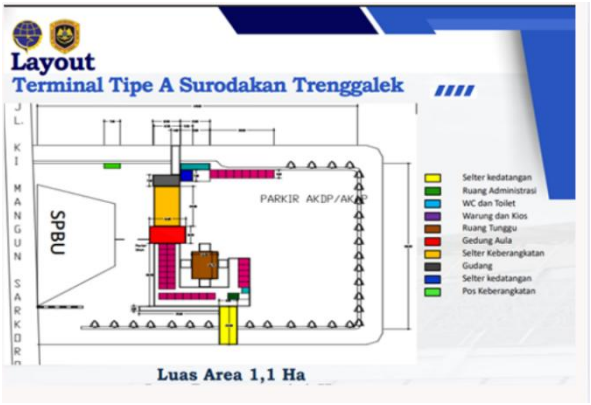
Sumber Gambar: google.earth-2025



Gambar 2. Eksisting Terminal Tipe A Surodakan Kabupaten Trenggalek

Sumber Gambar: google.earth-2025

G. Siteplan Terminal



Gambar 2. Eksisting Terminal Tipe A Surodakan Kabupaten Trenggalek

Sumber Gambar: pengelola terminal surodakan-2025.

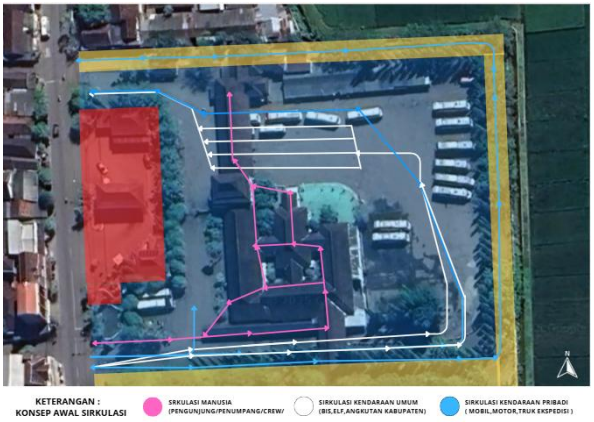
G. Siteplan Terminal (view google earth)



Gambar 2. Eksisting Terminal Tipe A Surodakan Kabupaten Trenggalek

Sumber Gambar: pengelola terminal surodakan-2025.

H. Konsep awal sirkulasi terminal



Gambar 2. Eksisting Terminal Tipe A Surodakan Kabupaten Trenggalek

Sumber Gambar: google.earth-2025

SIRKULASI TERMINAL

Seiringnya waktu berjalan pola sirkulasi dari konsep awal mengalami perbahan, dikarenakan beberapa faktor, seperti : perubahan pola perilaku masyakat,intensitas kendaraan (bus), dan perubahan arah masuk, dan keluar. Untuk pola sirkulasinya seperti berikut :

I. Sirkulasi masuk dan keluar (kendaraan)



Gambar 2. Eksisting Terminal Tipe A Surodakan Kabupaten Trenggalek

Sumber Gambar: google.earth-2025

J. Sirkulasi masuk dan keluar (manusia)



Gambar 2. Eksisting Terminal Tipe A Surodakan Kabupaten Trenggalek

Sumber Gambar: google.earth-2025

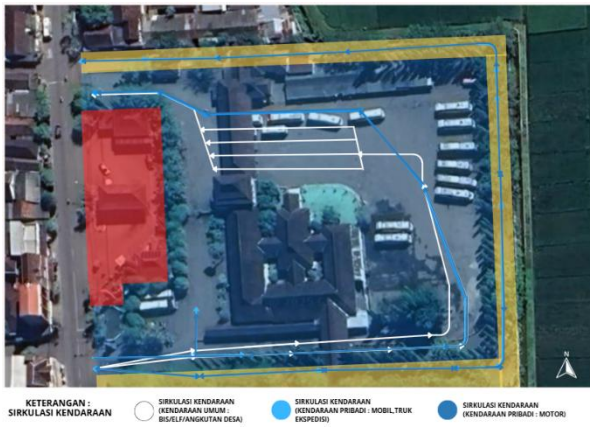
K. Sirkulasi/alur manusia



Gambar 2. Eksisting Terminal Tipe A Surodakan Kabupaten Trenggalek

Sumber Gambar: google.earth-2025

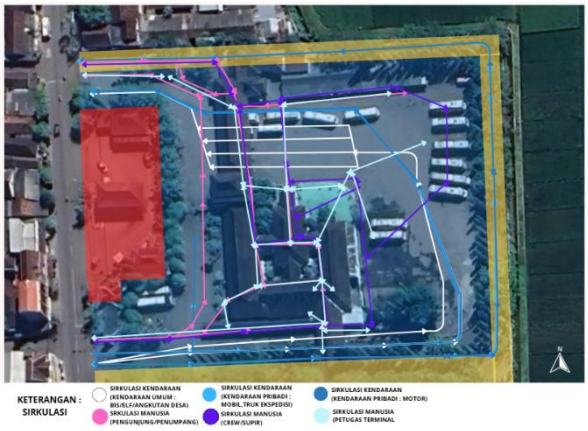
L. Sirkulasi/alur kendaraan



Gambar 2. Eksisting Terminal Tipe A Surodakan Kabupaten Trenggalek

Sumber Gambar: google.earth-2025

M. Sirkulasi di terminal (pantauan di lapangan)



Gambar 2. Eksisting Terminal Tipe A Surodakan Kabupaten Trenggalek

Sumber Gambar: google.earth-2025

Hasil perubahan

Berikut adalah hasil dari perancangan ulang sirkulasi dan existing yang ada.disini arus sirkulasi diterapkan 1 arah atau sejalur dari area masuk / kedatangan di sebelah kanan kemudian mengikuti pola terminal dan keluar / keberangkatan di sebelah kiri. Sirkulasi ini mengadaptasi pola sirkulasi yang ada di terminal Arjosari Malang dan terminal Patria Blitar, agar lebih rapi,searah dan teratur.
seperti ini hasilnya :

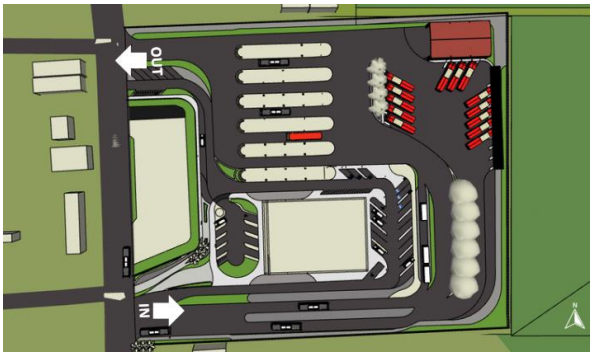
A. Siteplan Terminal (Rancangan)



Gambar 2. Eksisting Terminal Tipe A Surodakan Kabupaten Trenggalek

Sumber Gambar: dokumentasi pribadi.

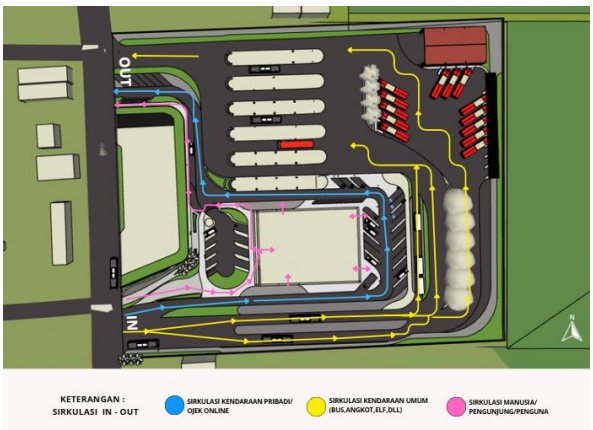
B. Konsep arah alur sirkulasi masuk dan keluar



Gambar 2. Eksisting Terminal Tipe A Surodakan Kabupaten Trenggalek

Sumber Gambar: dokumentaasi pribadia

C. Konsep pola sirkulasi masuk dan keluar



Gambar 3. Eksisting Terminal Tipe A Surodakan Kabupaten Trenggalek

Sumber Gambar: dokumentasi pribadi

D. 3d prespektif



Gambar 3. Eksisting Terminal Tipe A Surodakan Kabupaten Trenggalek

Sumber Gambar: dokumentasi pribadi

KESIMPULAN DAN SARAN

Jadi dengan merancangan ulang terminal ini diharapkan agar arus sirkulasi antarmoda transportasi dan pengguna dpat teratur.

DAFTAR REFERENSI

Arsitektur, Teknik, F., Dan, S., & Indonesia, U. I. (2020). *PROYEK AKHIR SARJANA FINAL BACHOLAR PROJECT Perancangan Masjid Manasik Haji dan Rest Area Berbasis Aspirasi Masyarakat di Desa Triharjo Kulon Progo Design of the Hajj Manasik Mosque and Rest Area Based on Community Aspirations in Triharjo Kulon Progo*.

Azizah. (2013). *Kaitan Desain Ruang dengan Perilaku Pengguna pada Bangunan Publik*.
Datunsolang. (2020). *ISSN 2442-3262 Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota Jurnal Perencanaan*

Wilayah dan Kota. *7*(2), 252–258.

Erdino, Pengajar, S., Arsitektur, J., Teknik, F., Sam, U., & Manado, R. (2011). *TINJAUAN ISSN 2085-7020 ARSITEKTUR " MODERN " (NEO) VERNAKULAR di INDONESIA Deddy Erdiono*. *3*(3),

32–39.
Fitriana. (2011). *K INERJA F UNGSI T ERMINAL G IRI A DIPURA DALAM S ISTEM T RANSPORTASI*.

Helmi. (2008). *Redesain Kawasan Pendaratan Ikan di Rembang*.

Kaum, Mulyadi, L., & Ujianto, B. T. (n.d.). *TERMINAL BUS TIPE A KOTA BIMA (KONTEKSTUAL ARSITEKTUR)*.

Pemerintah. (1993). *PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA NOMOR 41 TAHUN 1993 TENTANG ANGKUTAN JALAN*.

Perhubungan, K. M. (1995). *KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 31 TAHUN 1995 TENTANG TERMINAL TRANSPORTASI JALAN*.

Perhubungan, P. D. J. (2017). *Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat 8._SK_6251_Tahun_2017-PEDOMAN_TEKNIS_KRITERIA_PENETAPAN_KELAS_TERMINAL_.pdf*.

Perhubungan, P. M. (2015). *PM_132_Tahun_2015.pdf*.

Subiyantoro. (1944). *Rumah tradisional joglo dalam estetika tradisi jawa*.

Tjahjono. (1999). *ARSITEKTUR DI INDONESIA : KANCAH PENJELAJAHAN TANPA BATAS*.

Wicaksono, & Jakarta, U. M. (2020). *KAJIAN KONSEP ARSITEKTUR NEO VERNACULAR PADA*

DESA. *01*(02), 111–124. https://doi.org/10.37253/jad.v1i2.761

Widi. (2020). *Penerapan arsitektur neo – vernakular pada bangunan fasilitas budaya dan hiburan*. *3*(3), 382–390.

Putri, I. O., Azizah, S., & Widjajanti, W. W. (2022). Konsep mengalir pada sirkulasi kendaraan dalam redesain Terminal Bus Tipe-A Surodakan Trenggalek. TEKSTUR: Jurnal Arsitektur, 3(2), 153–164.

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 12 TAHUN 2024 TENTANG PERUBAHAN ATAS PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR PM 6 TAHUN 2023 TENTANG ORGANISASI DAN TATA KERJA BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT.