

SKRIPSI

**REVITALISASI TERMINAL BUS SRI TANJUNG DENGAN
PENDEKATAN ARSITEKTUR NEO VERNAKULER DI KABUPATEN
BANYUWANGI**



Oleh:

RIFQI KUSWANTO

NPM: 2020504012

**PROGRAM STUDI ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI UNIVERSITAS IBRAHIMY
SITUBONDO
2023/2024**

**REVITALISASI TERMINAL BUS SRI TANJUNG DENGAN
PENDEKATAN ARSITEKTUR NEO VERNAKULER DI KABUPATEN
BANYUWANGI**

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan Dalam Menyelesaikan Program

Sarjana (S-1) Pada Program Studi Arsitektur

Fakultas Sains Dan Teknologi

Universitas Ibrahimy



Oleh:

RIFOI KUSWANTO

NPM: 2020504012

**PROGRAM STUDI ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI UNIVERSITAS IBRAHIMY
SITUBONDO
2023/2024**

PERSETUJUAN PEMBIMBING SKRIPSI

Nama : Rifqi Kuswanto
NPM : 2020504012
Judul : Revitalisasi terminal Bus Sri Tanjung Dengan Pendekatan Arsitektur Neo Vernakuler Di kabupaten Banyuwangi

Telah disetujui oleh:

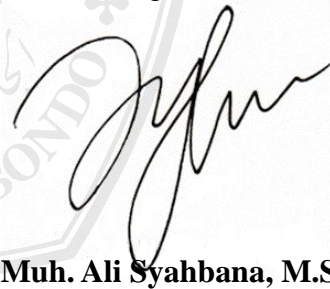
Pembimbing I,



Kotot sutjahjo, S.Pd

Sukorejo, 28 Agustus 2024

Pembimbing II,



Muh. Ali Syahbana, M.Si

PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : **RIFQI KUSWANTO**
NPM : 2020504012
Program Studi : S-1 Arsitektur
Fakultas : Fakultas Sains dan Teknologi

Menyatakan dengan sebernarnya, bahwa skripsi ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian atau karya sendiri, kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sebagai sumber referensi dan disebutkan dalam daftar pustaka. Apabila di kemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa skripsi ini hasil plagiasi, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Sukorejo, 28 Agustus 2024
Saya yang menyatakan



Rifqi kuswanto

PENGESAHAN

SKRIPSI

**REVITALISASI TERMINAL BUS SRI TANJUNG DENGAN
PENDEKATAN ARSITEKTUR NEO VERNAKULER DIKABUPATEN
BANYUWANGI**

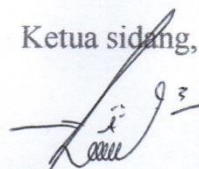
RIFOL KUSWANTO

2020504012

Telah dipertahankan di depan dewan penguji Sidang/Munaqasyah Skripsi pada Hari Selasa, Tanggal 13 Agustus 2024 sebagai salah satu syarat memperoleh gelar sarjana (S. Ars) pada Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Ibrahimi.

Tim Penguji,

Ketua sidang,



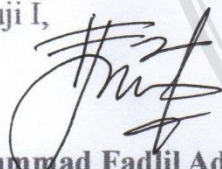
Farihin Lazim, M. Tr. T
NIDN.0711099201

Sekretaris Sidang,



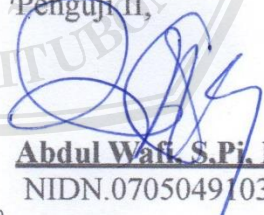
Abdul Jalal, M Pd.I
NIDN.

Penguji I,



Muhammad Fadlil Adhim, MT.
NIDN.0729059202

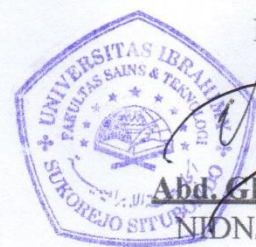
Penguji II,



Abdul Wafi, S.Pi, M.P
NIDN.0705049103

Mengetahui

Dekan,



Abd. Ghofur, M.Kom
NIDN.0711088303

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur hanya bagi Allah SWT yang maha pengasih lagi maha penyayang atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan Proposal skripsi dengan judul “*Revitalisasi terminal bus sri tanjung dengan pendekatan arsitektur neo vernakuler di kabupaten banyuwangi*”. Dalam proses penyusunan skripsi ini tidak lepas dari arahan dan masukan dari berbagai pihak. Untuk itu atas terselesaikannya laporan ini, penulis menyampaikan rasa hormat dan mengucapkan terima kasih kepada :

- 1) Bapak Abd. Ghofur M. Kom selaku Dekan Fakultas Sains Dan Teknologi Universitas Ibrahimi
- 2) Bapak Muhammad Fadlil Adhim, M.T selaku Ketua Program Studi S-1 Arsitektur Universitas Ibrahimi
- 3) Bapak Kotot sutjahjo, S. Pd. selaku dosen pembimbing utama yang telah memberikan bimbingan, saran dan petunjuk selama penyusunan laporan skripsi.
- 4) Bapak Muh Ali Syahbana, M Si. Selaku dosen pembimbing yang telah memberikan bimbingan, saran dan petunjuk selama penyusunan laporan skripsi
- 5) Kedua orang tua saya tercinta yang telah memberikan semangat motivasi dan do’a untuk menyelesaikan laporan skripsi
- 6) Dan juga kepada temen temen dan sahabat saya yang telah membantu dan selalu mensupport saya dalam menyelesaikan laporan skripsi.

Semoga laporan Skripsi ini bermanfaat sebagai distribusi ilmiah untuk pembaca, terkhusus kepada mahasiswa Arsitektur Universitas Ibrahimi.

Situbondo,.....2024

Penulis

MOTTO

“Teruslah Melangkah walau selangkah”



ABSTRAK

Rifqi Kuswanto, 2024. **Revitalisasi Terminal Bus Sri Tanjung Dengan Pendekatan Arsitektur Neo Vernakuler Di Kabupaten Banyuwangi.** Skripsi Program Studi Arsitektur, Fakultas Sains Dan Teknologi, Universitas Ibrahimy Sukorejo Situbondo. Pembimbing I : Kotot Sutjahjo, S.Pd Pembimbing II : Muh. Ali Syahbana., M.Si

Terminal sri tanjung atau lebih di kenal dengan nama terminal Ketapang merupakan terminal tipe A dan terminal induk terbesar di kabupaten Banyuwangi selain terminal brawijaya. Terminal ini di resmikan dan mulai beroperasi sejak tahun 1996. Luas lahan yang dimiliki terminal yaitu 48.569 m²., akan tetapi luas lahan yang begitu luas tidak di fungsikan se maksimal mungkin sehingga mengakibatkan kondisi Kawasan terminal sri tanjung terlihat sepi/terbengkalai. Oleh karena itu, peneliti ini bertujuan untuk merevitaliasasi terminal bus sri tanjung dengan pendekatan arsitektur neo vernakuler.

Metode penelitian yang digunakan mencakup studi literatur, kajian tapak, analisis kondisi tapak . analisis kondisi tapak ini mempertimbangkan Lokasi geografis, kondisi lingkungan, serta potensi dan masalah dalam proses revitalisasi terminal bus. Konsep terminal bus sri tanjung mengusung ide-ide arsitektur neo vernakuler yang memadukan fungsi, estetika, dan budaya.

Arsitektur neo vernakuler adalah pendekatan desain yang mengabungkan elemen – elemen arsitektur tradisional dengan teknologi dan bahan bangunan modern seperti penggunaan material lokal, respon terhadap iklim, estetika dan ornament tradisional. Dengan memadukan kearifan lokal dan teknologi kontemporer pendekatan ini tidak hanya melestarikan warisan budaya tetapi juga menciptakan bangunan yang berkelanjutan dan fungsional bagi Masyarakat khususnya di Banyuwangi.

Hasil perancangan mencakup rancangan ruang, bentuk dan sistem utilitas pada bangunan utama terminal bus sri tanjung, serta memanfaatkan lahan yang kasong dengan adanya fasilitas pendukung lainnya yang sesuai denan kebutuhan terminal bus sri tanjung.

Skripsi ini bertujuan untuk memberikan pandangan baru pada terminal sri tanjung atau lebih di kenal terminal Ketapang yang memadukan tradisi budaya, tradisi dan modern dengan konsep arsitektur neo vernakuler, sehingga terminal bus sri tanjung dapat menjadi tempat yang nyaman dan efektif bagi penumpang maupun pengunjung. di harapkan bahwa revitalisasi terminal bus sri tanjung ini, menjadi inspirasi untuk pengembangan terminal bus sri tanjung di masa depan.

Kata Kunci : terminal sri tanjung, Aristektur Neo vernakuler, Analisis

ABSTRAK

Rifqi Kuswanto, 2024. **Revitalization of the Sri Tanjung Bus Terminal with a Neo Vernacular Architecture Approach in Banyuwangi Regency**. Thesis for Architecture Study Program, Faculty of Science and Technology, Ibrahimy Sukorejo University, Situbondo. Supervisor I: Kotot Sutjahjo, S.Pd Supervisor II: Muh. Ali Syahbana., M.Sc.

The Sri Tanjung terminal or better known as the Ketapang terminal is a type A terminal and the largest main terminal in Banyuwangi district apart from the Brawijaya terminal. This terminal was inaugurated and began operating in 1996. The land area owned by the terminal is 48,569 m². However, this large area of land is not used as optimally as possible, resulting in the condition of the Sri Tanjung terminal area looking deserted/abandoned. Therefore, this researcher aims to revitalize the Sri Tanjung bus terminal with a neo vernacular architectural approach.

The research methods used include literature studies, site studies, site condition analysis. This site condition analysis considers geographic location, environmental conditions, as well as potential and problems in the bus terminal revitalization process. The Sri Tanjung bus terminal concept carries neo-vernacular architectural ideas that combine function, aesthetics and culture.

Neo vernacular architecture is a design approach that combines traditional architectural elements with modern building technology and materials such as the use of local materials, response to climate, aesthetics and traditional ornamentation. By combining local wisdom and contemporary technology, this approach not only preserves cultural heritage but also creates sustainable and functional buildings for the community, especially in Banyuwangi.

The design results include the design of space, shape and utility systems in the main building of the Sri Tanjung bus terminal, as well as utilizing empty land with other supporting facilities in accordance with the needs of the Sri Tanjung bus terminal.

This thesis aims to provide a new perspective on the Sri Tanjung terminal or better known as the Ketapang terminal which combines cultural, traditional and modern traditions with neo vernacular architectural concepts, so that the Sri Tanjung bus terminal can become a comfortable and effective place for passengers and visitors. It is hoped that that the revitalization of the Sri Tanjung bus terminal is an inspiration for the development of the Sri Tanjung bus terminal in the future.

Keywords: Sri Tanjung Terminal, Neo Vernacular Architecture, Analysis

DAFTAR ISI

PERSETUJUAN PEMBIMBING SKRIPSI.....	ii
PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN.....	iii
PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR.....	v
MOTTO.....	vi
ABSTRAK	vii
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL.....	xiii
BAB I.....	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Konteks Perancangan	2
1.3 Rumusan Masalah	3
1.4 Tujuan Tugas Akhir	4
1.5 Manfaat Tugas Akhir	4
1.5.1 Kontribusi Keilmuan.....	5
1.5.2 Kontribusi Masyarakat.....	5
BAB II.....	6
KAJIAN DESAIN.....	6
2.1 Kajian Tapak.....	6
2.1.1 Analisis tapak.....	6
2.1.2 Dimensi.....	7
2.2 Analisis Kondisi Tapak.....	8
2.3 Letak Geografis	9
2.4 Analisis Lingkungan.....	11
2.4.1 Analisis Matahari	11
2.4.2 Analisis Angin.....	13
2.4.3 Analisis Sirkulasi	15
2.4.4 Analisis View	15
2.4.5 Analisis kebisingan	16

2.5 Kajian Aktifitas.....	17
2.5.1 Data Terminal Sri Tanjung.....	17
2.5.2 Aktifitas Pengguna.....	19
2.6 Analisis Besaran Ruang.....	21
2.7 Studi Preseden.....	22
2.8 Resume Studi presiden.....	26
2.9 Tinjauan Terhadap Pendekatan Arsitektur Neo Vernakuler.....	27
BAB III.....	30
METODE PERANCANGAN.....	30
3.1 Konsep Dasar.....	30
3.2 Rencana Tapak.....	31
3.3 Sirkulasi.....	32
3.4 Ekspolarasi Bentuk.....	33
3.5 Material Bangunan.....	35
3.6 Sistem Struktur, Kontruksi Dan Utilitas.....	35
BAB IV.....	37
PERANCANGAN.....	37
4.1 Spesifikasi Proyek.....	37
4.2 Rancangan Ruang.....	37
4.2.1 Rancangan Ruang Site Plan.....	38
4.2.2 Rancangan denah bangunan.....	39
4.3 Rancangan bentuk.....	42
4.3.1 Bentuk Esterior Bangunan.....	42
4.4 Sistem Utilitas.....	46
4.4.1 Sistem struktur.....	46
4.4.2 Sistem Penyediaan Air Bersih.....	47
4.4.3 Sistem Penyediaan Air Kotor.....	48
4.4.4 Sistem jaringan listrik.....	49
4.5 Rencana Anggaran Biaya.....	50
4.5.1 Item/ Uraian pekerjaan.....	50
4.5.2 Volume Pekerjaan.....	53
4.5.3 Daftar harga satuan upah dan bahan.....	55

4.5.4 Analisa Harga Satuan Bahan dan Upah	58
4.5.5 Rencana Anggaran Biaya.....	61
4.5.6 Rekapitulasi Rencana Anggaran Biaya (RAB) Pekerjaan bangunan utama terminal sri tanjung.	63
BAB V.....	64
PENUTUP.....	64
5.1 Kesimpulan.....	64
5.2 Saran	65
DAFTAR PUSTAKA	66
DAFTAR LAMPIRAN	67



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Lokasi Site.....	7
Gambar 2. 2 Site lokasi terminal Bus sri tanjung.....	8
Gambar 2. 3 Gambar analisa site di sekitarnya.....	8
Gambar 2. 4 peta Banyuwangi.....	10
Gambar 2. 5 Analisis pergerakan matahari.....	12
Gambar 2. 6 Analisis pergerakan matahari.....	12
Gambar 2. 7 Analisis pergerakan Angin.....	13
Gambar 2. 8 ilustrasi pohon pada angin.....	14
Gambar 2. 9 Analisis Sirkulasi site.....	15
Gambar 2. 10 Analisis View di site.....	15
Gambar 2. 11 Analisis Kebisingan Di site.....	16
Gambar 2. 12 Tampak Terminal anjuk landing.....	22
Gambar 2. 13 Keadaan terminal anjuk landing.....	23
Gambar 2. 14 Gedung terminal bus tirtonadi.....	24
Gambar 2. 15 site plan dan zonasi terminal tirtonadi.....	25
Gambar 2. 16 Tampak atas Terminal bungurasih.....	24
Gambar 3. 1 Tata letak.....	31
Gambar 3. 2 Sirkulasi kendaraan.....	32
Gambar 3. 3 Batik gajah Oling.....	34
Gambar 3. 4 Bentuk fasad batik gajah oling.....	34
Gambar 3. 5 Material Bangunan.....	35
Gambar 3. 6 Gambar Kerja Pondasi Foot Plat.....	36
Gambar 3. 7 Rangka struktur space truss (atap).....	37
Gambar 4. 1 Axinometrik lanscape kawasan terminal.....	37
Gambar 4. 2 Hasil site plan kawasan terminal bus sri tanjung.....	38
Gambar 4. 3 Denah bangunan utama.....	40
Gambar 4. 4 Denah UMKM.....	41
Gambar 4. 5 denah Musholla.....	41
Gambar 4. 6 tampak eksterior bangunan utama.....	43
Gambar 4. 7 Desain Musholla.....	44
Gambar 4. 8 desain bangunan umkm.....	45
Gambar 4. 9 desain taman.....	46
Gambar 4. 10 Pondasi foot plat.....	47
Gambar 4. 11 Penggunaan struktur Space truss.....	47
Gambar 4. 12 Konsep Penyediaan Air Bersih bersumber SUMUR Dan PDAM....	48
Gambar 4. 13 diagram air kotor.....	48
Gambar 4. 14 diagram sistem aliran Listrik.....	49

DAFTAR TABEL

Tabel 2 1 Kedatangan dan keberangkatan bus	17
Tabel 2 2 Nama Bus,jam trayek dan jurusan.....	17
Tabel 2 3 Nama Bus,jam trayek dan jurusan.....	18
Tabel 2 4 Nama Bus,jam trayek dan jurusan.....	18
Tabel 3 1 Uraian Pekerjaan	50
Tabel 3 2 (Tabel Lanjutan)	51
Tabel 3 3 (Tabel Lanjutan)	52
Tabel 3 4 (Tabel Lanjutan)	52
Tabel 3 5 Uraian Pekerjaan, Satuan & Volume	53
Tabel 3 6 (Tabel Lanjutan)	54
Tabel 3 7 Harga satuan upah dan bahan	55
Tabel 3 8 (Tabel Lanjutan)	56
Tabel 3 9 (tabel Lanjutan)	57
Tabel 3 10 Analisis Pekerjaan Harsat	58
Tabel 3 11 (Tabel Lanjutan)	59
Tabel 3 12 (Tabel Lanjutan)	60
Tabel 3 13 Rencana Anggaran Biaya Bangunan Utama	61
Tabel 3 14 Rencana Anggaran Biaya Bangunan Utama	61
Tabel 3 15 (Tabel Lanjutan)	62
Tabel 3 16 Rekaputalisasi RAB	63

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Aktivitas manusia menjadi semakin bervariasi . Oleh karena itu, pergerakan manusia juga akan semakin beragam, sehingga diperlukan suatu sistem untuk mengendalikannya. Di Indonesia, hal ini dilakukan melalui undang-undang sistem transportasi. Dan Transportasi merupakan unsur terpenting dalam perkembangan suatu negara, Dimana transportasi menjadi salah satu dasar Pembangunan ekonomi dan perkembangan Masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Di mana perkembangan transportasi akan mendorong kegiatan perekonomian dan Pembangunan di suatu daerah maupun negara[1].

Terminal adalah suatu simpul dalam sistem jaringan transportasi yang berfungsi untuk menaikkan dan menurunkan penumpang atau bongkar muat barang, untuk mengendalikan lalu lintas, tempat pergantian antar moda, dan sebagai tujuan akhir suatu paket asal tujuan[2].

Seperti halnya Terminal bus Sri Tanjung yang merupakan terminal terdekat dengan Pelabuhan Ketapang di Banyuwangi yaitu di kecamatan kalipuro kabupaten banyuwangi. Terminal bus Sri Tanjung yaitu teminal tipe A yang hanya melayani antar kota antar provinsi (AKAP) dan Antar Kota dalam provinsi AKDP). luas lahan yang dimiliki terminal sri tanjung sangatlah luas. Akan tetapi lahan yang dimiliki sri tanjung tidak di fungsikan se maksimal mungkin. Dan lahan yang sangat luas sangat disayangkan apabila terbengkalai,

seharusnya lebih di fungsikan seperti contoh armada bus yang melaju dari luar kota dan akan keluar kota hendaknya keluar masuk dari terminal bus Sri Tanjung karena jaraknya sangat dekat dengan Ketapang Banyuwangi (penyebrangan Banyuwangi- Bali). Atau sebagai titik pemberhentian atau isitrahah bagi penumpang yang sudah berjalan dari luar kota.

Berdasarkan isu dan masalah di atas bahwa terminal bus Sri Tanjung perlu diadakan perbaikan, pengembangan dan diperluas, Dengan mempertimbangkan hal- hal tersebut, maka penulis mengambil judul "REVITALISASI TERMINAL BUS SRI TANJUNG DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR NEO VERNAKULER DI KABUPATEN BANYUWANGI".

1.2 Konteks Perancangan

Dalam perancangan revitalisasi di terminal bus dengan pendekatan arsitektur neo vernakuler dapat di artikan menghidupkan Kembali dengan menambahkan fungsi baru tanpa menghilangkan fungsi lama, konteks perancangan menekankan penggunaan Kembali elemen- elemen tradisional atau vernakuler dalam desain bangunan yang kontemporer. Dan memperkuat identitas lokal dan warisan budaya – budaya sekitar.

Meskipun menggunakan elemen -elemen tradisional, arsitektur vernakuler tidak terikat oleh konsep arsitektur yang kuno atau konservatif. Sebaliknya, ia mengintegrasikan teknologi dan inovasi modern dalam desainnya. Ini memungkinkan pengembangan bangunan yang fungsional, berkelanjutan, dan sesuai dengan kebutuhan zaman yang terus berubah.

Istilah “Arsitektur neo vernakuler” mengacu pada gaya arsitektur yang di dasarkan pada kebutuhan lokal, ketersediaan bahan bangunan, dan mencerminkan kawasan[3].kata “Neo” atau “baru” mengacu pada sesuatu yang baru. Selain itu, elemen baru dapat dimasukkan ke dalam desain dengan memadukan unsur lokal dengan teknologi mudkhir dengan tetap memperhatikan unsur lokal.

tujuan metodologi Neo-vernakuler untuk diterapkan pada rangkaian ruang pameran pengalaman dan budaya di Banyuwangi adalah sebagai berikut :

1. Memperkenalkan budaya dan adat istiadat Banyuwangi melalui perancangan bangunan.
2. Dengan memanfaatkan metoodologi neo vernakuler, dapat menjadi mekanisme artikulasi kreatif dalam bermasyarakat dan menjadi perancah bagi daerah, khususnya generasi muda, untuk mengikuti praktek imajinatif dan social di banyuwangi.
3. Struktur bangunan yang selaras dengan alam dan lingkungan serta mencerminkan budaya lokal dalam kehidupan Masyarakat dan Bentuk Desain bangunan lebih Modern.

1.3 Rumusan Masalah

Dari alasan pemilihan istilah di atas serta pengamatan langsung yang dilakukan di lapangan yaitu:

1. Bagaimana perancangan terminal bus Sri Tanjung dengan pendekatan arsitektur neo vernakuler ?

2. Bagaimana memperbaiki desain fisik terminal untuk menciptakan lingkungan yang lebih menarik dan ramah pengguna ?
3. Apa Langkah-langkah kongkret yang dapat diambil untuk memanfaatkan lahan kosong di sekitar terminal dengan cara yang produktif dan menguntungkan ?

1.4 Tujuan Tugas Akhir

1. Untuk merancang terminal bus Sri tanjung dengan pendekatan arsitektur neo vernakuler yang dapat memnuhi kebutuhan fungsional dan kebutuhan estetika.
2. Membangun citra terminal bus sritanjung sebagai pusat kegiatan social dan budaya.
3. Mengoptimalkan pemanfaatan lahan kosong di sekitar terminal untuk kepentingan Masyarakat dan ekonomi lokal.

1.5 Manfaat Tugas Akhir

Hadirnya perancangan terminal bus sri tanjung ini adalah ruang yang menghidupkan Kembali kehangatan dan keberagaman budaya lokal , terminal bus sri tanjung ini bukan sekedar simpul transportasi, tetapi juga symbol kebanggaan bagi warga Banyuwangi.

Selain itu, revitalisasi terminal bus sri tanjung dengan pendekatan arsitektur neo vernakuler di kabupaten Banyuwangi juga memiliki kontribusi dan manfaat yang dapat di peroleh, yaitu:

1.5.1 Kontribusi Keilmuan

1. Memberikan kontribusi pada pengembangan ilmu arsitektur, khususnya dalam hal penggunaan pendekatan arsitektur neo vernakuler dalam meredesain bangunan terminal Sri Tanjung do Banyuwangi.
2. Memberikan kontribusi pada pelestarian lingkungan hidup.
3. Memberikan wawasan baru bagi mahasiswa dan Masyarakat umum yang tertarik pada arsitektur, budaya lokal dan lingkungan.

1.5.2 Kontribusi Masyarakat

1. Pada penggunaan lahan luas yang sebelumnya terbengkalai menjadi ladang kreativitas baru dalam pengembangan ruang public yang inklusif.
2. Menjadikan terminal sebagai pusat kegiatan social, budaya, dan ekonomi yang vital, akan memperkuat citra dan identitas lokal[4].
3. Bangunan terminal yang di penuh dengan elemen-elemen arsitektur vernakuler lokal, seperti ornament tradisional dan material alami, memberikan daya Tarik estetika yang khas dan memperkuat ikatan emosial antara warga dengan lingkungan sekitar.



BAB II

KAJIAN DESAIN

2.1 Kajian Tapak

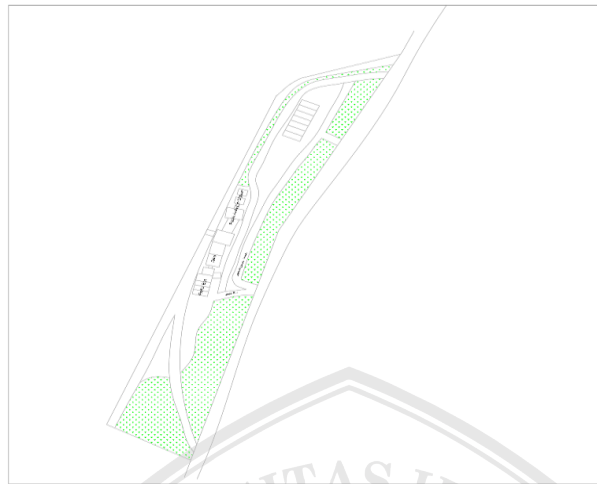
Denah lokasi adalah gambar atau uraian yang menggambarkan bagaimana suatu struktur akan ditata di atas tanah. Seorang arsitek atau insinyur sipil sering kali membuat denah lokasi yang berisi berbagai fitur termasuk bangunan, jalan, tempat parkir, taman, dan fasilitas pendukung struktur utama. Untuk membangun sebuah bangunan yang dapat diterima dan tidak sia-sia, denah lokasi sangatlah penting dan mungkin berdampak signifikan terhadap desain arsitek. Rencana lokasi dapat mempengaruhi berbagai keputusan yang selanjutnya dimasukkan dalam desain. Topografi lokasi, perencanaan kota, aksesibilitas, dan aspek lingkungan dan sosial lainnya harus diperhitungkan saat membuat desain lokasi.

Tahap awal yang penting dalam revitalisasi terminal bus sri tanjung adalah analisis Lokasi. Beberapa topik yang akan di bahas dalam penelitian ini, analisi site dan lingkungan sekitarnya. Wilayah fisik, social, budaya, dan ekonomi akan di tentukan dari temuan pengumpulan data serta factor lingkungan yang mempengaruhi wilayah terminal.

2.1.1 Analisis tapak

Salah satu Langkah dalam membuat objek desain berdasarkan fakta factual yaitu keadaan site saat ini atau analisis site . seiring dengan penyesuain objek desain dengan karakteristik site saat ini dan analisis site ini berupaya memberikan beberapa alternatif. Metode yang di

bangunan atau struktur tertentu, dan pengaruh lingkungan terhadap bangunan.



Gambar 2. 2 Site lokasi terminal Bus sri tanjung

Sumber: Koleksi Pribadi 2024

2.2 Analisis Kondisi Tapak



Gambar 2. 3 Gambar analisa site di sekitarnya

Sumber : Google Maps, 2024

letak lokasi site yaitu di pinggir jalan utama Banyuwangi – situbondo, kecamatan Kalipuro, dengan luas lahan 38.474 m², yang akan di rencanakan sebagai pembangunan terminal kapuran dengan pendekatan arsitektur neo

vernakuler, dan lokasi proses pembangunan terminal kapuran dekat dengan fasilitas seperti

- GWD (Grand Watu Dodol) yaitu tempat wisata yang terletak di tepi Pantai selatan Banyuwangi, yang memiliki keindahan alam yang memukau. Dengan gaya arsitektur modern yang memadukan unsur tradisional Jawa dan sentuhan kontemporer. Dan jarak dari site lokasi ke GWD 2.80 km.
- Villa & Resto Kalipuro yaitu tempat yang memukau di tengah alam yang asri dan menakutkan. Terletak di tepi perbukitan yang menghadap ke laut, dengan kesejukan udara pegunungan dan panorama laut yang menakutkan.
- Penyebarangan Ketapang Banyuwangi yaitu salah satu jalur utama yang menghubungkan pulau Jawa ke dengan pulau Bali.
- Stasiun Kalipuro Banyuwangi yaitu kereta api kelas besar tipe C yang melayani kereta api lokal.

2.3 Letak Geografis

Letak geografis adalah letak suatu daerah dilihat dari kenyataannya di bumi atau posisi daerah itu pada bumi dibandingkan dengan posisi daerah lain. Letak geografis ditentukan oleh letak astronomis dan letak geologis. Secara geografis, Indonesia terletak diantara 2 samudera besar dunia, yaitu Samudra Pasifik dan Samudera Hindia, diantara 2 benua yaitu benua Asia dan benua Australia, dan pada pertemuan dua rangkaian pegunungannya yaitu sirkum Pasifik dan Samudera Hindia [5]. Contohnya pada Peta Indonesia kabupaten Banyuwangi adalah sebuah kabupaten yang terletak di ujung timur pulau Jawa, Indonesia. Secara Geografis, Banyuwangi berada di koordinat sekitar 8°12' -

8°56' lintang Selatan dan 113°36' - 114°36' bujur timur. Kabupaten ini memiliki Pantai yang Panjang sebelah Selatan dan barat dayanya, dengan samudera hindia membentang di sepanjang garis Pantai tersebut. Di bagian utara kabupaten ini, terdapat pegunungan yang termasuk dalam Kawasan taman nasional baluran.



Gambar 2. 4 peta Banyuwangi

Sumber : Google,2024

Luas Wilayah kabupaten Banyuwangi 5.782,50 km² merupakan daerah Kawasan hutan, area Kawasan hutan ini mencapai 183.396,34 ha atau 31,72%, area persawahan sekitar 66.152 ha atau 11,44%, Perkebunan dengan luas sekitar 82.143,63 ha atau 14,21%, permukiman dengan luas sekitar 127.454,22 atau 22,04 %, sisanya di pergunakan untuk jalan dan lain-lainya, dan Panjang garis Pantai sekitar 175,8 km, kabupaten Banyuwangi juga memiliki pulau sebanyak 10. Wilayah daratannya terdiri atas daratan tinggi berupa pegunungan yang merupakan penghasil produk Perkebunan dan dataran rendah dengan potensi produk hasil pertanian[6].

Pada batas wilayah kabupaten Banyuwangi sebelah utara adalah kabupaten situbondo, sebelah timur adalah selat bali, sebelah Selatan adalah samudera Indonesia dan sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Jember dan Bondowoso.

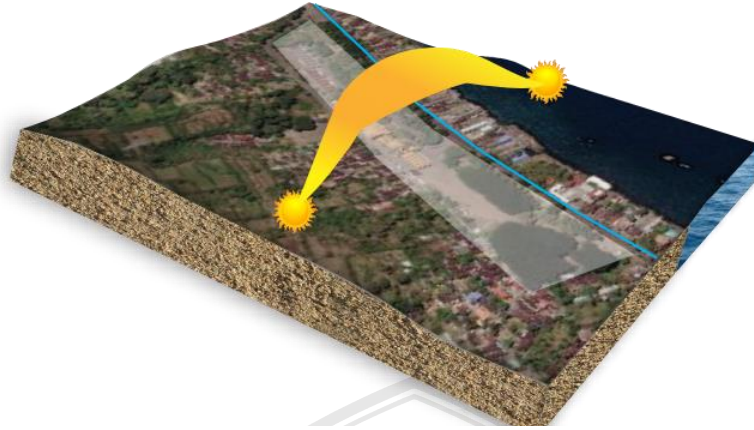
Selain dijuluki sebagai kota santet, juga dikenal dengan kota gandrung yang menjadi symbol budaya tarian khas daerah ini. Sehingga untuk melestarikan ikon seni budaya Banyuwangi, di bangun 1.000 patung penari gandrung yang terbuat dari tembikar atau terakota.

2.4 Analisis Lingkungan

Terdapat beberapa hal yang perlu mendapatkan perhatian perancangan ini. Salah satunya adalah kondisi tapak. Untuk mendukung perancangan tapak haruslah merancang yang sesuai dengan kondisi tapak melalui analisis tapak[7]. Diantara lain seperti analisis matahari, analisis angi, anaalisis view, analisis sirkulasi.

2.4.1 Analisis Matahari

Kondisi tapak yang berada di pinggir jalan dan ketinggian bangunan di sekitar yang rata- rata 1 sampai dua lantai, menyebabkan tapak terkena sinar matahari langsung dari barat dan timur. Site ini memiliki potensi mengalami Tingkat intensitas Cahaya matahari. Badan meteorologi, klimatologi, dan geofisika (BMKG) mencatat, suhu panas siang hari di Banyuwangi menyentuh angka 38 derajat Celsius.

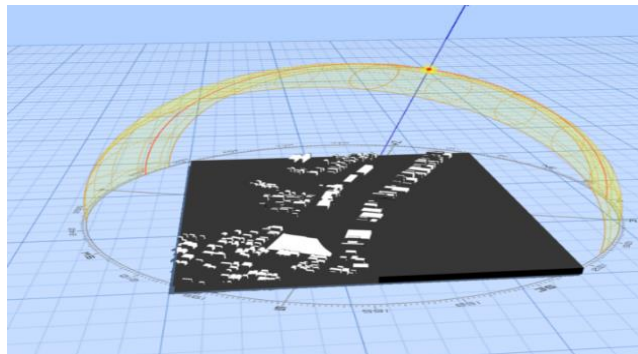


Gambar 2. 5 Analisis pergerakan matahari

Sumber : google Maps,2024

Sinar matahari dari arah timur dan barat akan terasa sangat panas, oleh karena itu, untuk meminimalisir Cahaya matahari akan dilakukan vegetasi yang akan diambil dari tanaman tanaman hijau sebagai bentuk meminimalisir udara panas di siang hari.

Selain itu, untuk menutupi bagian wajah yang menghadap matahari dengan tanaman atau alat peneduh lainnya merupakan cara lain untuk mengurangi jumlah Cahaya yang masuk ke dalam struktur dan area di dalamnya, dan untuk memberikan kenyamanan pada ruang juga dimungkinkan dengan memanfaatkan desain atap non datar.



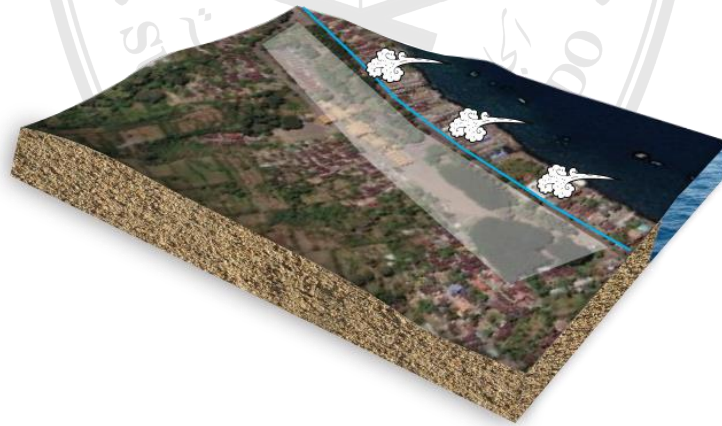
Gambar 2. 6 Analisis pergerakan matahari

Sumber : 2d Sun path

Berikut adalah Gambaran model 3D hitam yang menunjukkan bangunan dan struktur yang ada di area yang di analisis. Struktur ini akan menghasilkan bayangan berdasarkan lintasan matahari terlihat di tandai dengan garis-garis merah dan kuning pada kubah tersebut. Garis-garis ini mungkin menunjukkan lintasan matahari pada berbagai waktu dalam setahun(misalnya, lintasan pada titik balik matahari musim panas dan musim dingin).

2.4.2 Analisis Angin

Ketika observasi langsung dilakukan di Lokasi desain, informasi dikumpulkan yang menunjukkan bahwa Sebagian besar angin bertiup kencang berasal dari wilayah timur.



Gambar 2. 7 Analisis pergerakan Angin

Sumber : Google Maps,2024

Untuk mencegah angin kencang memasuki bangunan secara langsung, Tindakan harus dilakukan untuk mengatur angin. Salah satu Upaya tersebut adalah dengan memecah angin keluar dan Sebagian masuk ke

dalam tempat tersebut. Ini adalah komponen penting dari Solusi arsitektur alami untuk masalah pendinginan ruangan.

dalam perencanaan angin adalah bereksperimen dengan vegetasi yaitu pepohonan dengan dedaunan lebat. Ini merespons sinar langsung dan juga dapat di gunakan untuk mengatasi masalah yang berhubungan dengan angin.



Gambar 2. 8 ilustrasi pohon pada angin

Sumber : Google,2024

Saat mendesain vegetasi, Anda perlu bermain-main dengan ketinggian pohon. Vegetasi yang digunakan diantaranya adalah vegetasi yang mempunyai nilai keindahan arsitektural, namun keberadaan vegetasi tersebut juga dapat dimanfaatkan dan merupakan bagian dari unsur peluang. Misalnya pohon magga sebagai salah satu pohon yang mudah didapat di kawasan banyuwangi, memiliki manfaat ekonomi dan juga memiliki daun yang tebal sehingga mampu menahan angin dan debu.

2.4.3 Analisis Sirkulasi

Site ini memiliki beberapa kendala dan potensi dalam hal sirkulasi yang perlu di analisis untuk meningkatkan efisiensi, kenyamanan, keamanan, atau fungsionalitas sirkulasi disekitar *site*



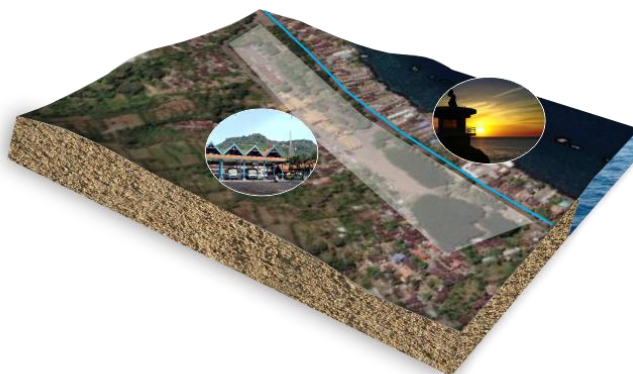
Gambar 2. 9 Analisis Sirkulasi site

Sumber :Google maps, 2024

Di tapak, saat ini sirkulasi kendaraan bus dan angkot menggunakan satu jalur, dan itu bisa mengakibatkan kemacetan di jalan pantura, karena tidak teraturnya sirkulasi kendaraan yang keluar dari site.

2.4.4 Analisis View

Lokasi site memiliki banyak potensi view dari berbagai arah,Hampir dari berbagai arah site ini menyuguhkan view yang menarik diantaranya: view dari arah barat terdapat area persawahan dan bukit yang sangat menarik.



Gambar 2. 10 Analisis View di site

Sumber : Google Maps,2024

view juga menarik berasal dari arah timur yang dapat melihat lautan, dan di waktu pagi atau sore bisa menikmati momen di mana matahari mulai muncul atau terbit dari arah timur, sehingga bisa menikmati pemandangan sunrise atau sunset.

2.4.5 Analisis kebisingan



Gambar 2. 11 Analisis Kebisingan Di site

Sumber : Google maps, 2024

Lokasi site ini berpotensi mengalami kebisingan dari berbagai arah mengingat banyaknya kegiatan manusia dilingkungan sekitarnya. Tingkat kebisingan tinggi berasal dari jalan panturan yaitu sebelah timur, oleh karena itu untuk meminimalisir kebisingan akan dilakukan pengaturan zoning tata ruang visioter yang sesuai dengan ruang public yang bisa menerima kebisingan dan ruang privat yang ditempatkan di area yang bisa menerima kebisingan Tingkat rendah.

2.5 Kajian Aktifitas

Transpoportasi public memainkan peran vital dalam mobilitas Masyarakat, mendukung pertumbuhan ekonomi, dan meningkatkan kualitas hidup. Terminal bus sri tanjung adalah salah satu fasilitas tranportasi utama di daerahnya yang melayani ri buan penumpang setiap hari. Mengingat perannya yang penting, kajian aktifitas terminal bus ini menjadi sangat relevan untuk memastikan bahwa operasionalnya berjalan efisien dan memenuhi kebutuhan Masyarakat.

2.5.1 Data Terminal Sri Tanjung

Untuk memberikan Gambaran luas mengenai jumlah aktifitas penumpang harian dan aktifitas perjalanan bus, dilakukan survei di terminal sri tanjung di Banyuwangi. Dan survey ini di lakukan selama satu minggu penuh dari 12 – 18 juni 2024. Berikut adalah table hasil survey tersebut.

Tabel 2 1 Kedatangan dan keberangkatan bus

Sumber : Dishub Banyuwangi

No.	Tanggal	Kedatangan		Keberangkatan	
		Kendaraan	Penumpang	Kendaraan	Penumpang
1	12/06/2024	19	122	20	199
2	13/06/2024	15	146	16	241
3	14/06/2024	13	157	16	307
4	15/06/2024	20	119	19	201
5	16/06/2024	17	114	20	230
6	17/06/2024	18	113	17	160
7	18/06/2024	17	89	18	249

Tabel 2 2 Nama Bus,jam trayek dan jurusan

Sumber : Dishub Banyuwangi

NO	NAMA PO	JAM TRAYEK		JURUSAN			
1	Ujung Jaya	07	.12	KALI PAHIT	-	SITUBONDO	
2	Ujung Jaya	07	.55	KALI PAHIT	-	SITUBONDO	
3	Ujung Jaya	08	.35	SANGGAR	-	SITUBONDO	
4	Ujung Jaya	09	.19	SANGGAR	-	SITUBONDO	
5	Ujung Jaya	09	.25	KALI PAHIT	-	SITUBONDO	
6	Ujung Jaya	10	.20	SANGGAR	-	SITUBONDO	
7	Ujung Jaya	13	.00	SANGGAR	-	SITUBONDO	
8	Ujung Jaya	06	.37	MUNCAR	-	SITUBONDO	

Tabel 2 3 (Tabel Lanjutan)

Sumber : Dishub Banyuwangi

NO	NAMA PO	JAM TRAYEK		JURUSAN			
1	MINTO	08	.15	SANGGAR	-	SITUBONDO	
2	MINTO	09	.33	SANGGAR	-	SITUBONDO	
3	MINTO	10	.10	SANGGAR	-	SITUBONDO	
4	MINTO	10	.45	SANGGAR	-	SITUBONDO	
5	MINTO	11	.03	SANGGAR	-	SITUBONDO	
1	MILA SEJAHTERA	09	.55	BANYUWANGI	-	SURABAYA	
2	MUJI AGUNG	12	.30	MUNCAR	-	SITUBONDO	
4	MUJI AGUNG	14	.07	MUNCAR	-	SITUBONDO	

Tabel 2 4 (Tabel Lanjutan)

Sumber : Dishub Banyuwangi

NO	NAMA PO	JAM TRAYEK		JURUSAN			
1	AKAS	08	.00	BANYUWANGI	-	SURABAYA	
2	AKAS	09	.40	MUNCAR	-	PROBOLINGGO	
3	AKAS	11	.30	BANYUWANGI	-	SURABAYA	
4	AKAS	13	.37	MUNCAR	-	PROBOLINGGO	
5	AKAS	14	.15	MUNCAR	-	MADURA	
6	AKAS	14	.40	MUNCAR	-	MADURA	
7	AKAS	16	.40	MUNCAR	-	MADURA	
8	AKAS	17	.15	MUNCAR	-	MADURA	
9	AKAS	17	.35	MUNCAR	-	MADURA	

10	AKAS	18	.00	MUNCAR	-	MADURA
11	AKAS	18	.20	BANYUWANGI	-	MADURA
12	AKAS	19	.20	MUNCAR	-	MADURA
13	AKAS	21	.25	MUNCAR	-	MADURA
14	AKAS	04	.30	BANYUWANGI	-	SURABAYA

aktifitas terminal sri tanjung Ada 15 Bus (Situbondo PP), (Probolinggo PP) 2 Bus, (Surabaya PP) 3 Bus, (Madura PP) 9 Bus, dan ada 5 bus yang aktif di terminal bus sri tanjung yaitu Bus AKASS, MINTO, MILA SEJAHTERA, MUJI AGUNG DAN UDANG JAYA, Oleh karena itu sangatlah penting bagi pengelola terminal untuk meningkatkan layanan dan fasilitas demi kenyamanan penumpang. Peningkatan fasilitas tempat duduk di area tunggu, optimalisasi jadwal keberangkatan di jam sibuk, dan penambahan rute baru dapat menjadi Langkah – Langkah strategis untuk memenuhi kebutuhan penumpang yang terus berkembang.

2.5.2 Aktifitas Pengguna

pengguna terminal bus sri tanjung terdiri dari berbagai kelompok, termasuk pekerja, pelajar, wisatawan, pengelola dan penduduk lokal. Setiap kelompok memiliki kebutuhan dan pola perjalanan yang berbeda, sehingga pemahaman tentang aktifitas pengguna terminal sangat penting untuk kebutuhan ruang sari suatu bangunan yang akan di rancang. Maka di perlukan pembagian akifitas ruang nantinya sehingga tidak menjadi bentrokan saat penggunaan.

1. Pengunjung

Pengunjung umumnya di perlukan adanya pengenalan dan informasi awal untuk memahami kondisi terminal sri tanjung. Dimana perlu di lakukan servis khusus baik secra informasi dan juga Gambaran kepada pengunjung.

2. Pengelola

Pengelola terminal bus mampu memberikan layanan yang efisien dan memfasilitasi penggunaan fasilitas kapada para pengunjung.

Berikut nama nama pengelola terminal bus :

a Petugas terminal

Petugas terminal bus memiliki peran penting dalam memastikan operasional terminal berjalan lancar dan penumpang mendapatkan layanan yang memadai. Serta bertanggung jawab atas administrasi terminal bus. Dan juga petugas terminal bus berperan vital dalam memastikan bahwa terminal bus berfungsi secara efisie, aman, dan nyaman bagi semua pengguna.

b Pengelola retail/ kios

Pengelola retail atau kios di terminal bus dapat memastikan bahwa mereka memberikan kontribusi positif terhadap pengalaman keseluruhan penumpang dan pengunjung, dan menciptakan lingkungan yang menyenangkan dan memuaskan bagi semua pihak yang terlibat.

2.6 Analisis Besaran Ruang

Perencanaan Pembangunan atau pengembangan terminal bus sri tanjung di kabupaten Banyuwangi memerlukan perhitungan yang cermat, terutama terkait dengan luas bangunan yang dibutuhkan. Berdasarkan data yang bersumber dari dinas perhubungan Penumpang dan pengunjung yang datang dan pergi setiap harinya antara 89 -309 orang , kita perlu melakukan analisis yang mendalam untuk menentukan ukuran bangunan yang paling efektif dan efisien. Mengingat fluktuasi penumpang dan pengunjung dengan maksimum 309 orang,maka dengan menggunakan standar 1,5 meter persegi per orang, maka luas minimum yang di butuhkan adalah 309 orang X 1,5 M2/orang = 463,5 m2. Berikut tabel analisis besaran ruang yang ada di Kawasan terminal sri tanjung kabupaten Banyuwangi.

1. Fungsi Utama

PENGGUNA	NAMA RUANGAN	JUMLAH	KAPASITAS	SATUAN	STANDAR M2	SIRKULASI 30 %	LUAS M2	TOTAL (M2)
penumpang bus AKDP, AKAP dan ADES, (keberangkatan)	Loket tiket/Karcis	1	6	Orang	1.92	0.576	10.2	61.2
	ruan tunggu Keberangkatan AKDP	1	25	Orang	1	0.3	37.5	937.5
	Ruang tunggu keberangkatan AKAP	1	25	Orang	1	0.3	37.5	937.5
	Ruang Tunggu keberangkatan ADES	1	25	Orang	1	0.3	37.5	937.5
penumpang bus AKDP, AKAP dan ADES, (kedatangan)	Peron Kedatang bus Terminal AKDP	1	1	Bus	1	0.3	12	12
	Ruang tunggu kedatangan dan penjemput	1	478	Orang	1	0.3	717	3427
	Peron Kedatang bus Terminal AKAP	1	1	Bus	1	0.3	12	12
	Peron kedatangan bus terminal ADES	1	1	Bus	1	0.3	12	12
pedangan	Parkir Bus	1	107	Bus	42.5	12.75	4527	4843
	kios 1	3	1	Toko	2.7	11.7	51	153
	kios 2	2	1	Toko	2.7	11.7	22	44
	kios 3	6	1	Toko	2.7	11.7	15.75	94.5
karyawan terminal	Ruang Karyawan terminal 1	1	3	Orang	4.9	1.47	42	126
karyawan terminal	Ruang Karyawan terminal 2	1	2	Orang	4.9	1.47	24	48
kepala terminal	Ruang kepala terminal	1	1	Orang	1.47	6.37	30.75	30.75
toilet	Ruang Toilet Pengelola	2	1	Orang	2.15	0.645	6.9	13.8
aula	Ruang Rapat Terminal	1	12	Orang	1.47	6.37	81.28	975.36

2. Fungsi pendukung

Pedagan	Kios/Retail(UMKM)	20	1	Toko	2.7	11.7	875	17500
penelola	Parkir Pengelola	91	1	Ruang	0.6	2.6	210	19110
Angkot/taksi	Parkir Angkot/Taksi	5	2	Ruang	12.5	3.75	374	748
semua Pengunjung	Parkir Pengunjung,penumpang & Penjemput	1	800	Orang	12.5	3.75	6738	84225
	Musholla	1	40	Orang	1.5	0.45	56	2240
Truk	Parkir Truk	1	377	Mobil Truk	2.7	11.7	15869	5982613

Adapun kelebihan dari lahan yang tersedia, akan dimaksimalkan dengan RTH (Ruang Terbuka Hijau) agar terciptanya suasana yang asri dan nyaman.

2.7 Studi Preseden

Dalam Upaya meningkatkan efisien dan kualitas pelayanan transportasi public, studi tentang operasional dan manajemen terminal bus menjadi krusial. Salah satu aspek penting dalam studi ini adalah pemahaman menyeluruh tentang peran dan tanggung jawab presiden terminal. Studi ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan menganalisis berbagai aspek terminal. Berikut adalah studi terminal :

1. Terminal anjuk Ladang.

Terminal bus tipe B di ibu kota kabupaten nganjuk di sebut terminal anjuk ladang. Dinas perhubungan provinsi jawa timur yang mengoperasikan terminal anjuk ladang di bawah UPT PPP LLAJ KEDIRI, fokus pada layanan bus antar kota.



Gambar 2. 12 Tampak Terminal anjuk landing

Sumber : Jurnal perancangan terminal anjuk ladang type A

terminal Nganjuk yang terletak di dekat fasilitas umum seperti stasuin nganjuk dan pasar mangundikaran di jl. PB Sudirman pada tahun 1980-1981 an . seiring berjalannya waktu, seluruh operasional terminal lama di alihkan ke terminal baru yang terletak di JL. Gatot Subroto, Ringinanom, di pinggir barat

kota[8]. Selain itu bus antar kota dan ke wilayah perkotaan nganjuk diwajibkan oleh kebijakan melalui jalan lingkar, atau rigroad, dan tidak melintasi jalan antrian kota. Oleh karena itu, pemerintah daerah memutuskan bahwa pemindahan terminal adalah Tindakan yang paling bijaksana.



Gambar 2. 13 Keadaan terminal anjuk landing

Sumber : Jurnal perancangan terminal anjuk ladang type A

Terminal tidak hanya menjadi titik awal dan akhir perjalanan bagi penumpang, tetapi juga Kategori – kategori Perjalanan.

Tipe terminal :

- ✓ Terminal Bus AKDP & AKAP
- ✓ Terminal Utama dyang menawarkan cakupan layanan area.

Kelebihan Terminal Anjuk Ladang :

- ✓ Bangunan yang sangat menarik dan modern
- ✓ Peran strategisnya dalam menghubungkan Masyarakat pendesaan dengan kota-kota besar dan pusat-pusat ekonomi.
- ✓ Terdapat tumbuhan pepohonan sebagai peneduh.

- ✓ Memiliki papan informasi.

Permasalahan Terminal Anjuk Ladang :

- ✓ Tidak Memiliki Lintasan Tertutup untuk bus
- ✓ Fasilitas fasilitas umum yang kurang terawat dengan baik,
- ✓ Tidak ada ruang parkir pengelola dan pengunjung.

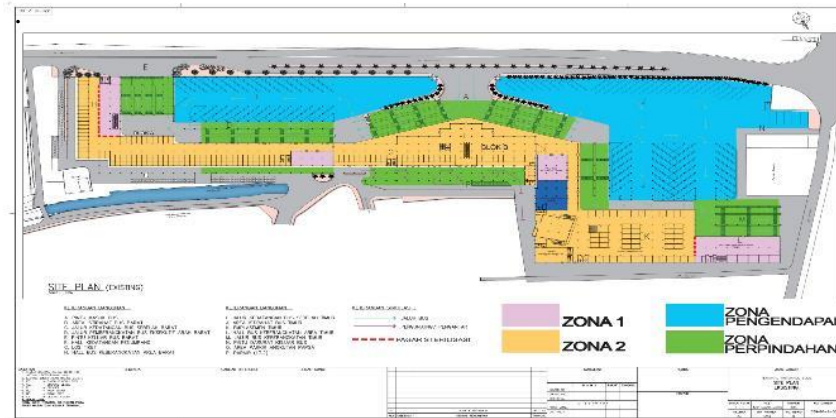
2. Terminal Tirtonadi Solo.

Terminal tirtonadi Surakarta melayani penumpang selama 24 jam karena terminal tirtonadi merupakan terminal yang dilintasi oleh banyak trayek yang menghubungkan satu kota dengan kota lain di pulau jawa[9].



Gambar 2. 14 Gedung terminal bus tirtonadi

Sumber : Jurnal kajian desain terminal bus tirtonadi solo
Terminal bus tirtonadi yang terpisah menjadi Kawasan terminal timur dan barat, saat ini



Gambar 2. 15 site plan dan zonasi terminal tirtonadi

Sumber : Jurnal kajian desain terminal bus tirtonadi solo

zone, angkutan kota dan angkutan desa. Mereka juga bisa mengakses seluruh fasilitas Gedung dengan memanfaatkan yang sudah ada.

3. Terminal Bungurasi purabaya

Dengan lalu lintas hingga 120.000 orang setiap hari, stasiun purabaya sering di sebut sebagai terminal bungurasih, iyalah terminal bus tersibuk dan terbesar di asia Tenggara. Terminal ini terletak di desa bungurasih kecamatan waru sidoarjo, yang berbeda di luar batas kota surabaya[10].



Gambar 2. 16 Tampak atas Terminal bungurasih

Sumber : Google,2024

Calon penu

Pelayanan jarak pendek, menengah dan jauh di layani oleh terminal ini (AKAP). Setidaknya lima pos kawasan merokok telah didirikan oleh UPTD terminal purabaya dan saat ini tersebar hampir di seluruh Kawasan terminal. Posko tersebut dapat di temukan di area berikut ruang tunggu penumpang, area parkir kendaraan, area taksi, area parkir bus malam dan area bus AKDP. Selain fasilitas tersebut terminal purabaya memiliki halte bus bandara juanda, yang mengangkut penumpang ke bandara juanda dengan bus ber -AC bangunan di terminal purabaya yang di bangun sesuai dengan konsep convenience and care terminal (terminal C2):

2.8 Resume Studi presiden

Terminal Anjuk landing, terminal tirtonadi dan terminal bungurasih merupakan pusat transportasi penting di Indonesia, yang masing-masing berfungsi sebagai penghubung utama berbagai tujuan di Jawa Timur dan Jawa Tengah. Tidak hanya sebagai pusat transportasi saja, tetapi juga menjadi pusat kegiatan ekonomi, sosial dan budaya di wilayahnya masing-masing.

Ketiganya menawarkan Ada berbagai layanan transportasi, mulai dari bus antarkota hingga angkutan lokal, yang memfasilitasi perjalanan bagi ribuan penumpang setiap harinya. Fasilitas yang lengkap dan memiliki sirkulasi yang jelas dapat menjadikan pengalaman dan perjalanan para penumpang lebih

baik. Selain sebagai pusat transportasi, ketiga terminal tersebut juga menjadi pusat kegiatan ekonomi, dengan adanya pedagang kaki lima dan toko-toko di sekitar terminal yang menjajakan berbagai produk dan layanan. Mereka juga menjadi pusat kegiatan sosial dan budaya.

Dengan demikian ketiga terminal tersebut tidak hanya berperan sebagai tempat transit sementara, melainkan juga merupakan cermin dari kehidupan dan vitalitas Masyarakat di wilayah-wilayah tempat mereka berada. Dengan perannya strategis dalam sistem transportasi, ketiga terminal ini tetap menjadi simbol dari kegiatan ekonomi dan mobilitas yang dinamis di Jawa Timur dan Jawa Tengah.

2.9 Tinjauan Terhadap Pendekatan Arsitektur Neo Vernakuler

Arsitektur adalah salah satu bentuk ekspresi budaya yang mencerminkan identitas dan nilai-nilai Masyarakat di mana arsitektur itu berkembang. Salah satunya pendekatan yang mengintegrasikan warisan budaya dengan kebutuhan modern adalah arsitektur neo vernakuler. Pendekatan ini bertujuan untuk menghidupkan kembali elemen-elemen tradisional dalam desain arsitektur.

1. Arsitektur neo vernakuler

Perkembangan arsitektur neo vernakuler di mulai sebagai respon terhadap globalisasi dan homogenisasi desain arsitektur yang mengabaikan konteks lokal. Pada pertengahan abad ke-20 banyak arsitek dan perancang mulai mencari cara untuk mengintegrasikan

Kembali nilai-nilai budaya lokal kedalam desain modern mereka. Hal ini didorong oleh kesadaran akan pentingnya kelestarian budaya dan lingkungan, serta keinginan untuk menciptakan bangunan lebih manusiawi dan kontekstual.

Arsitektur neo vernakuler tidak hanya mempertimbangkan aspek estetika, tetapi juga aspek lingkungan dan sosial. Selain itu desain neo vernakuler cenderung lebih responsive terhadap iklim setempat, yang dapat meningkatkan efisiensi energi dan kenyamanan penghuninya.

2. Karakteristik bangunan arsitektur neo vernakuler

Arsitektur neo vernakuler adalah pendekatan desain yang menggabungkan elemen-elemen arsitektur tradisional dengan teknologi dan bahan bangunan modern. Berikut adalah beberapa karakteristik utama dari bangunan arsitektur neo vernakuler.

a. Penggunaan material lokal

Gaya desain arsitektur neo vernakuler sering kali menggunakan material yang tersedia secara lokal. Contoh material lokal bisa berupa kayu, batu, tanah liat dan bambu.

b. Respon terhadap iklim

Bangunan yang di rancang dengan menggunakan gaya desain arsitektur neo vernakuler dapat mempertimbangkan kondisi iklim setempat. Ini mencakup elemen-elemen seperti

ventilasi alami, orientasi bangunan bangunan untuk memaksimalkan Cahaya alami dan angin.

c Estetika dan ornament tradisional

Elemen estetika dan ornament tradisional sering dimasukkan dalam desain bangunan neo vernakule. Ini bisa berupa ukiran kayu, menggunakan motif motif khas batik Banyuwangi, dan detail struktur yang mencerminkan budaya lokal.

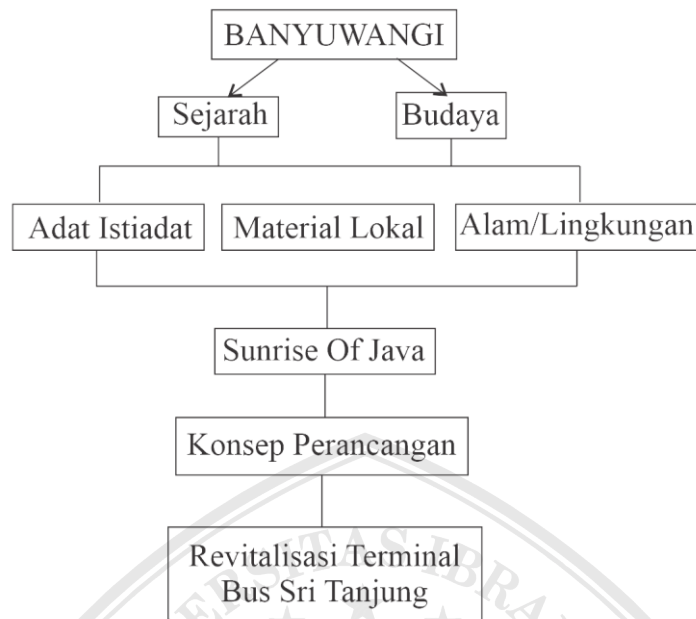
Dari paparan di atas dapat di Tarik Kesimpulan bahwa arsitektur neo vernakuler menawarkan Solusi yang harmonis setara antara tradisi dan modernitas. Dengan memadukan kearifan lokal dan teknologi kontemporer, pendekatan ini tidak hanya melestarikan warisan budaya tetapi juga menciptakan bangunan yang berkelanjutan dan fungsional bagi Masyarakat masa sekarang.

BAB III

METODE PERANCANGAN

3.1 Konsep Dasar

Konsep Revitalisasi terminal bus sri tanjung di banyuwangi ini merupakan hasil analisis pada bab sebelumnya yang kemudian di simpulkan. Kesimpulan di peroleh berdasarkan kesesuaian dengan tema Revitalisasi terminal yaitu neo vernakuler di terapkan dalam mengsingkronisasikan berupa karakteristik untuk bangunan yang menjadi ciri khas tersebut. Sedangkan secara nilai mengambil dari sisi kebudayaan yang bersifat statis, dinamis, adaptif dan universal. Konsep revitalisasi pada pembahasan kali ini menggunakan konsep “Sunrice Of Java” yaitu suatu konsep yang menerapkan kebudayaan dan ke indahan alam yang berada di Banyuwangi. Maka tema tersebut yang akan di gunakan sebagai tema revitaliasi terminal bus sri tanjung dengan pendekatan arsitektur Neo vernakuler yaitu penerapannya pada bangunan melalui unsur-unsur tradisi dan budaya/adat, lingkungan setempat, diungkapan dalam bentuk fisik arsitektural,tata letak denah, struktur, material dan ornament-ornamen.

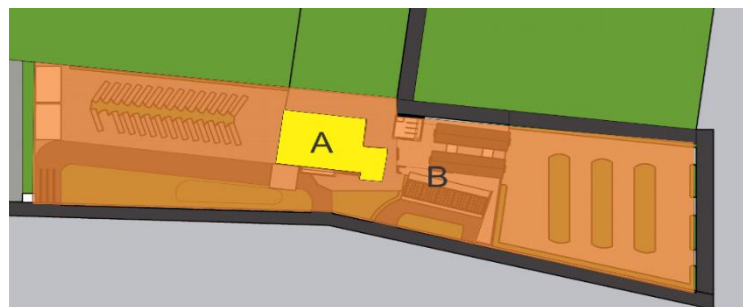


Dalam pengaplikasian konsep tentu akan mengikuti hasil Analisa mulai dari bentuk site, iklim, potensi dan kekurangan dari site yang nantinya akan mempengaruhi rancangan itu sendiri.

3.2 Rencana Tapak

kajian makro dan mikro menghasilkan ide tapak untuk Kawasan tapak, yang selanjutnya mengarah pada sirkulasi, pengelompokan kegiatan, dan zonasi.

Beberapa zona tersebut tercantum di bawah ini.



Gambar 3. 1 Tata letak

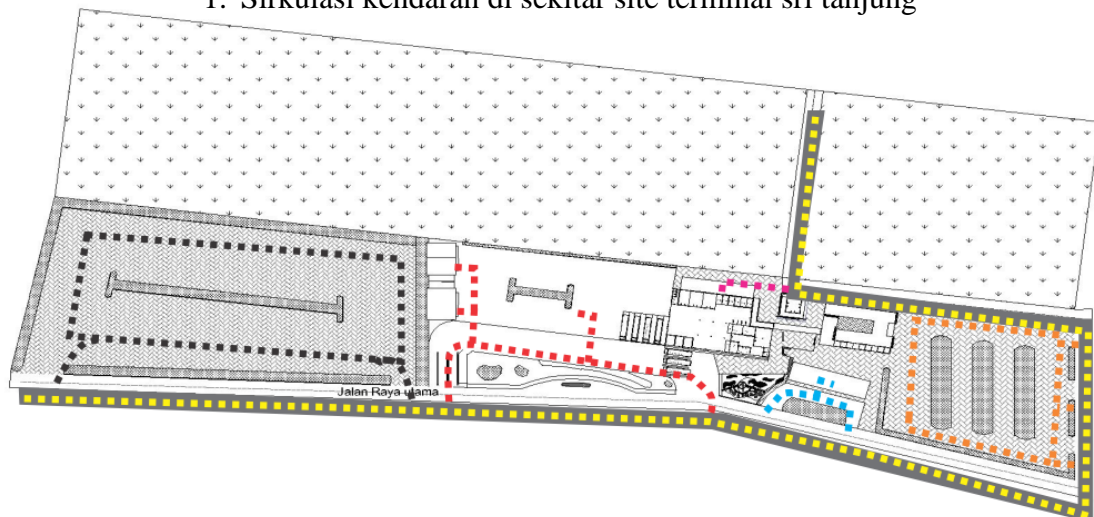
Sumber : Analisa Penulis

- A. merupakan bangunan Utama.
- B. merupakan Area Publik, semi Publik, lanscape

3.3 Sirkulasi

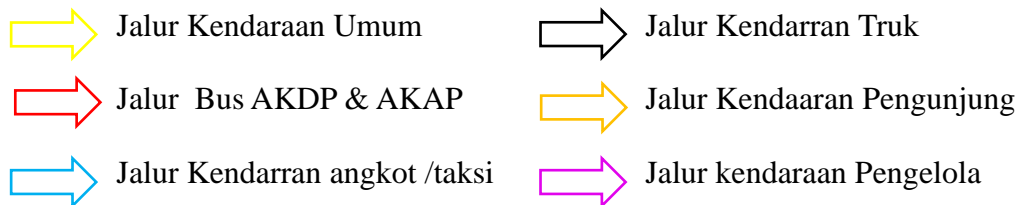
Terminal sri tanjung iyalah terminal tipe A yang hanya melayani antar kota antar provinsi (AKAP) dan Antar Kota dalam provinsi AKDP. Oleh karena itu sistem parkir dan sirkulasi yang efisien sangat penting untuk pengoperasian Gedung. Rencana renovasi terminal sri tanjung adalah sebagai berikut:

1. Sirkulasi kendaraan di sekitar site terminal sri tanjung



Gambar 3. 2 Sirkulasi kendaraan

Sumber : Analisa penulis

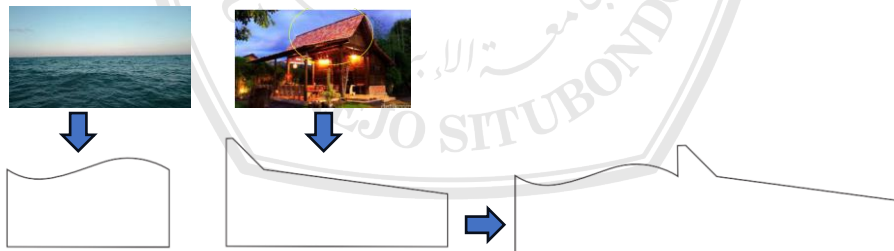


Sirkulasi dalam proses revitalisasi terminal sri tanjung di desain untuk memudahkan pengguna kendaraan yang beroperasi di sekitar Kawasan terminal sri tanjung. Jalur sirkulasi di bedakan menjadi beberapa jenis yaitu :

1. pembagian jalur masuk dan keluar terminal bus sri tanjung berada.
2. menyediakan jalur pejalan kaki yang sama baik bagi pengunjung Gedung maupun penduduk lokal yang menggunakan angkutan umum.
3. tempat parkir dibagi menjadi 5 yaitu parkir pengelola, parkir bus dan parkir pengunjung, parkir angkot dan parkir truk
4. jalur kendaraan bus dan angkot/taksi di bedakan.

3.4 Ekspolarasi Bentuk

1. Bentuk Massa



Menggunakan ide arsitektur neo vernakuler, komposisi massa bangunan induk terminal sri tanjung mengadopsikan bentuk antara rumah adat Banyuwangi dengan alam sekitar.

- a Fasad Bangunan

Salah satu factor penting yang perlu diperhatikan adalah fasad bangunan. Karena fasad bangunan berfungsi sebagai wajah public dan menarik perhatian orang yang melihatnya, maka konsep fasad yang akan diterapkan pada bangunan induk ini meliputi penggunaan kaca, utilitas dan struktur ekspos, ukiran ornament batik khas Banyuwangi dan warna bangunan yang natural. Berikut ini telah diperbarui dengan bentuk dan subtansi yang lebih kekinian:



Gambar 3. 3 Batik gajah Oling

Sumber : Rumahbatikbedjo. com



Gambar 3. 4 Bentuk fasad batik gajah oling

Sumber : Dokumentasi penulis

Dengan adanya fasad yang berbentuk batik gajah oling ini, dapat Mengkenalkan budaya dan ciri khas yang ada di Banyuwangi melalui bentuk desain bangunan, dan tentunya material yang di gunakan pada fasad motif batik

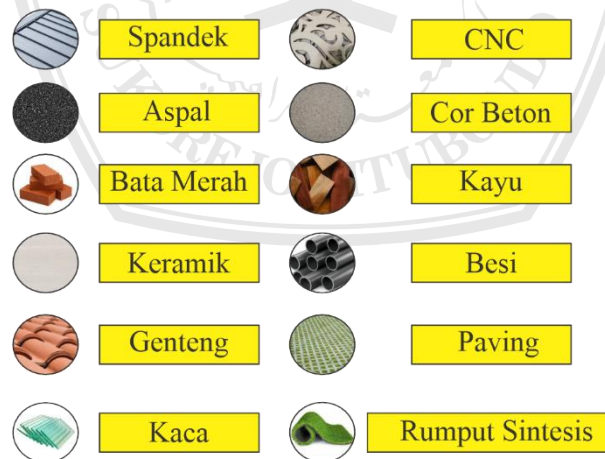
gajah oling pada bangunan utama ini menggunakan material GRC(Fiber Glas Reinforce concret).

3.5 Material Bangunan

Ada beberapa factor yang perlu diperhatikan dalam penggunaan material restorasi terminal sri tanjung , antara lain :

- a Menggunakan Material lokal (batu-bata)
- b Material memiliki kualitas tahan lama
- c Material memberikan kenyamanan dan keselamatan yang tinggi terhadap pengguna bangunan.

maka pada bangunan revitalisasi terminal sri tanjung di rencanakan menggunakan material lokal dan sangat mudah di jangkau seperti pada gambar di bawah ini .



Gambar 3. 5 Material Bangunan

Sumber : Analisa penulis

3.6 Sistem Struktur, Kontruksi Dan Utilitas

1. Analisis Struktur

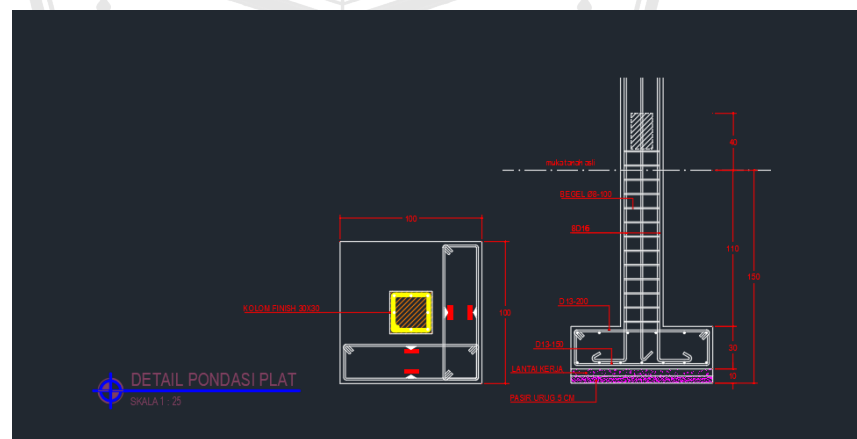
Di terminal sri tanjung di terapkan pertimbangan konsep struktur sebagai berikut :

- a Keadaan tanah
- b Bentuk dan dimensi di dalam struktur
- c Daya tahan dan keamanan struktur

Stabilitas dan keamanan structural ada 2 yaitu :

- a Sub structure

Sub bagian struktur, kadang – kadang di sebut sebagai pondasi bagian paling bawah dari sebuah bangunan. Struktur bangunan terminal ini di topong oleh bati Sungai dan pelat pondasi/cakar ayam yang sesuai dengan kondisi tanah pada umumnya.



Gambar 3. 6 Gambar Kerja Pondasi Foot Plat

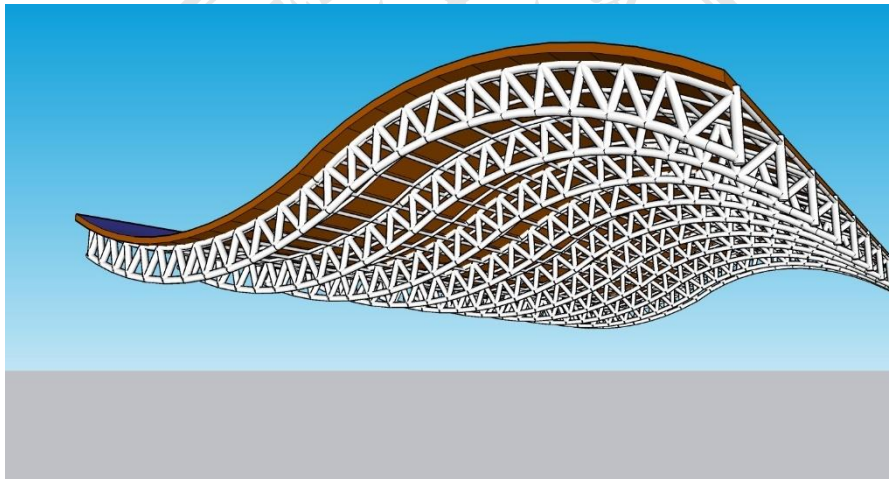
Sumber : Dokumentasi Penulis

Plat beton yang berfungsi sebagai alas pondasi mempunyai luas permukaan berbentuk persegi atau persegi Panjang. Sebaliknya, yang berbentuk persegi Panjang biasanya ditempatkan

pada kolom samping atau tepi bangunan untuk meningkatkan stabilitasnya.

b Upper structure

Upper structure adalah bagian penting dari desain dan konstruksi bangunan, memainkan peran utama dalam memastikan kekuatan, stabilitasnya, dan fungsi keseluruhan bangunan. Pada bagian struktur ini, untuk struktur atap bangunan akan menggunakan rangka batang (space truss)



Gambar 3. 7 Rangka struktur space truss (atap)

Sumber : Dokumentasi Penulis

Struktur atap melengkung yang menggunakan rangka truss dapat memberikan estetika yang menarik dan kemungkinan beban yang lebih merata. Dan rangka truss ini terbuat dari bahan yang kuat yaitu baja dan besi.

2. Analisis utilitas

Mengingat besarnya bentuk arsitektur, pemahaman tentang utilitas bangunan diperlukan. Agar sebuah bangunan dapat memperoleh manfaat dari kenyamanan, aksesibilitas, kesehatan, komunikasi, dan mobilitas yang efektif, utilitas merupakan komponen penting yang mendukung aktivitas baik di dalam maupun di luar struktur.



BAB IV

PERANCANGAN

4.1 Spesifikasi Proyek

Terminal bus adalah titik vital dalam sistem transportasi kota yang memfasilitasi ratusan penumpang setiap hari. Dengan bertambahnya jumlah penduduk dan mobilitas kota, revitalisasi terminal bus menjadi kebutuhan mendesak untuk meningkatkan efisiensi dan kenyamanan pengguna. Maka proyek revitalisasi bus bertujuan untuk menciptakan lingkungan yang lebih modern, nyaman dan efisien bagi pengguna terminal. Dengan luas area 38.474 m².

4.2 Rancangan Ruang



Gambar 4. 1 Axinometrik lanscape kawasan terminal

Sumber : Dokumentasi penulis

Rancangan ruang pada proses revitalisasi terminal bus sri tanjung di rancang menggunakan konsep arsitektur neo vernakuler, mengabungkan elemen

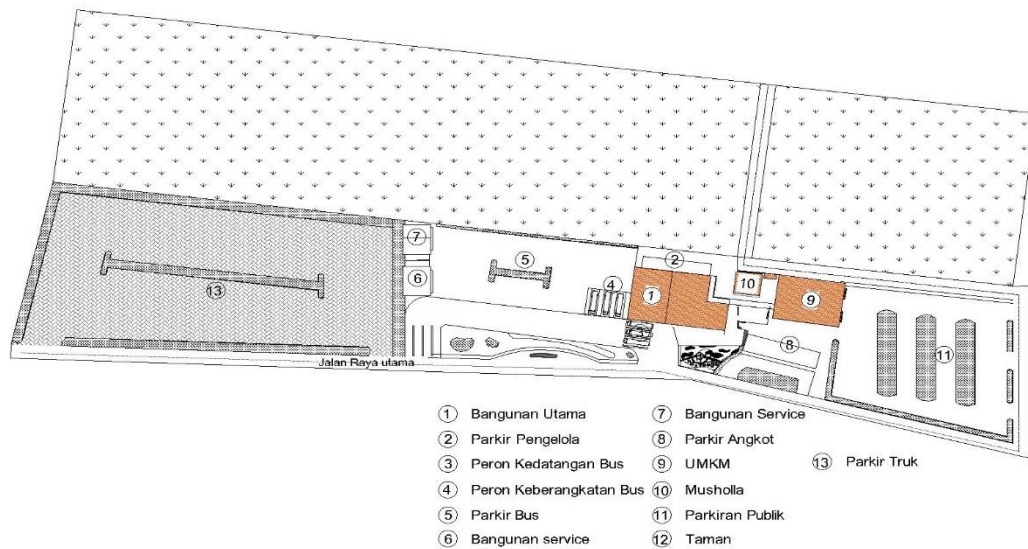
tradisional lokal dengan teknologi dan material modern untuk menciptakan ruang yang fungsional sekaligus mencerminkan kekayaan budaya setempat. Revitalisasi



terminal ini bertujuan untuk memberikan kenyamanan maksimal bagi penumpang dan efisien dalam pengelola transportasi, sambil tetap mempertahankan identitas budaya yang kuat.

4.2.1 Rancangan Ruang Site Plan

Rencana site plan kawasan terminal bus sri tanjung merupakan langkah awal yang krusial dalam menciptakan fasilitas transportasi yang tidak hanya fungsional tetapi juga nyaman dan berkelanjutan.



Gambar 4. 2 Hasil site plan kawasan terminal bus sri tanjung

Sumber : hasil desain

Rancangan site plan ini menunjukkan penataan berbagai lokasi bangunan, fasilitas yang ada, serta area yang penting di dalam kawasan terminal sri tanjung. Dan setiap elemen dalam site plan ini di rancang untuk memastikan aliran lalu lintas yang lancar kenyamanan penumpang, serta minimalisir dampak lingkungan. Berikut pembagian zonasi dalam kawasan terminal sri tanjung :

1. Area pintu masuk dan keluar ;

Pintu masuk dan keluar utama di rancangan untuk memisahkan aliran bus dan kendaraan pribadi, mengurangi kemacetan dan meningkatkan keselamatan.

2. Area parkir

Terdapat 5 area parkir pada site plan kawasan terminal sri tanjung yaitu parkir untuk bus, parkir untuk pengelola, parkir untuk truk-truk, parkir untuk pengunjung/penjemput, dan parkir angkot, dan untuk parkir bus berada dekat dengan peron untuk memudahkan penumpang.

3. Peron dan ruang tunggu

Peron di rancangan dengan penada yang jelas dan akses langsung ke ruang tunggu yang nyaman dan luas.

4. Area service

Terdapat 2 ruang service yang berada di kawasan parkir bus yaitu ruang bengkel dan ruang cuci bus.

5. Fasilitas penunjang

Terdapat berbagai fasilitas penunjang seperti taman, musholla dan UMKM. Semua fasilitas ini di rancangan dengan estetika neo vernakuler. Menggunakan material lokal dan desain yang harmonis dnegan lingkungan sekitar.

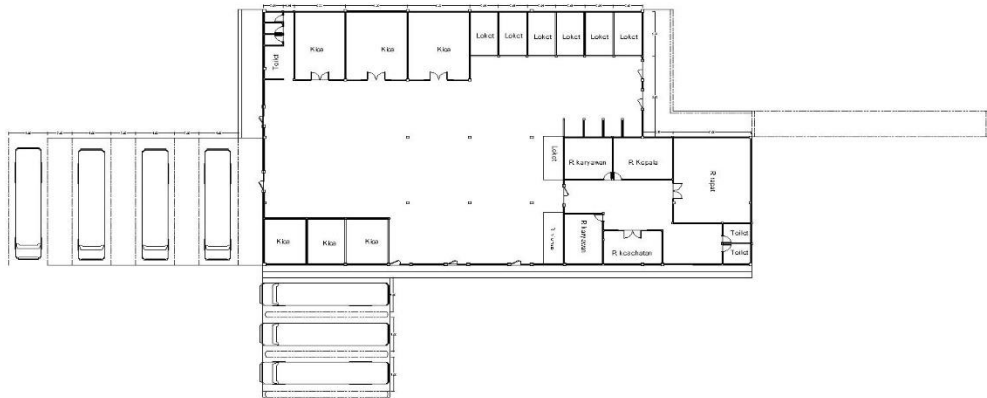
4.2.2 Rancangan denah bangunan

Rancangan denah bangunan pada revitalisasi terminal sri tanjung ini mengacu pada representasi visual dari tata letak ruangan dalam semua

bangunan. Rancangan denah ini adalah gambaran skematik yang menunjukkan ruang ruang, ukuran, peralatan, dan yang terpenting adalah elemen arsitektur dari suatu bangunan. Denah bangunan yang di tampilkan disini adalah tampak dari atas sebagai pembantu dalam perencanaan, perancangan, dan konstruksi bangunan. Berikut adalah beberapa point yang di jelaskan dalam rancangan denah yang berada di kawasan terminal sri tanjung, di antaranya :

a Bangunan Utama

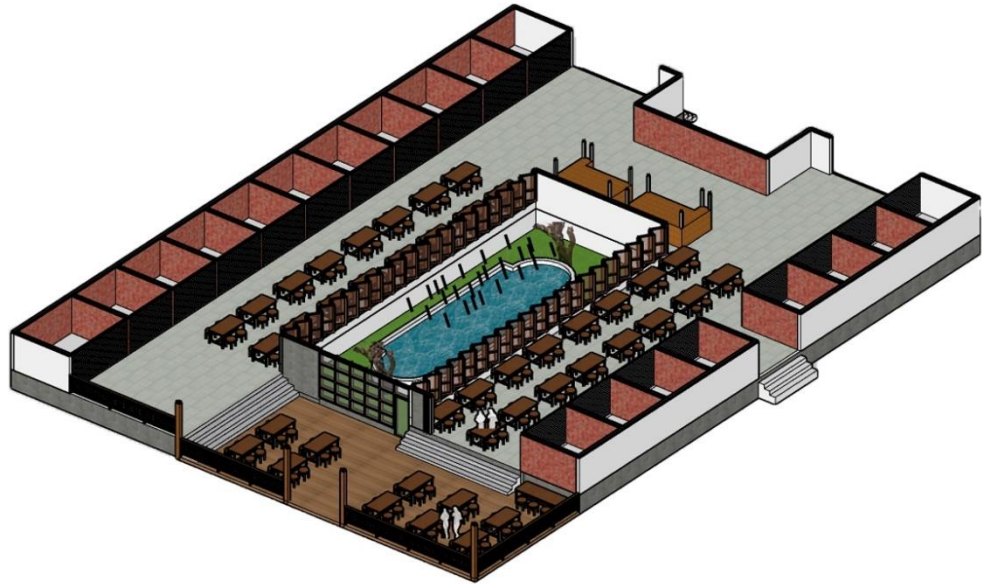
Pada bangunan utama terminal sri tanjung merupakan jantung dari kompleks terminal yang mengabungkan estetika dengan fungsionalitas modern melalui pendekatan estetika tradisional dengan fungsionalitas modern melalui pendekatan arsitektur neo vernakuler. Berikut gambar denah pada bangunan utama sri tanjung.



Gambar 4. 3 Denah bangunan utama

Sumber : hasil desain

b Denah Umkm

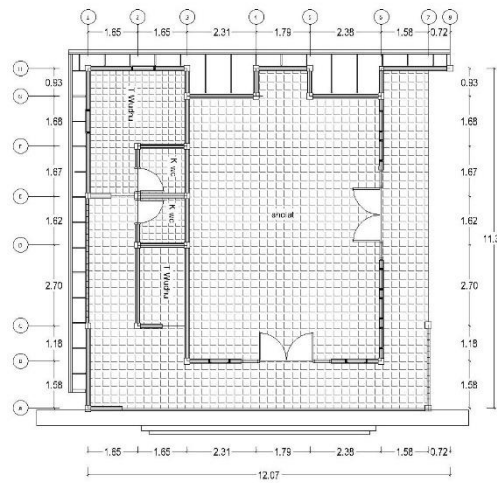


Gambar 4. 4 Denah UMKM

Sumber : hasil desain

Kios-kios dan UMKM di terminal sri tanjung memaikan peran penting dalam menyediakan berbagai kebutuhan penumpang serta memperkaya pengalaman mereka selama berada di terminal.

c Musholla



Gambar 4. 5 denah Musholla

Sumber : hasil desain

Musholla di terminal sri tanjung dirancang untuk menyediakan ruang ibadah yang nyaman dan tenang bagi para penumpang ataupun pengelola terminal yang ingin menjalankan kewajiban agama mereka.

4.3 Rancangan bentuk.

Rancangan bentuk pada bangunan – bangunan yang ada di kawasan terminal sri tanjung merujuk pada proses dalam merencanakan tampilan visual dari bangunan yang akan digunakan sebagai tempat titik penghubung utama bagi berbagai moda transportasi, baik untuk penumpang maupun barang. Pada perancangan bentuk bangunan ini mencakup desain fasad bangunan, eksterior, interior, dan lain sebagainya. Berikut adalah beberapa poin yang dijelaskan dalam rancangan bentuk pada bangunan yang ada di kawasan terminal sri tanjung, diantaranya;

4.3.1 Bentuk Esterior Bangunan

pada bentuk eksterior bangunan terminal sri tanjung di rancang untuk mencerminkan kekayaan lokal sambil memnuhi kebutuhan fungsional dan estetis masa kini. Dengan menggunakan pendekatan arsitektur neo vernakuler, desain ini mengabungkan elemen-elemen tradisional dengan material dan teknologi modern, diantaranya adalah :

1. Bangunan utama

Gaya arsitektur di terminal sri tajung bertujuan untuk menghormati warisan budaya setempat sambil mengadopsi teknologi dan material modern. Desain ini mengabungkan elemen-elemen tradisional

seperti bentuk atap, ukiran, dan material lokal dengan fitur – fitur kontemporer yang raman lingkungan dan fungsional.



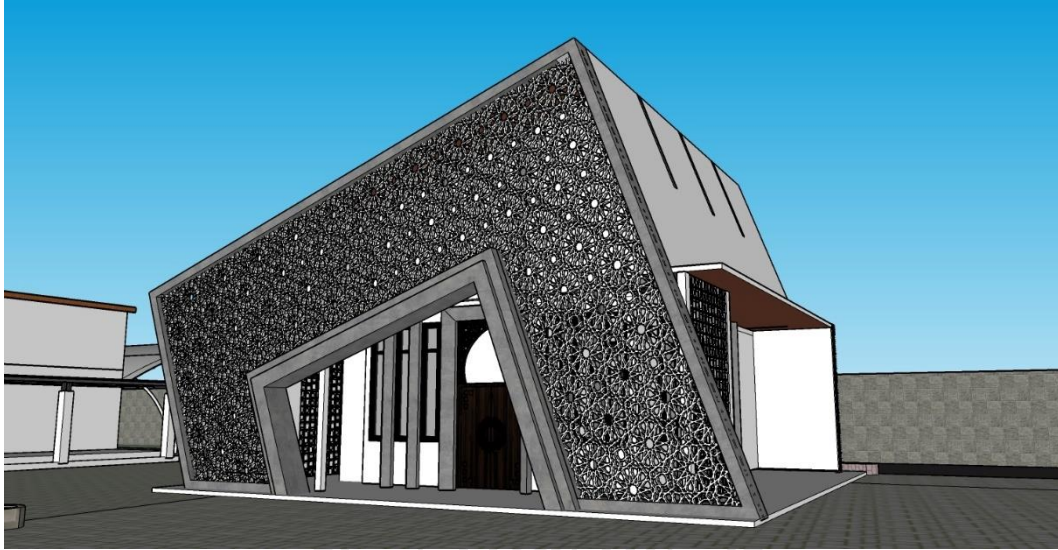
Gambar 4. 6 tampak eksterior bangunan utama

Sumber; Hasil Desain

Bentuk bangunan utama di rancang untuk mencerminkan kekayaan budaya lokal dan karakteristik geografis kawasan. Dengan menggunakan pendekatan arsitektur neo vernakuler, desain atap pelana separuh dan atap separuhnya menggunakan penutup atap gelombang yang terinspirasi dari rumah adat banyuwangi (rumah osing) dan alam di sekitarnya, karena lokasi lahan dekat dengan pesisir. Dan juga menampilkan fasad yang berbentuk batik gaja oling pada bangunan utama.

2. Musholla

Desain eksterior Musholla di kawasan terminal sri tanjung di kawasan terminal sri tanjung dengan inspirasi modern, menciptakan sebuah bangunan yang tidak hanya fungsional tetapi juga estetis dan mengundang.



Gambar 4. 7 Desain Musholla

Sumber : hasil desain

Dengan menggunakan ornamen bentuk geometris yang dinamis, menggunakan sudut-sudut tajam dan struktur yang terlihat seperti bergerak maju. Ini mencerminkan semangat kemajuan dan keterbukaan yang sesuai dengan fungsi terminal sebagai tempat transit dan persinggahan.

3. UMKM

Bangunan umkm di kawasan terminal sri tanjung di rancang untuk mendukung kegiatan ekonomi lokal dengan pendekatan arsitektur neo vernakuler. Desain eksterior bangunan ini mencerminkan keseimbangan antara tradisi dan modernitas, menciptakan lingkungan yang nyaman dan menarik bagi para pelaku usaha dan pengunjung terminal.



Gambar 4. 8 desain bangunan umkm

Sumber : hasil desain UMKM.

Bentuk bangunan ini menggunakan atap miring yang memberikan khas rumah adat osing, dan memiliki bentuk fasad garis-garis tegas yang simetris, desain ini memberikan kesan keteraturan dan profesionalisme yang cocok untuk area komersial.

4. Taman

Taman ini di rancang sebagai elemen estetika terminal sri tanjung, dengan tulisan besar yang mencantumkan nama terminal menjadi titik fokus visual yang kuat. Desain tulisan menggunakan font modern dengan material logam yang tahan cuaca, memberikan kesan elegan dan kokoh.



Gambar 4. 9 desain taman

Sumber ; hasil desain.

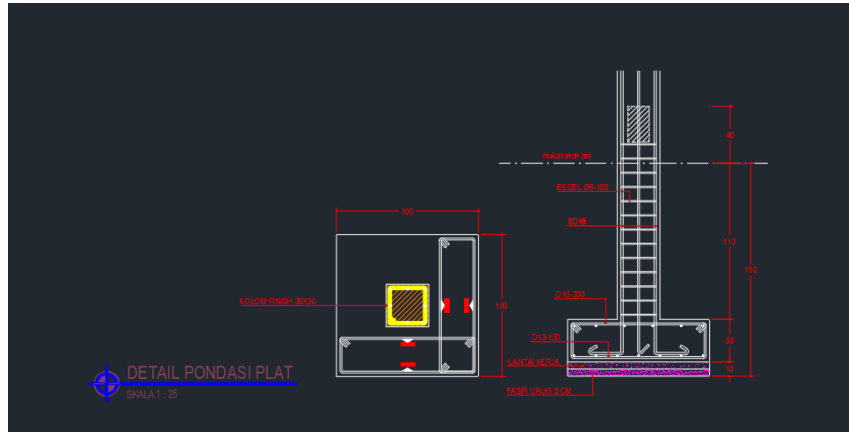
4.4 Sistem Utilitas

Sistem utilitas merupakan tulang punggung infrastruktur yang mendukung kehidupan sehari-hari di banyak lingkungan, baik perkotaan maupun pedesaan. Ini mencakup jaringan kompleks dari penyediaan air, pengelolaan limbah, energi listrik, dan komunikasi. Setiap komponen ini vital untuk kesejahteraan masyarakat dan kemajuan ekonomi. Berikut sistem utilitas yang digunakan dalam proses revitalisasi terminal bus sri tanjung :

4.4.1 Sistem struktur

Sistem struktur yang digunakan dalam proses revitalisasi terminal ini adalah kumpulan dari berbagai elemen dan komponen , yang di desain untuk memberikan kekuatan dan keseimbangan pada bangunan tersebut, baik berupa beban vertikal seperti beban lantai dan beban atap, maupun

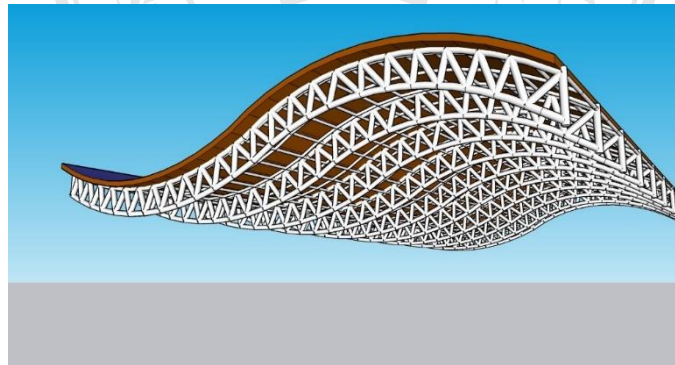
beban guncangan angin dan gempa bumi. Seperti halnya struktur pada bangunan utama, yaitu :



Gambar 4. 10 Pondasi foot plat

Sumber : dokumentasi Penulis

Yaitu penggunaan pada pondasi bawah menggunakan foot plat iyalah salah satu efektif untuk meningkatkan stabilitas, keamanan, dan kinerja struktural bangunan. Dan juga pada bagian atas yaitu atap separuh yang bergelombang menggunakan struktur space truss.



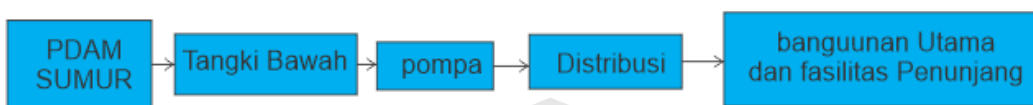
Gambar 4. 11 Penggunaan struktur Space truss

Sumber : hasil desain,

4.4.2 Sistem Penyediaan Air Bersih

penyediaan air bersih dalam terminal bus bukan hanya meningkatkan kualitas layanan, tetapi juga tentang meningkatkan citra terminal sebagai pusat transportasi yang modern dan berkelanjutan dengan menyediakan

akses yang lebih baik terhadap air bersih. Dan sistem air bersih mencakup pasokan air bersih, instalasi pipa air, tangki penyimpanan air, serta fasilitas sanitasi seperti toilet, kamar mandi, dan wastafel. Pada penyediaan air bersih di terminal bersumber dari air sumur dan PDAM.

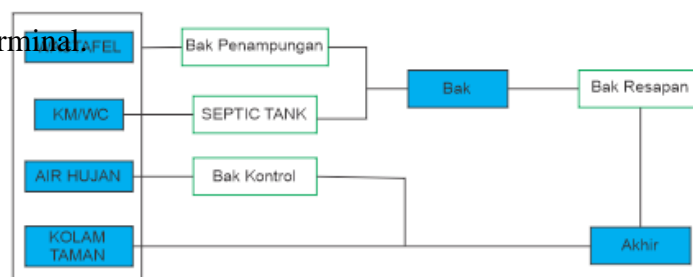


Gambar 4. 12 Konsep Penyediaan Air Bersih bersumber SUMUR Dan PDAM

Sumber : Analisa Penulis.

4.4.3 Sistem Penyediaan Air Kotor

sistem penyediaan air kotor pada proses revitalisasi terminal sri tanjung dirancang dengan baik untuk memastikan bahwa air limbah diproses secara efisien sebelum di buang kelingkungan proses ini melibatkan beberapa tahapan, mulai dari pengumpulan air kotor, pemrosesan di seotictank, hingga pemeriksaan kualitas dan resapan akhir. Dengan adanya sistem air bersih, dapat menjaga kebersihan dan kesehatan lingkungan di sekitar terminal.



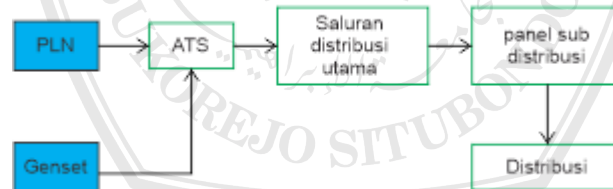
Gambar 4. 13 diagram air kotor

Sumber: Analisa Penulis.

Pada gambar diagram sumber air kotor pertama- pertama di alirkan ke bak penampungan. Bak ini berfungsi untuk mengumpulkan dan menahan air sebelum di proses lebih lanjut, dan dari bak penampungan, air kotor dialirkan ke septic tank, lalu setelah melewati septic tank air limbah di arahkan ke bak kontrol. Setelah air melewati bak resapan, air yang telah disaring dan diolah dengan baik dapat disalurkan kembali lingkungan atau di gunakan untuk keperluan lainnya sesuai dengan standar yang di tetapkan.

4.4.4 Sistem jaringan listrik

sistem listrik meliputi pasokan listrik, intalasi kabel, panel, panel listrik, dan kelengkapan pencahayaan. Pada sistem jaringan listrik di terminal bus sri tanjung di rancang untuk memenuhi kebutuhan dasar operasional terminal. Ini mencakup penerangan umum, daya untuk kantor administrasi, fasilitas umum seperti toilet, dan area parkir.



Gambar 4. 14 diagram sistem aliran Listrik

Sumber : Analisa penulis.

PLN merupakan sumber utama pasokan listrik, pasokan listrik dari pln ini masuk ke sistem terminal melalui panel distribusi. Sedangkan ATS adalah perangkat otomatis yang mengalihkan sumber listrik dari PLN ke Genset secara otomatis saat terjadi pemadaman listrik. Ketika listrik dari PLN kembali normal, ATS akan mengalihkan kembali pasokan listrik dari

genset ke PLN. Dan saluran distribusi utama mendistribusikan listrik ke panel sub distribusi yang lebih kecil. Panel sub ini mengelola dan mengatur distribusi listrik ke berbagai zona atau area di terminal bus. dari panel subdistribusi ini listrik didistribusikan ke berbagai perangkat listrik dan fasilitas di terminal bus seperti penerangan, fasilitas umum, sistem keamanan dan lain lain.

4.5 Rencana Anggaran Biaya

RAB adalah total biaya upah dan material dalam suatu proyek konstruksi, seperti rumah, gedung, atau jembatan. Menghitung RAB sebelum melaksanakan pekerjaan konstruksi dapat mengurangi pembengkakan biaya dan energi. Dianggap hasil yang maksimal dengan biaya efisien, berikut langkah menghitung RAB.

1. Membuat item pekerjaan
2. Membuat daftar harga satuan upah pekerja
3. Membuat analisa pekerjaan per item
4. RAB (rencana anggaran biaya) bangunan.

4.5.1 Item/ Uraian pekerjaan

Berdasarkan analisis terhadap gambar pekerjaan struktur bangunan utama terminal sri tanjung ini maka di susun item-item pekerjaan sebagai berikut.

Tabel 3 1 Uraian Pekerjaan

Sumber : Analisa Penulis

NO	URAIAN PEKERJAAN
I	PEKERJAAN PERSIAPAN
1	Pembersihan Lokasi

Tabel 3 2 (Tabel Lanjutan)

Sumber : Analisa Penulis

1	Pembersihan Lokasi
2	Pengukuran / Bouwplank
II	PEKERJAAN TANAH DAN PONDASI
A	Pondasi Tapak
1	galian tanah pondasi
2	Pasir Urug alas Pondasi
3	Aanstamping Batu kososng
B	PONDASI MENERUS
1	galian tanah pondasi
2	Pasir Urug alas Pondasi
3	Aanstamping Batu kososng
4	pondasi Batu Kali
5	Urugan Tanah Kembali
III	PEKERJAAN BETON
1	Rabat Beton 5 cm
2	Sloof 15 x20 Beton mutu K - 175 / $f_c = 14,15$ Mpa (Beton ringan), Slump (120 - 20) M Pembesian dengan besi polos 4 Ø 13 & Ø8 - 150 Bekisting untuk Sloof 15 x 20
3	Kolom 30 x 40 Beton mutu K - 250 / $f_c = 14,15$ Mpa (Beton ringan), Slump (120 - 20) M Pembesian dengan besi polos 4 Ø 13 & Ø8 - 150 Bekisting untuk kolom 30 x 40
4	Balok30 x40 Beton mutu K - 250 / $f_c = 14,15$ Mpa (Beton ringan), Slump (120 - 20) M Pembesian dengan besi polos 4 Ø 13 & Ø8 - 150 Bekisting untuk balok 30 x 40
5	Balok20 x15 Beton mutu K - 250 / $f_c = 14,15$ Mpa (Beton ringan), Slump (120 - 20) M Pembesian dengan besi polos 4 Ø 10 & Ø8 - 100 Bekisting untuk balok 15 x 20
IV	PEKERJAAN DINDING & PLESTERAN
1	Dinding batu merah (5 x 11 x 22) Tebal 1/2 Bata camp. 1 : 4
2	Plesteran camp. 1 : 4 tbl 15 mm
3	Acian
4	Benagan
V	PEKERJAAN PINTU & JENDELA
1	Pekerjaan dinding kaca aluminim
2	Pintu Alluminium Type P1
3	Pintu Kaca Geser P2

Tabel 3 3 (Tabel Lanjutan)

Sumber : Analisa Penulis

5	pintu roofing door
VI	PEKERJAAN PLAFON
1	Rangka Besi Galvalume Hollow 1x40.40.2mm Modul 60 x 60 cm (Plafond)
2	Langit - langit gypsum board tbl. 9 mm (120 x 240 x 9)
VII	PEKERJAAN LANTAI
1	Keramik Granite Lantai 60 x 60 cm
2	Keramik Lantai Toilet 20 x 20
VIII	PEKERJAAN PENGECATAN
1	Pengecatan Dinding Baru
2	Pengecatan Plafon Baru
X	PEKERJAAN ATAP 1
1	Genteng Bitumen
2	Rangka Atap Baja Ringan
3	Kalsiplank Polos Uk. 8 mm x 30 cm x 4m
4	Rangka Atap Space Truss Holoow
XI	PEKERJAAN FASAD
1	Motif CNC Akrilik
2	Fasad & Pvc
XII	PEKERJAAN INSTALASI LISTRIK
1	Pek.pas Titik Lampu 5 watt
2	Pek.pas Titik Lampu TL 2 x20 watt
3	Pek. Pas Stop Kontak
4	Pek. Pass Saklar 1
5	Pek. Pass Saklar 2
6	Pek. Pass Saklar 3
7	Pek Pass AC
XIII	PEKERJAAN SANITASI
1	Septictank
2	Resapan
3	Memasang Kran 3/4
4	Memasang Pipa PVC AW 3/4
5	Memasang Pipa PVC AW 4"
6	Kloset Jongkok (setara INA) warna muda
7	Pas. Tempat Sabun

4.5.2 Volume Pekerjaan

Perhitungan volume setelah di dapatkan item pekerjaan atau uraian pekerjaan yang akan dilaksanakan kemudian di lakukan volume untuk masing-masing pekerjaan sesuai dengan satuan. Berikut ini adalah rekaputalisasi perhitungan volume pekerjaan struktur bangunan utama terminal sri tanjung dengan detail perhitungan volume dapat dilihat pada lampiran.

Tabel 3 5 Uraian Pekerjaan, Satuan & Volume

Sumber : Analisa Penulis

NO	URAIAN PEKERJAAN	SAT	VOLUME
I	PEKERJAAN PERSIAPAN	-	-
1	Pembersihan Lokasi	1500	1500
2	Pengukuran / Bouwplank	M	200.00
II	PEKERJAAN TANAH DAN PONDASI	-	-
A	Pondasi Tapak	-	-
1	galian tanah pondasi	M3	179.93
2	Pasir Urug alas Pondasi	M3	10.00
3	Aanstamping Batu kososng	M3	10.00
B	PONDASI MENERUS	-	-
1	galian tanah pondasi	M3	397.18
2	Pasir Urug alas Pondasi	M3	91.05
3	Aanstamping Batu kososng	M3	91.05
4	pondasi Batu Kali	M3	111.49
5	Urugan Tanah Kembali	M3	91.05
III	PEKERJAAN BETON	-	-
1	Rabat Beton 5 cm	M3	65.04
2	Sloof 15 x20	-	-
	Beton mutu K - 175	M3	111.30
	Pembesian dengan besi polos 4 Ø 13 & Ø8 - 150	kg	48.90
	Bekisting untuk Sloof 15 x 20	M3	293.16
3	Kolom 30 x 40	-	-
	Beton mutu K - 250	M3	293.16
	Pembesian dengan besi polos 4 Ø 13 & Ø8 - 150	Kg	57.11
	Bekisting untuk kolom 30 x 40	M2	240.80
4	Balok30 x40	-	-
	Beton mutu K - 250	M3	318.98
	Pembesian dengan besi polos 4 Ø 13 & Ø8 - 150	kg	53.04
	Bekisting untuk balok 30 x 40	M3	101.00
5	Balok20 x15	-	-
	Beton mutu K - 250	M3	114.45
	Pembesian dengan besi polos 4 Ø 10 & Ø8 - 100	kg	46.80
	Bekisting untuk balok 15 x 20	M3	291.20

Tabel 3 6 (Tabel Lanjutan)

Sumber : Analisa Penulis

IV	PEKERJAAAN DINDING & PLESTERAN	-	-
1	Pass. Dinding batu merah	M3	575.84
2	Plesteran camp. 1 : 4 tbl 15 mm	M3	1151.69
3	Acian	M3	1151.69
4	Benagan	M2	196.89
V	PEKERJAAN PINTU & JENDELA	-	-
1	Pekerjaan dinding kaca aluminim	-	-
2	Pintu Alluminium Type P1	units	10.00
3	Pintu Kaca Geser P2	units	12.00
4	Jendela Alluminium Type BV	M2	58.14
5	pintu rooling door	M2	17.91
VI	PEKERJAAN PLAFON	-	-
1	Rangka Besi Galvalume Hollow	M2	1313.60
2	Langit - langit gypsum board tbl. 9 mm (120 x 240 x 9)	M2	1313.60
VII	PEKERJAAN LANTAI	-	-
1	Keramik Granite Lantai 60 x 60 cm	M2	1241.29
2	Keramik Lantai Toilet 20 x 20	M2	22.12
VIII	PEKERJAAN PENGECATAN	-	-
1	Pengecatan Dinding Baru	M3	575.84
2	Pengecatan Plafon Baru	M3	1313.60
X	PEKERJAAN ATAP 1	-	-
1	Genteng Bitumen	M2	1417.77
2	Rangka Atap Baja Ringan	M2	885.45
3	Kalsiplank Polos Uk. 8 mm x 30 cm x 4m	M2	1380.96
4	Rangka Atap Space Truss Holoow	M2	798.53
XI	PEKERJAAN FASAD	-	-
1	Motif CNC Akrilik	M2	93.39
2	Fasad & Pvc	unit	6.00
XII	PEKERJAAN INSTALASI LISTRIK	-	-
1	Pek.pas Titik Lampu 5 watt	Titik	45.00
2	Pek.pas Titik Lampu TL 2 x20 watt	Titik	35.00
3	Pek. Pas Stop Kontak	Buah	80.00
4	Pek. Pass Saklar 1	Buah	25.00
5	Pek. Pass Saklar 2	Buah	17.00
6	Pek. Pass Saklar 3	Buah	11.00
7	Pek Pass AC	Buah	8.00
XIII	PEKERJAAN SANITASI	-	-
1	Septictank	Buah	1.00
2	Resapan	Buah	1.00
3	Memasang Kran 3/4	Buah	11.00
4	Memasang Pipa PVC AW 3/4	M'	35.05
5	Memasang Pipa PVC AW 4"	M'	40.00
6	Kloset Jongkok (setara INA) warna muda	Buah	5.00
7	Pas. Tempat Sabun	Buah	10.00

4.5.3 Daftar harga satuan upah dan bahan

Berikut adalah Standarisasi harga satuan pekerjaan bahan & Upah Pekerjaan Kontruksi di kabupaten banyuwangi.

Tabel 3 7 Harga satuan upah dan bahan

Sumber : Analisa Penulis

I UPAH TENAGA KERJA					
1	Mandor	Org/Hr	Rp	115,000	Rp 110,000
2	Kepala Tukang	Org/Hr	Rp	100,000	Rp 100,000
3	Tukang Kayu	Org/Hr	Rp	95,000	Rp 95,000
4	Tukang Batu	Org/Hr	Rp	95,000	Rp 95,000
5	Tukang Besi	Org/Hr	Rp	95,000	Rp 95,000
6	Tukang Pipa	Org/Hr	Rp	95,000	Rp 95,000
7	Tukang Cat	Org/Hr	Rp	95,000	Rp 95,000
8	Tukang Plitur	Org/Hr	Rp	95,000	Rp 95,000
9	Pekerja	Org/Hr	Rp	100,000	Rp 100,000
10	Juru Ukur	Org/Hr	Rp	100,000	Rp 100,000
11	Mekanik	Org/Hr	Rp	95,000	Rp 95,000
12	Pembantu Mekanik	Org/Hr	Rp	95,000	Rp 95,000
13	Operator Terampil Excavator	Org/Hr	Rp	173,000	Rp 178,800
14	Operator Terampil Mesin Gilas	Org/Hr	Rp	115,300	Rp 121,100
15	Pembantu Operator	Org/Hr	Rp	90,000	Rp 92,300
16	Sopir Terampil	Org/Hr	Rp	115,300	Rp 121,100
17	Pembantu Sopir	Org/Hr	Rp	90,000	Rp 92,300
18	Penjaga	Org/Hr	Rp	90,000	Rp 92,300
19	Buruh Terampil	Org/Hr	Rp	90,000	Rp 92,300
20	Penganyam	Org/Hr	Rp	90,000	Rp 92,300
21	Pekerja Pengisi	Org/Hr	Rp	90,000	Rp 92,300
NO	JENIS BAHAN DAN UPAH	SAT	HARGA SATUAN		
			Perkotaan	Pegunungan	
II BAHAN BATU					
3	Batu Pecah 3-5	M3	140,000.00	196,000.00	
4	Batu Pecah 5-7	M3	140,000.00	208,000.00	
5	Batu Pecah 10-15	M3	115,000.00	253,000.00	
6	Batu Gunung/Batu Kali	M3	230,000.00	429,000.00	
7	Grosok (ABC)	M3	172,000.00	253,000.00	
8	Batu Merah	M3	85,000.00	189,000.00	

Tabel 3 8 (Tabel Lanjutan)

Sumber : Analisa penulis

III BAHAN BATU PECAH MESIN				
1	Batu Pecah 0,5-1	M3	348,000.00	429,000.00
2	Batu Pecah 1-1	M3	230,000.00	400,500.00
3	Batu Pecah 1-2	M3	320,000.00	400,500.00
4	Batu Pecah 2-3	M3	291,500.00	372,000.00
5	Pasir Abu Batu (mesin)	M3	279,000.00	359,000.00
IV BAHAN ASPAL				
1	Aspal Curah	Kg	310,000.00	391,000.00
2	Aspal Kemas	Kg	600.00	900.00
9	Batu Rein	Bj	1,300.00	1,500.00
V BAHAN SEMEN				
1	Semen 40 Kg	Kg		
2	Semen Putih 40 Kg	Kg	419,500.00	500,000.00
3	Semen Warna	Kg	419,500.00	500,000.00
VI BAHAN KAPUR				
1	Kapur Pasang lokal (10 Kg)	Zak	419,500.00	500,000.00
2	Pasir Abu Batu (mesin)	M3	311,500.00	404,000.00
VII BAHAN LANTAI DAN KERAMIK				
1	Tegel Keramik 30 x 30 (warna gelap)	M2	72,600.00	73,800.00
2	Tegel Keramik 40 x 40 (polos)	M2	1,500.00	78,000.00
3	Tegel Keramik 40 x 40 (warna gelap)	M2	3,075.00	3,175.00
4	Tegel Abu-Abu 20 x 20	M2		
5	Tegel Wavel Warna 20 x 20	M2	23,000.00	25,300.00
6	Tegel Galar Abu-abu 30 x 30	M2	692,300.00	750,000.00
7	Kapur Pasang (10 kg) setara puger	Zak	11,500.00	13,800.00
15	Tegel Wavel Warna 20 x 20	M2	54,200.00	54,800.00
16	Tegel Galar Abu-abu 30 x 30	M2	54,200.00	55,300.00
17	Tegel Galar Merah 30 x 30	M2	62,300.00	63,400.00
18	Tegel Galar Hijau 30 x 30	M2	77,300.00	78,400.00
19	Tegel Galar Biru 30 x 30	M2	77,300.00	78,400.00
20	Tegel Galar Kuning 30 x 30	M2	77,300.00	78,400.00
21	Granit Tile Polos Cerah 60 x 60	M2	338,000.00	339,800.00
22	Granit Tile Polos Gelap 60 x 60	M2	343,800.00	345,500.00
23	Granit Tile Motif 60 x 60	M2	349,600.00	351,300.00
24	Granit Tile Polos Cerah 80 x 80	M2	392,300.00	394,000.00
25	Granit Tile Polos Gelap 80 x 80	M2	398,000.00	399,800.00
26	Granit Tile Motif 80 x 80	M2	403,800.00	405,500.00
27	Batu Alam Piring Uk. 10 x 20 cm	M2	57,600.00	58,200.00
28	Batu Palimanan Halus (10 x 20)	M2	123,400.00	124,000.00
29	Batu Palimanan Kasar (10 x 20)	M2	125,700.00	126,300.00
30	Batu Susun Sirih	M2	92,300.00	92,800.00
31	Batu Hijau Sukabumi	M2	132,600.00	133,200.00
32	Batu Andesit Bakar	M2	196,100.00	196,700.00

Tabel 3 9 (tabel Lanjutan)

Sumber : Analisa Penulis

VII	SANTASI			
1	Wastafel (setara INA) komplit	Bh	628,800.00	646,100.00
2	Tempat Sabun	Bh	38,000.00	38,600.00
3	Kloset Jongkok (setara INA) warna muda	Bh	225,000.00	242,300.00
4	Kloset Jongkok (setara INA) warna tua	Bh	261,900.00	279,200.00
5	Kloset Duduk (setara INA) warna muda	Bh	673,800.00	691,100.00
6	Kloset Duduk (setara INA) warna tua	Bh	747,700.00	765,000.00
7	Tempat Cuci Piring (komplit-setara Royal)	Bh	418,800.00	436,100.00
8	Avour (KM/WC dan Bak Cuci)	Bh	38,000.00	38,600.00
9	Jet Shower	Bh	75,000.00	75,500.00
10	Tandon fiber Glass 550 ltr Penguin	Bh	1,644,800.00	1,673,700.00
11	Tandon fiber Glass 1100 ltr Penguin	Bh	2,766,300.00	2,795,200.00
12	Tandon fiber Glass 3200 ltr	Bh	2,728,900.00	2,757,800.00
13	Tandon fiber Glass 500 ltr	Bh	3,214,900.00	3,243,800.00
14	Tandon fiber Glass 1000 ltr	Bh	4,557,900.00	4,586,700.00
IX	BAHAN GENTENG			
1	Genteng Karang Pilang ex Ambulu (SNI)	Bj	3,500.00	4,600.00
2	Genteng Bubungan Karang Pilang ex Ambulu	Bj	13,200.00	13,300.00
3	Genteng Karang Pilang ex Kalibagor	Bj	1,750.00	1,600.00
4	Genteng Bubungan Karang Pilang ex Kalibagor	Bj	3,200.00	3,300.00
5	Genteng Blintong Ambulu	Bj	5,100.00	5,300.00
6	Genteng Bubungan Blintong Ambulu	Bj	5,100.00	5,300.00
7	Genteng Palm Press kalibagor	Bj	1,500.00	1,600.00
8	Genteng Bubungan Palm Press kalibagor	Bj	3,000.00	3,100.00
9	Genteng Marando ex Ambulu	Bj	3,000.00	3,100.00
10	Genteng Bubungan Marando ex Ambulu	Bj	3,400.00	3,500.00
11	Genteng Marando ex Kalibagor	Bj	2,300.00	2,400.00
12	Genteng Bubungan Marando ex kalibagor	Bj	3,000.00	3,100.00
13	Genteng beton	Bj	5,300.00	5,400.00
14	Genteng Bubungan Beton	Bj	5,700.00	5,800.00
15	Genteng Blima ex Ambulu	Bj	3,400.00	3,500.00
16	Genteng Bubungan Blima ex Ambulu	Bj	5,100.00	5,300.00
17	Genteng Metal	M2	57,400.00	57,500.00
18	Genteng Bubungan Metal	Bj	35,000.00	35,100.00
19	Genteng Datar / Flat tanah Liat	M2	34,600.00	34,700.00
20	Genteng Datar / Flat Beton	M2	40,300.00	40,500.00
21	Roster Karang Pilang Besar	Bj	18,400.00	18,500.00
22	Roster Karang Pilang Kecil	Bj	10,900.00	11,000.00
X	BAHAN BESI			
1	Besi Beton Polos	Kg	13,800.00	14,650.00
2	Besi Beton Ulir	Kg	15,050.00	15,850.00
3	Kawat Beton	Kg	16,450.00	17,300.00
4	Kawat Bronjong/Jaring Kawat Baja	Kg	15,000.00	16,100.00
5	Kawat Duri	Rol	98,000.00	109,600.00
6	Kawel / Baut (bahan plat)	Kg	21,300.00	22,500.00
7	Kawel / Baut (bahan besi)	Kg	19,600.00	20,700.00
8	Uk 0.5 x 1.0 x 2.0 m d = 2.7 mm	Unit	445,400.00	503,100.00
9	Wiramesh M8	Lbr	649,600.00	650,700.00
10	Wiramesh M10	Kg	1,031,500.00	1,032,700.00

4.5.4 Analisa Harga Satuan Bahan dan Upah

Harga satuan bahan merujuk pada biaya per unit untuk setiap jenis yang akan di gunakan dalam proyek pembangunan. Proses analisis harga satuan bahan meliputi beberapa langkah berikut;

Tabel 3 10 Analisis Pekerjaan Harsat

Sumber ; Analisa Penulis

Kode SNI	NO	JENIS PEKERJAAN	SAT	INDEKS	HARGA SATUAN	JUMLAH HARGA
	I	Pekerjaan Persiapan				
	1	A.2.2.1.4				
2835-2002		Pengukuran / Bouwplank	M'			
		Bahan Kayu Meranti Usuk 5/7 ; 4/7	M3	0.012	Rp 6,346,400.00	Rp 76,156.80
		Paku Usuk	Kg	0.020	Rp 17,300.00	Rp 346.00
		Kayu (Bekisting)	M3	0.007	Rp 1,241,100.00	Rp 8,687.70
		Upah Pekerja	Org/Hr	0.100	Rp 100,000.00	Rp 10,000.00
		Tukang Kayu	Org/Hr	0.100	Rp 95,000.00	Rp 9,500.00
		Kepala Tukang	Org/Hr	0.100	Rp 100,000.00	Rp 10,000.00
		Mandor	Org/Hr	0.005	Rp 115,000.00	Rp 575.00
		Jumlah				Rp 115,265.50
		Overhead & Profit		0%		Rp -
		Harga Satuan Pekerjaan				Rp 115,265.50
	2	A.2.2.1.9				
2835-2002		Membersihkan Lapangan	M2			
		Upah Pekerja	Org/Hr	0.100	Rp 100,000.00	Rp 10,000.00
		Mandor	Org/Hr	0.050	Rp 115,000.00	Rp 5,750.00
		Jumlah				Rp 15,750.00
		Overhead & Profit		0%		Rp -
		Harga Satuan Pekerjaan				Rp 15,750.00
	II	Pekerjaan Tanah dan Urugan				
	1	A.2.3.1.1				
2835-2008		Galian Tanah Biasa sedalam 1 Meter	M3			
		Upah Pekerja	Org/Hr	0.750	Rp 100,000.00	Rp 75,000.00
		Mandor	Org/Hr	0.025	Rp 115,000.00	Rp 2,875.00
		Jumlah				Rp 77,875.00
		Overhead & Profit		0%		Rp -
		Harga Satuan Pekerjaan				Rp 77,875.00
	2	A.2.3.1.2				
2835-2008		Galian Tanah Biasa sedalam 2 Meter	M3			
		Upah Pekerja	Org/Hr	0.900	Rp 100,000.00	Rp 90,000.00
		Mandor	Org/Hr	0.045	Rp 115,000.00	Rp 5,175.00
		Jumlah				Rp 95,175.00
		Overhead & Profit		0%		Rp -
		Harga Satuan Pekerjaan				Rp 95,175.00
	3	A.2.3.1.9				
2835-2008		Pengurugan Kembali 1 m3 Galian Tanah	M3			
		Upah Pekerja	Org/Hr	0.500	Rp 69,200.00	Rp 34,600.00
		Mandor	Org/Hr	0.050	Rp 103,800.00	Rp 5,190.00
		Jumlah				Rp 39,790.00
		Overhead & Profit		0%		Rp -
		Harga Satuan Pekerjaan				Rp 39,790.00
	4	A.2.3.1.10				

Tabel 3 12 (Tabel Lanjutan)

Sumber : Analisa Penulis

	Upah	Pekerja			Org/Hr	0.600	Rp	69,200.00	Rp	41,520.00
		Tukang Batu			Org/Hr	0.200	Rp	80,700.00	Rp	16,140.00
		Kepala Tukang			Org/Hr	0.020	Rp	92,300.00	Rp	1,846.00
		Mandor			Org/Hr	0.030	Rp	103,800.00	Rp	3,114.00
		Jumlah							Rp	199,465.00
		Overhead & Profit				0%			Rp	-
		Harga Satuan Pekerjaan							Rp	199,465.00
3	A.4.4.1.8									
		Dinding batu merah (5 x 11 x 22) Tebal 1/2 Bata camp. 1 : 3			M2					
	Bahan	Batu Merah			Bj	70.000	Rp	600.00	Rp	42,000.00
		Semen 40 Kg			Kg	14.370	Rp	1,500.00	Rp	21,555.00
		Pasir Pasang			M3	0.040	Rp	140,000.00	Rp	5,600.00
	Upah	Pekerja			Org/Hr	0.300	Rp	69,200.00	Rp	20,760.00
		Tukang Batu			Org/Hr	0.100	Rp	80,700.00	Rp	8,070.00
		Kepala Tukang			Org/Hr	0.010	Rp	92,300.00	Rp	923.00
		Mandor			Org/Hr	0.015	Rp	103,800.00	Rp	1,557.00
		Jumlah							Rp	100,465.00
		Overhead & Profit				0%			Rp	-
		Harga Satuan Pekerjaan							Rp	100,465.00
4	A.4.4.1.9									
		Dinding batu merah (5 x 11 x 22) Tebal 1/2 Bata camp. 1 : 4			M2					
	Bahan	Batu Merah			Bj	70.000	Rp	600.00	Rp	42,000.00
		Semen 40 Kg			Kg	11.500	Rp	1,500.00	Rp	17,250.00
		Pasir Pasang			M3	0.043	Rp	140,000.00	Rp	6,020.00
	Upah	Pekerja			Org/Hr	0.300	Rp	95,000.00	Rp	28,500.00
		Tukang Batu			Org/Hr	0.100	Rp	80,700.00	Rp	8,070.00
		Kepala Tukang			Org/Hr	0.010	Rp	92,300.00	Rp	923.00
		Mandor			Org/Hr	0.015	Rp	103,800.00	Rp	1,557.00
		Jumlah							Rp	104,320.00
		Overhead & Profit				0%			Rp	-
		Harga Satuan Pekerjaan							Rp	104,320.00
V	Pekerjaan Plesteran									
1	A.4.4.2.3									
		Plesteran camp. 1 : 3 tbl 15 mm			M2					
	Bahan	Semen 40 Kg			Kg	7.776	Rp	1,500.00	Rp	11,664.00
		Pasir Pasang			M3	0.023	Rp	140,000.00	Rp	3,220.00
	Upah	Pekerja			Org/Hr	0.300	Rp	100,000.00	Rp	30,000.00
		Tukang Batu			Org/Hr	0.150	Rp	95,000.00	Rp	14,250.00
		Kepala Tukang			Org/Hr	0.015	Rp	100,000.00	Rp	1,500.00
		Mandor			Org/Hr	0.015	Rp	115,000.00	Rp	1,725.00
		Jumlah							Rp	62,359.00
		Overhead & Profit				0%			Rp	-
		Harga Satuan Pekerjaan							Rp	62,359.00
2	A.4.4.2.4									
		Plesteran camp. 1 : 4 tbl 15 mm			M2					
	Bahan	Semen 40 Kg			Kg	6.240	Rp	1,500.00	Rp	9,360.00
		Pasir Pasang			M3	0.024	Rp	140,000.00	Rp	3,360.00
	Upah	Pekerja			Org/Hr	0.300	Rp	100,000.00	Rp	30,000.00
		Tukang Batu			Org/Hr	0.150	Rp	95,000.00	Rp	14,250.00
		Kepala Tukang			Org/Hr	0.015	Rp	100,000.00	Rp	1,500.00
		Mandor			Org/Hr	0.015	Rp	115,000.00	Rp	1,725.00
		Jumlah							Rp	60,195.00
		Overhead & Profit				0%			Rp	-
		Harga Satuan Pekerjaan							Rp	60,195.00
3	A.4.4.2.27									
		Acian			M2					
	Bahan	Semen 40 Kg			Kg	3.250	Rp	1,500.00	Rp	4,875.00
	Upah	Pekerja			Org/Hr	0.200	Rp	100,000.00	Rp	20,000.00
		Tukang Batu			Org/Hr	0.100	Rp	95,000.00	Rp	9,500.00
		Kepala Tukang			Org/Hr	0.010	Rp	100,000.00	Rp	1,000.00
		Mandor			Org/Hr	0.010	Rp	115,000.00	Rp	1,150.00
		Jumlah							Rp	36,525.00
		Overhead & Profit				0%			Rp	-
		Harga Satuan Pekerjaan							Rp	36,525.00

4.5.5 Rencana Anggaran Biaya

Rencana anggaran biaya(RAB) merupakan dokumen krusial dalam proyek pembangunan, yang berfungsi sebagai panduan untuk mengontrol dan mengelola biaya selama proses konstruksi. Penyusunan RAB yang teliti dan komprehensif fapat mengurangi risiko pembekakan biaya dan memastikan bahwa proyek dapat di selesaikan sesuai dengan anggaran yang telah di tetapkan. Berikut Rencana anggaran Biaya (RAB) pada bangunan utama terminal sri tanjung.

Tabel 3 13 Rencana Anggaran Biaya Bangunan Utama

Sumber : Analisa Penulis

NO	JENIS PEKERJAAN	KODE	VOLUME	SAT	HARGA		JUMLAH	
					SATUAN	HARGA	SATUAN	HARGA
					(Rp)	(Rp)		
I	PEKERJAAN PERSIAPAN							
1	Pembersihan Lokasi	A.2.2.1.9	1,500	Ls	Rp	15,750	Rp	23,625,000.00
2	Pengukuran / Bouwplank	A.2.2.1.4	200.00	M	Rp	115,266	Rp	23,053,100.00
JUMLAH							Rp	46,678,100.00
II	PEKERJAAN TANAH DAN PONDASI							
A	Pondasi Tapak							
1	galian tanah pondasi	A.2.3.1.2	179.93	M3	Rp	95,175	Rp	17,124,647.40
2	Pasir Urug alas Pondasi	A.2.3.1.11	10.00	M3	Rp	169,150	Rp	1,690,823.40
3	Aanstamping Batu kosong	A.3.2.1.9	10.00	M3	Rp	375,915	Rp	3,757,646.34
JUMLAH							Rp	22,573,117.14
B	PONDASI MENERUS							
1	galian tanah pondasi	A.2.3.1.1	397.18	M3	Rp	77,875	Rp	30,930,524.89
2	Pasir Urug alas Pondasi	A.2.3.1.11	91.05	M3	Rp	169,150	Rp	15,401,080.44
3	Aanstamping Batu kosong	A.3.2.1.9	91.05	M3	Rp	375,915	Rp	34,227,000.60
4	pondasi Batu Kali	A.3.2.1.2	111.49	M3	Rp	746,675	Rp	83,246,497.08
5	Urugan Tanah Kembali	A.2.3.1.11	91.05	M3	Rp	133,150	Rp	12,123,286.20
JUMLAH							Rp	175,928,389.20
III	PEKERJAAN BETON							
1	Rabat Beton 5 cm	A.4.1.1.4	65.04	M3	Rp	714,130	Rp	46,443,873.03
2	Sloof 15 x20							
	Beton mutu K - 175 / f _c = 14,15 Mpa (Beton ringan), Slump (120 - 20) M	A.4.1.1.4	111.30	M3	Rp	714,130	Rp	79,482,669.00
	Pembesian dengan besi polos 4 Ø 13 & Ø8 - 150	A.4.1.1.17	48.90	kg	Rp	162,320	Rp	7,937,448.00
	Bekisting untuk Sloof 15 x 20	A.4.1.1.21	293.16	M3	Rp	116,690	Rp	34,208,767.11
3	Kolom 30 x 40							
	Beton mutu K - 250 / f _c = 14,15 Mpa (Beton ringan), Slump (120 - 20) M	A.4.1.1.4	293.16	M3	Rp	900,445	Rp	263,974,456.20
	Pembesian dengan besi polos 4 Ø 13 & Ø8 - 150	A.4.1.1.17	57.11	Kg	Rp	176,612	Rp	10,086,311.32
	Bekisting untuk kolom 30 x 40	A.4.1.1.22	240.80	M2	Rp	176,612	Rp	42,528,169.60
4	Balok30 x40							
	Beton mutu K - 250 / f _c = 14,15 Mpa (Beton ringan), Slump (120 - 20) M	A.4.1.1.4	318.98	M3	Rp	900,445	Rp	287,223,946.10
	Pembesian dengan besi polos 4 Ø 13 & Ø8 - 150	A.4.1.1.17	53.04	kg	Rp	176,612	Rp	9,367,500.48
	Bekisting untuk balok 30 x 40	A.4.1.1.21	101.00	M3	Rp	116,690	Rp	11,785,664.75
5	Balok20 x15							
	Beton mutu K - 250 / f _c = 14,15 Mpa (Beton ringan), Slump (120 - 20) M	A.4.1.1.4	114.45	M3	Rp	714,130	Rp	81,732,178.50
	Pembesian dengan besi polos 4 Ø 10 & Ø8 - 100	A.4.1.1.22	46.80	kg	Rp	116,690	Rp	5,461,080.30
	Bekisting untuk balok 15 x 20	A.4.1.1.21	291.20	M3	Rp	116,690	Rp	33,980,055.20
JUMLAH							Rp	914,212,119.59

Tabel 3 15 (Tabel Lanjutan)

Sumber : Analisa Penulis

IV	PEKERJAAAN DINDING & PLESTERAN					
1	Dinding batu merah (5 x 11 x 22) Tebal 1/2 Bata camp. 1 : 4	A.4.4.1.9	575.84	M3	Rp 104,320	Rp 60,071,993.92
2	Plesteran camp. 1 : 4 tbl 15 mm	A.4.4.2.3	1151.69	M3	Rp 62,359	Rp 71,818,049.63
3	Acian	A.4.4.2.27	1151.69	M3	Rp 36,525	Rp 42,065,367.68
4	Benagan	-	196.89	M2	Rp 114,480	Rp 22,540,425.12
	JUMLAH					Rp 196,495,836.35
V	PEKERJAAN PINTU & JENDELA					
1	Pekerjaan dinding kaca aluminim					
2	Pintu Alluminium Type P1	-	10.00	units	Rp 1,433,614	Rp 14,336,144.81
3	Pintu Kaca Geser P2	-	12.00	units	Rp 2,756,904	Rp 33,082,852.54
4	Jendela Alluminium Type BV	-	58.14	M2	Rp 324,212	Rp 18,849,662.70
5	pintu rooling door	A.5.1.1.14	17.91	M2	Rp 485,875	Rp 8,701,049.50
	JUMLAH					Rp 74,969,709.55
VI	PEKERJAAN PLAFON					
1	Rangka Besi Galvalume Hollow 1x40.40.2mm Modul 60 x 60 cm (Plafond)	A.4.2.1.21	1313.60	M2	Rp 97,514	Rp 128,094,064.01
2	Langit - langit gypsum board tbl. 9 mm (120 x 240 x 9)	A.4.5.1.7	1313.60	M2	Rp 49,509	Rp 65,035,317.46
	JUMLAH					Rp 193,129,381.47
VII	PEKERJAAN LANTAI					
1	Keramik Granite Lantai 60 x 60 cm	A.4.4.3.34	1241.29	M2	Rp 194,984	Rp 242,031,068.72
2	Keramik Lantai Toilet 20 x 20	A.4.4.3.36	22.12	M2	Rp 164,699	Rp 3,643,130.82
	JUMLAH					Rp 245,674,199.54
VIII	PEKERJAAN PENGECATAN					
1	Pengecatan Dinding Baru	A.4.7.1.10	575.84	M3	Rp 25,553	Rp 14,714,241.03
2	Pengecatan Plafon Baru	A.4.7.1.10	1313.60	M3	Rp 25,553	Rp 33,565,712.90
	JUMLAH					Rp 48,279,953.93
X	PEKERJAAN ATAP 1					
1	Genteng Bitumen	A.4.5.2.1	1417.77	M2	Rp 111,345	Rp 157,861,600.65
2	Rangka Atap Baja Ringan	-	885.45	M2	Rp 160,000	Rp 141,672,000.00
3	Kalsiplank Polos Uk. 8 mm x 30 cm x 4m	-	1380.96	M'	Rp 55,013	Rp 75,970,062.00
4	Rangka Atap Space Truss Holoow	-	798.53	M2	Rp 210,000	Rp 167,691,300.00
	JUMLAH					Rp 167,691,300.00
XI	PEKERJAAN FASAD					
1	Motif CNC Akrilik	-	93.39	M2	Rp 1,397,000	Rp 130,465,830.00
2	Fasad & Pvc	-	6.00	unit	Rp 2,500,000	Rp 15,000,000.00
	JUMLAH					Rp 145,465,830.00
XII	PEKERJAAN INSTALASI LISTRIK					
1	Pek.pas Titik Lampu 5 watt	A.8.4.6.1	45.00	Titik	Rp 248,505	Rp 11,182,725.00
2	Pek.pas Titik Lampu TL 2 x20 watt	-	35.00	Titik	Rp 178,700	Rp 6,254,500.00
3	Pek. Pas Stop Kontak	-	80.00	Buah	Rp 16,500	Rp 1,320,000.00
4	Pek. Pass Saklar 1	-	25.00	Buah	Rp 16,500	Rp 412,500.00
5	Pek. Pass Saklar 2	-	17.00	Buah	Rp 21,000	Rp 357,000.00
6	Pek. Pass Saklar 3	-	11.00	Buah	Rp 21,200	Rp 233,200.00
7	Pek Pass AC	-	8.00	Buah	Rp 2,290,000	Rp 18,320,000.00
	JUMLAH					Rp 38,079,925.00
XIII	PEKERJAAN SANITASI					
1	Septictank	-	1.00	Buah	Rp 4,725,540	Rp 4,725,540.00
2	Résapan	-	1.00	Buah	Rp 3,763,778	Rp 3,763,778.00
3	Memasang Kran 3/4	A.5.1.1.19	11.00	Buah	Rp 84,800	Rp 932,800.00
4	Memasang Pipa PVC AW 3/4	A.5.1.1.26	35.05	M'	Rp 23,825	Rp 835,048.73
5	Memasang Pipa PVC AW 4"	A.5.1.1.32	40.00	M'	Rp 302,543	Rp 12,101,700.00
6	Kloset Jongkok (setara INA) warna muda	A.5.1.1.1	5.00	Buah	Rp 692,400	Rp 3,462,000.00
7	Pas. Tempat Sabun	A.5.1.1.14	10.00	Buah	Rp 46,675	Rp 466,750.00
	JUMLAH					Rp 26,287,616.73
	TOTAL HARGA					Rp 2,295,465,478.50

4.5.6 Rekapitulasi Rencana Anggaran Biaya (RAB) Pekerjaan bangunan utama terminal sri tanjung.

Rekaputalisasi merupakan langkah penting dalam proses pengelolaan proyek pembangunan pada bangunan utama terminal sri tanjung. Tujannya adalah untuk menyusun dan merangkum semua estimasi biaya yang telah di rinci dalam RAB menjadi suatu gambaran keseluruhan yang jelas dan struktur, dan rekaputalisasi ini mengikuti harga satuan yang berada di banyuwangi. berikut rekaputalisasi pada bangunan utama sri tanjung.

Tabel 3 16 Rekaputalisasi RAB

Sumber : Analisa Penulis

NO	JENIS KEGIATAN	JUMLAH
I	PEKERJAAN PERSIAPAN	Rp 46,678,100.00
II	PEKERJAAN TANAH DAN PONDASI	Rp 22,573,117.14
III	PONDASI MENERUS	Rp 175,928,389.20
IV	PEKERJAAN BETON	Rp 914,212,119.59
V	PEKERJAAN DINDING & PLESTERAN	Rp 196,495,836.35
VI	PEKERJAAN PINTU & JENDELA	Rp 74,969,709.55
VII	PEKERJAAN PLAFON	Rp 193,129,381.47
VIII	PEKERJAAN LANTAI	Rp 245,674,199.54
IX	PEKERJAAN PENGECATAN	Rp 48,279,953.93
X	PEKERJAAN ATAP 1	Rp 167,691,300.00
XII	PEKERJAAN FASAD	Rp 145,465,830.00
XIII	PEKERJAAN INSTALASI LISTRIK	Rp 38,079,925.00
XIV	PEKERJAAN SANITASI	Rp 26,287,616.73
	JUMLAH TOTAL	Rp 2,295,465,478.50

Pembuatan rancana anggaran biaya pada banguna utama terminal sri tanjung ini merupakan hasil dari analisis mendetail terhadap harga satuan bahan dan upah, serta rekapitulasi semua biaya yang melibatkan dalam proyek

pembangunan. dengan melakukan analisis dan rekaputalisasi yang cermat proyek dapat dianggarkan dengan secara realistis.



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Revitalisasi terminal sri tanjung dengan pendekatan arsitektur neo vernakuler telah berhasil menciptakan fasilitas transportasi yang tidak hanya fungsional tetapi juga estetis dan ramah lingkungan. Dengan mengabungkan eleme-elemen tradisional lokal dengan teknologi dan material modern, terminal ini mampu mencerminkan identitas budaya setempat sekaligus memenuhi kebutuhan mobilitas masa kini. Beberapa poin penting dari revitalisasi ini meliputi :

- a Penggunaan optimal lahan kosong ; lahan kosong di miliki kawasan terminal sri tanjung telah dimanfaatkan secara efektif untuk menambah fasilitas pendukung seperti taman hijau, area sevice, ruang komersial. Ini meningkatkan kenyamanan dan pengalaman penumpang.
- b Peningkatan fasilitas penumpang ; terus memperbaiki dan meningkatkan fasilitas penumpang seperti ruang tunggu, toilet, dan layanan informasi digital untuk memastikan kenyamanan dan kemudahan akses informasi.
- c Pengaturan sirkulasi di kawasan terminal sri tanjung yang efisien, dimana jalur bus, angkot, truk dan pengelola memiliki sirkulasi tersendiri, sehingga dengan misahkan jalur kendaraan bisa mengurangi risiko kemacetan/kecelakaan dan meningkatkan keamanan di dalam terminal.

5.2 Saran

Dalam proses revitalisasi kawasan terminal sri tanjung dengan pendekatan arsitektur neo vernkuler yang bertujuan untuk lebih meningkatkan kualitas dan efektifitas revitalisasi, ada beberapa saran yang dapat dipertimbangkan:

- a Penataan jalur yang terpisah untuk setiap jenis kendaraan, karena dengan misahkan jalur setiap jenis kendaraan sebagai bentuk upaya menghindari tumpang tindih dan kemcetan dan juga mempermudah navigasi bagi pengemudi.
- b Menyediakan informasi digital yaitu mengenai jadwal keberangkatan dan kedatangan, serta jalur kendaraan.
- c Peningkatan terhadap keamanan dan pengawasan yang bertujuna memstikan keselamatan dan ketertiban di seluruh area terminal.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] E. K. Morlok, *Pengantar Teknik Dan Perencanaan Transportasi*, 2nd ed. Jakarta: Erlangga, 2005.
- [2] M. Mustafa, A. Abdullah, A. Yusri, and ..., "Perancangan terminal bus tipe A di Kota Makassar dengan pendekatan arsitektur kontemporer," *J.*, vol. 6, no. 4, pp. 7–11, 2022, [Online]. Available: <https://journal.unismuh.ac.id/index.php/jumpstech/article/view/8705>
- [3] K. Putri, J. Betari, and A. A. Arif, "Penerapan Konsep Arsitektur Neo Vernakular pada Perancangan Kantor Bupati Kabupaten Pidie," *J. Ilm. Mhs. Arsit. dan Perenc.*, vol. 5, no. 1, pp. 26–30, 2021, [Online].
- [4] Jabal Karim, "Penerapan Arsitektur Neo-Vernakular Pada Kantor Dprd Kabupaten Buton Tengah," 2021.
- [5] C. G. PPPK, "Modul Pembelajaran 1 . Letak Indonesia Pengaruhnya Terhadap Potensi Sumberdaya Alam," pp. 1–46, 2018, [Online]. Available: <https://cdn-gbelajar.simpkb.id/s3/p3k/IPS/Geografi/PERPEMBELAJARAN/Pembelajaran 1 IPS - Geografi.pdf>
- [6] B. A. B. Iv, G. Umum, W. Penelitian, and K. B. Tahun, "OBJEK PENELITIAN Gambar 4 . 1 Peta Kabupaten Banyuwangi Kabupaten Banyuwangi merupakan salah satu Kabupaten yang berada di Wilayah Jawa Timur . Secara geografis , Kabupaten Banyuwangi terletak terdiri atas dataran tinggi berupa pegunungan yang merupakan d," 2020.
- [7] A. M. Laina Hilma Sari, Zahriah, Muslimsyah, *Arsitektur Lingkungan*, no. October. 2014.
- [8] R. Ramadhani, S. T. Harjanto, and A. G. Putra, "Perancangan Terminal Bus Tipe B Di Kota Nganjuk Tema: Arsitektur Modern," *J. PENGILON*, vol. 6, no. 1, pp. 275–294, 2022.
- [9] N. A. Prisamsiwi, B. H. Santosa, and L. Pramesti, "Redesain Terminal Tirtonadi Dengan Pendekatan Green Terminal Di Surakarta," *Arsitektura*, vol. 13, no. 1, 2017, doi: 10.20961/arst.v13i1.15590.
- [10] J. Desain and F. Seni, "PERANCANGAN INTERIOR TERMINAL BUS PURABAYA SURABAYA," 2023.

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1



Gambar: hasil render desain exterior pada bangunan utaman terminal



Gambar: hasil render tapak samping exterior pada bangunan utama terminal sri tanjung

Lampiran 2



Gambar: hasil render desain eksterior musholla

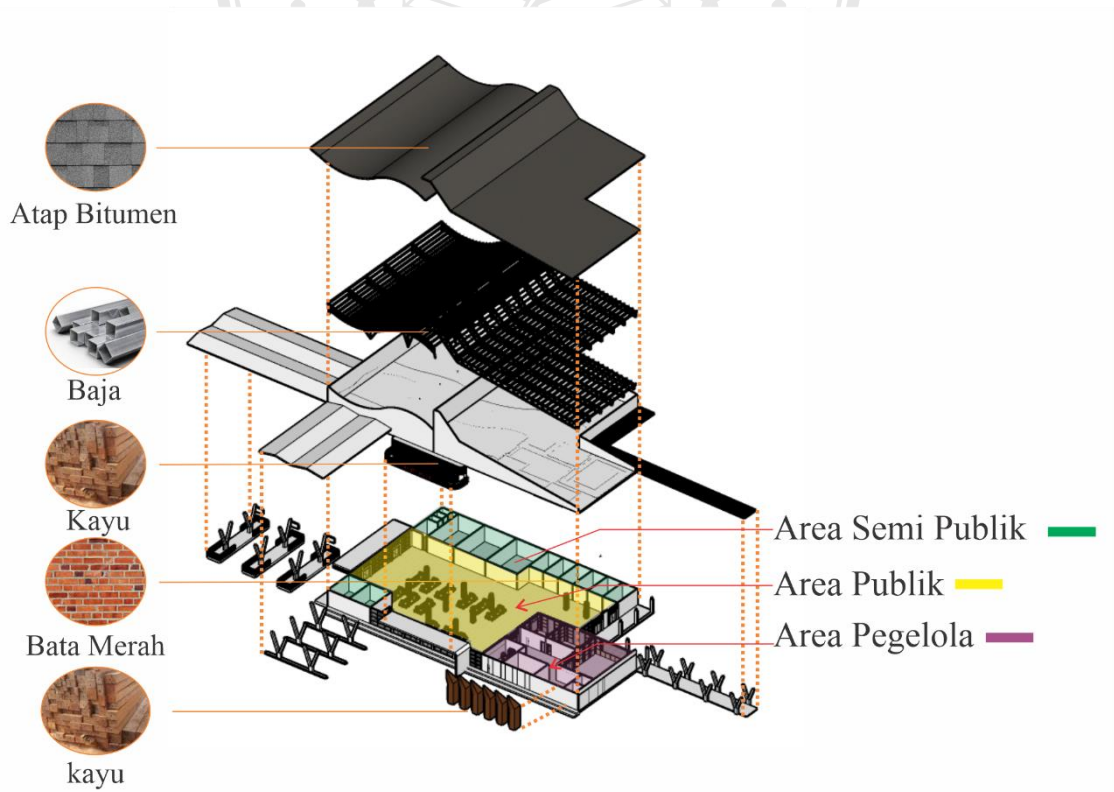


Gambar: Hasil render desain eksterior UMKM terminal sri tanjung

Lampiran 3



Gambar: hasil render desain taman di kawasan terminal sri tanjung

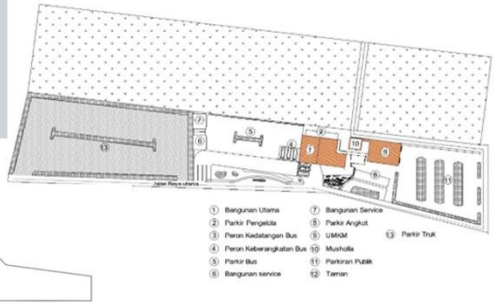


Gambar : Axinometrik Pada bangunan utama terminal sri tanjung

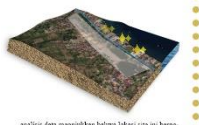
Lampiran 4

REVITALISASI TERMINAL BUS SRI TANJUNG DI KABUPATEN BANYUWANGI
 Revitalisasi terminal sri tanjung dengan pendekatan arsitektur neo vernakuler adalah menciptakan fasilitas transportasi yang tidak hanya fungsional tetapi juga estetis dan ramah lingkungan. Dengan mengabungkan eleme-elemen tradisional lokal dengan teknologi Dan material modern. terminal ini mampu mencerminkan identitas budaya setempat sekaligus memenuhi kebutuhan mobilitas masa kini seperti pada bagian fasad bangunan terdapat ornamen-ornamen yang berbentuk batih gajah oling.

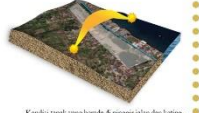
LAYOUT PLAN TERMINAL



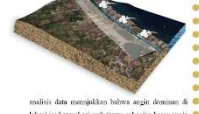
ANALISIS SITE PLAN



Analisis dan menetapkan bahwa lokasi site ini berpotensi mengalami ketinggian elevasi berbagai arah, sehingga harusnya lokasi tersebut ditinjau dengan lebih teliti sebelum di bangun.



Kondisi tapak yang beranda di pinggir jalan dan ketinggian bangunan di sekitar yang rata-rata 1 tingkat dan bahan, menyebabkan tapak tersebut akan memiliki bangunan dan bahan dan tipe. Site ini memiliki potensi membangun Tapak ini memiliki potensi bahan, material, dan profilnya (JMK) material, suhu panas yang tinggi di Banyuwangi menyebabkan angka 38 derajat Celsius.

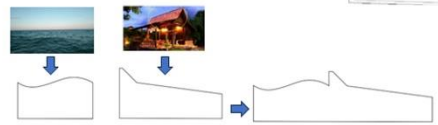


Analisis data menunjukkan bahwa angin dominan di lokasi ini berasal dari arah timur sebagai faktor yang dapat dihindari agar tidak terdampak langsung dari angin yang dapat mengganggu kenyamanan pengguna dan pengemudi yang lain.

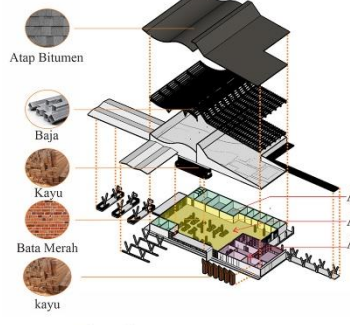


Lokasi site memiliki banyak potensi view dan keindahan yang dapat dimanfaatkan sebagai view yang menarik dan bisa terdapat area parkir dan halte yang sangat menarik.

GUBAHAN MASA PADA BANGUNAN UTAMA



AXinometrik Bangunan Utama



Area Semi Publik
 Area Publik
 Area Pengelola



AXinometrik Lanscape



NAMA : RIFQI KUSWANTO
 NIM : 2020504012
 PRODI : Arsitektur

JUDUL TUGAS AKHIR : REVITALISASI TERMINAL BUS SRI TANJUNG DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR NEO VERNAKULER DI KABUPATEN BANYUWANGI



Gambar : APREP ARSITEKTUR

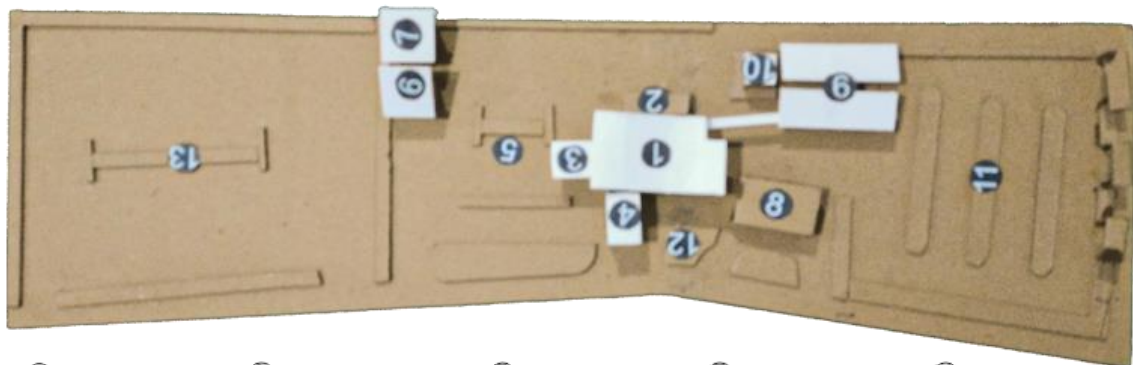
Lampiran 5

Gambar : dokumentasi wawancara dengan kepala terminal sri tanjung dan sekertaris terminal (pengelola)



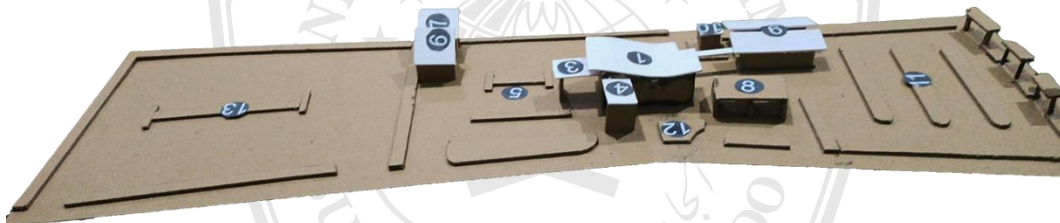
Gambar : Lokasi lahan terminal sri tanjung di kabupaten banyuwangi

Lampiran 6

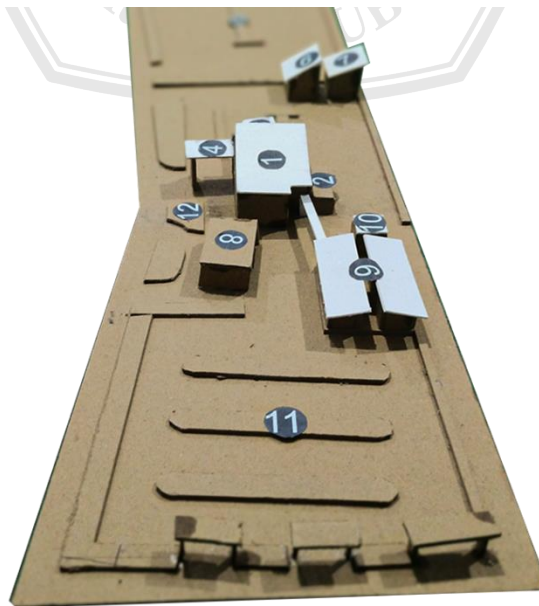


- | | | | | |
|--------------------|---------------------------|--------------------|--------------------|-----------------|
| ① Bangunan Utama | ③ Peron Keberangkatan Bus | ⑤ Parkir Bus | ⑦ Bangunan Service | ⑩ Musholla |
| ② Parkir Pengelola | ④ Peron Kedatangan Bus | ⑥ Bangunan Service | ⑧ parkir Angkot | ⑪ Parkir Publik |
| | ⑫ Taman | | ⑬ Parkir Truk | |

Gambar : Maket kawasan terminal terminal sri tanjung



Gambar : Tampak depan Maket kawasan terminal terminal sri tanjung




Gambar : Tampak samping Maket kawasan terminal terminal sri tanjung

KARTU BIMBINGAN TUGAS AKHIR / SKRIPSI

NO	TANGGAL	CATATAN	PARAF

KARTU BIMBINGAN TUGAS AKHIR / SKRIPSI
FAKULTAS SAINS & TEKNOLOGI
UNIVERSITAS IBRAHIMI
TAHUN AKADEMIK 2023/2024



NPM : 2020504012
 Nama : Rizqi Kuswanto
 Program Studi : Arsitektur
 Judul TA / Skripsi : Revisi Desain Terminal Bus STI
Lonjeng Bontol Pendekatan Arsitektur
Neo-Modernisme

= CATATAN =

1. Dalam penyusunan Laporan TA / Skripsi, mahasiswa harus berkonsultasi dengan pembimbingnya secara bertahap.
2. Pada setiap konsultasi, kartu bimbingan harus dibawa dan diisi oleh pembimbing.
3. Mahasiswa wajib Konsultasi selama penyusunan Laporan TA / Skripsi ke pembimbing Minimal 6 x.
4. Waktu bimbingan dimulai sejak tahapan proposal sampai laporan kegiatan.
5. Skedul TA / Skripsi dapat dilihat pada buku panduan penyusunan Laporan Kegiatan.

Gambar : Kartu Pembimbing

Pembimbing I : Bpk. Kotot Setiawan, S.Pd.

NO	TANGGAL	CATATAN	PARAF
	14/02/23	Pemilihan Judul	
	20/02/23	Orienasi Dasar & Fungsi	
	22/02/23	Revisi R. Tugan, Peron.	
	25/02/23	Revisi R. Parkir Bus.	
	27/02/23	PAB. Bangunan Utama	
	30/02/23	Revisi PAB.	
	3/02/23	Pab ok!, Aco Disain	

Gambar : Kartu Pembimbing

BIODATA PENULIS

Nama : Rifqi Kuswanto
 Tempat, Tanggal Lahir : Banyuwangi, 15 Juli 2002
 Jenis kelamin : Laki-Laki
 Agama : Islam
 Kewarganegaraan : Indonesia
 Alamat : Wongsorejo, Banyuwangi
 Handphone : 087765713841
 Status : Belum Menikah
 E_mail :rifqikuswanto13@gmail.com

**DATA PENDIDIKAN**

Pendidikan Formal

Nama Sekolah / Universitas	Fakultas / Jurusan	Dari (Tahun)	Hingga (Tahun)	Lulus/Tidak Lulus
SDN 2 Sumber Anyar	-	2009	2014	Lulus
SMP 1 Ibrahimy	-	2014	2016	Lulus
SMA 1 Ibrahimy	IPA	2017	2019	Lulus
UNIVERSITAS IBRAHIMY	ARSITEKTUR	2020	2024	S1
Judul Skripsi “ REVITALISASI TERMINAL BUS SRI TANJUNG DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR NEO VERNAKULER DI KABUPATEN BANYUWANGI“				