

REDESAIN TERMINAL TIPE B KM.6 KOTA BANJARMASIN DENGAN MENGOPTIMALKAN SIRKULASI

Adam Syahdama Mahendra Putra

Program Studi Teknik Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Lambung Mangkurat
1910812310008@mhs.ulm.ac.id

Yuswinda Febrita

Program Studi Teknik Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Lambung Mangkurat
yfebrita@ulm.ac.id

ABSTRAK

Redesain Terminal Tipe B km.6 kota Banjarmasin dilatarbelakangi rencana pengembangan, dan kondisi dari terminal saat ini. Kondisi terminal saat ini memiliki permasalahan pada fasilitas, dan sirkulasi, dimana fasilitas pada terminal sulit untuk diidentifikasi, dan tidak berfungsi dengan baik. Sirkulasi pada terminal sering mengalami *crossing*, hal ini dikarenakan ketidak jelasan jalur kendaraan serta kebocoran sirkulasi manusia pada bangunan. Tujuan redesign adalah memperoleh desain baru dari terminal, yang memenuhi kriteria, fasilitas, dan sirkulasi yang minim terjadi *crossing*. Metode yang digunakan pada redesign ini yaitu pendekatan arsitektur perilaku, yang membahas interaksi antara manusia dengan ruang publik. konsep yang diangkat yaitu *interaction*, dimana konsep ini memperhatikan penataan ruang, dan sirkulasi. Penjabaran konsep menggunakan metode *superimpose*, dimana menciptakan layer yang berkaitan dengan konsep pada layering tersebut akan digabungkan untuk menciptakan rancangan yang baru. Hasil dari redesign ini adalah sebuah desain terminal yang memenuhi kriteria sebagai terminal tipe B, dan memiliki sirkulasi yang teratur tanpa terjadinya *crossing*.

Kata kunci: Redesain, Sirkulasi, Terminal

ABSTRACT

The background for the redesign of Terminal Type B km.6 in the city of Banjarmasin is the development plan and the current condition of the terminal. The current condition of the terminal has problems with facilities and circulation, where facilities at the terminal are difficult to identify, and are not functioning properly. Circulation at the terminal often experiences crossing, this is due to unclear vehicle paths and leakage of human circulation in buildings. The purpose of redesign is to obtain a new design of the terminal, which meets the criteria, facilities and circulation with minimal crossings. The method used in this redesign is the behavioral architectural approach, which addresses the interaction between humans and public spaces. The concept raised is interaction, where this concept pays attention to spatial planning and circulation. The elaboration of the concept uses the superimpose method, which creates layers related to the concept on the layering which will be combined to create a new design. The result of this redesign is a terminal design that meets the criteria as a type B terminal, and has regular circulation without crossing.

Keywords: Redesign, Circulation, Terminal

PENDAHULUAN

Kota memiliki kewajiban untuk memenuhi kebutuhan masyarakat, salah satu kebutuhan tersebut adalah memiliki sistem transportasi yang mana saling menghubungkan dengan daerah sekitarnya. Perencanaan transportasi dalam kota ini sendiri meliputi perencanaan kebutuhan infrastruktur transportasi, seperti jalan sebagai prasarana yang digunakan sebagai tempat terjadinya pergerakan dari moda transportasi, dan Terminal sebagai infrastruktur yang berfungsi sebagai tempat perpindahan moda transportasi, yang mana dapat digunakan oleh masyarakat umum.

Terminal dalam suatu perkotaan ini sendiri berfungsi sebagai titik konektivitas antar regional atau wilayah, dimana terminal ini sendiri memiliki fungsi sebagai titik simpul dari moda transportasi umum, atau dapat diartikan juga sebagai titik pemberhentian dari transportasi umum baik dari luar dan dalam kota atau wilayah. Terminal merupakan sebuah infrastruktur yang dibutuhkan, atau wajib ada didalam suatu wilayah atau perkotaan. Sebagaimana yang telah dijelaskan terminal termasuk kedalam komponen dari sebuah sistem transportasi, yang mana terminal ini merupakan pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur keberangkatan dan kedatangan, menaikan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta sebagai tempat perpindahan moda angkutan umum.

Pada perencanaan perkotaan sendiri sangat membutuhkan sistem transportasi yang memiliki tingkat aksesibilitas yang mampu menjangkau semua titik vital dari kota tersebut, sehingga di dalam sebuah area perkotaan dibutuhkan sebuah terminal yang mampu memenuhi kebutuhan tersebut. Hal ini sejalan dengan RTRW Kalimantan selatan tahun 2015-2035, dan RTRW kota Banjarmasin tahun 2015-2032 terdapat rencana untuk meningkatkan, dan mengembangkan Terminal Tipe B yang berada di jalan A. Yani Km. 6 kota Banjarmasin. Pada RTRW kota Banjarmasin juga menyebutkan bahwa kawasan Terminal

Km. 6, merupakan kawasan strategis untuk kepentingan ekonomi, dimana terminal penumpang tipe B memiliki fungsi untuk melayani kendaraan umum untuk Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP), Angkutan Kota (Angkot), dan Angkutan Pedesaan.

Kondisi dari Terminal tipe B kota Banjarmasin. Berdasarkan pengamatan yang dilakukan pada terminal ini memiliki permasalahan yang cukup banyak pada sirkulasi baik manusia, maupun kendaraan, dimana aksesibilitas menuju bangunan kurang terkoneksi dengan baik. Sirkulasi manusia diharuskan melewati sirkulasi kendaraan, sehingga sering terjadi *crossing*. *Crossing* sendiri merupakan sebuah kejadian yang terjadi apabila dua buah jalur sirkulasi yang berbeda saling bertemu dalam suatu titik. Bangunan terminal memiliki bentuk yang bersifat terbuka, dimana dapat diakses dari segala sisi, namun memiliki sisi negatif yaitu mudahnya bocor sirkulasi manusia di dalam bangunan tersebut, dimana sering sekali menyebabkan *crossing* pada area terminal tersebut.

Sirkulasi kendaraan pada area terminal tidak tertata rapi. Hal ini dikarenakan *main entrance*, dan *exit gate* yang berdekatan (bersebelahan), yang mana kedua gate tersebut digunakan untuk kendaraan umum, dan kendaraan pribadi. Pada Terminal tipe B km. 6 kota Banjarmasin terjadi pergeseran dari area keberangkatan, dan kedatangan penumpang, fenomena ini dapat diasumsikan terjadi dikarenakan sirkulasi kendaraan yang pendek dikarenakan *main entrance* dan *exit gate* yang berdekatan, dan ketidakjelasan jalur sirkulasi kendaraan yang ada. Hal ini sendiri dapat mengakibatkan *crossing* dari kendaraan umum saat akan bermanuver untuk keluar dari area terminal.

Berdasarkan penjabaran yang dilakukan terminal sangat dibutuhkan, yang mana berfungsi sebagai penghubung antar wilayah dengan menggunakan kendaraan umum. Selain itu terminal dapat menjadi kawasan strategis ekonomi yang menjadi titik penyokong perekonomian dari sebuah wilayah. Terminal tipe B km. 6 kota

Banjarmasin merupakan sebuah terminal yang memiliki permasalahan berupa sirkulasi, dimana sirkulasi di dalam terminal tersebut banyak terjadi *crossing*, yang mana harus dihindari dalam sebuah terminal. sehingga dalam upaya mencegah terjadinya *crossing* pada redesain yang akan dilakukan, maka fokus permasalahan yang harus dihadapi adalah sirkulasi, dimana bertujuan untuk menghasilkan jalur sirkulasi yang steril, rapi, teratur, dan minim terjadinya *crossing*. Dalam redesain ini sendiri harus menyediakan, dan memperhatikan fasilitas terminal, penataan zoning antar ruang, dan diharuskan menyesuaikan dengan fungsi dari terminal itu sendiri, dengan tujuan untuk memberikan keamanan, dan kenyamanan untuk pengguna.

PERMASALAHAN

Dari Pendahuluan yang dijabarkan maka dapat disimpulkan permasalahan yang harus dapat diselesaikan ialah “ Bagaimana redesain terminal tipe B km. 6 kota Banjarmasin, dengan memperhatikan, dan mengoptimalkan sirkulasi yang terjadi pada area terminal ? ”.

TINJAUAN PUSTAKA

Tinjauan pustaka dilakukan untuk meninjau pustaka yang dibutuhkan dalam penulisan. Tinjauan pustaka yang dilakukan yaitu tinjauan pustaka mengenai terminal bus, dan arsitektur perilaku.

A. Terminal Bus

Terminal merupakan sebuah pangkalan untuk kendaraan bermotor umum, yang mana memiliki fungsi untuk mengatur kedatangan, dan keberangkatan, menaikan, dan menurunkan orang, dan / atau barang, serta menjadi tempat perpindahan moda angkutan (Undang-Undang Lalu Lintas No 22 tahun 2009). Dari pengertian diatas dapat dijelaskan terminal bus merupakan sebuah area atau bangunan yang digunakan sebagai sarana beberapa bus berhenti, dan memulai lintasan operasionalnya yang telah

diatur atau terdaftar. Pada bangunan terminal sendiri, menurut mata penumpang merupakan sebuah bangunan yang mana dapat berfungsi sebagai titik untuk mengakhiri perjalanan yang ditempuh atau memulai perjalanan yang akan ditempuh, sedangkan dari mata pengemudi angkutan sendiri terminal merupakan tempat istirahat sementara, dan merupakan tempat bekerja atau tempat untuk mendapatkan penumpang yang paling tepat.

1. Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal

Standar Pelayanan Penyelenggaraan terminal merupakan sebuah standar yang telah diatur oleh pemerintah, dimana terdapat pada peraturan menteri perhubungan no. 40 tahun 2015. Standar ini terdiri dari:

- Standar Pelayanan Keselamatan
- Standar Keamanan
- Standar Keandalan/Keteraturan
- Standar kenyamanan
- Standar Kemudahan/ Keterjangkauan
- Standar Kesetaraan

2. Efisiensi Sirkulasi Pada Terminal

Efisiensi sirkulasi pada terminal harus diperhatikan, dimana memiliki tujuan untuk mencapai fungsi dari sebuah terminal. Tuntutan efisiensi ini terdiri dari (Adisasmita, 2011, dalam Dina, 2015):

- Keamanan Sirkulasi
- Kenyamanan Sirkulasi
- Kelancaran Sirkulasi
- Kemudahan Sirkulasi
- Kecepatan Sirkulasi

B. Arsitektur Perilaku

Arsitektur perilaku merupakan arsitektur yang membahas hubungan antara manusia dengan lingkungan disekitarnya. Perilaku sendiri merupakan suatu kesadaran yang dimiliki setiap individu manusia, yang mana menyatakan struktur sosial dari setiap manusia, dimana suatu gerakan secara dinamik yang dilakukan dalam waktu tertentu oleh seorang individu (Clovis Heimsath 1973, dalam Marlina,2019).

Perilaku sendiri merupakan bagian dalam diri manusia dimana setiap manusia dapat mengeluarkan perilaku yang berbeda-beda dalam suatu keadaan tertentu, hal ini sendiri berkaitan dengan ruang yang ada disekitar manusia tersebut yang mana menyebabkan perubahan perilaku atau pergerakan atau output dalam kegiatan atau aktivitas yang sedang dilakukan.

1. Manusia dan Ruang Publik

Manusia merupakan makhluk sosial dimana memerlukan interaksi antar sesama manusia untuk menjalankan aktivitas sehari-hari, dimana interaksi tersebut dapat terjadi di ruang publik, yang mana akan melibatkan emosional individu dan sosial dari manusia yang berada disekitarnya. Interaksi ini sendiri akan mengeluarkan perilaku manusia, yang mana perilaku ini sendiri dapat keluar secara sadar maupun tidak sadar, hal ini sendiri berkaitan dengan lingkungan sekitar dari manusia tersebut. Perilaku manusia ini dapat terpengaruh oleh beberapa variabel yaitu (Setiawan, 1995 dalam Marlina, 2019):

- Ruang
- Ukuran, dan Bentuk
- Perabotan, dan Penataan
- Warna
- Suara, Temperatur, dan Pencahayaan

Variabel tersebut merupakan beberapa faktor yang mampu menyebabkan interaksi atau perilaku manusia dengan area publik. Interaksi ini sendiri dapat mengakibatkan munculnya beberapa interaksi manusia terhadap ruang publik tersebut. Teori yang akan digunakan sendiri merupakan sebuah teori yang mana menjabarkan adanya beberapa aspek yang mana muncul dari interaksi manusia dengan ruang publik ini yaitu (Windley, dan Scheidt 1980, dalam Hartono, 2019):

- Sosialitas
- Aksesibilitas
- Adaptabilitas
- Rangsangan Indera Manusia
- Kontrol
- Aktivitas

- Kesesakan
- Privasi
- Makna
- Legalitas

PEMBAHASAN

Evaluasi Pasca Huni

Evaluasi pasca huni merupakan kegiatan yang dilakukan untuk mengevaluasi kembali sebuah kawasan atau bangunan. Evaluasi ini meninjau kesesuaian dari bangunan dengan peraturan yang berlaku. Evaluasi pasca huni ini sendiri memiliki tiga buah tahapan yang mana harus dilakukan yaitu (Preiser,1995):

- Tahap pertama, pengamatan lapangan
- Tahap kedua, proses evaluasi
- Tahap ketiga, pengaplikasian tindakan atau jawaban dari permasalahan

1. Kondisi Fasilitas

Fasilitas pada area terminal dikategorikan menjadi 3 buah berdasarkan Permenhub 24 tahun 2021 yaitu fasilitas utama, penunjang, dan umum. Kondisi fasilitas utama pada area terminal cukup sulit untuk diidentifikasi, dan kurang lengkap, dimana berdasarkan pengamatan tidak adanya variabel yang mengontrol sirkulasi kendaraan umum membuat sering terjadinya *crossing* pada area terminal. Ruang tunggu sendiri sulit untuk diidentifikasi dan tidak adanya media informasi untuk memberitahukan kedatangan dan keberangkatan dari angkutan umum membuat kenyamanan pengunjung berkurang di dalam bangunan.



Gambar 1. Kondisi Fasilitas Terminal
Sumber: Analisis Pribadi (2023)

Fasilitas penunjang merupakan fasilitas yang menunjang atau membantu aktivitas yang terjadi pada area terminal, dimana cukup lengkap namun ada beberapa fasilitas yang sulit untuk teridentifikasi. Fasilitas umum merupakan fasilitas yang bersifat umum dan menunjang aktivitas penunjang publik terminal, yang mana dapat diketahui area fasilitas umum terutama area komersial, dan FNB memiliki luasan yang memenuhi area lantai 1 bangunan terminal, dan lebih luas dari pada area tunggu. Bangunan terminal tipe B km.6 kota Banjarmasin menggunakan sistem peron paralel, dimana untuk mencapai peron tersebut diharuskan mengakses lantai 2 untuk menghindari *crossing* antar manusia, dan kendaraan. Kondisi pada lantai 2 yang menuju peron angkutan umum memiliki kondisi yang cukup kotor, dan tidak dapat diakses secara langsung dari area tunggu penumpang.

2. Potensi *Crossing*

Potensi *crossing* terjadi hampir di seluruh area terminal, hal ini dikarenakan jalur kedatangan, dan keberangkatan yang bergabung. Bergabungnya jalur ini menyebabkan sering terjadinya *crossing*, baik antar kendaraan umum, kendaraan pribadi, dan manusia. Kendaraan pribadi dapat mengalami *crossing* dengan kendaraan umum dikarenakan tidak sterilnya jalur kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum, dan *entrance/exit gate* dari terminal ini cuma memiliki satu gerbang dan digunakan bersamaan antara

kendaraan umum, dan pribadi. *Crossing* yang disebabkan manusia dengan kendaraan pribadi maupun umum disebabkan tidak adanya akses langsung pejalan kaki menuju ke bangunan terminal. Tidak adanya akses langsung tersebut mengakibatkan sirkulasi manusia akan melewati jalur-jalur kendaraan baik pribadi maupun umum.



Gambar 2. Intervensi pada sirkulasi kendaraan umum
Sumber: Analisis Pribadi (2023)

Bangunan terminal saat ini memiliki sifat terbuka, dimana membuat sirkulasi manusia pada bangunan berpotensi mengalami kebocoran di berbagai titik pada bangunan terminal. Kejadian ini dikarenakan tidak adanya variabel kontrol pembatas antara sirkulasi manusia dalam bangunan, dan luar bangunan. Berdasarkan penjabaran diatas akibat dari tidak adanya variabel tersebut manusia dapat bersirkulasi keluar dan memasuki jalur kendaraan sehingga menyebabkan *crossing*.

3. Perilaku Manusia Pada Terminal

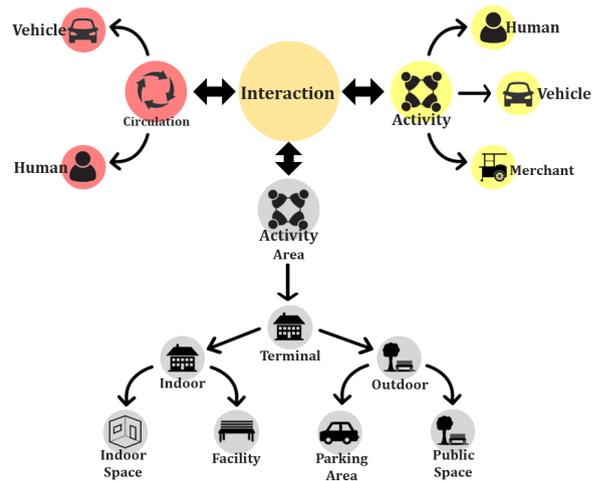
Perilaku manusia pada terminal menyesuaikan dengan kondisi dari bangunan, dimana terjadinya pergeseran area kenaikan, dan penurunan penumpang. Pergeseran ini terjadi dikarenakan kondisi, dan aksesibilitas yang tidak dapat dicapai oleh manusia. Area ini berpindah ke depan area parkir pengunjung yang mana mengakibatkan semakin tinggi potensi terjadinya *crossing* antara manusia dan kendaraan pada area terminal.

4. Kesimpulan Evaluasi Pasca Huni

Berdasarkan dari pengamatan, dan analisis yang dilakukan dapat diketahui bahwa kondisi dari bangunan terminal memiliki cukup banyak kekurangan. Kekurangan yang dapat dianalisa berupa fasilitas, sirkulasi, dan aksesibilitas untuk kaum disabilitas. Kondisi dari fasilitas terminal telah dijabarkan pada sub bab sebelumnya, diketahui terdapat beberapa fasilitas yang sulit diidentifikasi, dan ketidak sediaannya fasilitas. Sirkulasi pada area terminal memiliki banyak potensi terjadinya *crossing* baik antar kendaraan, dan antara manusia serta kendaraan. *Crossing* ini terjadi dikarenakan ketidak jelasan jalur kendaraan saat masuk, dan keluar area terminal, sedangkan *crossing* antara manusia dan kendaraan disebabkan dari sifat bangunan yang bersifat terbuka sehingga berpotensi terjadinya kebocoran dalam sirkulasi manusia di dalam bangunan. Aksesibilitas manusia sendiri terhambat, dan terbatas untuk menuju ke area peron yang sudah ada. Berdasarkan penjabaran yang telah dilakukan dapat diketahui bahwa terminal ini membutuhkan redesain. Redesain ini bertujuan untuk meningkatkan, dan mengembangkan kualitas dari terminal tipe B km.6 kota Banjarmasin.

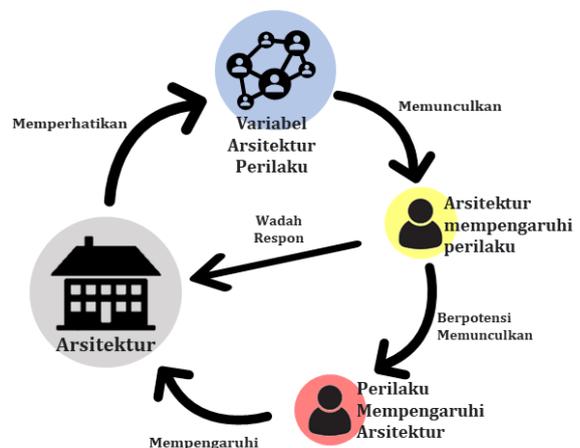
B. Konsep Rancangan

Redesain terminal tipe B km.6 kota Banjarmasin berdasarkan analisis pasca huni yang dilakukan terminal tersebut memiliki beberapa permasalahan yaitu sirkulasi, fasilitas, dan aksesibilitas. Kondisi sirkulasi pada terminal tidak memiliki keteraturan, dimana jalur sirkulasi pada terminal menyatu sering menyebabkan terjadi *crossing*. Fasilitas merupakan sarana pendukung terjadinya aktivitas pada sebuah bangunan, dimana kondisi fasilitas pada bangunan memiliki kekurangan baik dalam kondisi, dan ketersediaan fasilitas dalam bangunan terminal. Terminal merupakan bangunan publik dimana harus memiliki aksesibilitas untuk semua golongan masyarakat, aksesibilitas pada bangunan memiliki kekurangan dimana tidak menghubungkan antara fasilitas bangunan.



Gambar 3. Konsep Programatik
Sumber: Analisis Pribadi (2023)

Konsep yang diangkat pada redesain terminal yaitu *Interaction*, konsep ini dipilih dikarenakan bangunan merupakan bangunan publik. Pemilihan konsep *Interaction* berkaitan dengan metode pendekatan yang dipilih yaitu arsitektur perilaku. Bangunan terminal memudah aktivitas yang dilakukan oleh pelaku-pelaku aktivitas yaitu manusia, dan kendaraan. Aktivitas pelaku akan mengalami interaksi secara langsung atau tidak langsung dengan bangunan. Pada arsitektur perilaku telah dijabarkan terdapat beberapa variabel yang mampu menyebabkan interaksi antara manusia, dan ruang publik. Interaksi ini sendiri dapat mengakibatkan munculnya kenyamanan manusia pada ruang publik. Kenyamanan sendiri merupakan salah satu perilaku yang muncul dari interaksi manusia dengan ruang publik.

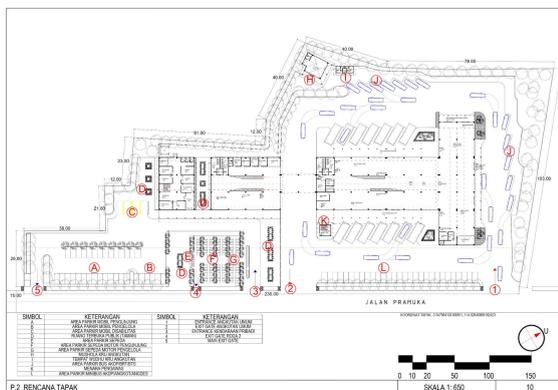


Gambar 4. Keterhubungan Ruang Publik
 Sumber: Analisis Pribadi (2023)

Keterkaitan atau keterhubungan ini berupa arsitektur yang memperhatikan variabel-variabel arsitektur perilaku yang mempengaruhi perilaku manusia. Hasil dari pengaruh tersebut yaitu respon berupa perilaku pelaku aktivitas yang dipengaruhi oleh arsitektur. Perilaku yang dipengaruhi arsitektur akan diwadahi atau beraktivitas pada arsitektur. Perilaku yang dipengaruhi arsitektur sendiri berpotensi memunculkan perilaku yang dapat mempengaruhi arsitektur. Berdasarkan penjabaran tersebut dalam redesain terminal tipe B km.6 kota Banjarmasin harus memperhatikan variabel yang mempengaruhi perilaku manusia, dimana dengan memperhatikan variabel tersebut akan menghasilkan arsitektur yang mampu memenuhi, dan menjawab permasalahan yang terjadi.

HASIL

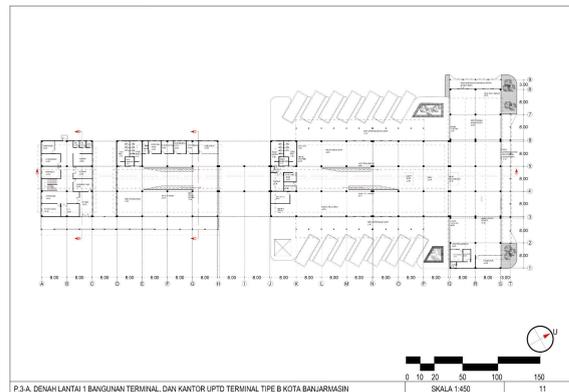
Hasil dari penerapan konsep ini dapat terlihat pada rencana tapak, dan denah bangunan terminal hasil dari redesain yang telah dilakukan sebagai berikut.



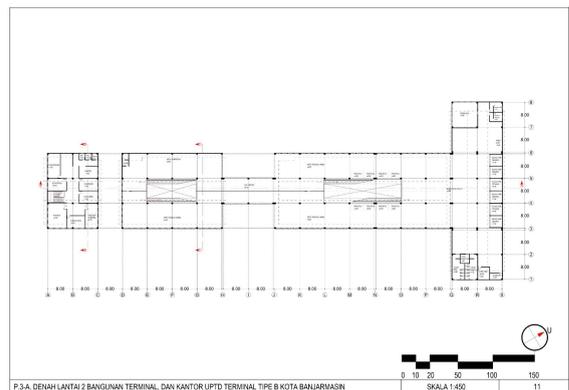
Gambar 5. Rencana Tapak
 Sumber: Analisis Pribadi (2023)

Pada hasil redesain, bangunan terminal menggunakan sistem peron tengah dimana bangunan menjadi pusat dari aktivitas pada tapak. Pemilihan sistem peron ini memiliki tujuan untuk mempermudah pengguna dalam perpindahan moda transportasi, terutama kaum disabilitas. Penerapan sistem ini menyebabkan aktivitas

menaikkan, dan menurunkan penumpang akan langsung terhubung dengan bangunan, sehingga tidak membutuhkan jembatan penghubung antar peron menuju bangunan terminal. Pencegahan *crossing* pejalan kaki pada bangunan dirancang sebuah taman atau ruang terbuka publik, yang menjadi penghubung antara trotoar pejalan kaki dengan bangunan terminal.



Gambar 6. Denah Lantai 1
 Sumber: Analisis Pribadi (2023)



Gambar 7. Denah Lantai 2
 Sumber: Analisis Pribadi (2023)

Pada denah terjadi pemisahan peletakan fasilitas, dimana pada lantai 1 untuk fasilitas utama yang mendukung fungsi utama sebuah terminal yaitu titik kenaikan, dan penurunan penumpang atau barang. Pada lantai 2 dirancang sebagai area pendukung, dimana diletakkannya fasilitas-fasilitas sekunder yang mendukung aktivitas manusia pada bangunan terminal. Pada interior menerapkan konsep *open space*, dimana pada bagian interior terminal

minim akan penggunaan sekat ruang, atau dinding. Penggunaan konsep ini memiliki tujuan untuk membuat pengguna lebih leluasa dalam bersirkulasi di dalam bangunan terminal. Hasil dari redesain yang dilakukan yaitu sebuah desain baru dari Terminal Tipe B km.6 kota Banjarmasin, dimana menyelesaikan permasalahan sirkulasi yang terjadi pada Terminal Tipe B km.6 kota Banjarmasin.

KESIMPULAN

Redesain terminal menggunakan pendekatan arsitektur perilaku, dimana arsitektur perilaku merupakan arsitektur yang membahas antara hubungan antara manusia dengan lingkungan disekitarnya. Penyelesaian redesain terminal ini menggunakan konsep *interaction*, dimana konsep ini sendiri muncul dari hubungan antara manusia dengan ruang yang memunculkan sebuah interaksi. Penerapan konsep ini yaitu pada zonasi, konektivitas, penataan ruang luar serta dalam, dan sirkulasi manusia maupun kendaraan. Penjabaran penerapan konsep ini menggunakan metode *superimpose*, metode ini dipilih karena akan menciptakan beberapa layering yang terdiri dari variabel pembentuk ruang publik yaitu ruang atau fasilitas. Layering yang dihasilkan pada akhirnya akan digabungkan menjadi rancangan yang baru, dimana menjawab permasalahan pada terminal tipe B km.6 kota Banjarmasin.

DAFTAR PUSTAKA

- Dina, A. N. A., & Setiawan, W. (2015). Evaluasi Purna Huni Sirkulasi dan Fasilitas Terminal Kartasura. *Sinektika: Jurnal Arsitektur*, 1(1), 165-171
- Hantono, D. (2019). Kajian Perilaku Pada Ruang Terbuka Publik. *NALARs*, 18(1), 45-56.
- Marlina, H., & Ariska, D. (2019). ARSITEKTUR PERILAKU. *Rumoh: Journal of Architecture*, 9(18), 47-49.

Pemerintah Indonesia (2013). Rencana Tata Ruang Wilayah kota Banjarmasin Tahun 2013-2032

Pemerintah Indonesia (2015). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 40 Tahun 2015, Tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

Pemerintah Indonesia (2021). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2021, Tentang Penyelenggara Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

Preiser, W. (1995). Post-occupancy evaluation: how to make buildings work better. *Facilities*, 13(11), 19–28.