LANTING Jurnal Tugas Akhir Mahasiswa Lanting, Volume 15 I Nomor 1 I Februari I 2026

PENGEMBANGAN TERMINAL PENUMPANG TIPE B KM 6 KOTA BANJARMASIN

Muhammad Raihan Ahda

Program Studi Teknik Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Lambung Mangkurat
2110812310024@mhs.ulm.ac.id

Gusti Novi Sarbini

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

ABSTRAK

Terminal Penumpang Tipe B Km. 6 Kota Banjarmasin dikembangkan untuk meningkatkan sistem transportasi yang lebih efisien, terintegrasi, dan berkelanjutan. Namun permasalahan seperti konflik sirkulasi antara kendaraan dan pejalan kaki, kurangnya optimalisasi ruang publik, serta keterbatasan integrasi dengan lingkungan sekitar masih ditemukan, sehingga berdampak pada kenyamanan dan aksesibilitas pengguna. Untuk mengatasi hal tersebut, konsep *Transit-Oriented Development* (TOD) diterapkan dengan fokus pada tata massa dan bentuk bangunan, sirkulasi dan konektivitas, serta optimalisasi ruang publik dan interaksi sosial. Konsep ini diterapkan guna menciptakan keteraturan ruang, meningkatkan efisiensi sirkulasi dengan pemisahan jalur kendaraan dan pejalan kaki, serta menyediakan ruang interaksi yang lebih nyaman dan fungsional. Dengan penerapan konsep ini, terminal diharapkan mampu meningkatkan aksesibilitas, mengurangi ketergantungan pada transportasi pribadi, serta menjadi pusat aktivitas yang tidak hanya berfungsi sebagai tempat transit, tetapi juga sebagai ruang publik yang mendukung interaksi sosial dan pertumbuhan ekonomi di Kota Banjarmasin.

Kata kunci: Terminal Penumpang, Pengembangan Berorientasi Transit (TOD), Konektivitas, Ruang Publik, Sirkulasi.

ABSTRACT

The Type B Passenger Terminal Km. 6 in Banjarmasin has been developed to enhance a more efficient, integrated, and sustainable transportation system. However, issues such as circulation conflicts between vehicles and pedestrians, lack of optimized public spaces, and limited integration with the surrounding environment persist, affecting user comfort and accessibility. To address these challenges, the Transit-Oriented Development (TOD) concept is applied, focusing on building mass and form, circulation and connectivity, and optimization of public spaces and social interaction. This concept is implemented to establish spatial order, improve circulation efficiency by separating vehicle and pedestrian pathways, and provide more comfortable and functional interaction spaces. With the adoption of this concept, the terminal is expected to enhance accessibility, reduce dependence on private transportation, and serve as an activity hub that functions not only as a transit point but also as a public spaces that supports social interaction and economic growth in Banjarmasin City.

Keywords: *Passenger Terminal, Transit-Oriented Development* (TOD)*, Connectivity, Public Space, Circulation.*

PENDAHULUAN

Kondisi geografis Kalimantan Selatan yang didominasi oleh sungai dan dataran rendah turut mempengaruhi preferensi moda transportasi masyarakat. Pada awalnya, transportasi sungai menjadi sarana utama mobilitas, namun seiring pertumbuhan penduduk dan urbanisasi, moda transportasi darat mulai berkembang pesat. Perubahan ini menuntut hadirnya sistem transportasi publik yang efisien, terintegrasi, dan berkelanjutan guna menunjang mobilitas masyarakat, mendukung aktivitas ekonomi, serta menekan tingkat kemacetan dan polusi (Ma'mun, 2024).

Sebagai pusat pertumbuhan ekonomi Kalimantan Selatan, Kota Banjarmasin menghadapi tantangan serius dalam hal mobilitas akibat meningkatnya kepadatan lalu lintas dalam beberapa tahun terakhir (Mualif, Soehodho, & Nahry, 2024). Dengan jumlah penduduk mencapai 668.380 jiwa pada tahun 2022 serta tingkat kepadatan tertinggi di provinsi ini, Banjarmasin menyumbang sekitar 15,92% dari total populasi Kalimantan Selatan (BPS Kota Banjarmasin, 2023). Kondisi tersebut menegaskan pentingnya pengembangan infrastruktur transportasi yang mampu menjawab kebutuhan mobilitas kota secara efektif.

Kota Banjarmasin memiliki potensi besar untuk dikembangkan sebagai kota berkelanjutan melalui penyediaan infrastruktur transportasi yang inklusif dan mudah diakses. Pengembangan sistem transportasi berkelanjutan terbukti dapat meningkatkan mobilitas, kualitas lingkungan, serta aksesibilitas terhadap berbagai fasilitas publik (Hanafi, Pujowati, & Muhtadi, 2023). Penggunaan moda transportasi ramah lingkungan seperti kendaraan fisik, pembangunan jalur pejalan kaki, dan jalur sepeda juga memberikan dampak positif terhadap kualitas udara dan kesejahteraan masyarakat (Rahmawati & Pratama, 2023). Namun demikian, implementasi strategi ini memerlukan kolaborasi yang erat antara pemerintah, pelaku industri, dan masyarakat.

Komitmen pemerintah kota terhadap pembangunan transportasi berkelanjutan tercermin dalam Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2021 yang memuat program "Peningkatan Terminal Tipe B Km. 6 dalam Sistem BRT dan Pengembangan Konsep TOD." Program ini bertujuan menciptakan layanan transportasi publik yang terintegrasi dan modern, sejalan dengan visi pembangunan kota berkelanjutan yang meningkatkan kualitas hidup masyarakat. (Pemerintah Kota Banjarmasin, 2021).

Terminal Induk Km. 6 yang berfungsi sebagai simpul utama transportasi darat memiliki peran strategis dalam sistem mobilitas kota. Namun, pemanfaatan lahan yang tersedia masih belum optimal dari total 2,5 hektar lahan, baru sekitar 1 hektar yang digunakan. Akibat tekanan pembangunan kota, kondisi terminal saat ini cenderung padat, tidak tertata, dan memerlukan penataan ulang serta pengelolaan operasional yang lebih efektif agar dapat berfungsi secara optimal (Prima & Lestari, 2019).

Penelitian yang dilakukan oleh Ridhoni dan Ridhani (2018) menunjukkan bahwa Terminal Km. 6 memiliki potensi untuk dikembangkan dengan pendekatan *Transit-Oriented Development* (TOD), yakni konsep pengembangan wilayah yang mengintegrasikan transportasi publik, tata guna lahan, dan lingkungan binaan. Berdasarkan delapan variabel standar TOD yang dikeluarkan oleh ITDP, Terminal Induk Km. 6 masuk dalam kategori *Bronze*, dengan indikator yang menunjukkan adanya dukungan terhadap fasilitas pejalan kaki dan aksesibilitas yang memadai.

Penerapan prinsip TOD di Terminal Km. 6 diharapkan dapat menjawab

permasalahan mobilitas perkotaan seperti kemacetan dan polusi, memperkuat konektivitas antar moda serta menciptakan kawasan yang aman dan nyaman bagi pejalan kaki. dengan potensi yang dimiliki, pengembangan Terminal Tipe B Km. 6 menjadi langkah strategis dalam mewujudkan terminal yang efisien, aman, dan berorientasi pada pengguna.

PERMASALAHAN

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan mengenai pentingnya pengembangan infrastruktur transportasi publik yang terintegrasi dan berkelanjutan di Kota Banjarmasin, permasalahan arsitektural yang muncul adalah bagaimana merancang Terminal Penumpang Tipe B Km. 6 agar tidak hanya memenuhi kebutuhan pengguna secara fungsional tetapi juga mendukung implementasi konsep *Transit-Oriented Development* (TOD). Oleh karena itu, permasalahan arsitektural dirumuskan sebagai berikut : **"Bagaimana rancangan Terminal Penumpang Tipe B Km. 6 Kota Banjarmasin yang mendukung konsep *Transit-Oriented Development* (TOD)?"**

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Terminal

1. Definisi Terminal

Menurut Morlok (2005 dalam Sangadah, 2023), terminal merupakan salah satu fasilitas vital dalam sistem transportasi jalan raya yang berfungsi sebagai titik pengaturan kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum, sekaligus lokasi berlangsungnya aktivitas naik-turun penumpang dan bongkar-muat barang. Pemahaman ini sejalan dengan definisi yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2021, yang menyatakan bahwa terminal adalah simpul utama transportasi yang melayani kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang maupun barang, serta menjadi titik temu berbagai lintasan rute.

Selain sebagai tempat keberangkatan dan kedatangan, terminal juga berfungsi sebagai titik transit antar moda transportasi yang memerlukan efisiensi dalam pengelolaan arus kendaraan dan pergerakan pengguna. untuk menunjang fungsi tersebut secara optimal, terminal harus mampu mengakomodasi serta mengatur dinamika pergerakan moda secara tertib, sesuai dengan ketentuan yang berlaku, demi terciptanya lingkungan yang aman, nyaman, dan fungsional.

Baktiani (2018) menegaskan bahwa pengelolaan terminal melibatkan tiga komponen utama, yaitu penumpang, pengelola, dan operator angkutan. Penumpang membutuhkan pelayanan yang nyaman, aman, dan efisien; operator angkutan memerlukan sistem pengaturan keberangkatan yang jelas dan terjadwal; sedangkan pengelola bertanggung jawab terhadap kelancaran arus kendaraan, ketertiban area terminal, serta pengelolaan pendapatan melalui retribusi terminal secara transparan dan terorganisasi.

2. Fungsi Terminal

Terminal memiliki fungsi utama sebagai fasilitas pelayanan publik yang melayani aktivitas naik-turun penumpang, bongkar muat barang, serta sebagai titik perpindahan antar moda transportasi. Selain itu, terminal juga berperan dalam pengendalian lalu lintas dan pengaturan operasional angkutan umum agar berjalan tertib dan efisien.

Adisasmita (2011 dalam Baktiani, 2018) mengemukakan bahwa fungsi terminal dapat ditinjau dari tiga sudut pandang:

- Bagi Penumpang: Terminal harus mampu memberikan kenyamanan dan kemudahan melalui penyediaan fasilitas pendukung seperti ruang tunggu,

layanan informasi, toilet, serta area parkir.
- Bagi Pemerintah: Terminal berfungsi sebagai instrumen pengendali arus transportasi sekaligus sebagai sumber pendapatan daerah melalui sistem retribusi.
- Bagi Operator Angkutan: Terminal menyediakan sarana pendukung operasional seperti ruang tunggu awak kendaraan, akses informasi, serta tempat istirahat yang memadai.

3. Tipe Terminal

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2021, Terminal dibedakan menjadi tiga tipe berdasarkan fungsi pelayanannya, yaitu:

- Terminal Tipe B: Terminal ini melayani angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP), angkutan perkotaan, dan/atau perdesaan. Pembangunannya harus berada di kota atau kabupaten yang masuk dalam jaringan trayek AKDP, serta terletak di jalan arteri atau kolektor dengan klasifikasi minimal kelas III B. Syarat luas lahan minimal adalah 3 hektar untuk wilayah Jawa dan Sumatera, atau 2 hektar untuk wilayah lainnya. adapun lebar akses jalan masuk dan keluar minimal 50 meter di wilayah Jawa, atau 30 meter di wilayah lainnya.

4. Fasilitas Terminal

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2021, terminal penumpang angkutan jalan wajib dilengkapi dengan fasilitas utama dan fasilitas penunjang guna mendukung kenyamanan, keamanan, serta keselamatan seluruh pengguna jasa transportasi.

- Fasilitas utama: Mencakup elemen-elemen penting seperti jalur keberangkatan dan kedatangan, ruang tunggu penumpang, area naik-turun penumpang, tempat parkir kendaraan, sistem pengelolaan lingkungan, perlengkapan jalan, media informasi, kantor pengelola, dan penjualan tiket yang dapat dikecualikan apabila tersedia sistem tiket elektronik. Selain itu, fasilitas lain seperti layanan pelanggan (*customer service*), jalur khusus penyandang disabilitas, serta tempat evakuasi darurat juga termasuk dalam kategori fasilitas utama.
- Fasilitas penunjang: Terdiri atas sarana ditujukan untuk memenuhi kebutuhan khusus pengguna, seperti fasilitas untuk penyandang disabilitas, ibu hamil dan menyusui, pos dan fasilitas kesehatan, tempat ibadah, pos keamanan, serta peralatan pemadam kebakaran. Fasilitas umum lainnya juga menjadi bagian penting, meliputi toilet, rumah makan, area istirahat, tempat perbaikan ringan kendaraan, sarana pengendalian pencemaran, taman bermain anak, area merokok, mesin anjungan tunai mandiri (ATM), jaringan internet, dan layanan pengaduan.

Dengan kelengkapan tersebut, terminal diharapkan mampu menyediakan layanan transportasi publik yang optimal, inklusif, dan berstandar layak bagi seluruh kalangan pengguna.

B. Tinjauan Angkutan Umum Penumpang

1. Definisi Angkutan

Angkutan pada dasarnya adalah kegiatan memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain menggunakan kendaraan di jalan sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 1 angka 6. Selain itu, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019. Dalam sistem transportasi, angkutan berperan penting untuk menghubungkan berbagai lokasi dan pusat kegiatan. Oleh karena itu, penyelenggaraan angkutan menjadi dasar utama dalam merencanakan sebuah sistem

transportasi yang efektif, aman, dan terintegrasi.

2. Definisi Trayek

Trayek dapat dipahami sebagai jalur atau rute perjalanan tetap yang dilalui oleh angkutan umum, yang mencakup tempat awal dan akhir pelayanan, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2017, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2019 memperjelas bahwa sebuah trayek memiliki beberapa karakteristik utama, yaitu rute yang tetap, jadwal yang teratur, serta adanya lokasi yang sudah ditentukan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Dengan adanya penetapan kriteria berdasarkan peraturan tersebut, tujuan utama trayek adalah untuk menciptakan layanan transportasi umum yang teratur dan dapat diandalkan bagi masyarakat.

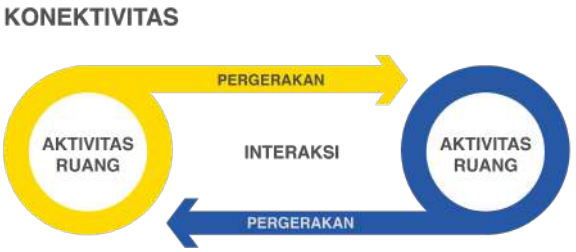
3. Jenis Pelayanan Angkutan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2019, trayek angkutan dikelompokkan menjadi lima jenis untuk mengatur layanan perjalanan sesuai cakupan wilayahnya. Kelima jenis tersebut adalah Angkutan Lintas Batas Negara yang rutenya melewati perbatasan negara; Angkutan Antarkota Antarprovinsi (AKAP) yang menghubungkan kota di provinsi berbeda: dan Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang melayani kota-kota dalam satu provinsi. Selain itu terdapat pula Angkutan Pedesaan yang beroperasi di wilayah kabupaten tanpa tumpang tindih dengan rute perkotaan. Tujuan dari klasifikasi ini adalah untuk memastikan setiap jenis layanan dapat beroperasi secara teratur dan efektif sesuai dengan karakteristik perjalanan dan kebutuhan masyarakat di masing-masing wilayah.

C. Tinjauan Metode dan Konsep

1. Metode Konektivitas

Konektivitas, dalam konteks arsitektur, merupakan metode penting yang berfungsi sebagai penghubung atau *linkage* antar ruang, yang berperan layaknya "perekat kota" untuk menyatukan berbagai lapisan aktivitas. Penciptaan konektivitas ini didasarkan pada dua aspek utama: sirkulasi sebagai pergerakan manusia, dan kegiatan sebagai keragaman fungsi ruang yang mendorong interaksi.



Gambar 1. Ilustrasi Definisi Konektivitas
Sumber: Diadaptasi oleh Wiyadi, S. (2014)

Metode ini dapat diwujudkan melalui permeabilitas, yaitu kemudahan bagi individu untuk bergerak dari satu tempat ke tempat lain, yang dalam skala kota akan membentuk elemen jalur pergerakan (*path*) dan titik simpul (*node*) sebagai lokasi interaksi (Lynch, 1969). Guna mencapai konektivitas yang efektif, terdapat lima prinsip utama, yaitu kontinuitas (kesinambungan jalur pergerakan dari setiap rangkaian sudut perspektif individu), porositas (jalur pergerakan yang terbentuk akibat adanya aktivitas), orientasi (stimulasi berupa interpretasi individu yang menjadi motivasi utama pergerakan), transisi (persinggungan jalur pergerakan yang menghasilkan titik simpul berupa interaksi-transisi), dan hibriditas (keberagaman fasilitas yang ditawarkan dalam satu bangunan). (Wiyadi, 2014).

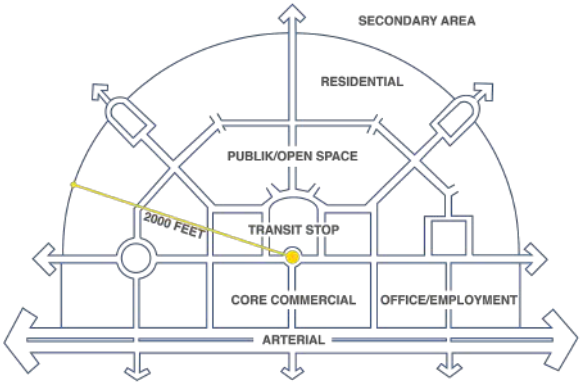
2. Metode *Building Form and Massing*

Building Form and Massing (Bentuk dan Massa Bangunan) membahas tentang konfigurasi fisik dan volume bangunan untuk membentuk karakter sebuah kota, dengan tujuan mencapai keseimbangan dan proporsi yang harmonis guna menciptakan ruang terbuka publik. Penentuannya didasarkan pada serangkaian parameter teknis seperti ketinggian bangunan yang membentuk garis horizon, Koefisien Dasar Bangunan (KDB) yang menjamin adanya ruang terbuka, serta Garis Sempadan Bangunan (GSB) yang mengatur keteraturan

dan keamanan di sepanjang jalan. Di samping itu, aspek visual juga sangat berpengaruh, meliputi langgam atau gaya arsitektur sebagai elemen pemersatu, skala bangunan yang harus proporsional terhadap manusia dan lingkungan, serta pemilihan material, warna, dan tekstur yang secara keseluruhan membentuk komposisi visual dan estetika sebuah kawasan.

3. Konsep *Transit-Oriented Development* (TOD)

Transit-Oriented Development (TOD) adalah konsep pengembangan kawasan yang berpusat pada titik transit transportasi umum, yang dirancang sebagai sebuah komunitas penggunaan lahan campuran (*mixed-use*) yang padat dan ramah bagi pejalan kaki (Calthorpe, 1993).



Gambar 2. Transit-Oriented Development (TOD)
Sumber: Peter Calthorpe (1993)

Tujuan utama konsep TOD adalah untuk menciptakan lingkungan terintegrasi yang mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi dan mendorong masyarakat untuk beralih ke transportasi umum, berjalan kaki, dan bersepeda. untuk mencapai hal tersebut, Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) (2017) merumuskan delapan prinsip dasar yang menjadi pedoman, mencakup pengembangan infrastruktur bagi pejalan kaki (*Walk*) dan pesepeda (*Cycle*), menciptakan jaringan yang terhubung (*Connect*), menjadikan angkutan umum (*Transit*) sebagai inti, serta mendorong pembauran fungsi (*Mix*), pemadatan (*Density*), dan padat (*Compact*) area, yang pada akhirnya bertujuan untuk mendorong peralihan (*Shift*) dari kendaraan pribadi.

PEMBAHASAN

A. Lokasi

Lokasi perancangan Terminal Penumpang Tipe B berada di kawasan Terminal Km. 6 Kota Banjarmasin, yang secara tata ruang telah ditetapkan sebagai lokasi yang sesuai untuk pengembangan terminal berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 6 Tahun 2021. Meskipun demikian, luas lahan awal sekitar 1,7 ha diperluas menjadi sekitar 2,1 ha (±20.996,82 m²) agar memenuhi persyaratan minimal 2 ha yang diwajibkan oleh Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995. Adapun acuan perancangan teknisnya, seperti Koefisien Dasar Bangunan (KDB) 60%, Koefisien Lantai Bangunan (KLB) 2,4, dan Garis Sempadan Bangunan (GSB) 15 mete, mengacu pada Peraturan Walikota Banjarmasin Nomor 77 Tahun 2022.

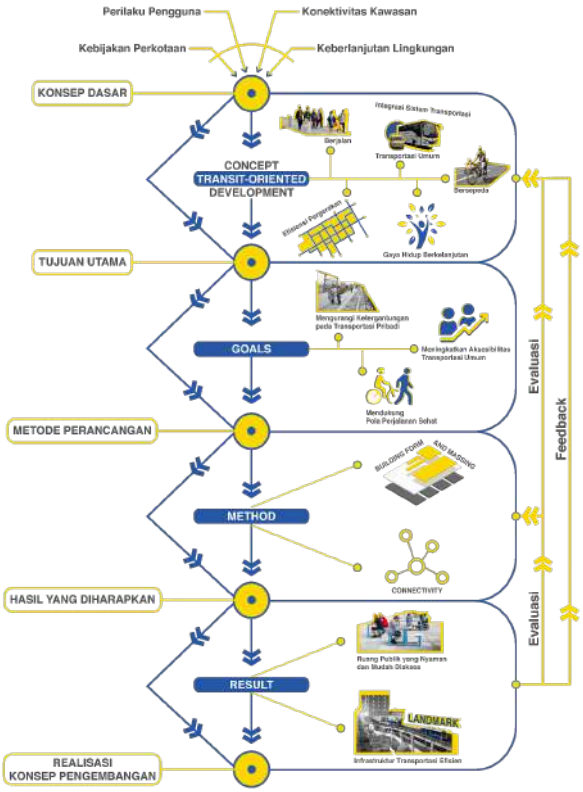
Gambar 3. Lokasi Site Perancangan
Sumber: Dokumen Penulis (2025)

B. Konsep Rancangan

1. Konsep Pengembangan Terminal

Pengembangan Terminal Penumpang Tipe B Km. 6 Kota Banjarmasin didasarkan pada konsep *Transit-Oriented Development* (TOD), yang bertujuan utama untuk meningkatkan aksesibilitas transportasi umum dan mengurangi ketergantungan masyarakat pada kendaraan pribadi, untuk mewujudkan hal tersebut perancangan ini menerapkan dua metode utama:

konektivitas untuk menjamin kelancaran akses pejalan kaki, serta *building form and massing* untuk menata massa bangunan agar selaras dengan lingkungan sekitar. Selain sebagai simpul transportasi yang efisien, desain terminal juga difokuskan untuk berfungsi sebagai *landmark* atau penanda kawasan perbatasan, yang arsitekturnya dirancang secara khas untuk mengatasi masalah visibilitas yang ada saat ini dan memperkuat identitas kota.

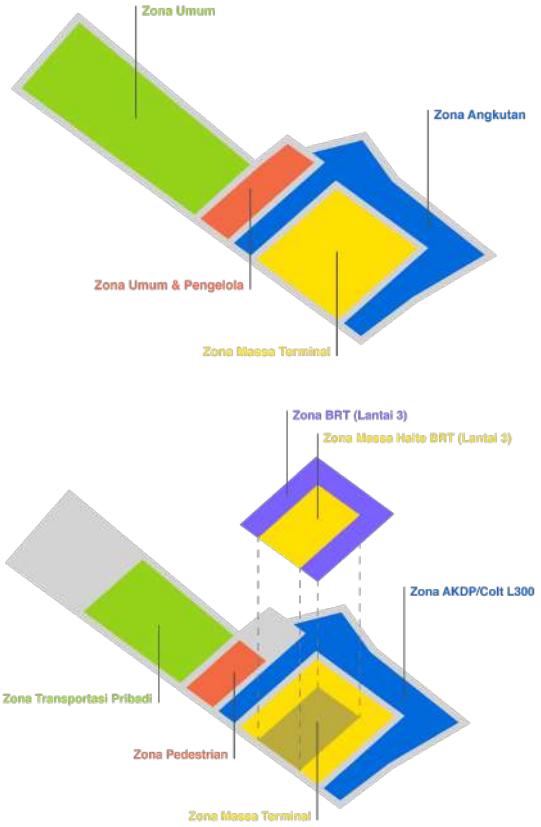


Gambar 4. Konsep Pengembangan Desain Terminal
Sumber: Dokumen Penulis (2025)

2. Konsep Rancangan Terminal

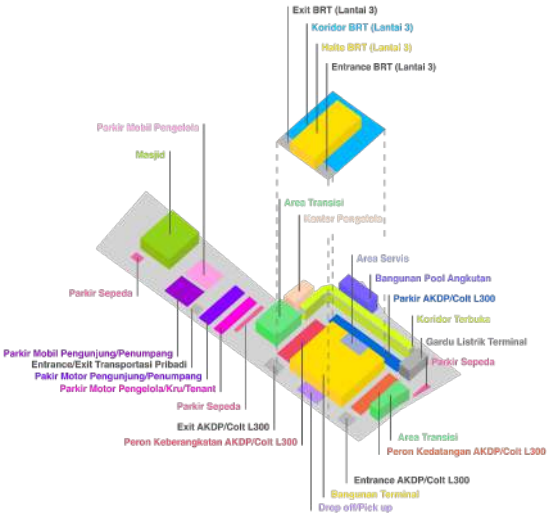
a. Konsep Tata Massa Bangunan

Konsep tata massa bangunan diatur dalam membaginya kedalam empat zona fungsional utama: Umum, Umum & Pengelola, Massa Terminal, dan Angkutan. Zonasi tersebut kemudian dikembangkan untuk memisahkan alur moda transportasi, dengan menempatkan zona BRT di lantai 3, terpisah dari zona AKDP/Colt L300, transportasi pribadi, dan pejalan kaki di lantai dasar.



Gambar 5. Pembagian Zonasi Fungsional dan Moda Transportasi
Sumber: Dokumen Penulis (2025)

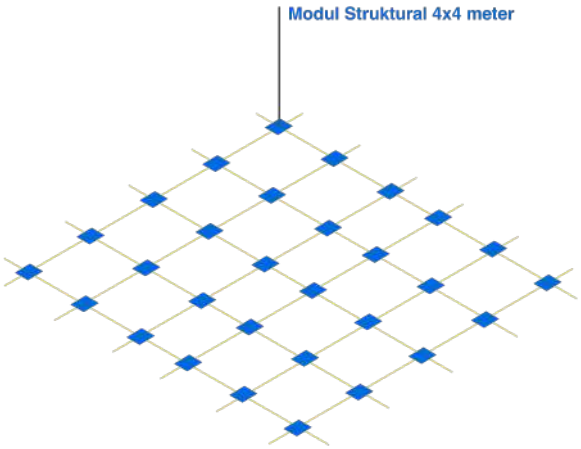
Selanjutnya, massa bangunan dipecah menjadi elemen-elemen spesifik seperti bangunan terminal, peron, area parkir, dan fasilitas pendukung lainnya untuk menunjang operasional.



Gambar 6. Pembagian Elemen Fungsi Terminal
Sumber: Dokumen Penulis (2025)

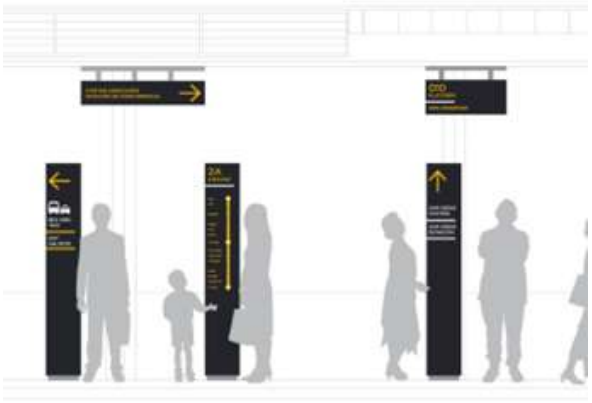
b. Konsep Tata Ruang Dalam

Konsep tata ruang dalam terminal didasarkan pada modul struktural fleksibel berukuran 4x4 meter yang memungkinkan penataan ruang yang terbuka dan adaptif.



Gambar 7. Modul Struktural
Sumber: Dokumen Penulis (2025)

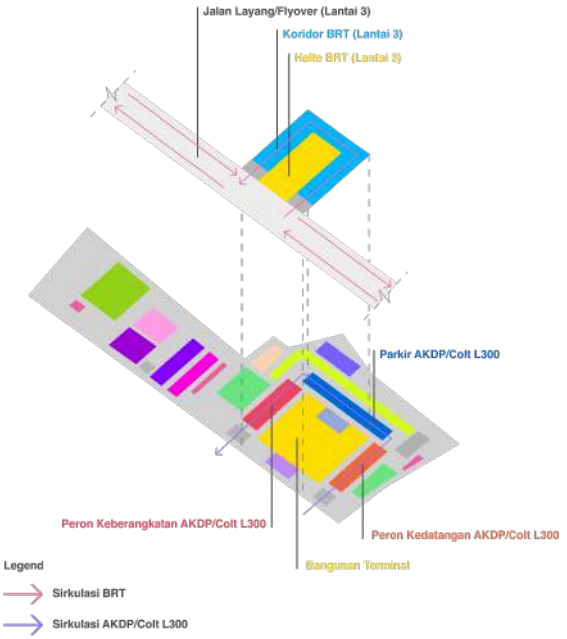
Dalam memudahkan orientasi pengguna di dalam ruang tersebut, penunjuk arah atau *signage* ditempatkan secara strategis sebagai alat bantu navigasi visual.



Gambar 8. Signage
Sumber: coroflot.com

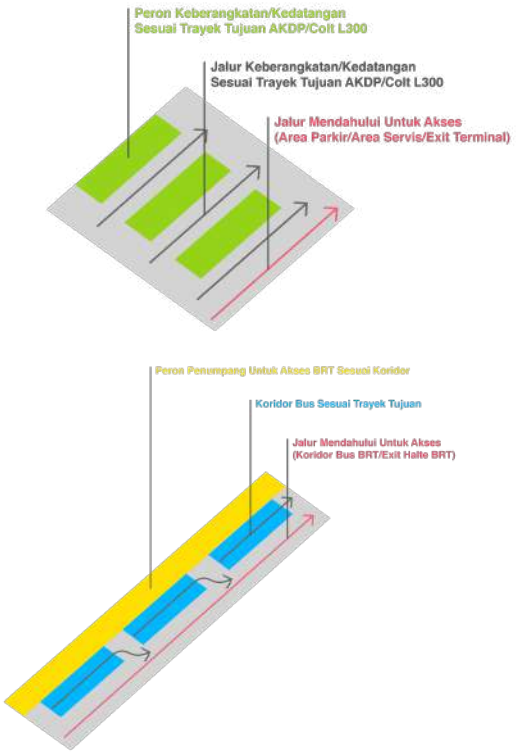
c. Konsep Sirkulasi dan Konektivitas

Konsep Sirkulasi menerapkan pemisahan jalur yang jelas antara transportasi umum, kendaraan pribadi, dan pejalan kaki. Sirkulasi transportasi umum diatur dengan menempatkan jalur BRT di lantai 3, terpisah dari sirkulasi AKDP/Colt L300 di lantai dasar.



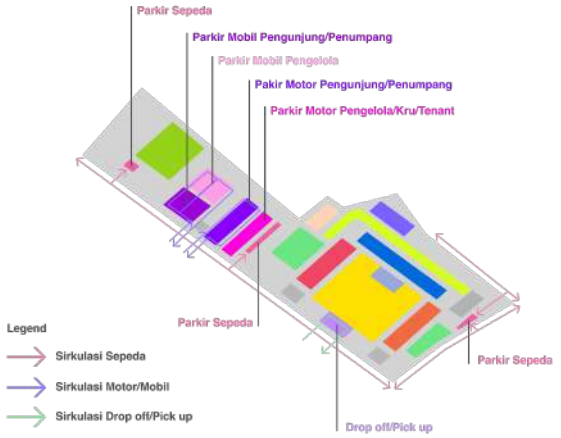
Gambar 9. Sirkulasi Moda Transportasi Umum
Sumber: Dokumen Penulis (2025)

Sistem peron untuk keduanya dirancang linier dengan jalur mendahului untuk akses ke parkir atau pintu keluar.



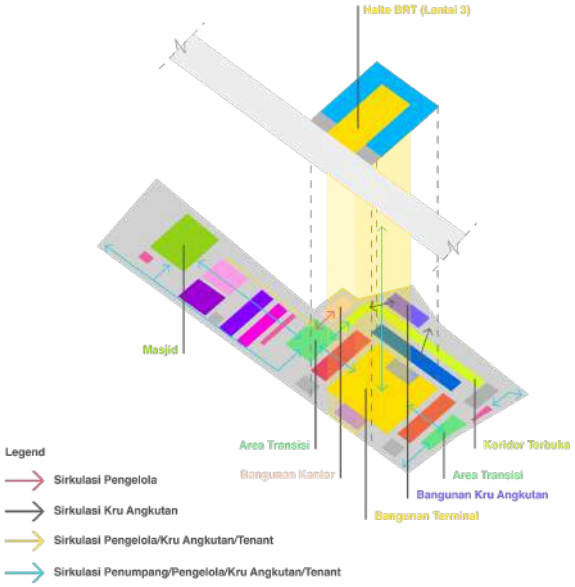
Gambar 10. Peron AKDP/Colt L300 dan BRT
Sumber: Dokumen Penulis (2025)

Sirkulasi kendaraan pribadi memiliki area parkir dan titik *drop off/pick up* tersendiri yang terpisah dari jalur transportasi umum.



Gambar 11. Sirkulasi Moda Transportasi Pribadi
Sumber: Dokumen Penulis (2025)

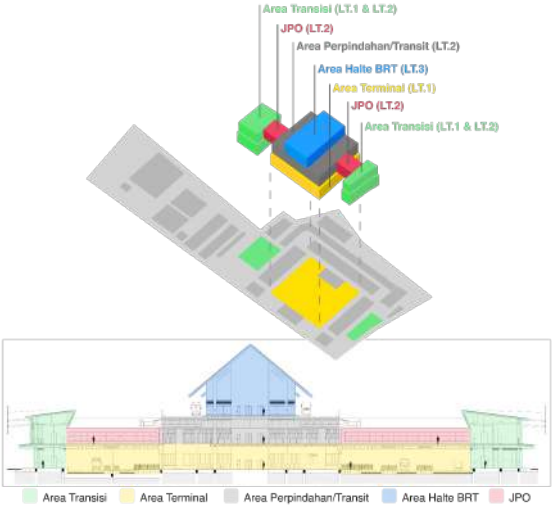
Sedangkan untuk sirkulasi penumpang/pengunjung difasilitasi oleh koneksi vertikal, seperti travelator dan lift, untuk menghubungkan bangunan utama di lantai 1 dengan halte BRT di Lantai 3.



Gambar 12. Sirkulasi Moda Transportasi Penumpang/Pengunjung
Sumber: Dokumen Penulis (2025)

d. Konsep Massa Bentuk dan Fungsi

Massa bangunan terminal dirancang terdiri dari tiga lantai dengan fungsi berbeda: Lantai 1 untuk terminal AKDP, Lantai 2 sebagai area transit atau perpindahan, dan Lantai 3 sebagai halte BRT. Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) disediakan di lantai 2 untuk menghubungkan massa bangunan tanpa memotong jalur kendaraan di bawahnya, hal tersebut bertujuan untuk menjamin keselamatan pengguna/penumpang.

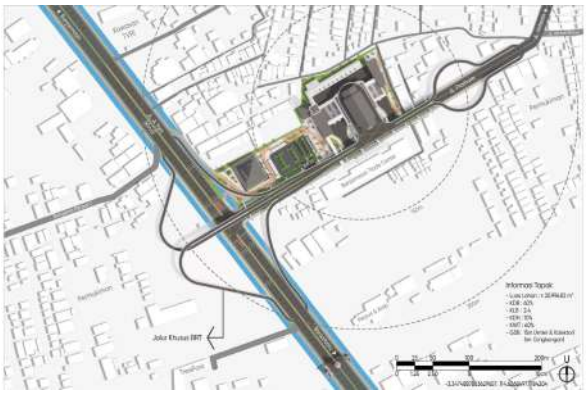


Gambar 13. Massa Bentuk Terminal dan Potongan Bangunan

Sumber: Dokumen Penulis (2025)

HASIL

Hasil perancangan Terminal Penumpang Tipe B Km. 6 Kota Banjarmasin menerapkan konsep *Transit-Oriented Development* (TOD) untuk menciptakan sistem sirkulasi yang teratur dengan memisahkan jalur pejalan kaki, transportasi pribadi, transportasi umum, termasuk menempatkan layanan BRT di lantai 3 untuk meminimalkan konflik sirkulasi, Bagi penumpang/pengunjung, alur pergerakan dibuat lebih efisien melalui penataan ruang dan zonasi yang jelas, konektivitas vertikal dan horizontal, serta integrasi fungsi publik yang mengubah terminal menjadi ruang sosial yang dinamis. Secara keseluruhan, rancangan ini bertujuan mewujudkan terminal terintegrasi dan berkelanjutan yang mampu mengurangi ketergantungan pada transportasi pribadi dan berfungsi sebagai wajah representatif bagi Kota Banjarmasin.



Gambar 14. Situasi Rancangan
Sumber: Dokumen Penulis (2025)

Gambar 15. Perspektif Eksterior dan Interior
Sumber: Dokumen Penulis (2025)

Gambar 16. Perspektif Aerial dan Lansekap
Sumber: Dokumen Penulis (2025)

KESIMPULAN

Perancangan Terminal Penumpang Tipe B Km. 6 Kota Banjarmasin dikembangkan sebagai fasilitas transportasi regional yang berorientasi pada konsep *Transit-Oriented Development* (TOD), sebagai bagian dari upaya pemerintah untuk membangun sistem transportasi yang terintegrasi dan berkelanjutan. Desain ini dirancang untuk menjawab beberapa tantangan utama yang ditemukan di lokasi, seperti masalah sirkulasi, konektivitas, dan kurang optimalnya ruang publik yang berpotensi menimbulkan konflik pergerakan serta mengurangi kenyamanan pengguna. Untuk mengatasinya, konsep perancangan

diterapkan dengan fokus pada tiga aspek utama yang selaras dengan prinsip TOD: keteraturan tata massa bangunan, efisiensi sirkulasi dan konektivitas, serta optimalisasi ruang publik untuk interaksi sosial. Hal tersebut diwujudkan melalui penyusunan rencana tapak dengan zonasi yang terhubung dan pemisahan jalur antara kendaraan dan pejalan kaki untuk mengurangi konflik. Rancangan yang dihasilkan menekankan pentingnya konektivitas antarmoda dan integrasi fungsi publik, yang diharapkan dapat mengurangi ketergantungan masyarakat pada transportasi pribadi dan berperan sebagai pendorong pertumbuhan ekonomi berbasis transportasi umum.

Pada akhirnya, keberhasilan penerapan konsep ini bertujuan untuk menciptakan sebuah terminal yang tidak hanya efisien, tetapi juga berkelanjutan dan dapat berfungsi sebagai wajah representatif bagi Kota Banjarmasin, yang keberhasilannya bergantung pada sinergi antara pemerintah, pengelola, dan masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

Referensi Buku dan Jurnal

Badan Pusat Statistik Kota Banjarmasin, (2023). *Statistik Daerah Kota Banjarmasin 2023*. Badan Pusat Statistik Kota Banjarmasin. https://banjarmasinkota.bps.go.id/id/publication/2023/12/20/4ad84ad31e0c289e95a51e1b/statistik-daerah-kota-banjarmasin-2023.html

Baktiani, L. (2018). *Evaluasi lokasi terminal Willy Ananias Gara (W.A Gara) Kota Palangka Raya*. (Tesis Magister, Universitas Atma Jaya Yogyakarta).

Busha, M., et al. (2012). *Florida TOD Guidebook*. Florida Department of Transportation.

Bentley, I., et al. (1985). *Responsive Environments: A Manual For Designers*. London: The Architectural Press Ltr., 9 Queen Anne"s Gate.

Calthorpe, P. (1993). *The next American metropilis: Ecology, community, and the American dream*. Princeton Architectural Press.

Carmona. M., et al. (2003). *Public Places Urban Spaces*. London: Architectural Press.

Elhakim, U. T. (2021). *Penerapan konsep livable street dalam perancangan kawasan Cibadak Culinary Night*. (Skripsi Sarjana, Institut Teknologi Nasional Bandung).

Ellin, Nan. (2006). *Integral Urbanism*. New York: Routledge Taylor and Francis Group.

Estremadoyro, Verónica. (2003). *Transparency and Movement in Architecture*. (Tesis Magister, Virginia Polytechnic Institute and State University).

Hanafi, I., Pujowati, Y., & Muhtadi, M. A. (2023). Pengaruh pembangunan infrastruktur transportasi berkelanjutan terhadap mobilitas dan lingkungan di Kalimantan. *Jurnal Multidisiplin West Science*, 2(10), 908-917. https://wnj.westscience-press.com/index.php/jmws/article/download/705/623/3995

Indonesia. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.

Institute for Transportation and Development Policy. (2017). *TOD Standard* (Edisi ke-3). New York: Institute for Transportation and Development Policy.

Kementerian Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional. (2017). *Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit*. Kementerian Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional: Jakarta.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (1995). *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia: Jakarta.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2017). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 16 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia: Jakarta.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia: Jakarta.

Kota Banjarmasin. (2021). Peraturan Daerah Kota Banjarmasin Nomor 06 Tahun 2021 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Banjarmasin Tahun 2021-2041. Pemerintah Kota Banjarmasin: Banjarmasin.

Lawalata, G. M., & Rahman, F. (2020). *Kendaraan desain dan radius putar untuk desain geometrik jalan di Indonesia (Design vehicle and turning path for Indonesian road geometric design)*. Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan.

Lynch, Kevin. (1969). *The Image of The City*. Massachusetts Institute of Technology: The M.I.T Press.

Maki, Fumihiko. (1964). *Investigation in Collective Form*. Washington: Washington University.

Mualif, M. T., Soehodho, S., & Nahry. (2024). Analysis of the selection of river transportation modes that are integrated with land transportation in the city of Banjarmasin. *In Injuruty: Interdisciplinary Journal and Humanity* 3(7), 467-470. https://injurity.pusatpublikasi.id/index.php/inj/article/download/214/347

Moughtin, Cliff. (2003). *Urban Design: Street and Square* (Third Edition). Oxford: Architectural Press.

Prima, B. P., & Lestari, U. S. (2019). Evaluasi kinerja terminal induk PAL 6 Kota Banjarmasin. *Media Ilmiah Teknik Sipil*, 7(2), 62-70. https://journal.umpr.ac.id/index.php/mits/article/view/838/806

Rahmawati, S., Pratama, I. N. (2023). Pengaruh penggunaan transportasi berkelanjutan terhadap kualitas udara dan kesejahteraan masyarakat. *JEPTEC: Journal of Environmental Policy and Technology*, 1(2), 90-99. https://journal.ummat.ac.id/index.php/jeptec/article/view/17349

Ridhoni, M., & Ridhani, M. Y. (2023) Evaluasi keberlanjutan terminal berbasis transit oriented development (TOD): Studi kasus di Terminal Pal Enam Kota Banjarmasin. *Indonesian Green Technology Journal*, 1(2), 6-12. https://igtj.ub.ac.id/index.php/igtj/article/view/174

Saeful, A. (2019). *Menilai kawasan di sekitar Stasiun Hall dan Stasiun Kiaracondong untuk dikembangkan dengan konsep TOD (Transit Oriented Development) di Kota Bandung*. (Skripsi Sarjana, Universitas Komputer Indonesia).

Sangadah, K. (2023). *Evaluasi kinerja terminal penumpang tipe A Kebumen berdasarkan prinsip transit oriented development (TOD) pasca revitalisasi*. (Skripsi Sarjana, Universitas Tidar).

Wiyadi, S. (2014). *Perancangan terminal penumpang Pelabuhan Belawan dengan pendekatan konektivitas sebagai pembentuk 'place'*. (Tesis Magister, Institut Teknologi Bandung).

Website

Abady, Mariam. (2020). Maringa Urban Intermodal Terminal. Arch2o. https://www.arch2o.com/maringa-urban-intermodal-terminal/

Antara Foto. (2025, Januari 25). *Revitalisasi Terminal Giwangan Yogyakarta*. Antara Foto. https://www.antarafoto.com/id/view/2415682/revitalisasi-terminal-giwangan-yogyakarta

Arkinotes. (2023, Agustus 12). *Facebook page*. Facebook. https://www.facebook.com/arkinotes0425/photos?_rdc=1&_rdr

ASEAN Connectivity. (2020, Juli 15). *Transit-Oriented Development*. ASEAN Connectivity. https://connectivity.asean.org/resource/transit-oriented-development/

Borelli&Merigo Arquitetua e Urbanismo. (2023, Juni 24). Terminal Intermodal urbano de Maringá. ArchDaily. https://www.archdaily.com.br/br/1001988/terminal-intermodal-urbano-de-maringa-borelli-and-merigo-arquitetura-e-urbanismo

Carr, P., & Meore, J. (2020, Juni 15). Bike and pedestrian path opens on the Gov. Mario Cuomo Bridge. lohud. https://www.lohud.com/picture-gallery/news/local/westchester/2020/06/15/bike-and-pedestrian-path-opens-gov-mario-cuomo-bridge/3194519001/

Franco, Gesli. (2014, Juli 03). *Maringá terá terminal intermodal*. Gazeta do Povo. https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/maringa-tera-terminal-intermodal-eafqb2oyxf7uag5y2545rpnpq/

Haijakarta. (2024, Mei 17). *Halte CSW*. Haijakarta. https://haijakarta.com/halte-csw-2.html/

Rahman, Irfani. (2024, Januari 16). Transportasi publik dan masa depan kota kita. Tribun

Banjarmasin. https://banjarmasin.tribunnews.com/2024/01/16/transportasi-publik-dan-masa-depan-kota-kita?page=all

Ramadhan, Azka. (2021, Mei 6). Puluhan bus AKAP dihalau masuk Terminal Giwangan, empat di antaranya tertahan. Tribun Jogja. https://jogja.tribunnews.com/2021/05/06/puluhan-bus-akap-dihalau-masuk-terminal-giwangan-empat-diantaranya-tertahan

Riyadi, Irvan. (2020, Mei 26). H2 Lebaran, aktivitas di Terminal Giwangan masih lengang. Tribun Jogja. https://jogja.tribunnews.com/2020/05/26/h2-lebaran-aktivitas-di-terminal-giwangan-masih-lengang?page=all#google_vignette

Seputar Yogyakarta. (2024, Januari 30). *Terminal Giwangan Yogyakarta: Lokasi dan fasilitas untuk para penumpang*. Kumparan. https://kumparan.com/seputar-yogyakarta/terminal-giwangan-yogyakarta-lokasi-dan-fasilitas-untuk-para-penumpang-224BAhFjDaQ

Studio Lawang. (2022, September 01). *Cakra Selaras Wahana Station*. ArchDaily. https://www.archdaily.com/988214/cakra-selaras-wahana-station-studio-lawang

Tempo.co. (2021, Desember 27). *Wajah baru halte integrasi CSW yang dahulu punya 100 anak tangga*. Tempo. https://www.tempo.co/arsip/reportase-wajah-baru-halte-integrasi-csw-yang-dahulu-punya-100-anak-tangga--440889