

ANALISIS PEMILIHAN TAPAK UNTUK PERANCANGAN TERMINAL TIPE B DI LAKARSANTRI SURABAYA

Henry Satya Yuwana¹, Febby Rahmatullah Masruchin², Andarita Rolalisasi³

¹²³Arsitektur, Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya, Jl. Semolowaru No.45, Surabaya, Indonesia

e-mail: 1442100058@surel.untag-sby.ac.id¹

How to cite (in APA style):

Yuwana, H. S., Masrucion, F. R., Rolalisasi, A. (2025). Analisis Pemilihan Tapak Untuk Perancangan Terminal Tipe B di Lakarsantri Surabaya. *Undagi : Jurnal Ilmiah Arsitektur Universitas Warmadewa*. 13(1), pp.17-24.

ABSTRACT

Surabaya, as the largest metropolitan city in East Java, has undergone rapid development due to the increasing population. This rapid growth has led to challenges in providing adequate facilities and infrastructure, particularly in transportation. One strategic step taken by the government is the construction of a type B terminal in the Lakarsantri area to support community mobility and inter-city transportation systems. This research aims to analyze and compare three potential locations for the construction of a type B terminal in Sub Unit Development (Sub UP) X-C, Block X-C1, located at Jl. Raya Randegansari, Jl. Raya Menganti 169-187, and Jl. Raya Menganti No.65. The criteria used in this research include accessibility, route networks, land availability, as well as the potential risks of natural disasters and environmental impacts. The method used is scoring analysis, by calculating the distance and relevance of each criterion to determine the site's suitability. The research findings indicate that Site 3 at Jl. Raya Menganti No.65 achieved the highest score (42/50) due to its excellent accessibility, comprehensive infrastructure, and lower risk of natural disasters compared to the other two sites. Based on this analysis, Site 3 is recommended as the best location for building a type B terminal to support the development of an efficient transportation system in Surabaya.

Keywords: Type B Terminal, Site Selection, Surabaya, Infrastructure, Transportation

ABSTRAK

Surabaya, sebagai kota metropolitan terbesar di Jawa Timur, mengalami perkembangan yang sangat pesat dengan semakin meningkatnya populasi penduduk. Pertumbuhan pesat ini menyebabkan masalah dalam penyediaan sarana dan prasarana yang memadai, khususnya dalam hal transportasi. Salah satu langkah strategis yang diambil oleh pemerintah adalah pembangunan terminal tipe B di kawasan Lakarsantri untuk mendukung mobilitas masyarakat dan sistem transportasi antar kota. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan membandingkan tiga lokasi potensial untuk pembangunan terminal tipe B di Sub Unit Pengembangan (Sub UP) X-C, Blok X-C1, yang terletak di Jl. Raya Randegansari, Jl. Raya Menganti 169-187, dan Jl. Raya Menganti No.65. Kriteria yang digunakan dalam penelitian ini meliputi aksesibilitas, jaringan trayek, ketersediaan lahan, serta potensi risiko bencana alam dan dampak lingkungan. Metode yang digunakan adalah analisis skoring, dengan menghitung jarak dan relevansi setiap kriteria untuk menentukan kelayakan lokasi tapak. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Tapak 3 di Jl. Raya Menganti No.65 memperoleh skor tertinggi (42/50) karena memiliki aksesibilitas yang sangat baik, infrastruktur yang lengkap, serta risiko bencana alam yang lebih rendah dibandingkan dengan dua tapak lainnya. Berdasarkan hasil analisis ini, Tapak 3 direkomendasikan sebagai lokasi terbaik untuk pembangunan terminal tipe B yang dapat mendukung pengembangan sistem transportasi yang efisien di Surabaya.

Kata kunci: Terminal Tipe B, Pemilihan Tapak, Surabaya, Infrastruktur, Transportasi

PENDAHULUAN

Sebagai kota metropolitan terbesar di Jawa Timur, Surabaya telah mengalami pertumbuhan yang sangat pesat dalam beberapa dekade terakhir, dengan meningkatnya populasi penduduk dan urbanisasi yang pesat. Data dari Badan Pusat Statistik (BPS) Surabaya pada tahun 2023 menunjukkan bahwa Surabaya terus mengalami perkembangan yang signifikan, terutama dalam hal jumlah penduduk dan laju urbanisasi yang meningkat setiap tahunnya (BPS Surabaya, 2023). Pada tahun 2022, jumlah penduduk Surabaya tercatat sekitar 3,5 juta jiwa, dengan proyeksi pertumbuhan yang terus berlangsung seiring dengan adanya migrasi penduduk dari wilayah lain yang tertarik untuk bekerja atau menetap di kota ini (BPS Surabaya, 2022). Peningkatan jumlah penduduk ini memberikan dampak langsung pada kebutuhan akan berbagai fasilitas dan infrastruktur, khususnya dalam hal penyediaan sarana transportasi yang dapat mengakomodasi mobilitas masyarakat yang terus meningkat.

Seiring dengan pertumbuhan pesat tersebut, tantangan utama yang dihadapi oleh Surabaya adalah bagaimana menyediakan sarana dan prasarana transportasi yang memadai untuk mendukung mobilitas masyarakat yang semakin kompleks. Salah satu tantangan terbesar adalah kebutuhan akan terminal transportasi yang dapat menghubungkan berbagai moda transportasi dengan efisien, sehingga dapat memfasilitasi perjalanan antar kota maupun dalam kota. Dalam hal ini, pembangunan terminal tipe B yang dapat menampung berbagai jenis kendaraan dan memiliki fasilitas yang memadai menjadi sangat penting. Pembangunan terminal ini diharapkan dapat memberikan solusi bagi permasalahan mobilitas yang ada, memperlancar arus transportasi antar wilayah, serta mendukung kelancaran aktivitas ekonomi dan sosial di Surabaya (Indahsari, 2018). Oleh karena itu, pembangunan terminal tipe B di kawasan Lakarsantri menjadi langkah yang sangat strategis untuk mengatasi permasalahan transportasi yang ada, dengan harapan dapat memberikan dampak positif terhadap sistem transportasi secara keseluruhan (Wahono dkk., 2022). Harapan dari proyek ini adalah meningkatkan mobilitas masyarakat, memperlancar sistem transportasi antar kota,

serta memperkuat konektivitas di Surabaya, yang pada gilirannya akan mempercepat pembangunan ekonomi dan sosial di kota ini (Arifiyananta & Fanida, 2015).

Kawasan Lakarsantri merupakan wilayah yang termasuk dalam Sub Unit Pengembangan X-C, yang memiliki potensi strategis untuk pengembangan infrastruktur transportasi. Penentuan lokasi terminal tipe B di kawasan ini adalah keputusan yang penting, mengingat lokasi terminal harus memenuhi regulasi yang ada. Keputusan Menteri Perhubungan No.31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan mencantumkan berbagai kriteria dalam pemilihan lokasi terminal, seperti aksesibilitas, ketersediaan lahan, dan aspek mitigasi risiko bencana alam (Kemenhub RI, 1995). Selain itu, pemilihan lokasi terminal juga harus sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Surabaya dan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Kota Surabaya, yang menyebutkan rencana pembangunan terminal tipe B di kawasan Lakarsantri pada Sub UP X-C (Peraturan Daerah Kota Surabaya No. 2 Tahun 2014, 2014; Peraturan Daerah Kota Surabaya No. 8 Tahun 2018, 2018).

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis dan membandingkan tiga lokasi potensial untuk pembangunan terminal tipe B di Kawasan Lakarsantri, Sub UP X-C, Blok X-C1, Surabaya. Lokasi yang akan dipertimbangkan meliputi Jl. Raya Randegansari 45-47, Jl. Raya Menganti 169-187, dan Jl. Raya Menganti No.65. Penelitian ini akan menilai setiap lokasi berdasarkan kriteria yang tercantum dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995, serta relevansinya terhadap RTRW dan RDTR Kota Surabaya.

METODE PENELITIAN

1. Pendekatan Studi Secara Keseluruhan

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode analisis skoring untuk mengevaluasi tiga lokasi potensial pembangunan terminal tipe B di kawasan Sub Unit Pengembangan (Sub UP) X-C, Blok X-C1, Surabaya. Pendekatan ini dipilih karena memungkinkan untuk mengukur dan membandingkan kriteria kelayakan lokasi

secara sistematis dan objektif. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memilih lokasi yang paling sesuai untuk pembangunan terminal tipe B dengan mempertimbangkan kriteria aksesibilitas, jaringan trayek, ketersediaan lahan, risiko bencana alam, dan dampak lingkungan.

2. Pengumpulan Data

Data dikumpulkan melalui sumber primer dan sekunder

- Data primer diperoleh dari survei lapangan, observasi langsung, dan wawancara mendalam dengan pihak terkait, seperti pemerintah daerah dan masyarakat lokal, untuk mengkaji kondisi fisik tapak, aksesibilitas, serta kesesuaian dengan peraturan tata ruang.
- Data sekunder dikumpulkan dari dokumen perencanaan, laporan statistik daerah, dan literatur yang relevan.

3. Pengolahan Data

- **Klasifikasi Data:** Data yang diperoleh diklasifikasikan berdasarkan kriteria kelayakan yang telah ditentukan. Setiap kriteria (aksesibilitas, jaringan trayek, ketersediaan lahan, risiko bencana alam, dan dampak lingkungan) dianalisis untuk menghasilkan skor yang mencerminkan kelayakan masing-masing lokasi.
- **Kompilasi Data:** Data yang telah diklasifikasikan disusun dalam bentuk tabel, grafik, dan deskripsi untuk memudahkan perbandingan antar lokasi. Peneliti menggabungkan data kuantitatif dan kualitatif untuk memberikan gambaran yang lebih lengkap tentang kelayakan setiap lokasi.

4. Analisis Data

- **Analisis Komparatif:** Peneliti membandingkan hasil skor dari ketiga lokasi untuk melihat mana yang memiliki nilai terbaik pada setiap

kriteria. Proses ini dilakukan dengan membandingkan jarak, aksesibilitas, serta faktor risiko bencana alam di masing-masing lokasi.

- **Analisis Kuantitatif:** Skor akhir untuk setiap lokasi dihitung berdasarkan perhitungan bobot masing-masing kriteria. Hal ini memungkinkan peneliti untuk menentukan lokasi yang paling sesuai untuk pembangunan terminal tipe B berdasarkan skor keseluruhan.
- **Sintesis Data:** Hasil dari analisis komparatif dan kuantitatif disintesiskan untuk memilih alternatif terbaik. Peneliti mempertimbangkan berbagai faktor yang mempengaruhi kelayakan lokasi, seperti dampak lingkungan, potensi pengembangan jangka panjang, dan kemudahan akses untuk masyarakat.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Lokasi



Gambar 1
Peta Lokasi Alternatif Tapak
(Sumber: Google Earth)

Terdapat beberapa lokasi atau Kawasan yang kemungkinan bisa menjadi tempat untuk membangun terminal dan tentunya masuk ke dalam Sub Unit Pengembangan (Sub UP) X-C, tepatnya di Blok X-C1 antara lain: (1) Jl. Raya Randegansari 45-47 (merah), (2) Jl. Raya Menganti 169-187 (Kuning), dan Jl. Raya Menganti No.65 (Biru).

- Tapak Alternatif 1



Gambar 2

Peta Lokasi Tapak Alternatif 1

(Sumber: Google Earth)

Tapak opsi 1 terletak di Jl. Raya Randegansari 45-47, Dusun Gadung, Kec. Dryorejo, Kabupaten Gresik, Jawa Timur, dengan luas + 4,13 ha. Kawasan ini memiliki pemandangan lahan hijau dan sudah dilengkapi dengan infrastruktur dasar yang memadai, seperti saluran telekomunikasi, air bersih, drainase, dan listrik. Site ini juga berada di sekitar pemukiman penduduk dan memiliki akses yang baik dari jalan utama dengan lebar jalan yang lebih luas, memadai untuk mendukung arus lalu lintas kendaraan yang tinggi.

- Tapak Alternatif 2



Gambar 3

Peta Lokasi Tapak Alternatif 2

(Sumber: Google Earth)

Tapak opsi 2 terletak di Jl. Raya Menganti 169-187, Jeruk, Kec. Lakarsantri, Surabaya, Jawa Timur, dengan luas + 3,8 ha. Kawasan ini memiliki pemandangan terbuka dan sebagian besar terdiri dari lahan datar. Infrastruktur dasar yang ada meliputi jaringan air bersih, saluran drainase, serta listrik. Meskipun area ini berdekatan dengan pemukiman, kondisi jalan utama di sekitar site cukup lebar, mendukung kelancaran arus lalu lintas kendaraan.

Aksesibilitas ke lokasi juga terbilang baik, dengan jalan utama yang dapat menampung volume kendaraan yang cukup besar.

- Tapak Alternatif 3



Gambar 4

Peta Lokasi Tapak Alternatif 3

(Sumber: Google Earth)

Tapak opsi 3 terletak di Jl. Raya Menganti No.65, Jeruk, Kec. Lakarsantri, Surabaya, Jawa Timur, dengan luas + 4,15 ha. Kawasan ini memiliki karakteristik lahan yang relatif datar dan terbuka, serta dikelilingi oleh area pemukiman dan beberapa fasilitas umum. Infrastruktur dasar seperti air bersih, saluran drainase, listrik, dan telekomunikasi sudah tersedia dan dapat mendukung pengembangan lebih lanjut. Jalan utama yang mengakses lokasi cukup lebar dan mampu menampung kendaraan dalam jumlah besar, menjadikan akses ke site ini cukup lancar dan efisien.

2. Kriteria Pemilihan Tapak

Kriteria pemilihan tapak merujuk berdasarkan peraturan dan regulasi Keputusan Menteri Perhubungan No.31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan, berikut ini dilakukan analisis perbandingan terhadap tiga tapak yang terletak di daerah Lakarsantri dalam Sub Unit Pengembangan (Sub UP) X-C, tepatnya di Blok X-C1. Analisis ini bertujuan untuk mengevaluasi kesesuaian masing-masing tapak terhadap berbagai kriteria yang telah ditetapkan, dengan mempertimbangkan kondisi eksisting dan potensi pengembangan lebih lanjut. Kriteria yang digunakan mencakup jaringan trayek, lokasi jalan, jarak antar terminal, ketersediaan lahan terminal, serta akses jalan masuk/keluar.

Tabel 1. Kriteria Pemilihan Tapak

| Kriteria | Persyaratan |
|--------------------------|--|
| Jaringan Trayek | Terletak dalam jaringan trayek antar kota antar propinsi dan angkutan pedesaan. |
| Lokasi Jalan | Terletak di jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan minimal kelas III B. |
| Jarak Antar terminal | Jarak antara dua terminal penumpang tipe B atau dengan terminal tipe A sekurang-kurangnya: - 15 km di Pulau Jawa. - 30 km di Pulau lainnya. |
| Lahan Terminal | Tersedia lahan sekurang-kurangnya: - 3 ha di Pulau Jawa dan Sumatera. - 2 ha di pulau lainnya. |
| Akses Jalan Masuk/Keluar | Mempunyai akses jalan masuk atau keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya: - 50 m di Pulau Jawa. - 30 m di pulau lainnya, dihitung dari jalan ke pintu keluar atau masuk terminal. |

(Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan No.31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan)

Analisis perbandingan ini dilakukan untuk mengevaluasi sejauh mana masing-masing tapak di kawasan Lakarsantri memenuhi kriteria-kriteria yang tercantum dalam Keputusan Menteri Perhubungan No.31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan, yang bertujuan untuk memastikan pengembangan terminal yang efisien dan sesuai dengan kebutuhan transportasi di kawasan tersebut. Dalam hal ini, jaringan trayek yang terhubung dengan lokasi terminal sangat penting untuk mendukung mobilitas antar kota dan dalam kota, serta memastikan konektivitas yang optimal. Selain itu, lokasi jalan yang strategis dan mudah diakses oleh kendaraan besar juga menjadi pertimbangan utama, mengingat terminal merupakan titik sentral dalam sistem transportasi.

3. Analisis Skoring Pemilihan Tapak

Tabel 2. Analisis Skoring Tapak Alterntif

| Kriteria | Tapak 1 | Tapak 2 | Tapak 3 |
|----------------------------------|---------|---------|---------|
| Kesesuaian dengan RTRW | 8/10 | 9/10 | 9/10 |
| Aksesibilitas dan Infrastruktur | 7/10 | 9/10 | 9/10 |
| Ketersediaan Infrastruktur Dasar | 8/10 | 9/10 | 9/10 |
| Risiko Bencana Alam | 7/10 | 8/10 | 8/10 |
| Kondisi Lingkungan (AMDAL) | 8/10 | 6/10 | 7/10 |

(Sumber: Hasil Analisa, 2025)

Berdasarkan hasil analisis yang mendalam terhadap ketiga tapak yang terletak di kawasan Lakarsantri, tepatnya dalam Sub Unit Pengembangan (Sub UP) X-C dan lebih spesifik lagi di Blok X-C1, dapat ditarik kesimpulan bahwa ketiga tapak tersebut menunjukkan tingkat kesesuaian yang sangat baik dengan peraturan-peraturan yang berlaku, terutama yang berkaitan dengan pengembangan kawasan terminal dan infrastruktur transportasi. Proses analisis yang dilakukan mempertimbangkan berbagai faktor, mulai dari aspek teknis, aksesibilitas, hingga dampak lingkungan, yang semuanya mengarah pada pemilihan tapak yang memenuhi kriteria pengembangan yang telah ditentukan.

Setiap tapak yang dianalisis memiliki kualifikasi yang memadai terkait dengan persyaratan utama yang dibutuhkan dalam pengembangan terminal atau fasilitas transportasi lainnya. Salah satu aspek penting yang menjadi pertimbangan adalah jaringan trayek yang terhubung dengan lokasi tersebut. Dalam hal ini, ketiga tapak menunjukkan kedekatan yang baik dengan rute trayek transportasi utama, yang memungkinkan

kemudahan dalam penghubungan kawasan tersebut dengan area lainnya. Selain itu, lokasi jalan yang strategis pada ketiga tapak ini memastikan aksesibilitas yang lancar bagi kendaraan besar, seperti bus dan truk, yang sangat dibutuhkan untuk operasional terminal.

Berdasarkan hasil skoring dan pertimbangan yang telah dilakukan dari berbagai kriteria yang ada, ketiga tapak ini jelas memiliki potensi yang sangat besar untuk dikembangkan lebih lanjut. Pengembangan ini akan sangat mendukung kebutuhan pengembangan terminal atau fasilitas transportasi lainnya yang lebih efisien dan terintegrasi. Selain itu, pengembangan kawasan ini juga dapat berkontribusi pada peningkatan kualitas infrastruktur transportasi di kawasan Lakarsantri, yang akan membawa dampak positif terhadap ekonomi dan mobilitas masyarakat sekitar.

Namun, dalam proses pengembangan lebih lanjut, sangat penting untuk memperhatikan aspek teknis dan lingkungan yang relevan. Aspek teknis mencakup perencanaan infrastruktur, tata letak terminal, serta integrasi dengan sistem transportasi lainnya. Sedangkan aspek lingkungan harus mencakup studi mengenai dampak lingkungan dari pembangunan terminal, termasuk pengelolaan air hujan, polusi suara, dan pengelolaan limbah. Hal ini akan memastikan bahwa pengembangan yang dilakukan tidak hanya efisien, tetapi juga ramah lingkungan dan berkelanjutan, sehingga dapat memberikan manfaat jangka panjang bagi masyarakat dan lingkungan sekitar.

SIMPULAN

Kesimpulan dari Ringkasan Total Skor:

Tabel 3. Hasil Analisis Skoring Tapak Alterntif

| Tapak | Total Skor |
|---------|------------|
| Tapak 1 | 38/50 |
| Tapak 2 | 41/50 |
| Tapak 3 | 42/50 |

(Sumber: Hasil Analisa, 2025)

Berdasarkan total skor yang diperoleh dari analisis yang telah dilakukan, Tapak 3 berhasil memperoleh nilai tertinggi dengan skor 42 dari 50, menjadikannya pilihan yang paling unggul dibandingkan dengan kedua tapak lainnya. Beberapa alasan utama mengapa Tapak 3 menjadi pilihan terbaik adalah sebagai berikut:

- **Aksesibilitas dan Infrastruktur:** Tapak 3 memiliki akses yang sangat baik ke jalan utama dan jalur transportasi lainnya, yang memungkinkan kemudahan dalam pergerakan dan distribusi barang maupun orang. Tidak hanya itu, kawasan ini juga memiliki akses yang sangat baik terhadap transportasi umum, seperti bus dan angkutan kota, yang semakin meningkatkan mobilitas dan konektivitas kawasan. Infrastruktur jalan yang baik juga mempermudah integrasi dengan wilayah-wilayah sekitar, sehingga kawasan ini akan menjadi lebih terhubung dengan pusat-pusat ekonomi dan sosial lainnya.
- **Ketersediaan Infrastruktur Dasar:** Salah satu keunggulan utama dari Tapak 3 adalah ketersediaan infrastruktur dasar yang sangat lengkap dan terjamin. Termasuk di dalamnya adalah pasokan listrik yang stabil, air bersih yang mudah diakses, sistem pembuangan limbah yang efisien, serta pasokan gas yang terjamin. Infrastruktur yang memadai ini memastikan bahwa tapak ini siap untuk mendukung berbagai kegiatan operasional yang mungkin diperlukan, baik itu untuk kebutuhan industri, bisnis, maupun masyarakat setempat.
- **Risiko Bencana Alam:** Meskipun di wilayah Tapak 3 terdapat potensi risiko bencana alam, terutama terkait dengan potensi banjir, namun tingkat risikonya terbilang

rendah. Hal ini disebabkan oleh adanya perbaikan dan peningkatan pada sistem drainase kota Surabaya yang sudah dilakukan dalam beberapa tahun terakhir. Upaya-upaya tersebut telah berhasil mengurangi dampak dari banjir, sehingga kawasan Tapak 3 lebih aman dan minim risiko bencana alam dibandingkan dengan tapak lainnya.

- **Kondisi Lingkungan:** Tapak 3 terletak di kawasan yang lebih terhindar dari polusi udara dan kebisingan dibandingkan dengan Tapak 2. Meskipun Tapak 3 berada di kawasan perkotaan, namun faktor-faktor seperti kepadatan penduduk dan volume lalu lintas yang lebih rendah membuat kualitas udara di kawasan ini lebih baik. Selain itu, kebisingan yang berasal dari aktivitas kota juga lebih terkendali, menjadikan kawasan ini lebih nyaman bagi penghuni dan kegiatan yang membutuhkan konsentrasi serta ketenangan.

Di sisi lain, Tapak 2, meskipun memperoleh skor yang cukup tinggi dengan nilai 41 dari 50, memiliki beberapa tantangan, terutama terkait dengan polusi udara dan kebisingan. Hal ini terjadi karena Tapak 2 terletak di kawasan yang lebih padat, dengan tingkat aktivitas yang lebih tinggi, baik dari sektor transportasi maupun industri. Akibatnya, kualitas udara di kawasan ini cenderung lebih buruk, dan kebisingan yang dihasilkan oleh lalu lintas serta kegiatan komersial juga lebih tinggi, yang bisa berdampak negatif terhadap kenyamanan dan kesehatan lingkungan.

Sedangkan Tapak 1, meskipun memperoleh skor terendah dengan nilai 38 dari 50, memiliki keunggulan dalam hal lingkungan yang lebih hijau dan alami. Kawasan ini menawarkan lebih banyak ruang terbuka hijau, yang dapat memberikan manfaat jangka panjang dalam hal kualitas udara dan kenyamanan. Namun, Tapak 1 memiliki beberapa kelemahan, seperti

aksesibilitas yang terbatas, yang mempengaruhi kemudahan transportasi dan distribusi. Selain itu, risiko banjir di kawasan ini juga lebih tinggi dibandingkan dengan Tapak 2 dan Tapak 3, sehingga memerlukan upaya mitigasi lebih lanjut dalam perencanaan pengembangan.

Secara keseluruhan, Tapak 3 adalah pilihan paling unggul untuk pengembangan jangka panjang. Kombinasi antara aksesibilitas yang sangat baik, infrastruktur yang lengkap dan terjamin, serta lingkungan yang lebih baik dibandingkan dengan dua tapak lainnya menjadikannya pilihan yang lebih menguntungkan. Meskipun Tapak 2 dan Tapak 1 memiliki beberapa kelebihan, namun Tapak 3 menawarkan keseimbangan yang lebih baik antara faktor teknis dan lingkungan, yang menjadikannya pilihan yang lebih cocok untuk mendukung pengembangan kawasan terminal atau fasilitas transportasi lainnya. Oleh karena itu, pengembangan kawasan di Tapak 3 sangat layak untuk diprioritaskan.

UCAPAN TERIMA KASIH.

Pertama-tama penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada pihak yang bersangkutan dalam pengumpulan data, serta ucapan terima kasih kepada kedua dosen pembimbing saya atas bimbingannya selama pelaksanaan hingga akhir. Ucapan terima kasih juga Kami tujuan kepada UNTAG Surabaya atas fasilitas, sumber daya, dan dukungan akademis yang diberikan. Terakhir dan yang tidak terlupakan terima kasih kepada keluarga yang selalu mendoakan dan semua rekan yang terlibat dalam penyusunan artikel ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik (BPS) Surabaya. (2022). *Surabaya dalam angka 2022*. Badan Pusat Statistik Surabaya.
- Indahsari, N. U. (2018). Terminal angkutan umum tipe B di Bengkayang. *Jurnal Online Mahasiswa Arsitektur Universitas Tanjungpura*, 6(1), 161.
- Morlok, E. K. (1984). *Pengantar teknik dan perencanaan transportasi*. Erlangga.

- Wahono, A. R., Koderi, M., Indradjaja, M., & Risdianto, Y. (2022). Kajian tapak terminal bus Purabaya di Kabupaten Sidoarjo. Dalam Prosiding Seminar Keinsinyuran 2022 (hal. C-15). Institut Teknologi Adhi Tama Surabaya.
- Arifiananta, R. D., & Fanida, E. H. (2015). *Strategi Dinas Perhubungan Kota Surabaya untuk Mengurangi Kemacetan Jalan Raya Kota Surabaya*. Universitas Negeri Surabaya.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (Kemenhub RI). (1995). *Keputusan Menteri Perhubungan No.31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan*. Kementerian Perhubungan RI.
- Peraturan Daerah Kota Surabaya No. 2 Tahun 2014. (2014). *Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Surabaya 2014-2034*. Pemerintah Kota Surabaya.
- Peraturan Daerah Kota Surabaya No. 8 Tahun 2018. (2018). *Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi Kota Surabaya 2018-2038*. Pemerintah Kota Surabaya.