

BAB IV

KONSEP PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

4.1. Konsep Dasar Perencanaan

4.1.1. Konsep Dasar Site

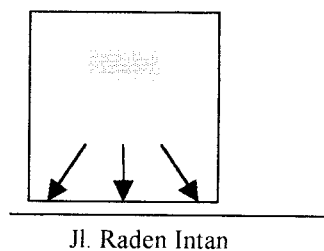
Terminal Arjosari berada pada site tetap yang terletak di sisi Utara kota Malang termasuk dalam Kecamatan Blimbing. Terminal arjosari berada di sisi jalan arteri sekunder yang diapit sebelah Utara, Barat, Timur dan Selatan site oleh perumahan Pondok Blimbing Indah. Site saat ini mempunyai potensi kawasan sebagai persyaratan teknis terminal tipe A. Potensi kawasan tersebut adalah :

1. Mempunyai luasan $\pm 4,5$ Ha.
2. Akses jalan masuk ± 2 km dari jalan arteri primer

Bus luar kota datang dari Utara melalui jalan arteri primer yaitu Jl. A. Yani memasuki jalan arteri sekunder yaitu Jl. Raden Intan (sepanjang ± 2 km) menuju site Terminal Arjosari dan keluar dari site kembali melalui Jl. Raden Intan dan terus menuju Jl. A. Yani ke arah Utara. Sedangkan untuk angkot, semua angkot yang terdiri dari 9 trayek masuk melalui Jl. A. Yani dari arah Selatan menuju Jl. Raden Intan kemudian masuk site Terminal Arjosari dan keluar melalui jalan lokal yaitu Jl. Panji Soeroso yang berada di belakang site menuju kota Malang sesuai trayeknya masing-masing (Lampiran 1).

4.1.1.1. Orientasi Bangunan

Orientasi bangunan pada site terminal ini menghadap ke Utara yaitu Jl. Raden Intan yang merupakan pintu masuk dan keluar bangunan terminal.



4.1.1.2. Vegetasi

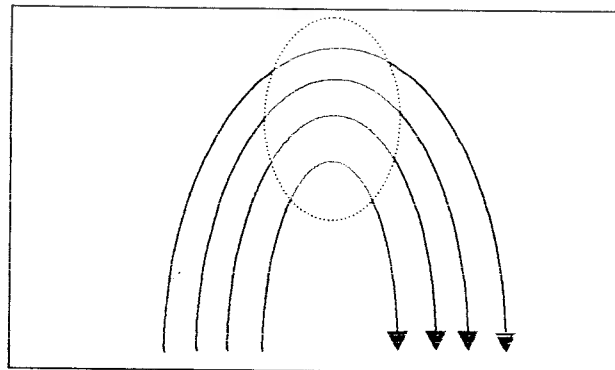
Vegetasi dalam hal ini selain berfungsi sebagai unsur estetika dalam site, juga dapat berfungsi sebagai pemisah jalur sirkulasi, memperkuat pergerakan dan jalan serta sebagai peredam kebisingan dan polusi udara dari kendaraan pengguna terminal.

4.2. Konsep Dasar Perancangan

4.2.1. Konsep Penataan Sirkulasi Dalam Terminal

Konsep yang digunakan dapat menghindari terjadinya persilangan arus pergerakan antara pengguna jasa terminal, kesemrawutan dan kemacetan, konsep-konsep tersebut adalah :

1. Konsep penataan sirkulasi berdasarkan pada orientasi pergerakan dan pola sirkulasi kegiatan masing-masing pengguna. Juga dilakukan pemisahan zona emplasemen kedatangan dan zona emplasemen pemberangkatan.
2. Konsep pemisahan antara jalur sirkulasi manusia dan kendaraan menggunakan sistem pemisahan sirkulasi secara horisontal dan pemisahan sirkulasi secara vertikal.
3. Konsep penyediaan lajur-lajur trayek/jurusan dan pemisahan lajur-lajur trayek/jurusan dengan menggunakan portal dan papan petunjuk serta pemisahan yang dilakukan secara fisik dengan penyediaan jembatan.
4. Konsep yang digunakan untuk pola sirkulasi keluar masuk kendaraan dari dan ke dalam terminal adalah pola sirkulasi lintasan pelari dalam stadion olah raga, dimana pola tersebut tidak menimbulkan *crossing* antar kendaraan karena terdapat kejelasan pada jalur-jalurnya.



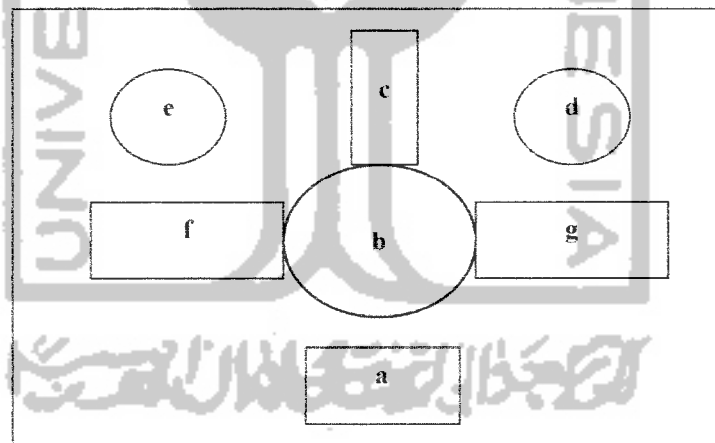
Gambar 4.1. Konsep jalur sirkulasi keluar masuk terminal

4.2.2. Konsep Tata Ruang dan Massa

Dalam menentukan sebuah konsep tata ruang dan massa bangunan di dalam terminal, maka perlu mempertimbangkan pola sirkulasi kegiatan dan ruang-ruang yang dibutuhkan para pengguna jasa yang terdiri dari calon penumpang, penumpang, pengantar/penjemput, pengelola maupun kendaraan di dalam terminal, seperti yang telah dijelaskan pada sub bab sebelumnya. Dengan mengetahui pola sirkulasi yang terjadi dan ruang-ruang yang dibutuhkan maka didapat sebuah urutan ruang-ruang yang akan mengantarkan para pengguna jasa terminal menuju tempat yang diinginkannya tanpa merasa suatu kebingungan dan ketidakjelasan maupun kesimpangsiuran.

Penataan ruang dan massa tersebut dari hasil analisis didapat bahwa :

1. Jumlah massa adalah majemuk.
2. Pola massa bangunan adalah pola terbuka.
3. Organisasi massanya menggunakan organisasi massa radial.
4. Zona ruang yang sesuai dengan pola sirkulasi dan pola kegiatan di dalam terminal.



Gambar 4.2. Konsep penataan zona ruang

- a. Zona parkir kendaraan
- b. Zona bangunan terminal
- c. Zona angkutan kota
- d. Zona parkir bus AKAP/AKDP
- e. Zona parkir angkot

- f. Zona emplasemen kedatangan untuk angkot dan bus AKAP/AKDP
- g. Zona emplasemen keberangkatan bus AKAP/AKDP

4.3. Konsep Dasar Besaran Ruang

a. Besaran ruang berdasarkan pola aktivitas sirkulasi dan macam kegiatan :

1. Besaran area parkir kendaraan AKAP/AKDP dan AK dan jalur Sirkulasi	5,082 m ²
2. Besaran emplasemen	
• Emplasemen Kedatangan Bus AKAP dan AKDP	1785 m ²
• Emplasemen keberangkatan Bus AKAP dan AKDP	3234 m ²
• Emplasemen keberangkatan Angkot	2520 m ²
3. Besaran area parkir kendaran pengunjung (kendaraan pribadi, taksi, sepeda motor, becak)	1.388,1 m ²
4. Besaran sirkulasi peron	351 m ²
5. Besaran hall	392, m ²
6. Besaran ruang tunggu	835,97 m ²
7. Besaran ruang kantor	
• DIPENDA	121,25 m ²
• DLLAJR	140,5 m ²
• Fasilitas penunjang kantor	271 m ²
8. Menara pengawas	9,45 m ²
9. Besaran lavatory	
• Lavatory penumpang	181,44 m ²
• Lavatory pengelola	40,7 m ²
10. Musholla	70 m ²
11. Kios	145,25 m ²
12. Besaran Wartel	41,1 m ²
13. Besaran Pos dan Giro	30 m ²
14. Besaran PPPK	57,4 m ²
15. Loker penjualan karcis/ biro perjalanan	188 m ²
16. Tempat penitipan barang	24 m ²

17. Ruang genset	40 m ²
Total Ruang fasilitas	16948,16m ²
Ruang Sirkulasi = 101% x luas ruang fasilitas	16948,16m ²
Luas fasilitas + sirkulasi	33896,32m ²
Taman = 20% x Luas fasilitas dan sirkulasi	6779,26m ²
Luas total keseluruhan	40675,58m ²

b. Pola Emplasemen Kendaraan Umum

Pola emplasemen kendaraan umum meliputi ;

1. Emplasemen kedatangan dan keberangkatan menggunakan sistem *first in first out*.
2. Parkir kendaraan menggunakan model *end-on berth* dengan sudut 45°.

4.4. Konsep Dasar Sistem Struktur

1. Sistem struktur atap :
 - a. Bahan penutup atap dari genteng dan fiberglass
 - b. Bahan konstruksi atap dari kayu dan baja
2. Sistem super struktur :
 - a. Dinding masif dengan pengisi bata
 - b. Struktur rangka dengan kolom beton / kayu
3. Sistem Sub struktur :

Alas bangunan menggunakan pondasi menerus dan footplat.