

BAB III

PENATAAN PASAR PALUR

3.1. IDE PENATAAN PASAR PALUR

Bertitik tolak dari latar belakang dan tujuan penataan Pasar Palur, maka ide dalam penataan Pasar Palur adalah sebagai berikut:

- Penataan di Pasar Palur diarahkan untuk perbaikan kualitas lingkungan.
- Pembangunan terminal di Pasar Palur sebagai upaya menertibkan angkutan umum yang melalui Pasar Palur dan memberikan kemudahan pada masyarakat.
- Mengatur letak dan sirkulasi pool-pool kendaraan umum yang ada di Pasar Palur.
- Penataan Pasar Palur dengan sirkulasi yang lebih nyaman baik bagi pedagang maupun pembeli.
- Pembangunan sarana penunjang yang bisa dimanfaatkan bersama baik dari pengguna pusat perdagangan maupun terminal.
- Pembangunan ruang terbuka yang ada di Pasar Palur dimanfaatkan seoptimal mungkin, seperti pembuatan plaza yang bisa digunakan untuk pedagang kaki lima.

3.2. KEBERADAAN PASAR PALUR SEBAGAI PUSAT PERDAGANGAN DAN TERMINAL

Keberadaan ini didasari oleh pengembangan potensi dan prospek yang ada, yang dianggap cukup penting dan berpengaruh dalam perencanaannya.

a. Motivasi

untuk mewujudkan misi:

- peningkatan taraf hidup masyarakat, melalui penyediaan fasilitas yang mampu memberikan kelancaran dalam pelayanan pemasaran
- memenuhi kebutuhan masyarakat di bidang transportasi

- b. Fungsi
tempat pemusatan kegiatan perdagangan dan transportasi
- c. Keuntungan adanya terminal di Pasar Paluir:
- memberikan fasilitas pelayanan kepada masyarakat
 - sebagai upaya menanggulangi kemacetan lalu lintas
 - memberikan alternatif suatu fasilitas pelayanan yang memudahkan pergantian moda angkutan
 - meningkatkan pendapatan masyarakat sekitar
 - meningkatkan pedapatan daerah
 - Pasar Palur sebagai pusat perdagangan semakin berkembang
- d. Kerugian adanya terminal di asar Palur:
- bertambah keramaian di Kawasan Pasar Palur
 - meningkatnya kebisingan
 - tanpa adanya penataan akan semakin semrawut
 - bertambahnya angkutan akan menambah polusi
 - adanya perubahan jalur lalu lintas
 - pengeluaran biaya guna perluasan jalan, perbaikan dan penataan jalan
- e. Lingkup pelayanan
Kawasan Pasar Palur dan Daerah Tingkat II Karanganyar, serta wilayah sekitarnya
- f. Sistem pengelolaan
dikelola oleh pemerintah melalui beberapa instansinya.
- g. Prediksi perencanaan
untuk melayani perkembangan kegiatan perdagangan dan transportasi sampai 10 tahun mendatang (2006) dengan berdasarkan :
- perkembangan perdagangan, jumlah pedagang dan pembeli
 - RUTRK Palur

3.3. LOKASI SITE

3.3.1. Kriteria Lokasi Dan Bobot Kriteria.

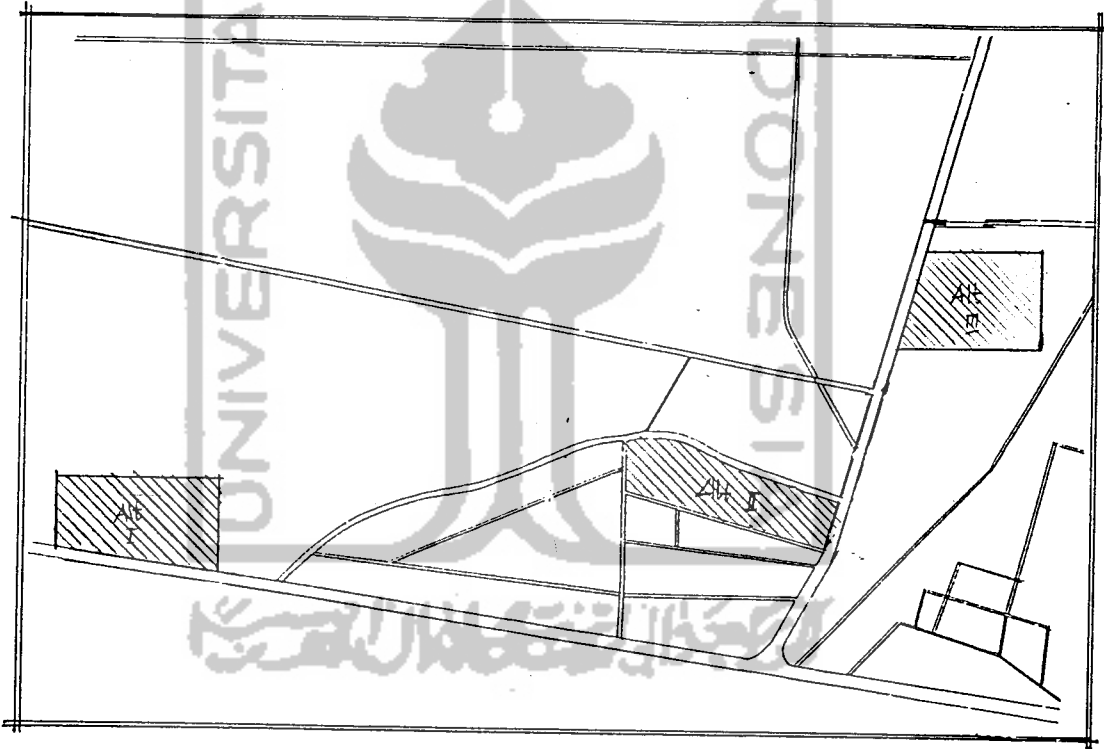
Sesuai dengan tujuan perencanaan, agar lokasi yang terpilih sesuai dengan yang dimaksud dan tidak menyalahi kebijaksanaan yang telah digariskan. Kriteria penentuan lokasi dan bobot kriteria yang didasarkan prioritas kebutuhan sebagai berikut:

- Dekat pemukiman dan mudah pencapaiannya (20%)
Masyarakat di pemukiman sebagai sasaran utama akan lebih memanfaatkan sarana. Pencapaian ketempat sarana mudah, dengan jalan kaki maupun sarana lain.
- Dekat sarana angkutan lain (12%)
Dekat dalam arti cara pencapaian kelokasi yang mudah dan dalam hitungan dekat yang sesungguhnya.
- Tempat bangkitan penumpang (15%)
Terminal yang termanfaatkan sebagaimana tujuannya untuk memberikan sarana kepada penumpang.
- Terminal dekat dengan pusat pelayanan umum (12%)
Hal ini guna mempermudah masyarakat pengguna pelayanan umum untuk mendapatkan transportasi. Karena tempat tersebut biasanya dimanfaatkan masyarakat banyak, sehingga perlu transportasi yang mudah.
- Mudah dijangkau dan pemasarannya (6%)
Tempat tersebut dekat dengan jalur utama dan transportasi yang mudah, sehingga mudah dijangkau dan mempermudah pemasaran pada konsumen.
- Kelancaran arus sirkulasi (10%)
Dalam hal ini tidak terjadinya crossing sirkulasi baik pemakai bangunan maupun kendaraan yang ada.
- Penataan lalu lintas yang mudah (9%)
Tidak terlalu banyak perubahan dengan yang ada sekarang ini.

- Adanya fasilitas penunjang (6%)
Jaringan listrik, tersedianya air bersih , jaringan telekomunikasi.
- Luas lahan mencukupi (6%)
Guna menampung kegiatan yang diwadahi dengan pengembangannya.
- Mudah dalam pembebasan lahan (4%)
Lahan memungkinkan dan tidak merugikan masyarakat.

3.3.2. Alternatif Lokasi Site

- Site I, terletak di jalan Raya Palur
- Site II, terletak di Pasar Palur
- Site III, terletak di jalan Palur Sragen



Gambar III-1 Peta Alternatif Site

3.3.3. Penilaian Kriteria.

- | | |
|-----------------------------|-----------|
| - Kriteria mendukung | nilai = 3 |
| - Kriteria cukup mendukung | nilai = 2 |
| - Kriteria kurang mendukung | nilai = 1 |

3.3.4. Pemilihan Alternatif

Tabel III-1 Pemilihan Alternatif Site

| Kriteria | Bobot | Nilai | | |
|----------|-------|--------------|---------------|----------------|
| | | Alternatif I | Alternatif II | Alternatif III |
| 1 | 20 | 2 x 20 = 40 | 3 x 20 = 60 | 1 x 20 = 20 |
| 2 | 12 | 2 x 12 = 24 | 3 x 12 = 36 | 3 x 12 = 36 |
| 3 | 15 | 1 x 15 = 15 | 3 x 15 = 45 | 1 x 15 = 15 |
| 4 | 12 | 2 x 12 = 24 | 3 x 12 = 36 | 3 x 12 = 36 |
| 5 | 6 | 3 x 6 = 18 | 3 x 6 = 18 | 3 x 6 = 18 |
| 6 | 10 | 2 x 10 = 20 | 2 x 10 = 20 | 2 x 10 = 20 |
| 7 | 9 | 1 x 9 = 9 | 2 x 9 = 18 | 2 x 9 = 18 |
| 8 | 6 | 3 x 6 = 18 | 3 x 6 = 18 | 3 x 6 = 18 |
| 9 | 6 | 2 x 6 = 12 | 3 x 6 = 18 | 2 x 6 = 12 |
| 10 | 4 | 1 x 4 = 4 | 3 x 4 = 12 | 1 x 4 = 4 |
| Jumlah | | 172 | 281 | 179 |

Berdasarkan kriteria di atas maka site terpilih adalah alternatif II.

Selain pertimbangan di atas ada beberapa hal yang lebih cenderung pada pemilihan site yang sama untuk dua kegiatan diantaranya:

- kegiatan tersebut sudah terjadi dalam site, tetapi tidak memiliki tempat yang semestinya
- peningkatan perekonomian masyarakat khususnya di sekitar site. Walaupun kemungkinan terjadi kebisingan ada, namun masyarakat dirasa tidak begitu terganggu. Untuk meningkatkan ekonominya pagi - sore cenderung digunakan untuk aktifitas yang menghasilkan. Waktu istirahat pada malam hari, dan kebisingan sudah cukup berhenti. Karena aktifitas dari site berkurang bahkan telah berhenti.
- kebijaksanaan pemerintah dalam memberikan tempat untuk sarana pelayanan pada masyarakat (berdasarkan RUTRK)

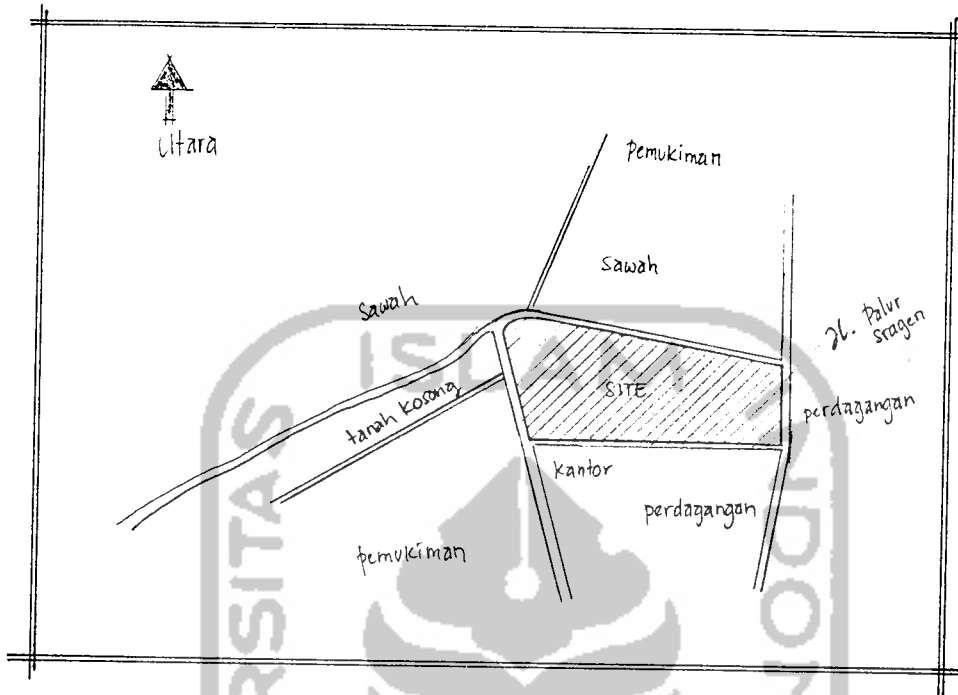
3.3.5 Batasan Site

Batasan site terpilih sebagai berikut:

- sebelah utara : sawah dan pemukiman
- sebelah selatan: kantor dan perdagangan



- sebelah barat : tanah kosong
- sebelah timur : jalan raya Palur - Sragen



Gambar III-2 Peta Lokasi Site

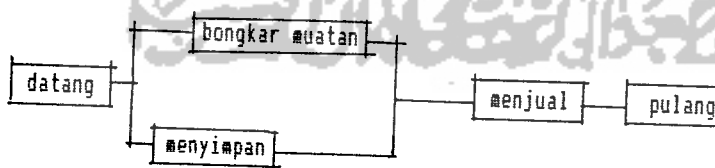
Luasan site kurang lebih 33.000 m²

3.4. TUNTUTAN WADAH KEGIATAN.

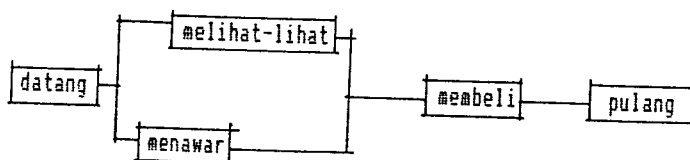
3.4.1. Pelaku dan pola kegiatan.

* Pusat perdagangan

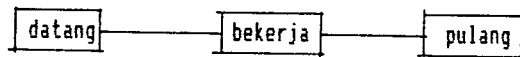
- Pedagang



- Pembeli

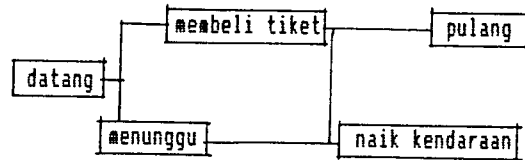


- Pengelola

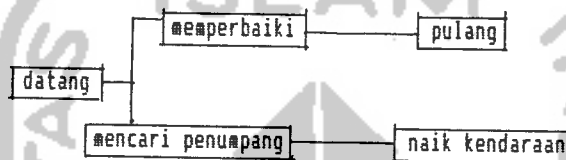


* Teminal

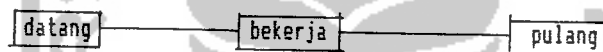
- Pengunjung



- Awak/crew



- Pengelola



Gambar III-3 Diagram Kegiatan Pengguna Bangunan

3.4.2. Kebutuhan dan Kelompok Ruang.

Untuk mempermudah pewadahan kegiatan, maka kebutuhan ruang terbagi dalam kelompok sebagai berikut:

Tabel III-2 Kelompok dan klasifikasi ruang.

| Kelompok ruang | Klasifikasi zone |
|-------------------------------------|------------------|
| a. Kelompok ruang umum | publik |
| - parkir umum | |
| - plaza penerima | |
| b. Kelompok ruang pusat perdagangan | publik |
| - los-los | |
| - bango | |
| - toko/kios | |

- | | |
|---|-------------|
| c. Kelompok ruang terminal | publik |
| - emplasemen kendaraan | |
| - kios penunjang | |
| - peron penumpang | |
| - hall penumpang | |
| - loket | |
| d. Kelompok ruang pengelola terminal | semi publik |
| - ruang pimpinan | |
| - ruang administrasi | |
| - ruang informasi | |
| - ruang keamanan | |
| - ruang rapat | |
| - ruang operasional | |
| e. Kelompok ruang pengelola pusat perdagangan | semi publik |
| - ruang pimpinan/kepala pasar | |
| - ruang administrasi | |
| - ruang keamanan | |
| - ruang rapat | |
| f. Kelompok ruang pelayanan | service |
| - ruang bongkar muat | |
| - gudang | |
| - mushola | |
| - ruang mekanikal elektrik | |
| - lavatory umum | |

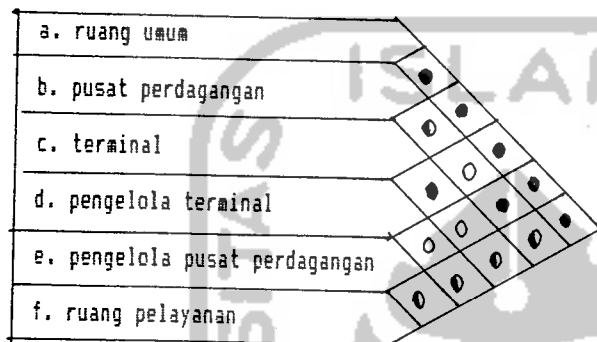
Dari pengelompokan ini masih dibagi lagi pengelompokan dalam unit bangunan. Khususnya untuk unit pusat perdagangan, ada pembagian pemanfaatan ruang. Hal ini berdasarkan kelompok jenis materi yang diperdagangkan, sehingga tidak akan berbaur, mengesankan kekumuhan. Pembagian dalam kelompok dan daya tampung pasar berdasarkan luasan yang akan disediakan:

- Kelompok bahan mentah
(tahan lama, kering, dan tidak bau)
- Kelompok sayur dan buah
(tidak tahan lama, basah, tidak bau)
- Kelompok makanan matang
(tidak tahan lama, bau, kering)
- Kelompok barang kelontong
(tahan lama, kering, tidak bau)
- Kelompok sandang
(tahan lama, kering, tidak bau)

- Kelompok daging
(tidak tahan lama, basah, bau)
- Kelompok jasa

3.4.3. Pola Hubungan Ruang.

Pola hubungan ruang dibuat berdasarkan pengelompokan ruang-ruang di atas:



Keterangan:

- : hubungan erat
- ◐ : hubungan kurang erat
- : tidak ada hubungan

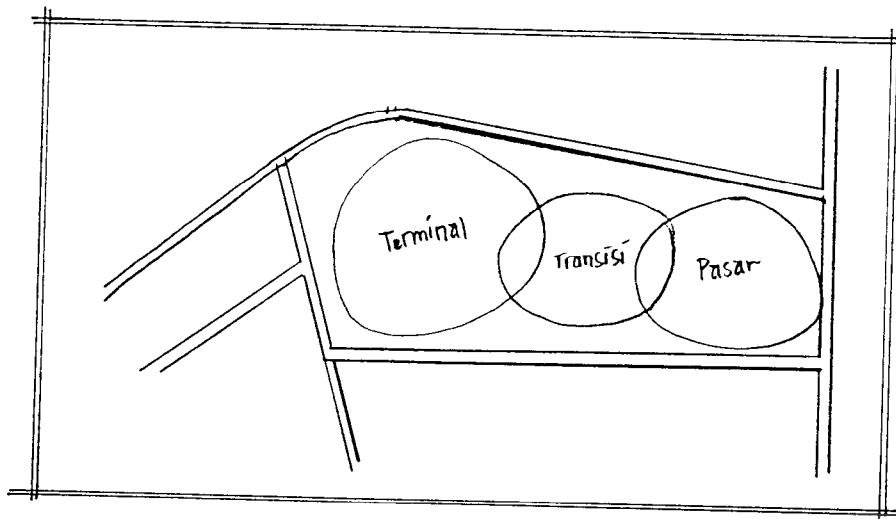
Gambar III-4 Pola Hubungan Ruang

3.4.4. Perletakan Ruang.

Untuk menentukan pola peletakkan ruang, dasar pertimbangan yang perlu diperhatikan adalah :

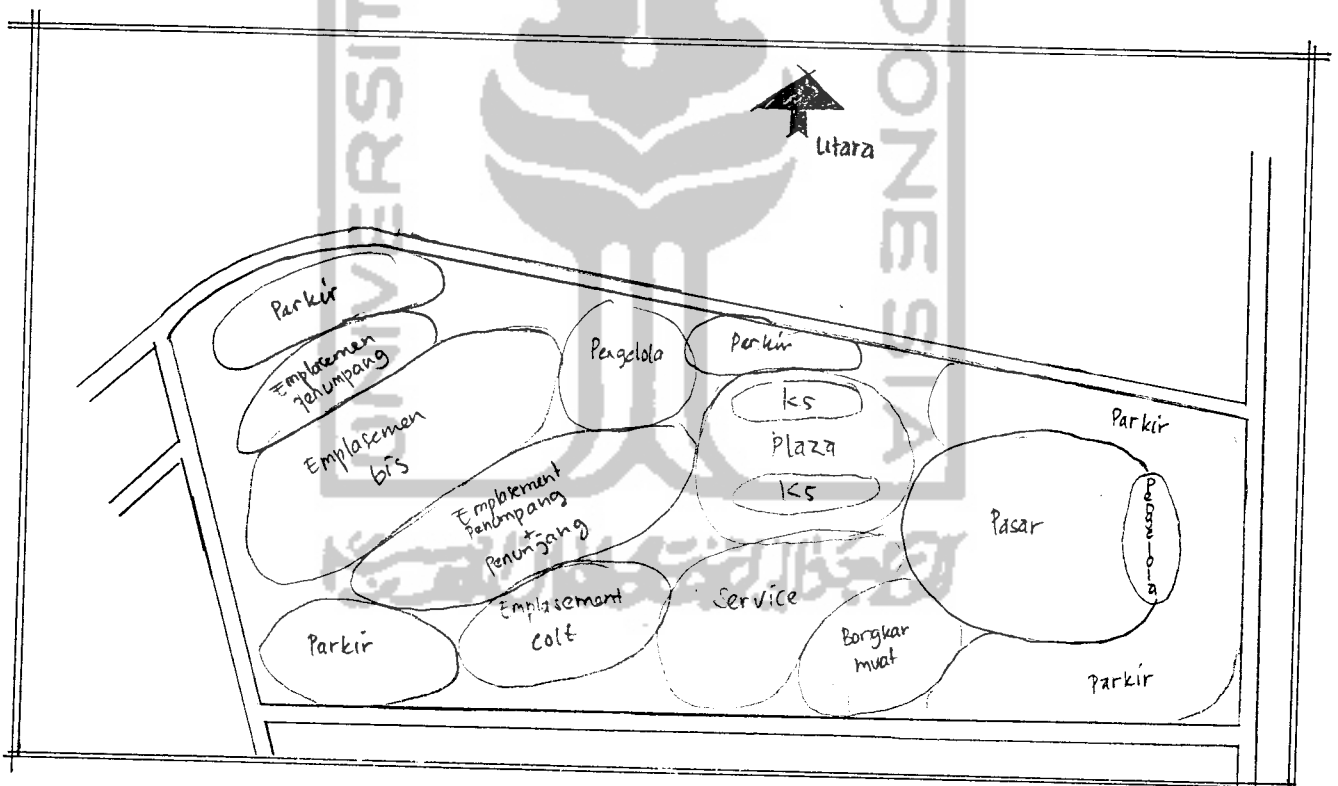
- Fungsi bangunan.
- Kemudahan dalam melihat obyek.
- Keleluasaan dalam melihat obyek.
- Kesan yang tidak monoton.

Dengan melihat dasar pertimbangan diatas, maka pola perletakan ruang dalam site adalah :



Gambar III-5 Pola Perletakan Ruang

Dari ruang-ruang yang dibutuhkan dengan dikaitkan keberadaan site sebagai satu area untuk dua kegiatan dilakukan perletakan tata ruang sebagai berikut:



Gambar III-6 Perletakan Ruang Dalam Site

3.4.5. Besaran Ruang.

a. Terminal

* Luas emplasement kendaraan umum

Tabel III-3 Dimensi dan lama berhenti bis

| Jenis kendaraan | Jumlah | Lama berhenti | Asumsi berada dalam terminal | Ukuran kendaraan (m) | | |
|--------------------|--------|---------------|------------------------------|----------------------|-------|--------|
| | | | | panjang | lebar | tinggi |
| - bis tingkat Dm | 25 bh | 10 menit | 2 buah | 10,20 | 2,4 | 4,25 |
| - mini bis Dm | 13 bh | 5 menit | 2 buah | 6 | 2 | 2,9 |
| - mini bis | 20 bh | 5 menit | 3 buah | 6 | 2 | 2,9 |
| - bis antarkota | 147 bh | 3 menit | 2 buah | 10 | 2,4 | 3 |
| - angkutan perum. | 15 bh | 10 menit | 5 buah | 3 | 1,2 | 1,5 |
| - angkutan colt | 10 bh | 15 menit | 3 buah | 3,25 | 1,5 | 1,75 |
| - angkutan colt k. | 36 bh | 10 menit | 5 buah | 3 | 1,2 | 1,5 |
| - bis malam | --- | 30 menit | 5 buah | 10 | 2,4 | 3 |

Kebutuhan total area parkir dan sirkulasi/pergerakan kendaraan, dengan parkir paralel:

| | |
|-----------------------|-----------------------------------|
| - bis tingkat | 2 x 24,48 = 48,96 m ² |
| sirkulasi | 30% = 14,648 m ² |
| | <u>63,648 m²</u> |
| - mini bis | 5 x 12 = 60 m ² |
| sirkulasi | 30% = 18 m ² |
| | <u>78 m²</u> |
| - bis antarkota | 2 x 24 = 48 m ² |
| sirkulasi | 30% = 7,2 m ² |
| | <u>55,2 m²</u> |
| - angkutan perumahan | 5 x 3,6 = 18 m ² |
| sirkulasi | 30% = 5,4 m ² |
| | <u>23,4 m²</u> |
| - angkutan colt | 3 x 4,875 = 14,625 m ² |
| sirkulasi | 30% = 4,3875 m ² |
| | <u>19,0125 m²</u> |
| - angkutan colt kecil | 5 x 3,6 = 18 m ² |
| sirkulasi | 30% = 5,4 m ² |
| | <u>23,4 m²</u> |
| - bis malam | 5 x 24 = 120 m ² |

$$\text{sirkulasi} \quad 30\% = \frac{36}{1} \text{ m}^2$$

Jumlah area kendaraan umum keseluruhan 418,6605 m²

Diasumsikan yang berpentingan naik/turun dari kendaraan di terminal 1000 orang.

Dengan luasan seorang 1,12 m², maka kebutuhan ruang dalam setiap penurunan dan penaikan dari semua jenis kendaraan sebesar $2 \times 1,12 \times 1000 = 2240 \text{ m}^2$.

Dari uraian diatas, maka total luas emplasement yang diperlukan terminal Pasar Palur untuk kendaraan umum sebesar $418,6605 + 2240 = 2658,6605 \text{ m}^2$. Kemudian ditambah dengan keperluan trafik sebesar 200%, yaitu 5317,321 m². Sehingga dibutuhkan ruang sebesar 7975,9815 m².

* Luas peron sirkulasi

Yaitu sirkulasi penumpang menuju atau meninggalkan bis dan turun meninggalkan fasilitas penunjang. Luas standar ruang sirkulasi 3,25 m²/orang (untuk orang berjalan normal tanpa berdesakan).

Jadi luas peron sirkulasi: $3,25 \times 1000 = 3250 \text{ m}^2$

* Luas ruang tunggu

Penumpang yang menunggu diasumsikan 25% dari 1000 orang.

Kebutuhan ruang tunggu $250 \times 1,12 = 280 \text{ m}^2$.

Kebutuhan tempat duduk $0,25 \times 250 = 62,5$ buah.

Luas total tempat duduk $62,5 \times 0,375 = 23,25 \text{ m}^2$

Sirkulasi 30% dari total $(23,25 + 280) \times 30\% = 90,975 \text{ m}^2$

Luas total ruang tunggu $280 + 23,25 + 90,975 = 394,225 \text{ m}^2$.

* Luasan hall terminal

Lama aliran sirkulasi 3 menit (asumsi)

Jumlah orang selama 3 menit $3/60 \times 1000 = 50$ orang

Luas hall $50 \times 1,12 = 56 \text{ m}^2$

Sirkulasi 30% = $56 \times 30\% = 16,8$

Luas hall total = $72,8 \text{ m}^2$

* Ruang pengelola terminal

- kepala terminal = 25 m^2

- administrasi = 30 m^2

- ruang operasional = 36 m^2

- ruang rapat kapasitas 20 orang = 40 m^2

- ruang locker staf = 15 m^2

- ruang keamanan = 16 m^2

- ruang informasi = 15 m^2

- loket peron (4 bh loket 1 loket 8 m^2) = 32 m^2

- ruang PPPK = 15 m^2

- gudang = 9 m^2

- dapur = 9 m^2

Total semua ruang pengelola 242 m^2

* Ruang penunjang (kios/toko) @ 25 m^2

Luas ruang penunjang diasumsikan $15 \times 25 = 375 \text{ m}^2$.

* Ruang Penghijauan diasumsikan (5% dari luas total) = $622,52035 \text{ m}^2$.

b. Pusat perdagangan

* Luas area pedagang

- los = $3 \times 300 = 900 \text{ m}^2$

- bango = $9 \times 50 = 450 \text{ m}^2$

- toko/kios = $25 \times 55 = 1375 \text{ m}^2$

- pedagang halaman = $2 \times 81 = 162 \text{ m}^2$

Sirkulasi 30% = $879,6 \text{ m}^2$

Luas area pedagang = $3766,6 \text{ m}^2$

* Ruang pengunjung

Diasumsikan pengunjung 1000 orang

Lama aliran sirkulasi 15 menit

Jumlah orang selama 15 menit = $15/60 \times 1000 = 250$ orang.

Luas ruang pengunjung $250 \times 3,25 = 812,5 \text{ m}^2$

Sirkulasi 30% = 243,75 m²

Luas ruang pengunjung = 1056,25 m²

* Ruang pengelola

- kepala pasar = 25 m²
- administrasi = 30 m²
- ruang rapat = 20 m²
- ruang keamanan = 16 m²
- ruang PPPK = 15 m²
- dapur = 9 m²
- gudang = 9 m²

Luas keseluruhan ruang pengelola = 124 m²

c. Ruang service yang digunakan bersama

* Musholla

Diasumsikan menampung 100 orang.

Ruang sholat = 100 x 0,6 = 60 m²

Ruang wudlu diasumsikan untuk 5 orang pria dan 3 orang wanita, masing-masing membutuhkan 0,7 m² (asumsi).

Luas ruang wudlu 8 x 0,7 = 5,6 m².

* Ruang telephone umum

Diasumsikan sebanyak 10 buah. Dengan distribusi 2 buah di hall terminal, 4 buah di ruang transisi, 2 buah disekitar pasar, dan 2 buah disekitar terminal.

Luas total ruang telephone box 10 x 1,2 = 12 m².

* Toilet

Luas satu toilet diasumsikan 1,8 m². Untuk menunjang kedua kegiatan disediakan 14 buah toilet, yang letaknya menyebar, dengan perincian 2 di ruang pengelola terminal, 2 di ruang pengelola pasar, 4 di ruang transisi, 2 di ruang pasar, dan 4 di ruang terminal.

Luas toilet keseluruhan 14 x 1,8 = 25,2 m².

* Ruang Parkir

- Ruang parkir pengelola

Diasumsikan 8 mobil dan 20 sepeda motor

$$\begin{array}{r} \text{Luasan} - 8 \times 8 = 64 \text{ m}^2 \\ - 20 \times 2,5 = 50 \text{ m}^2 \\ \hline 114 \text{ m}^2 \end{array}$$

- Parkir Pengunjung

mobil $20 \times 8 = 160 \text{ m}^2$

sepeda motor $150 \times 2,5 = 375 \text{ m}^2$

sepeda $200 \times 1 = 200 \text{ m}^2$

becak $30 \times 3,125 = 93,75 \text{ m}^2$

$$\hline 828,75 \text{ m}^2$$

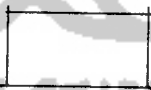


- Plaza diasumsikan 1000 m^2 .

3.5. UNGKAPAN FISIK BANGUNAN

3.5.1. Bentuk Dasar Ruang

Dasar pertimbangan dalam menentukan dasar ruang adalah

Tabel III-3 Penentuan Bentuk Dasar Ruang

| Kriteria | Bentuk | | |
|---|---|---|---|
| | empat persegi panjang | bujur sangkar | segi banyak |
| |  |  |  |
| - Efisiensi dalam penggunaan ruang | ✓ | ✓ | - |
| - Kemudahan struktur | ✓ | ✓ | - |
| - Penampilan bangunan/ruang | ✓ | ✓ | - |
| - Kemudahan pengembangan | ✓ | ✓ | ✓ |
| - Kebebasan gerak dan keleluasaan gerak dalam ruangan | ✓ | - | ✓ |
| - Mendukung pengarahannya yang jelas | ✓ | - | ✓ |

Melihat tabel di atas serta bentuk tapak yang cenderung memanjang, maka bentuk dasar ruang yang diambil adalah bentuk geometris segi empat dengan pengembangannya.

3.5.2. Bentuk Fisik Bangunan

a. Dasar Pertimbangan:

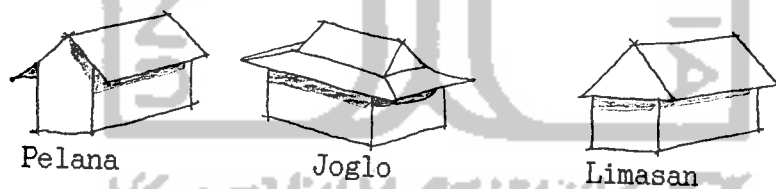
- Fungsi bangunan
- Karakter Lingkungan
- Klimatologis
- Kelayakan bangunan

b. Kriteria Penentuan

- Ungkapan bentuk mencerminkan pusat kegiatan perdagangan dan transportasi.
- Selaras dan mendukung dengan karakter lingkungan sekitar.
- Selaras dengan keadaan iklim, yaitu tropis dan dapat mengurangi pengaruhnya.
- Bentuk fisik keseluruhan bersifat mengundang dan terbuka.
- Layak dalam pembangunan, biaya, dan komponen pembentuknya.

c. Beberapa alternatif bentuk:

Bangunan pusat perdagangan yang akan dibangun adalah bangunan satu lantai, dengan alternatif bentuk sebagai berikut:



Gambar III-7 Alternatif Bentuk Bangunan

d. Alternatif pilihan bentuk

Dengan pertimbangan kriteria di atas, maka bentuk bangunan yang nantinya diterapkan merupakan bentuk bangunan daerah tropis dengan memperhatikan keselarasan dengan bangunan setempat. Bangunan-bangunan yang ada disekitar Pasar Palur berbentuk seperti point c. Untuk itu bentuk fisik bangunan dipilih bentuk-bentuk tersebut dengan pengembangannya.

3.6. SISTEM SIRKULASI.

3.6.1. Pola Sirkulasi Kawasan Pasar Palur

Sirkulasi dalam Kawasan Pasar Palur dapat dikelompokkan menjadi beberapa kelompok, yaitu:

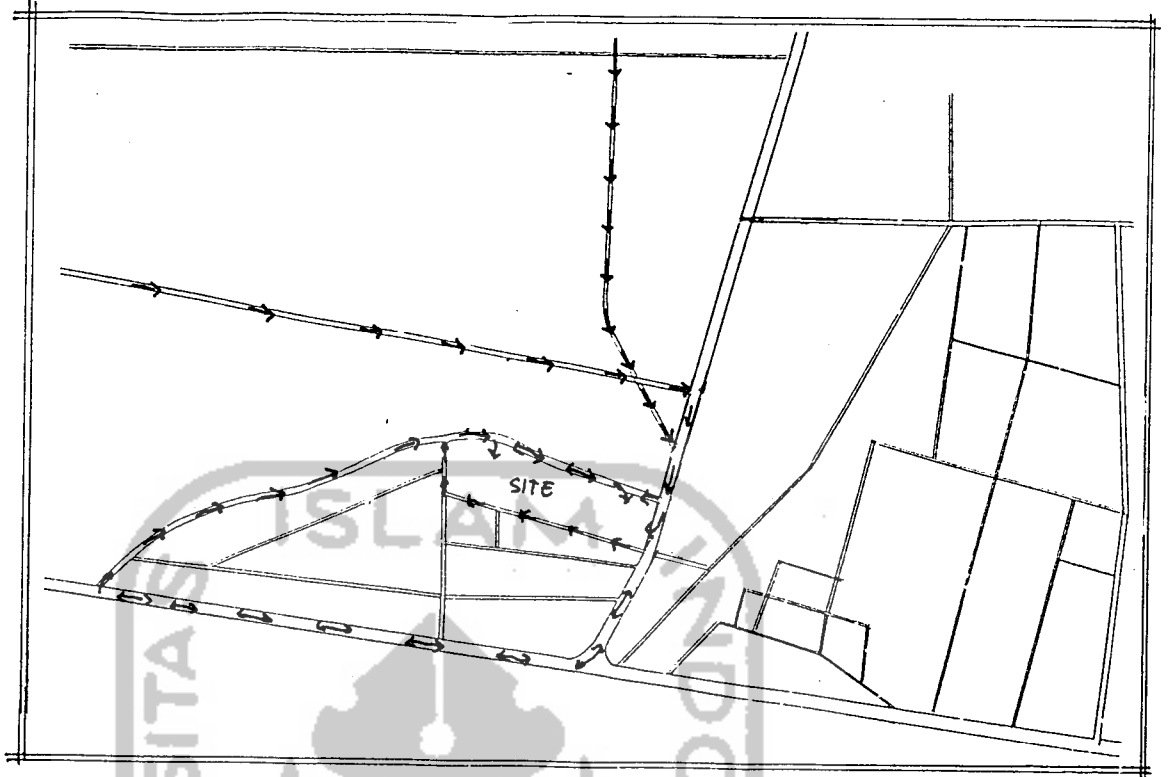
- a. sirkulasi pejalan kaki
- b. sirkulasi kendaraan
 - kendaraan umum
 - kendaraan pribadi

Dasar pertimbangan perencanaan pola sirkulasi di kawasan ini adalah:

- kegiatan yang ada didalam Kawasan Pasar Palur yaitu kegiatan perdagangan dan transportasi khususnya di Pasar Palur
- Keamanan bagi pejalan kaki pengunjung yang berjalan kaki terjamin keselamatannya, jika berjalan-jalan di dalam kawasan
- menghindari sedikit terjadinya crossing sirkulasi pengaturan diusahakan sesedikit mungkin terjadinya crossing, baik sirkulasi manusia maupun sirkulasi kendaraan
- rencana pemerintah dalam pembuatan jembatan layang (fly over) diatas rel kereta api Palur, yaitu di jalan yang menghubungkan Solo - Palur - Karanganyar

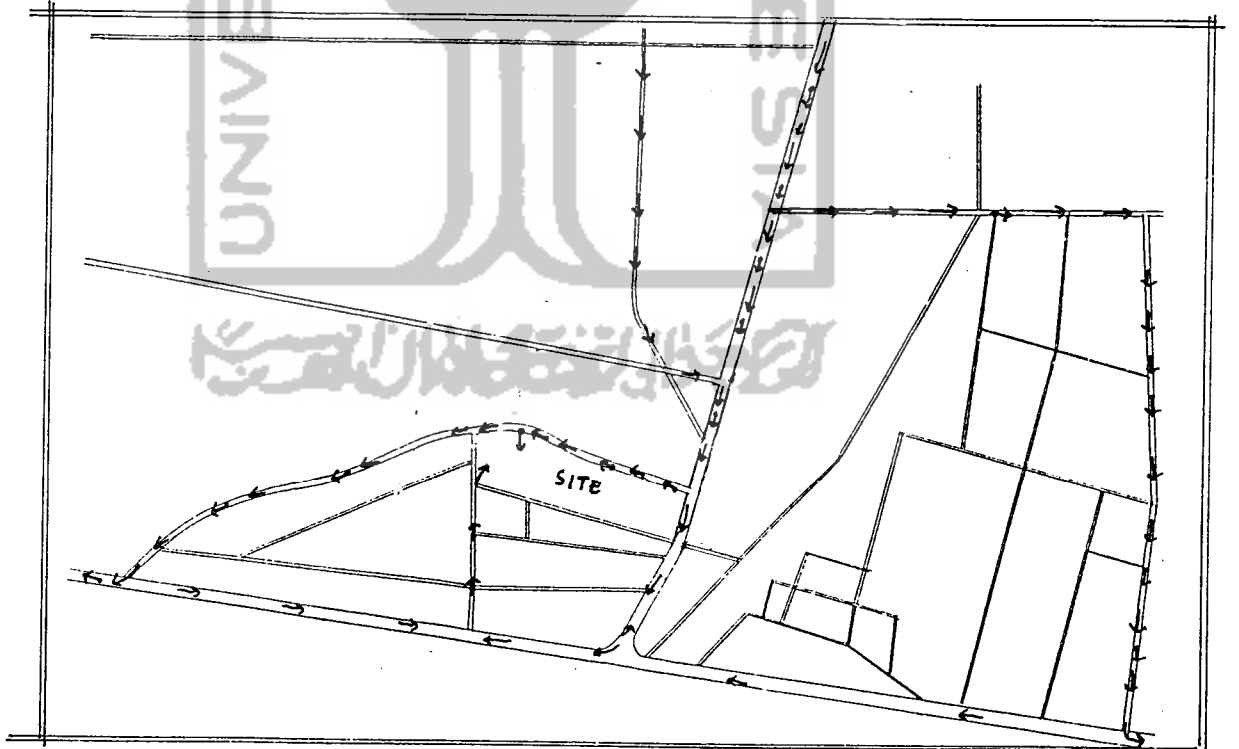
Berdasarkan pertimbangan di atas, maka pola sirkulasi di dalam Kawasan Pasar Palur seperti berikut ini:

a. sirkulasi pejalan kaki di dalam Kawasan Pasar Palur



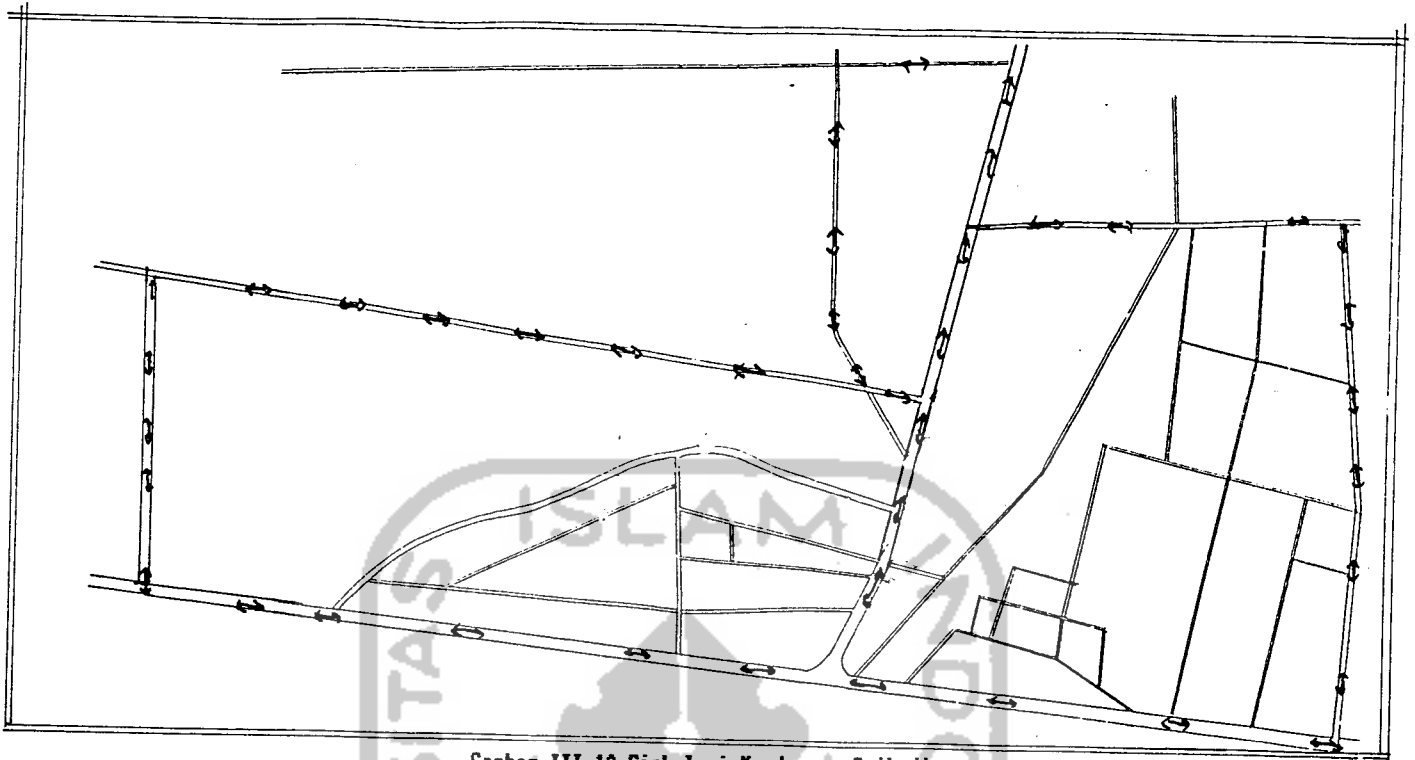
Gambar III-8 Sirkulasi Pejalan Kaki

b. sirkulasi kendaraan umum



Gambar III-9 Sirkulasi Kendaraan Umum

c. sirkulasi kendaraan pribadi



Gambar III-10 Sirkulasi Kendaraan Pribadi

3.6.2. Sirkulasi Pada Bangunan.

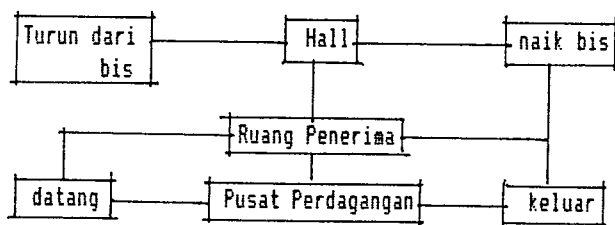
Sirkulasi dalam bangunan yang direncanakan dapat dikelompokkan menjadi:

a. Sirkulasi manusia

Yaitu sirkulasi utama yang ada dalam bangunan. Faktor yang dipertimbangkan dalam menentukan sisten sirkulasi manusia:

- Fungsi ruang dan kegiatan yang ada dalam bangunan
- Kejelasan dan kelancaran sirkulasi.
- Keamanan, terutama jika dalam keadaan darurat.
- Besaran jalur sirkulasi dalam bangunan.

Sedang pola sirkulasi manusia dalam bangunan tersebut adalah:



Gambar III-11 Diagram Pola Sirkulasi Manusia Dalam Bangunan

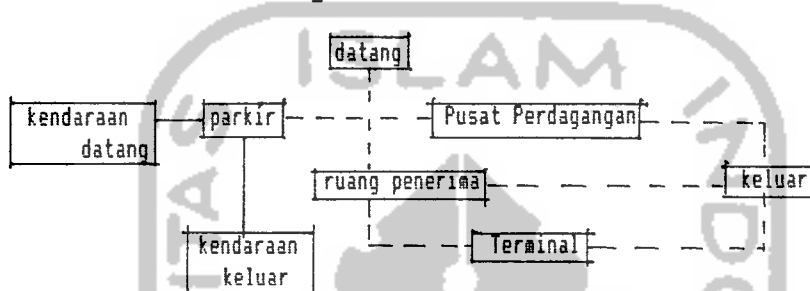
b. Sirkualsi kendaraan

baik kendaraan umum, pengunjung maupun kendaran pengelola harus diper hatikan:

- keamanan, kelancaran dan kejelasan pencapaian.
- jumlah kendaraan yang akan ditampung.
- bentuk dan sarana parkir.
- besaran jalur sirkulasi.

Pola sirkulasi kendaraan dalam bangunan sebagai berikut :

- Untuk kendaraan pribadi

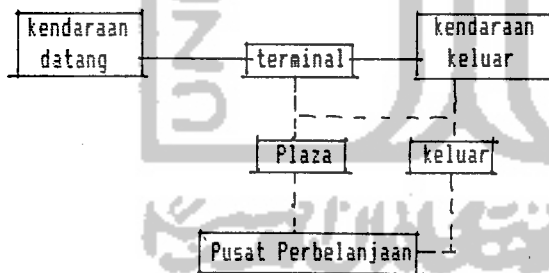


Gambar III-12 Diagram Pola Sirkulasi Kendaraan Pribadi

keterangan:

- = sirkulasi manusia
- _____ = sirkulasi kendaraan

- Untuk kendaraan umum



Gambar III-13 Diagram Pola Sirkulasi Kendaraan Umum

keterangan:

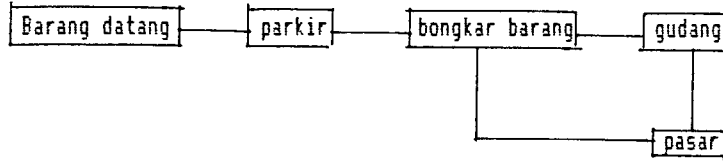
- = sirkulasi penumpang
- _____ = sirkulasi kendaraan umum

c. Sirkulasi barang

Dalam mengatur sirkulasi barang dalam bangunan, yang harus diperhatikan adalah :

- Sirkulasi barang tidak mengganggu kegiatan lainnya yang ada dalam bangunan, perlu adanya pemisahan sirkulasi.

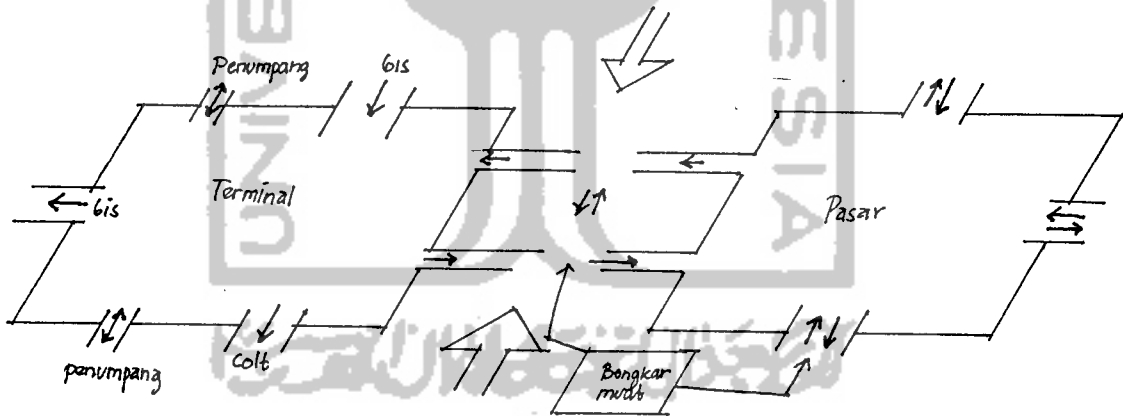
Bentuk pola sirkulasi barang dalam bangunan adalah sebagai berikut:



Gambar III-14 Diagram Pola Sirkulasi Barang Dalam Bangunan

d. Sirkulasi masuk dalam bangunan

Untuk masuk kedalam bangunan, tidak hanya melewati satu pintu utama, tetapi ada beberapa pintu pencapaian. Selain mengurangi pengelompokan arus sirkulasi (penyebaran sirkulasi) juga mempermudah pencapaian masyarakat dalam berbagai penjuruan. Namun demikian tetap mempunyai pintu masuk utama sebagaimana bangunan umumnya. Sirkulasi masuk kedalam bangunan:



Gambar III-15 Sirkulasi Masuk Dalam Bangunan

3.7. PERSYARATAN RUANG

3.7.1. Sistem Penghawaan

Dasar yang digunakan adalah untuk memberikan kenyamanan bagi pemakai bangunan. Jenis penghawaan yang digunakan adalah pengha-

waan alami, karena mempunyai keuntungan yaitu biaya murah dan pelaksanaannya mudah.

Pada prinsipnya penghawaan ini memasukkan udara melalui lubang ventilasi udara, sehingga udara yang masuk kedalam ruang mengalami "crossing air circulation". Sedang persyaratan penggunaan lubang ventilasi sebesar $\frac{1}{3}$ dari luas lantai ruangan.

3.7.2. Sistem Pencahayaan

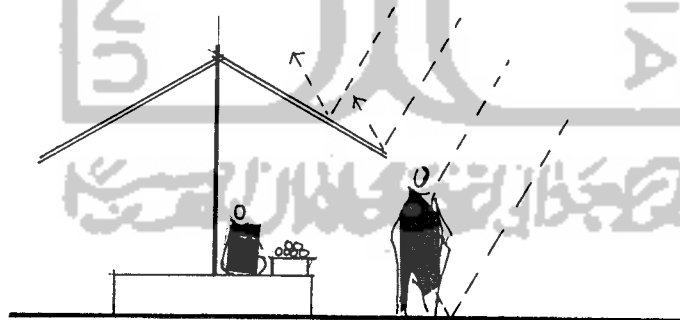
Dasar pertimbangan yang digunakan adalah:

- Kegiatan dan fungsi ruang.
- Biaya dan nilai komersil bangunan.
- Segi estetika.

Jenis penerangan yang digunakan adalah:

- Pencahayaan alamiah

Pencahayaan alami bisa didapatkan langsung, dengan penataan masa bangunan yang tidak terlalu rapat. Pencahayaan ini digunakan karena biaya murah dan dianggap cukup memenuhi kebutuhan. Untuk menghindari cahaya yang langsung terlalu banyak dan air hujan, maka digunakan pencahayaan atap dengan tritisan.



Gambar III-16 Pencapaian Alami Tidak Langsung .

- Pencahayaan buatan

Jenis pencahayaan ini dominan digunakan pada malam hari. Jenis penerangan buatan yang digunakan adalah: lampu TL, lampu sorot, dan lampu mercury.

3.8.SISTEM UTILITAS.

3.8.1. Jaringan air bersih.

Fungsi air bersih di dalam kegiatan terminal dipakai untuk kebutuhan service, seperti lavatory, membersihkan atau perawatan bangunan dan taman, bila perlu pembersihan kendaraan, serta sebagai alat pembantu pemadam kebakaran. Sedang untuk pusat perdagangan selain fungsi service dan kebersihan bangunan, juga disediakan untuk mencuci barang dagangan yang membutuhkan. Sumber air bersih dapat diperoleh dari sumur sumber.

3.8.2. Pembuangan limbah

Sisa limbah yang dihasilkan dari bangunan ini dapat dikelompokkan menjadi dua, yaitu:

- limbah cair

terdiri dari: air kotor (dari dapur, air hujan dll), dan air kotoran (dari toilet).

Air kotor yang mengandung lemak disalurkan dalam bak penangkap lemak baru dialirkan ke sumur peresapan. Untuk air hujan langsung disalurkan ke riol kota. Sedang air kotoran dari toilet dialirkan ke septiktank, baru ke sumur peresapan.

- Limbah padat

Limbah padat ditempatkan pada bak-bak sampah yang telah disediakan, kemudian diangkut oleh petugas untuk dibuang ketempat pembuangan akhir.

3.8.3. Jaringan pemadam kebakaran

Merupakan jaringan yang penting, mengingat cukup besar bahayanya kebakaran di Pasar Palur.

Sistem jaringan:

- Menggunakan air dari tower yang dihubungkan dengan pipa ke fire box atau fire hydrant yang tersebar ditempat yang mudah dijangkau dengan radius tertentu.

- Menggunakan tabung-tabung gas pemadam kebakaran yang diletakkan pada tempat-tempat strategis dan ruang keamanan.

Jaringan pemadam kebakaran ini digunakan karena sistemnya lebih murah dan sesuai dengan keadaan bangunan yang berfungsi sebagai pasar dan terminal.

3.8.4. Jaringan listrik

Fungsi: untuk penerangan dan sumber tenaga bagi alat service dan penggunaan lain.

Sistem jaringan listrik:

- Memiliki dua sumber arus: PLN dan Genset.
- Arus PLN dialirkan ke ruang panel induk kemudian baru didistribusikan ke bagian yang membutuhkan.
- Dipakai sistem otomatis yang dapat menghidupkan genset bila PLN padam.

3.8.5. Jaringan Komunikasi

Fungsi: memudahkan hubungan antar pihak yang berbeda lokasi dan ruang.

Sebagai bangunan fasilitas umum tentu tidak lepas dari kebutuhan alat komunikasi. Untuk hubungan eksternal digunakan alat komunikasi telephone dan radio komunikasi, sedang untuk hubungan dalam bangunan digunakan pengeras suara, intercome, dan radio komunikasi.

3.8.6. Jaringan Penangkal Petir.

Fungsi: melindungi bangunan dari bahaya petir.

Pemilihan sistem dikaitkan terhadap:

- Ketinggian bangunan
- Penampilan bangunan (dari segi estetika)
- Pemeliharaan

Berdasarkan pertimbangan diatas, maka digunakan sitem sangkar faraday, yang terdiri dari alat-alat penerima yang berupa tiang-tiang kecil. Antara tiang satu dengan tiang yang lainnya dihubungkan dengan kawat tembaga, yang kemudian dihubungkan dengan tanah. Tiang-tiang tersebut pemasangannya dilakukan pada titik tertinggi bangunan yang memerlukan.

