

## **BAB IV KONSEP DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN**

### **4.1. KONSEP DASAR PERENCANAAN**

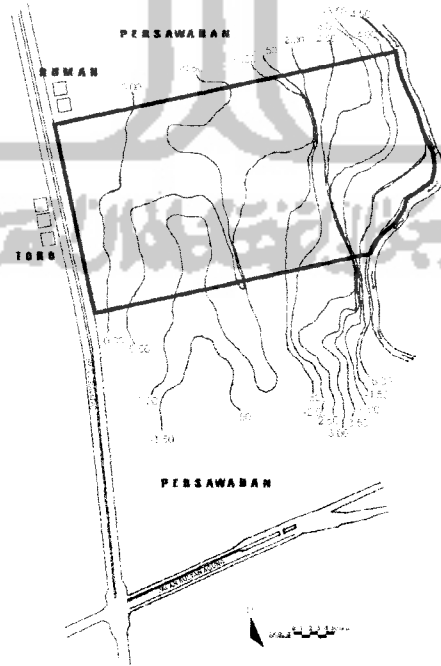
#### **4.1.1. Konsep Dasar Lokasi**

Untuk lokasi sudah ditentukan pemerintah daerah kota Purwokerto. Yaitu di jl. Suwatyo, dengan luas 11 Ha.

#### **4.1.2. Konsep Dasar Site**

Site yang ada adalah, sebelah utara daerah persawahan, sebelah timur persawahan, sebelah selatan persawahan, dan sebelah barat pertokoan.

Kondisi site yang berkontur sangat berpotensi untuk memanfaatkan gubahan massa bangunan. Namun mengingat sebuah terminal memerlukan pola sirkulasi yang mudah dicapai, keberadaan kontur hanya dapat dimanfaatkan sekurang – kurangnya 30%.



*gambar 4.1* Kontur Site.

## **4.2. KONSEP DASAR PERANCANGAN**

### **4.2.1. Konsep Ruang Pada Site**

konsep berdasarkan karakteristik kegiatan dan tingkat interaksi antara masyarakat dan kegiatan didalam bangunan, yaitu :

a. Publik

Ruang terbuka untuk umum, artinya siapapun boleh memasuki ruang publik tersebut baik penumpang, pengantar, pengelola, Cleaning service, dll.

b. Semi Publik

Ruang kegiatan untuk umum tetapi yang berkepentingan, artinya ruang yang membutuhkan ketenangan dan konsentrasi, serta memberi kenyamanan, seperti ruang tunggu, loket, musholla, dll.

c. Privat

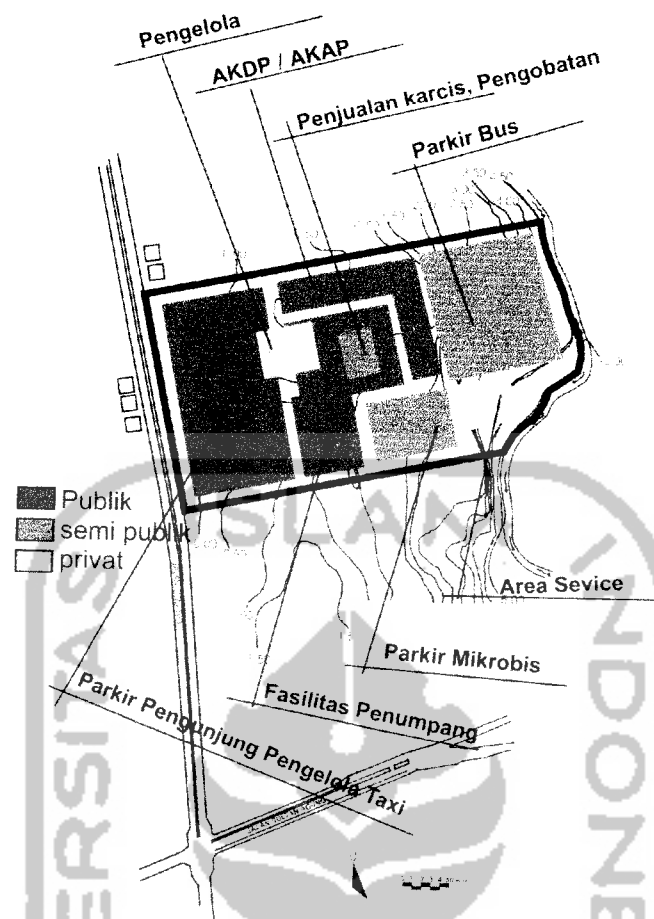
Ruang kegiatan yang membutuhkan konsentrasi dan ketenangan tinggi, seperti ruang pengelola.

d. Service

Ruang pelayanan yang berfungsi untuk melayani semua kegiatan yang ada di terminal bus.

e. Ruang Hijau

Ruang yang terdapat baik di dalam maupun di luar bangunan dengan maksud untuk menciptakan suasana rekreatif di terminal bus.



**gambar 4.2.** Konsep Ruang Pada Site

### **4.3. KONSEP PENGELOMPOKAN RUANG**

#### **4.3.1. Pengelompokan Ruang**

Pengelompokan ruang dibagi menjadi 2 fasilitas, yaitu :

##### **1. Fasilitas Utama**

##### **a. Kelompok Ruang Pengelola**

##### **➤ Ruang Kantor**

- Ruang Kepala Terminal
- Ruang Wakil Kepala Terminal
- Ruang Sub Bagian Umum dan Administrasi
- Ruang Seksi Pendapatan
- Ruang Seksi Pengaturan dan Pengawasan

- Ruang Area Pelayanan Penumpang
  - Ruang penjualan karcis
  - Ruang control entrance
  - Ruang keamanan
  - Gudang
  - Lavatory
- b. Kelompok Ruang Penumpang Antar Kota
  - Entrance / hall / lobby
  - Koridor penghubung
  - Ruang penurunan penumpang
  - Ruang pemberangkatan
  - Ruang tunggu
  - Lavatory
- c. Kelompok Ruang – ruang Penumpang Angkutan Perkotaan / Bus Kecil
  - Ruang penurunan
  - Hall / lobby
  - Koridor penghubung
  - Ruang tunggu
  - Ruang pemberangkatan
  - Lavatory
- d. Kelompok Ruang – ruang Kendaraan Bus Antar Kota (AKDP / AKAP )
  - Emplasemen penurunan
  - Emplasemen keberangkatan
  - Area parkir bus
- e. Kelompok Ruang – ruang Kendaraan Angkutan Perkotaan / Khusus Bus Kecil.
  - Emplasemen penurunan
  - Emplasemen keberangkatan
  - Area parkir, istirahat / menunggu

**2. Fasilitas Penunjang**

**a. Pelayanan Penumpang**

- Kantin
- Kios / toko
- Mini market
- Agency
- Biro perjalanan
- Wartel
- Musholla
- Pos dan giro dan ATM

**b. Pelayanan Kendaraan dan Kelengkapan Bangunan**

- Tempat cuci dan bengkel kendaraan
- Ruang awak angkutan
- Parkir pengunjung
- Genzet
- Water tower
- Taman ( lansekap )

**4.3.2. Konsep Dasar Kebutuhan Ruang Dan Besaran Ruang – Ruang.**

**1. Fasilitas utama**

**a. Kelompok Ruang Pengelola**

No	Nama Ruang	Luas Rg (m <sup>2</sup> )	Jumlah (m <sup>2</sup> )
1.	Ruang Kantor DLLAJR		
	- Rg Kep. Terminal dan r. tamu (lantai 2)	40	
	- Ruang tata usaha (lantai 2)	20	
	- Ruang seksi teknik (lantai 2)	40	
	- Ruang seksi operasional (lantai 2)	60	
	- Ruang urusan umum (lantai 2)	20	
	- Ruang Jaga	12	

	- Ruang rapat (lantai 2)	100	
	- Lavatory (lantai 2)	20	
	- Gudang (lantai 2)	12	324
2.	Ruang Kantor Dipenda		
	- Ruang Kepala dan r. tamu (lantai 2)	16	
	- Ruang bina program (lantai 2)	20	
	- Ruang seksi pendapatan (lantai 2)	20	160
3.	Ruang Pelayanan		
	- Ruang informasi ( 2 orang )	64	
	- Ruang peron ( 4 tempat )	64	
	- Ruang keamanan ( 4 orang )	64	
	- Ruang pengobatan/PPPK ( 1 ruang )	37	<b>229</b>
	Lantai 1 = <b>229</b>	TOTAL	<b>713</b>

**b. Kelompok Ruang Penumpang**

No	Nama Ruang	Luas Rg (m <sup>2</sup> )	Jumlah (m <sup>2</sup> )
1.	Rg. Penumpang Angkot & mikrobus		
	- Ruang penurunan penumpang	660	
	- Entrance / hall / lobby/lavatory	1388	
	- Koridor Penghubung	600	
	- Rg tunggu / pemberangkatan	225	2873
2.	Rg. Penumpang AKAP / AKDP		
	Ruang penurunan penumpang	990	
	- Rg tunggu / pemberangkatan	400	1390
		TOTAL	<b>4263</b>

**c. Kelompok Ruang Kendaraan**

No	Nama Ruang	Luas Rg (m <sup>2</sup> )	Jumlah (m <sup>2</sup> )
1.	Kendaraan Bus AKAP / AKDP		
	- Emplasemen penurunan	555	
	- Emplasemen keberangkatan	2062	
	- Area parkir bus	5830	8447
2.	Kendaraan Mikro bus / Angkutan Kota		
	- Emplasemen penurunan	232	
	- Emplasemen keberangkatan	718	
	- Area parkir bus	2196	3146
	<b>TOTAL</b>		<b>11593</b>

**2. Fasilitas Penunjang**

No	Nama Ruang	Luas Rg (m <sup>2</sup> )	Jumlah (m <sup>2</sup> )
1.	Pelayanan Penumpang		
	- kantin 3 tempat	220	
	- 60 Kios( 3x3 ) 30 kios (3x4)	978	
	- Mini market / shop	120	
	- Agency	153	
	- Wartel & ATM	90	
	- Mosholla	50	
	- Pos & giro dan ATM	30	2283
2.	Pelayanan Kendaraan dan kelengkapan Bangunan		
	- Tempat cuci dan bengkel kendaraan	750	
	- Ruang awak angkutan	327	
	- Parkir pengunjung	1032	
	- Ruang genzet	24	
	- Water tower	9	
	- Penitipan motor	225	2367
	<b>TOTAL</b>		<b>4331</b>

**Perhitungan : lampiran**

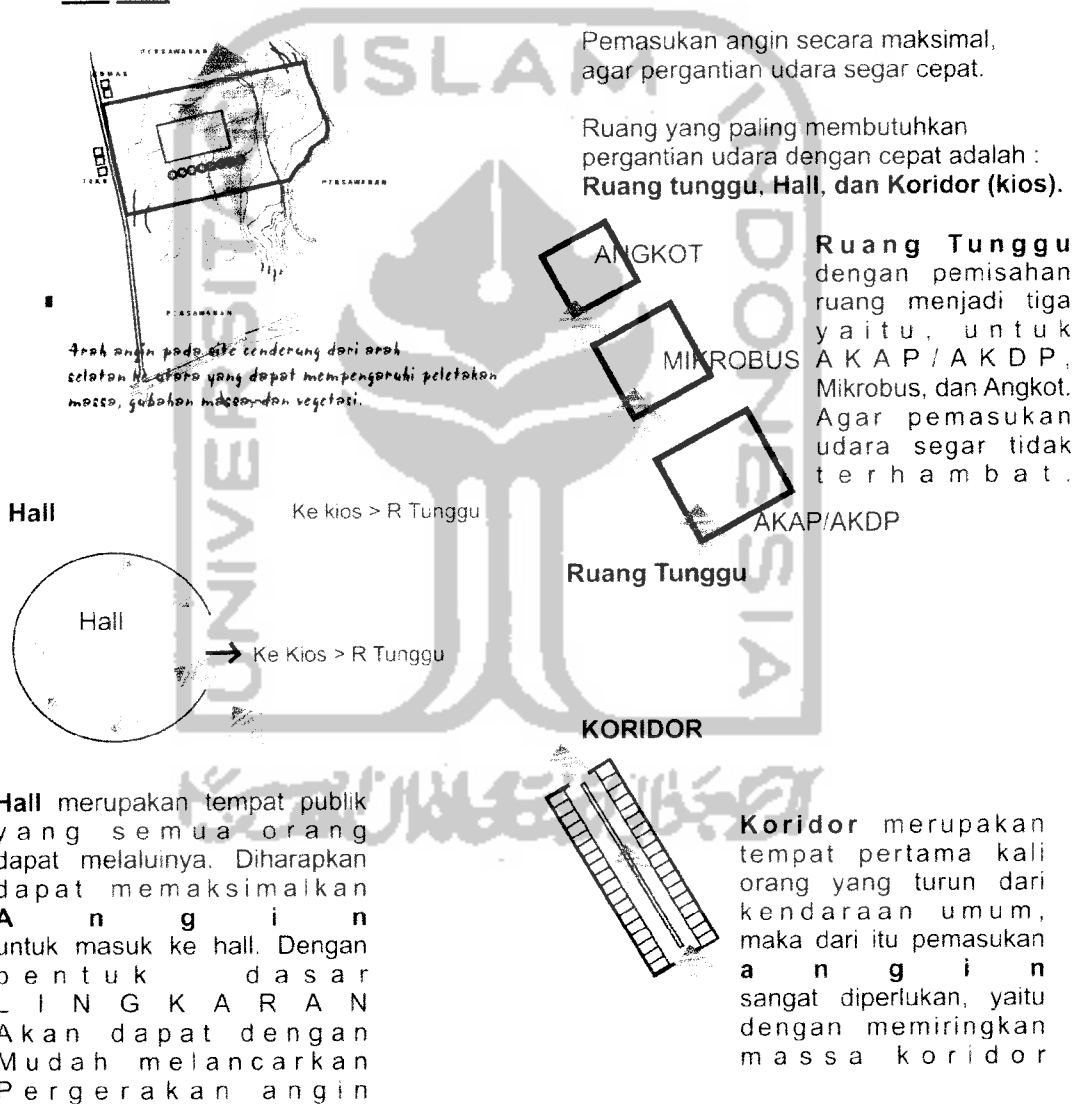
$$\begin{aligned} \text{JUMLAH} &= 20.416 \text{ m}^2 \\ &= 10,2 \text{ Ha} \end{aligned}$$

**4.3.3. Konsep Tata Massa**

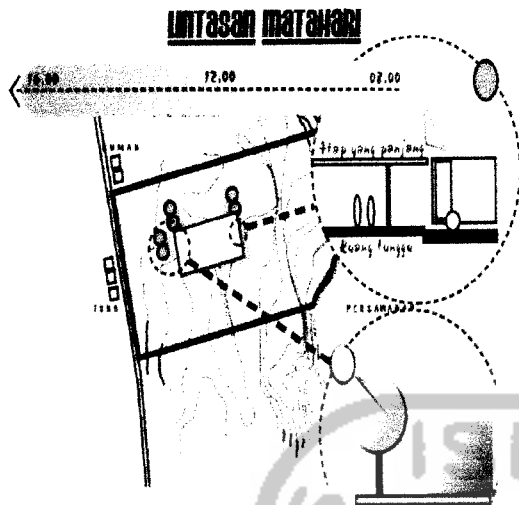
Pola gubahan massa menyesuaikan kondisi iklim yang ada, yaitu arah angin dari selatan ke utara, dan pergerakan matahari dari timur ke barat.

GUBAHAN MASSA BERAWAL DARI KEADAAN IKLIM PADA SITE YAITU ARAH ANGIN DAN PERGERAKAN MATAHARI

**arah angin**





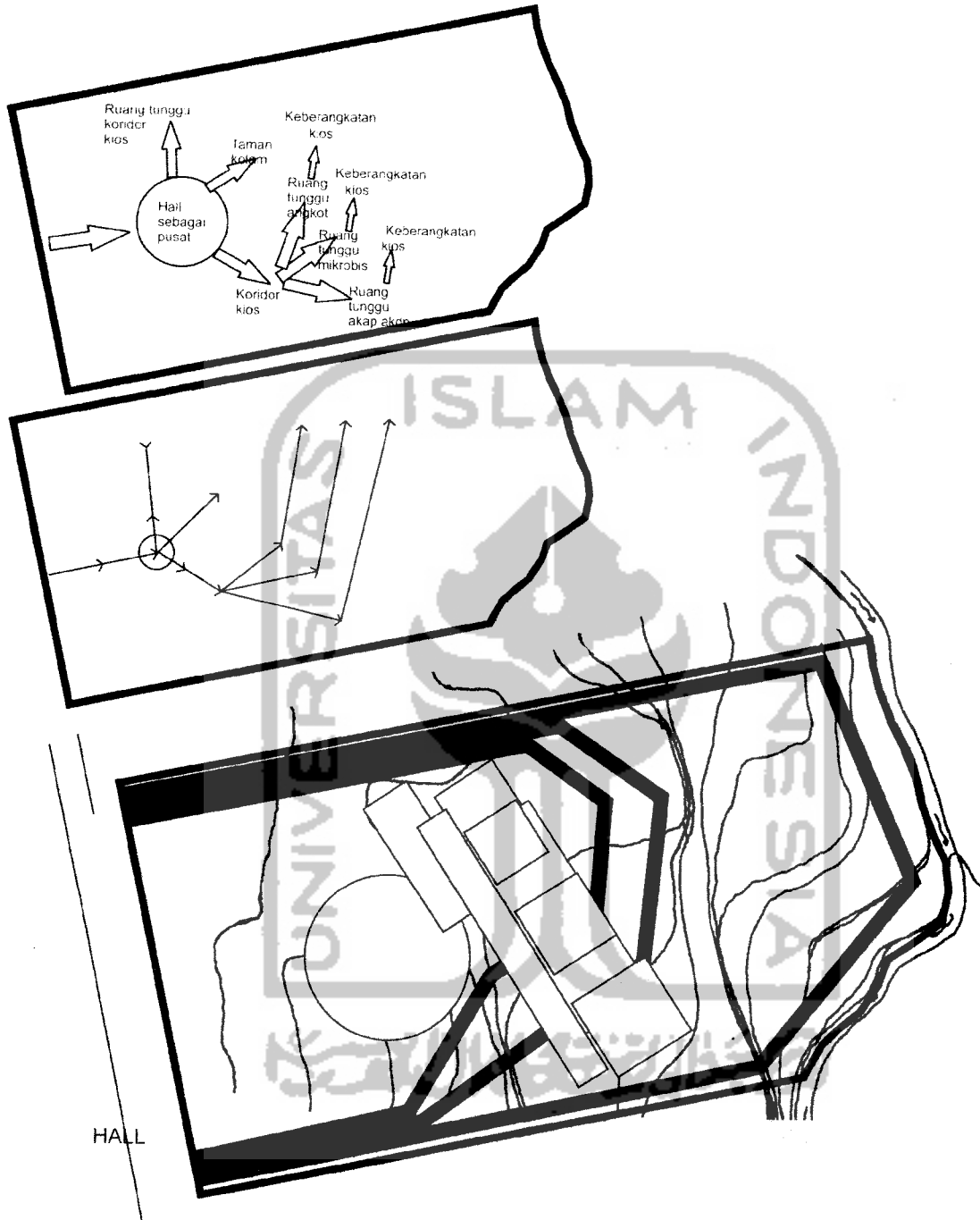


Adanya **Open Space** yang mendukung pemasukan cahaya alami dari matahari Untuk mengurangi cahaya langsung dapat di halau dengan Keberadaan vegetasi.

Arah pergerakan matahari menimbulkan bayangan pada bangunan dan memperlihatkan efek - efek cahaya terhadap bangunan terutama pada ruang tunggu. Penempatan vegetetasi untuk meminimalisasi terhadap sinar matahari langsung.

Selain angin, dengan maksud untuk memasukan cahaya alami, Ruang tunggu dipisah menjadi tiga bagian.

- Memaksimalkan udara sebagai pergantian udara dengan cepat.
- Open space sebagai penahan cahaya yang masuk secara langsung, tanpa menghilangkan pemasukan sinar matahari ke dalam bangunan



*gambar 4.4* Konsep Gubahan Massa

#### 4.3.4. Konsep Dasar Sirkulasi

##### 4.3.4.1 Konsep Pemilihan Entrance

ENTRANCE PADA BANGUNAN DITENTUKAN BERDASAR PERTIMBANGAN KUALITAS JALAN DAN KEDEKATAN DENGAN SITE  
DARI ANALISIS SITE DISAMPING PERGERAKAN ARUS SIRKULASI TERJADI DI JALAN SUWATYO, DENGAN PERGERAKAN YAITU :  
DARI UTARA >> BUS DARI JAKARTA, TEGAL  
DARI SELATAN >> BUS DARI SEMARANG, JOGJA

###### MAIN ENTRANCE

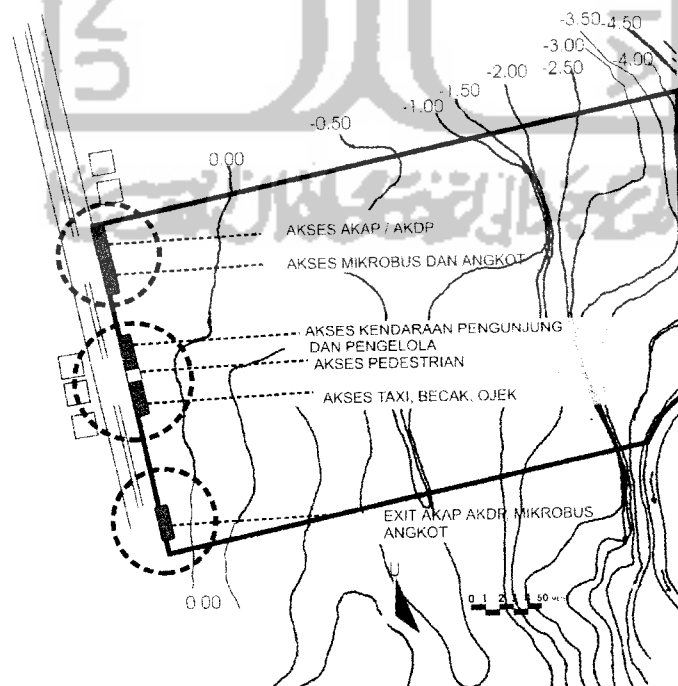
MAIN ENTRANCE DILETAKAN PADA SISI BARAT SITE YANG BERHADAPAN LANGSUNG DENGAN SITE. PELETAKAN POSISI MAIN ENTRANCE KENDARAAN AKAP / AKDP, MIKROBUS, DAN ANGKOT BERADA DISEBELAH UTARA

###### SIDE ENTRANCE

SIDE ENTRANCE BERADA DI SISI TENGAH SEBAGAI SEBAGAI AKSES PEJALAN KAKI, KENDARAAN PENGUNJUNG DAN PENGELOLA, TAXI, BECAK.

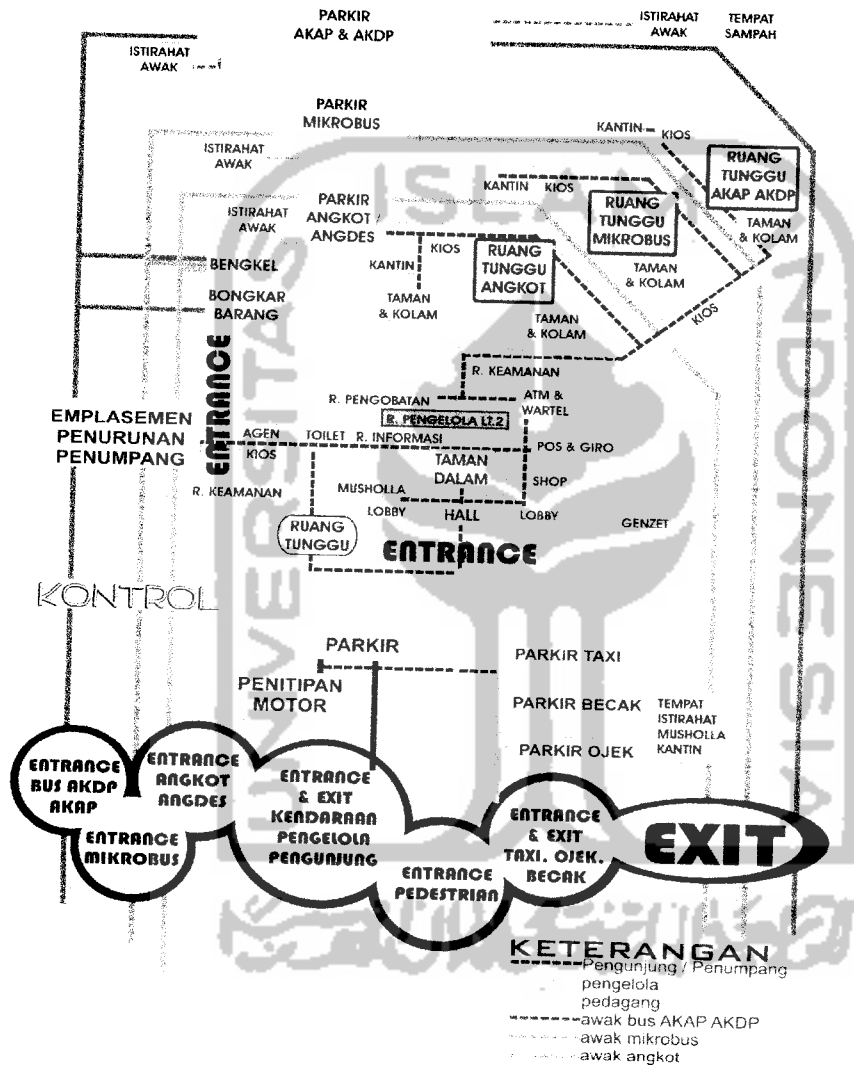
###### EXIT

EXIT BERADA DI SISI SELATAN, UNTUK MENGHINDARI KEMACETAN.



**4.3.4.1 Sirkulasi Secara Makro**

Sirkulasi secara makro merupakan sirkulasi yang mencakup 3 elemen, yaitu kendaraan manusia dan barang. Adapun sirkulasi makro sbb :

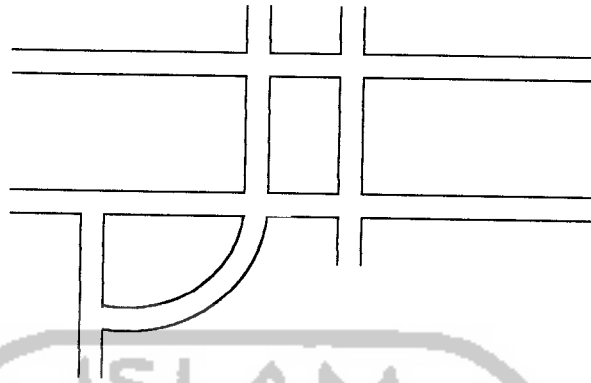


**4.3.4.2. Sirkulasi Secara Mikro**

**A. Sirkulasi Kendaraan**

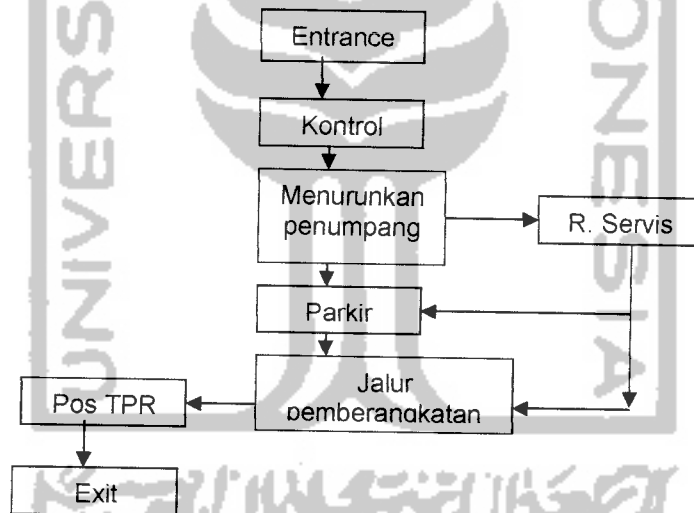
1. Sirkulasi Bus AKAP / AKDP / Mikrobus / Angkot.

Sirkulasi kendaraan menggunakan *system curvelinier*, adalah system sirkulasi yang memadukan pola linier dengan pola curv e.

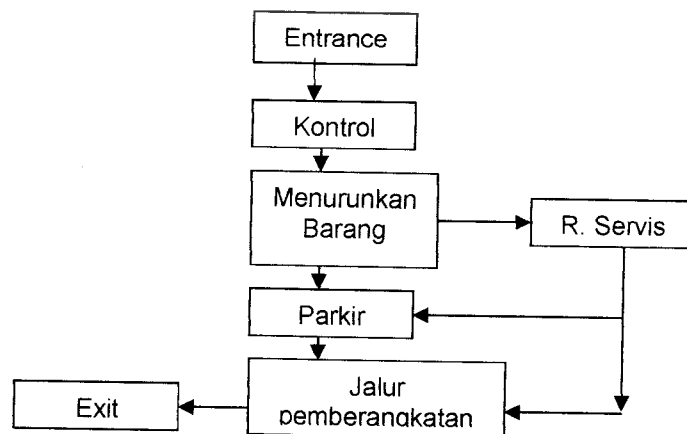


Kelebihan dari system ini adalah :

- Bisa mengikuti tapak dengan topografi yang tidak rata
- Bisa dikombinasi dengan grid dan cul-desac
- Suasana sangat menarik

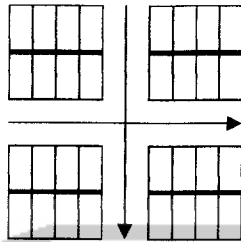


2. Sirkulasi Bus Barang

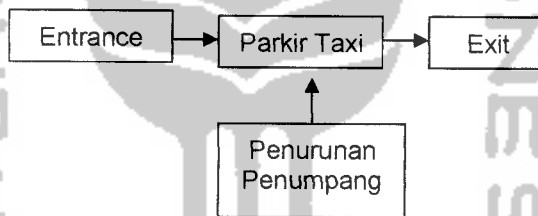


### 3. Sirkulasi Taxi

Sirkulasi kendaraan menggunakan system grid.

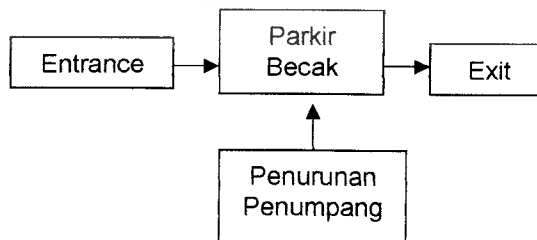


- Bentuk grid dapat digunakan untuk menutup beberapa permukaan dan bermacam – macam bentuk.
- Orientasi ke arah yang kurang luwes.



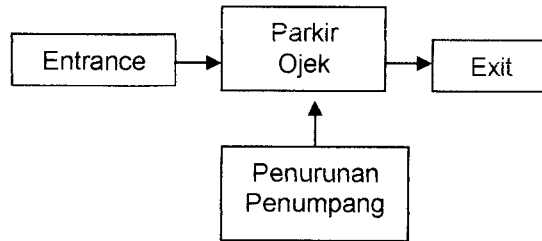
### 4. Sirkulasi Becak.

Sirkulasi becak menggunakan system linier. Untuk memudahkan pencapaian, karena merupakan kendaraan yang fleksibel ( mudah ) untuk diarahkan.



### 5. Sirkulasi Ojek.

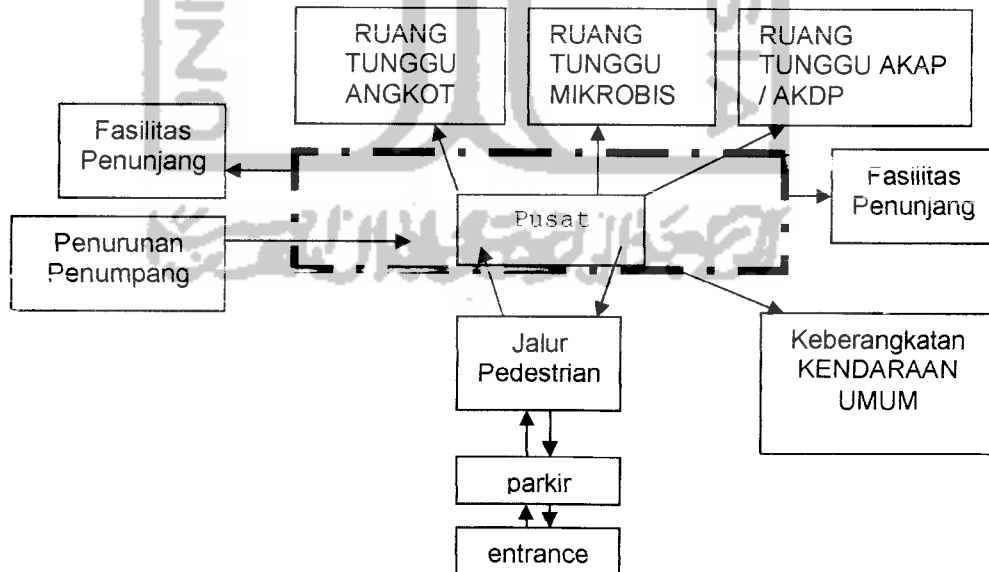
Sama seperti halnya becak, sirkulasi menggunakan system linier.



### B. Sirkulasi Manusia

Sirkulasi manusia di dalam maupun diluar bangunan pada dasarnya uantuk mempermudah pencapaian oleh pengguna bangunan sehingga diperoleh kenyamanan gerak. Sirkulasi merupakan jalur pergerakan yang ikut mendukung terbentuknya gubahan – gubahan ruang.

Salah satu sirkulasi yang sesuai dengan fungsi terminal adalah dengan Konfigurasi Radial yang memiliki jalan berkembang dari pusat atau berhenti pada sebuah pusat. Pusat tersebut adalah ruang untuk memfasilitasi penumpang bus AKAP, AKDP, Mikrobus, dan Angkot.

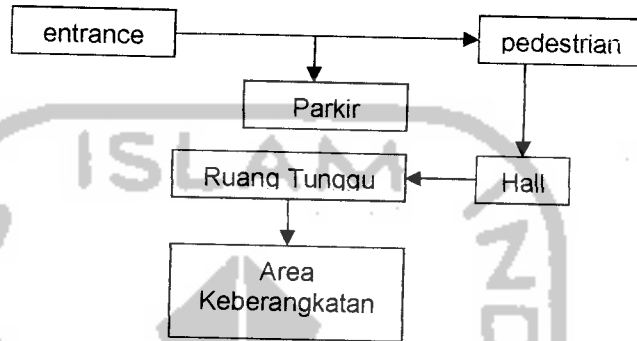


**Skema 4.1. Sirkulasi Manusia**

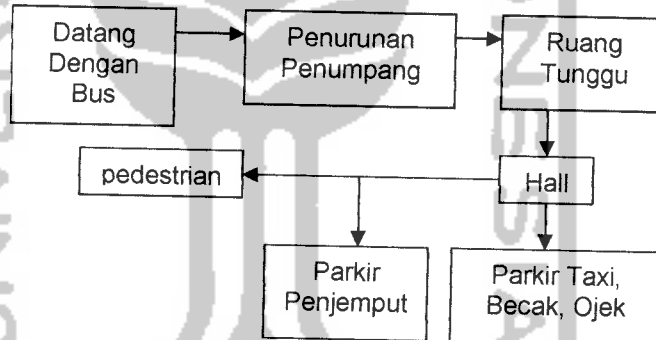
Dalam sebuah skema diatas, pusat merupakan ruang – ruang untuk fasilitas penumpang, seperti ruang pengelola, hall, lobby. Yang membutuhkan jalur sirkulasi untuk menuju ruang selanjutnya.

1. Sirkulasi Penumpang.

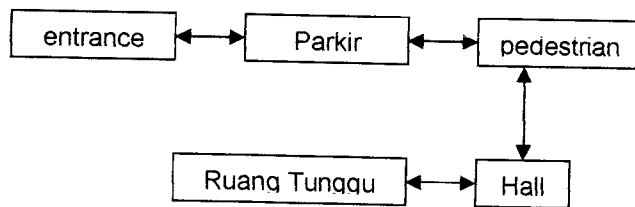
▪ Berangkat



▪ Datang

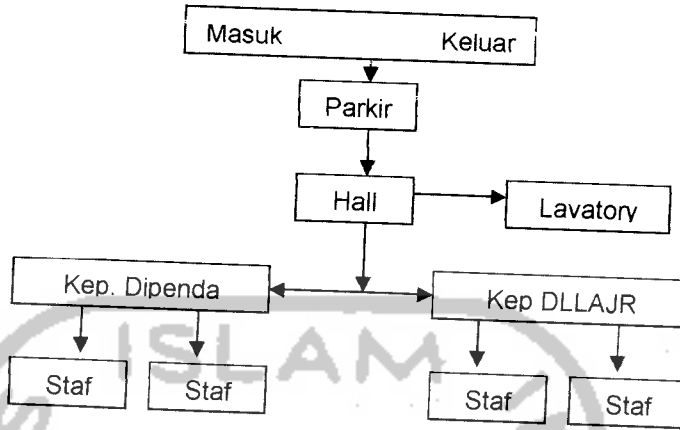


2. Sirkulasi Pengantar dan Penjemput.

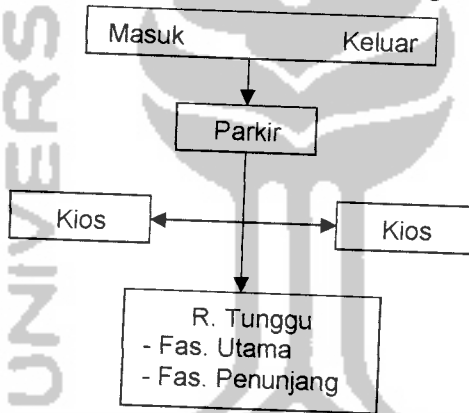




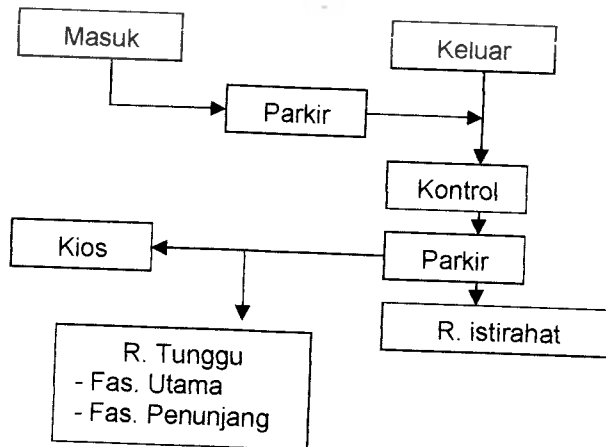
**3. Pola Pergerakan Pengelola**



**4. Pola Pergerakan Pedagang**

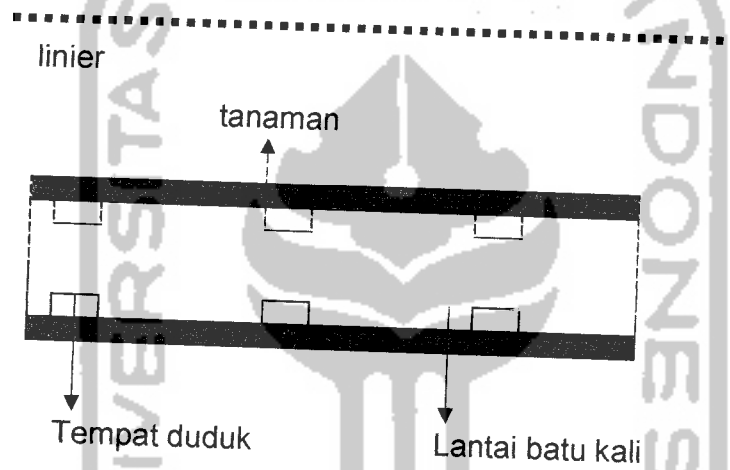


**5. Pola Pergerakan Awak Bus**



**Konsep Pedestrian :**

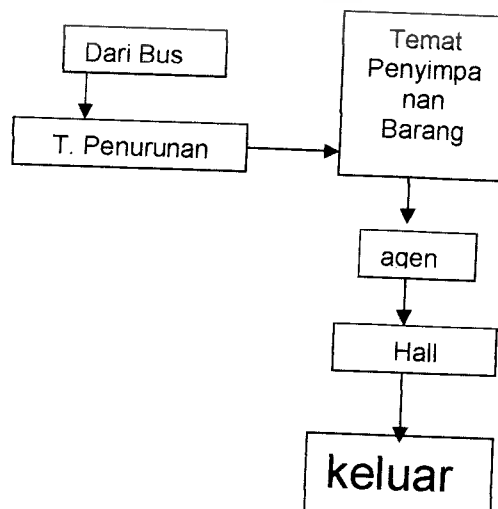
Pedestrian sebagai akses manusia membutuhkan suasana yang tidak membuat jenuh dan capek. Dengan mengambil dari pola jalan pintu gerbang menuju obyek wisata Baturaden yang jalannya lurus. Dengan ditumbuhi vegetasi disisi jalan pedestrian. Seperti perdu, pohon palem sebagai pengarah. Pemilihan pohon palem dikarenakan, lebih indah dan tidak berbahaya dibanding pohon kelapa.



*gambar 4.5 Konsep Pedestrian*

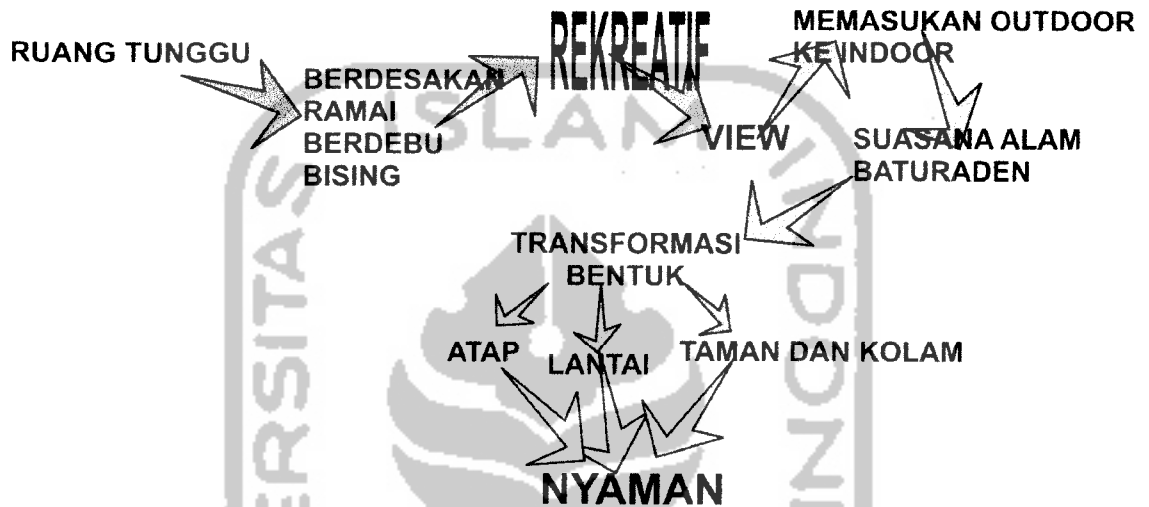
**B. Sirkulasi Barang**

Sirkulasi barang harus langsung menuju tempat penyimpanan barang.



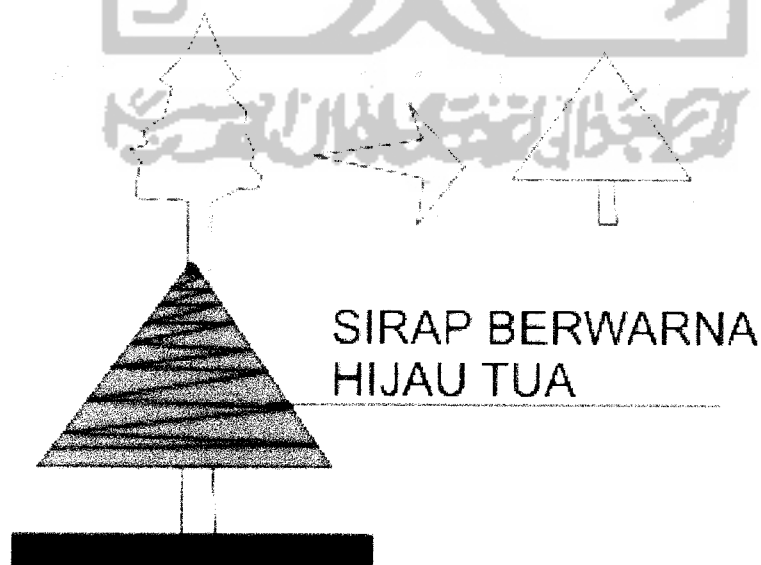
#### 4.3.5. KONSEP RUANG TUNGGU YANG REKREATIF

Ruang tunggu terbagi menjadi 2 yaitu ruang tunggu untuk penjemput dan ruang tunggu untuk pengantar dan penumpang. Ruang tunggu yang rekreatif dapat diciptakan dengan memasukan beberapa faktor. Hal ini dapat dilihat pada skema dibawah ini.



skema 4.2 Ruang Tunggu

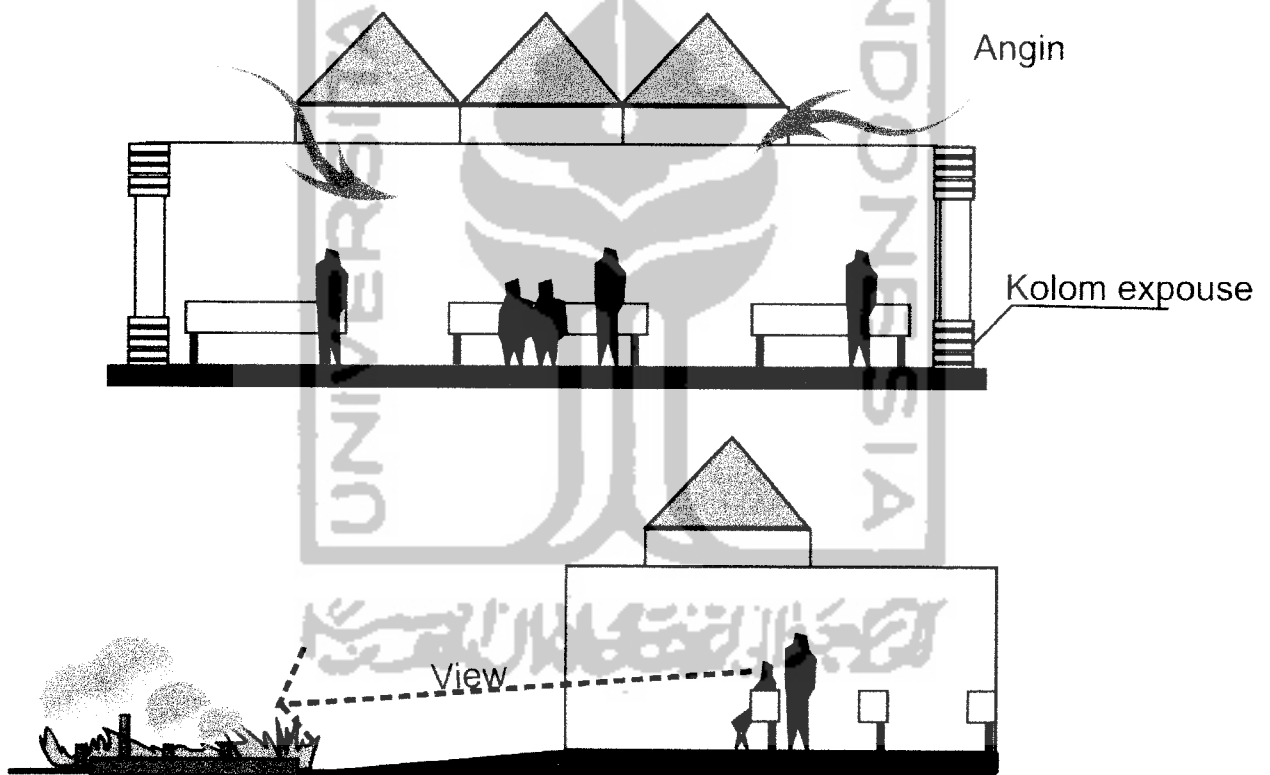
Dengan berbagai kriteria tersebut kemudian dipadukan, yang akhirnya sebagai dasar mendesain ruang tunggu yang rekreatif.



**Ruang tunggu kaitannya dengan arah angin.**

- **Ruang tunggu penjemput**

Ruang tunggu untuk penjemput terletak dekat dengan emplasemen penurunan kendaraan. Berusaha untuk memasukan angin kedalam ruangan, yaitu dengan memberikan bukaan lebar. Kaitannya dengan view, ruang tunggu disertai dengan potensi taman yang ada didekat ruang tunggu. Sehingga akan menjadikan suasana menjadi rekreatif. Penggunaan material alam seperti kolom expouse yang di lapiisi dengan batu alam.



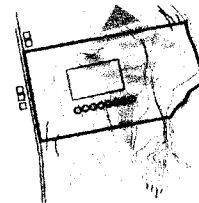
• **Ruang tunggu pengantar dan penumpang**

**ARAH ANGIN >>>** Arah angin dari selatan ke utara. Konsep ruang tunggu yang rekreatif, adalah berusaha memasukkan angin semaksimal mungkin, untuk proses pergantian udara dengan cepat

**Besaran ruang yang berbeda** karena sesuai dengan kapasitas dan frekuensi orang pada ruang tunggu. Besaran ruang untuk ruang tunggu  
 AKAP / AKDP = 25x25=625 m<sup>2</sup>  
 Mikrobus = 20x20=400 m<sup>2</sup>  
 Angkot = 15x15=225 m<sup>2</sup>

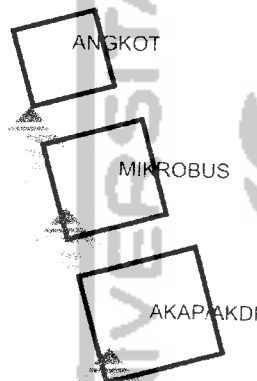
Dibagi menjadi tiga bagian. Yitu Ruang tunggu untuk AKDP /AKAP, Mikrobus, dan Angkot. Dengan Peletakan yang sejajar Dengan posisi dimiringkan, untuk memasukkan angin pada ruang tunggu Yang akhirnya akan membuat suasana menjadi r e k r e a t i f

ARAH ANGIN



Arah angin pada site cenderung dari arah selatan ke utara yang dapat mempengaruhi peletakan massa, perubahan massa, dan vegetasi.

Anjin dari selatan ke utara

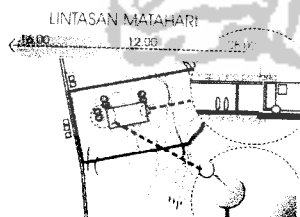


**Ruang Tunggu** dengan pemisahan ruang menjadi tiga yaitu, untuk AKAP /AKDP, Mikrobus, dan Angkot. Agar pemasukan udara segar tidak terhambat.

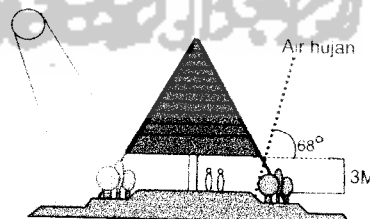
**Ruang Tunggu**



**Ruang tunggu kaitannya dengan Infiltrasi Sinar Matahari**

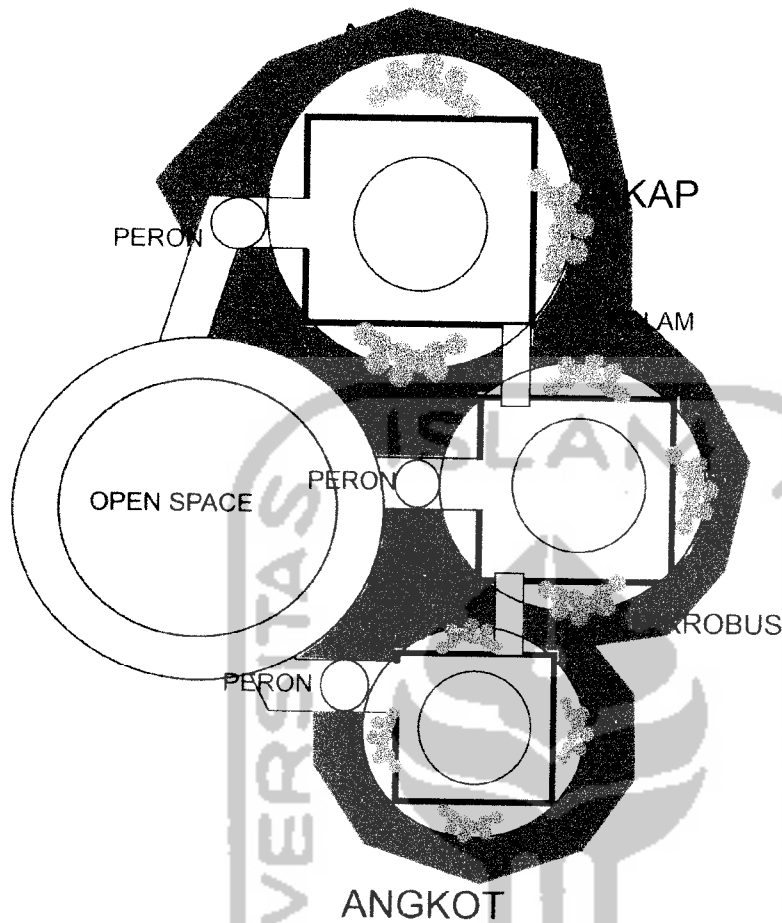


Arah pergerakan matahari yang berpengaruh pada suhu dan kualitas udara di dalam ruang tunggu. Tanaman dan kolam yang ada di sekitar ruang tunggu, membantu vegetasi untuk meminimalkan efek terhadap sinar matahari langsung.



Pergerakan matahari yang mempengaruhi panjang overstek atap (1,5m) dan pemanfaatan taman dalam sebagai penunjang suasana rekreatif

**PERGERAKAN MATAHARI >>>** Berusaha memasukkan sinar matahari Namun mencegah masuknya sinar matahari secara langsung yaitu dengan pengadanan taman dan kolam, cahaya akan dipantulkan kolam dan cahaya yang langsung ke ruang tunggu akan diserap Vegetasi dahulu. Tanpa menghambat masuknya sinar matahari, Sinar akan Tetap masuk, pemilihan tanaman yang berdaun jarang

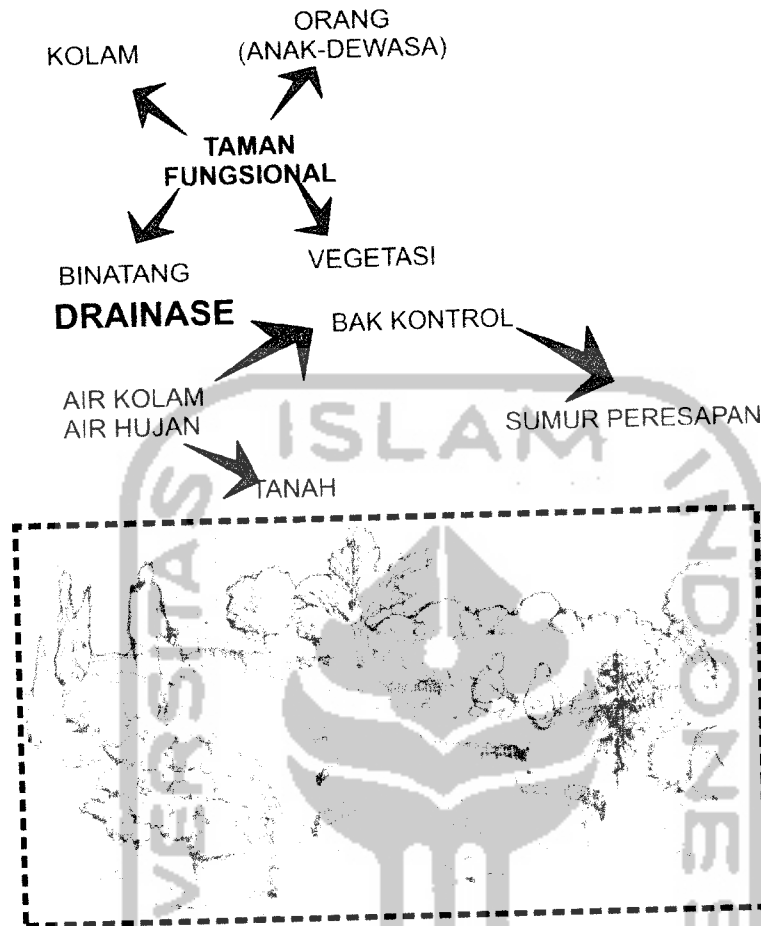


*gambar 4.6. Konsep Ruang Tunggu*

**Konsep Taman Dalam :**

Taman dalam ditata untuk menciptakan hutan mini didalam terminal, sebagai tuntutan terhadap suasana yang rekreatif. Taman tersebut juga fungsional, dalam arti area taman bisa digunakan sebagai area bermain pengunjung khususnya anak.

- Taman membutuhkan air dan sinar matahari untuk kelangsungan hidup vegetasi didalamnya, sehingga pada taman tidak diberi atap.
- Tidak disertai dinding, sehingga semua orang dapat menikmati taman dengan leluasa. Hanya disertai tanaman perdu sebagai sekat.



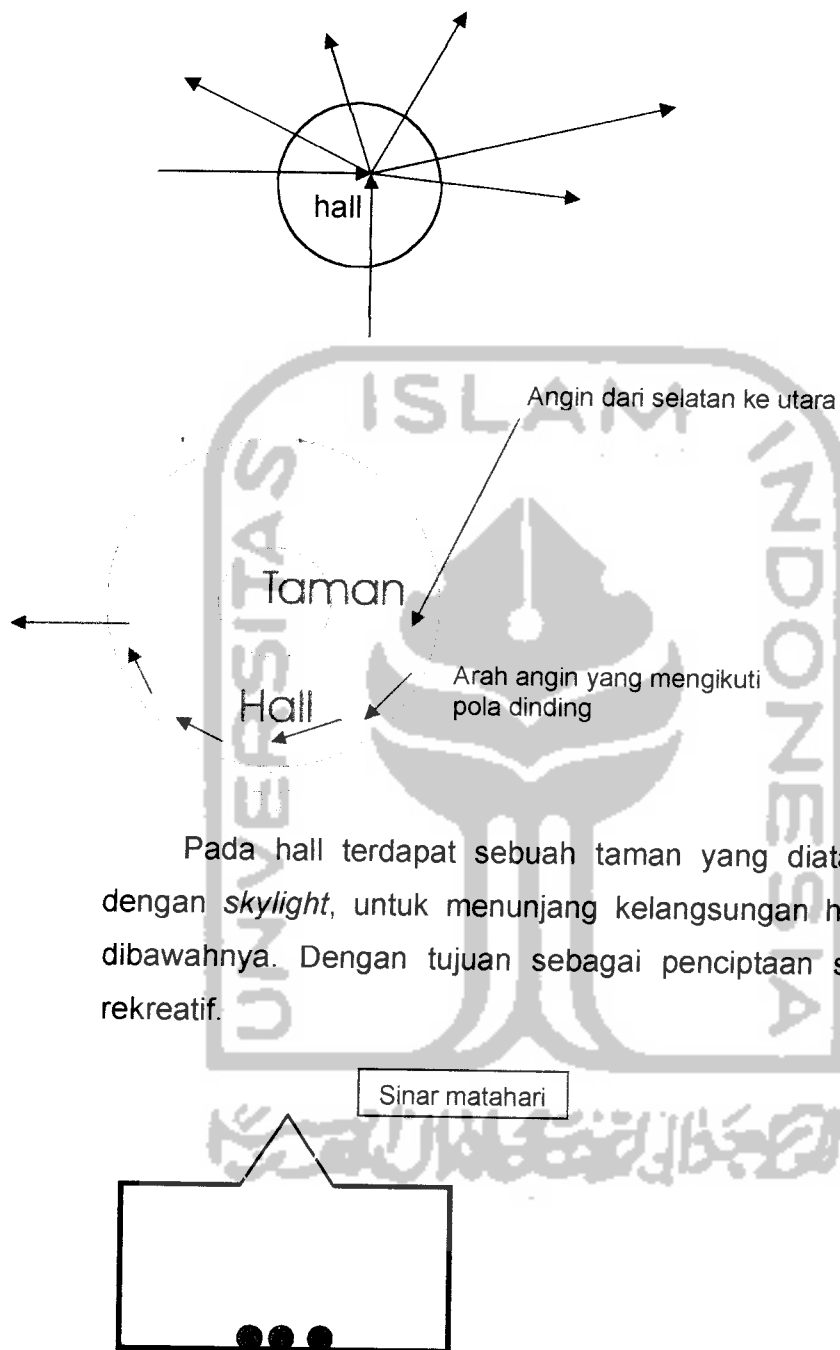
*gambar 4.7. Konsep Taman Dalam*

#### 4.3.6. Konsep Rekreatif Pada Ruang – Ruang di Terminal

Konsep ruang yang memasukan suasana outdoor ( Baturaden ) ke Indoor ( Terminal ).

- Ruang Hall

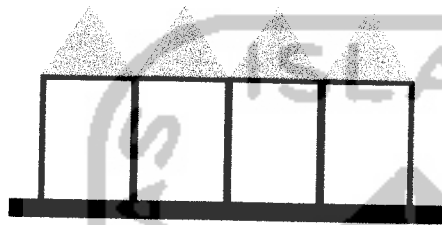
Berusaha memasukan udara segar dan sinar matahari yang cukup. Karena sebuah terminal cocok menggunakan sistem radial dan memusat, maka hall sebagai pusat orang berlalu-lalang untuk menuju fasilitas di dalam terminal. Bentuk massa bangunan yang berbentuk dasar lingkaran akan memudahkan jalannya aliran angin, karena dipantulkan oleh dinding yang berbentuk lengkung.



Pada hall terdapat sebuah taman yang di atasnya disertai dengan *skylight*, untuk menunjang kelangsungan hidup tanaman dibawahnya. Dengan tujuan sebagai penciptaan suasana yang rekreatif.

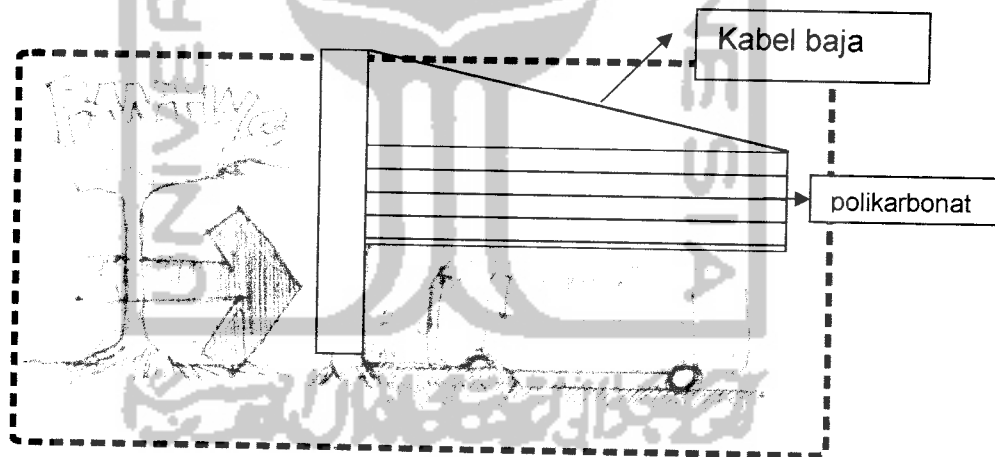


- Ruang Penurunan Penumpang

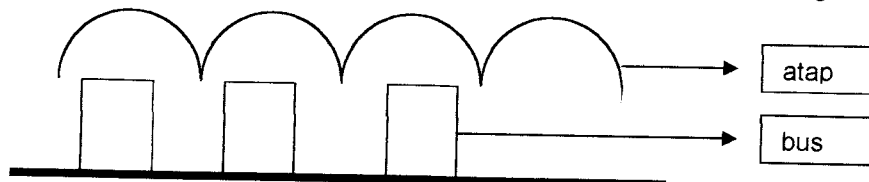


Ruang penurunan kendaraan umum mentransformasikan dari bentuk pohon.

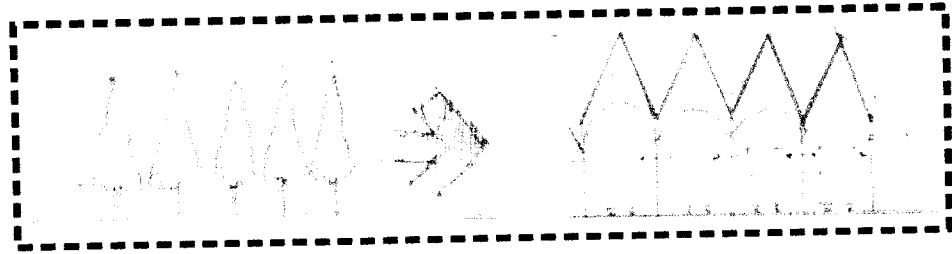
- Ruang Keberangkatan Kendaraan



Berawal dari bentuk pohon yang beranting lebar, kemudian ditransformasikan pada ruang keberangkatan bus. Dan atap yang mengambil dari pohon kelapa, sehingga berbentuk lengkung.

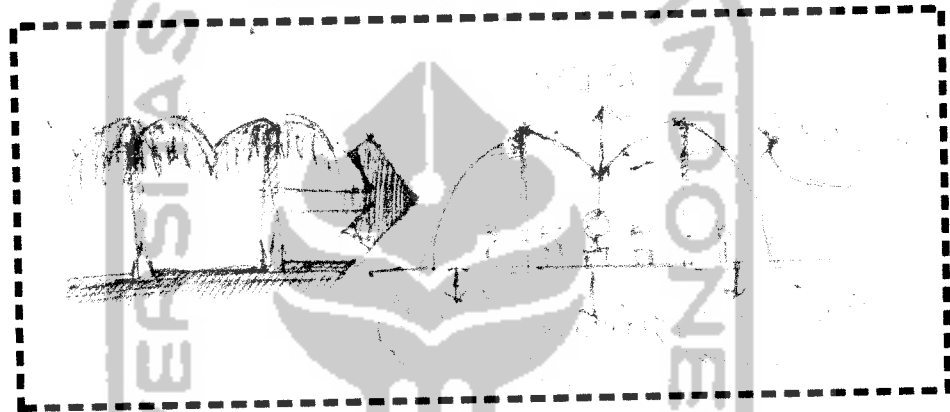


- Ruang Kontrol



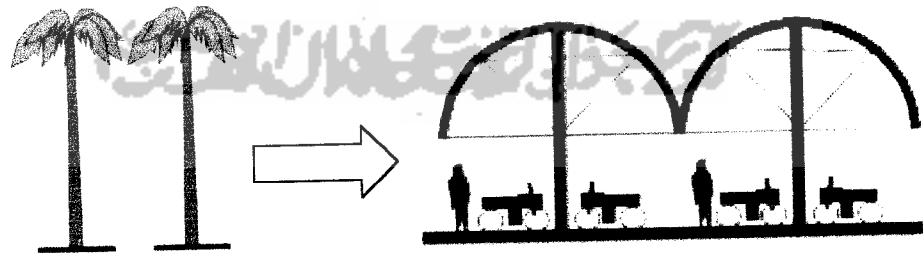
Mengambil dari deretan pohon pinus yang berujung runcing.

- Koridor / kios / agen



Koridor mentransformasikan dari bentuk pohon, dengan sky light ditengahnya untuk menyinari taman dalam dibawahnya. Tanaman dipilih yang tidak dapat tumbuh besar ( tanaman perdu ).

- Parkir



Parkir dari transformasi pohon kelapa. Untuk parkir yang beratap hanya diterapkan pada parkir motor dan becak saja, karena mobil dan atau sejenisnya hanya perlu menggunakan pohon sebagai peneduh.

#### 4.3.7. Konsep Tampak

Tampak bangunan dari jalan ( tampak depan ) dari transformasi bentuk air terjun di baturaden. Transformasi bentuk dengan bentuk kotak dan ada kaca ditengahnya yang memanjang untuk menggambarkan air terjun dan sebagai pemasukan cahaya alami. Bahan penutup dinding dengan batu candi, sebagai pendekatan terhadap alam. Sehingga view orang sebelum masuk area terminal sudah merasakan keberadaan nuansa baturaden pada terminal. Yang akhirnya menjadikan suasana yang rekreatif.



#### 4.3.8. Konsep Dasar Struktur

Penggunaan struktur berteknologi tinggi untuk mendukung proses kegiatan yang ada didalam terminal. Akan lebih menguntungkan dan memenuhi segi estetis.

1. Sistem Pondasi

Sub struktur menggunakan pondasi foot plat pada bagian utamanya, dengan bahan beton bertulang yang kedap air. Selebihnya akan didukung dengan pondasi menerus.

2. Super Struktur

Mempunyai kelebihan untuk :

- Menahan beban angin dan gempa
- Mendukung kekuatan bangunan
- Struktur bentang panjang

3. Struktur Atap

Menggunakan struktur rangka baja yang dirancang mengikuti bentuk. Penutup atap menggunakan atap sirap, tegola dan sky light.

Kaitannya dengan transformasi bentuk, struktur diambil dari transformasi sebuah pohon. Untuk bentuk atap limasan menggunakan bahan sirap dengan warna hijau tua, Sedangkan atap berbentuk lengkung menggunakan bahan tegola yang bisa dengan mudah dibentuk, dan warna hijau tua. Untuk atap kendaraan dan *skylight* juga berbentuk lengkung, menggunakan bahan polikarbonat, karena mudah dibentuk dan mudah dalam pemasangan. Warna untuk atap kendaraan hijau tua, untuk *skylight* berwarna putih bening.

4.3.9. Konsep Dasar Lanscape

Konsep landscape pada terminal sebagai penunjang penciptaan suasana yang rekreatif. Penempatan tanaman hijau pada luar dan dalam bangunan ( open space ). Adapun tanaman yang digunakan adalah :

Pohon besar dengan diameter 4 – 6 meter, ketinggian 8 – 10 meter sebagai peneduh dan pembatas. Pohon kecil dengan diameter 1- 2 meter, tinggi 3 – 5 meter, berdaun kerucut, digunakan

pada sepanjang jalan sebagai pengarah. Tanaman perdu dengan tinggi 50 -100 cm pada sisi pedestrian dan open space untuk menciptakan hutan mini. Tanaman penutup tanah berupa rumput.

Untuk menunjang kelengkapan dari konsep rekreatif tersebut, pada terminal disertakan kolam – kolam yang dibentuk dengan disertai air terjun sehingga suasana yang rekreatif tercipta. Dan juga pola permainan sebuah kontur, mengingat perbedaan kontur pada site sangat bervariasi.

#### 4.3.10. Konsep Dasar Utilitas

System utilitas sangat penting dalam sebuah terminal, antara lain untuk aktivitas sbb :

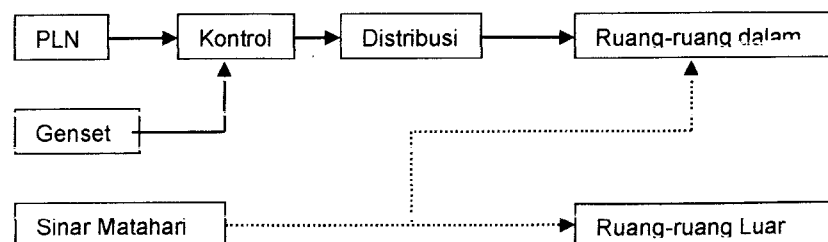
1. Penerangan dan Pencahayaan

Ada 2 faktor pencahayaan yaitu alami dan buatan.

Penggunaan system penerangan adalah untuk meningkatkan keamanan di kawasan bangunan, kenyamanan, dan sebagai petunjuk arah.

2. Penghawaan

Pemanfaatan unsur – unsur alam seperti angin, antara lain dengan bukaan – bukaan lebar untuk pemasukan angin, dengan memperhatikan kebisingan yang terjadi maupun polusi yang ditimbulkan kendaraan bermotor.

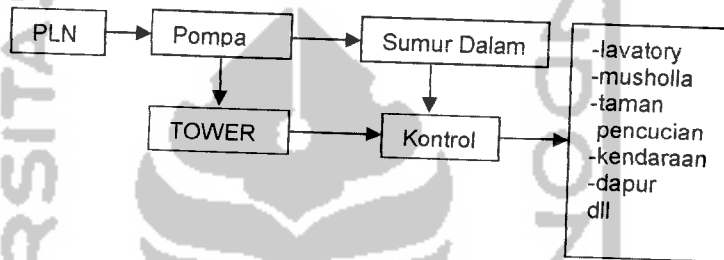


- Penggunaan setiap waktu
- ..... Penggunaan siang hari

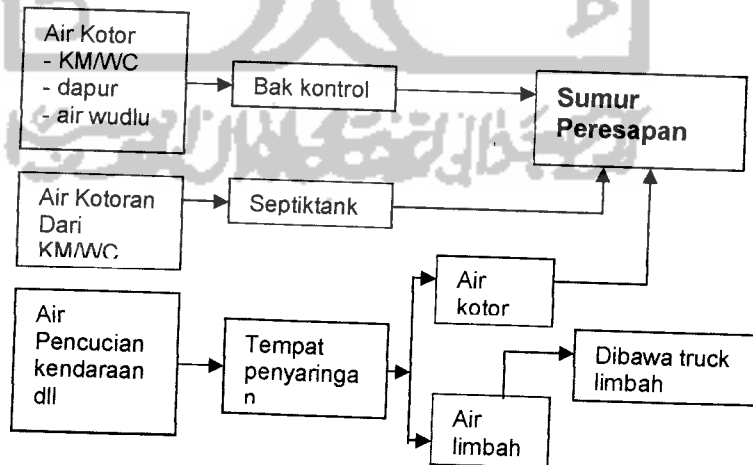
**Skema 4.4** Konsep Pendistribusian Listrik

**3. Air Bersih dan Air Kotor**

System pendistribusian air bersih menggunakan system *down feed*, yaitu air dinaikan kedalam bak penampungan kemudian didistribusikan kebawah.

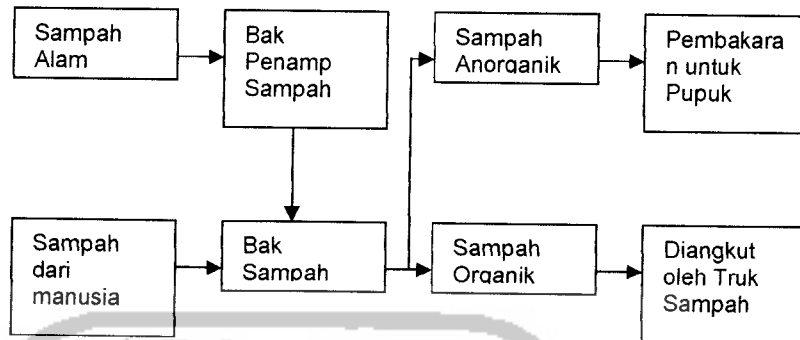


**Skema 4.5** Konsep Sistem Air Bersih



**Skema 4.6** Konsep Sistem Air Kotor

#### 4. Sampah



*Skema 4.7* Konsep Sistem Sampah

#### 5. System Pengontrolan

Komputer sebagai alat Bantu pengontrolan kendaraan masuk dan berangkat, untuk menginformasikan kepada penumpang tentang bus yang datang dan yang berangkat.

#### 6. Pencegah Kebakaran

Penggunaan tabung hidran dan selang air yang di letakkan pada ruang – ruang strategis. Jarak antar titik peletakan tabung hidran adalah 30 meter.

#### 7. Security Sistem

Satpam bekerjasama dengan TNI dan Kepolisian. Untuk satpam berjaga di ruang kedatangan dan keberangkatan, sedangkan polisi dan TNI ditempatkan pada satu pos yang terpisah. System keamanan menggunakan alarm.

#### **4.3.11. Konsep Parkir Kendaraan**

Sistem Parkir Gergaji Lurus. ( Straight Sawtooth Load )

1. Parkir dan manuver bus mudah.
2. Penumpang dapat langsung ke koridor dan langsung melihat bus yang akan dituju.
3. Pencapaian bus mudah, penumpang dapat langsung ke koridor penghubung, dan kebutuhan ruang relatif kecil.

