

BAB IV

KONSEP PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

IV.1. KONSEP DASAR PERENCANAAN

IV.1.1. Konsep Pemintakatan

Pemintakatan untuk Terminal Bis dan Tempat Transit kendaraan ini terdiri dari zone public, semi public, privat. Sedangkan pemintakatan site dibedakan berdasarkan jenis kegiatan, yaitu :

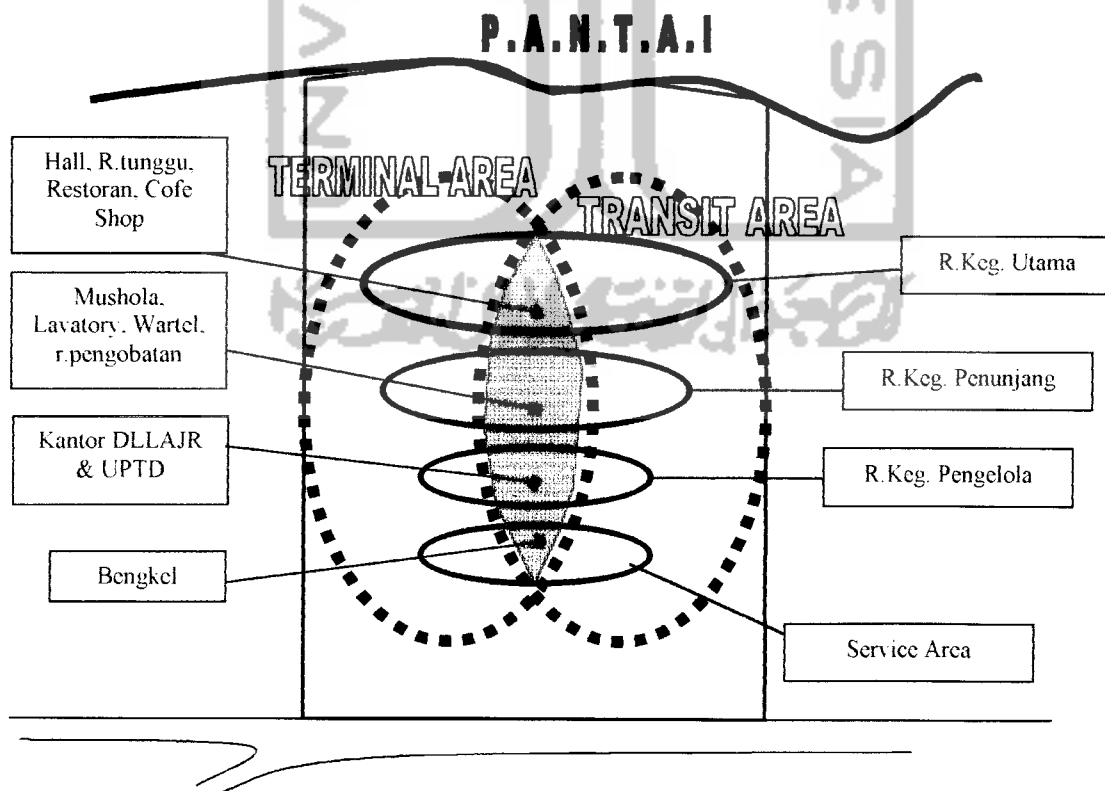
Kegiatan Utama						
NO	RUANG TERMINAL BIS	UNIT	JUMLAH (M ²)	RUANG TERMINAL TRANSIT	UNIT	JUMLAH (M ²)
1.	R.Parkir : AKDP	1	540	R.Parkir : AKAP	1	240
	AK	1	800	Mobil	1	312
	Pribadi	1	500	Motor	1	96
2.	Sirkulasi kendaraan	1	2.740	Hall / Lobby	1	26
3.	R. Tunggu penumpang	1	2.250	Restoran	1	396
4.	Sirkulasi orang	1	900	Cafe Shop	1	238
5.	R. Penjualan tiket	2	18	Sovenir	1	8
6.	Peron	1	4	Mushola	1	26
Jumlah : 7752 m²				Jumlah : 1342 m²		

Kegiatan Penunjang						
NO	RUANG TERMINAL BIS	UNIT	JUMLAH (M ²)	RUANG TERMINAL TRANSIT	UNIT	JUMLAH (M ²)
1.	Mushola	1	60	R. Service Kendaraan	1	200
2.	Lavatori	2	72	R. Cuci Kendaraan	1	120
3.	R. Pengobatan	1	30			
4.	Wartel	5	30			
5.	R. Informasi dan pengaduan	1	10			
6.	R. Penitipan Barang	1	10			
7.	Kios	10	90			
8.	Kantin	6	1260			
Jumlah : 1562m²				Jumlah : 320 m²		

Kegiatan pengelola						
NO	RUANG TERMINAL BIS	UNIT	JUMLAH (M ²)	RUANG TERMINAL TRANSIT	UNIT	JUMLAH (M ²)
1.	R. Administrasi	1	59	Manager	1	4
2.	R. Pengawas	1	23	Ruang Dapur	1	16
3.	Retribusi	1	6	Kasir	1	3
4.	R. Perkantoran	2	100	R. Pramusaji	1	4,5
5.	Lavatori	2	72	Lavatory	1	36
Jumlah : 260m²				Jumlah : 63,5 m²		

Kegiatan service						
NO	RUANG TERMINAL BIS	UNIT	JUMLAH (M ²)	RUANG TERMINAL TRANSIT	UNIT	JUMLAH (M ²)
1.	R. Istirahat Sopir	1	40	Gudang	1	25
2.	Bengkel	1	100	Cleaning service	2	8
3.	R. Parkir Cadangan	1	1.370	Lavatory	2	72
4.	Ruang Luar	1	4.890			
5.	R. Service kendaraan	1	500			
			Jumlah : 6900m²	Jumlah : 105m²		

1. Kegiatan Utama Terminal Bis dan Tempat Transit Kendaraan dikelompokkan kedalam publik area.
2. Kegiatan Penunjang Terminal Bis sebagai penunjang kegiatan utama dikelompokkan kedalam publik area.
3. Kegiatan Penunjang Tempat Transit dikelompokkan kedalam semi publik
4. Kegiatan Pengelola baik pada terminal dan tempat transit kendaraan dikelompokkan kedalam kegiatan privat.
5. Kegiatan Servis pada terminal bis dan tempat transit kendaraan dikelompokkan kedalam kegiatan privat.



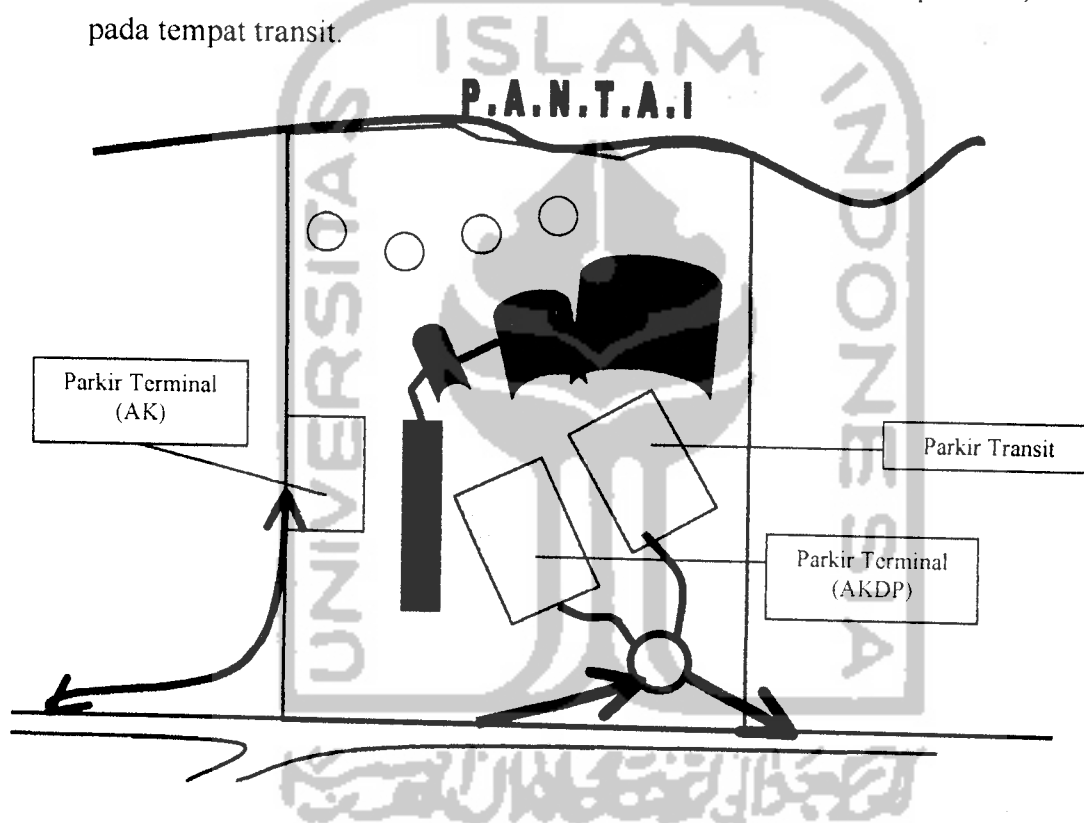
Gambar 4.1. Konsep Pemintakatan

Pemintakatan dilakukan untuk memudahkan kegiatan secara fungsional agar kegiatan saling mendukung dan berjalan dengan baik, serta mampu mendukung suasana rekreatif alam pantai sebagai faktor penentu perancangan tata ruang.

IV.1.2. Konsep Penataan Sirkulasi Dalam Terminal dan Tempat Transit

IV.1.2.1. Jalan Masuk Keluar Terminal dan Tempat Transit

Agar masing-masing fungsi memiliki ketegasan sirkulasi masuk dan keluar tanpa krosing, maka konsep jalan masuk dan keluar kendaraan dibedakan sesuai dengan jenis kendaran dan arah tujuan dari masing-masing kendaraan dengan akses masuk dan keluar dari jalan raya dijadikan satu untuk kendaraan bis AKDP pada terminal dan bis AKAP, kendaraan pribadi, travel pada tempat transit.



Gambar 4.2. Konsep Jalan Masuk dan Keluar Kendaraan

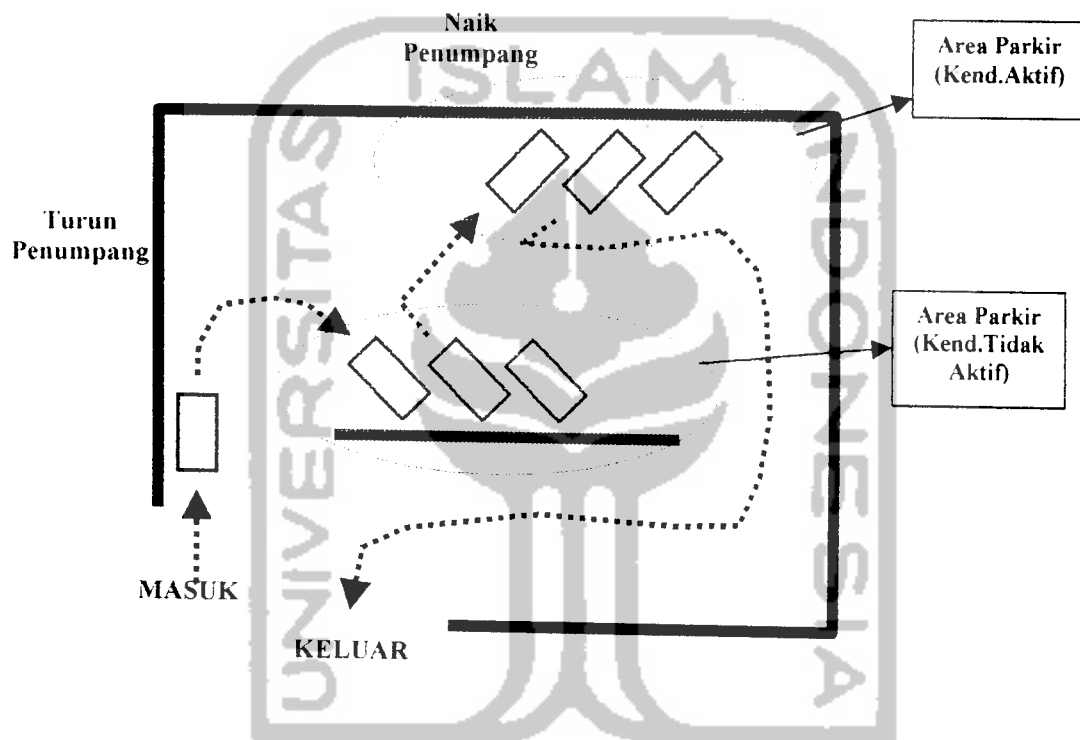
Untuk membangkitkan kesan rekreatif, jalan masuk dan keluar bus ke terminal dan tempat transit kendaraan dicapai dengan tersamar. Tujuannya adalah untuk memperpanjang akses pencapaian kedalam bangunan sehingga secara visual orang dituntut untuk melihat pemandangan disekitar.

IV.1.2.2. Konsep Sistem Sirkulasi Kendaraan di Tempat Parkir

A. Konsep Sistem Sirkulasi Kendaraan di Tempat Parkir pada Terminal Bis

1. Sistem Parkir Angkutan Antar Kota

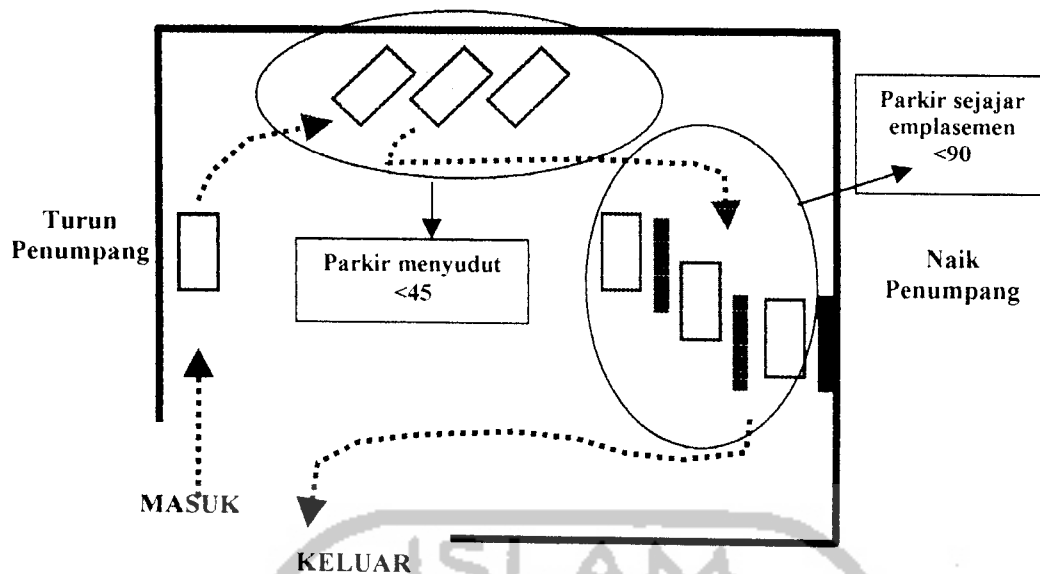
Sistem pengaturan parkir angkutan antar kota (bis) menggunakan tipe parkir yang menyudut 45° dengan tujuan untuk lebih efisien dan mempermudah ruang untuk sirkulasi bis dengan arah yang searah pada saat masuk – menurunkan penumpang – parkir – menaikkan penumpang – keluar.



Gambar 4.3. Konsep Sistem Parkir Angkutan Antar Kota

2. Sistem Parkir Angkutan Dalam Kota

Sistem parkir angkutan dalam kota (mikro bis) menggunakan tipe 45° pada saat kendaraan tidak aktif dan menggunakan tipe 90° pada saat kendaraan aktif bersinggungan dengan emplasemen.



Gambar 4.4. Konsep Sistem Parkir Angkutan Dalam Kota

3. Sistem Parkir Kendaraan Pribadi (pengantar/penjemput)

Parkir kendaraan pribadi dibagi dua dalam penempatannya yaitu parkir mobil dan sepeda motor. Sistem parkir mobil ini menggunakan tipe tegak lurus dengan platform agar pola gerak sirkulasi dalam tempat parkir mudah pada dua arah. Sedangkan untuk sepeda motor dipisah dengan membedakan ketinggian lantai.

Gambar 4.5. Konsep Sistem Parkir Kendaraan Pribadi

4. Sistem Penataan Parkir Kendaraan Tradisional (becak)

Parkir kendaraan tradisional diletakkan dibagian depan terminal pada sisi barat dan timur terminal yang berdekatan dengan hall utama dan parkir kendaraan pengantar/penjemput. Hal ini dimaksudkan untuk memberi kemudahan pencapaian pedestrian terhadap angkutan tradisional tanpa mengganggu kelancaran sirkulasi kendaraan bis dan kendaraan pengantar/penjemput.

B. Konsep Sistem Sirkulasi Kendaraan di Tempat Parkir pada Tempat Transit

Parkir kendaraan dalam tempat transit dibedakan berdasarkan jenis kendaraan. Perbedaan ini dimaksudkan untuk lebih mempermudah dan memperlancar ruang sirkulasi kendaraan dalam parkir pada tempat transit. Sistem tipe parkir yang digunakan adalah menyudut 45° karena sirkulasi kendaraan yang masuk dalam tempat parkir ini menghendaki searah ke luar sehingga untuk memudahkan pola gerak kendaraan dalam tempat parkir agar searah.

IV.1.2.2. Konsep Sirkulasi Kegiatan Pelaku

A. Sirkulasi kegiatan pelaku dalam Terminal Bis

Pola sirkulasi dalam terminal dibedakan menjadi 2, yaitu :

1. Manusia

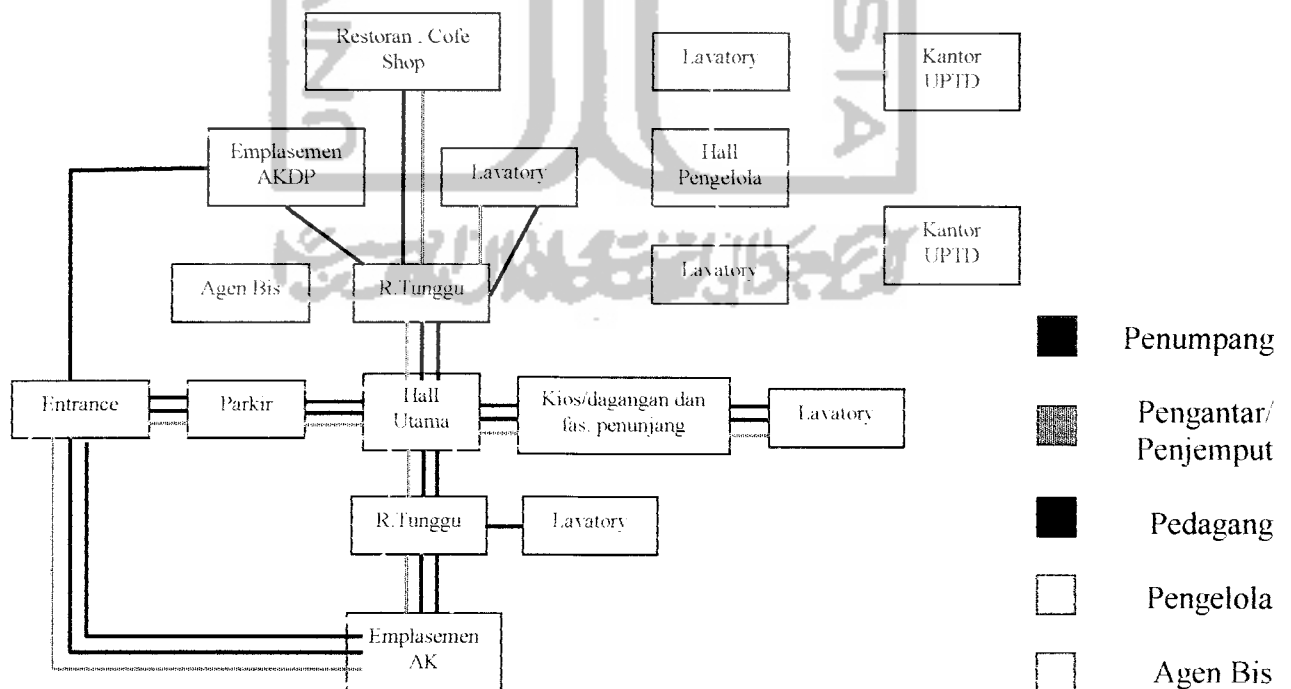


Diagram 4.1. Sirkulasi Manusia di Terminal Bis

2. Kendaraan

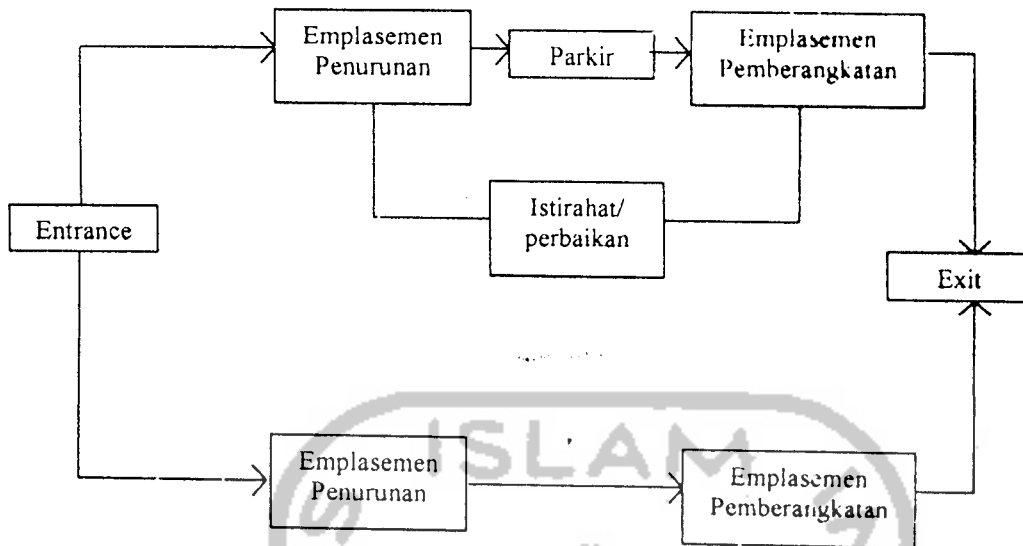


Diagram 4.2. Sirkulasi Angkutan Penumpang di Terminal Bis

B. Sirkulasi pelaku dalam Tempat Transit

1. Pengunjung

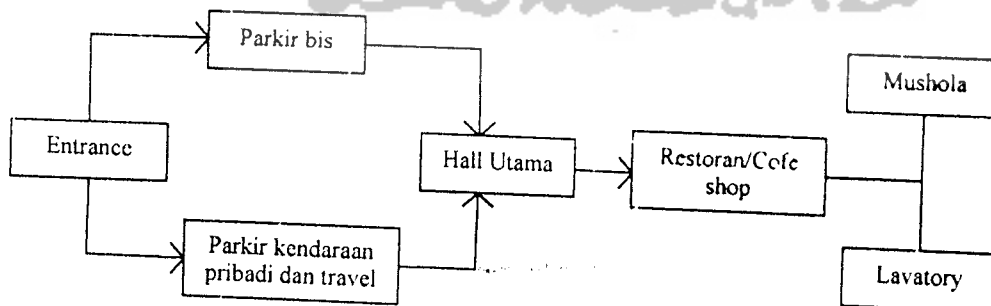


Diagram 4.3. Sirkulasi Pengunjung pada tempat Transit

2. Pengelola

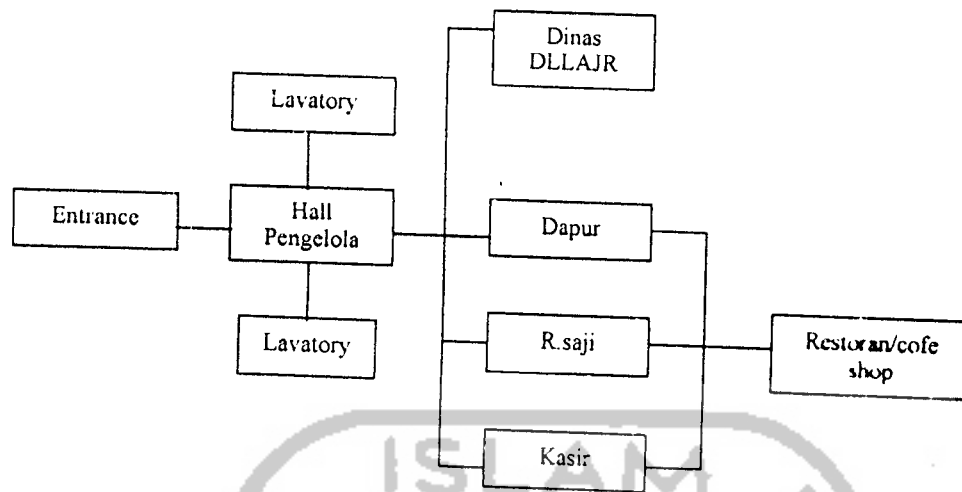


Diagram 4.4. Sirkulasi Pengelola pada tempat Transit

3. Kendaraan

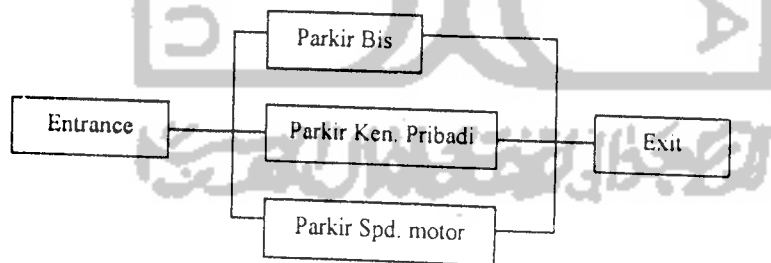


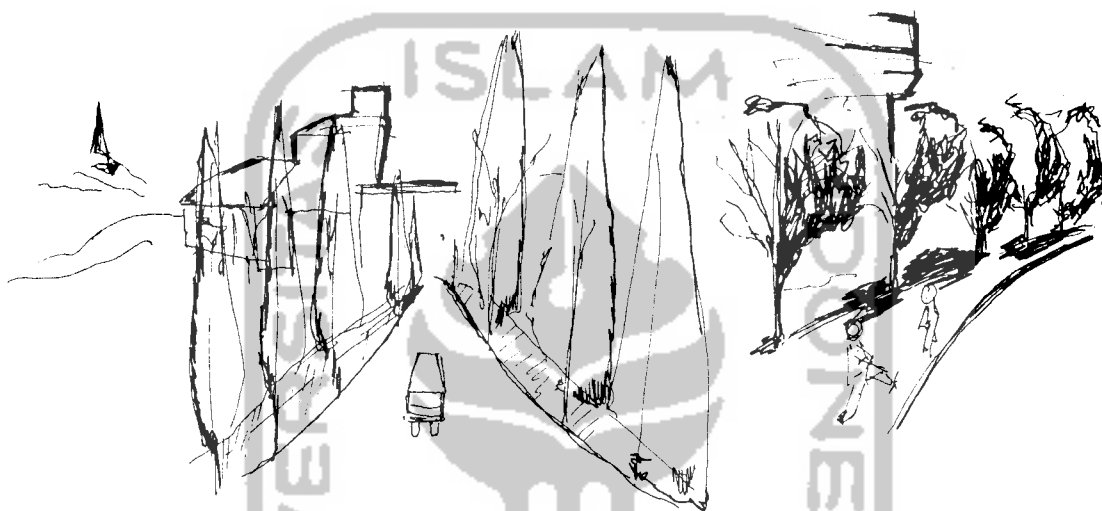
Diagram 4.5. Sirkulasi Kendaraan pada tempat Transit

IV.1.3. Konsep Tata Ruang Luar

IV.1.3.1. Sirkulasi Kendaraan dan Pedestrian

Elemen vegetasi diterapkan sebagai pengarah sirkulasi kendaraan yang masuk/keluar dari terminal dan tempat transit. Sirkulasi tersamar kendaraan pada saat masuk terminal dipertegas dengan penataan vegetasi akan menambah kesan rekreatif terhadap visual penumpang dan awak bis akan kehadiran pantai sebelum sampai pada bangunan.

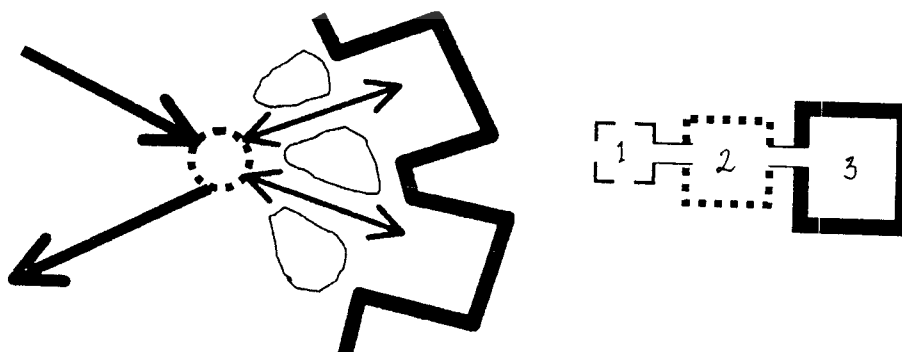
Untuk pedestrian, vegetasi diterapkan sebagai peneduh dan pembatas ruang/jalur sirkulasi dengan kendaraan pada terminal.



Gambar 4.6. Konsep Vegetasi sebagai penegas arah, pembatas ruang dan peneduh

IV.1.3.2. Open Space

Konsep open space ditata berdasarkan tingkatan/besarannya yaitu dari kecil sampai terbesar. Penataan open space ini bertujuan untuk menunjukkan arah sirkulasi dan meningkatkan kesan visual terhadap keberadaan terminal dengan pemandangan pantai disekitar terminal.



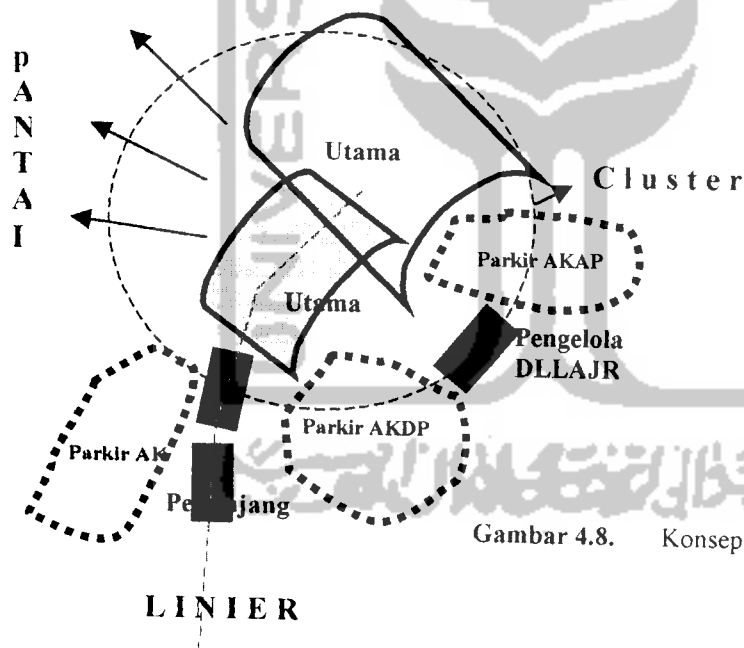
Gambar 4.7. Konsep Open Space menunjukkan tingkat hirarki

Open space pada jalan masuk kendaraan ditata dengan vegetasi sebagai penutup ruang sirkulasi yang mengarahkan visual ke arah pantai menuju tempat parkir. Sedangkan pada tempat parkir derajat ketertutupan ruang terasa lebih tertutup karena open space terbentuk oleh massa-massa linier yang melingkarinya.

IV.1.4. Konsep Tata Massa

IV.2.2.1. Tata Massa Secara Keseluruhan

Pola pengolahan tata massa keseluruhan terbentuk *linier* dan *cluster*. Pola linier yang terbentuk karena linier massa (kegiatan penunjang) terhadap massa (kegiatan utama) yang merupakan urutan pencapaian massa bangunan pada terminal bis. Sedangkan pola cluster yang terbentuk ini karena bersama-sama menerima kesamaan visual yaitu visual terhadap pemandangan alam pantai antara massa yang mewadahi kegiatan utama pada terminal bis dengan massa yang mewadahi kegiatan utama pada transit (restoran dan cafe shop).

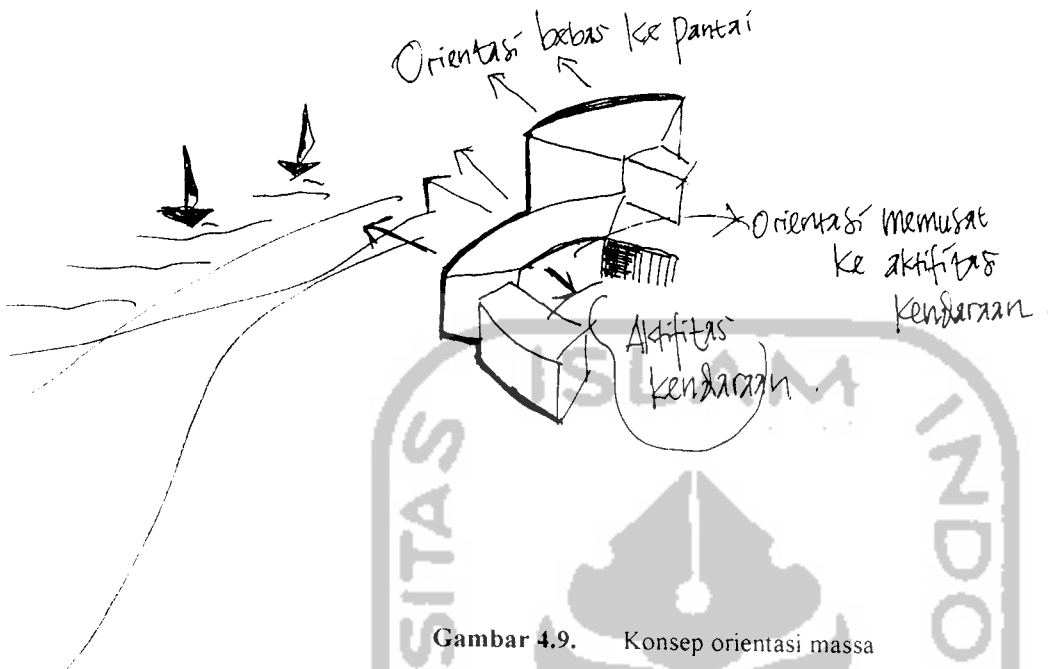


Gambar 4.8. Konsep tata massa keseluruhan

IV.2.2.2. Orientasi Massa

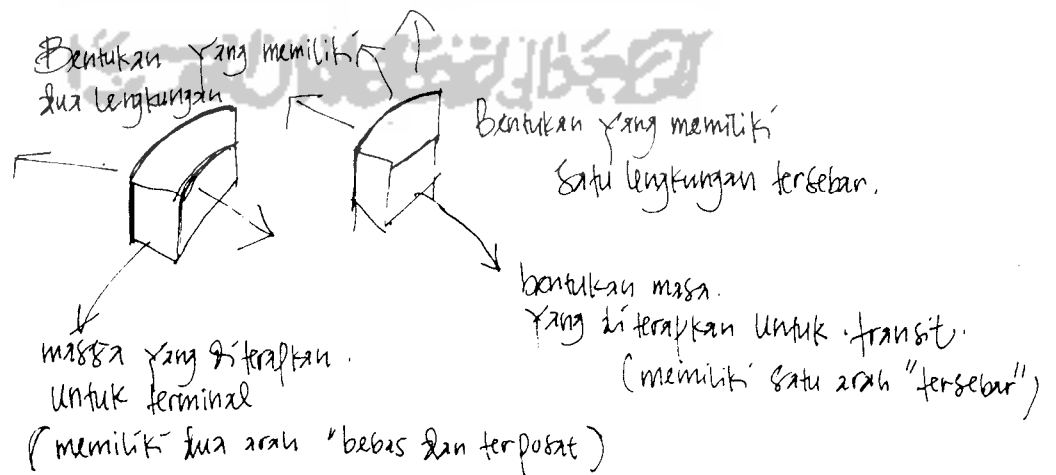
Orientasi massa secara keseluruhan mengarah keluar yaitu ke arah pantai dengan arah pandang tidak terbatas. Orientasi massa keluar lebih mengarah ke massa yang mewadahi kegiatan utama (R.tunggu, Restoran dan Cofe Shop).

Massa yang mewadahi kegiatan tunggu penumpang selain diorientasikan ke luar juga diorientasikan ke dalam dengan titik pusatnya adalah *open space* yang mewadahi kegiatan kendaraan dalam terminal.



IV.2.2.3. Bentuk Massa

Bentukan massa terbentuk akibat orientasi massa yang di arahkan keluar (tersebar) pada pantai dan di arahkan ke dalam (terpusat) pada kegiatan sirkulasi kendaraan.



Gambar 4.10. Konsep bentuk massa

IV.2. KONSEP DASAR PERANCANGAN

IV.2.1. Konsep Tata Ruang

IV.2.1.1. Hubungan Ruang

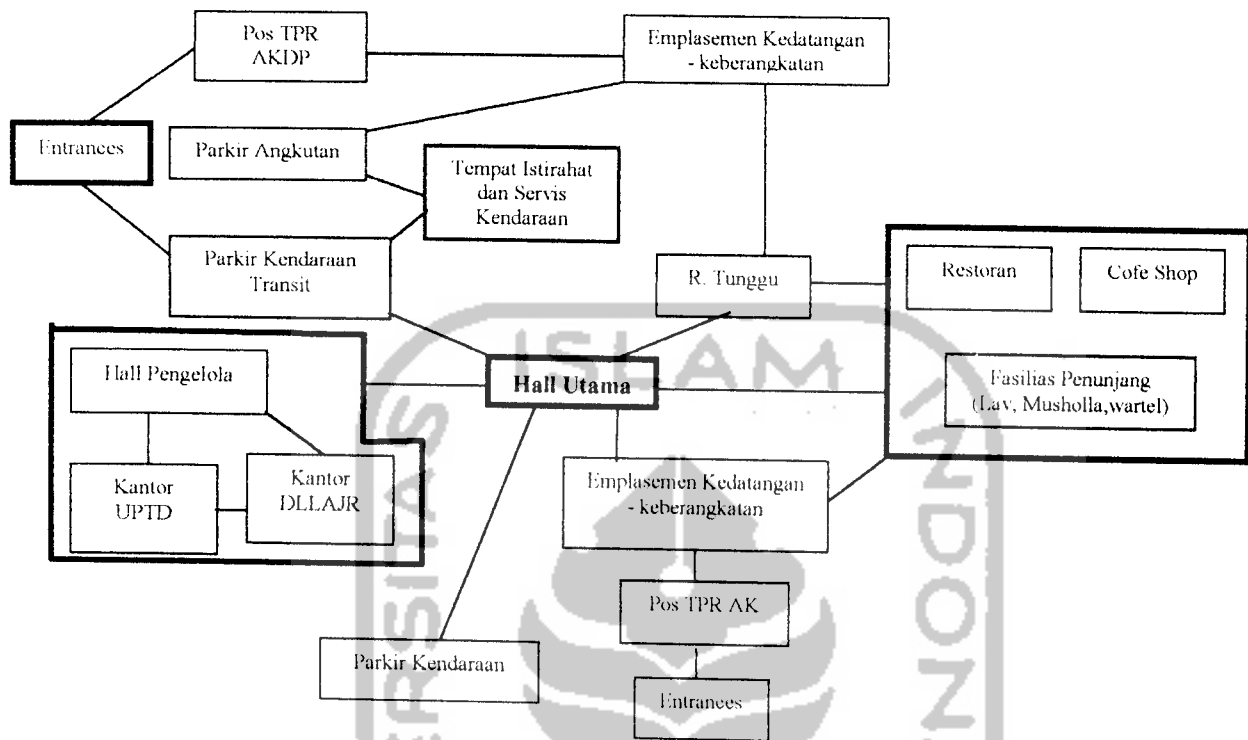


Diagram 4.6. Hubungan ruang terminal dan tempat transit

IV.2.1.2. Konsep Karakter Rekreatif Pada Ruang Tunggu, Restoran, Cofe Shop dan Ruang Pengelola

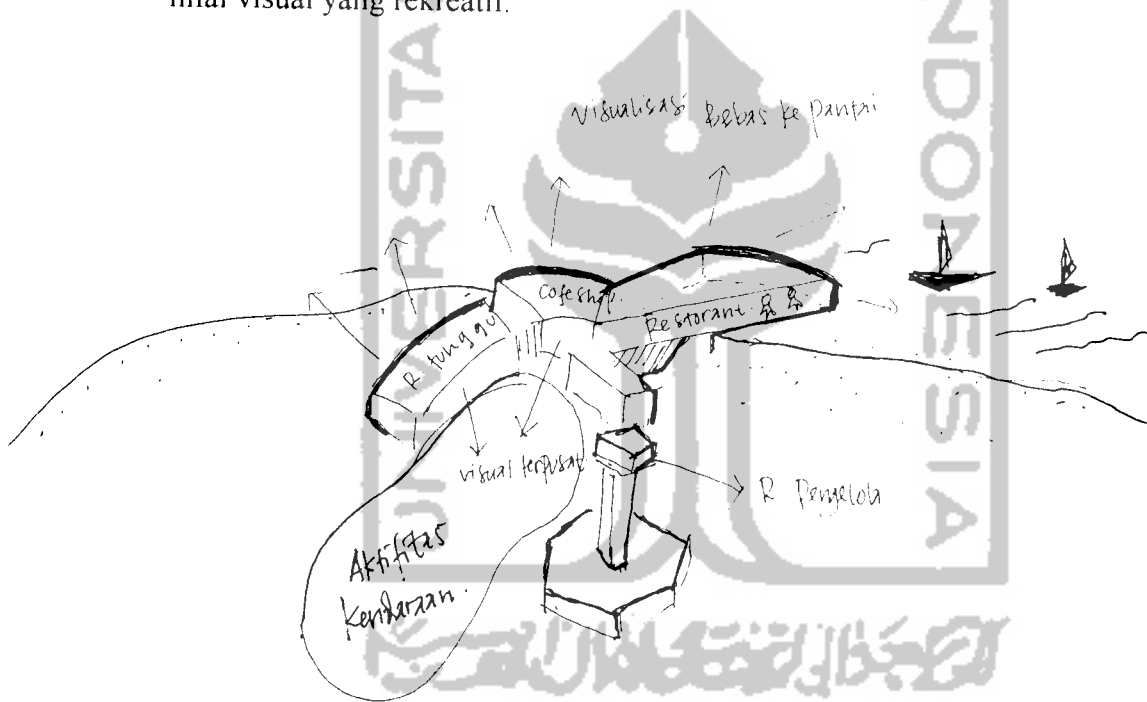
Karakter rekreatif alam pantai pada ruang tunggu diterapkan untuk memberikan kenyamanan termal dan visual. Konsep ruang ini diterapkan dengan meletakkan bukaan-bukaan pada salah satu sisi bidang yang memperlihatkan pemandangan pantai dengan konsentrasi visual utama di arahkan pada aktifitas kendaraan dalam terminal.

Pada restoran, karakter rekreatif alam pantai diterapkan dengan meletakkan bukaan-bukaan pada sisi bidang yang memperlihatkan pemandangan pantai. Konsentrasi visual utama di arahkan ke arah pantai dengan cara langsung atau melalui efek pantulan dari elemen kaca, sehingga pemandangan pantai dapat

dirasakan pada setiap sudut pandang pengunjung sambil menikmati makanan atau hidangan pada restoran ini.

Visualisasi pemandangan pantai pada ruang cofe shop di arahkan langsung dengan meletakkan bukaan penuh pada sisi bidang yang memperlihatkan pemandangan pantai. Hal ini ditujukan untuk lebih merasakan kehadiran pantai dengan hembusan angin pantai sambil minum-minum dan menikmati makanan ringan yang dihidangkan, sehingga kesan akrab dengan alam pantai dalam ruangan akan lebih terasa.

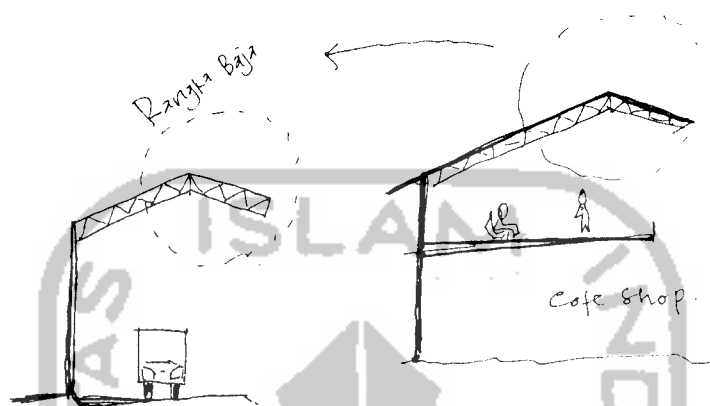
Suasana rekreatif pada ruang pengelola diterapkan dengan membuat ruang secara vertikal. Hal ini diterapkan pada ruang pengelola terminal, disamping untuk memberikan pengawasan terhadap aktifitas dalam terminal juga untuk menghilangkan kejenuhan dengan menghadirkan pemandangan pantai sebagai nilai visual yang rekreatif.



Gambar 4.11. Konsep tata ruang dalam yang berkarakter rekreatif

IV.2.2. Konsep Struktur

Struktur atap menggunakan rangka baja dengan bentang lebar sebagai atap pada ruang parkir dan sirkulasi kendaraan dalam terminal. Rangka baja ini juga diterapkan pada ruang kegiatan rekreatif pada ruang cafe shop dengan sistem kantilever tanpa dinding atau kolom pada salah satu sisi bidang yang menghadap ke arah pantai.



Gambar 4.12. Konsep sistem struktur