



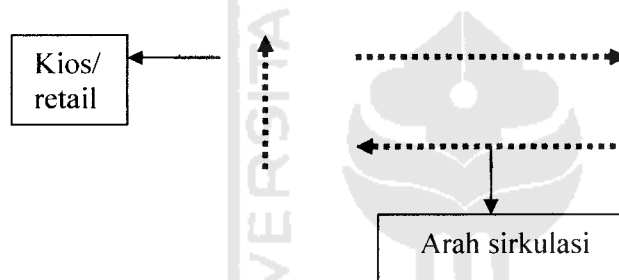
## BAB IV KONSEP PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

### IV.1 Konsep Tata Ruang Dalam

#### IV.1.1 Sirkulasi

Sistem sirkulasi Yang digunakan pada ruang dalam terminal yaitu sistem sirkulasi linier,karena sirkulasi pada ruang dalam terminal dituntut untuk dapat membentuk lintasan dan gerak bagi pelaku kegiatan didalam terminal secara optimal dengan pertimbangan :

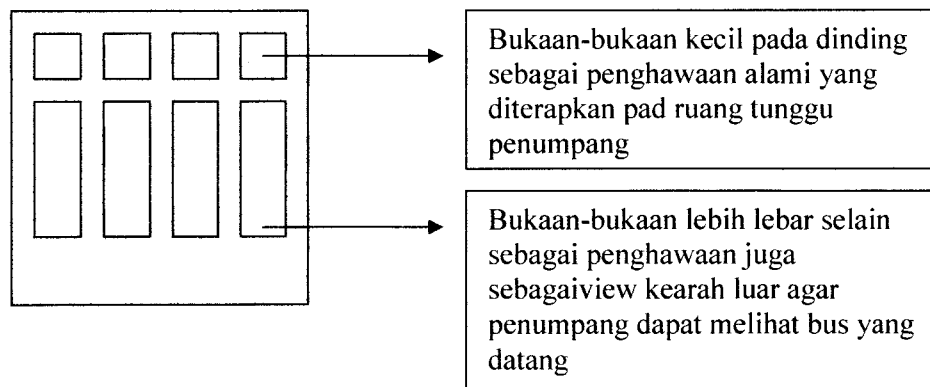
- sirkulasi harus mudah dan dapat mengarahkan gerakan kearah yang diinginkan dan mampu mendukung pengguna dalam melakukan kegiatan.



#### IV.1.2 Warna

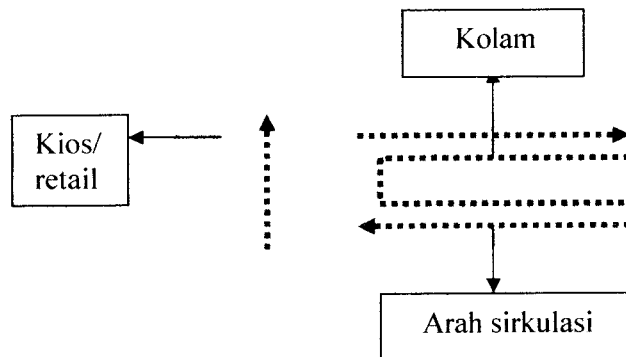
Pada interior warna yang digunakan warna-warna hijau dan warna warna soft untuk menunjukan kesan sejuk dan warna-warna yang dapat menyerap sinar .

#### IV.1.3 Bukaan



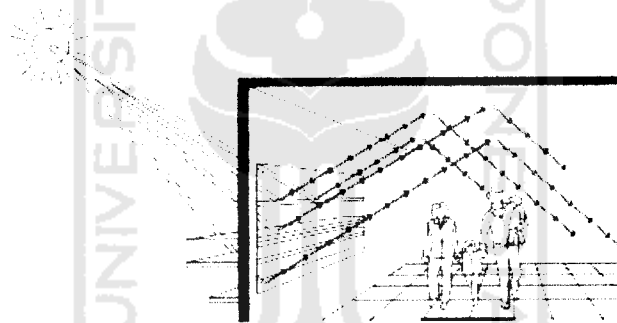


#### IV.1.4 Pemanfaatan Elemen Air dalam Bangunan



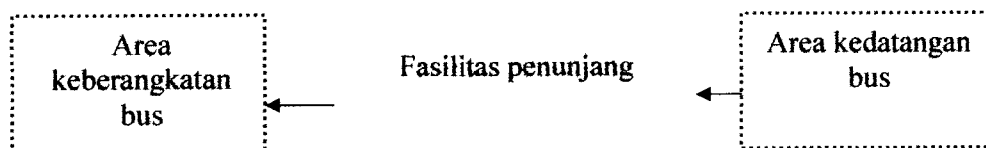
Air dalam kolam dan air selain sebagai pereduksi kebisingan juga sebagai salah satu elemen kesejukan. Dengan bukaan yang cukup air udara dan air mampu menjadikan udara didalam ruangan terasa sejuk.

#### IV.1.5 Shading



Shading ditempatkan pada ruang-ruang tunggu dan ruang sirkulasi sebagai penahan silau matahari secara langsung.

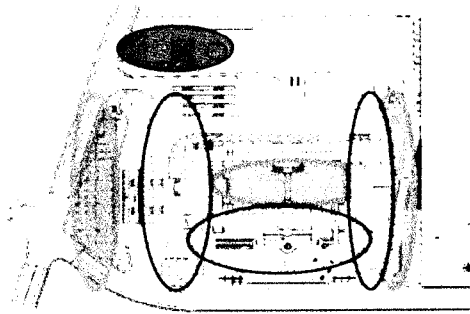
#### IV.1.6 Zonning



Penataan massa sesuai dengan fungsi masing-masing ruang. penempatan fasilitas penunjang ditempatkan pada area-area transisi antara area kedatangan bus dan area keberangkatan bus.



ZONING SITE



- PUBLIK
- PRIVATE
- SEMI PRIVATE
- SERVICE
- OPEN SPACE

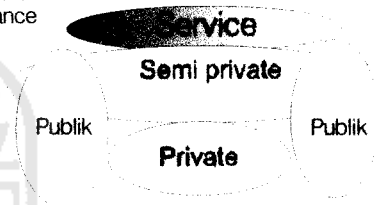
Zonifikasi merupakan pengelompokan ruang - ruang berdasarkan fungsi - fungsi sifat dan hubungan kedekatannya.

Zonna private  
 Mencakup pada fungsi utama yaitu :  
 areal angkutan ( outdoor )  
 Emplacement penurunan, r.tunggu, emplacement keberangkatan ( indoor )

Zonna semi private  
 Mencakup pada fungsi pelayanan yaitu :  
 Ruang - ruang pengelolaan,

Zonna Publik  
 Ruang - ruang pelayanan

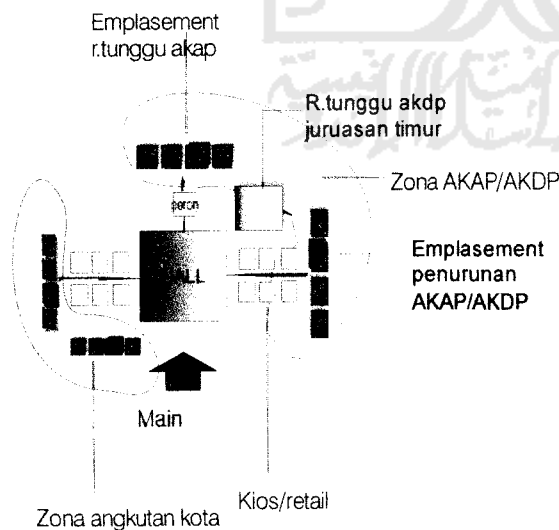
Zonna service  
 Mencakup pada fungsi pelengkap yaitu :  
 Maintenance



IV.1.7 Konsep Ruang

Konsep Ruang

Konsep ruang pada adalah menggunakan pola linier yang digabung dengan cluster sesuai dengan fungsi masing masing bangunan



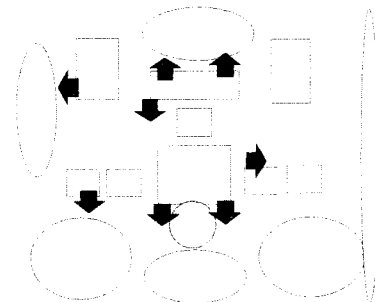
ORIENTASI MASSA

ORIENTASI KE LUAR

Orientasi keluar bangunan lebih dominan sebab banyak digunakan sebagai areal areal kendaraan.  
 Orientasi keluar selain berfungsi sebagai areal kendaraan juga berfungsi sebagai tampilan bangunan.

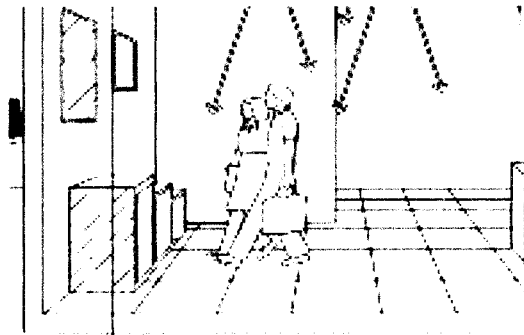
ORIENTASI KE DALAM

Orientasi ke dalam lebih lemah dibanding orientasi keluar.

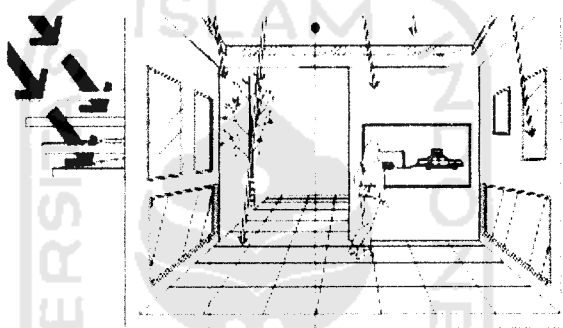




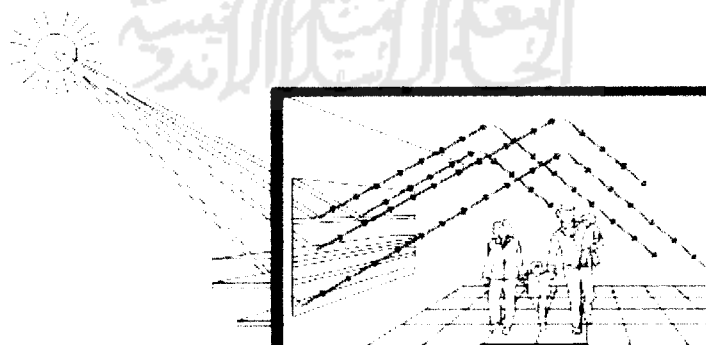
#### IV.1.8. Kenyamanan Ruang



Pada ruang – ruang penghubung sebelah barat digunakan shading dan jendela kaca bermaterial khusus agar dapat menghindari radiasi matahari secara langsung.



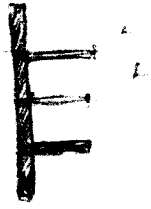
Untuk ruang penghubung menggunakan material diffuse untuk memasukkan cahaya matahari, karena posisi ruang yang kurang mendapatkan sinar matahari.



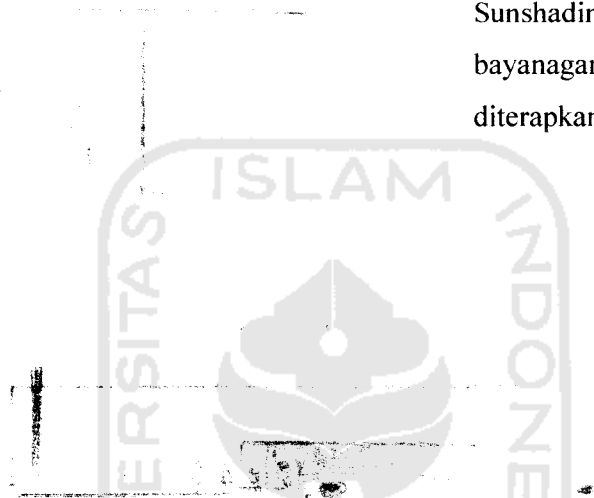
Penghawaan alami digunakan untuk ruang- ruang penumpang yaitu dibuat dengan bukaan – bukaan, sedangkan penghawaan buatan digunakan pada ruang kantor.



#### IV.1.9 Pelindung Matahari pada Ruang Massif

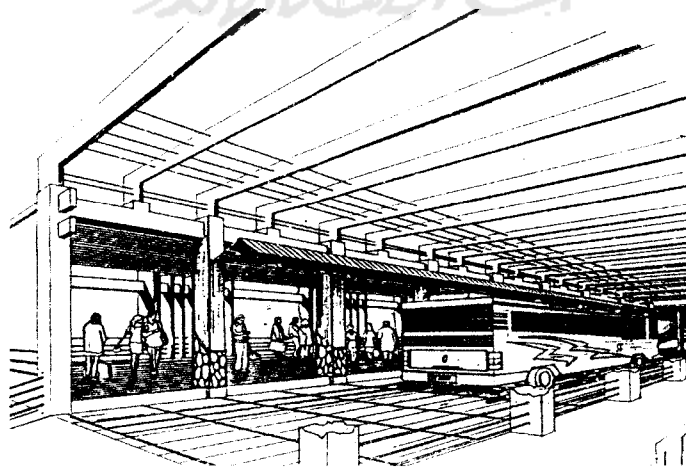


Sun shading dengan sudut jatuh bayangan vertikal besar pada bangunan diterapkan sebagai kanopi.



Sunshading dengan sudut jatuh bayangan kecil pada bangunan diterapkan sebagai teras.

Shading diterapkan pada area penurunan AKAP / AKDP untuk menghindari silau matahari pada jam 09.00 – 12.00 WIB dari arah timur.

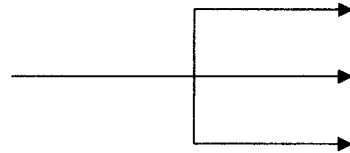




**IV .1.10 Pola dan bentuk ruang**

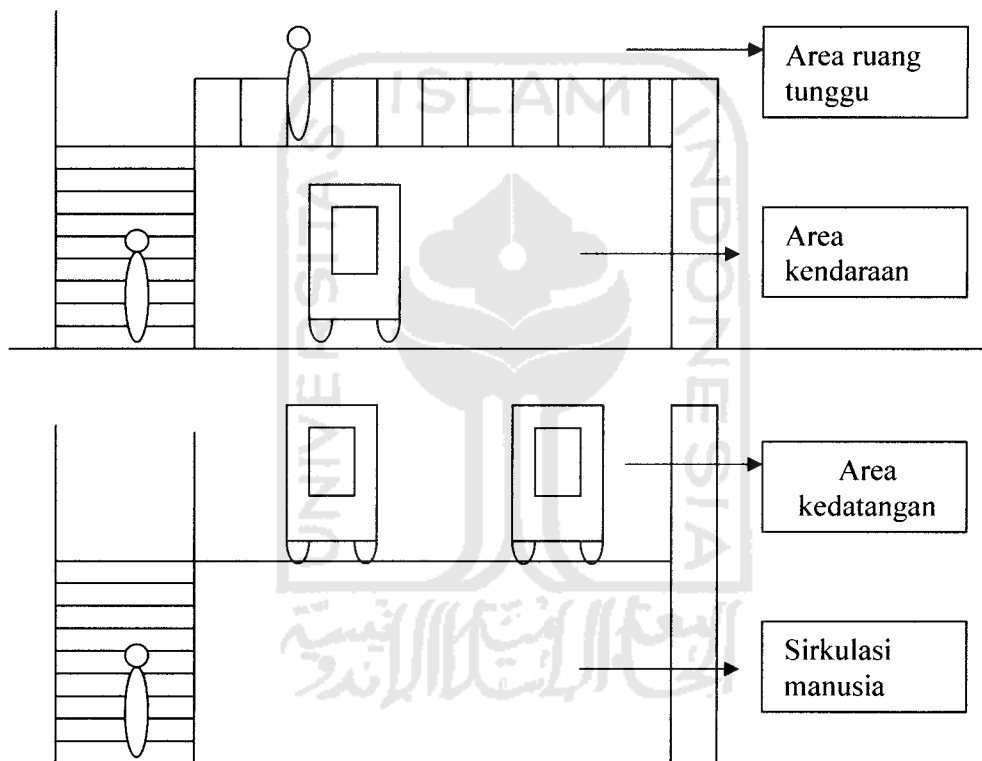
Emplaseemet Bus

Emplaseement bus



Pada Area-area jalur kendaraan tersusun seri dan menggunakan sistem paralel,dan tidak terputus.

**IV.1.11 Sirkulasi Manusia dan Kendaraan**

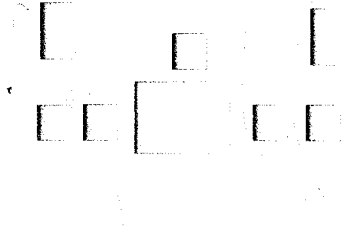


Pemisahan sirkulasi antara manusia dengan kendaraan agar tidak terjadi crossing manusia dengan kendaraan.pada area kedatangan,emplasement bus berada dilantai 2,dengan tujuan agar memudahkan akses penumpang,seandainya untuk area emplasement keberangkatan berada di lantai 1,agar tiadak terjadi crossing.(Edward T.white)

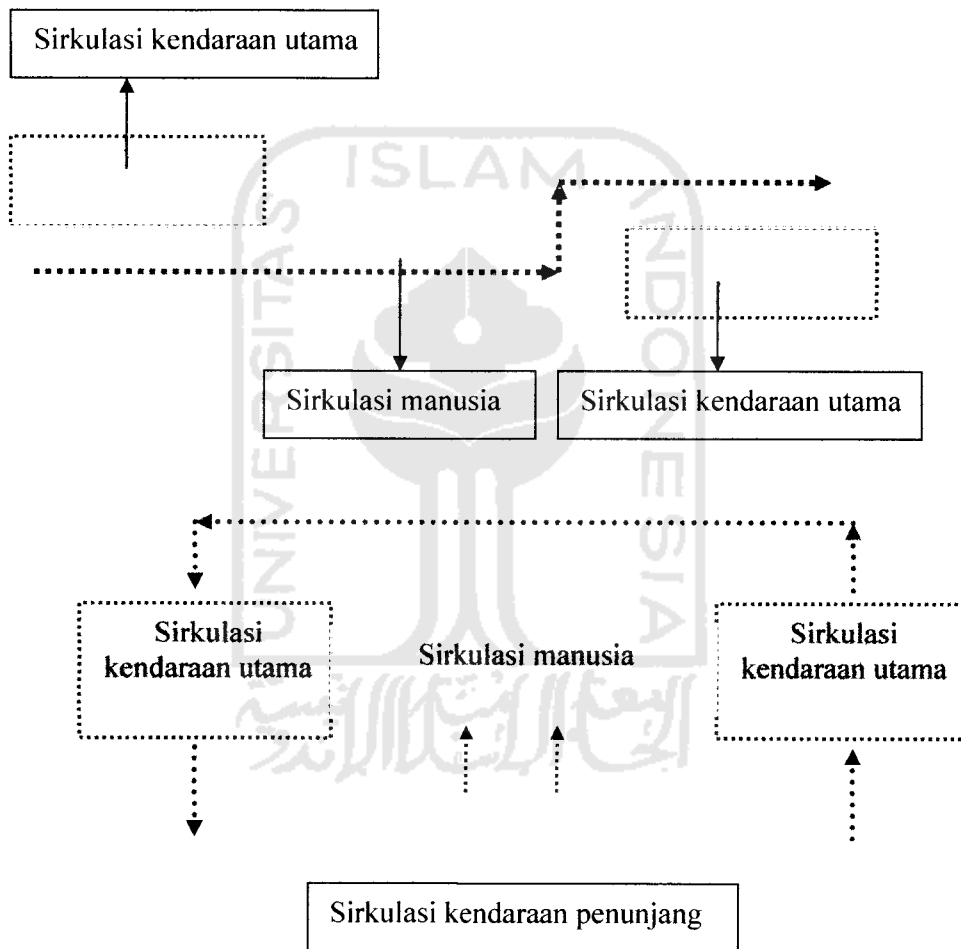


## IV.2 Konsep Tata Ruang Luar

### IV.2.1 Sirkulasi



Sirkulasi kendaraan yang di gunakan yaitu pola sirkulasi radial.



Untuk menghindari crossing sirkulasi manusia dan kendaraan perlu adanya pemisahan area kendaraan dan manusia.



#### IV.2.2 Titik Masuk Kendaraan

##### TITIK MASUK KENDARAAN

KRITERIA	1 TITIK	2 TITIK
KEPADATAN	5	7
KELANCARAN	7	10
KENYAMANAN	6	8
<b>TOTAL</b>	<b>18</b>	<b>26</b>

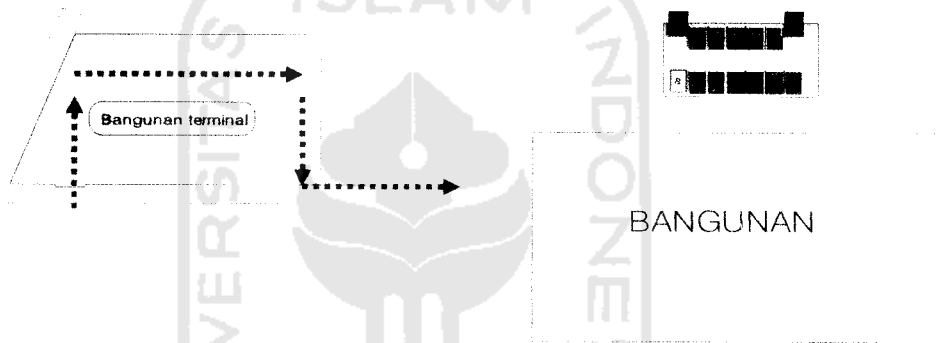
RANGE: 1-10  
 1 TITIK : ENTRANCE DAN EXIT DALAM 1 TITIK (JALUR) YANG TIDAK TERPISAH  
 2TITIK : ENTRANCE DAN EXIT TIDAK BERADA DALAM 1 TITIK (JALUR), MELAINKAN TERPISAH



- Pintu keluar masuk Penumpang
- Supir
- Posisi kursi penumpang

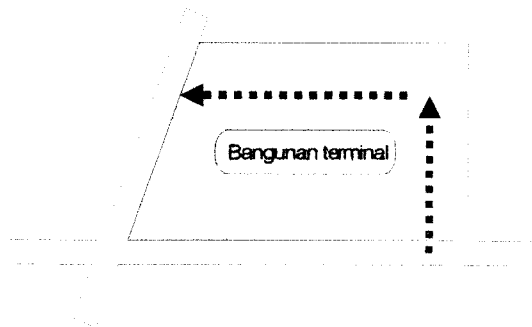
Penentuan letak Entrance - Exit Alternatif 1

Kendaraan di Indonesia meletakkan posisi supir di sebelah kanan. Kendaraan dan pintu keluar masuk kendaraan berada di sebelah kiri.



Alternatif 1 kurang efektif untuk dapat di aplikasikan kedalam perancangan , karena penumpang naik / turun tidak dapat langsung dari / ke bangunan disebabkan karena pintu masuk penumpang berjauhan dengan emplacement.

Penumpang yang akan menaiki kendaraan harus memutar/ mengelilingi kendaraan karena Pintu bis berada berseberangan dari emplacement yang menyebabkan penumpang harus turun dari emplacement.

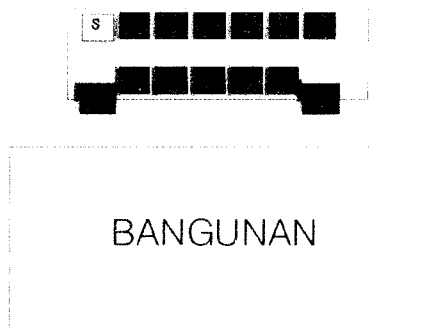


Entrance dan exit berada di posisi yang sama dan berbeda dengan entrance dan exit pada terminal umumnya, yang akan mengakibatkan salah arah bagi kendaraan yang akan masuk / keluar.

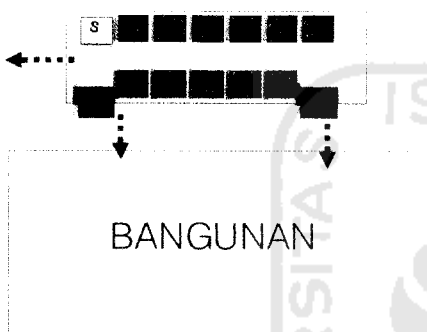




### Alternatif 2

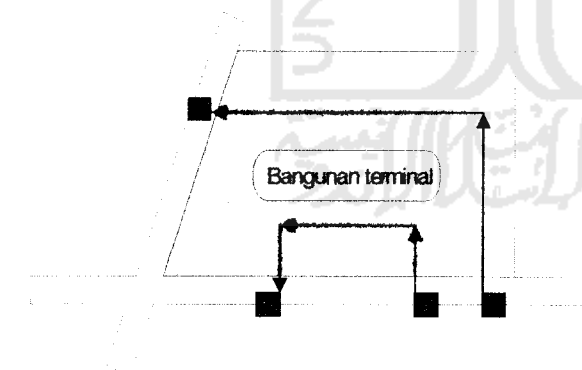


Pintu keluar bagi penumpang berdekatan dengan bangunan, sehingga memudahkan penumpang untuk naik / turun dari / menuju kendaraan maupun bangunan.



Penumpang dapat langsung menaiki kendaraan dengan mudah dan nyaman karena pencapaian dari bangunan ke angkutan dekat dan posisi kendaraan yang tepat.

### Alternatif 3



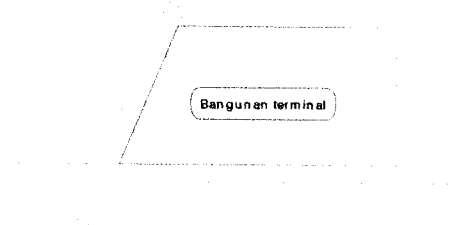
Akses ke dalam site yang hanya satu memudahkan kendaraan untuk tidak salah arah untuk mencapai tujuan (tempat parkir bangunan utama).

Sirkulasi pada penentuan letak entrance – exit pada alternatif tiga ini umumnya sama dengan alternatif satu (posisi kendaraan untuk menaikan / menurunkan penumpang)



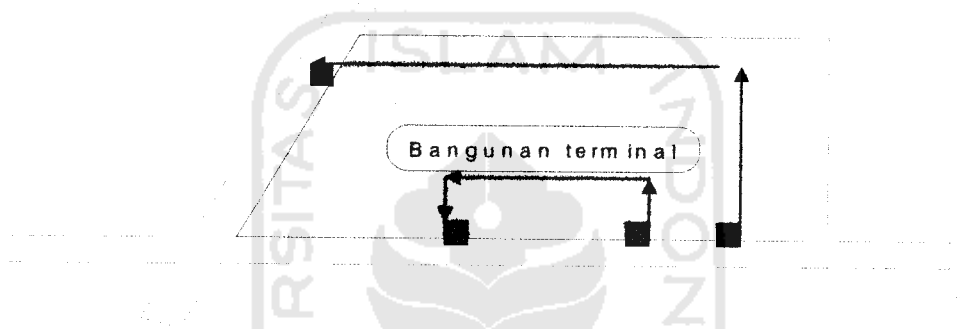
Kendaraan umum ( AKAP, AKDP, Angkot ) vs Kendaraan pribadi

KRITERIA	1 JALUR	2 JALUR
KEPADATAN	5	7
KELANCARAN	7	10
KENYAMANAN	6	8
TOTAL	18	26
RANGE	: 1-10	
5-20	: KURANG BAIK	
21-36	: BAIK	

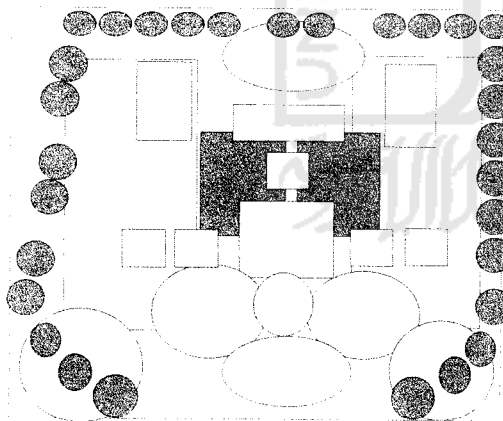


DENGAN MEMPERTIMBANGKAN KEPADATAN KELANCARAN DAN KENYAMANAN, MAKA SIRKULASI KE/DI DALAM TAPAK DIBEDAKAN MENJADI DUA JALUR, JALUR 1 UNTUK KENDARAAN UMUM DAN JALUR 2 UNTUK KENDARAAN PRIBADI.

- ENTRANCE KENDARAAN UMUM DAN PRIBADI
- JALUR KELUAR KENDARAAN UMUM DAN PRIBADI



#### IV.2.3. Konsep Tata Hijau



POLA PENATAAN POHON  
DITATA DENGAN GRID

- Pohon karet
- Palm
- Rumput
- Perdu

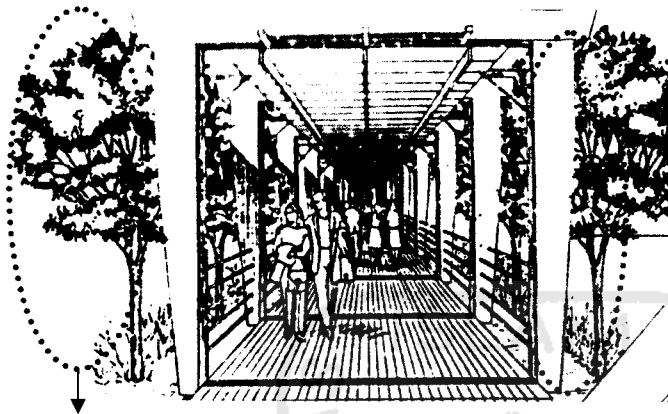
Menurut sebuah penelitian setiap 30 cm batang pohon yang ditata dengan pola grid mampu meredam 30 % polusi udara.





#### IV.4 Ekspresi Visual Bangunan

Ekspresi visual bangunan yang ditampilkan berupa penggunaan Alam dengan mengekspose bentuk, tekstur, warna dasar sebagai Pembentuk kesatuan dengan landscape.



Penggunaan material alam untuk mempertegas kesan alamiah

Kesan kesejukan diwujudkan pada penataan pohon pada area selasar yang menghubungkan massa bangunan, pohon juga berfungsi sebagai penghalang silau dari arah barat.

#### IV.4. Konsep Fasade Bangunan



Bukaan-Bukaan untuk memberikan kesan kesejukan pada bangunan

Penggunaan atap runcing tropis sebagai konsep bangunan tropis

Warna coklat soft pada bangunan agar bangunan tidak memantulkan silau matahari secara langsung