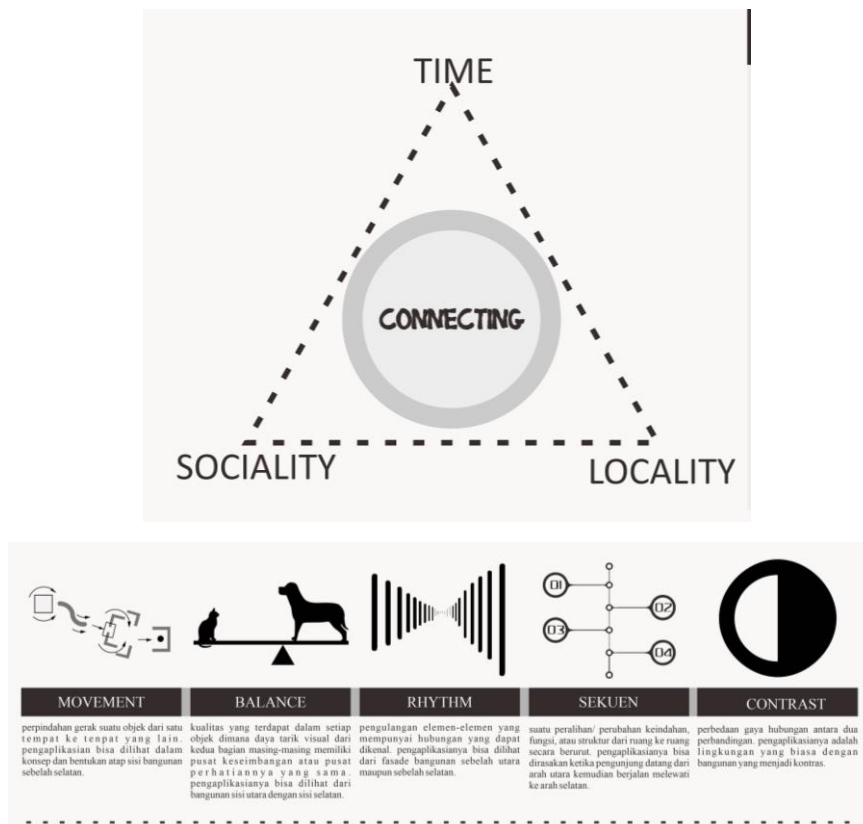


BAB V

KONSEP PERANCANGAN

6.1 Konsep Dasar

Konsep dasar pada desain adalah penerapan dari tema (connecting space) dimana connecting harus terintegrasi kedalam tiga aspek yaitu waktu (masa lalu dan masa depan), lingkungan social (masyarakat sekitar), dan lokalitas (tradisionalisme). Dalam perencanaanya terminal ini menggunakan prinsip-prinsip desain yang diterapkan. Ada 5 prinsip utama yang digunakan yaitu, kontras, keseimbangan, movement, ritme dan sekuen.

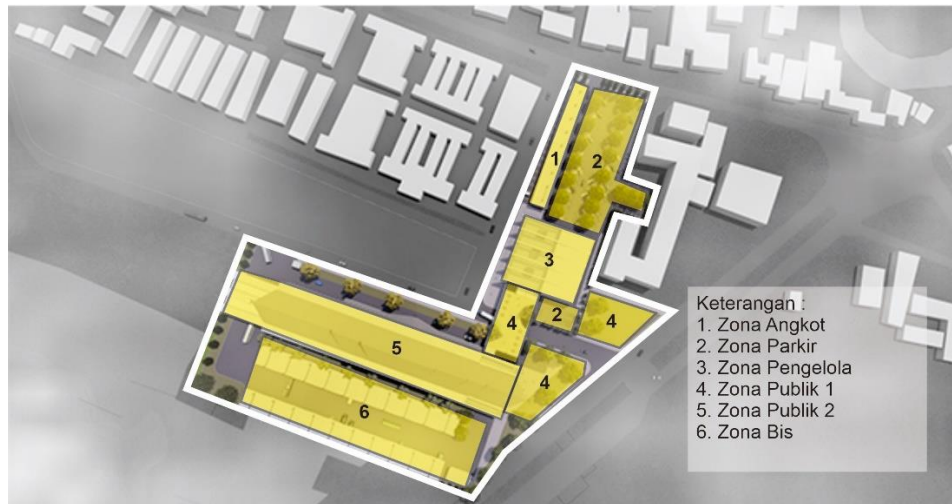


Gambar 5.1. Konsep Dasar

(sumber : dokumen pribadi)

6.2 Rencana Tapak

- *Pemintakatan*



Gambar 5.2. Pemintakatan Tapak

(sumber : dokumen pribadi)

Keterangan :

1. Zona Angkot

Zona angkot adalah zonasi untuk area angkot yang akan berangkat ataupun akan menunggu penumpang yang datang maupun pergi dari lokasi terminal.

2. Zona Parkir

Zona Parkir terdiri dari dua tipe yaitu parkir untuk pengunjung dan juga parkir untuk pengelola. Sementara didalamnya parkir sendiri mencakup parkir untuk mobil dan juga parkir untuk kendaraan roda dua atau motor.

3. Zona Zona Pengelola

Zona Pengelola adalah zonasi atau area yang dikhususkan untuk pengelola.

4. Zona Publik 1

Zona Publik 1 adalah zonasi ruang publik yang mencakup ruang terbuka untuk pengunjung dapat berinteraksi dan beraktifitas.

5. Zona Publik 2

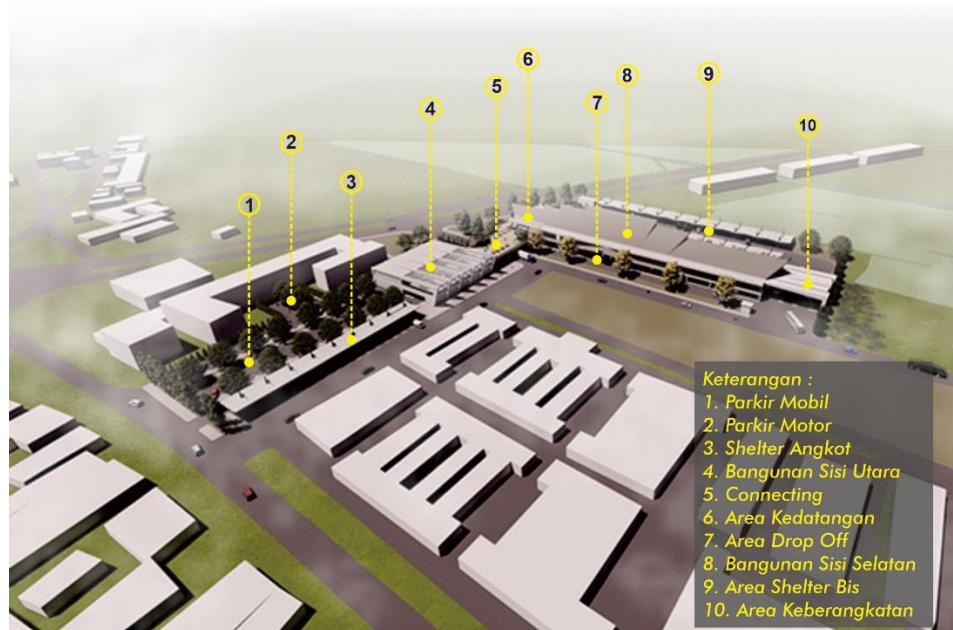
Zona Publik 2 adalah zonasi untuk ruang publik yang direncanakan sebagai bangunan utama dan berfungsi sebagai aktifitas utama dari terminal.

6. Zona Bis

Zona bis adalah zonasi yang difungsikan sebagai area bis untuk berlalu Lalang, memarkirkan bis, dan perbaikan bis.

- *Tata Letak*

Hal paling utama yang dipertimbangkan dalam tata letak perancangan ulang terminal adalah sirkulasi. Karena sirkulasi dalam perancangan terminal menjadi poin utama dalam perancangan yang nantinya akan menjadi hal yang paling mempengaruhi penataan ruang dan bangunan dalam site. Untuk area parkir dan area shelter angkutan umum diletakan di tapak yang berada pada sisi utara. Sementara untuk shelter bis diletakan pada area sisi selatan. Sementara untuk bangunan dibagi menjadi bangunan pada sisi utara dan bangunan pada sisi selatan. Bangunan sisi utara sebagai bangunan pengelola sementara bangunan sisi selatan sebagai bangunan utama dari rancangan.



Gambar 5.3. Tata Letak dalam Tapak

(sumber : dokumen pribadi)

- ***Gubahan Massa***

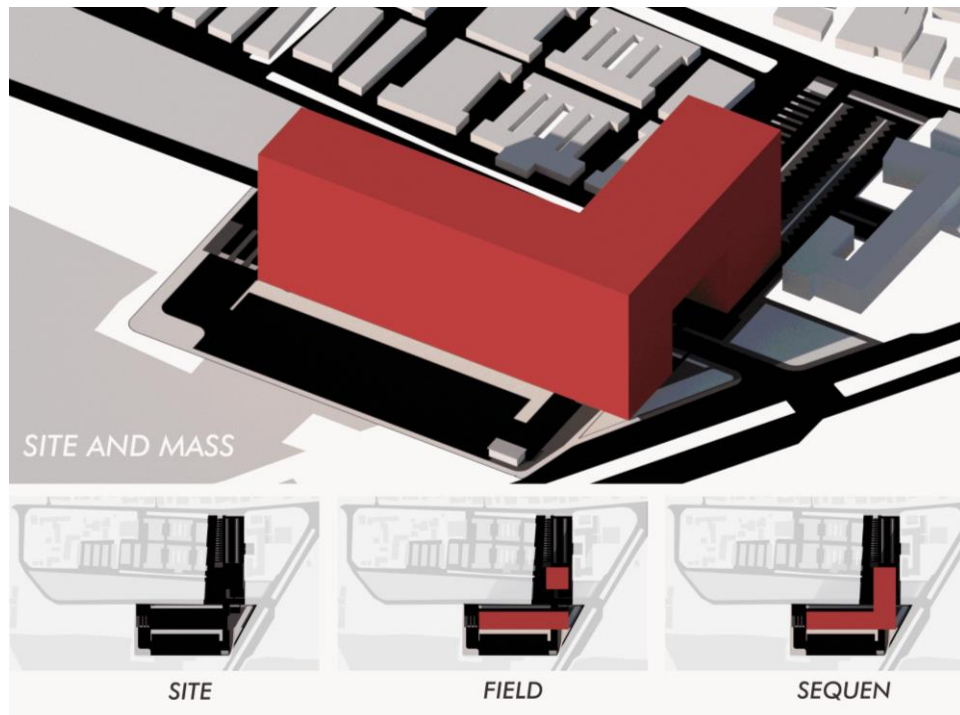
Pertimbangan sirkulasi sangat ditekankan pada konsep gubahan massa yang diusung. Adanya jalan raya pada tengah site yang memisah menjadi aksen tersendiri dan menjadi *intangibile* desain yang tidak disadari oleh pengguna.

Penempatan massa sangat mempertimbangkan bentukan site dan sirkulasi jalan raya ditengahnya. Bentuk sederhana persegi menjadi pilihan setelah banyaknya pertimbangan yang dimasukan. Bangunan terdiri dari 2 massa pada bagian sisi utara dan juga sisi selatan yang kemudian di *push* keatas lalu digabungkan dengan adanya *connecting* sebagai pemecah aksen dan sebagai solusi desain dengan lahan yang terpisah. *Connecting* juga difungsikan

sebagai *vocal point* pada desain dan menjadi *landmark* selamat datang bagi pengunjung yang akan memasuki kota pangandaran.

Adanya aksan jalan raya ditengah yang tidak dapat diubah keadaanya kemudian menjadi pertimbangan *connecting* dibuat kearah bawah atau kearah atas. Setelah pertimbangan yang rumit, *connecting* dibuat kearah atas sebagai suatu solusi desain yang nantinya akan berhubungan dengan Kota Pangandarannya sendiri.

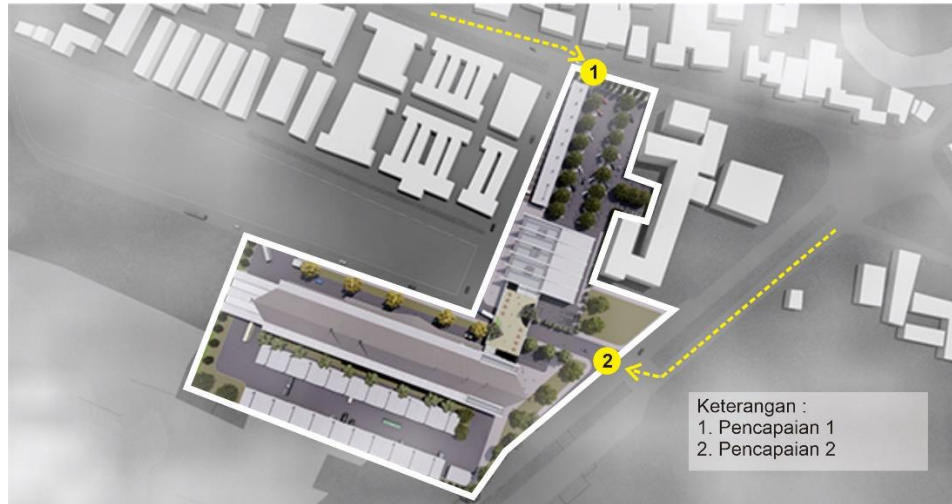
Peruntukan lahan juga sangat berpengaruh dalam pembentukan gubahan massa untuk bisa mempertimbangkan integrasi dengan lingkungan dan juga pertimbangan skala kota sampai skala provinsi. Selain itu perhitungan KDB dan KLB juga sangat ditekankan dalam membentuk gubahan massa [4].



Gambar 5.4 Gubahan Massa

(sumber : dokumen pribadi)

- *Pencapaian*



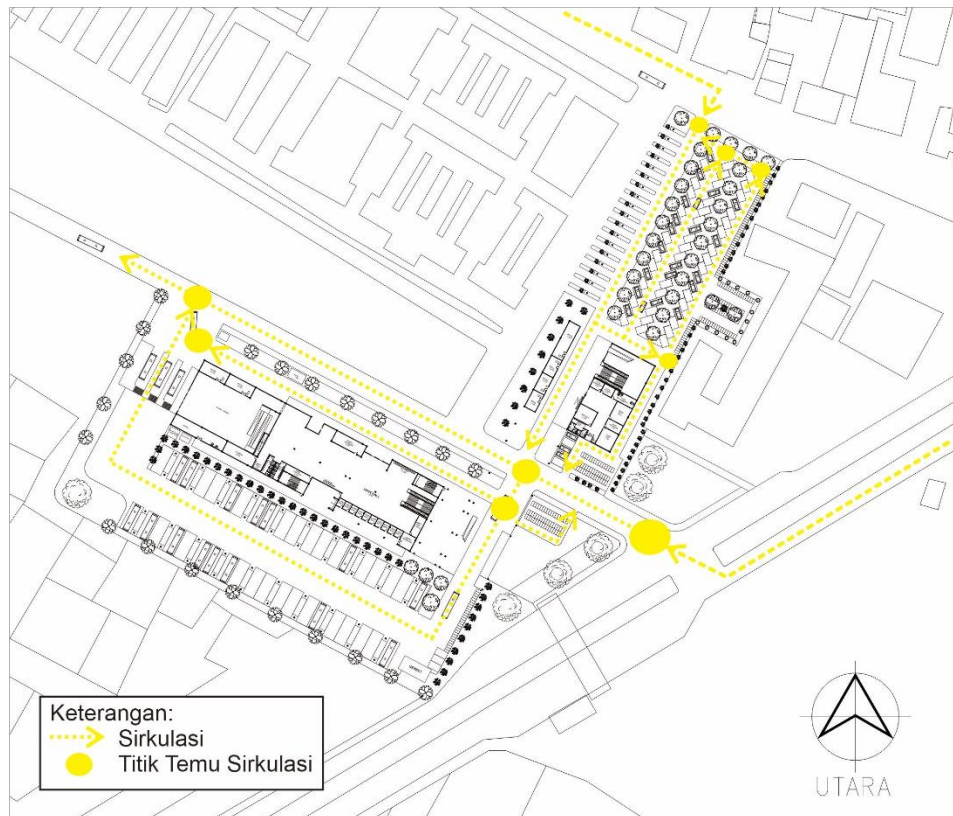
Gambar 5.5 Pencapaian kedalam site

(sumber : dokumen pribadi)

Untuk memasuki atau mencapai area site ini dibagi dari dua arah kedatangan. Yang pertama arah kedatangan dari sisi Barat atau dari arah Parigi yang merupakan pusat Kabupaten Pangandaran, dan yang kedua dari arah Timur atau dari arah luar Kabupaten Pangandaran seperti Bandung, Tasik, Ciamis dan sebagainya.

- *Sirkulasi*

Sirkulasi didalam site adalah hal yang paling penting untuk dipertimbangkan karena dalam perancangannya Terminal Pangandaran ini sangat mengutamakan sirkulasi sebagai bahasan utama. Lahan yang terpisah oleh jalan utama menjadi pertimbangan selain adanya factor-faktor lain yang mempengaruhinya.



Gambar 5.6 Sirkulasi dalam site

(sumber : dokumen pribadi)

- *Utilitas*

Utilitas air dalam site menggunakan air bersih yang berasal dari PAM yang kemudian disimpan pada bagian depan di GWT (Ground Water Tank). Kemudian air disalurkan keatas dengan pompa dan disimpan di tangka air yang kemudian disalurkan sesuai kebutuhan. Untuk air kotor harus melalui penyaringan terlebih dahulu dan harus diendapkan sebelum dibuang langsung ke riol kota.

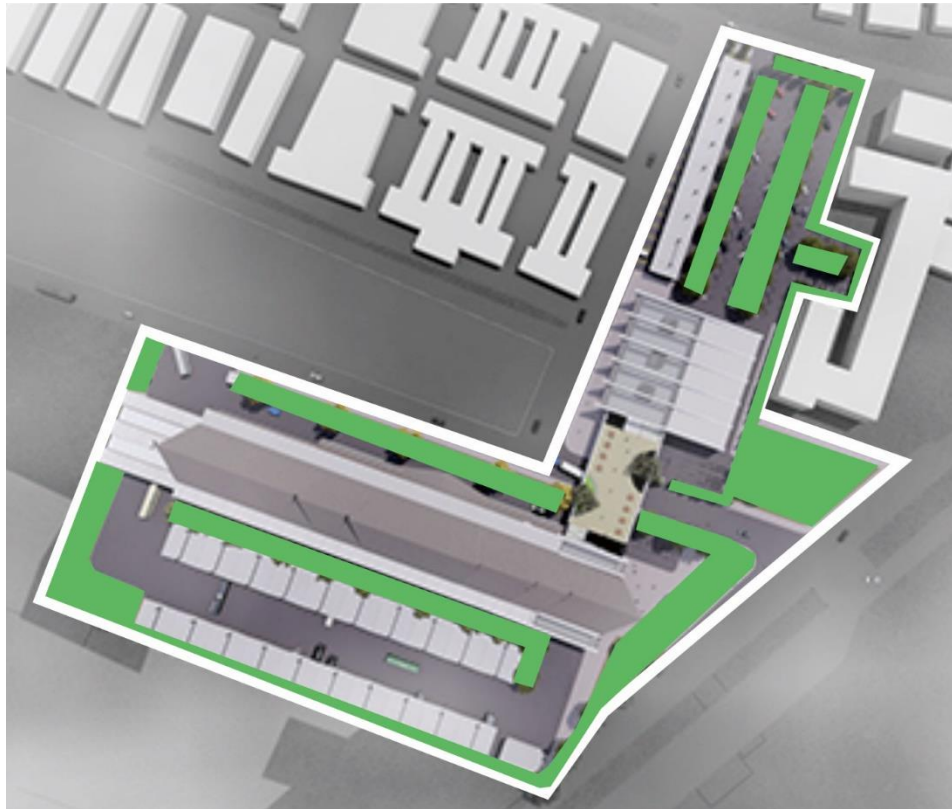


Gambar 5.7 Utilitas air dalam site

(sumber : dokumen pribadi)

- *Tata Hijau*

Area hijau dalam site adalah area yang diperuntukan sebagai area resapan air dan sebagai area peneduh. Area ini mencakup area untuk peneduh dalam parkir, area peneduh dalam plaza, area pengarah jalan, dan area buffer.



Gambar 5.8 Area Hijau dalam site

(sumber : dokumen pribadi)

- *Organisasi Ruang*

Organisasi ruang atau penataan ruang disesuaikan dengan standar Terminal Tipe B yang dibuat. Standar yang digunakan adalah standar dari Dinas Perhubungan (Dishub). Adanya rencana juga dari pemerintah Kabupaten Pangandaran yang suatu saat akan dikembangkan menjadi terminal tipe A, maka standar ruang yang digunakan tidak sepenuhnya dari standar Tipe B, namun juga dari Tipe A. Penyesuaian dengan sirkulasi dan juga bentukan site, bangunan pada sisi selatan menjadi area utama bangunan dan sisi utara menjadi area untuk servis dan juga pengelola.

Pada perancangan terminal, sirkulasi adalah poin utama yang harus diperhatikan dimana terdapat sirkulasi untuk kendaraan dan juga sirkulasi untuk manusia. Konsep desain terminal modern yang paling utama adalah mempertimbangkan kenyamanan pengunjung/pengguna terminal. Salah satunya adalah jalur pejalan kaki. Jalur pejalan kaki yang baik harus didukung oleh elemen fisik trotoar yang ramah untuk mencapai titik dari satu tempat ke tempat lainya [1]. Oleh karenanya pada desain terminal ini menggunakan sistem terminal modern yang mengutamakan kenyamanan penggunanya seperti bandara dan stasiun sebagai pertimbangan utama.

Pembentukan ruang terbuka hijau juga ditekankan pada rancangan, sebagai bentuk dari salah satu manfaat RTH yaitu protektif atau perlindungan sebagai bentuk kenyamanan bagi para pengguna [5].

Untuk sirkulasi kendaraan (bis dan angkot) akan terpisah dengan beberapa pertimbangan bagi fungsi utama yang tersedia. Angkot akan diletakan dibagian site utara dengan pertimbangan adanya Pasar Pananjung sebagai orientasi utama. Sementara pada bagian selatan dikhususkan untuk terminal bis dimana area kedatangan dan area keberangkatan terpisah oleh bangunan utama. Sementara area shelter bis diletakan berada dibagian belakang bangunan pada sisi selatan. Untuk area keberangkatan dibagi menjadi 3 *hall*, yang pertama adalah *hall* khusus untuk perjalanan jarak pendek, *hall* kedua untuk perjalanan jarak jauh didalam

propinsi, dan *hall 3* difungsikan untuk perjalanan jarak jauh diluar propinsi.

Untuk sistem pengunjung dibagi menjadi 3 tipe pengunjung, pertama untuk pengunjung yang memiliki tiket *online* akan menuju area *loby* kemudian menuju area *print boarding pass* yang tersedia. Kedua untuk pengunjung yang belum memiliki tiket sama sekali, maka akan menuju loket pembelian yang tersedia. Dan yang ketiga adalah untuk pengunjung yang akan membatalkan keberangkatan, maka akan menuju loket *canceling*.

6.3 Konsep Bangunan

- *Bentuk*

Bentuk utama masa bangunan adalah dari konsep gubahan massa yang sudah dijelaskan diatas. Konsep dasarnya adalah connecting, dimana bangunan sisi selatan menggunakan bentukan yang mengarah ke masa lalu yaitu bentukan tradisional dan bangunan sisi utara menggunakan bentukan yang lebih mengarah ke masa depan yaitu bentukan futuristik. Bantukan dapat terlihat atau tervisualisasikan dalam gambar dibawah ini.



Gambar 5.9 Bentuk Massa Bangunan

(sumber : dokumen pribadi)

- *Fungsi*

Fungsi utama bangunan ini adalah sebagai sarana transportasi bagi orang yang akan datang dan pergi dari wilayah Pangandaran. Selain itu fungsi tambahan seperti adanya area plaza sebagai tempat berkumpul bagi pengunjung, warga dan elemen lain terdapat pada rancangan. Selain itu area retail dan area tempat makan juga terdapat pada rancangan.



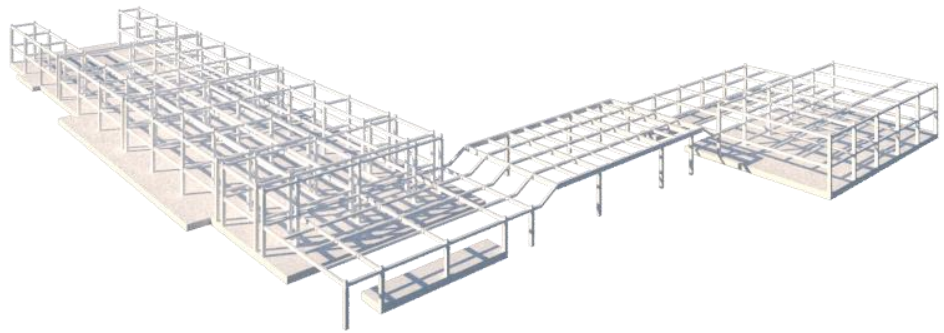
Gambar 5.10 Perspektif Mata Burung Bangunan

(sumber : dokumen pribadi)

- *Struktur dan Konstruksi*

Indonesia termasuk di dalam wilayah yang rawan terhadap gempa karena posisi yang merupakan tempat bertemunya tiga lempengan bumi, yaitu Lempengan Indonesia-Australia, Lempengan Eurasia dan Lempengan Pasifik [6]. Pangandaran berada di wilayah Jawa Barat yang juga merupakan wilayah gempa yang posisinya berdekatan dengan lempeng Australia serta mempunyai populasi yang cukup tinggi yang mengakibatkan beban yang cukup berat saat terjadinya gempa [2]. Sistem struktur pada bangunan menggunakan baja tipe IWF sebagai sarana pengendali gempa. Selain itu adanya penggunaan dilatasi pada bangunan yang

memiliki Panjang lebih dari 30 meter juga menjadi cara mengendalikan gempa yang sering terjadi pada bangunan di wilayah bagian selatan pulau jawa. Dalam merancang terminal juga haruslah memiliki bentangan yang lebar dengan pertimbangan sirkulasi pengguna yang berlalu lalang.



Gambar 5.11 Sistem Struktur

(sumber : dokumen pribadi)

- *Bahan*

Bahan yang digunakan dalam perancangan adalah bahan-bahan yang kuat dan bisa tahan dengan kondisi cuaca yang ekstrim dan panas di daerah pantai. Penggunaan bahan kaca sebagai memang memiliki resiko karena harus terdapat bukaan yang cukup besar atau banyak agar tidak terjadi efek rumah kaca yang bisa memperangkap gas yang berbahaya.

- *Desain Interior*

Dalam konteks interior perlu diperhatikan bahwa konteksnya adalah terminal yang memungkinkan penggunanya atau pengunjung untuk

bergerak bebas dan secara acak, oleh karenanya penggunaan sirkulasi yang baik dan besar menjadi pertimbangan utama dalam merancang ruang dalam atau interior.



Gambar 5.12 Suasana Main Hall

(sumber : dokumen pribadi)

- *Utilitas*

Sistem utilitas air bersih dirancang dengan mempertimbangkan air dari PDAM. Air dari PDAM kemudian ditampung di bak penampungan bawah tanah yang kemudian nantinya akan dipompa menuju keatas dan dibagian atas akan ditampung lagi pada tangka air. Dari tangki air nantinya air akan dialirkan menuju ruangan-ruangan yang membutuhkan air bersih seperti tempat wudhu, wastafel, toilet, dan retail-retail.

Sistem utilitas air kotor pada bangunan dari ruangan kamar mandi akan langsung menuju spitank yang kemudian dialirkan menuju bak penampungan. Sementara air kotor dari dapur atau

wastafel akan disaring dulu oleh mesin *greas trap* dan setelahnya akan menuju ke bak penampungan. Dari bak penampungan kemudian air yang sudah diendapkan akan langsung dibuang menuju saluran kota karena air ini sudah tidak lagi berbahaya.

- *Pencegahan Bahaya Kebakaran*

Sebagai pencegahan bahaya kebakaran tentu diperlukan jalur untuk pemadam yang dapat memadai dan tentunya perlu adanya apar dan juga hidran baik di dalam dan diluar bangunan sebagai alat bantu memadamkan api. Selain itu adanya tangga darurat pada desain adalah penerapan pencegahan dari bahaya kebakaran sebagai jalur evakuasi pengguna.

- *Pencegahan Bahaya Gempa Gempa*

Dalam pencegahan bahaya gempa hukumnya adalah wajib karena dalam konteksnya daerah Pangandaran yang berada di wilayah pantai selatan sangatlah rawan akan adanya gempa. Salah satu penanganannya adalah dengan penggunaan material struktu yang ringan dan lebih fleksible yaitu baja. Selain itu modul struktur yang menggunakan sistem dilatasi adalah salah satu pencegahan terhadap gempa.

- *Fasade*

Fasade didesain dengan mempertimbangkan berbagai aspek, seperti lingkungan, budaya, dan juga tema yang diusung yaitu *connecting space*. Prinsip desain sekuen menjadi

pertimbangan utama pada perancangan fasade bangunan. Pada sisi bagian utara fasade bangunan berawal dari futuristik yang kemudian akan memudar menjadi unsur fasade tradisional pada bagian bangunan sisi sebelah selatan.

- *Point Of Interest*

Sebagai sarana transportasi yang menunjang kebutuhan kendaraan umum untuk wilayah Pangandaran, adanya area terbuka sebagai pusat penunjang kegiatan akan sangat membantu menarik perhatian masyarakat untuk datang berkunjung/ akan menjadi wisata bagi masyarakat sekitar. Sementara dinamika masyarakat era milenial seperti sekarang sangat dipengaruhi oleh adanya internet. Orang akan cenderung memilih spot-spot untuk berfoto dan membagikannya di internet/ social media. Hal ini tentu bisa menjadi acuan bagi merancang terminal yang memiliki *point of interest* dari bangunan. Area yang dimaksud adalah area yang berada di area *connecting* yang menghubungkan sisi utara dan sisi selatan bangunan. Area ini didesain sebagai pusat belanja yang nantinya diisi dengan makanan, pakaian khas dari daerah pangandaran. Adanya area belanja ini tentu akan memberikan kesan yang mendalam tentang terminal ini dan tentang kota Pangandaranya sendiri. Ada 2 tipe pengunjung yang nantinya diutamakan, yaitu pengunjung yang memiliki motivasi belanja hedonik (usia 17-22 tahun) dan pengunjung yang memiliki motivasi belanja utilitarian (usia 22-40 tahun) [3]. Referensi yang diambil adalah jalan Malioboro yang ada di Yogyakarta. Selain itu

penambahan spot-spot fotogenik akan menjadikan area ini menjadi ramai dikunjungi oleh pengunjung yang berniat untuk ke terminal ataupun pengunjung yang sengaja datang ke area terminal untuk sekedar jalan-jalan.