BAB V
KONSEP RANCANGAN

5.1 Pendekatan Desain

Terminal Imbanagara ini adalah respon terhadap keberadaan terminal yang ada saat ini. Terminal ini memberikan kejelasan lokasi yang mudah diakses dan terlihat keberadaannya (lokasi). Dengan tema *Clarity* yang memberi penekanan khusus pada kejelasan sirkulasi dengan pola sirkulasi linier (searah) diharapkan bias memberi kemudahan pada pengungjung Terminal.Selain dari pola sirkulasi yang linier bentukan masa bangunan pun dibuat linier dilihat dari fungsi dan kebutuhan ruang Terminal.Penerapan konsep selanjutnya yaitu penerapan terhadap kejelasan langgam.Penggunaan langgam pada konsep desain Terminal Imbanagara adalah langgam modern,penggunaan langgam diterpakan pada desain meminimalisir ornamen-ornamen serta keseragaman pada bentuk masa dan keseragaman bahan material yang digunakan.Memperbanyak unsur transparansi pada *fasade* bangunan merupakan salah satu penerapan tema terhadap desain yang mengingikan adanya keterlihatan kegiatan yang berada di dalam oleh orang yang berada di luar ruangan.

5.2 Tinjauan umun rancangan

5.2.1 Karakteristi Terminal

1. Terminal antar kota (sub urban interstate terminal)
    - Melayani kegiatan antar kota baik jarak jauh maupun jarak dekat
    - Berakses langsung dengan transportasi regional,taksi dan mobil
    - Terdapat fasilitas perbaikan kerusakan bis jarak jauh
    - Banyak terdapat ruang sewa sebagai pendapatan lain terminal
    - Berlokasi di daerah hunian padat
2. Terminal dalam kota (intercity bus terminal)
    - Sebagai pusat pengumpul dan simpul distribusi dari dan ke bagian wilayah kota
    - Berlokasi di sekeliling kota sebagai penghubung dengan lalu lintas transit cepat
    - Dioprasikan denga struktur bis kota yang berjenis-jenis denga pengoprasian ulang alik

3. Terminal sub urban (urban-sub urban commuter terminal)
    - Terletak di pinggiran kota
    - Untuk menghindari macet
    - Dekat dengan jalur raya kota
    - Melayani kegiatan angkutan dari sub urban ke pusat kota
4. Terminal bus bandara
    - Melayani transportasi penumpang pesawat udara dari pusat kota ke airport dan sebaliknya
    - Mempunyai akses dengan system transit local,taksi,dan kendaraan angkutan kota lainnya
    - Orientasi pada kedatangan dan keberangkatan pesawat udara,informasi jadwal penerbangan,penjualan tiket dan fasilitas *check in*.
    - Terletak di pusat kota

5.2.2 Klasifikasi ukuran bus

- Bis besar.Panjang 13 meter,lebar 3 meter,tinggi 3.42 meter dengan kapasitas penumpang 45-50 orang.
- Bis sedang.Panjang 10 meter,lebar 2.4 meter,tinggi 3 meter kapasitas penumpang 25-30 orang
- Bis kecil (*colf elf,mikrolet*).Panjang 5 meter lebar 1.8 meter tinggi 2.5 meter kapasitas 12-15 orang.

5.2.3 Kelas bis

- Bis pariwisata

  Bis yang diesewakan tiap unit,20 bangku penumpang
- Super eksekutif

  Bis dengan tingkat pelayanan tertinggi(makanan kecil minuman lainnya)kapasits penumpang 8-10 orang

- Eksekutif

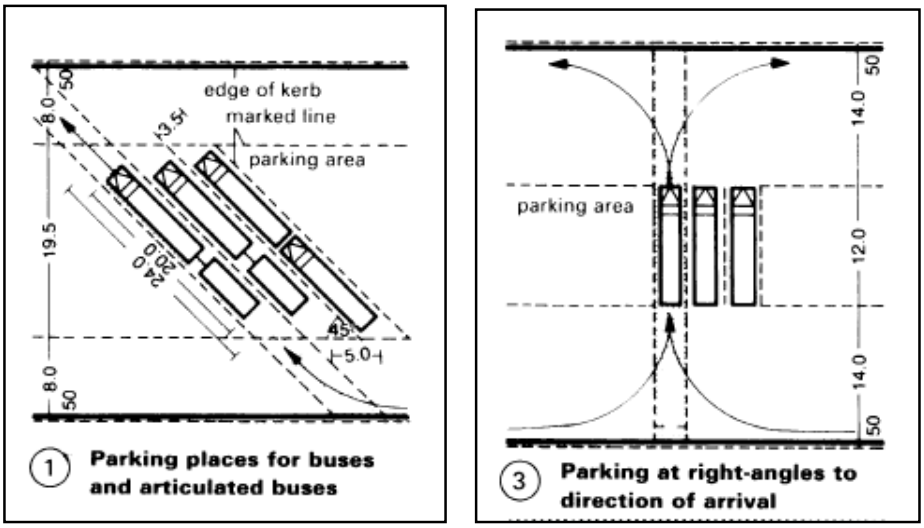
  Bis dengan pelayanan khusus,kapasits penumpang 25-30 orang
- Bisnis

Bis yang dilengkapi AC,kapasits penumpang 36-40 orang

- Ekonomi

  Pelayanan termurah dengan jumlah penumpang sebanyak-banyaknya.

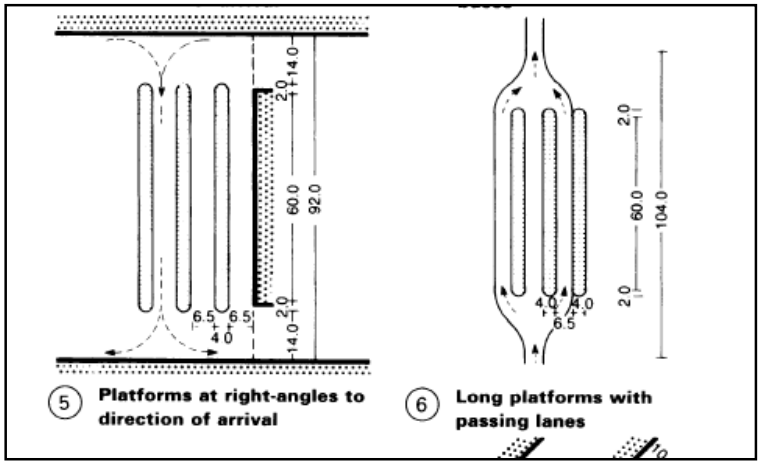
5.2.4 Pola parkir bis



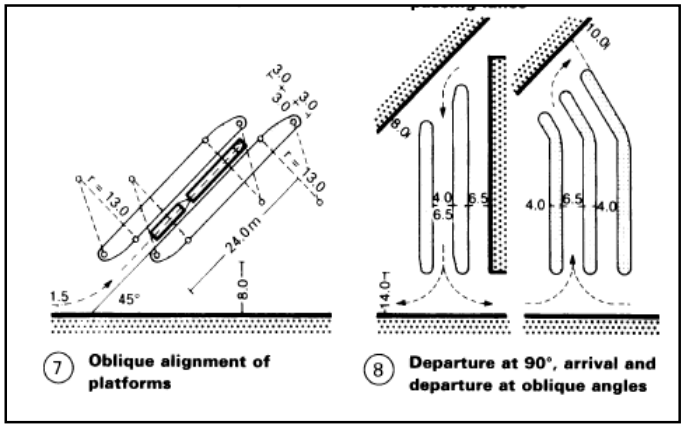
Gambar 5.1 Pola parkir dengan kemiringan 45° &
tegak lurus (arsitek data)

Dalam rancangan terminal bis di Imbanagara ini menggunakan pola parker tegak lurus dan kemiringan 45° ,karena disesuaikan dengan kebutuhan parkir

5.2.5 Pola platforms,area kedatangan & keberangkatan bis



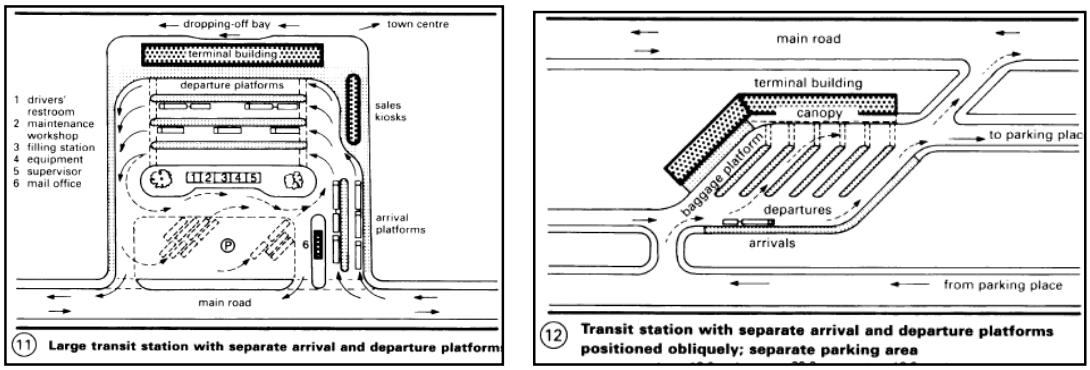
Gambar 5.2 Pola platforms tegak lurus dan
memanjang (arsitek data)



Gambar 5.3 Pola platforms posisi miring

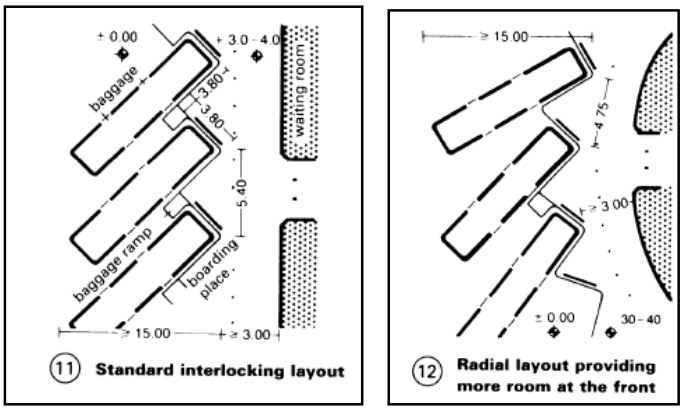
(arsitek data)

5.2.6 Area kedatangan & area keberangkatan bis



Gambar 5.4 Area kedatangan & keberangkatan

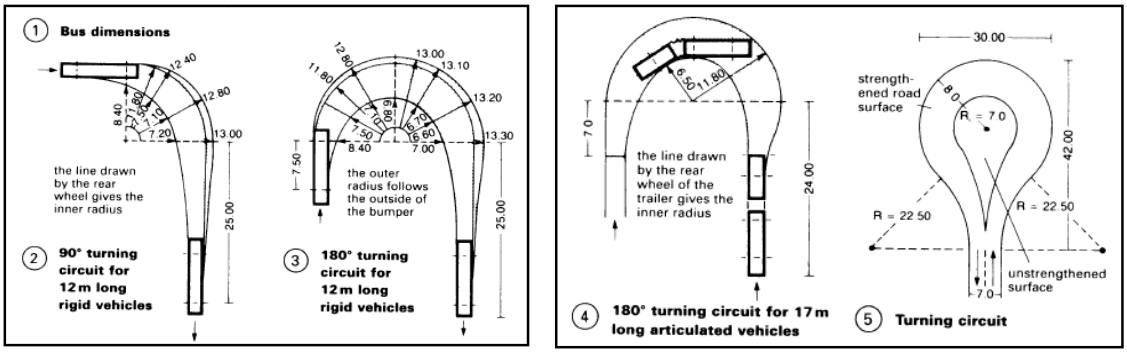
(arsitek data)



Gambar 5.5 Parkir area kedatangan & keberangkatan

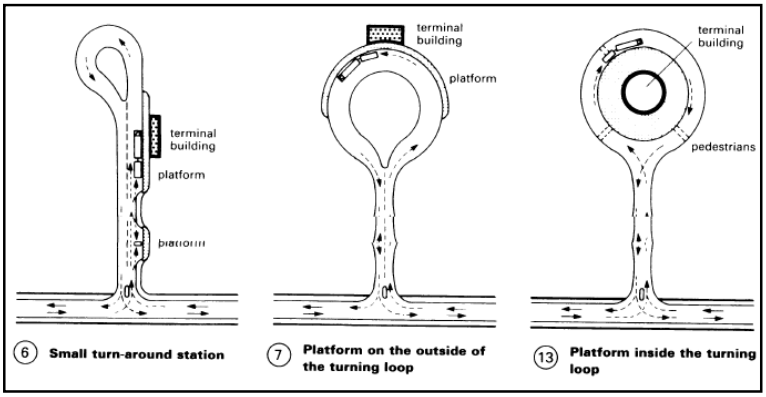
(arsitek data)

5.2.7 Perputaran bis



Gambar 5.6 Perputaran bis 180° dan 90°

(arsitek data)



Gambar 5.7 Perputaran bis 180° dan 90°

(arsitek data)

5.3 Konsep Rancangan Dasar

Dalam Konsep rancangan yang bertemakan *clarity* dibatasi beberapa ruang lingkup perencangan yaitu:

- Kejelasan Sirkulasi
- Kejelasan Langgam
- Kejelasan Urutan Ruang

Sebagai salah satu penerapan terhadap tema maka pemilihan lokasi pun menjadi faktor utama agar ada kemudahan aksesibel dan visible.Pemilihan loakasi berada di jalan raya Cikoneng



Gambar 5.8 Rencana lokasi Terminal

Lokasi tersebut berada di jalan penghubung antara Kabupaten Tasikmalaya dan Kabupaten Ciamis serta penghubung antara Provinsi Jawa Barat dan Jawa Tangah.Lokasi tersebut berdekatan dengan gerbang masuk ke Kota Ciamis sehingga mudah diakses ke mana saja.

5.3.1 Kejelasan Sirkulasi

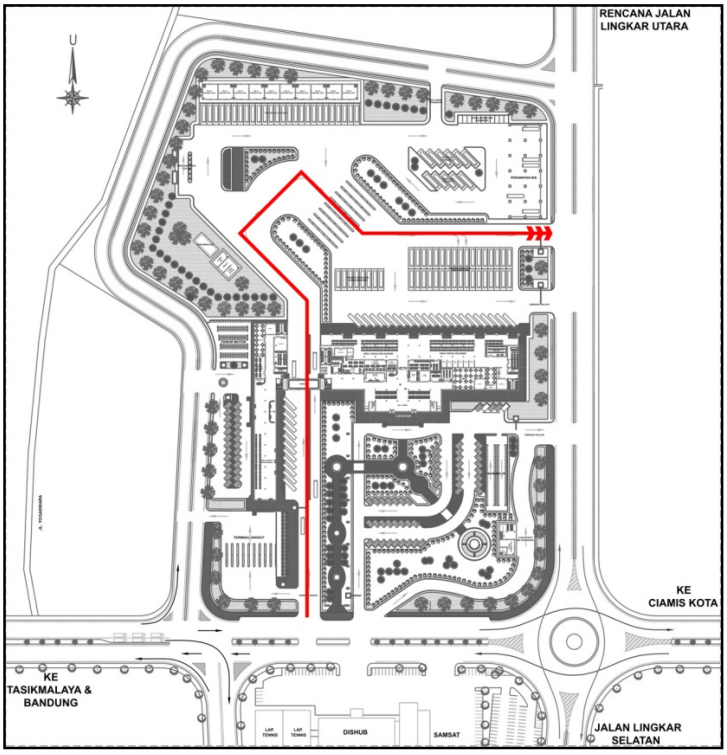
Sirkulasi dibagi menjadi 2 yaitu:

- Sirkulasi kendaraan
- Sirkulasi orang

Pada Penerapan terhadap desain pola sirkulasi menggunakan pola linier,karena ingin memberi kemudahan bagi para pengguna atau pengunjung.

A.Penerapan Sirkulasi Kendaraan

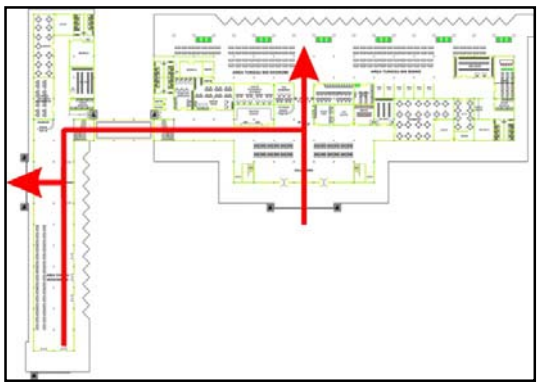
Sirkulasi Kendaraan mejdi prioritas utama dalam perancangan karena ingin memberi kemudahan bagi para pegguna kendaraan baik itu kendaran umum maupun kendaran pribadi. Secara umum sirkulasi kendaraan pribadi dan kendaraan umum terpisah agar tidak terjadi *cross* antara keduanya.Begitu juga dengan sirkulasi orang yang sangan memperhatikan betul sirkulasi bagi penyandang cacat.Penempatan parkir kendaraan pun ditempatkan pada tempat-tempat yang mudah dijangkau oleh pengunjung serta pemisahan tempat parkir antara area kedatangan dan area keberangkatan,hal ini sangat penting karena merupakan penerapan terhadap konsep kejelasan sirkulasi.



Gambar 5.9 Penerapan sirkulasi pada site

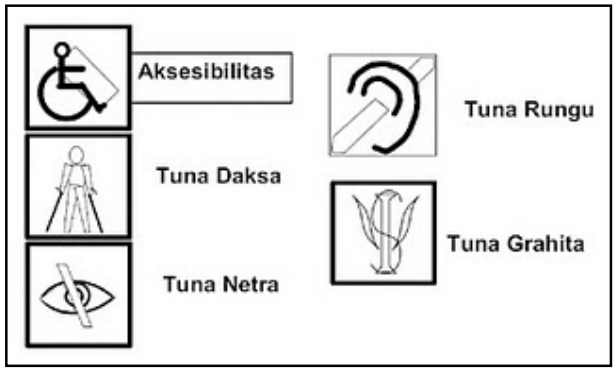
B.Penerapan Sirkulasi orang

Karena bangunan ini terdiri dari 2 lantai maka ada 2 macam sirkulasi yaitu vertikal dan horizontal.Penerapan sirkulasi vertikal dibantu dengan tangga dan penerapan sirkulasi horizontal adalah mengikuti bentukan masa bangunan.Pemisahan antara area kedatangan dan area keberangkatan merupakan bentuk penerapan tema maka pola sirkulasi orang dalam bangunan adalah dapat dilihat pada gambar :



Gambar 5.10 Penerapan sirkulasi pada bangunan

Adapun perlakuan bagi penyandang cacat:



Gambar 5.11 Penerapan sirkulasi pada penyandang cacat

Tujuan pada perencanaan terminal ini ingin member kemudahan bagi para pengujungnya,hal ini berlaku bagi pengunjung yang memiliki kekurangan.Aksessibel merupakan tujuna bagi parancang dalam merancang terminal Imbanagara ini.

Aksesibel berarti tingkat kemudahan untuk dapat menuju,mencapai, memasuki dan menggunakan secara mandiri tanpa merasa menjadi obyek belas kasihan (object of charity). Untuk persyaratan teknis aksesibilitas yang mungkin diterapkan dalam perancangan khususnya di Indonesia dapat dilihat pada KepMen PU 468/KPTS/1998 tentang Persyaratan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan.

AZAS-AZAS

Ada beberapa azas dalam aksesibilitas yang harus diperhatikan antara lain (Darmawan, 2009):

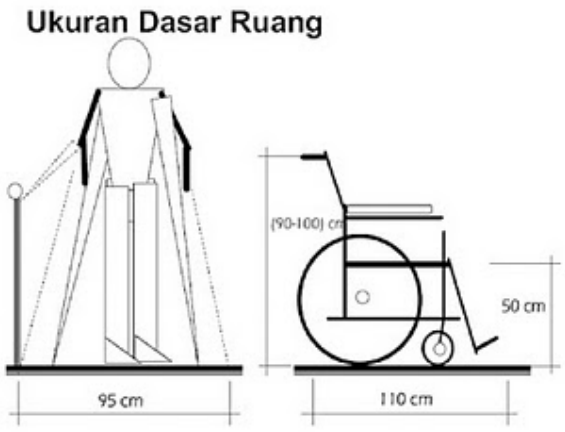
- Kemudahan, yaitu semua orang dapat mencapai semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan.
- Kegunaan,yaitu setiap orang harus dapat mempergunakan semua tempat atau bengunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan.
- Keselamatan, yaitu setiap bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan terbangun, harus memperhatikan keselamatan bagi semua orang.
- Kemandirian, yaitu setiap orang harus dapat mencapai, masuk, dan mempergunakan semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan dengan tanpa membutuhkan bantuan orang lain.

ELEMEN BANGUNAN

Ukuran dasar ruangan

Ukuran dasar ruang di terapkan dengan mempertimbangkan fungsi bangunan, bangunan dengan fungsi yang memungkinkan digunakkan oleh orang banyak secara sekaligus, dan menggunakan ukuran dasar maksimum.

Ukuran dasar minimum dan maksimum yang digunakan dalam pedoman ini,dapat ditambah atau dikurangi sepanjang asas asas aksebilitas dapat tercapai.



Gambar 5.12 Ukuran Dasar Ruang

Pintu

a. Pintu pagar ke tapak bangunan harus mudah di buka dan di tutup oleh penyandang cacat.

b. Pintu keluar/masuk utama memiliki lebar bukaan minimal 90 cm dan pintu pintu yang kurang penting memiliki lebar bukaan minimal 80 cm

c. Didaerah sekitar pintu masuk sedapat mungkin dihindari adanya ramp atau ketinggian lantai.

d. Jenis pintu yang penggunaannya tidak di anjurkan :- Pintu geser

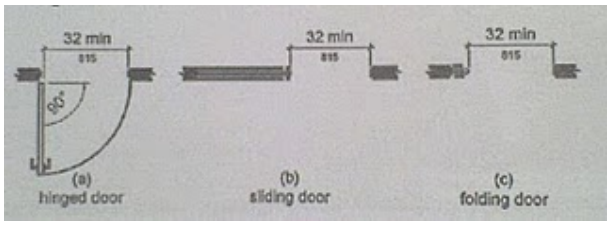
- Pintu yang berat dan sulit untuk di buka/ditutup
- Pintu dengan dua daun pintu yang berukuran kecil.
- Pintu yang terbuka kekedua arah (dorong dan tarik)
- Pintu dengan bentuk pegangan yang sulit dioperasikan terutama bagi tunanetra.

e. Penggunaan pintu otomatis di utamakan yang peka terhadap bahaya kebakaran. Pintu tersebut tidak boleh membuka sepenuhnya dalam waktu lebih cepat lebih cepat dari 5 detik dan mudah untuk menutup kembali.

f. Hindari penggunaan bahan lantai yang licin di sekitar pintu

g. Alat alat penutup pintu otomatis perlu dipasang agar pintu dapat menutup dengan sempurna karena pintu yang terbuka sebagian dapat membahayakan penyandang cacat

h. Plat tending yang diletakkan dibagian bawah pintu diperlukan bagi pengguna kursi roda



Gambar 5.13 Ukuran Dasar Ruang

Ramp

Ramp adalah jalur sirkulasi yang memiliki bidang dengan kemiringan tertentu sebagai alternatif bagi orang yang tidak dapat menggunakan tangga/peyandang cacat.

a Kemiringan suatu ramp di dalam bangunan tidak boleh melebihi 7º perhitungan kemiringan tersebut tidak termasuk awalan atau akhiran ramp(curb ramps landing). Sedangkan kemiringan suatu ramp yang ada di luar bangunan maksimum 6 º.

b. Panjang mendatar dari satu ramp (dengan kemiringan 7 º) tidak boleh lebih dari 900 cm. Panjang ramp dengan kemiringan yang lebih rendah dapat lebih panjang.

c. Lebar minimum dari ramp adalah 95 cm tanpa tepi pengaman dan 136 cm dengan tepi pengaman. Untuk ramp yang digunakan sekaligus untuk pejalan kaki dan pelayanan angkutan barang harus dipertimbangkan secara seksama lebarnya, sedemikian sehingga bisa dipakai untuk kedua fungsi tersebut, atau dilakukan pemisahan ramp dengan fungsi sendiri2.

d. Bordes (muka datar) pada awalan atau akhiran dari suatu ramp harus bebas dan datar sehingga memungkinkan sekurang kurangnya untuk memutar kursi roda dengan ukuran minimum 160 cm.

e. Permukaan datar awalan atau akhiran suatu ramp harus memiliki tekstur sehingga tidak licin baik diwaktu hujan.

f. Lebar tepi pengaman ramp (low curb) 10 cm dirancang untuk menghalangi roda kursi roda agar tidak terperosok atau keluar dari jalur ramp. Apabila berbatasan langsung dengan lalu lintas jalan umum atau persimpangan harus dibuat sedemikian rupa agar tidak mengganggu jalan umum.

g. Ramp harus diterangi dengan pencahayaan yang cukup sehingga membantu pencahayaan di ramp waktu malam hari. Pencahayaan disediakan pada bagian bagian ramp yang memiliki ketinggian terhadap muka tanah sekitarnya dan bagian bagian yang membahayakan.

h. Ramp harus dilengkapi dengan pegangan rambatan(handrail) yang dijamin kekuatannya denga ketinggian yang sesuai.

Tangga

a. Harus memiliki dimensi pijakan dan tanjakan yang berukuran seragam.

b. Harus memiliki kemiringan tangga kurang dari 60 derajat.

c. Tidak terdapat tanjakan yang berlubang yang dapat membahayakan pengguna tangga.

d. Harus dilengkapi dengan pegangan rambat (handrail) minimum pada salah satu sisi tangga.

e. Pegangam rambat harus ditambah panjangnya pada bagian ujung ujungnya (puncak dan bagian bawah) dengan 30 cm.

f. Pegangan rambat harus mudah di pegang dengan ketinggian 65 - 80 cm dari lantai,bebas dari elemen konstruksi yang mengganggu da bagian ujungnya harus bulat atau di belokkan dengan baik kearah lantai, dinding atau tiang.

g. Untuk tangga yang terletak di luar bangunan harus di rancang sehingga tidak ada air hujan yang menggenang pada lantai.

Kamar Kecil

a. Toilet atau kamar kecil umum yang aksesibel harus dilengkapi dengan tampilan rambu “ penyandang cacat “ pada bagian luarnya.

b. Toilet atau kamar kecil umum harus memiliki ruang gerak yang cukup untuk masuk dan keluar pengguna kursi roda.

c. Ketinggian tempat duduk kloset harus sesuai dengan ketinggian pengguna kursi roda (45 – 50 cm).

d. Toilet atau kamar kecil umum harus dilengkapi dengan pegangan rambat (handrail) yang memiliki posisi dan ketinggian yang disesuaikan dengan pengguna kursi roda dan penyandang cacat yang lain.

e. Pegangan di sarankan memiliki bentuk siku siku mengarah ke atas untuk membantu pergerakan pengguna kursi roda.

f. Letak kertas tisu,air, kran air atau pancuran (shower) dan perlengkapan seperti tempat sabun dan pengering tangan harus di pasangsedemikian hingga mudah digunakan oleh orang yang memiliki keterbatasan keterbatasan fisik dan bisa di jangkau pengguna kursi roda.

g. Kran pengungkit sebaiknya dipasang pada wastafel.

h. Bahan dan penyelesaian lantai harus tidak licin.

i. Pintu harus mudah di buka untuk memudahkan pengguna kursi roda untuk membuka dan menutup.

j. Kunci kunci toilet atau grendel di pilih sedemikian sehingga bisa di buka dari luar jika terjadi kondisi darurat.

k. Pada tempat tempat yang mudah di capai seperti pada daerah pintu masuk, dianjurkan untuk menyediakan tombol pencahayaan darurat (emergency light button) bila sewaktu waktu terjadi pemadaman listrik.

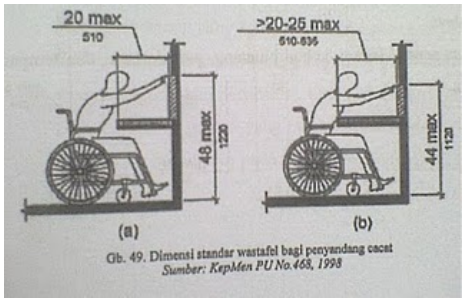
Wastafel

a. Wastafel harus di pasang sedemikian sehingga tinggi permukaannya dan lebar depannya dapat di manfaatkan oleh pengguna kursi roda dengan baik.

b. Ruang gerak bebas yang cukup harus disediakan di depan wastafel.

c. Wastafel harus memiliki ruang gerak dibawahnya sehingga tidak menghalangi lutut dan kaki pengguna kursi roda.

d. Pemasangan ketinggian cermin di perhitungkan terhadap pengguna kursi roda



Gambar 5.14 Ukuran Dasar Ruang

PERLENGKAPAN DAN PERALATAN KONTROL

Sistem alarm/peringatan

1. Harus tersedia peralatan peringatan yang terdiri dari system peringatan suara (vocal alarms) system peringatan bergetar (vibrating alarms) dan berbagai petunjuk serta pertandaan untuk melarikan diri pada situasi darurat

2. Stop kontak harus dipasang dekat tempat tidur untuk mempermudah pengoperasian system alarm.

3. Semua pengontrolperalatan listrik harus dapat dioperasikan dengan satu tangan dan tidak memerlukan pegangan yang sangat kencang atau sampai dengan memutar lengan.

Tombol dan stop kontak

Tombol dan stop kontak dipasang pada tempat yang posisi dan tingginya sesuai dan mudah di jangkau oleh enyandang cacat.

Rambu

Penggunaan rambu terutama di butuhkan pada:

1. Arah dan tujuan jalur pedestrian.
2. KM/WC umum, telpon umum
3. Parkir khusus penyandang cacat
4. Nama fasilitas dan tempat

Persyaratan rambu yang di gunakan

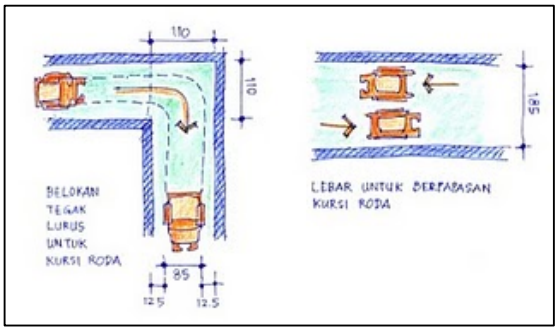
1. Rambu huruf timbul atau huruf Braille yang dapat di baca oleh tunanetra dan penyandang cacat lainnya.
2. Rambu yang berupa gambar dan symbol yang mudah dan cepat di tafsirkan artinya.
3. Rambu yang berupa tanda dan symbol internasional.
4. Rambu yang menerapkan metode khusus (missal: perbedaan perkerasan tanah,warna kontras dll)
5. Karakter dan latar belakang rambu harus di buat dari bahan yang tidak silau. Karakter dan simbul harus kontras dengan latar belakangnya, dengan permainan terang gelap.
6. Proporsi huruf atau karakter pada rambu harus mempunyai rasio lebar dan tinggi antara 3 :5 dan 1:1 serta ketebalan huruf antara 1 : 5 dan 1 : 10
7. Tinggi karakter huruf dan angka pada rambu harus di ukur sesuai dengan jarak pandang dari tempat rambu itu dibaca.

Lokasi penempatan rambu

1. Penempatan yang sesuai dan tepat serta bebas pandang tanpa penghalang.
2. Satu kesatuan system dengan lingkungan
3. Cukup mendapat pencahayaan termasuk penambahan lampu ada kondisi gelap.
4. Tidak mengganggu arus(pejalan kaki dll) dan sirkulasi (buka/tutup dll).

Jalur untuk Pejalan Kaki

1. Permukaan jalan harus stabil, kuat, tahan cuaca bertekstur halus dan tidak licin. Apabila harus terjadi gundukan tingginya tidak lebih dari 1,25 cm. Bila menggunakan karpet maka ujungnya harus kencang dan mempunyai trim yang permanen.
2. Kemiringan maksimum 7 derajat dan pada setiap 9 m disarankan terdapat pemberhentian untuk istirahat.
3. Area istirahat. Terutama digunakan untuk membantu pengguna jalan penyandang cacat
4. Pencahayaan Berkisar antara 50-150 lux tergantung pada intensitas pemakaian, tingkat bahaya dan kebutuhan keamanan.
5. Perawatan dibutuhkan untuk mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan
6. Drainase dibuat tegak lurus dengan arah jalur dengan kedalaman maksimal 1,5 cm mudah dibersihkan dan perletakan lubang di jauhkan dari tepi ramp.
7. Ukuran lebar minimum jalur pedestrian adalah 136 cm untuk jalur satu arah dan 180 cm untuk jalur dua arah. Jalur pedestrian harus bebas dari pohon tiang, rambu rambu dan benda benda pelengkap jalan yang menghalang.
8. Tepi pengaman disiapkan bagi penghentian roda kendaraan dan tongkattuna netra kea rah area yang berbahaya. Tepi pengaman di buat setinggi minimum 10 cm dan lebar 15 cm sepanjang jalur pedestrian.



Gambar 5.15 Ukuran Dasar Ruang

AREA PARKIR

Fasilitas parkir kendaraan

1. Tempat parkir penyandang cacat terletak pada rute terdekat menuju bangunan/fasilitas yang di tuju dengan jarak maksimum 60 meter.

2. Jika tempat parkir tidak berhubungan langsung dengan bangunan , misalnya pada parkir taman dan tempat terbuka lainnya, maka tempat parkir harus diletakkan sedekat mungkin dengan pintu gerbang masuk dan jalur pedestrian.

3. Area parkir arus cukup mempunyai ruang bebas di sekitarnya sehingga pengguna berkursi roda dapat dengan mudah masuk dan keluar dari kendaraannya.

4. Area parkir khusus penyandang cacat di tandai dengan symbol/tanda parkir penyandang cacat yang berlaku

5. Pada lot parkir penyandang cacat disediakan ramp trotoir di kedua sisi kendaraan.

6. Ruang parkir mempunyai lebar 375 cm untuk parkir tunggal atau 625 cm untuk parkir ganda dan sudah dihubungkan dengan ramp dan jalan menuju fasilitas fasilitas lainnya.

Daerah menaik turunkan (drop-out) penumpang

1. Kedalaman minimal dari daerah naik turun penumpang dari jalan atau jalur lalu lintas sibuk adalah 360 cm dan dengan panjang minimal 600 cm

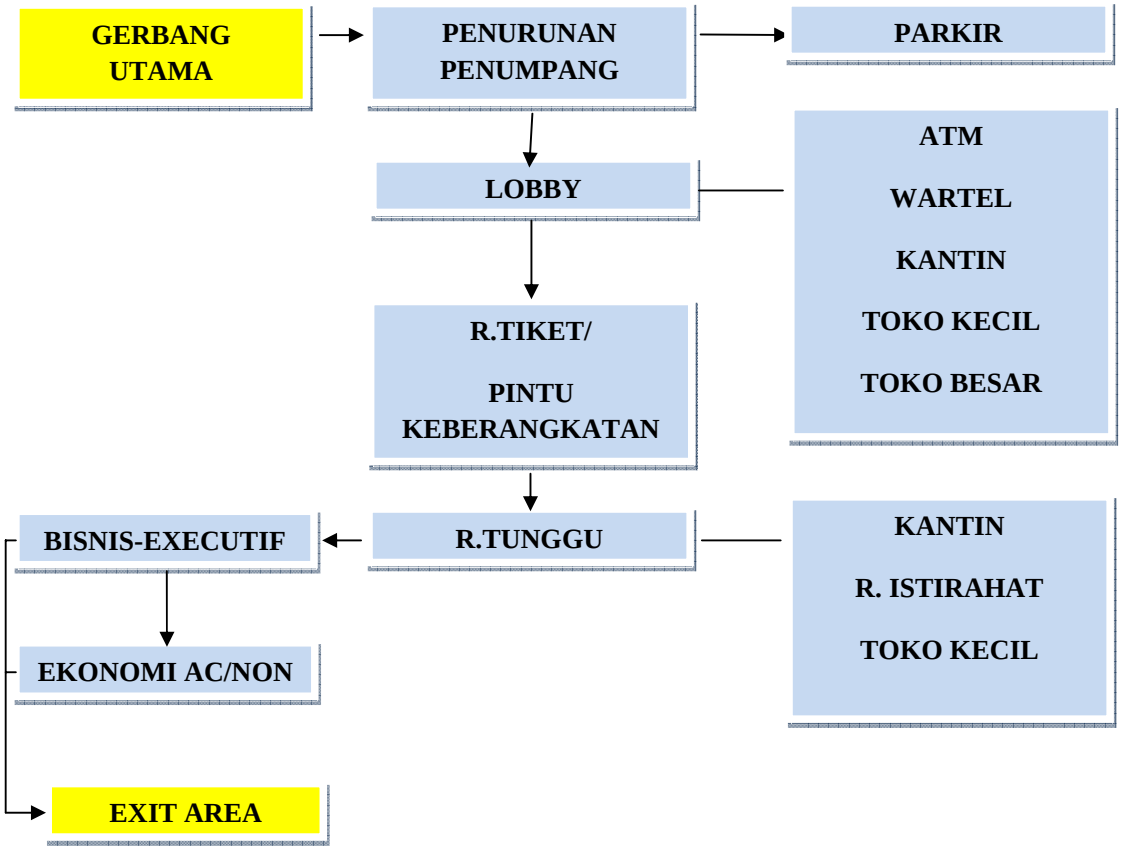
2. Dilengkapi dengan fasilitas ramp, jalur pedestrian dan rambu penyandang cacat

3. Kemiringan maksimal 5 derajat dengan permukaan yang rata di semua bagian.

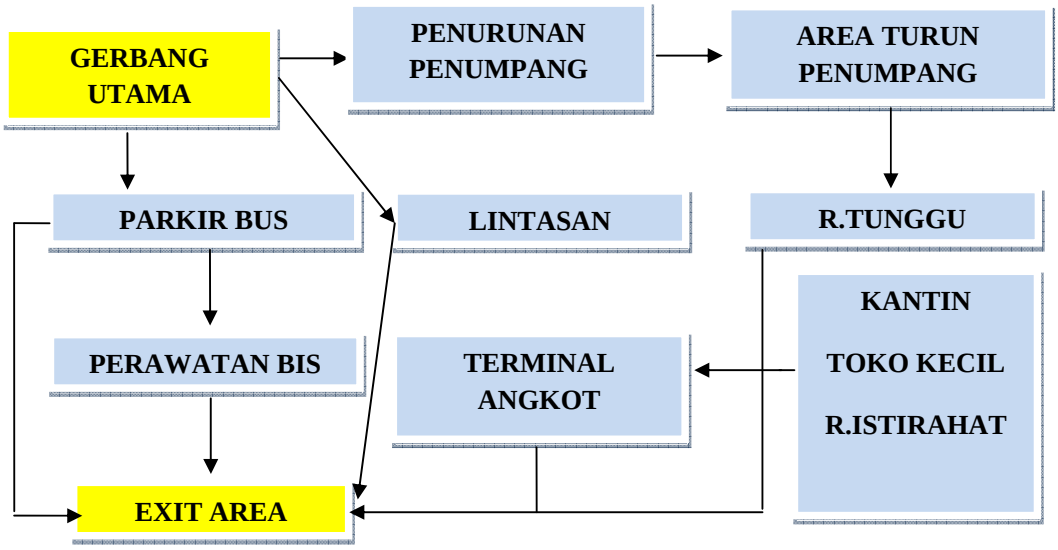
4. Diberi rambu penyandang cacat yang biasa digunakan untuk mempermudah dan membedakan dengan fasilitas serupa bagi umum.

Adapun Program Aktivitas Pengguna/pengunjung terminal Imbanagara :

a.Keberangkatan Penumpang



b.Kedatangan Penuumpang



c.Sopr dan Awak bis



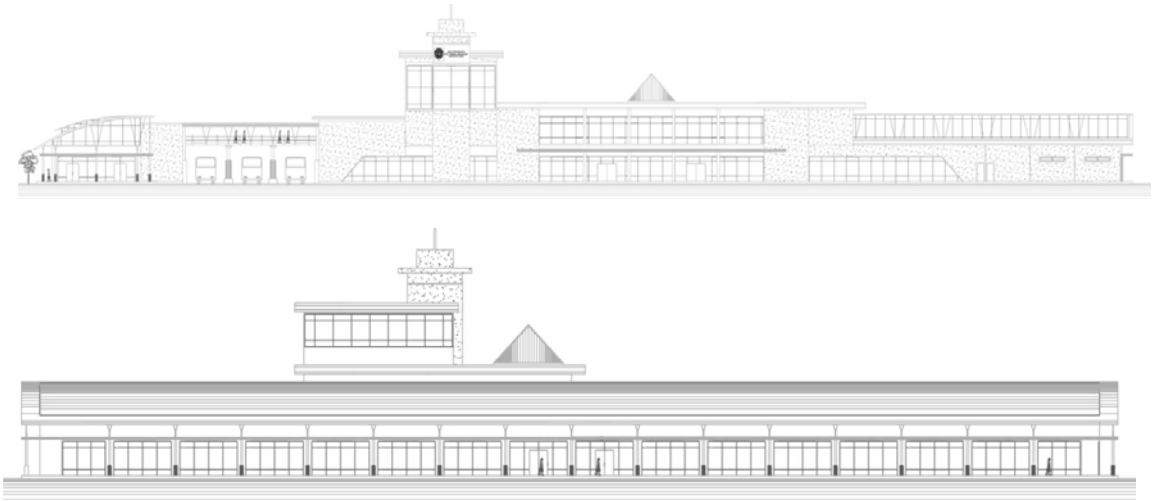
Gambar 5.16 Proram aktivitas pengguna

5.3.2 Kejelasan Langgam

Salah satu penerapan tema terhadap konsep desain yaitu kejelasan langgam.Dalam hal ini menggunakan langgam arsitektur modern.Ciri langgam arsitektur modern :

- Masa tunggal atau singular dan seragam
- Bersih tanpa ornamen yang beratserta fungsional
- Sistem struktur merupakan ciri utama langgam arsitektur modern.

Beberapa penerapan tema terhadap desain :



Gambar 5.17 Bentuk fasade bangunan





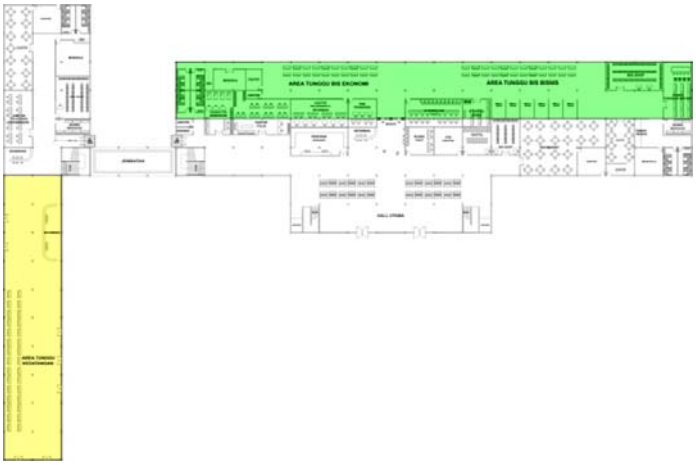
Gambar 5.18 Bentuk fasade area kedatangan & area keberangkatan

Pada *fasade* bangun meminimalisir ornamen-ornamen sesuai konsep kejelasan langgam yaitu langgam modern dan meperlihatkan pada penggunaan system struktur yaitu baja ringan.Pada *fasade* depan juga dibuat banyak menggunakan unsur transfaran yang bertujuan untuk hubungan dari dalam keluar atupun sebaliknya.

5.3.3 Kejelasan Urutan ruang

Secara spatial ruang-ruang spesifik disusun sedemikain rupa agar memiliki tingkat fleksibelitas yang tinggi dalam ketersusunan dan kemudahan fungsinya.Susunan dan tata letek ruang teratur. Batas antara ruang jelas terutama antara ruang dalam dan ruang luar.

Zoning ruang dalam:

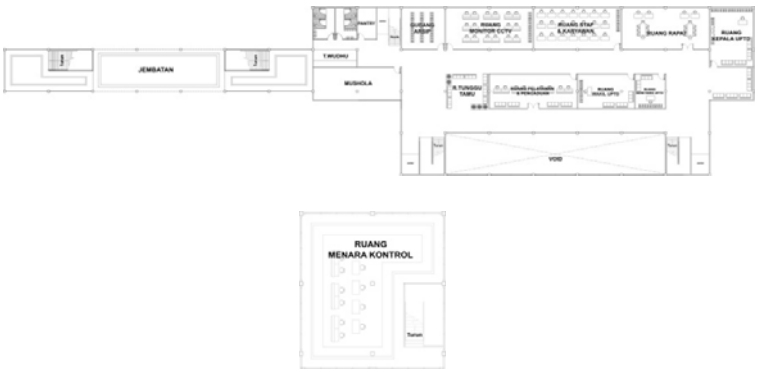


Gambar 5.19 Denah lantai dasar (zoning)

Keterangan :

Zona Keberangkatan

Zona Kedatangan

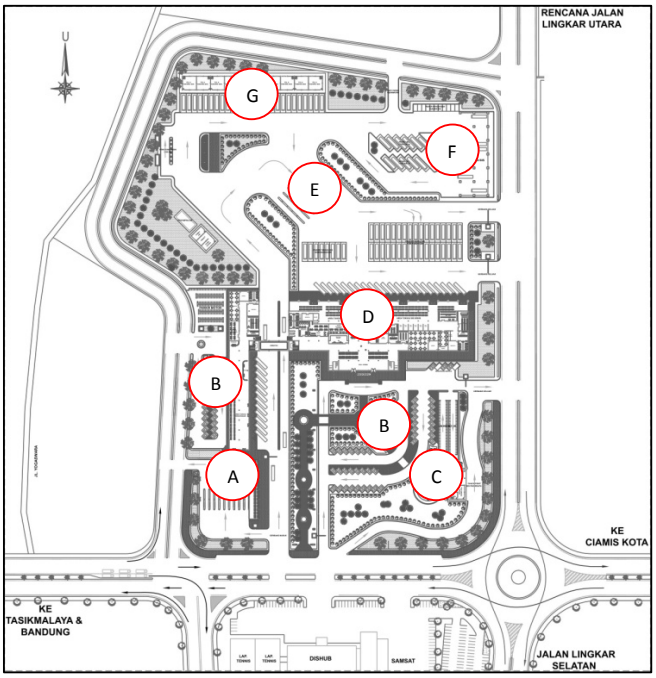


Gambar 5.20 Denah 1 & 2 (zoning)

Zona Kawasan rencana terminal :



Gambar 5.21 Peresfektif kawasan



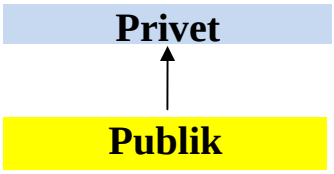
Gambar 5.22 Site Plan

Keterangan gambar :

A : Terminal Angkot
B : Parkir kendaraan
C : Check Point Bis Pariwisata
D : Masa bangunan Utama
E :Lintasan bis
F :Perawatan bis
G :Pul bis

A. Hirarki ruang

Hirarki ruangan disusun dengan pertimbangan adanya pembagian ruangan publik dan privet maksudnya adanya ruang yang digunakan sebagai pelayanan kepetingan umum dan ada ruangan yang digunakan sebagai kantor.



B.Pola ruang

Karena fungsi bangunan sebagai terminal maka pola ruangan fleksibel artinya mudah dijangkau atau diakses oleh siapa saja dengan memperhatikan kejelasan fungsi tiap ruangan.

Adapun kebutuhan ruang pada terminal ini adalah:

Kebutuhan ruang area kedatangan

Nama ruang	Dimensi	Jumlah Ruang	Luas Total (Dalam m^2)
Area tunggu kedatangan	43.2 x 14.4	1	622.08
Kantin	21.6 x 14.4	1	311.04
Mushola	9.3 x 8.8	1	81.84
Ruang keamanan	3.6 x 3.6	1	12.96
Ruang informasi & pengaduan	14.4 x 3.6	1	51.84
Kantor pelayanan kedatangan	7.2 x 14.4	1	103.68
Ruang merokok	3.6 x 8.8	1	31.68
Toilet & tempat wudhu	7.2x7.2	1	51.84
Jumlah			1266.96

Kebutuhan ruang area keberangkatan

Nama ruang	Dimensi	Jumlah Ruang	Luas Total (Dalam m^2)
Loket tiket peron	7.2 x 7.2	1	51.84
Loket tiket bis	14.4 x 7.2	1	103.68
Area tunggu keberangkatan ekonomi	28.8 x 9.2	1	264.96
Area tunggu keberangkatan bisnis	50.4 x 9.2	1	463.68
Small shop	3.6 x 5	6	108
Kantin	7.2 x 14.4	1	103.68
Mushola & tempat wudhu	14.4 x 7.2	1	103.68
Rest room & mini bar	7.2 x 14.4	1	103.68
Ruang keamanan	7.2 x 7.2	1	51.8
Kantor pelayanan keberangkatan & informasi	7.2 x 14.4		103.68
Ruang merokok	7.2 x 3.6	1	25.92
Toilet	7.2 x 7.2	1	51.84
Toilet	5.2 x 7.2	1	37.44

Mushalla,T.wudhu & Pantry	5.2 x 14.4	1	74.88
Ruang Tunggu Bisnis	7.2 x7.2	1	51.8
Janitor	4.2 x 2	1	8.4
Big Shop	14.4 x 7.2	1	103.68
Jumlah			1812.64

Kebutuhan ruang area lobby

Nama ruang	Dimensi	Jumlah Ruang	Luas Total (Dalam m^2)
Lobby	14.4 x 50.4	1	725.76
Police office	14.4 x 14.4	1	207.36
Ruang informasi & pengaduan	7.2 x 3.6	1	25.92
Ruang penitipan barang	7.2 x 14.4	1	103.68
ATM center	7.2 x 7.2	1	51.84
Wartel	7.2 x 7.2	1	51.84
Big shop	7.2 x 9.2	1	66.24
Restaurant	21.6 x 14.4	1	311.04
P3 K	7.2 x 11	1	79.2
Toilet,Gudang & Janitor	7.2 x 11	1	79.2
Jumlah			1702.08

Kebutuhan ruang pengelola

Nama ruang	Dimensi	Jumlah Ruang	Luas Total (Dalam m^2)
Ruang Kepala UPTD	10.0 x 7.2	1	72
Ruang Tunggu Tamu Kepala	5.7 x 7.2	1	37.44
Ruang Waka UPTD	9.2 x 6	1	55.2
Ruang Staf UPTD	14.4 x 7.2	1	103.68
Ruang rapat	14.4 x 7.2	1	103.68
Ruang tamu	7.2 x 6	1	43.2
Ruang pelayanan & pengaduan	14.4 x 6	1	86.4
Ruang monitor CCTV	14.4 x 7.2	1	103.68
Pantry	3.2 x 7.2	1	23.04
Toilet & T.wudhu	7.2 x 7.2	1	51.84
Gudang arsip	7.2 x 7.2	1	51.84
Menara pengawas	10 x 10	1	100
Mushalla	14.4 x 5.7	1	82.08
Janitor	4 x 3.6	1	14.4
Menara Pengawas	14.4 x 15.90	1	228.96
Jumlah			1157.44

Kebutuhan ruang utilitas & perawatan bis

Nama ruang	Dimensi	Jumlah Ruang	Luas Total (Dalam m^2)
Ruang pompa air	5 x 5	1	25
Ruang panel listrik	5 x 5	1	25
Ruang genset	5 x 5	1	25
Maintanance bis	60 x 20	1	1200
Jumlah			1275

Kebutuhan parkir kendaraan

Jenis Parkir	Kapasitas (unit)	Jumlah
Parkir mobil (3x5)	72	1080
Parkir motor (0.9x1.5)	352	475.2
Jumlah		1555.2

Kebutuhan parkir kendaraan

Jenis Parkir	Kapasitas (unit)	Jumlah
Parkir mobil bus (4 x 12)	79	3792
Jumlah		3792

Kebutuhan ruang check poin bus pariwisata & pul bis

Nama ruang	Dimensi	Jumlah Ruang	Luas Total (Dalam m^2)
Ruang pengelola	5 x 10	1	50
Toilet	1.9 x 2	1	3.8
Mushola	3.1 x 5	1	15.5
Toilet umum	1.9 x 2	2	7.6
Mushola umum	5 x 5	1	25
Pul bis	10 x 10	10	1000
Jumlah			1101.9

Kebutuhan luas llintasan dan ruang tunggu

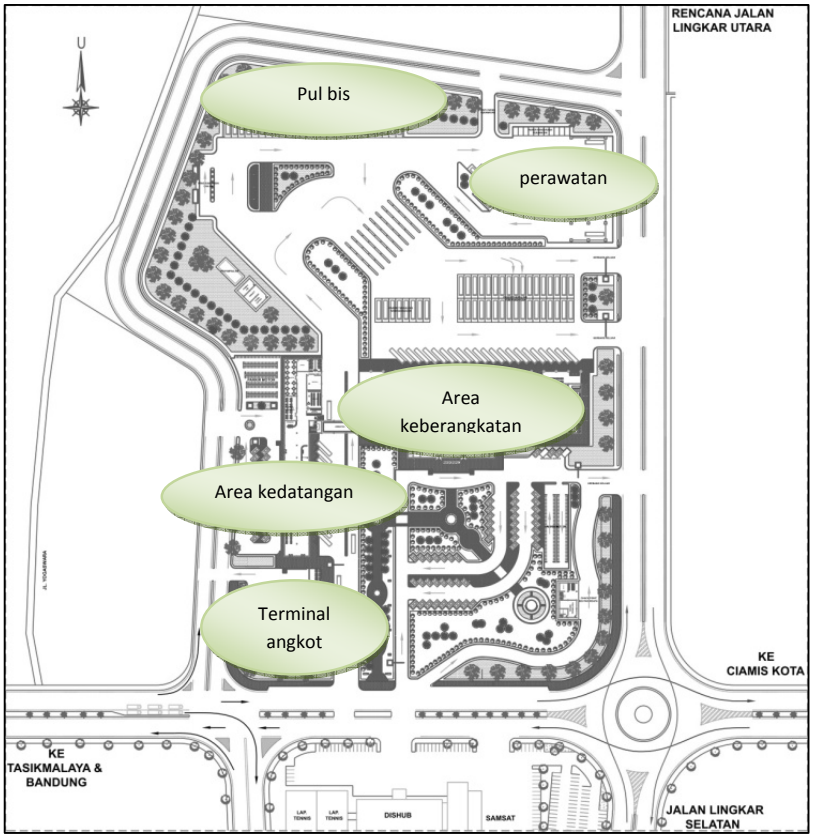
Nama ruang	Dimensi	Jumlah Ruang	Luas Total (Dalam m^2)
Lintasan angkot	14.4 x 32.4	1	466.56
R.tunggu angkot	7.2 x 43.2	1	311.04
Lintasan bis	15 x 45	1	675
Jumlah			1452.6

Tabel 5.1 Kebutuhan ruang

C.Sifat ruang

Sifat ruang per ruang yang dinamis / mengalir memberikan kemudahan pada penggunanya untuk mengakses setiap ruangan.

Adapun perencanan pada ruang dalam site yang memperhatikan keterkaitan dengan fungsi dari masing-masing bangunan.



Gambar 5.23 Penetapan fungsi kawasan

Penempatan fungsi dari masing-masing kebutuhan ruang melihat dari kebutuhan akan kegiatan yang dilakukan,contoh pada area keberangkatan.Perletakannya disimpan berdekatan dengan pintu keluar terminal dengan kebutuhan ruang yang sanga besar karena melayani beberapa trayak.

Adapun trayek yang dilayani oleh terminal Imbanagara

Trayek AKDP, AKAP & Trayek dalam Kabupaten Ciamis terdiri atas :

1. Ciamis - Tanggerang – Serang - Merak
2. Ciamis – Jakarta - Bekasi
3. Ciamis – Bandung

4. Ciamis – Cirebon – Semarang
5. Ciamis – Purwokerto – Yogyakarta – Kudus – Surabaya
6. Ciamis – Magelang – Semarang
7. Ciamis – Bamjar – Pangandaran – Cijulang
8. Ciamis – Tasikmalaya
9. Ciamis – Kawali – Raja Desa

Trayek Lokal Dalam Kota :

Angkutan Kota 01,02,03,04,05,06,07,08,09,10,11,12.

Ada pun jumlah bis yang masuk ke terminal yang ada pada saat ini dar data bulan Februari yaitu sekitar 3.752 yang apabila di rata-ratakan perharinya adalah 125 bis(untuk semua jurusan dan ukuran bis).Ada pula jumlah penumpangnya 84.035 apabila dirata-ratakan perharinya adalah 2.710(untuk semua jurusan dan ukuran bis)

5.4 Utilitas

Penerapan utilitas pada rancangan desain memperhatikan beberapa pertimbangan yang terdiri atas :

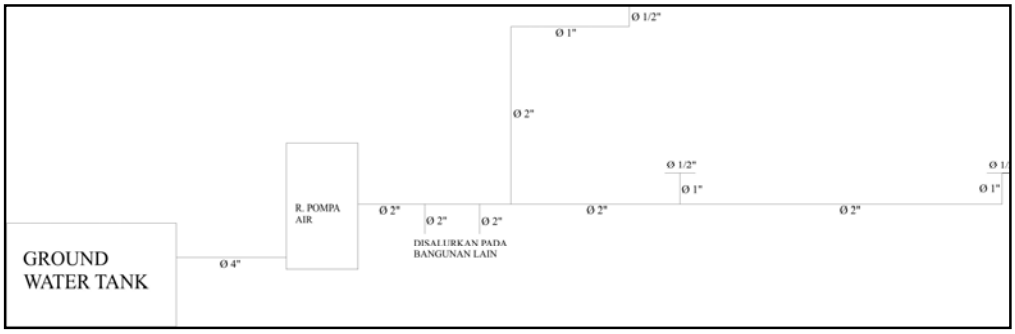
- Air bersih
- Air kotor
- Hydrant
- Air hujan

1.Air bersih

Air bersih bersumber dari 2 sumber yaitu :

- PDAM
- Sumur galian

Air bersih ditampung di *ground water tank* yang kemudian di alirkan ke seluruh bangunan melalui instalasi pipa.

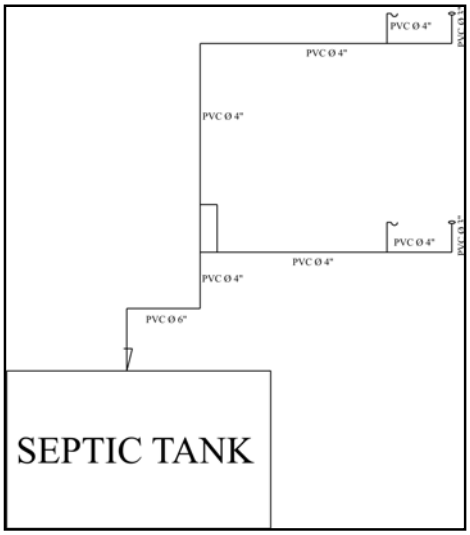


Gambar 5.24 Diagram air bersih

Penyaluran air bersih ke seluruh bangunan menggunakan pipa PVC dan pipa besi.Ukuran ditentukan sesuai dengan kebutuhan tiap masing-masing bangunan.

2.Air kotor

Air kotor yang dimaksudkan di sini adalah air kotor yang berasal dari toilet.Adapun diagram penyaluran air kotor nya adalah :



Gambar 5.25 Diagram air kotor

Penyaluran air kotor yang berakhir di septictank melalui pipa PVC dan pipa besi yang dikubur dalam tanah dan dilindungi oleh buis serta gheter.

3.Hydrant

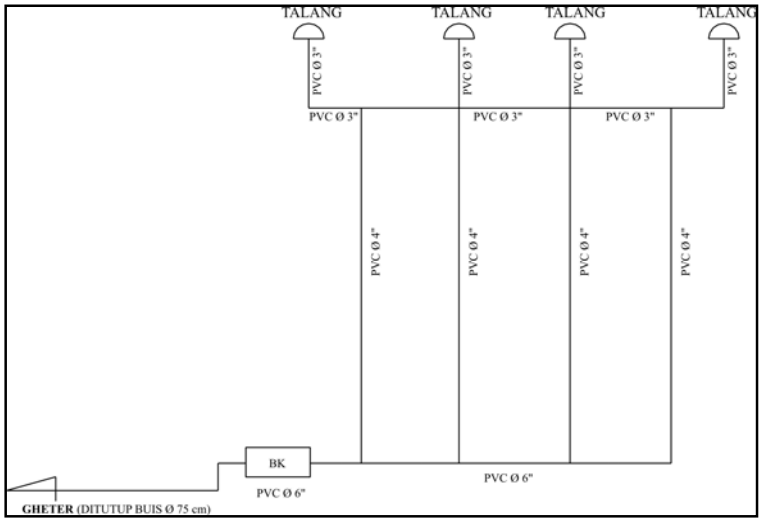
Proses pekerjaan Instalasi *Hydrant*, bagian ini merupakan bagian penting dari salah satu bangunan karena merupakan fasilitas pemadam kebakaran.Pipa *hydrant* biasanya berwarna merah.Sumber air berasal dari *ground water tank* yang kemudian disalurkan melalui *pipa besi GL berdiameter 6 inchi* menuju ke *fire house cabinet*.Hydrant pada bangunan ini terdapat 2 jenis yaitu :

1. IHB (Indor hydrant box)
2. OHB (Outdor hydrant box)

Sumber air yang bersal dari ground water tank yang disalurkan dengan pipa besi GL berdiameter 6 inchi.Adapun teknis pengambilan air adalah pompa akan menyala pada saat terjadi kebakaran secara otomatis kemudian disalurkan menuju pilar hydrant yang sudah ditempatkan di dalam maupun luar ruangan. Masing – masing pilar hydrant disediakan box yang berisikan pipa karet yang mempunyai panjang ± 12 meter.

4.Air hujan

Penyaluran air hujan menggunakan talang air hujan yang kemudian disalurkan melalui pipa PVC ke gheter yang nantinya disalurkan kembali ke pembuangna air kota.



Gambar 5.26 Diagram air hujan