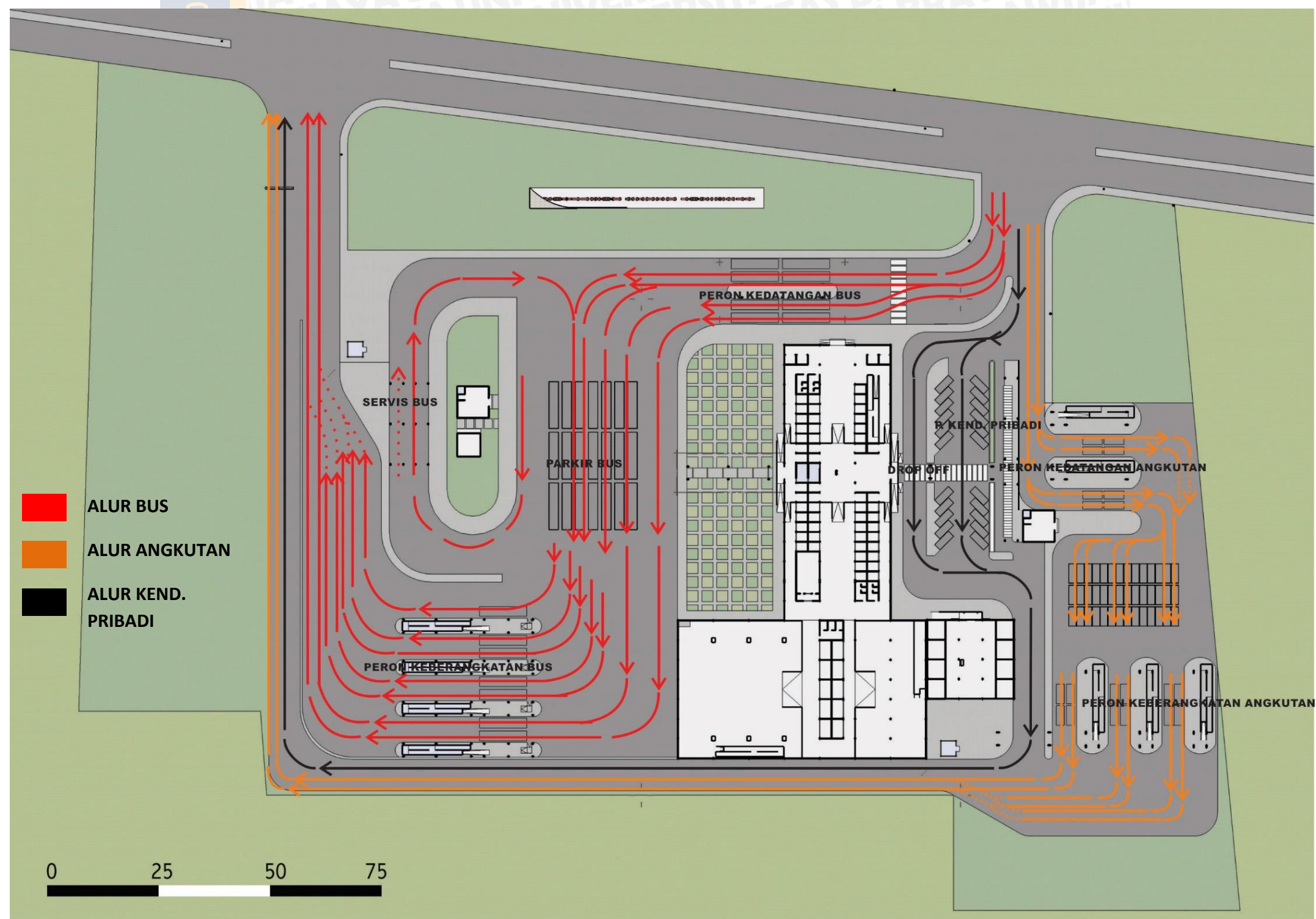


4.7.1 Pembahasan Desain Skematik

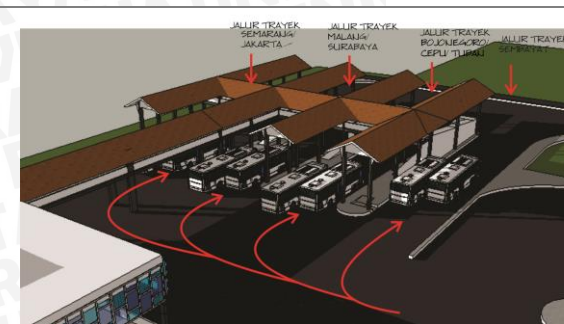
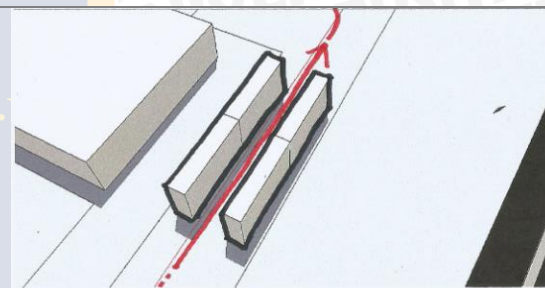
- Pembahasan hasil desain sirkulasi kendaraan



Gambar 4.40 Alur sirkulasi kendaraan
(Sumber: Hasil desain)

Tabel 4.17 Pembahasan desain sirkulasi kendaraan

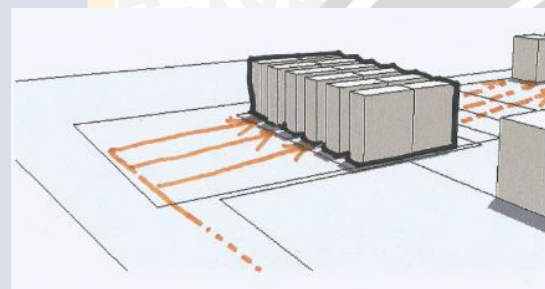
No.	Aspek	Kriteria	Konsep	Hasil Desain		Keterangan
				Tampak atas	Perspektif	
1.	Kemudahan	Semua kendaraan umum dapat memasuki-keluar area terminal dengan mudah Dirjen Perhubungan Darat (1994 : 94)	Konsep masuk kendaraan			Pintu masuk kendaraan dijadikan satu lalu dipisah untuk melakukan pergerakannya masing-masing Dengan bantuan lampu lalu lintas, maka resiko kemacetan yang terjadi di jalan tersebut dapat teratasi. Dimensi jari-jari <i>maneuver</i> jalan selebar 11.20 meter sehingga memudahkan kendaraan paling besar (bus) untuk masuk ke dalam terminal (neufert) Dimensi masing-masing jalur masuk kendaraan selebar 8 meter
			Konsep			- Arah keluar kendaraan menuju kedua arah jalan raya Duduk Sampeyan sehingga diperlukan bantuan lampu lalu lintas, untuk mengurangi resiko kemacetan yang terjadi di jalan tersebut. - Dimensi jari-jari <i>maneuver</i> jalan selebar 11.20 meter sehingga memudahkan kendaraan paling besar (bus) untuk masuk ke dalam terminal (neufert) - Dimensi jalur keluar kendaraan selebar 15 meter
		Parkir <i>platform</i> dan teluk ditata sedemikian rupa sehingga memberi rasa mudah dicapai, lancar dan tertib Dirjen Perhubungan Darat (1994 : 94)	Konsep <i>platform</i> keberangkatan bus			- Pembagian <i>platform</i> kedatangan terbagi menjadi 2 jalur parkir yaitu kedatangan Bojonegoro/Cepu/Semarang/Jakarta dan Surabaya/ Malang/ Tuban/ Sembayat. Dimana jalur trayek Semarang/ Jakarta merupakan jalur trayek transit dan memiliki jalur tersendiri untuk memasuki <i>platdform</i> keberangkatan karena bus hanya berfungsi menaik-turunkan penumpang. - Pembagian <i>platform</i> keberangkatan terbagi menjadi 4 jalur parkir yaitu trayek Bojonegoro/ Cepu/Tuban, Sembayat, Surabaya/Malang, Jakarta/Semarang. Keempat jalur ini dipilih karena keberangkatannya menuju arah yang sama dan trayek Sembayat (dalam kota) disendirikan karena frekuensi yang lebih tinggi. Jalur trayek Jakarta/ Semarang diletakkan sesuai jalur transit. - Menurut Direktorat Jenderal
			Konsep <i>platform</i> kedatangan bus			



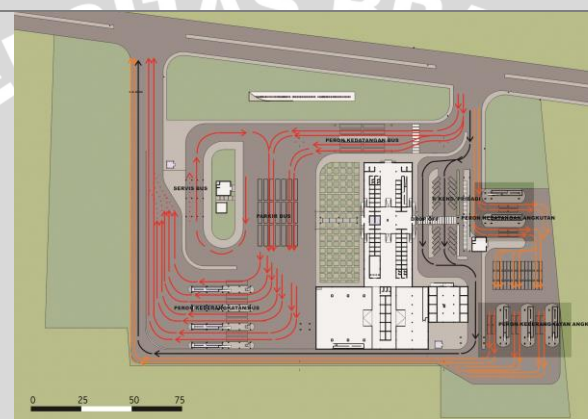
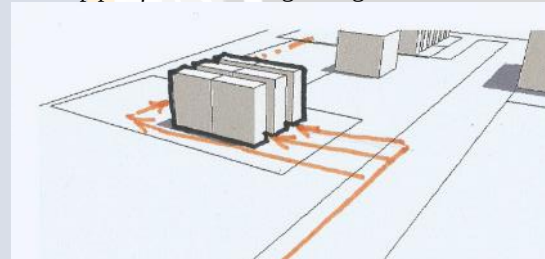
Perhubungan Darat, untuk mengoptimalkan alur sirkulasi agar tidak macet adalah dengan membuat *platform* yang mampu cukup untuk 2 bus

- Dimensi lebar masing-masing jalur kedatangan selebar 3 meter dan 24 meter
- Dimensi lebar masing-masing jalur keberangkatan lebar 6,5 meter dan 15 meter

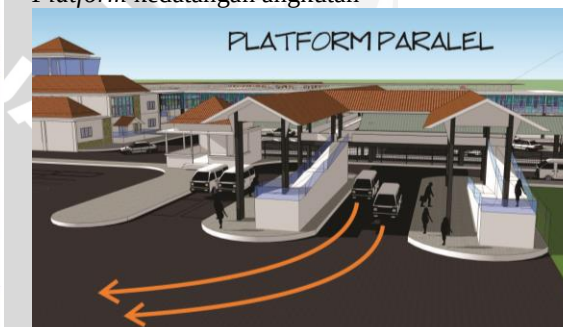
Konsep *platform* keberangkatan angkutan



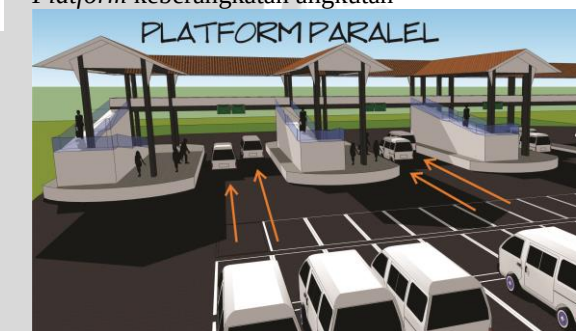
Konsep *platform* kedatangan angkutan



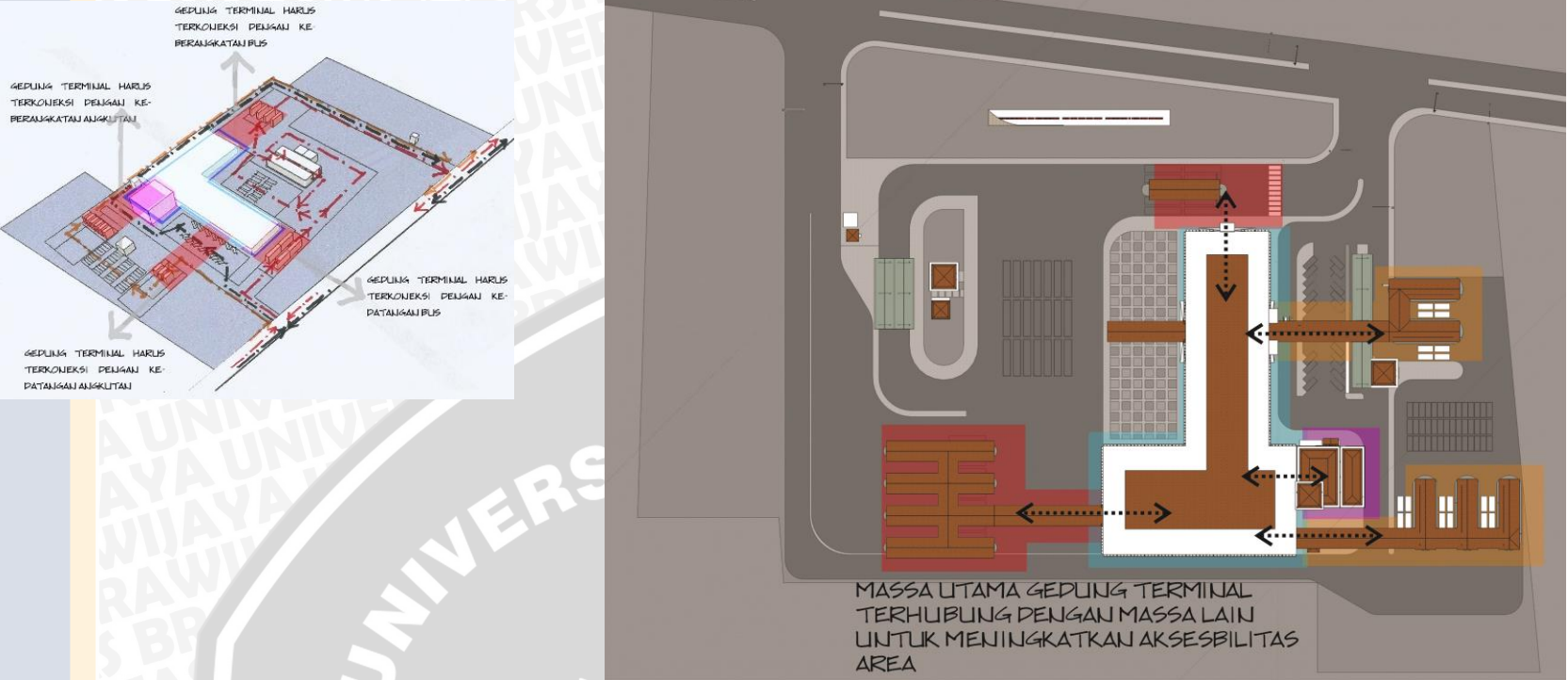
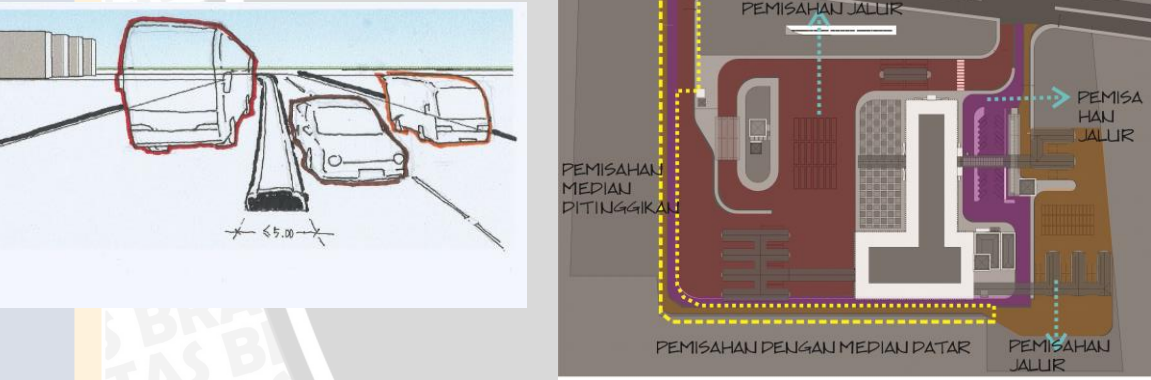
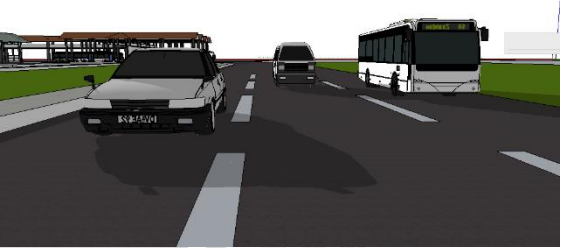
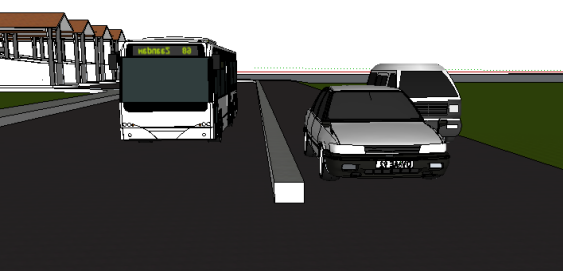
Platform kedatangan angkutan



Platform keberangkatan angkutan



- Jalur kedatangan dan keberangkatan terdiri dari 3 jalur, rute Rute angkutan Duduk Sampeyan-Betyo Kauman, Rute angkutan Duduk Sampeyan-Cerme, dan Rute angkutan Duduk Sampeyan-Benjeng-Gresik
- Secara umum bentuk *platform* untuk angkutan menyesuaikan dengan konsep *platform* bus, maka terdapat dua jalur untuk kedatangan dan keberangkatan masing-masing trayek.
- Dimensi lebar masing-masing jalur keberangkatan lebar 2,5 meter dan 15 meter

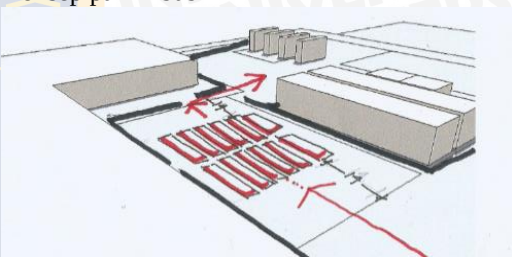
Kenyamanan Area kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum terpisah Keputusan Menteri Perhubungan No.31 (1994 : pasal 4)	Konsep tata massa 	Gedung terminal terkoneksi dengan area kedatangan dan area keberangkatan kendaraan umum sehingga penumpang berangkat maupun penumpang datang dapat menuju gedung terminal sebagai tempat untuk memulai perjalanan ataupun mengakhiri perjalanan.
Jalan masuk dan jalan keluar kendaraan umum harus lancar Dirjen Perhubungan Darat (1994 : 94)	Konsep pemisahan jalur kendaraan 	Pemisahan dengan median datar  pemisahan dengan median yang ditinggikan  - Dikarenakan dimensi kendaraan pribadi dengan angkutan sama, maka kedua kendaraan disatukan dalam satu jalur namun dibedakan melalui median jalan datar. Median jalan datar tetap membedakan jalur kendaraan dengan menggunakan pembatas <i>rail</i> ringan. - Bus yang memiliki dimensi paling besar dan <i>maneuver</i> yang besar maka jalur bus dibedakan demi kenyamanan masing-masing kendaraan dengan menggunakan median jalan yang ditinggikan - Dimensi median jalan yang ditinggikan adalah < 5 meter, sedangkan median jalan datar selebar >18 cm. (ditjendat)

t

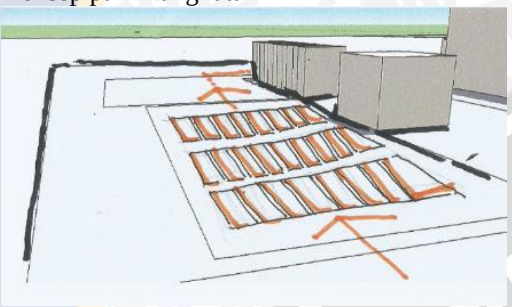
Tata cara parkir kendaraan umum tidak mengganggu kelancaran sirkulasi kendaraan umum dan keamanan penumpang

Dirjen Perhubungan Darat (1994 : 94)

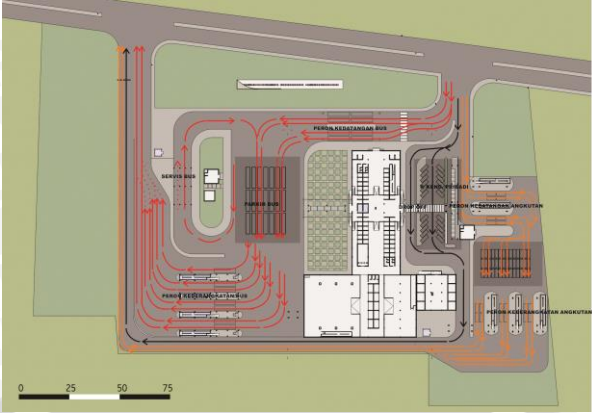
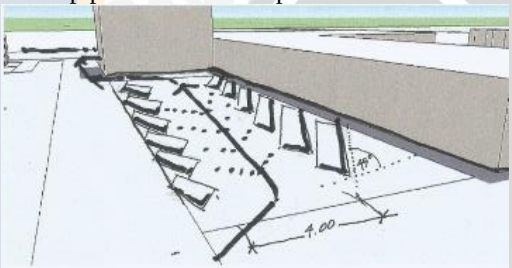
Konsep parkir bus



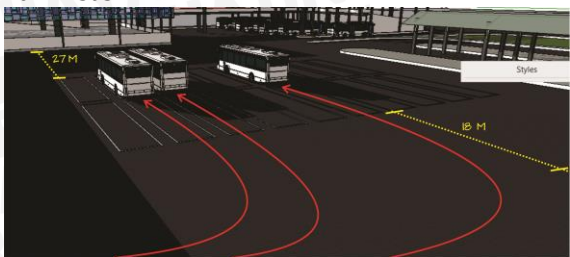
Konsep parkir angkutan



Konsep parkir kendaraan pribadi



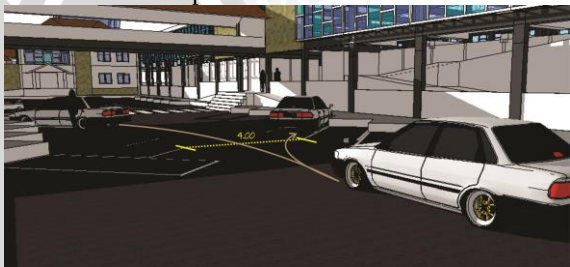
Parkir bus



Parkir angkutan



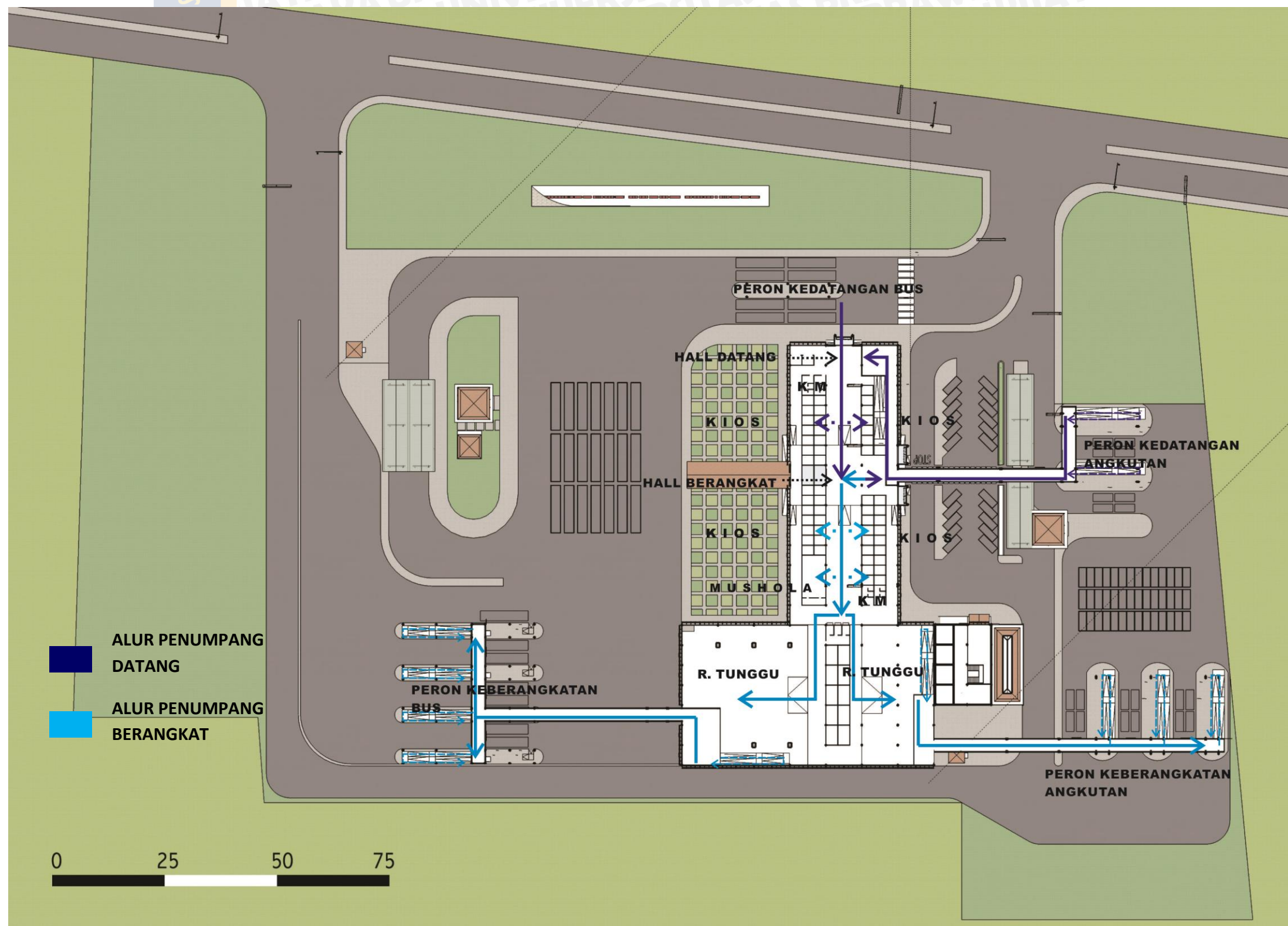
Parkir kendaraan pribadi



- Sistem parkir 90° untuk parkir bus untuk memudahkan bus melakukan *maneuver* parkir dan bergerak menuju area keberangkatan
 - Jarak sirkulasi kendaraan pada area parkir 90° minimal selebar 14 meter sehingga memudahkan *maneuver* bus (neufert)
 - Dimensi *maneuver* parkir selebar 27 meter dan 18 meter
-
- Sistem parkir 90° untuk parkir angkutan untuk memudahkan angkutan melakukan *maneuver* parkir dan bergerak menuju area keberangkatan
 - Lebar sirkulasi kendaraan pada area parkir 90° minimal selebar 3.50 meter sehingga memudahkan *maneuver* bus (neufert)
-
- Sistem parkir 45° untuk parkir kendaraan pribadi tentunya untuk memudahkan kendaraan pribadi melakukan *maneuver* parkir sehingga tidak mengganggu sirkulasi yang ada.
 - Lebar sirkulasi kendaraan pada area parkir 45° minimal selebar 3.50 meter (neufert)

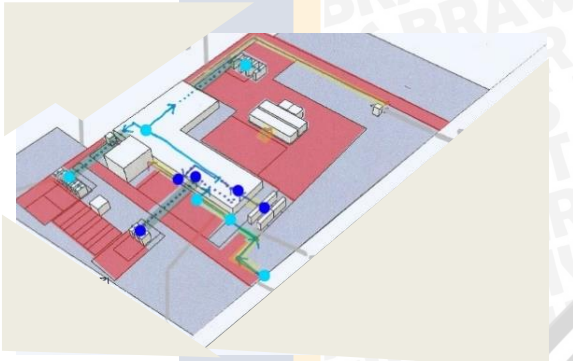
Sumber : Hasil desain

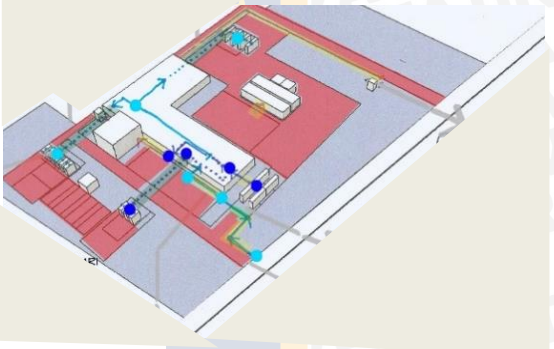
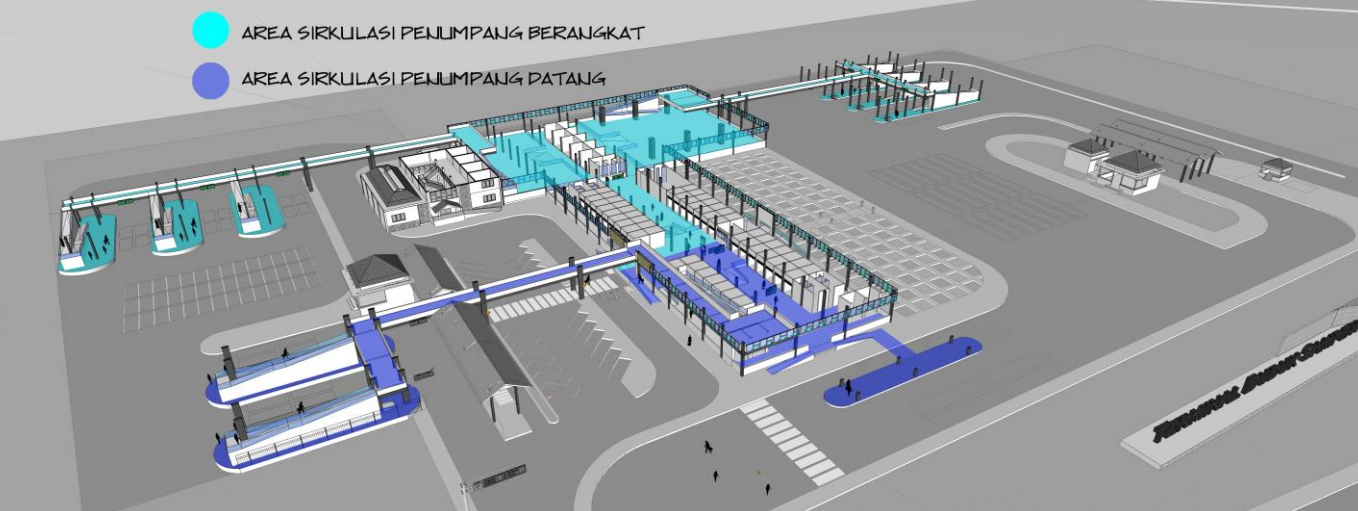
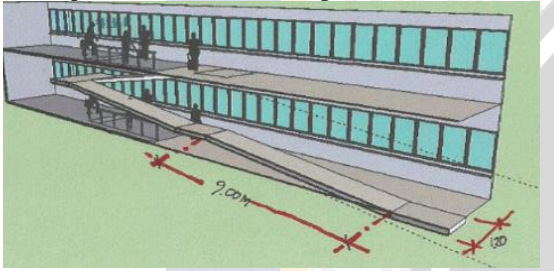
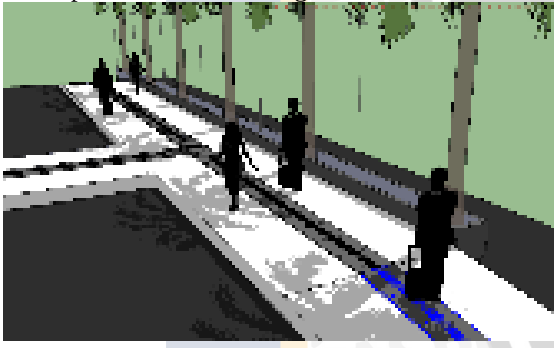
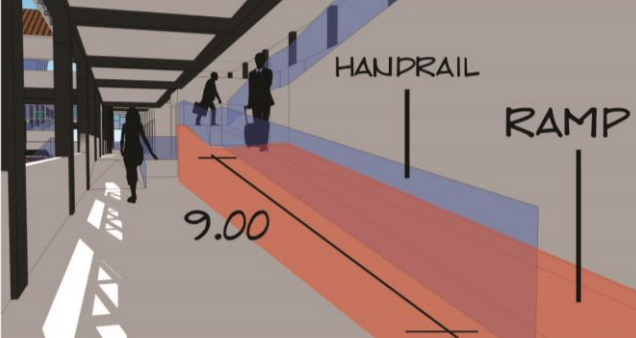
- Pembahasan hasil desain sirkulasi penumpang



Gambar 4.41 Alur sirkulasi penumpang
(Sumber: Hasil desain)

• Tabel 4.18 Pembahasan desain sirkulasi penumpang

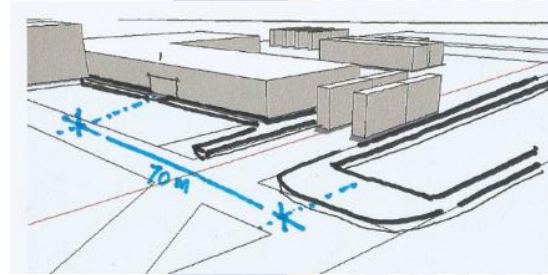
No.	Aspek	Kriteria	Konsep	Hasil Desain	Keterangan
1.	Kemudahan	Jalur penumpang harus menerus dari titik satu ke titik lainnya Peraturan Menteri PU No.3 (2014 : 6)	Konsep menerus satu titik ke titik lain 	 AREA SIRKULASI PENUMPANG BERANGKAT AREA SIRKULASI PENUMPANG DATANG	• Titik pertama penumpang berangkat adalah gerbang masuk, sedangkan titik akhirnya berada di peron angkutan dan bus (titik biru muda) • Titik pertama penumpang datang adalah peron angkutan/ bus, sedangkan titik akhirnya berada area parkir (titik biru tua)
		Penumpang dapat menemukan informasi dengan mudah Peraturan Menteri PU No.3 (2014 : 42)	Konsep tata informasi 	 INFORMASI PETUNJUK JALAN INFORMASI BERUPA DENAH GEDUNG INFORMASI JALUR TRAYEK INFORMASI JADWAL BERANGKAT	• Memberikan petunjuk jalur trayek untuk memudahkan penumpang menemukan tujuan bus atau angkutan yang dituju • Memberikan petunjuk jalan untuk memudahkan penumpang menemukan jalur ruang keberangkatan angkutan atau bus yang dituju • Memberikan informasi jadwal keberangkatan untuk memudahkan penumpang mengetahui jadwal keberangkatan bus ataupun angkutan yang dituju
					
			Informasi berupa denah gedung	informasi berupa petunjuk arah	informasi berupa jalur trayek

Kenyamanan	Semua jalur penumpang di dalam terminal tidak mengakibatkan penumpang berdesak-desakan Dirjen Perhubungan Darat (1994 : 94)	Konsep pemisahan jalur kedatangan dan keberangkatan 	 ● AREA SIRKULASI PENUMPANG BERANGKAT ● AREA SIRKULASI PENUMPANG DATANG	• Jalur kedatangan terbagi menjadi dua, kedatangan angkutan dan kedatangan bus. Diletakkan di area yang berdekatan dan terkoneksi dengan hall kedatangan (biru muda) • Jalur keberangkatan terbagi menjadi dua, keberangkatan angkutan dan keberangkatan bus. Diletakkan di area yang berdekatan dan terkoneksi dengan ruang tunggu, dari hall keberangkatan. (hijau muda)
	Semua jalur penumpang di dalam terminal mempertimbangkan aksesibilitas difabel Keputusan Menteri Perhubungan No.31 (1995 : pasal 6)	Konsep difable di dalam ruangan  Konsep difable di luar ruangan 	 ● AREA TERSEDIA JALUR DIFABEL (DALAM BANGUNAN) ● AREA TERSEDIA JALUR DIFABEL (LUAR BANGUNAN)  HANDRAIL RAMP 9.00  6' 2.00 Jalur difabel dalam bangunan Jalur difabel luar bangunan	• jalur sirkulasi yang terdapat di dalam bangunan akan diberikan <i>handrail</i> • penggunaan ramp dengan derajat minimal 6 ° akan digunakan apabila terdapat elevasi lantai dan perpindahan dari lantai 1 ke lantai 2 • alur sirkulasi di luar bangunan akan diberikan ubin pemandu pada jalur pedestrian yang ada • penggunaan ramp dengan derajat minimal 6 ° akan digunakan apabila terdapat elevasi jalur pedestrian

Penumpang dapat memasuki terminal bus tanpa beralasan jauh

Dirjen Perhubungan Darat (1994 : 94)

Konsep kenyamanan jarak dan dimensi



- Jalur masuk pejalan kaki dari gerbang hingga pintu masuk ke gedung terminal sejauh 70 meter
- Jarak manusia mampu berjalan kaki tanpa istirahat adalah 400 meter
- Jarak terjauh penumpang adalah bagi penumpang datang yang berjalan dari area kedatangan angkutan untuk melanjutkan perjalanan menggunakan bus (area keberangkatan bus) sejauh $\pm$ 390 meter
- Terdapat area yang memiliki fasilitas istirahat seperti hall keberangkatan, hall kedatangan, kios/kafetaria, dan ruang tunggu.

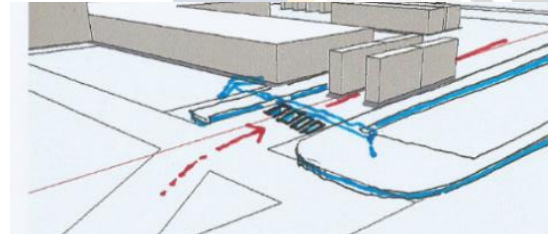
Jalur penumpang terpisah dengan jalur kendaraan

Dirjen Perhubungan Darat (1994 : 94)

Konsep pemisahan jalur sirkulasi penumpang Sidewalk



zebracross



Elevated bridge



Zebra cross



Elevated bridge

- Konsep *sidewalk* digunakan untuk membedakan jalur pejalan kaki dengan kendaraan
- Dimensi minimal jalur pedestrian untuk fasilitas terminal selebar 2 meter (Menteri PU)
- *Zebra cross* digunakan untuk tempat penyeberangan pejalan kaki menuju jalur pejalan kaki selanjutnya
- Pemberian markah dan rambu tempat penyeberangan adalah kewajiban fasilitas yang harus terpenuhi untuk fasilitas penyeberangan
- Untuk mengatasi permasalahan sirkulasi silang penumpang-bus-angkutan dan kendaraan pribadi ketika memasuki gerbang masuk, maka perlu disediakan *zebra cross* yang lebih sedikit memakan biaya.
- Ketinggian *elevated bridge* setinggi 4 meter sehingga untuk kendaraan dengan dimensi yang paling tinggi (bus) mampu melewati jembatan ini.