

PENERAPAN ARSITEKTUR FUTURISTIC PADA PERANCANGAN BANGUNAN UTAMA TERMINAL LEUWI PANJANG DENGAN KONSEP BERBASIS TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (T.O.D)

Fajar Ikhwan Harmono¹, Rikky Subagja²

Program Studi Arsitektur, Sekolah Tinggi Sains dan Teknologi Indonesia (ST-INTEN)

Abstrak

Bandung merupakan kota yang sudah berkembang menjadi kota metropolitan, yang dimana kota metro politan memiliki ciri yang dapat dilihat dari berbagai aspek, antara lain jumlah penduduk, kegiatan ekonomi, dan luas kawasan terbangun. Pertumbuhan dimulai dari pusat-pusat subwilayah kota kemudian menyebar ke wilayah sekitarnya. Jaringan jalan berfungsi sebagai jaringan penghubung pusat - pusat kegiatan dan bukan sebagai tumpuan pertumbuhan wilayah (rencana tata ruang Wilayah kota bandung 2011- 2031). desain kota yang dinilai paling cocok dengan pola polisentrik adalah Transit Oriented Development (TOD).

Perencanaannya TOD pada pelaksanaannya harus di tempatkan pada Jaringan utama angkutan massal, koridor jaringan bus/ brt dengan frekuensi tinggi dan juga Jaringan pengumpan bus yang waktu tempuh nya kurang dari 10 menit dari, di dalam rancangan tata guna lahan ada beberapa usulan lokasi dan salah satu usulan lokasi berada di terminal leuwi panjang yang dengan jenis moda transportasi di dalamnya berupa monorail, BRT, AKDP dan angkot.

Perencanaan terminal/Stasiun berbasis Transit Oriented Development (TOD) merupakan sarana pelayanan angkutan umum yang memudahkan masyarakat khususnya kota Bandung dalam melakukan pergerakan antar moda transportasi untuk mengakses sumber daya kota.

Kata Kunci : *Terminal, Perencanaan kota, TOD, Arsitektur*

Abstract

Bandung is a city that has developed into a metropolitan city, in which the metro city of pollution has characteristics that can be seen from various aspects, including population, economic activity, and the area of the built area. Growth starts from the centers of sub-regional cities and then spreads to the surrounding region. The road network functions as a connecting network of centers - the center of activity and not as a foundation for regional growth (spatial plan for Bandung City Region 2011-2031). the city design that is considered the most suitable with the polycentric pattern is Transit Oriented Development (TOD).

The TOD plan in its implementation must be placed on the main mass transit network, high frequency bus / brt network corridors and also the bus feeder network which takes less than 10 minutes from, in the land use plan there are several proposed locations and one proposal the location is in the long leuwi terminal with the type of transportation modes in the form of monorail, BRT, AKDP and public transportation.

Terminal / Station Planning based on Transit Oriented Development (TOD) is a public transportation service facility that facilitates the public, especially the city of Bandung in carrying out movements between modes of transportation to access city resources.

Keywords: *Terminal, Urban Planning, TOD, Architectur*

I. PENDAHULUAN

Bandung merupakan kota yang sudah berkembang menjadi kota metropolitan, yang dimana kota metro politan memiliki ciri yang dapat dilihat dari berbagai aspek, antara lain jumlah penduduk, kegiatan ekonomi, dan luas kawasan terbangun. Namun dengan bertambahnya jumlah penduduk, bertambah pula masalah terhadap jumlah kendaraan yang meledak pesat menjadi pemicu masalah transportasi karena penambahan ruas jalan yang tidak sebanding dengan penambahan jumlah kendaraan.

Dalam pemecahan masalah di atas pemerintah kota Bandung memiliki konsep dalam pengembangan transportasi bertajuk "Bandung Urban mobility, Bandung lancar 2013". Yang dimana di dalam konsep itu pemerintah kota Bandung menambah moda transportasi baru seperti MRT, Cable car, bus way dan masih ada lagi yang lainnya.

Di samping penambahan moda transportasi kota Bandung pemerintah kota Bandung, menjabarkan dalam konsep Bandung Urban Mobility yang salah satunya merupakan meningkatkan sarana dan prasarana/ Infrastruktur transportasi.

Dalam program Bandung Urban Mobiliti pemerintah akan menerapkan dan mengembangkan konsep TOD (Transit Orientie development) yang dimana pengembangan ini di harapkan akan menumbuhkan perkembangan kota Bandung menjadi kota compact city atau pertumbuhan kota yang padu dan teratur. Pertumbuhan dimulai dari pusat-pusat subwilayah kota kemudian menyebar ke wilayah sekitarnya. Jaringan jalan berfungsi sebagai jaringan penghubung pusatpusat kegiatan dan bukan sebagai tumpuan pertumbuhan wilayah (rencana tata ruang Wilayah kota Bandung 2011-2031). desain kota yang dinilai paling cocok dengan pola polisentrik adalah Transit Oriented Development (TOD).

Secara umum TOD merupakan konsep yang memberikan alternatif bagi pertumbuhan pembangunan kota, sub wilayah dan lingkungan ekologis di sekitarnya. Dengan demikian mengembangkan TOD juga di lakukan pembangunan fasilitas campuran, seperti pembangunan perumahan, perkantoran, perdagangan dan fasilitas lainnya yang terintegrasi ke dalm lingkungan ramah pejan

kaki yang terletak dalam jarak setengah mil dari lokasi tansportasi publik yang berkualitas, sebuah lingkungan TOD biasanya memiliki pusat dengan stasiun transit atau stasiun pemberhentian (stasiun kereta api, stasiun metro, halte trem, atau halte bus).

Perencanaanya TOD pada pelaksanaannya harus di tempatkan pada Jaringan utama angkutan massal, koridor jaringan bus/ brt dengan frekuensi tinggi dan juga Jaringan pengumpan bus yang waktu tempuh nya kurang dari 10 menit dari, di dalam rancangan tata guna lahan ada beberapa usulan lokasi dan salah satu usulan lokasi berada di terminal leuwi panjang yang dengan jenis moda transportasi di dalamnya berupa monorail, BRT, AKDP dan angkot.

dalam hal ini terminal leuwi panjang akan ada penambahan fungsi yang bermula hanya di fungsikan sebagai transit bus menjadi stasiun dengan berbagai moda transportasi terpadu. Dan dengan fungsi bangunan stasiun yang lebih compact lagi. Maka dari itu ada berbagai peningkatan kualitas terminal baik dari segi kenyamanan, keamanan yang ada di terminal leuwi panjang.

Perencanaan terminal/Stasiun berbasis Transit Oriented Development (TOD) merupakan sarana pelayanan angkutan umum yang memudahkan masyarakat khususnya kota Bandung dalam melakukan pergerakan antar moda transportasi untuk mengakses sumber daya kota. Sehingga masyarakat lebih memilih menggunakan sarana transportasi umum dari pada kendaraan pribadi sehingga dapat mengurangi kemacetan. Lokasi Perencanaan berada di Jl. Soekarno Hatta No. 205 Kelurahan Situsaeur kecamatan Bojongloa Kidul Kota Bandung, Jawa Barat Kode Pos 40233, Indonesia. Lokasi berada di pusat kota yang menjadi jalur transportasi kendaraan umum. Perencana stasiun dengan mengambil konsep Transit Oriented Development (TOD) yaitu suatu konsep pembangunan tata kota dengan memaksimalkan moda transportasi massal, sehingga mempermudah masyarakat mengakses sumber daya kota.

1.1 KAJIAN TEORI

1.1.1 Deskripsi Proyek

Lokasi : Jl. Soekarno Hatta No. 205
Kelurahan Situsaeur kecamatan
Bojongloa Kidul Kota Bandung,
Jawa Barat Kode Pos 40233,
Indonesia

Luas lahan : 40.000 m²
Peruntukan :
Utama : Terminal
Penunjang : Fasilitas umum
Exsisting : Terminal
Kepemilikan : Pemkot bandung
Fsailitas :
- Terminal akdp
- Terminal akap
- Terminal angkot
- Ruang tunggu
- Toitel
- Office dishub
- Retail – retail
- Mushola

Regulasi tata guna lahan RTRW Kota
bandung 2011 – 2031 :

KDB	50%	20.000 m ²
KLB	1,5	60.000 m ²
GSB	10m	
KDH	20%	8000 m ²

Batas – Batas Site :

- Utara : Berbatasan dengan Kios oleh oleh dan Pemukiman warga
- Selatan : Berbatasan dengan jalan soekarno hatta dan di sebrangnya berhadapan dengan pabrik
- Barat : Berbatasan dengan Jl. Leuwi panjang dan Kios kios oleh oleh
- Timur : berbatasan dengan Jl. Kopo dan pemukiman warga.

View – view yang memperlihatkan kondisi sekitar :

- View kearah dalam site



Gambar 1. Tampak depan terminal
Sumber : dokumentasi pribadi

- View kearah dalam site dari arah jalan leuwi panjang



Gambar 2. View selatan terminal
Sumber : dokumentasi pribadi

- Arah View dari dalam site menuju arah jalan leuwi panjang



Gambar 3. View jl. Leuwipanjang
Sumber : dokumentasi pribadi

4. View dari dalam site mengarah ke arah utara yang berbatasan langsung dengan rumah warga sekitar.



Gambar 4. View utara terminal
Sumber : dokumentasi pribadi

5. View dari arah jalan ke arah jalan ke arah via pintu keluar terminal leuwi panjang yang berada di sebelah timur site



Gambar 5. Pintu keluar Kendaraan umum
Sumber : dokumentasi pribadi

1.1.2 Review Kebijakan

Perencanaan konsep struktur ruang kota Bandung mendatang diarahkan pada pola polisentrik. Aktivitas masyarakat kota Bandung akan dilayani oleh dua pusat pelayanan kota di alun-alun dan gedebage serta delapan subpusat pelayanan kota di setiap subwilayah kota. Pengembangan polisentrik ini diharapkan akan menumbuhkan perkembangan kota Bandung menuju compact city atau pertumbuhan kota yang padu dan teratur. Pertumbuhan dimulai dari pusat-pusat subwilayah kota kemudian menyebar ke wilayah sekitarnya. Jaringan jalan berfungsi sebagai jaringan penghubung pusat-pusat kegiatan dan bukan sebagai tumpuan pertumbuhan wilayah (rencana tata ruang Wilayah kota Bandung 2011-2031). desain kota yang dinilai paling cocok dengan pola polisentrik adalah Transit Oriented Development (TOD).

1.1.3 Terminal Bus

Morlok (1978) mendefinisikan bahwa terminal merupakan titik dimana

penumpang dan barang masuk dan keluar dari sistem yang merupakan komponen yang sangat penting dalam sistem transportasi. Penanganan terhadap operasional terminal harus dilakukan secara menyeluruh karena terminal ini merupakan prasarana yang memerlukan biaya yang cukup tinggi serta merupakan titik dimana congestion (kemacetan) mungkin terjadi.

Sedangkan menurut Undang-undang no. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa pengertian terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi.

Kalsifikasi terminal

Terminal pada dasarnya dapat digolongkan atau diklasifikasikan menjadi beberapa bagian, diantaranya:

1. Berdasarkan Banyaknya Lintasan Rute Yang Dilayani

Terminal bus dapat dibedakan menjadi tiga (3) kelompok, yaitu:

a. Terminal Primer

Terminal bus primer didefinisikan sebagai terminal bus utama yang mampu melayani lebih dari lima belas (15) lintasan rute ditinjau dari sistem jaringan rute secara keseluruhan, maka lokasi primer ini akan terletak di daerah pusat kota kegiatan. Walaupun terminal bus primer ini terletak dipinggir kota, maka terminal yang bersangkutan tidak hanya melayani lintasan bus dalam kota tetapi juga lintasan bus antar kota.

b. Terminal Sekunder

Terminal sekunder biasanya merupakan simpul jaringan rute angkutan umum yang menghubungkan beberapa lintasan utama (truk routers atau principle routes) dengan beberapa lintasan rute sekunder atau lokal. Selanjutnya ditinjau dari jumlah lintasan rute yang dilayani adalah sekitar lima sampai lima belas lintasan rute.

c. Terminal Bus Tersier

Terminal bus tersier merupakan terminal bus terkecil yang ada. Biasanya jumlah lintasan rute yang dilayani di bawah lima, yaitu satu lintasan utama dan dua atau lebih lintasan rute. Lintasan rute utamayang

dilayani biasanya merupakan lintasan rute yang menghubungkan terminal dengan kota.

2. Berdasarkan Kapasitasnya

Terminal berdasarkan kapasitasnya dapat dibedakan menjadi :

a. Terminal Utama

Yaitu tempat terputusnya arus barang dan penumpang (jasa angkut) berfungsi sebagai alat pengatur dan penyalur angkutan yang bersifat melayani angkutan barang dan penumpang jarak jauh dengan volume tinggi.

b. Terminal Madya

Yaitu tempat terputusnya arus barang dan penumpang (jasa angkut) dengan ciri sebagai berikut: Berfungsi sebagai pengatur dan penyalur angkutan yang bersifat melayani arus barang atau penumpang untuk jarak sedang dan volume sedang pula.

c. Terminal Cabang

Yaitu terputusnya arus penumpang dan barang dengan ciri sebagai berikut: Berfungsi sebagai pengatur dan penyalur angkutan yang bersifat melayani arus barang dan penumpang jarak pendek dengan volume kecil atau sedikit.

d. Berdasarkan Tipenya
Terminal berdasarkan tipenya dibedakan menjadi

- Terminal Tipe A
Berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar propinsi atau angkutan lintas batas Negara, angkutan kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.
- Terminal Tipe B
Berfungsi melayani kendaraan untuk angkutan antar kota dalam propinsi dan angkutan pedesaan.
- Terminal Tipe C
Berfungsi untuk melayani angkutan umum desa.

1.1.4 Transit Oriented Development

Menurut Peter Calthrope dalam Transit-Oriented Development Design Guidelines tahun 1992 pengertian dari Transit-Oriented Development (TOD) adalah "sebuah komunitas bangunan mix-used yang mendorong masyarakat untuk tinggal dan beraktifitas di area kawasan yang memiliki

fasilitas transportasi umum dan menurunkan kebiasaan masyarakat mengendarai mobil pribadi". Pengembangan TOD harus berupa bangunan mix-used atau bangunan yang memiliki banyak fungsi. Stasiun kereta, terminal bus, halte bus, atau titik transportasi kota lainnya menjadi pusat kegiatan dengan taraf aktifitas tinggi yang akan semakin berkurang ketika semakin menjauhi titik transportasi kota yang ada.

Fungsi TOD

Menurut Robert Cervero dalam reportnya Transit-Oriented Development in the United States: Experiences, Challenges, and Prospects (2006). Terdapat beberapa fungsi dalam menggunakan sistem pengembangan TOD yang terbagi menjadi 3 faktor, yaitu :

- faktor lingkungan, yang akan mengurangi kemacetan dan intensitas kendaraan pribadi, mengurangi konsumsi dari bensin untuk kendaraan, memperbaiki kualitas udara, memperbanyak daerah open space kota,
- faktor fisik, yang akan mengurangi biaya pembuatan jalan dan fasilitas parkir, menaikkan nilai dari sebuah properti, menaikkan pajak dari sebuah properti,
- faktor social, akan menaikkan interaksi sosial dalam kawasan, secara tidak langsung membuat pola hidup sehat dalam bermasyarakat karena berjalan kaki dan bersepeda, mengurangi resiko kecelakaan kendaraan di jalan, transportasi umum kota akan berkembang, mengurangi biaya transportasi, mengembangkan peluang bisnis di kawasan TOD, dan menaikkan kualitas hidup dari lingkungan sekitar

1.2 Monorel

sejarah monorel, Monorel pertama kali diperkenalkan oleh Henry Robinson Palmer pada tahun 1825. Hasil penemuannya telah mendapatkan US paten bernomor US4618 pada tanggal 22 November 1821. Pada awalnya monorel ini digunakan untuk mengangkut batu bata dengan menggunakan tenaga kuda untuk menariknya, namun pada

tahun berikutnya monorel dibuat untuk penumpang yakni di Cheshunt Railway.

Pada tahun 1876 di Philadelphia Centennial untuk pertama kali kereta monorel menggunakan mesin uap sebagai penggerakannya. Sejarah monorel ini terus berlanjut hingga tahun-tahun berikutnya sampai pada tahun 1929, terwujud monorel pertama yang menggunakan tenaga listrik sebagai penggerakannya. Dengan kecepatan 160 km/jam, kereta ini digunakan untuk menghubungkan London dan Paris.

Kelebihan dan kekurangan kereta monorel

• Kelebihan monorel

Kelebihan monorel adalah:

- Membutuhkan ruang yang kecil baik ruang vertikal maupun horizontal. Lebar yang diperlukan untuk rel hanya selebar kereta dan karena dibuat di atas jalan, hanya membutuhkan ruang untuk tiang penyangga.
- Terlihat lebih "ringan" daripada kereta konvensional dan hanya menutupi sebagian kecil langit.
- Tidak bising karena menggunakan roda karet yang berjalan di beton.
- Bisa menaik, menurun, dan berbelok lebih cepat dibanding kereta biasa.
- Lebih aman karena dengan kereta yang memegang rel, resiko terguling jauh lebih kecil. Resiko menabrak pejalan kaki pun sangat minim.
- Lebih murah untuk dibangun dan dirawat dibanding kereta bawah tanah.

• Kekurangan monorel

Kekurangan monorel adalah :

- Dibanding dengan kereta bawah tanah, monorel terasa lebih memakan tempat.
- Dalam keadaan darurat, penumpang tidak bisa langsung dievakuasi karena

tidak ada jalan keluar kecuali di stasiun.

1.3 Hotel Transit

Hotel transit berfungsi sebagai tempat yang difungsikan untuk transit saat sedang berpergian dari suatu tempat ke tempat lainnya. Perbedaan hotel transit dengan hotel biasanya letaknya yang dekat dengan tempat transportasi seperti stasiun, terminal dan airport dan terminal bus antar kota. Setiap hotel transit didesain khusus bagi mereka yang membutuhkan tempat akomodasi penginapan yang didesain khusus sesuai standar kenyamanan sebuah ruang sementara. Para konsumen hotel transit biasanya melakukan istirahat paling lama 24 jam. Sekedar memulihkan tenaga, mandi, dan beristirahat sejenak dari penatnya pemikiran. Fasilitas yang disediakan selain akomodasi penginapan yaitu kamar mandi, kios makanan kecil dan beberapa perlengkapan mandi.

Hotel transit orientasi utama pelayanan hotel untuk wisatawan yang membutuhkan akomodasi perjalanan sebagai tempat perhentian jangka pendek atau lebih lama karena keinginan sendiri, atau keadaan-keadaan seperti kedatangan yang terlalu malam, ingin mengejar keberangkatan dini hari, mengalami transfer, mengalami pembatalan/pengunduran jadwal perjalanan. Hotel transit yang orientasi pelayanannya untuk penunjang perjalanan penumpang udara disebut juga hotel pelabuhan udara (Airport Hotel).

II. METODOLOGI

Metode perancangan yang di terapkan pada “perancangan bangunan utama terminal leuwi panjang dengan penerapan konsep berbasis Transit oriented development (t.o.d) adalah menggunakan metode kualitatif yaitu metode yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis subjektif peneliti (perspektif subjek) dengan memanfaatkan landasan teori sebagai panduan.

Dari data yang di peroleh kemudian di lakukan penelitian dan pencocokan data terhadap permasalahan pada desain, yang dimana di harapkan dapat menemukan solusi pada desain yang tepat.

Hasil dari metode yang dilakukan adalah Kesimpulan hasil penelitian berdasarkan data yang didapat melalui proses analisa dan pengamatan kondisi obyek.

III. HASIL PEMBAHASAN

3.1 Konsep Dasar

konsep Live, Work, and Play (kehidupan, Pekerjaan, dan Wisata/hiburan), perencanan konsep struktur ruang kota bandung mendatang diarahkan pada pola polisentrik. Aktivitas masyarakat kota bandung akan dilayani oleh dua pusat pelayanan kota di alun-alun dan gedebage serta delapan subpusat pelayanan kota di setiap subwilayah kota. Pengembangan polisentrik ini diharapkan akan menumbuhkan perkembangan kota bandung menuju compact city atau pertumbuhan kota yang padu dan teratur. Pertumbuhan dimulai dari pusat-pusat subwilayah kota kemudian menyebar ke wilayah sekitarnya. Jaringan

jalan berfungsi sebagai jaringan penghubung pusatpusat kegiatan dan bukan sebagai tumpuan pertumbuhan wilayah (rencana tata ruang Wilayah kota bandung 2011-2031). desain kota yang dinilai paling cocok dengan pola polisentrik adalah Transit Oriented Development (TOD).

prinsip Transit Oriented Development

(TOD) adalah mengurangi mobiltas penduduk antarkawasan ataupun antarkota dengan mengintegrasikan dan mendekatkan sistem transportasi kota, kawasan permukiman, sentra bisnis, dan pusat kegiatan masyarakat sehingga terciptasebuah kota yang efisien.

dengan mengimplementasikan TOD, waktu tempuh dan biaya transportasi bisa ditekan sehingga produktivitas masyarakat pun meningkat. manfaat lain dari pengembangan kawasan transit adalah menciptakan efisiensi dalam pemanfaatan lahan menganggur, meningkatkan nilai tanah dan properti, serta menciptakan kawasan eko - nomi yang terpadu.

3.2 Konsep tapak

3.2.1 Konsep tata letak

Tata letak bangunan pada site di sesuaikan dengan fungsi serta zoning yang ada. Orientasi bangunan tanggap terhadap jalan utama JL. Soekarno – Hatta dimana tata letak di sesuaikan terhadap view agar pencapaian view dari luar site terutama pada orientasi bangunan harus benar benar menginformasikan bahwa pada site ada bangunan .



Gambar 6. Bird view terminal
Sumber : Analisis

3.2.2 Konsep Zoning

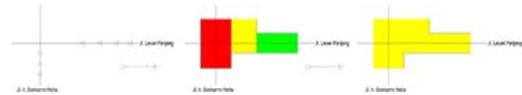
Pada zoning pada bangunan ini di bagi secara vertikal :



Gambar 7. Tampak depan
Sumber : Analisis

3.3 Konsep Arsitektural

3.3.1 Konsep Gubahan Massa



Gambar 8. Bentuk Gubahan massa
Sumber : Analisis

Konsep Gubahan massa :

- A. Bentuk tercipta karena Menanggapi Bentuk Site yang ada dan Orientasi akses masuk kedalam site dan sirkulasi existing maka bentuk massa mengikuti bentuk site .
- B. Penempatan bangunan berada di center dengan 2 pintu masuk.
- C. Bentukkan masa bangunan di buat sedemikian rupa untuk menanggapi 2 arah pintu masuk site yang berada di jalan Soekarno – Hatta dan Jl. Leuwi panjang.

3.3.2 Konsep Parkir

Pencapaian menuju site gedung ini melewati 1 pintu entrance bersama pada sisi selatan, pada gate entrance ini dapat di lalui oleh 2 mobil dan 2 motor, hal ini agar mempercepat kendaraan yang masuk sehingga tidak menimbulkan antrian yang panjang dan mengakibatkan kemacetan, di area sisi timur terdapat juga gate yang pada sisi timur nantinya akan di fungsikan sebagai gate dari kendaraan transportasi umum seperti akdp dan angkot, dan untuk kendaraan pribadi bisa juga mengakses jalan gate timur namun yang nantinya akan di pertemukan dan di arahkan ke sisi selatan karena pada sisi selatan parkir outdoor dan

pintu parkir menuju basement beradabangunan menggunakan 2 basement sebagai kantong parkir.

Perhitungan parkir untuk memenuhi kebutuhan parkir untuk terminal ini : Asumsi kapasitas 1500 orang/hari

Total jumlah pengunjung :

Pengunjung kendaraan diasumsikan = 1000 orang

Pengunjung pejalan kaki diasumsikan = 500 orang

Jika diasumsikan 60% menggunakan mobil dan 40% menggunakan motor, maka kebutuhan parkir :

a. mobil :

jumlah pengunjung menggunakan mobil 60% x 1000 = 600 orang

standar 1 mobil / 5 orang
kebutuhan luas parkir = 12 M² / mobil
total kebutuhan luas parkir mobil
pengunjung = (600 : 5) x 12 M² = 1.440 M²
(120 mobil)

b. Motor:
jumlah pengunjung menggunakan mobil
40% x 500 = 200 orang
standar 1 Motor/ 2 orang
kebutuhan luas parkir = 1,5 M² / motor
total kebutuhan luas parkir mobil
pengunjung = (200 : 2) x 1,5 M² = 150 M²
(100 Motor)

3.3.3 Konsep Sirkulasi

Gambar 9. Site plan
Sumber : Analisis

Sirkulasi untuk kendaraan pribadi dan kendaraan umum di bagi menjadi 2 pintu masuk Untuk kendaraan pribadi seperti



sepeda motor, mobil pribadi dan taxi semua di arahkan masuk dari arah jalan soekarno hatta dan keluar dari arah soekarnohatta juga Dan sedangkan untuk kendaraan umum bus AKDP, angkot dan bus BRT masuk melalui gate yang berada di jalan lewi panjang dan keluar melalui jalan kopo. Ini di lakukan untuk mengurangi terjadinya cross sirkulasi antara kendaraan umum dan kendaraan pribadi yang akan masuk kedalam area terminal terpadu lewi panjang.



Keluar dan masuk kendaraan pribadi dan taxi

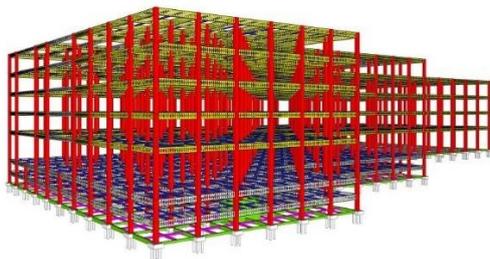


Keluar dan masuk kendaraan umum

3.4 Konsep Bangunan

3.4.1 Konsep Struktur

Struktur yang di gunakan menggunakan struktur baja ringan yang dengan berbagai jenis struktur, seperti balok yang menggunakan balok baja honey comb sebagai struktur balok induk, dan balok anak yang menggunakan baja profil Iwf. Dan pada bentang lebar menggunakan struktur konstruksi trust, untuk pondasinya menggunakan pondasi bore pile dengan spesifikasi 4 titik bore pile.



Gambar 10. Axonometri Struktur Sumber : Analisis

TABEL KOLOM

NO	NAMA KOLOM	UKURAN KOLOM
1	K1	1000 X 1000
2	K2	1000 X 2000
3	K3	850 X 850
4	K4	1000 X 1700
5	K5	700 X 700
6	K6	500 X 500
7	K7	H 300

TABEL BALOK

NO	NAMA BALOK	UKURAN BALOK
1	B1	HONEY COMB 800 (1/16 B)
2	B2	WF 400
2	B3	B.RANGKA BAJA PROFILE T 1600

TABEL TIEBEAM

NO	NAMA BALOK	UKURAN BALOK
1	TB1	300 X 600
2	TB2	250 X 500

Table 1.1 Table Analisis Struktur
Sumber : Analisis

3.4.2 Konsep Facade



Gambar 11. Facade
Sumber : Analisis



Gambar 3. 6 Facade
Sumber : Analisis

Penerapan Tema Arsitektur Futuristic Pada Facade Bangunan :

- Bangunan memiliki ekspresi futuristic dengan penekanan pada bentuk dinamis.
- Bentuk bangunan bebas dan cenderung ke bentuk yang flexibel.

Material Pada Bangunan, Menggunakan Material Yang mudah

KESIMPULAN

Bangunan Terminal Leuwi Panjang, Yang saat ini masih beroperasi merupakan terminal salah satu terminal terpadat yang berada di kota Bandung dengan tingkat pengunjung menjapai kurang lebih 15000 orang pertahun, dengan moda transportasi utama Bus. Namun dengan bertambahnya kepada datapn penduduk yang terus berkembang danberkembang, pemerintah kota Bandung berinisiatif dalam merancang tatanan kota baik dari segi infrastruktur maupun transportasi yang berada di Kota Bandung.

namun dengan adanya program pengembangan kota Bandung, pemerinah juga akan merombak fungsi terminal leuwi panjang dengan metode baru yang mengutamakan transit pada terminalnya. yang dimana teminal leuwi panjang akan ada penambahan fungsi dan penambahan moda transportasi. Pengembangan ini di lakukan untuk memenuhi dan meningkatkan minat masyarakat terhadap penggunaan transportaasi umum. Dalam hal ini bangunan utama dari gedung terminal tentunya akan banyak perubahan yang akan di lakukan baik dari segi fungsi ataupun tatanan masa itu sendiri. Dengan semakin berkembangnya dunia arsitektur dalam perancangan kali ini terminal leuwi pandang menerapkan konsep Arsitektur *Futuristic*, yang dimana konsep ini di harapkan dapat menambah daya tarik da minat masyarakat untuk mengunjung terminal ini.

DAFTAR PUSTAKA

Data jumlah penumpang terminal Lewi panjang, Dishub
,<https://ppid.bandung.go.id/knowledgebase/data>
-jumlah-penumpang-di-terminal-leuwi-panjang/ di akses pada 24 mei 2018

Deskripsi Proyek pengembangan KL sentral,
http://www.klsentral.com.my/MasterPlan_

Lot.a spx?STATUSID=1&LOTID=bd2ebb78-0c20-4ff5-9af6-cd9161cde4b0

RTRW Kota Bandung, PPID Kota Bandung ,
<https://ppid.bandung.go.id/knowledgebase>,
Diakses pada 20 Mei 2018

BUMP Kota Bandung, Dinas Perhubungan kota Bandung, Bandung Urban Mobility

Redesain Terminal Leuwi panjang, Sutomonim
Jurnal Tugas akhir

Annual modern railways. Jason hutching, Jurnal ilmiah

As Hornby; Oxford Advanced Learner's Dictionary, Oxford University Press; 2000 2
Grolier; The New Grolier Webster International Dictionary Of The English Language; 1972; New York

Geddes & Grosset; Webster's New Dictionary and The Saurus; 1990; Scotland

Destiawan Miftahussalam, SOEKARNO HATTA INTERNATIONAL AIRPORT TRANSIT HOTEL

http://eprints.undip.ac.id/44160/3/DESTIAWAN_MIFTAHUSSALAM_21020110120008_BA_B_2.pdf

Alternatif Transportasi Masa Mendatang : Melayang dengan Kereta Maglev_jawa pos 26 Maret 2004.

Subyantoro, Haryanto, 1989. Upaya memasuki era industri dalam rangka menunjang kebutuhan transportasi. Jakarta.

Mularso, Joko Wibowo, 1993. Indikator teknik industri kasus PT. Industri kereta api (INKA). Jakarta. Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia. Kereta api Indonesia. Jakarta: Departemen Penerangan Republik Indonesia.

What Ever Happened to the Monorail?
www.monorail.org

Monorail transportation system
<http://www.freepatentsonline.com>
Monorail history www.wikipedia.org

Hendri, Muhammad. 2014 AC Sentral. Tersedia dalam <http://hendriword.blogspot.co.id/2014/02/ac-central.html>.

Haryanto, Budi. 2008. PRINSIP KERJA COOLING TOWER PADA SISTEM AC SENTRAL. Tersedia dalam

<https://bayu2191.wordpress.com/2010/04/19/pri-nsip-kerja-coolingtower-pada-sistem-ac.ht>

