

BAB III

TERMINAL PENUMPANG TERPADU ADISUCIPTO YOGYAKARTA YANG AKSESIBEL BAGI PENUMPANG DIFABEL

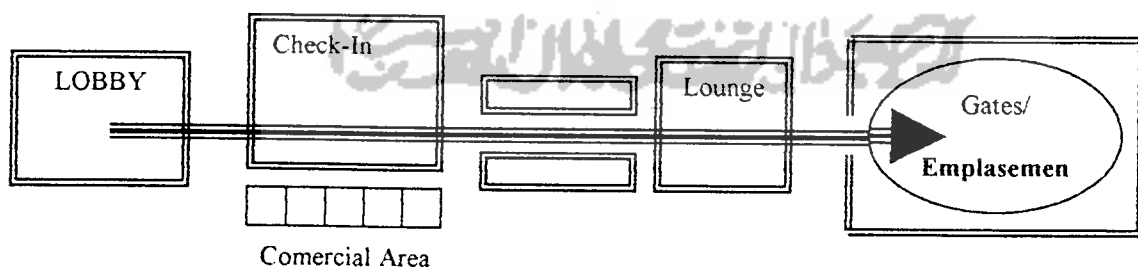
3.1 POLA SIRKULASI DAN TATA ATUR RUANG YANG AKSESIBEL BAGI DIFABEL

3.1.1 Konfigurasi Alur Gerak Sirkulasi pada Terminal Terpadu

Konfigurasi alur gerak terminal terpadu merupakan penggabungan dari bermacam pola gerak yang dipergunakan untuk memberikan kemudahan bagi penumpang dalam melakukan aktifitas dari titik awal (lobi), menyusuri urutan-urutan ruang kegiatan ke tujuan akhir yaitu emplasemen, untuk itu sistem gerak yang efisien dan cepat harus digunakan. Pada terminal terpadu dipergunakan konfigurasi alur gerak linier/menerus pada masing-masing sisi terminal dan konfigurasi radial sebagai penghubung ketiga sisi moda transportasi tersebut.

1. Konfigurasi linier/menerus yang menembus ruang-ruang.

Pada masing-masing sisi moda transportasi, pergerakan yang memudahkan terutama bagi penumpang difabel adalah konfigurasi linier, disebabkan karena penumpang difabel tidak memerlukan banyak perputaran/pergerakan untuk mencapai ruang yang dituju, sehingga menghindari kelelahan bagi penumpang difabel.

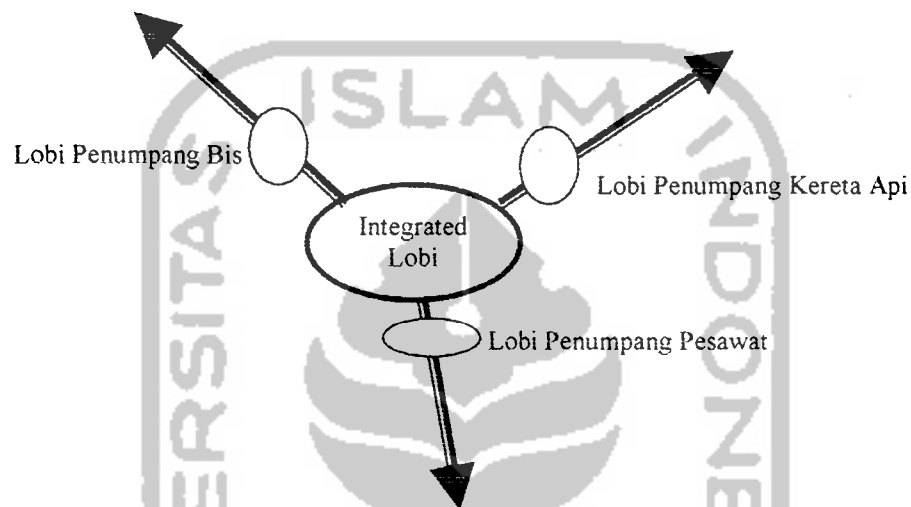


Gambar 3.1 Alur Sirkulasi Linier dan Menembus Ruang
Sumber : Analisa, 2000

Pada terminal terpadu pergerakan penumpang dilakukan bertahap pada masing-masing ruang, apabila telah selesai melakukan kegiatan pada satu ruang maka penumpang melanjutkan aktifitas ke ruang lain. Dengan memakai jalur sirkulasi dengan pola menembus ruang-ruang keuntungannya yaitu dapat memunculkan pola-pola istirahat ataupun berhenti untuk melakukan suatu aktifitas.

2. Konfigurasi radial.

Konfigurasi radial dipergunakan untuk menggabungkan ketiga sisi moda transportasi sebagai satu kesatuan bangunan.



Gambar 3.2 Alur Sirkulasi Radial dengan Titik Sentral Lobi
Sumber : Analisa, 2000

Dengan menggabungkan kedua sistem konfigurasi alur gerak tersebut maka terjadi keterikatan antara masing-masing sisi moda transportasi, dimana *integrated lobby* sebagai penyatu aktifitas baik itu penumpang maupun barang.

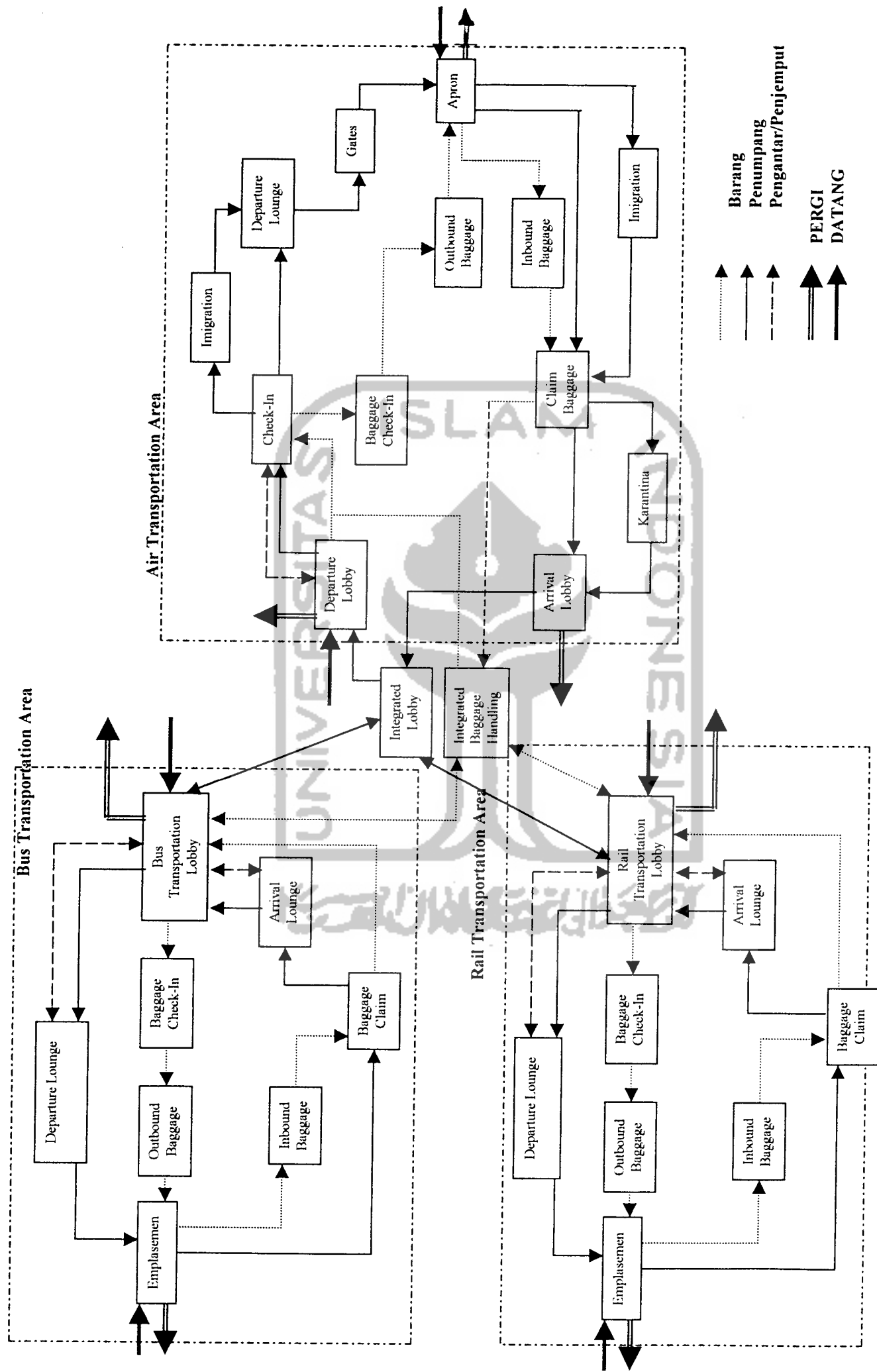
3.1.2 Alur Kegiatan Sirkulasi pada Terminal Terpadu

Terdapat dua pelaku utama pada terminal, yaitu penumpang dan barang. Pembahasan difokuskan pada sirkulasi penumpang dan barang disebabkan karena permasalahan sirkulasi keduanya perlu ditangani sebaik mungkin untuk menghindari terjadinya persilangan/krosing yang dapat menyebabkan penumpukan, sehingga mengakibatkan terganggunya sirkulasi.

Sirkulasi penumpang terutama difabel harus dibuat sesingkat mungkin juga penanganan bagasi ketika difabel memulai kegiatan pada terminal harus disediakan untuk memberikan kemudahan dan menghindari kelelahan.

Pada gambar 3.3 diperlihatkan alur sirkulasi penumpang dan bagasi, dimana penumpang membawa bagasi memulai kegiatan pada terminal di area lobi keberangkatan dan emplasemen masing-masing sisi moda transportasi. Bagi penumpang yang akan pindah moda transportasi bersirkulasi melalui lobi gabungan sebagai ruang transisi, dimana ruang ini bersifat privat yaitu penumpang tidak memulai kegiatan / masuk di daerah ini. Untuk penanganan bagasinya dilakukan pemisahan distribusi yang berfokus pada lobi gabungan, hal ini agar mudah dalam pengontrolan bagasi bagi petugas, juga karena penanganan area yang luas. Penanganan bagasi terdapat pada area lobi dan emplasemen disediakan khusus bagi penumpang difabel yang tiba di terminal agar mudah dalam melakukan pergerakan/sirkulasi. Pada terminal terpadu penumpang dan barang keluar area melalui lobi kedatangan dan emplasemen moda transportasi yang berangkat.

Alur gerak keduanya dapat dilihat pada gambar berikut :



Gambar 3.3 Pola Sirkulasi Barang dan Penumpang pada Terminal Terpadu
Sumber : Analisa 2000

3.2 Alur Pergerakan Barang dan Penumpang yang Mendukung Kenyamanan Gerak Khususnya Penumpang Difabel

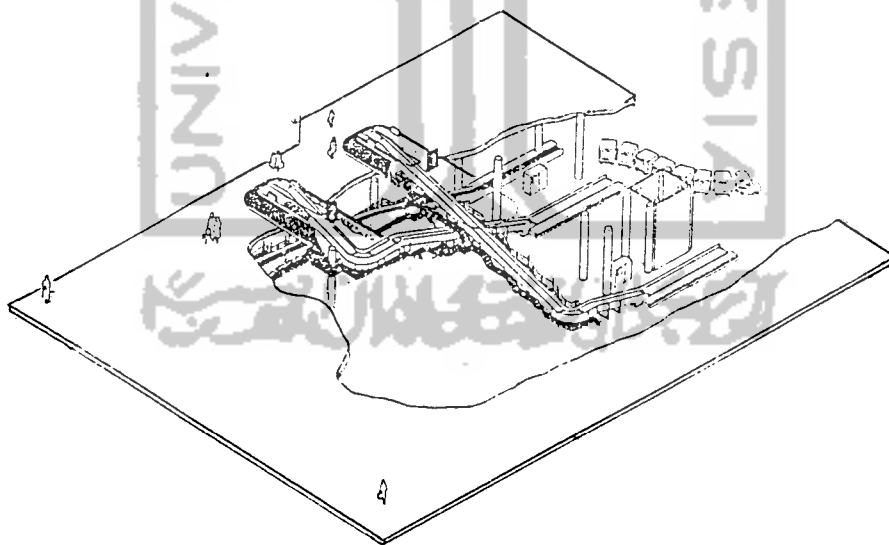
3.2.1 Pergerakan Barang

Sirkulasi barang/bagasi di terminal terpadu memerlukan penanganan khusus, hal ini untuk memberikan kemudahan bagi penumpang yang akan naik maupun turun dari moda transportasi tertentu, terutama untuk penumpang difabel. Dalam melakukan pergerakan membawa barang, penumpang difabel memerlukan penanganan berupa ban berjalan yang dapat dipasang diberbagai tempat, contohnya seperti di ruang awal memulai kegiatan, yaitu ruang lobi ketika tiba di terminal dan emplasemen ketika tiba dari moda transportasi tertentu. Ban berjalan harus ditempatkan pada lokasi tertentu sehingga tidak mengganggu pergerakan penumpang. Terdapat berbagai alternatif pemecahan dalam menentukan lokasi ban berjalan untuk mendukung kemudahan pergerakan difabel di terminal terpadu, yaitu :

1. Ban berjalan di dalam bangunan

a. *Diletakkan pada satu lantai tertentu.*

Sistem ini mefokuskan letak ban berjalan pada satu lantai tertentu, sehingga terjadi pemisahan antara penanganan barang dan pelayanan penumpang.



Gambar 3.4 Lokasi Ban Berjalan pada Satu Lantai Pelayanan
Sumber : Analisa, 2000

Keuntungan dari sistem ini adalah :

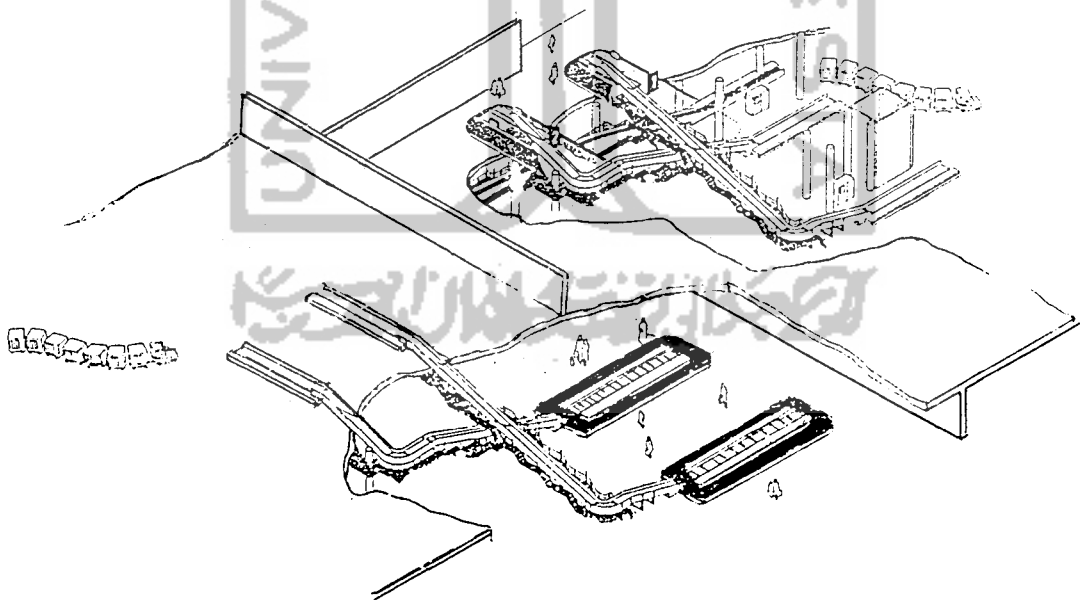
- a. Dengan adanya pemisahan yang jelas antara sistem penanganan barang dan penumpang, maka dapat meminimalkan pertemuan antara barang dan penumpang yang dapat mengakibatkan terganggunya pergerakan karena penumpukan.
- b. Tempat pengambilan/perletakkan barang bagasi yang terpisah terlihat bagus karena bagian lain dari ban berjalan yang tersembunyi.

Kerugiannya adalah :

- a. Karena satu area pada suatu lantai hanya dipakai untuk penanganan barang membuat sistem ini membutuhkan luasan yang besar.
- b. Penumpang tidak dapat mengawasi pergerakan barang yang dibawanya karena keterpisahan lokasi.

b. Diletakkan meyebar/merata pada semua area.

Lokasi ban berjalan terdapat di semua area untuk melayani ruang-ruang yang tersebar pada terminal terpadu. Pada sistem ini Tidak terdapat pemisahan lantai antara penanganan bagasi dan pelayanan penumpang.



Gambar 3.6 Lokasi Ban Berjalan Meyebar pada Bangunan Terminal
Sumber : Analisa, 2000

Keuntungan dari sistem ini adalah :

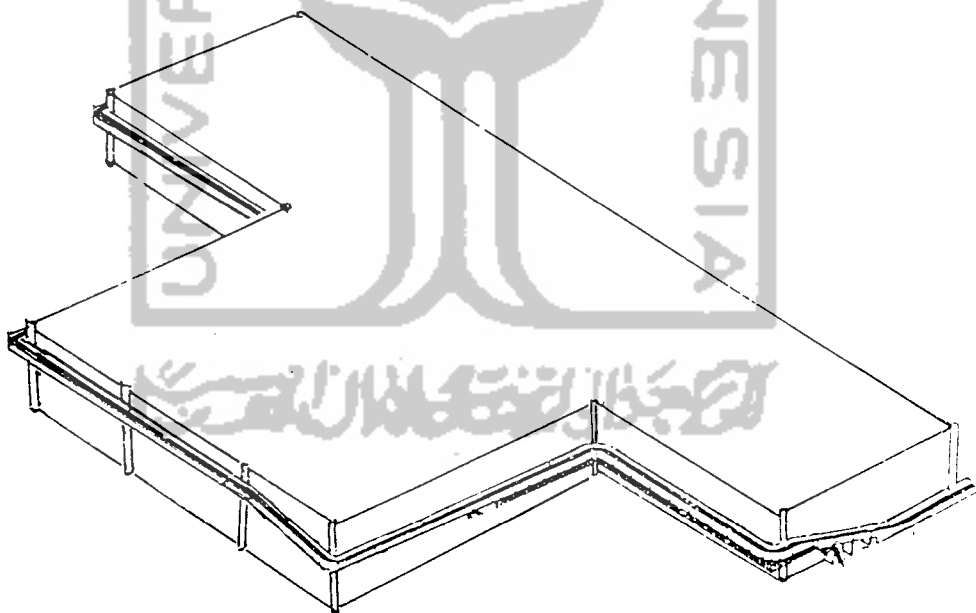
- a. Dapat melayani semua ruang yang letaknya menyebar pada terminal terpadu.
- b. Dengan pengaturan lokasi yang baik maka kebutuhan luasan ruang ban berjalan dapat diminimalkan.

Kerugian dari sistem ini adalah :

- a. Penanganan bagasi dan pelayanan penumpang dapat terjadi pada lokasi lantai atau ruang yang sama, sehingga dapat terjadi penumpukan di area-area tertentu pada terminal terpadu.
- b. Penumpang tidak dapat mengawasi barang bawaannya.

2. Diletakkan pada area tertentu di luar bangunan terminal terpadu.

Ban berjalan pada sistem ini juga diletakkan terpisah dengan jalur pelayanan penumpang tetapi terdapat pada lokasi lantai yang sama, dimana ban berjalan diletakkan pada area luar untuk melayani ruang-ruang di dalam terminal terpadu, yang letaknya mengelilingi bangunan/ruang tertentu.



Gambar 3.5 Lokasi Ban Berjalan di Luar Bangunan Terminal
Sumber : Analisa, 2000

Keuntungan dari sistem ini adalah :

- a. Penumpang dapat mengawasi pergerakan barang bagasinya.
- b. Ban berjalan terdapat di luar ruang, sehingga ruang dalam dapat difokuskan pada pelayanan pergerakan penumpang.

Kerugiannya adalah :

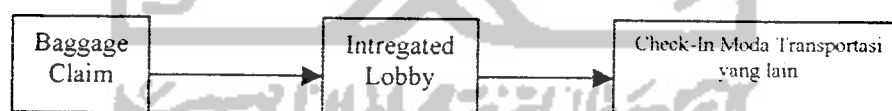
- a. Hanya dapat melayani ruang-ruang yang dekat dengan sisi luar bangunan atau tidak dapat menjangkau ruang-ruang dalam yang letaknya jauh dari sisi luar.

3.2.2 Sistem Distribusi Ban Berjalan pada Terminal Terpadu

Penempatan ban berjalan yang terdapat di lobi kedatangan dan emplasemen khusus disediakan bagi penumpang difabel, yang berfungsi memberikan kemudahan dalam membawa barang. Terminal terpadu yang memakai sistem konfigurasi linier membuat jarak pelayanan ban berjalan menjadi jauh, sehingga perlu adanya pemisahan-pemisahan area *service*. Terdapat berbagai macam alternatif pemisahan *service area* untuk ban berjalan :

- a. *Penggabungan difokuskan pada intrgated lobby.*

Perpindahan penumpang difabel dari satu moda ke moda transportasi yang lain, ditangani oleh petugas khusus pada saat mengambil bagasi di *baggage claim*. Dimana barang bawaannya diletakkan pada ban berjalan yang langsung menuju lobi gabungan, kemudian dari lobi gabungan baru disalurkan ke sisi moda transportasi yang dituju.



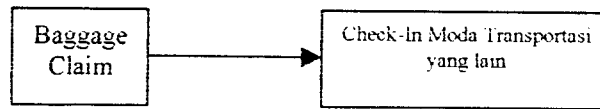
Gambar 3.7 Perpindahan Bagasi Melalui Sistem Distribusi Ban Berjalan yang Dipisah pada Lobi Gabungan

Sumber : Analisa, 2000

Kelebihan dari pemisahan ini adalah, barang bagasi penumpang difabel akan mudah dipantau karena terdapat dua kali pengontrolan oleh petugas yaitu di ruang pengambilan bagasi dan lobi gabungan.

b. Perpindahan dengan penggabungan langsung.

Pemisahan area service ban berjalan berdasar pada masing-masing moda transportasi yang langsung berhubungan tanpa terlebih dahulu masuk ke lobi gabungan.



Gambar 3.8 Perpindahan Bagasi Melalui Sistem Distribusi Ban Berjalan Langsung pada Tujuan
Sumber : Analisa, 2000

Kekurangan dari sistem ini adalah sulitnya pemantauan bagasi karena banyaknya jadwal keberangkatan ataupun kedatangan dari moda transportasi yang lain, sehingga bisa bercampur. Karena sistem terminal terpadu yang linier, sehingga jarak yang dilayani terlalu jauh apabila langsung dihubungkan antar moda transportasi.

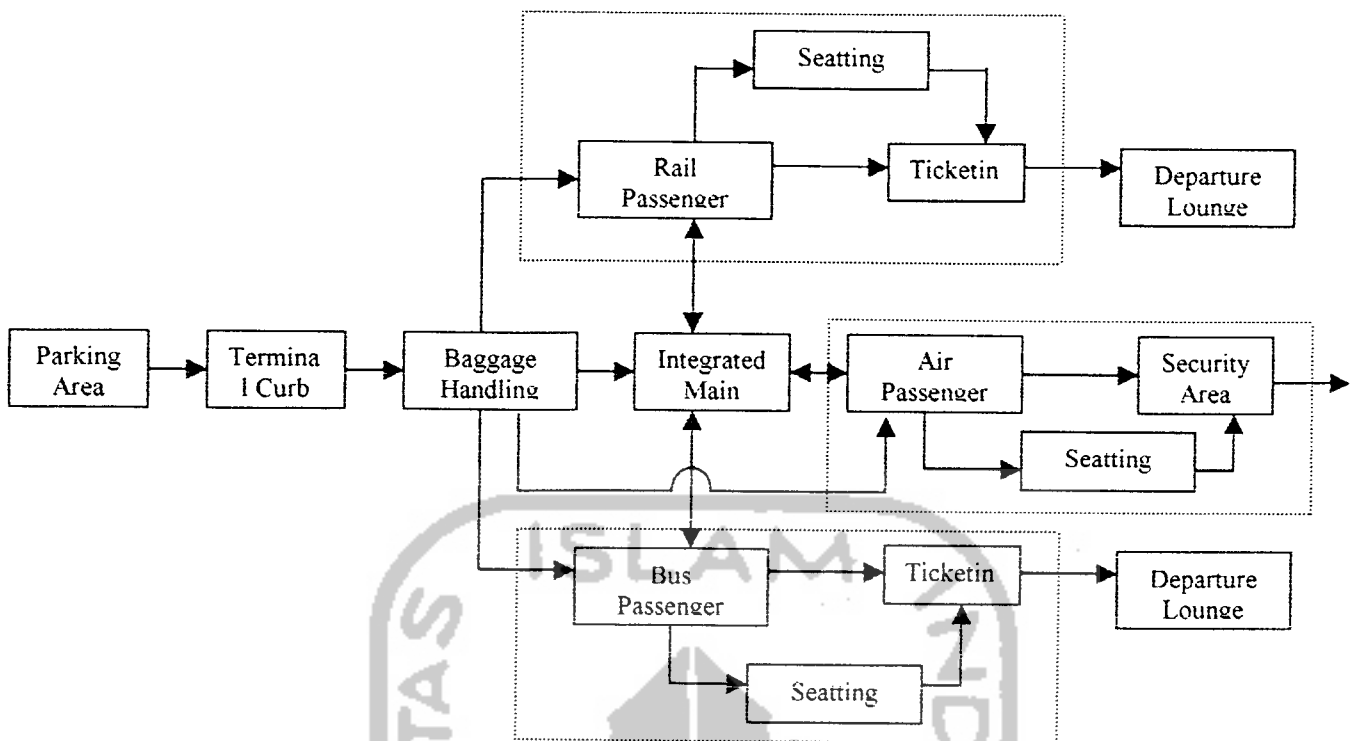
3.2.3 Alur Aktivitas Kegiatan Penumpang dengan Memperhatikan Kenyamanan Gerak Difabel

3.2.3.1 Pergerakan di Ruang-Ruang Fasilitas Utama Terminal Terpadu

Alur aktivitas kegiatan di ruang fasilitas utama terminal terpadu harus memperhatikan kenyamanan gerak penumpang difabel, ruang-ruang utama tersebut yaitu ruang yang paling sering dikunjungi oleh penumpang/pengguna, yaitu :

1. Ruang Lobi

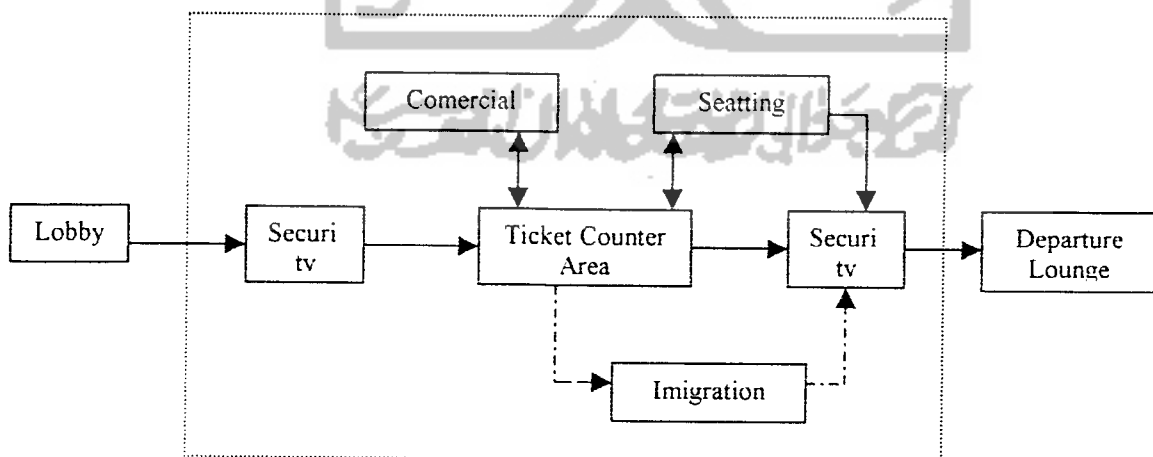
Pergerakan penumpang pada ruang lobi dengan memasukkan unsur kenyamanan gerak sirkulasi difabel :



Gambar 3.9 Alur Kegiatan pada Ruang Lobi dengan Memasukkan Unsur Kenyamanan Gerak Difabel
Sumber : Analisa, 2000

Ruang lobi pada masing-masing sisi moda transportasi terdapat berbagai macam kegiatan, yaitu terutama bagi penumpang yang baru datang harus disediakan tempat untuk meletakkan barang, sedang untuk penumpang difabel dapat langsung diberikan ban berjalan pada ruang ini.

2. Ruang Check-In

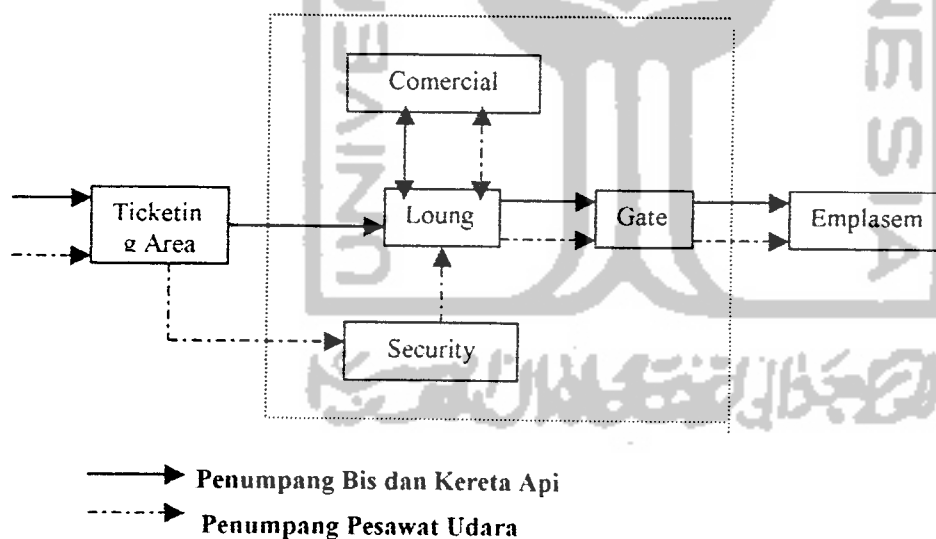


Gambar 3.10 Alur Kegiatan pada Ruang Check-In dengan Memasukkan Unsur Difabel
Sumber : Analisa, 2000

Tempat pelaporan ini, kegiatan utamanya adalah membeli tiket ataupun melaporkan kembali. Sehingga kegiatan utama pada ruang ini adalah antrian penumpang yang akan berpergian, untuk itu harus disediakan tempat khusus bagi penumpang difabel dalam melakukan kegiatan pada ruang ini. Terdapat alternatif pemecahan untuk kegiatan tersebut yaitu dengan fleksibilitas alemen ruang seperti meja konter ataupun ruang khusus hanya untuk penumpang difabel dengan penandaan jalur sirkulasi khusus.

3. Ruang Tunggu

Area tunggu pada terminal merupakan hal terpenting untuk diperhatikan karena penumpang banyak bertumpuk pada ruang ini. Pada terminal terpadu ruang tunggu memerlukan luasan yang besar sekitar 6.700 m² termasuk dengan kepentingan gerak difabel. Pada ruang tunggu, penempatan lokasi duduk difabel harus benar-benar diperhatikan yaitu dekat dengan jalur sirkulasi yang juga aksesibel.



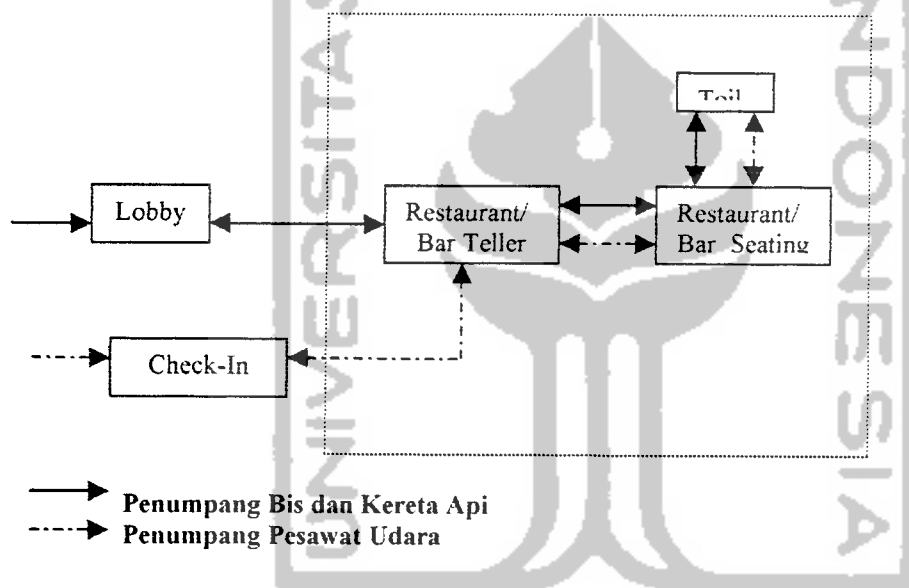
Gambar 3.11 Alur Kegiatan pada Ruang Tunggu dengan Memasukkan Unsur Difabel
Sumber : Analisa, 2000

3.2.3.2 Ruang-Ruang Fasilitas Pendukung Terminal Terpadu

Ruang fasilitas pendukung berfungsi untuk mendukung kegiatan pada terminal terpadu. Ruang-ruang tersebut yaitu :

1. Restoran/Bar

Pada ruang ini pengaturan tempat duduk dan meja mejadi hal utama yang harus diperhatikan. Penyediaan tempat-tempat difabel beserta sirkulasinya membuat penambahan dimensi ruang menjadi lebih besar, untuk itu pengaturan meja secara paralel/bersusun sejajar menjadi masalah tersendiri sehingga perlu dicari alternatif-alternatif seperti penyusunan yang meyebar untuk menghemat ruang, juga memudahkan gerak bagi difabel.

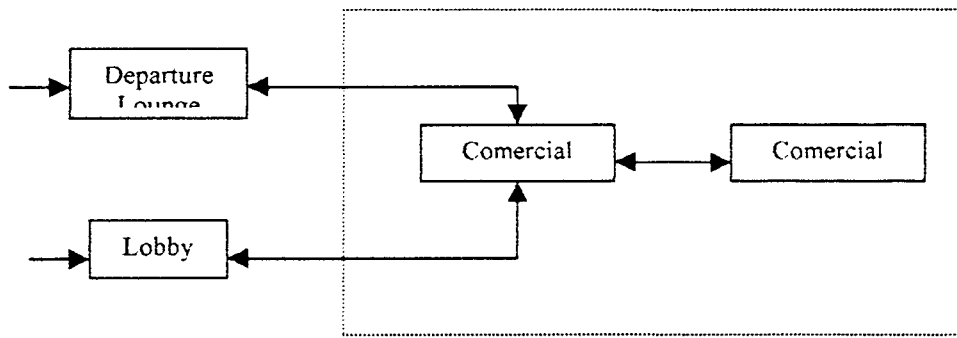


Gambar 3.12 Alur Kegiatan pada Bar/Restoran dengan Memasukkan Unsur Difabel

Sumber : Analisa, 2000

2. Ruang Komersial

Ruang komersial atau ruang yang disewakan dipergunakan bagi penumpang untuk membeli supenir ataupun menghabiskan waktu dalam menunggu keberangkatan/kedatangan, untuk itu diperlukan perencanaan ruang untuk waktu yang agak lama pada ruang ini.



Gambar 3.13 Alur Kegiatan pada Ruang Komersial dengan Memasukkan Unsur Difabel
Sumber : Analisa, 2000

3. Toilet

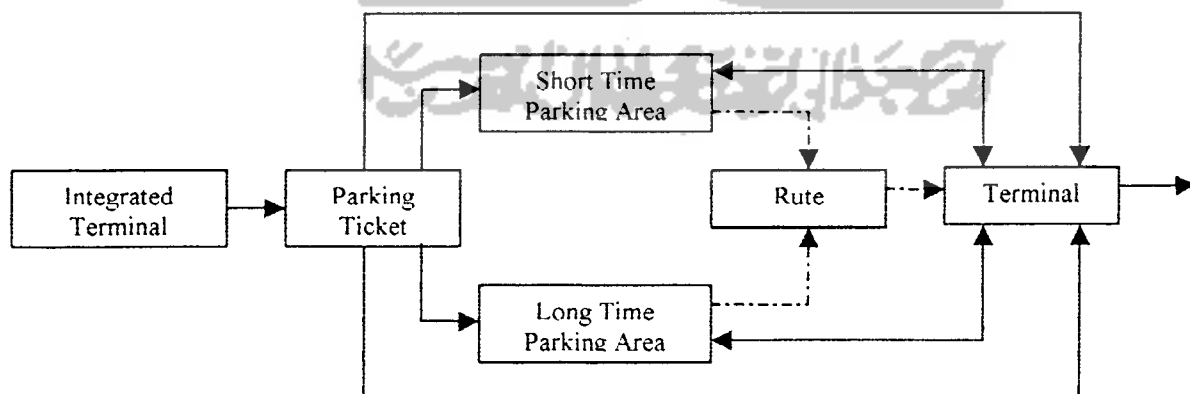
Bagi penumpang difabel ruang toilet harus memberikan kemudahan dalam pergerakan, untuk itu harus tersedia ruang tersendiri dengan dimensi yang lebih luas dari pengguna biasa dan letaknya harus dekat dengan jalur aksesibel.

3.2.3.3 Fasilitas Tambahan Terminal Terpadu

Pada area ini rute-rute aksesibel memegang peranan penting untuk kemudahan bagi penumpang difabel.

1. Area Parkir

Lokasi parkir aksesibel bagi difabel beserta jalur sirkulasinya membuat kebutuhan akan luasan parkir pada terminal terpadu bertambah. Penyediaan lokasi tersebut harus disertai dengan rute-rute aksesibel seperti ramp dan tangga berjalan/lift ketika penumpang difabel turun dari kendaraan.

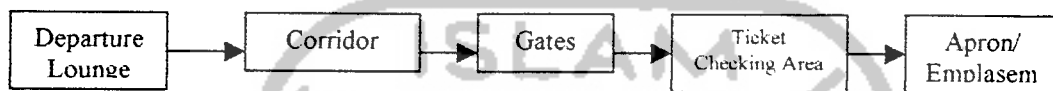


Gambar 3.14 Alur Kegiatan pada Area Parkir dengan Memasukkan Unsur Difabel
Sumber : Analisa, 2000

2. Gates/Emplasemen

Area ini merupakan ruang akhir dari terminal sebelum memasuki moda transportasi atau sebagai penghubung antara keduanya. Untuk penumpang difabel haruslah disediakan suatu alat kemudahan dari terminal untuk mencapai ke moda transportasi tersebut.

Pada sisi terminal udara pemakaian garbarata (alat fleksibel untuk menuju ke pesawat) merupakan sarana untuk memberi kemudahan, karena tidak naik-turun tangga untuk menuju ke pesawat udara.



Gambar 3.15 Alur Kegiatan pada Gates
Sumber : Analisa, 2000

3.3 Organisasi Ruang pada Terminal Terpadu

Organisasi ruang berfungsi sebagai pengatur ruang-ruang pada sebuah bangunan menurut pola kegiatannya.³⁰ Untuk sebuah terminal ruang-ruang harus ditata sebaik mungkin agar tidak membingungkan bagi penumpangnya, juga harus sesingkat mungkin dalam melakukan pergerakan sampai ke moda transportasi, sehingga memudahkan bagi penumpang khususnya difabel.

Untuk mengorganisir sebuah ruang harus ditentukan dulu tingkat kedekatan ruang dengan ruang yang lain dalam kontak frekuensi kedekatan ruang serta pengelompokannya.

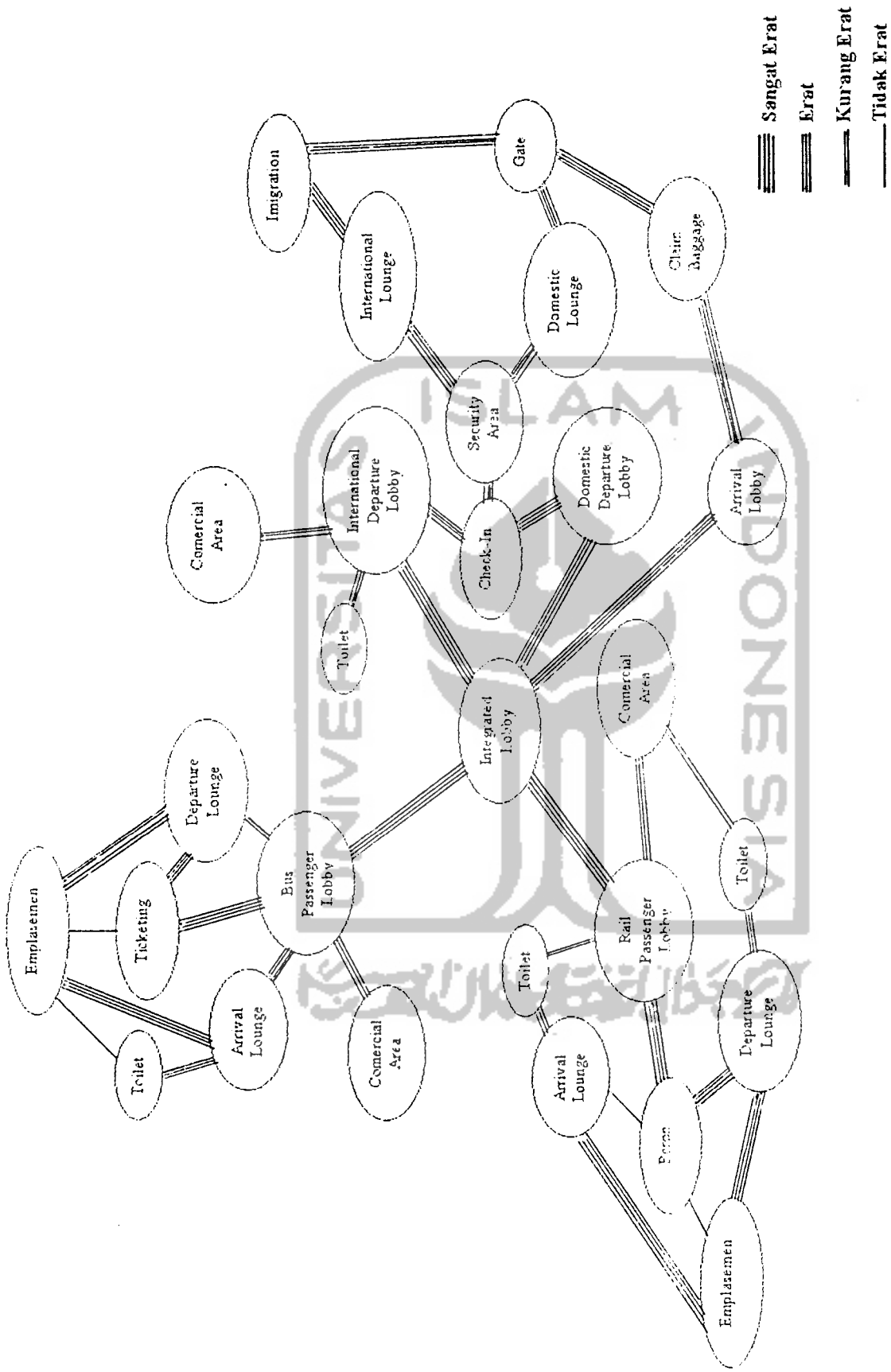
3.3.1 Kontak Frekuensi Kedekatan Ruang pada Terminal Terpadu

Sebuah ruang harus ditentukan terlebih dahulu tingkat keeratannya dengan ruang-ruang yang lain sehingga pergerakan sirkulasi pengguna dapat diorganisasi seefisien atau sebaik mungkin.

Terminal Terpadu Adisucipto memiliki ruang *integrated* atau penggabungan sebagai ruang transisi bagi perpindahan moda transportasi, sehingga ruang tersebut memiliki keterkaitan yang sangat erat dengan masing-masing lobi moda transportasi. Ruang-ruang yang tingkat keeratannya kuat pada terminal terpadu secara tidak langsung memperlihatkan alur gerak kegiatan sirkulasi yang menembus ruang-ruang, sedangkan ruang yang kurang erat hubungannya sebagai ruang pendukung ruang-ruang utama. Tingkat / frekuensi kedekatan ruang di terminal terpadu dapat dilihat pada gambar berikut :



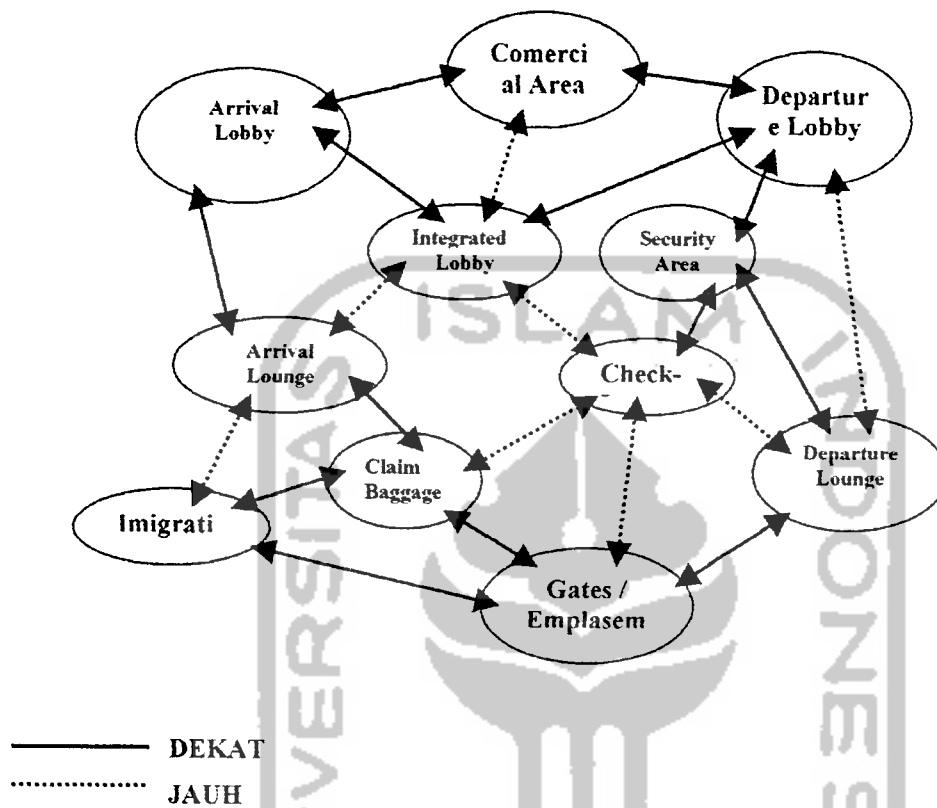
³⁰ Arsitektur : Bentuk, Ruang dan Susunannya, Francis D.K, 1991



Gambar 3.16 Frekuensi Kedekatan Ruang pada Terminal Terpadu
Sumber : Analisa, 2000

3.3.2 Pola Tata Atur Ruang

Pola tata atur ruang merupakan pola hubungan ruang-ruang yang diterjemahkan dari kontak frekuensi kedekatan antar ruang. Pola tata atur ruang terminal terpadu dapat dilihat pada gambar berikut :

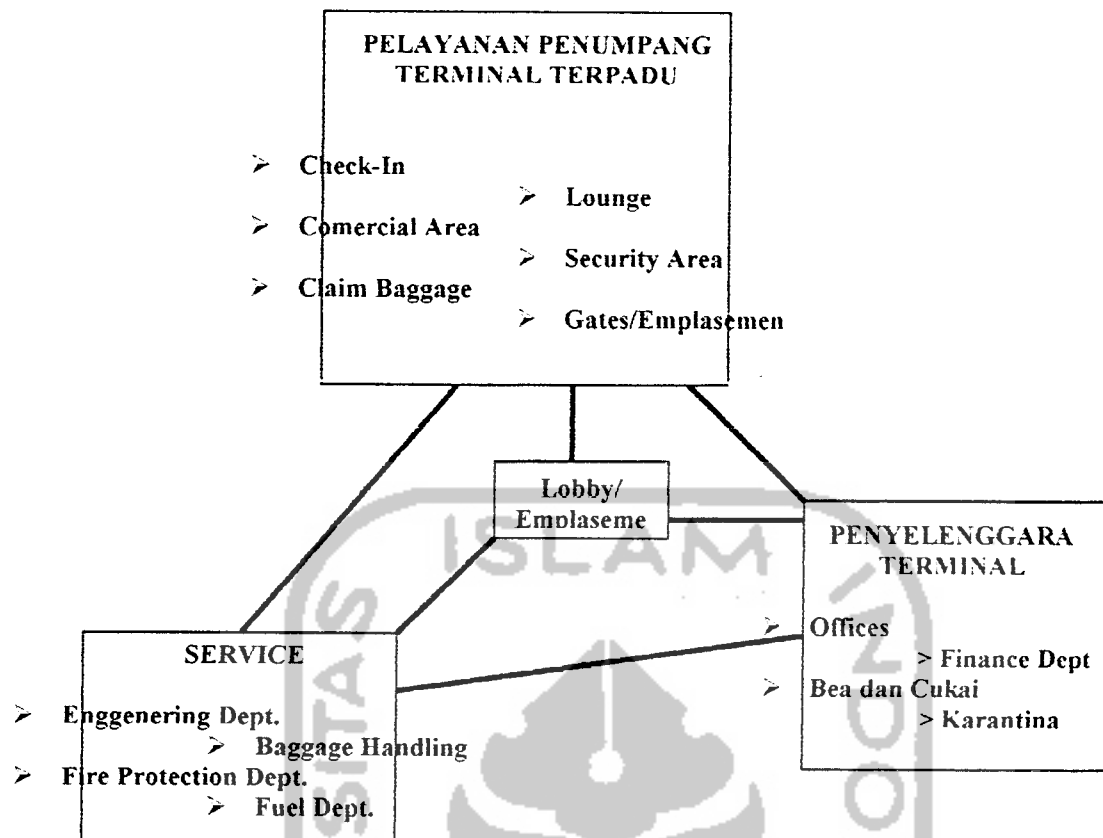


Gambar 3.17 Pola Tata Atur Ruang Terminal Terpadu
Sumber : Analisa, 2000

Pola ini berfungsi untuk menentukan perletakkan suatu ruang terhadap ruang yang lain, sehingga didapat pola gerak sirkulasi yang baik sesuai dengan ketentuan pada terminal bahwa pergerakan pengguna harus sesingkat mungkin, yaitu dari ruang awal kegiatan menuju moda transportasi.

3.3.3 Pengelompokkan Ruang

Program ini berfungsi mengelompokkan ruang-ruang yang memiliki sifat sama, sehingga secara tidak langsung akan terlihat penzoningan ruang secara keseluruhan. Pengelompokkan ruang tersebut terlihat pada gambar di bawah ini:



Gambar 3.18 Pengelompokkan Ruang pada Terminal Terpadu
Sumber : Analisa, 2000

3.4 DIMENSI RUANG YANG SESUAI DENGAN PERSYARATAN KENYAMANAN GERAK DIAFABEL DAN STANDAR BANGUNAN TERMINAL

Pada bab II telah ditemukan bahwa kebutuhan ruang keseluruhan dengan memperhatikan kenyamanan gerak difabel lebih besar dibandingkan dengan kebutuhan penumpang biasa, hal ini dapat dilihat dari meningkatnya kebutuhan lahan yaitu 97.985 m^2 sedangkan lahan yang tersedia hanya 77.661 m^2 , peningkatan kebutuhan tersebut dapat dilihat dari tabel berikut :

Tabel 3.1
Peningkatan Kebutuhan Luasan Ruang bagi Pengguna Difabel

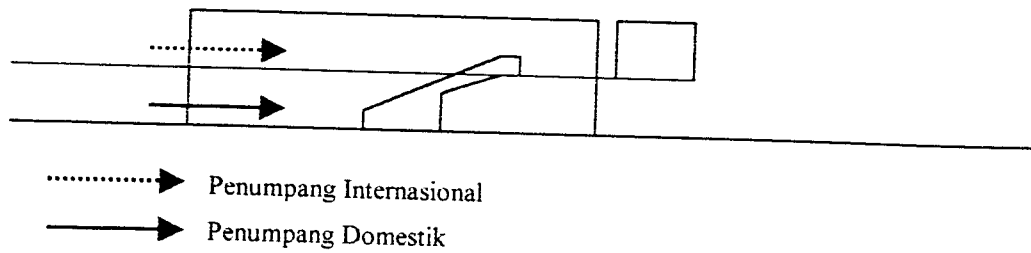
No	JENIS RUANGAN	NORMAL (M ²)	DIFABEL (M ²)
1.	Lobi Penumpang Pesawat	1.716	2.036,4
2.	Lobi Penumpang Kereta Api	858	1.072,2
3.	Lobi Penumpang Bis	858	1.072,2
4.	Check-In	4.156	4.630,8
5.	Ruang Tunggu Pesawat	2.408	3.788
6.	Ruang Tunggu Kereta Api	858	1.456
7.	Ruang Tunggu Bis	858	1.456
8.	Ruang Kedatangan Pesawat	1.698	2.652,7
9.	Ruang Kedatangan Kereta Api	1.064	1.914,4
10.	Ruang Kedatangan Bis	1.064	1.914,4
11.	Restoran/Bar	1.965	2.947,5
12.	Toilet	590,8	886,2
13.	Parkir	47.000	72.159
	TOTAL BANGUNAN	18.093,8	25.826,8

Sumber : Dikembangkan dari Data Pengembangan Bandar Udara Adisucipto, Dephub, 1999

Dari hal tersebut, dapat diambil kesimpulan bahwa sistem distribusi yang digunakan pada terminal terpadu adalah sistem distribusi vertikal dua-tingkat. Sistem ini dipergunakan terutama untuk memisahkan arus penumpang yang datang dan yang berangkat ataupun memisahkan penumpang dengan sirkulasi barang bawaan. Dari hal-hal tersebut dapat diperoleh berbagai alternatif pemecahan dalam sistem distribusi penumpang, yaitu :

1. Sistem dua-tingkat dengan pemisahan jenis tujuan.

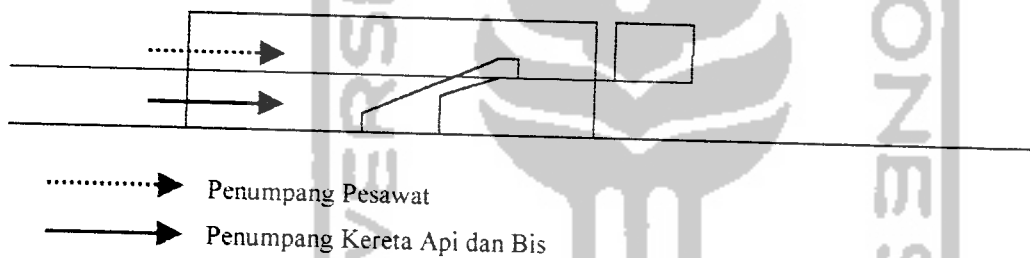
Yang dimaksud dengan pemisahan arah tujuan yaitu dengan memisahkan antara penumpang tujuan internasional dengan penumpang tujuan domestik.



Gambar 3.19 Distribusi Vertikal dengan Pemisahan Jenis Tujuan
 Sumber : Analisa, 2000

2. Sistem dua-tingkat dengan pemisahan jenis moda transportasi.

Dengan memisahkan jenis moda transportasi maka ruang menjadi lebih jelas pemisahannya, sehingga tidak menyulitkan bagi penumpang yang akan berpergian.



Gambar 3.20 Distribusi Vertikal dengan Pemisahan Jenis Moda Transportasi
 Sumber : Analisa, 2000

3.5 PERSYARATAN ELEMEN RUANG UNTUK KENYAMANAN GERAK DIFABEL

3.5.1 Rute Aksesibel beserta Fasilitasnya bagi Difabel

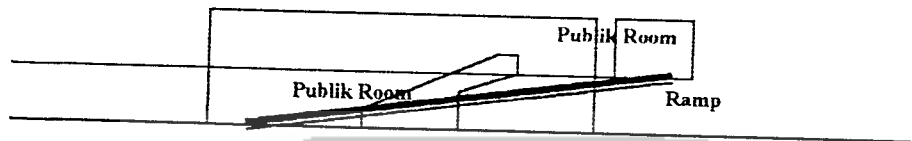
1. Ramp

Ramp berfungsi sebagai tangga darurat bagi penumpang difabel, juga rute bagi difabel yang akan mengakses terminal terpadu dari tempat parkir.

Ramp sebagai tangga darurat, terdapat berbagai macam alternatif perletakkannya :

a. Disamping bangunan terminal.

Bangunan terminal terpadu yang bertingkat membuat perletakkan ramp harus benar-benar direncanakan, untuk mengatasi masalah. Terutama apabila terjadi bahaya seperti kebakaran. Ramp harus diletakkan sedekat mungkin dengan ruang-ruang publik seperti lobby, check-in, ruang tunggu, dll.

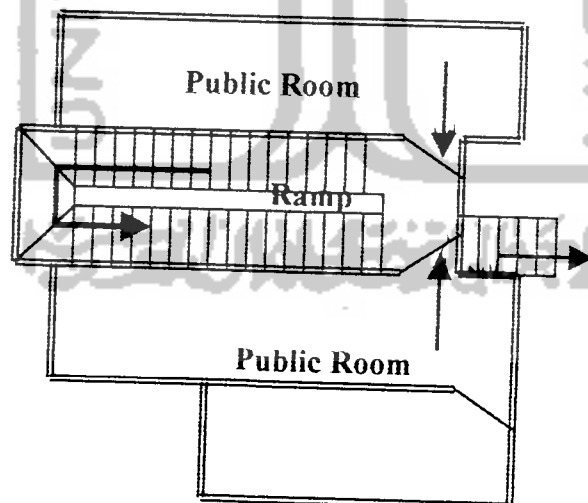


Gambar 3.21 Lokasi Ramp di Samping Bangunan Terminal
Sumber : Analisa, 2000

Perletakkan ramp yang dekat, menjadikan view ke luar dan pencahayaan pada ruang-ruang publik menjadi terganggu.

b. Ramp diletakkan pada ruang tertentu di dalam bangunan

Ramp disediakan di dalam bangunan yang dekat dengan ruang-ruang publik dan mengakses ke luar bangunan.

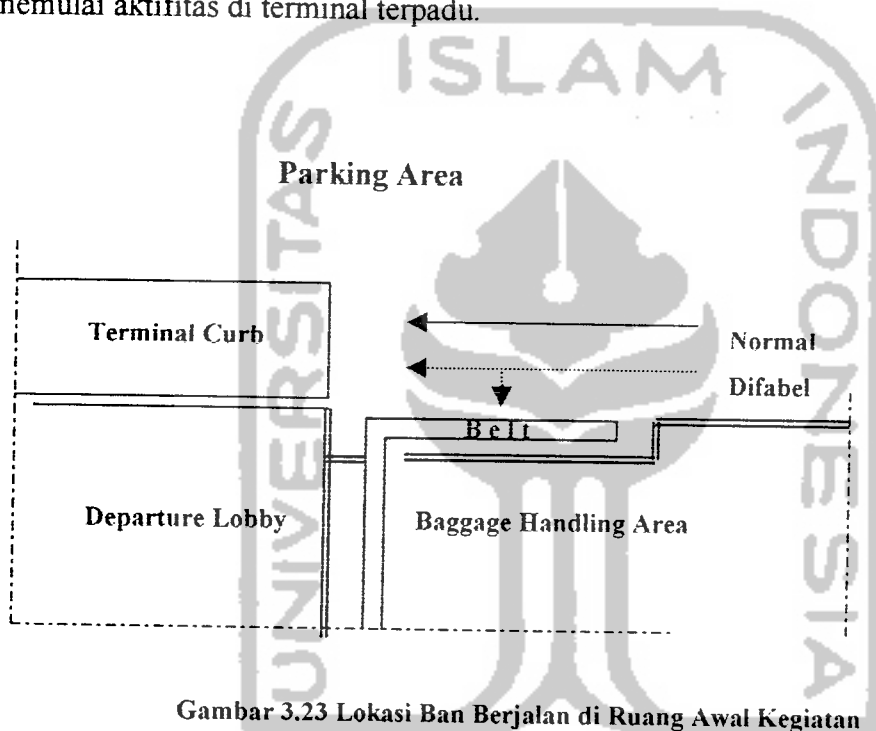


Gambar 3.22 Lokasi Ramp di Ruang Khusus Dalam Terminal
Sumber : Analisa, 2000

Dengan menyediakan ruang tertentu untuk ramp maka view dan pencahayaan ruang-ruang publik tidak terganggu.

2. Ban Berjalan untuk Bagasi

Penempatan ban berjalan yang terdapat di ruang awal kegiatan khusus disediakan bagi penumpang difabel, yang berfungsi memberikan kemudahan dalam memulai aktifitas di terminal terpadu.



Gambar 3.23 Lokasi Ban Berjalan di Ruang Awal Kegiatan
Sumber : Analisa, 2000

3.5.2 Meja Konter Pelayanan

Jenis meja pelayanan tiket standar memiliki ketinggian yang tidak nyaman untuk penumpang difabel karena terlalu tinggi untuk jarak jangkauan minimum. Untuk itu perlu dilakukan penanganan khusus bagi penumpang difabel, terdapat berbagai alternatif pemecahannya, yaitu :

1. Meja konter yang fleksibel.

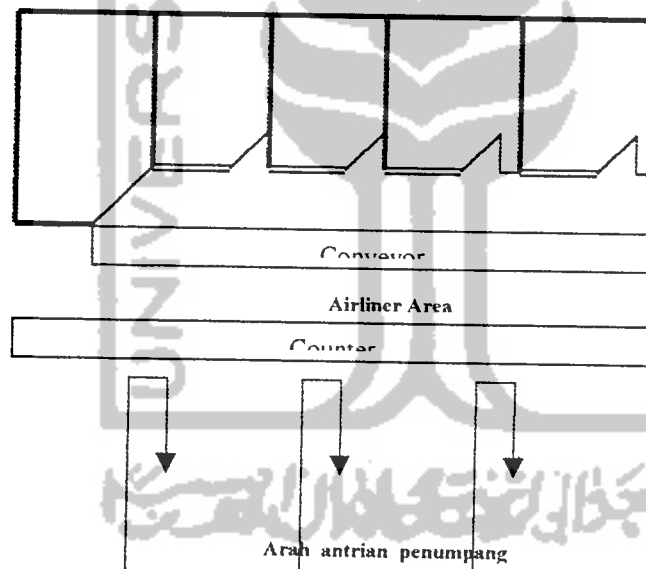
Meja ini dapat digunakan untuk penumpang biasa maupun penumpang difabel dengan fleksibel atau dapat dinaik-turunkan sesuai kebutuhan.

2. Meja khusus untuk difabel.

Penyediaan meja khusus untuk penumpang difabel yang berbeda dengan penumpang biasa, pada sistem ini disediakan jalur khusus untuk penumpang difabel bersirkulasi

3.5.3 Tipe Meja Pelayanan Tiket

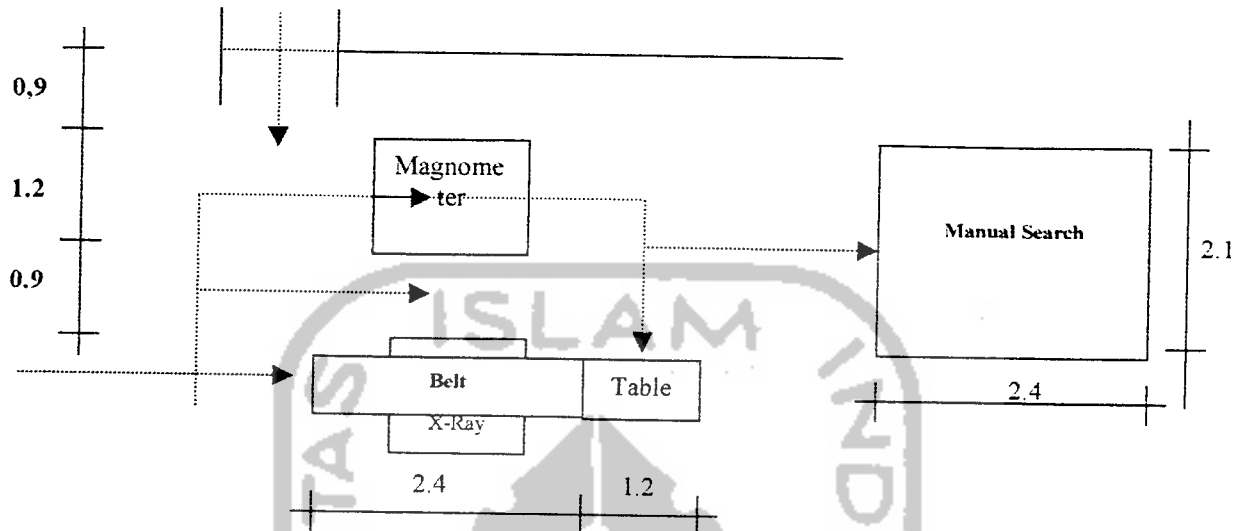
Tipe meja pelayanan tiket yang digunakan pada terminal terpadu adalah *linear counter* atau menerus. Tipe ini digunakan karena kepadatan penumpang di terminal yang tidak terlalu besar dan bagi penumpang difabel tidak memerlukan gerak memutar yang terlalu banyak.



Gambar 3.24 Tipe Konter Linier dengan Mempertimbangkan Kenyamanan Gerak Difabel
Sumber : Analisa, 2000

3.5.4 Alat Pemeriksaan Keamanan / Sinar-x

Penataan alat sinar-x mengalami peningkatan kebutuhan luas untuk kenyamanan gerak difabel, karena standar lebar minimal sirkulasinya adalah 0,9 m.



Gambar 3.25

Tata Letak Peralatan Sinar-X dengan Mempertimbangkan Kenyamanan Gerak Difabel

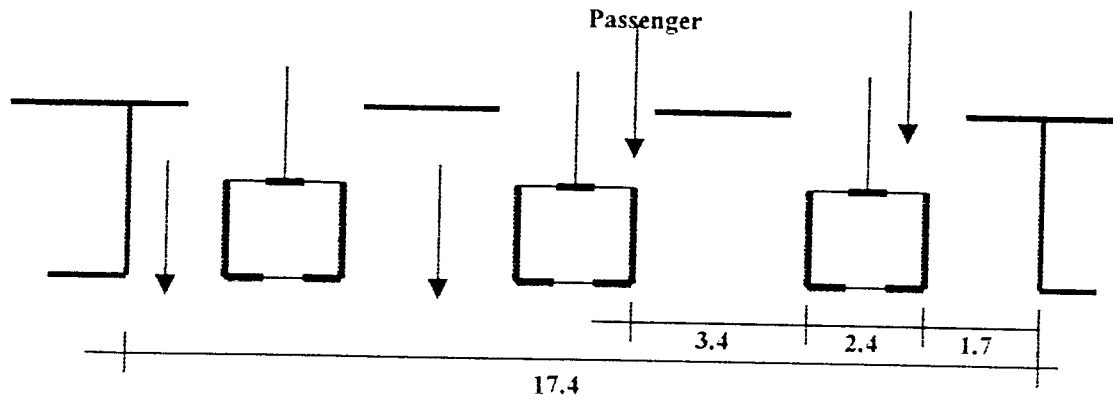
Sumber : Analisa, 2000

Pemeriksaan dengan menggunakan *magnometer* untuk penumpang difabel tidak dapat dilakukan karena unsur besi yang terdapat pada kursi roda, sehingga pemeriksaan dilaksanakan secara manual pada *manual search*.

3.5.5 Meja Konter Imigrasi

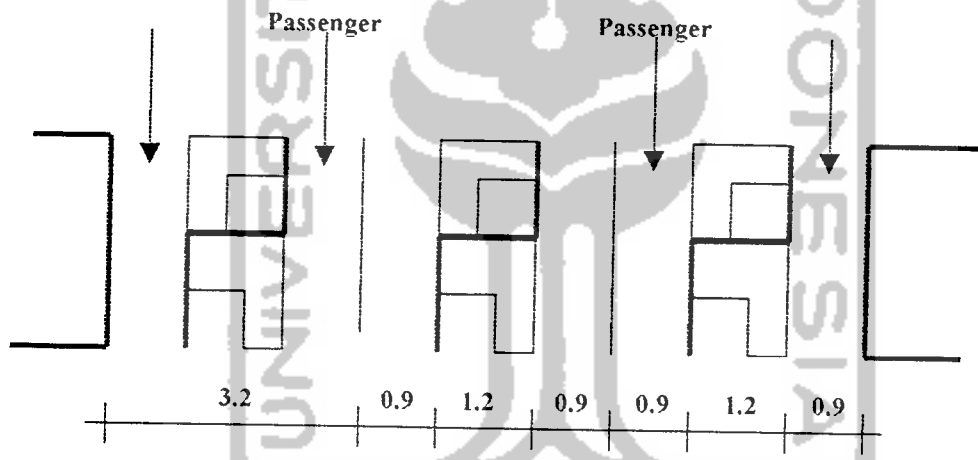
Terdapat dua model tata letak meja konter untuk imigrasi dengan memasukkan unsur-unsur kenyamanan gerak difabel, yaitu :

1. Frontal Presentation.



Gambar 3.26
Meja Konter Imigrasi Tipe Frontal Presentation dengan Mempertimbangkan Kenyamanan Gerak Difabel
Sumber : Analisa, 2000

2. Side Presentation



Gambar 3.27
Meja Konter Imigrasi Tipe Side Presentation dengan Mempertimbangkan Kenyamanan Gerak Difabel
Sumber : Analisa, 2000