LAPORAN SKRIPSI

PUSAT PELAYANAN MITSUBISHI DI MALANG
DENGAN TEMA
ARSITEKTUR POST - MODERN

KONSEP SKRIPSI ARSITEKTUR - AR 7137
SEMESTER GENAP 2010 - 2011

Di susun oleh :

Victor Salamao Belo
04.22.058

Pembimbing :

1. Ir. Adhi Widyarthara, MT
2. Ir. Breeze Maringka, MSA

PROGRAM STUDI ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

2011

LEMBAR PENGESAHAN LAPORAN

JUDUL

PUSAT PELAYANAN MITSUBISHI DI MALANG
DENGAN TEMA ARSITEKTUR POS-MODERN
(PHILIP JOHNSON)

Laporan ini telah disetujui sebagai laporan Skripsi untuk memenuhi salah satu persyaratan memperoleh gelar sarjana Teknik
Di Jurusan Teknik Arsitektur – FTSP ITN Malang

Disusun oleh :

Nama : VICTOR SALAMAO BELO
NIM : 04.22.O58

MENYETUJUI :

Dosen Pembimbing I

Ir. Adhi Widyarthara, MT
NIP : 196012031988111002

Dosen pembimbing II

Ir.Breeze Maringka, MSA
NIP. P. 101.8600.129

Ketua program Studi Arsitektur

Ir. Didiek Suharjanto, MT
NIP.Y1039000215

BERITA ACARA UJIAN SKRIPSI FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN

1. Judul Skripsi : PUSAT PELAYANAN MITSUBISHI DI MALANG DENGAN ARSITEKTUR POS-MODERN (Philip Johnson)
2. Peserta skripsi : VICTOR SALAMAO BELO
3. NIM : 04. 22. 058

Dipertahankan di hadapan tim penguji Ujian Skripsi jenjang Program Strata Satu (S-1)

Pada hari : Kamis

Tanggal : 28 Juli 2011

Dengan Nilai : " **C**"

PANITIA UJIAN SKRIPSI

KETUA

Ir. Dididek Suharjanto, MT
NIP.Y 1039000215

SEKRETARIS

Ir. Gaguk Sukowiyono, MT
NIP.Y 1028500114

ANGOTA PENGUJI

Desen penguji I

Ir. Bambang Widji Utomo, MT
NIP.

Dosen Penguji II

Ir. Gaguk Sukowiyono, MT
NIP.Y 1039600294

LEMBAR PENGESAHAN LAPORAN

1. Judul skripsi : PERPUSTAKAAN UMUM DI MALANG DENGAN TEMA ARSITEKTUR MODERN (Philip Johnson)
2. Peserta skripsi : VICTOR SALAMAO BELO
3. NIM : 04.22.059
4. Waktu pelaksanaan : 24 Maret sampai 20 Juli 2011
5. Waktu pengujian : 28 Juli 2011
6. Hasil ujian : **LULUS NILAI " C "**

No	TAHAPAN PELAKSANAAN	MINGGU KE																		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
01	Visualisasi Desain																			
02	Proses Desain																			
03	Drafting Penyusunan																			
04	Laporan																			

Malang 11 Agustus 2011

Kordinator Skripsi

Ir. Didiek Suharjanto, MT
NIP : 103900215

Mahasiswa

Victor Salamao Belo
NIM : 04.22.0589

PUSAT PELAYANAN MITSUBISHI DI MALANG
DENGAN TEMA
ARSITEKTUR POS-MODERN

Victor Salamao Belo

(Jurusan Yeknik Arsitektur, FTSP – ITN Malang)

A B S T R A K S I

Masa sekarang ini menuntut kita untuk selalu mengikuti pada perkembangan jaman, dimana dalam hal ini adalah transportasi atau kendaraan yang memilki peranan penting agar apa yang kita inginkan dalam pemenuhan kebutuhan dengan cepat tercapai. Dengan taraf hidup masyarakat, mobil merupakan salah satu sarana transportasi darat yang sangat dibutuhkan untuk menunjang segala kegiatan dalam pembangunan maupun menjalankan roda perekonomian sehari-hari. Untuk menunjang pertumbuhan alat–alat transportasi darat dalam hal ini dibidang mobil dan wadah tersebut dapat memberikan kemudahan bagi konsumen atau pemakai untuk mendapatkan mobil yang diingginkan, merawatnya serta memodifikasinya, khususnya di Malang.

Malang sebagai kota terbesar kedua di Jawa Timur merupakan pangsa pasar yang menjanjikan untuk pemasaran mobil-mobil. Hal ini ditunjukkan dari banyaknya bangunan *showroom-showroom* mobil yang ada di Malang yang masing-masing memiliki konsumen sendiri-sendiri. Setiap *showroom* mobil memiliki pelanggan atau konsumen tersendiri yang mempercayakan kebutuhannya akan urusan mobil pada *showroom* tersebut. Setiap *showroom* mobil yang ada di Malang memiliki cara atau strategi tersendiri dalam meningkatkan dan menjaring konsumen atau pelanggan sehingga terjadi persaingan antara *showroom* mobil yang satu dengan *showroom* mobil yang lainnya dalam menguasai bisnis jual-beli mobil.

Dengan konsep wilayah kota Malang yang berkembang terutama bagian perdagangan, tematik yang sangat tepat untuk menjadi salah satu karakter lokasi adalah ***Arsitektur Post-Modern*** yang terspesifikkan oleh teori ***Philip Johnson*** dengan ***Historicism***-nya, yang mana mengkarakterkan obyeknya serta mengangkat tampilan arsitektur kolonial dan arsitektur modern. Dengan demikian akan lebih memperkuat lagi suatu ciri khas baru pada wilayah ini menjadi sesuatu yang baru di kota Malang.

Selain dari Studi banding Showroom dan bangunan-bangunan pelayanan mobil yang ada, landasan teori yang di gunakan adalah literatur yang sangat mendukung dari segi obyek itu sendiri (***Pusat Pelayanan Mobil***) maupun dari segi tematik (***Post-Modern – Historicism***) yang berawal dari asal mula hingga melalui perkembangan yang ada hingga saat ini. Di harapkan keterkaitan pada rancangan yang dihasilkan pada Pusat Pelayanan Mobil di Malang Tema Arsitektur Post-Modern dapat saling terkait erat.

Maksud dari perancangan ini adalah untuk dapat menghasilkan sebuah rancangan Pusat Pelayanan Mobil Honda yang atraktif, inovatif dan komunikatif terkait dengan fungsi bangunan tersebut sebagai sebuah bangunan yang komersial yang tentu memiliki visi, misi, dan tujuan komersial pula. Sebagai bangunan komersial, maka rancangan ***Pusat Pelayanan Mobil*** ini pun dituntut untuk dapat memenangkan persaingan dalam hal menarik perhatian publik dan memperluas jaringan konsumen di antara banyaknya showroom-showroom yang telah ada.

Diharapkan ***Pusat Pelayanan Mobil Mitsubishi*** ini dapat menggebrak dunia komersial *showroom* Indonesia dengan terobosan-terobosan desainnya yang inovatif, khusunya di kota Malang.

Kata Kunci : *Showroom, Arsitektur Post-Modern, Historicism, Pusat Pelayanan Mobil Honda.*

DAFTAR ISI

BAB VI PERMASALAHAN

BAB VII ANALISA PEMBAHASAN

BAB I
PENDAHULUAN

I. 1. LATAR BELAKANG UMUM.

Proses modernisasi yang terus berlangsung dalam kehidupan manusia menimbulkan peningkatan terhadap standar kebutuhan manusia dalam segala aspek. Peningkatan standar kebutuhan tersebut berujung pada peningkatan gaya hidup. Bagi masyarakat modern, segala sesuatu yang terkait dengan gaya hidup dituntut haruslah selalu mencerminkan "Modernitas". Oleh sebab itu, tingkat gaya hidup seseorang dapat terlihat dari segala sesuatu yang memfasilitasi diri orang tersebut. Dan mobil sebagai alat transportasi menjadi salah satu fasilitas manusia yang terkena imbas modernisasi.

Bisnis jual-beli mobil saat ini telah banyak berkembang di Indonesia, banyak para usahawan muda yang mendirikan bisnis jual-beli mobil. Bisnis jual-beli mobil sangat memberikan keuntungan dan prosepktif, dimana pada mulanya mobil hanya digunakan sebagai sarana transportasi oleh masyarakat, dimana mobil menjadi kebutuhan yang harus dipenuhi dikala kita dituntut oleh waktu dan jadwal kegiatan atau kerja yang ketat. Selain itu juga mobil harus dapat memenuhi kebutuhan yang kita perlukan sesuai dengan fungsi dari mobil tersebut sebagai sarana transportasi umum, keluarga atau sarana transportasi lainnya.

Malang sebagai kota terbesar kedua di Jawa Timur merupakan pangsa pasar yang menjanjikan untuk pemasaran mobil-mobil. Hal ini ditunjukkan dari banyaknya bangunan *showroom-showroom* mobil yang ada di Malang yang masing-masing memiliki konsumen sendiri-sendiri. Setiap *showroom* mobil memiliki pelanggan atau konsumen tersendiri yang mempercayakan kebutuhannya akan urusan mobil pada *showroom* tersebut. Setiap *showroom* mobil yang ada di Malang memiliki cara atau strategi

tersendiri dalam meningkatkan dan menjaring konsumen atau pelanggan sehingga terjadi persaingan antara *showroom* mobil yang satu dengan *showroom* mobil yang lainnya dalam menguasai bisnis jual-beli mobil.

Bagi kalangan masyarakat Malang tertentu, mobil bukan hanya sarana transportasi, akan tetapi juga melambangkan status pemiliknya. Beberapa mobil yang dapat kita jumpai di jalan raya Malang antara lain: BMW, Mercedes-Benz, Toyota, Nissan, Suzuki, Daihatsu, Honda, Hyundai, Chevrolet, KIA, Isuzu serta Mitsubishi.

Dalam pangsa pasar mobil, produk yang telah memenuhi standart ramah lingkungan serta penggunaan bahan bakar yang efisien yang jadi idaman konsumen. Dalam hal ini, mobil Mitsubishi bahan bakar paling efisien. Dalam laporan yang dirilis oleh EPA (Environmental Protection Agency) di Jepang, mobil-mobil Mitsubishi mampu mencapai efisiensi bahan bakar rata-rata 10,03 km/liter.

Sementara itu, produk ramah lingkungan dari Mitsubishi , yaitu Mitsubishi Stada Triton dinyatakan sebagai mobil paling efisien bahan bakar, dengan rata-rata konsumsi mencapai 18,23 km/liter.

I. 1. 1. Pengertian Judul

"Perancangan Pusat Pelayanan Mitsubishi Yang Atraktif dan Inovatif Sebagai Pembentuk Citra Bangunan Komersial"

Diharapkan dari perancangan ini dapat menghasilkan sebuah *showroom* mobil yang inovatif, dalam pengertian merupakan sebuah terobosan baru dalam dunia desain *showroom* mobil, menggebrak kekakuan desai *showroom* mobil yang telah ada saat ini di Indonesia, khususnya di Malang. Dengan menerapkan sebuah konsep arsitektur yang berbeda sehingga dapat menjadikannya sebagai *showroom* mobil dengan desain yang paling inovatif di Indonesia.

Selain itu, juga diharapkan dapat menghasilkan *showroom* mobil dengan desain yang atraktif terkait dengan fungsi dasar bangunan *showroom*

tersebut yaitu sebagai sebuah bangunan komersial. Dapat diartikan; atraktif dalam permainan elemen dan komponen bangunannya untuk menjadikannya sebagai sebuah kedinamisan dan dapat menjadi daya tarik tersendiri.

Dengan demikian, perancangan pusat pelayanan Mitsubishi yang atraktif dan inovatif dapat disebut sebagai faktor pembentuk citra bangunan komersial yang dituntut untuk mampu bersaing dalam menarik perhatian konsumen maupun publik.

I. 1. 2. Keterkaitan Antara Tema Arsitektur Post-Modern Philip Johnson

Seperti yang telah diuraikan sebelumnya, maksud dari perancangan ini adalah untuk dapat menghasilkan sebuah rancangan pusat pelayanan mobil Mitsubishi yang atraktif dan inovatif terkait dengan fungsi bangunan tersebut sebagai sebuah bangunan yang komersial yang tentu memiliki visi, misi, dan tujuan komersial pula. Sebagai bangunan komersial, maka rancangan *showroom* ini pun dituntut untuk dapat memenangkan persaingan dalam hal menarik perhatian publik dan memperluas jaringan konsumen di antara banyaknya *showroom-showroom* yang telah ada. Diharapkan *showroom* ini dapat menggebrak dunia komersial *showroom* Indonesia dengan terobosan-terobosan desainnya yang inovatif.

Tema arsitektur post-modern oleh Philip Johnson secara umum pun dipilih untuk mendasari perancangan pusat pelayanan Mitsubishi ini.

Pada umumnya *showroom-showroom* mobil yang telah ada di Malang berkonsepkan arsitektur modern yang cenderung monoton dan kaku, hampir semua sama saja, yang membedakan hanyalah *brand product*-nya saja. Sampai saat ini, hampir tidak pernah dijumpai adanya konsep post-modern pada *showroom-showroom* yang telah ada. Hal inilah yang mendasari pemilihan tema arsitektur post-modern pada perancangan pusat pelayanan Mitsubishi di Malang.

Arsitektur post-modern merupakan suatu pendekatan desain bangunan yang merupakan usaha-usaha untuk memperkaya imajinasi dan pengolahan lagi bentuk desain yang sudah ada.

Arsitektur modern yang banyak diterapkan pada perancangan *showroom* mobil, seringkali menyebut dirinya sebagai arsitektur yang paling rasional, arsitektur yang paling memiliki teknologi tinggi, dan arsitektur yang memiliki sistem fungsional yang sempurna sehingga pada waktu itu tidak ada alternatif pemikiran lain di dalam arsitektur selain 'berpikir monoton' seperti halnya paham fungsional yang dimiliki oleh arsitektur modern. Pengaruh dari suatu fenomena dari fungsi-fungsi yang dijanjikan dapat dirasakan pada bentukan yang terjadi, sehingga menghasilkan bentukan-bentukan yang tidak berkembang, seperti desain yang penuh dengan 'kotak-kotak' sederhana. Makin lama keadaan ini menimbukan kejenuhan, sehingga mulai timbul konflik penyangkalan dan usaha-usaha untuk keluar dari 'jalur' yang ada.

Postmodernisme adalah sebuah gerakan berdasarkan pandangan kritis atas gerakan modern yang dirasa tidak lagi manusiawi atau dapat menyelesaikan problem-problem dalam dunia modern itu sendiri. Dalam arsitektur menjadi sebuah gerakan baru untuk memberikan keleluasaan bagi berbagai faktor rancangan yang tidak pernah tercakup sebelumnya dalam arsitektur modern agar bisa muncul dan terakomodasi.

Postmodernisme bukanlah sebutan akan gaya arsitektur belaka, tapi lebih jauh dari itu, merupakan gerakan filsafat dan moral yang patut dicermati sebagai bagian dari kritik terhadap teori arsitektur modern yang cenderung meniadakan unsur-unsur yang manusiawi seperti simbolisme, dekorasi, dan hal-hal yang sifatnya non fungsional. Hal ini karena arsitektur modern yang kaku dan mendasarkan diri pada fungsi dirasa tidak dapat memberi solusi bagi keinginan manusiawi untuk lebih bebas berekspresi.

Arsitektur post-modern Philip Johnson dianggap dapat mewakili tema arsitektur post-modern dalam perancangan pusat pelayanan mobil Mitsubishi ini. Pada dasarnya Post-Modern merupakan reaksi (anti-thesis) dari

Modernisme (thesis) yang sudah berjalan sangat lama. Arsitektur Historicism Philip Johnson yang paling terkenal berkat bentuk arsitekturalnya yang tanguh hanya mungkin sederhana, namun terobosan desaing rumah kaca.

Konsep Philip Johnson mengenai bangunan kaca ditetapkan dalam lanskep dengan pandangan sebagai "dinding" serta menggunakan komponen-komponen bangunan yang berasal dari komponen-komponen klasik tetapi ditampilkan dengan penyelesaian yang modern dengan diberikan ornamen / gaya gotich dan bentuk minimalis membuat desain pusat pelayanan mobil Mitsubishi ini lebih 'hidup' dan tidak ada kesan kaku dan terikat. Berbeda dengan arsitektur modern yang kaku dan tidak 'hidup' sama sekali. Cocok dengan imej Mitsubishi yang mengedepankan produk mutakhir dan teknologi mesinnya. Dengan demikian, post-modern Philip Johnson dapat diterapkan pada perancangan bangunan komersial dalam bidang otomotif.

Diharapkan dari penerapan teori dan konsep Philip Johnson dalam perancangan ini dapat menghasilkan sebuah rancangan *showroom* mobil yang 'hidup', dan sesuai dengan tuntutan jaman. Yang pada akhirnya akan sangat banyak memberi keuntungan sebagai citra bangunan komersial dalam memenangkan persaingan menarik perhatian publik dan memperluas jaringan konsumen dan mengembangkan profil perusahaan. Rancangan Historisme yang dihasilkan dapat mencerminkan identitas *Mitsubishi brand product* pemilik *showroom* tersebut. Identitas Mitsubishi sebagai produsen mobil yang paling digemari saat ini, menjadikannya sebagai produsen mobil dengan kualitas tinggi. Rancangan yang *postmo*, atraktif dan penuh dengan desain inovatif pada pusat pelayanan Mitsubishi sesuai dengan brand image Mitsubishi sebagai produsen mobil yang paling inovatif dan selalu menggebrak dunia otomotif dengan desain-desain mobilnya yang selalu berbeda dan menjadi acuan dalam orientasi dunia otomotif.

I. 2. PERMASALAHAN

A. Permasalahan secara umum :

Perlunya wadah untuk tempat kegiatan pelayanan jual beli kendaraan khususnya mobil baru, sebagai salah satu tujuan untuk meningkatkan pasar otomotif di kota Malang.

B. Permasalahan secara arsitektural :

- Sejauh mana arsitektur Post-Modern mampu menyelesaikan permasalahan rencana rancangan Pusat Pelayanan Mitsubishi sesuai dengan imej atau karakteristik Mitsubishi itu sendiri.
- Merencanakan dan merancang bangunan dan ruang sesuai dengan fungsi yang berbeda.
- Merencanakan sirkulasi yang ada, baik di dalam maupun di luar bangunan.
- Merencanakan dan merancang bangunan yang dapat meningkatkan kualitas lingkungan dimana Pusat Pelayanan Mitsubishi berada.
- Merancang Pusat Pelayanan Mitsubishi yang atraktif dan inovatif sebagai pembentuk citra bangunan komersial yang berbeda dari showroom-showroom mobil yang sudah ada di kota Malang.

I. 3. TUJUAN DAN SASARAN

I. 3. 1.Tujuan

A. Operasional :

Sebagai sebuah bangunan komersil yang mampu memberikan daya tarik dan kepercayaan konsumen terhadap produk-produk yang dihasilkan oleh Mitsubishi yang pada akhirnya mampu memberikan keuntungan kepada pengelola dalam hal ini Agen Tunggal Pemegang Merk (ATPM) Mitsubishi.

B. Fungsional:

Sebagai bangunan yang dapat mewadahi seluruh aktivitas sesuai dengan fungsinya, antara lain:

1. Sarana promosi dan informasi produk (mobil) baru Mitsubishi.
2. Sarana transaksi jual beli mobil baru.
3. Pelayanan jasa (perbaikan/servis, penyediaan spare part dan aksesoris mobil Mitsubishi).

C. Khusus:

Menghadirkan bangunan "Pusat Pelayanan Mitsubishi di Malang" yang memenuhi tuntutan masyarakat di bidang otomotif khususnya mobil-mobil produksi Mitsubishi.

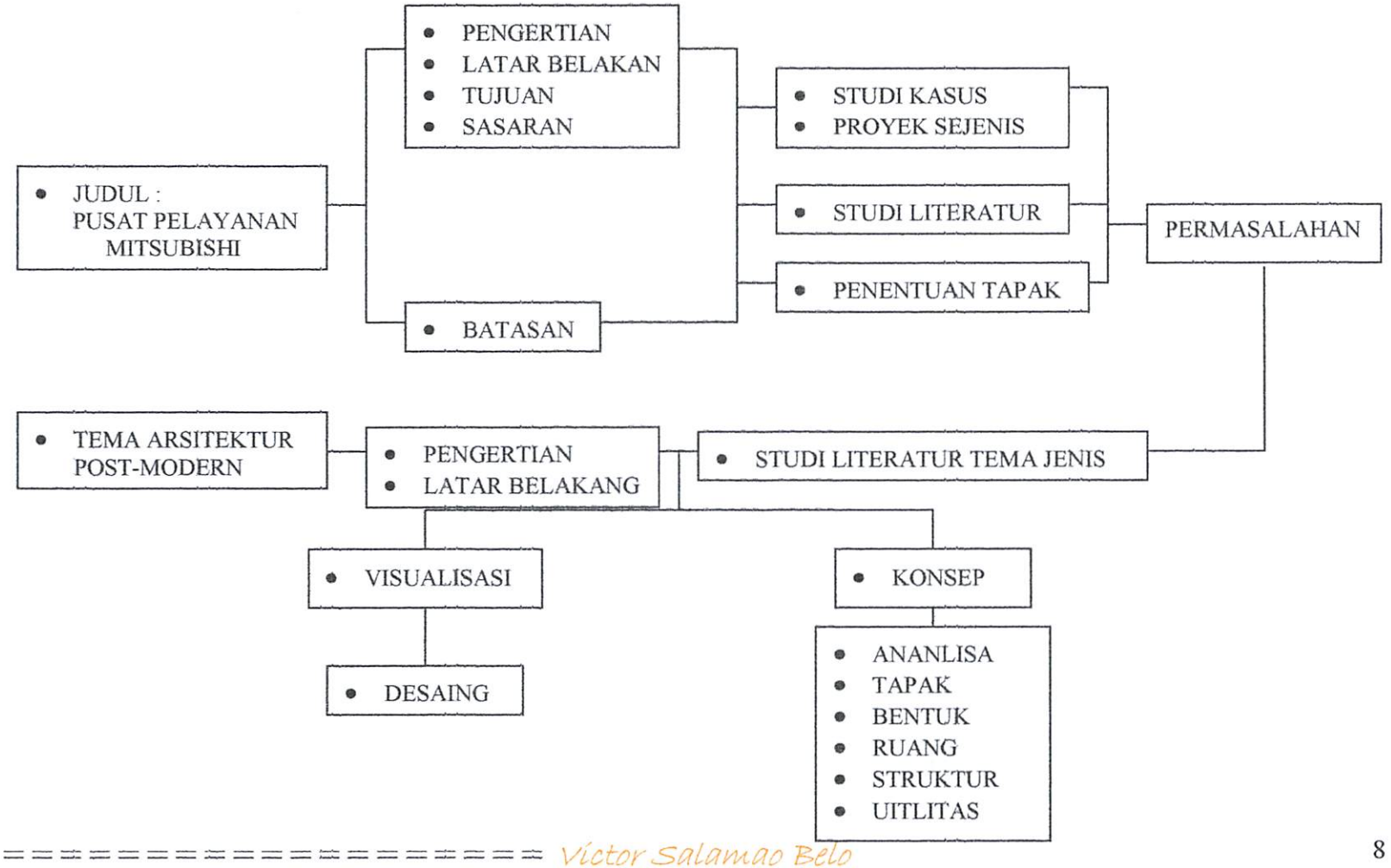
I. 3. 2. Sasaran

- Menghadirkan sebuah rancangan Pusat Pelayanan Mitsubishi di Malang dengan tema Arsitektur Post-Modern, Philip Johnson dengan konsep *Historis* sehingga dapat menghasilkan suatu rancangan bangunan komersial yang sangat komunikatif.
- Memberi kenyamanan pelayanan terhadap pengunjung dan merancang bentuk ruang dan bentuk bangunan yang mencerminkan: penonjolan aktifitas; kegiatan komersial pelayanan; hubungan visual yang komunikatif; bentuk yang memiliki identitas dan karakter khusus, unik dan memoriabel.

I. 4. BATASAN

- Pelayanan dan fasilitas yang disediakan dikhususkan bagi kendaraan merk Mitsubishi yang mencakup: *showroom* dan bengkel beserta fasilitas penunjang bagi kegiatan pemasaran, perawatan, perbaikan, pemodifikasian serta penyediaan suku cadang dan aksesoris.
- Menghadirkan imej serta kesan "*POSTMO*" dan "*MITSUBISHI*" yang komunikatif pada bangunan.
- Perancangan ini mengacu pada konsep post-modern, Philip Johnson.

POLA PIKIR


JUDUL :
PUSAT PELAYANAN
MITSUBISHI
PENGERTIAN
LATAR BELAKAN
TUJUAN
SASARAN
BATASAN
STUDI KASUS
PROYEK SEJENIS
STUDI LITERATUR
PENENTUAN TAPAK
PERMASALAHAN
TEMA ARSITEKTUR
POST-MODERN
PENGERTIAN
LATAR BELAKANG
STUDI LITERATUR TEMA JENIS
VISUALISASI
DESAING
KONSEP
ANANLISA
TAPAK
BENTUK
RUANG
STRUKTUR
UITLITAS

BAB II

KAJIAN OBYEK

II. 1. PENGERTIAN JUDUL

- **Pusat**
  - Perhatian, sesuatu yang menjadi sasaran perhatian.
  - Kumpulan dari berbagai macam kegiatan-kegiatan.
- **Pelayanan**
  - Memberikan pelayanan kepada konsumen dalam segi pemeliaarahan servis dan pelayanan perbaikan baik untuk kerusakan ringan maupun kerusakan berat.
  - Usaha melayani kebutuhan orang lain dengan memperoleh imbalan.
  - Kemudahan yang diberikan sehubungan dengan jual beli barang atau jasa.
- **Mitsubishi**
  - Adalah suatu merk dagang yang berupa mobil yang berasal dari Jepang dan PT. Krama Yudha Tiga Berlian Motors merupakan agen tunggal di Indonesia.
- **Malang**
  - Menunjukan tempat atau lokasi dari proyek tersebut, yaitu di wilayah Kota Malang.

Pergertian Pusat Pelayanan Mitsubishi Di Malang : Pusat penjualan mobil yang dilengkapi dengan berbagai fasilitas penunjang seperti pelayanan perbaikan mesin atau pun bodi, aksesories, penjualan suku cadang, pelayanan-pelayanan tersebut hanya dikhususkan kepada para pengguna produk MITSUBISHI.

II. 2. LINGKUP KEGIATAN

II. 2. 1. Promosi dan Penjualan

Kegiatan untuk mepromosikan/mengenalkan mobil kepada masyarakat apa saja produk terbaru dari Mitsubishi dengan cara memamerkan di depan masyarakat luas.

II. 2. 2. Pemeliarahan dan Perbaikan.

A. Merawat / Pemeliarahan

- Cuci mobil
- Ganti oil.
- Chek mesin/servis berkala.
- Salaon mobil.

B. Perbaikan.

- Turun mesin
- Pengecatan body
- Spooring dan balancing

II. 2. 3. Penyediaan Suku Cadang

Kegiatan penyediaan suku cadang dari produk Mitsubishi baik mesin maupun non mesin.

II. 2. 4. Penyediaan Aksesories.

Kegiatan penjualan aksesoris yang berhubungan dengan mobil merk Mitsubishi baik interior mau pun exterior.

II. 2. 5. Fasilitas Penunjang.

A. Musholla

B. Ruang tunggu dan Cafe

C. Kid's corner

D. Parkir (pengujung, pengelola, dan pakir untuk perbaikan)

II. 2. 6. Gudang Penyimpanan Mobil.

Kegiatan untuk menyimpang mobil yang akan di pamerkan atau di jual.

II. 3. TINJAUAN OBYEK

A. Pengertian :

Pusat Pelayanan Mitsubishi adalah pusat penjualan dan pamerproduk-produk dari Mitsubishi berupa kendaraan roda empat dan tempat pelayanan bagi apar konsumen dalam mencari suku cadang aksesioris, serta melayani perbaikan body (modifikasi) ataupun mesin.

B. Fungsi :

Adalah memberikan pelayanan kepada para konsumen Mitsubishi, dengan adanya fasilitas tersebut konsumen akan merasa terbantu untuk mendapatkan produk Mitsubishi baik yang baru maupun bekas serta memberikan kemuadahan untuk medapatkan sapre part dan berbagai aksesorisnya.

C. Tinjauan Kegiatan :

Sebagai suatu bangunan komersial yanga melakukan penjualan dan berhubungan dengan pelanggan, orientasi harus mengutamakan kenyamanan pengunjung dan pelaggan dalam memberikan kemudahan pelayanan yang lengkap sesuai dengan pesyaratan dari PT. Krama Yudha Tiga Berlian Motors selaku agen resmi dari Mitsubishi Corprotion Jepang. Setiap dealer meiliki fasilitas yang lengkap.

II. 3. 1. Tinjauan Terhadap Mitsubishi

Mitsubishi adalah perusahaan dagang umum terbesar di Jepang yang ada di Indonesia dipegang oleh PT. Krama Yudha Tiga Berlian Motors (PT. KTB) menjadi salah satu pemain dalam industri otomotif di Indonesia dengan menjadi agen tunggal pemegang merek Mitsubishi di Indonesia dari Mitsubishi Motors Corporation dan Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation, telah membawa PT. KTB pada prestasi yang membanggakan dengan penjualan yang mencapai angka 1,5 juta unit di tahun 2005 ini. Pada

penutupan bulan September 2005 ini tercatat sebesar 1.501.126 unit kendaraan yang telah terjual.

Diawali pada tahun 1970 saat ditandatanganinya perjanjian dengan Mitsubishi Corporation dan Mitsubishi Motors Corporation yang memiliki tujuan mendirikan industri kendaraan bermotor untuk menunjang pembangunan Indonesia dalam bidang ekonomi dan transportasi, PT. KTB langsung memasarkan Colt T-100 pada tahun berikutnya dengan angka penjualan yang fantastis, yaitu 1.260 unit. Colt T-100 dikembangkan menjadi Colt T120 tahun 1972 dan merajai jalan-jalan di Indonesia dengan angka penjualan yang tinggi, hingga mencapai 33.525 pada tahun 1980.

PT. KTB terus mengembangkan dan menambah jajaran produknya tahun per tahun. Produk "kepala kuning" Colt Diesel terus dikembangkan hingga memiliki beberapa tipe yang dapat disesuaikan kebutuhan usaha dari seluruh konsumen. Mulai dari pertama kali muncul pada tahun 1979 hingga saat ini, Colt Diesel memberikan kontribusi penjualan terbesar hingga hampir 500.000 unit.

Perubahan management dan perusahaan secara keseluruhan dari PMDN menjadi PMA pun dilakukan tahun 2005, dan Mr. Fumio Kuwayama dipercaya untuk memimpin PT. KTB sebagai Presiden Direktur. Tahun ini pula, PT. KTB kembali meluncurkan produk kendaraan penumpang yang elegant, Mitsubishi Grandis dan melengkapi segmen kendaraan Mini MPV dengan Mitsubishi Maven.

Lebih dari 1.500.000 unit, itulah pencapaian KTB menjual kendaraan Mitsubishi di Indonesia hingga tahun 2005. Angka fantastis yang tidak dicapai dengan mudah namun berhasil diraih KTB.

Bukti kongkrit keseriusan dan kesuksesan KTB menekuni pasar kendaraan penumpang dan niaga di Indonesia. Jajaran produk kendaraan yang dipasarkan KTB , baik kendaraan penumpang maupun niaga, telah mendapatkan tempatnya tersendiri di pasar otomotif Indonesia. 63% pasar

medium truk yang dikuasai Mitsubishi Colt Diesel menempatkan KTB sebagai market leader di kelas ini. Lalu di kelas kendaraan niaga ringan ada Mitsubishi Colt L 300 Minibus yang memiliki market share 77% serta Mitsubishi STRADA yang mampu mencapai market share 48% di kelas 4x4 Pick Up.

Hal ini tidak terlepas dari dukungan segenap jajaran produksi dari perusahaan-perusahaan berkualitas dan profesional yang tergabung dalam group KTB. Pusat produksi utama KTB seperti assembling plant, manufacturing plant, stamping part dan *transmission plant* berlokasi di Kompleks Produksi Mitsubishi di Pulo Gadung, diatas lahan seluas 454.039m2 yang menghasilkan kapasitas produksi per tahun sebesar 120.000 unit.

Demi memenuhi permintaan pasar yang terus meningkat serta untuk menunjang pelayanan purna jual kendaraan Mitsubishi, KTB secara konsisten terus mengembangkan jaringan pemasarannya sejak tahun 1970 hingga kini mencapai 146 dealer resmi, 111 bengkel resmi serta 3.416 toko suku cadang yang tersebar di seluruh Indonesia. Ditambah lagi dengan keberadaan Spare Parts Center yang terus dikembangkan dengan inovasi-inovasi terbaru sehingga mulai tahun 1999 telah dilengkapi dengan system komputerisasi yang terintegrasi. Sistem manajemen modern untuk layanan 3S (Sales – Service – Spare Parts) yang seragam juga menjadi komitmen KTB demi memberikan jaminan kualitas pelayanan yang memuaskan kepada seluruh masyarakat pada umumnya dan konsumen kendaraan Mitsubishi pada khususnya.

Semangat dan kerja keras tanpa kenal henti menjadi bagian tak terpisahkan dalam etos kerja dari seluruh jajaran Mitsubishi, sehingga mampu mempersembahkan produk kendaraan terbaik.

Prestasi luar biasa diraih Mitsubishi Motors Repsol ATS Studios Team yang diprakarsai oleh Stephane Peterhansel / Jean-Paul Cottret di awal tahun 2005 dimana telah menorehkan sejarah dalam *Dakar Rally* sebagai tim

pertama yang memenangkan 5 (lima) penghargaan berturut-turut dan total 10 (sepuluh) kemenangan pada kegiatan reli terberat dan tersulit di dunia.

Penyempurnaan demi penyempurnaan terus dilakukan melalui arena reli dunia yang merupakan Laboratorium Alam sehingga semua produk kendaraan Mitsubishi selalu hadir dengan performa, kekuatan, ketangguhan dan daya tahan terbaik. Lewat ajang inilah setiap kekurangan teknologi dapat diketahui, lalu diperbaiki dan disempurnakan.

II. 3. 2. Sejara dan Perkembangan Mitsubishi

Sebagai negara dengan ekonomi terkuat kedua di dunia, kemajuan dan keberhasilan Jepang turut ditopang oleh keberadaan perusahaan-perusahaan Jepang berskala internasional. Kebanyakan, perusahaan tersebut menjadi besar dan berhasil bukan dengan cara instant dan dalam waktu singkat, melainkan karena telah menjalani sejarah dan tradisi sejak lebih dari seratus tahun yang lalu. Salah satu perusahaan tersebut adalah *Mitsubishi Companies*.

Mitsubishi Companies merupakan sebuah komunitas yang terdiri dari banyak perusahaan independen (*multitude of independent companies*). Hampir semua nama perusahaan tersebut memiliki unsur nama Mitsubishi, namun ada pula yang tidak. Jumlah total anggota kelompok Mitsubishi yang ada saat ini sekitar 400 perusahaan yang bergerak dalam berbagai bidang di seluruh dunia. Perusahaan-perusahaan tersebut memiliki manajemen sendiri-sendiri, sehingga ada kemungkinan dalam beberapa bidang bisnis terjadi kompetisi antar sesama anggota. Namun, perusahaan-perusahaan ini memiliki prinsip, semangat dan filosofi perusahaan yang sama yaitu tiga prinsip yang dibuat oleh Koyata Iwasaki (presiden ke-empat Mitsubishi yang lama).

Mitsubishi yang didirikan oleh Yataro Iwasaki pada tahun 1870, merupakan perusahaan yang dikembangkan oleh keluarga Iwasaki. Saudara laki-laki, anak serta keponakannya turut membantu melebarkan sayap bisnis

Mitsubishi ke berbagai bidang. Pada awal berdirinya, Mitsubishi hanyalah merupakan perusahaan yang bergerak di bidang jasa perkapalan dengan aset tiga buah kapal uap. Namun saat ini, *Mitsubishi companies* telah menjadi kelompok perusahaan raksasa yang terdiri lebih dari 400 anggota perusahaan.

Keberadaan Mitsubishi tidak bisa dilepaskan dari sejarah dan perkembangan sejarah modern Jepang, terutama sejak akhir Pemerintahan Tokugawa. Dengan kata lain, Mitsubishi telah melewati 139 tahun hingga saat ini. Memilik sejarah dan perkembangannya, setelah perang dunia II organisasi Mitsubishi sempat dibubarkan oleh pasukan aliansi yang mengokupasi Jepang karena terkait dengan agresifitas pemerintahan militer Jepang.

II. 3. 4. Data Mobil Mitsubishi

- Mitsubishi Colt T120ss
  Harga : Rp. 76.000.000,-
  Type Mobil : Kendaraan Pick Up

Mitsubishi Colt T120SS pilihan terbaik untuk kemajuan bisnis Anda.Kualitas mesinnya telah terukur, perawatannya pun sangat mudah. Didukung bengkel dan spare part yang tersebar di mana-mana, menjadikan Colt T120SS tetap yang terbaik dan terpercaya

Mitsubishi Colt T120ss Popularitas Sang Raja Jalanan, terukir kembali lewat Mitsubishi Colt T120ss. Daya tahan dan ketangguhannya telah teruji, perawatan mudah, hemat bahan bakar. Penampilannya ringkas dan memiliki ruang yang luas dan nyaman.Didukung bengkel dan suku cadang yang tersebar dimana-mana menjadikan Mitsubishi Colt T120ss pilihan terbaik dan terpercaya untuk kemajuan bisnis. Tersedia dalam pilihan Pick-Up Standard, Flat Bed, Wide Deck 3 Ways dan Chassis.

- **Spesifikasi Produk : Pick Up Standard**

DIMENSION & WEIGHT		
Overall Length	mm	3.720
Overall Width	mm	1.560
Overall Height	mm	1.825
Wheelbase	mm	1.970
Front Tread	mm	1.345
Rear Tread	mm	1.330
Gruond Clearance	mm	180
Curb Weight	kg	790
Gross Vehicle Weight	kg	1,790
CARGO BED DIMENSION		
Interior Length	mm	2.200
Interior Width	mm	1.480
Interior Height	mm	300
ENGINE TYPE		
Type		4G15-12 Valve (4 Cyl. 4 Stroke)
Displacement	cc	1.468
Bore x Stroke	mm x mm	75,5 X 82,0
Max. Output	PS/rmp	86/5.750
Max Torque	kgm/rpm	12.3/3.750
Fuel System		Multi Point Injection

- Mitsubishi Grandis GT

  Harga : Rp 370.000.000,-

  Type Mobil : City Car

Mitsubishi Grandis diciptakan khusus untuk pribadi-pribadi yang memiliki citarasa tinggi dalamberkendara. Inilah sosok baru kendaraan masa depan yang sarat dengan kemewahan dan kenyamanan. Anda akanmerasakan kebanggaan luar biasa dan citra prestisius tiada duanya.

Nikmati ketangguhan & mewahnya sebuah MPV yang prestige, sangat cocok untuk pribadi & keluarga dengan mobilitas tinggi. dilengkapi mesin

MIVEC 2400cc, 165ps, transmisi Triptonic, ETACS & RISEBODY design menjadikan Mitsubishi Grandis Pilihan utama

- **Spesifikasi Produk GRANDIS GT**

DIMENSION & WEIGHT		
Overall Length	mm	4,780
Overall Width	mm	1,835
Overall Height	mm	1,655
Wheelbase	mm	2,830
Front Tread	mm	1,565
Rear Tread	mm	1,570
Gruond Clearance	mm	165
Curb Weight	kg	1,690
ENGINE TYPE		
Type		4 Cylinder, Inline, 16 Valve, MIVEC
Displacement	Cc	2.378
Bore x Stroke	Mm x mm	87.0 x 100.0
Max. Outpu	PS/mp	165/ 6.000
Max Torque	Kgm/rpm	22.1/ 4.000
Fuel System		MPI
Fuel Type		Unleaded Gasoline (RON 90 & Over)
Fuel Tank Capacity	liter	65

- **Mitsubishi Lancer EX 2.0 GT**

  Harga : Rp. 415.000.000,-

  Type Mobil : City Car

Varian sedan premium dari Mitsubishi hadir untuk konsumen Indonesia: Lancer Evolution dan Lancer EX 2.0 GT. Varian baru ini merupakan model tambahan dari model Lancer sebelumnya. Lancer Evolution sedan performa tinggi dengan teknologi termutakhir dari Mitsubishi Motors, legenda juara mobil kencang yang tetap memberikan keamanan dan kenyamanan dalam berkendara.

Lancer EX 2.0 GT sedan premium yang merupakan "saudara" varian yang sama dari Lancer Evolution, generasi terbaru sedan sport yang didesain untuk menikmati kecepatan dan kenyamanan.

Kehadiran Lancer EX menjawab semua kebutuhan akan sedan sport yang tak tertandingi.Lancer EX memiliki mesin 2000cc 4 cylinder 16 valve DOHC yang kompak & ringan dengan teknologi MIVEC (Mitsubishi Innovative Valve Timing and lift Electrinic Control) yang mampu menghasilkan tenaga 155 PS.

- **Spesifikasi Produk Lancer EX 2.0 GT**

DIMENSION & WEIGHT		
Overall Length	mm	4,570
Overall Width	mm	1,760
Overall Height	mm	1,490
Wheelbase	mm	2,635
Front Tread	mm	1,530
Rear Tread	mm	1,530
Gruond Clearance	mm	150
Curb Weight	kg	1,385
ENGINE TYPE		
Type		4B114 In line 16 Valve MIVEC DOHC
Displacement	cc	1,998
Bore x Stroke	mm x mm	86,0 x 86,0
Max. Output	PS/rmp	155 / 6,000
Max Torque	Kgm/rpm	20,3 / 4,250
Fuel System		ECI-Multi (Electronically controlled multi point fuel injection)
Fuel Type		Gasoline (RON 90 or higher)
Fuel Tank Capacity	liter	59

- **Mitsubishi Strada Triton** Exceed A/T

  Harga : Rp. 375.000.000,-

  Type Mobil : Pick Up Double Cabin

Mitsubishi Strada Double Cabin, kendaraan handal untuk aktivitas luar ruang. Sistem penggerak 4WD menggunakan mesin diesel dengan intercooler turbo yang tangguh dan kuat. Perkasa untuk menempuh medan keras, nyaman dijalan halus. Performanya gagah, interiornya nyaman dengan 2 baris bangku. Akses keluar masuk leluasa dengan 4 pintu. Semua dibangun untuk memuaskan semangat petualang.

Mitsubishi strada triton double cab GLS 2,5cc, GLX 2,8cc, Exceed 2,5cc, single cab GLX 2,8cc paling tangguh disegala medan, namun tetap nyaman dikendarai. Mesin bertenaga besarnya tetap irit karena menggunakan teknologi common rail yang efisien. Interior yang nyaman dan modern terlihat lapang dengan 2 baris bangku dan akses keluar masuk yang leluasa dengan 4 pintu begitu sempurna mendukung segala aktivitas anda. Tampilan yang gagah dan elegan dengan detail yang modern, desain yang kokoh dan stylish memberikan sensasi tersendiri bagi pemakainya.

- **Spesifikasi Produk : Strada Triton Exceed A/T**

DIMENSION & WEIGHT		
Overall Length	mm	5,115
Overall Width	mm	1,800
Overall Height	mm	1,810
Wheelbase	mm	3,000
Front Tread	mm	1,520
Rear Tread	mm	1,515
Gruond Clearance	mm	235
Curb Weight	kg	1,895
ENGINE TYPE		
Type		DOHC 16 Valve, inline 4-Cylinder Common

		Rail Diesel Injection Intercooler and Turbocharger
Displacement	cc	2,477
Bore x Stroke	mm x mm	91.1 X 95.0
Max. Output	Ps/rmp	136/ 3,500
Max Torque	Kgm/rpm	32.0 (314)/ 2.000
Fuel System		
Fuel Type		Common Rail
Fuel Tank Capacity	litre	75

- **Mitsubishi PAJERO Sport, Exceed A/T 4X4**

  Harga : Rp. 451.000.000,-

  Type Mobil : Kendaraan Keluarga

Pajero kendaraan yang diciptakan dengan cita rasa tinggi, merupakan perpaduan antara kemewahan, ketangguhan dan teknologi mutakhir. Kemampuan yang prima tercermin dalam kenyamanan off-road dan kemewahan on-road.

Desain yang Sporty, Dinamis dan Mewah. Desain eksterior Pajero Sport Exceed memiliki ciri khas sebagai bagian dari line up kendaraan Mitsubishi, tampilan kendaraan yang sporty didukung oleh tampilan depan yang atraktif, fender yang berotot dan lekuk body yang dinamis serta fitur-fitur yang mewah memberikan kebanggaan tersendiri bagi pemiliknya. Interior Mitsubishi Pajero Sport Exceed sangat lapang dan mewah, paduan balutan kulit warna beige dengan wooden print panel serta fitur-fitur pendukung yang lengkap menambah kenyamanan dan kemewahan dalam berkendara.Mitsubishi Pajero Sport terdiri dari 3 variant model :

- Exceed A/ T 4x2
- Exceed A/ T 4x4
- GLX M/ T 4x4

- **Spesifikasi Produk : Pajero Sport, Exceed A/T 4x4**

DIMENSION & WEIGHT		
Overall Length	mm	4,695
Overall Width	mm	1,815
Overall Height	mm	1.840
Wheel Base	mm	2.800
Front Tread	mm	1.520
Rear Tread	mm	1.515
Front Overhang	mm	795
Rear Overhang	mm	1.100
Ground Clearance	mm	215
GVW	kg	2.710
Curb Weight	kg	2,055
Seating Capacity	7	
ENGINE		
Model		**4D56**
Type		DOHC 16 Valve, inline4-cylinder CDI IC/TC
Piston Displacement	cc	2,477
Bore X stroke	mm	91.1 X 95.0
Compression Ratio	17 : 1	
Max.Horse Power	PS/rpm	136(100)/3500
Max.Torque	kgm/rpm	32.0(314)/2000
Fuel Type		Diesel
Fuel System		Common Rail (Low Pressure) Direct Injection
Fuel Tank Capacity	Ltr	70

- **Mitsubishi PAJERO Super Exceed**

  Harga : Rp. 1.200.000.000,-

  Type Mobil : City Car

Pajero Super Exceed, kemampuannya yang prima tercermin dalam kenyamanan off-road dan kemewahan on-road. Ditopang oleh mesin 3.8 liter V6 MIVEC (Mitsubishi Innovative Valve timing and lift Electronic Control) menghadirkan teknologi terkini dengan intelligent valve timing technology sehingga penggunaan

bahan bakar lebih efisien dan emisi gas buang lebih rendah, disaat yang bersamaan meningkatkan kemampuan berkendara.

All Round SUV 4x4 LimousineLimousine dalam bentuk SUV 4x4 yang dapat melibas medan apapun, yang membuat pengendaranya mendapatkan prestis dan keistimewaan saat mengendarainya. Ditopang mesin 3.8-liter V6 24-Valve MIVEC dan transmisi INVECS-II 5AT Sport Mode dan Super Select 4WD - Adaptive Shift Control, didukung teknologi paling mutakhir dari Mitsubishi Motors yaitu Mitsubishi All Terrain Technology (MATT) untuk kendali kemudi saat berkendara menjadi lebih baik di berbagai kondisi jalan dan cuaca.

- **Spesifikasi Produk : Pajero Sper Exceed**

DIMENSION & WEIGHT		
Overall Length	mm	4,900
Overall Width	mm	1,875
Overall Height	mm	1,870
Wheelbase	mm	2,780
Front Tread	mm	1,570
Rear Tread	mm	1,570
Gruond Clearance	mm	225
Curb Weight	kg	2,250
ENGINE TYPE		
Type		6G75 6 Cylinder V6 24 Valve MIVEC
Displacement	cc	3,828
Bore x Stroke	Mm x mm	95.0 x 90.0
Max. Output	PS/rpm	250/ 6,000
Max Torque	kgm/rpm	33.6/ 2,750
Fuel System		ECI-MULTI (Electronically Controlled Multi Point Fuel Injection)
Fuel Type		Gasoline (RON 95)
Fuel Tank Capacity	litre	88

II. 3. 5. Tinjauan Perlengkapan Servis / Perawatan

Secara umum kebutuhan perlengkapan suatu tempat servis terdiri dari :

- Area kerja / Stall
- Tenaga listrik untuk pergerakan peralatan mekanik
- Kompresor minimal 10 atmosphere\Pit kolong kerja dengan elevator
- Dongrk hidrolik (1500-10000 kg tinggi maks 0,6 m)
- Elevartor mobil hidrolik terdiri dari 3 tipe yaitu :
  - Tipe satu kaki dengan kekuatan 4000 – 6000 kg
  - Tipe dua kaki dengan kekuatan 6000 – 10000 kg
  - Tipe empat kaki dengan kekuatan 3500 kg dan tinggi angkat 1,5 m.
- Peralatan lubing / pelumas
- Alat spooring dan balancing serta intrument peralatan hidrolik
- Peralatan roda dan ban
- Mesin bubut dan gerinda

II. 3. 6. Tinjauan Onderdil / Suku Cadang

Suku cadang merupakan komponen – komponen yang berbeda dengan jumlah lebih dari 13.000 komponen. Dimana 1500 komponen diantaranya berupa alat pengerak. Maka onderdil merupakan komponen penyuasun dari sebuah mobilagar dapat berfungsi sebagai kendaraan . Onderdil mobil dapat dibagi menjadi enam bagian utama, yaitu :

- Transmission
- Electrical eguipment, exhaust, herter
- Stering, brake, suspension
- Uphoistery dan
- Body part

Dari keenma bagian onderdil / suku cadang mobil tersebut memiliki bagaian – bagian kecil sesuai dengan fungsinya.

II. 3. 7. Kebutuhan Ruang

II. 3. 7. 1. Fasilitas Utama

- Showroom Mobil Baru
  - Area Counter Penjualan
  - Area Display Kendaraan
  - Ruang Administrasi
  - Ruang Tunggu
  - Gudang Stock Mobil Baru
  - Toilet
  - Entrance Hall
  - Ruang Imformasi
  - Ruang Negosiasi
  - Ruang Arsip
  - Ruang Multimedia
- Ruang Perbaikan dan Perawatan :
  - Ruang Administrasi
  - Ruang Tunggu
  - Ruang Pra Servis/Keluan
  - Ruang Pengecekan
  - Gudang Alat
  - Toilet
  - Stall Penerima Servis
  - Area Servis
  - Ruang Mobil Derek
  - Pengecatan Body
  - Body Repair
  - Spooring Balancing
  - Gudang Spare Part
  - Pengecatan Manual
  - Cuci Mobil

- Salon Mobil

- Ruang Suku Cadang
  - Counter Penjualan
  - Ruang DIO dan CRC
  - Gudang Suku Cadang
  - Ruang Suku Cadang
- Ruang Aksesories Dan Modifikasi
  - Ruang Penjualan
  - Ruang Tunggu
  - Ruang Aksesoris
  - Ruang Modifikasi
  - Gudang

II. 3. 7. 2. Fasilitas Pengelola :

- Ruang direktur
- Unag Wakil Direktur
- Ruang sekretaris
- Ruang Kepala Bengkel
- Ruang Kepala Showroom
- Ruang Tunggu
- Ruang Imfomasi
- Ruang Supervisor
- Ruang Personalia
- Ruang Kepala Administrasi
- Ruang Rapat
- Ruang Staff
- Ruang Administrasi
- Toilet

III. 3. 7. 3. Fasilitas Penunjang :

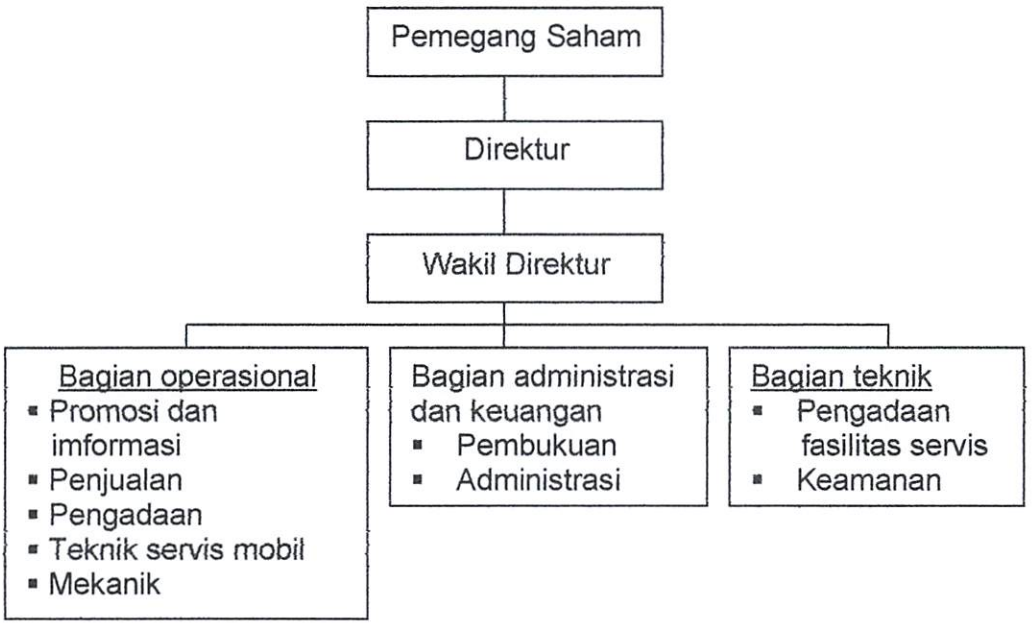
- Cafeteria
- Musholla
- Toilet

- Dapur
- Ruang Merchandise
- Ruang Saji

II. 3. 7. 4. Fasilitas Servis :

- Ruang Genset
- Ruang Pompa
- Ruang MEE
- Ruang Trafo
- Ruang AHU

II. 3. 8. Struktur Organisasi

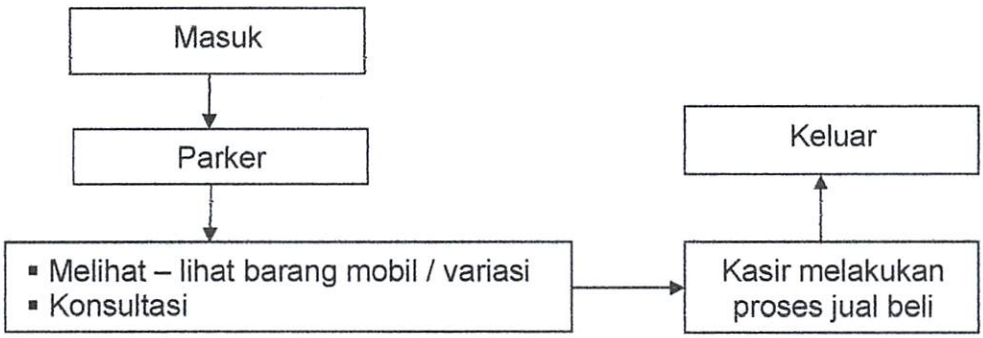


Keterangan :

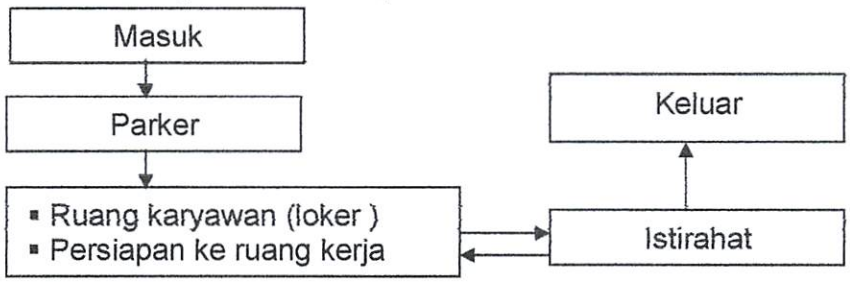
- Pemegang Saham : Mengawasi seluruh pengelola Pusat Pelayanan Mitsubihsi
- Dikrektur :Memimpin seluruh pengelola aktifitas dan fungsi dalam Pusat Pelayanan Mitsubishi
- Bagian Administrsai dan Keuangan : Menjalankan adminitrasi keseluruhan termasuk pembukuan, pajak, dll.

- Bagian Operasional :Mengatur operasional harian yang terdiri dari pemasaran, penjualan, pengadaan, promosi, keamanan, dll.
- Bagian Teknik :Mengatur teknik dari pengadaan fasilitas servis dan keamanan

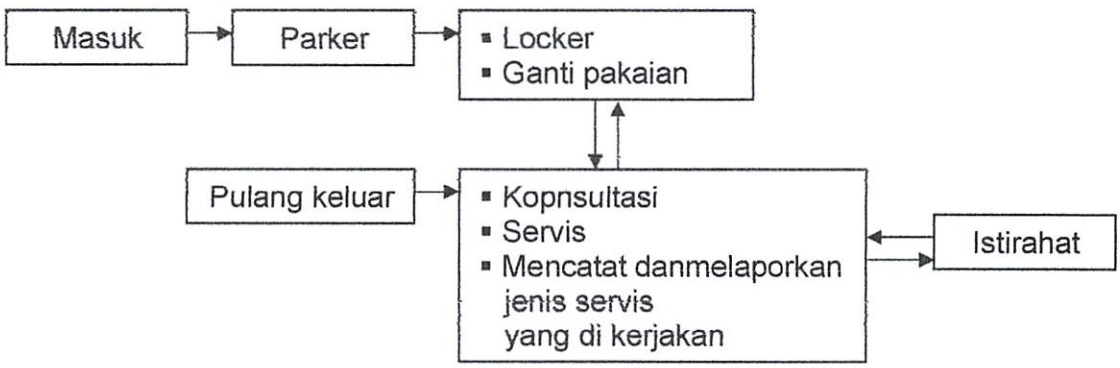
1) Pengunjung Sebagai Pembeli



2) Aktifitas Pengelola Staff Karyawan

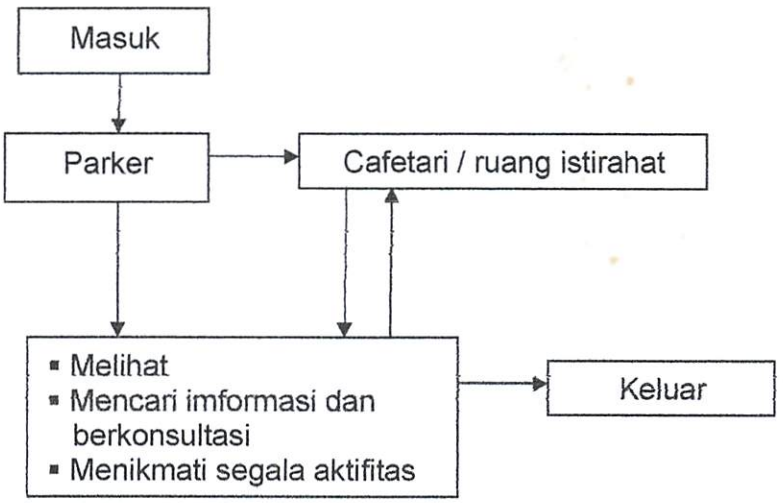


3) Pengelola Sebagai Mekanik

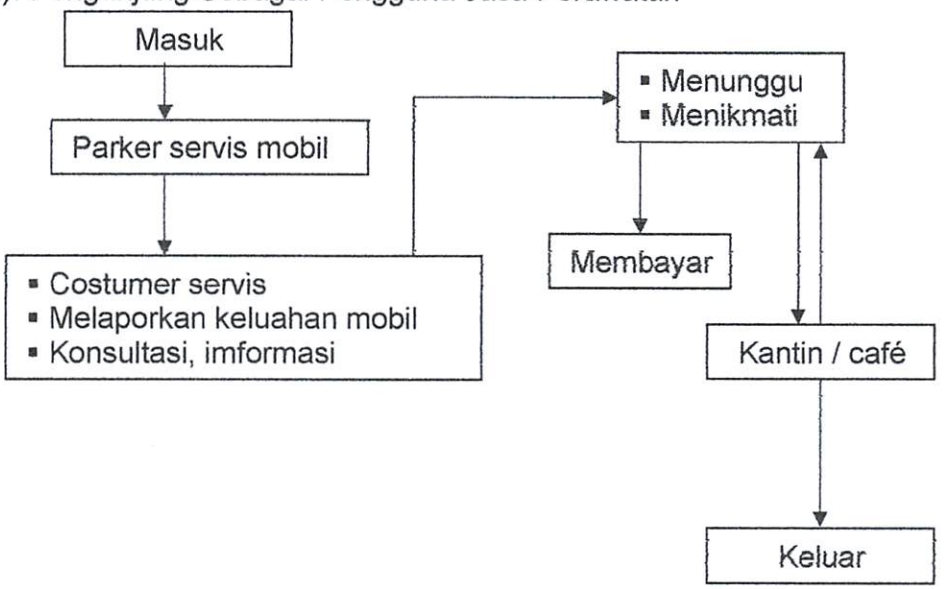


II. 3. 9. Proses Kegiatan Aktifitas

1). Pengunjung Sebagai Penikmat



2). Pengunjung Sebagai Pengguna Jasa Perawatan



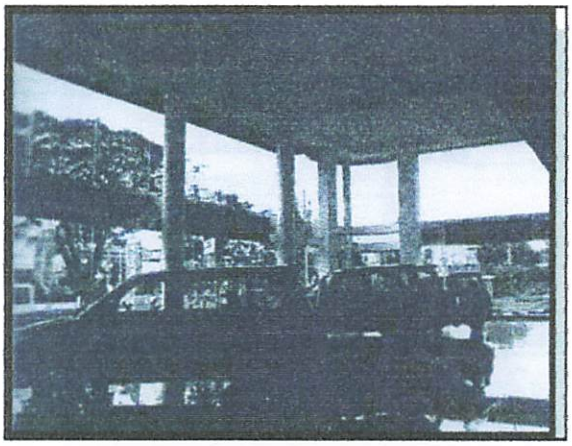
II. 4. STUDI BANDING

II. 4. 1. Sun Star Motor (Mitsubishi)

Lokasi : Jl. S. Parman No. 53-55, Malang

Telp. (0341) 479416

- Ruang Pamer

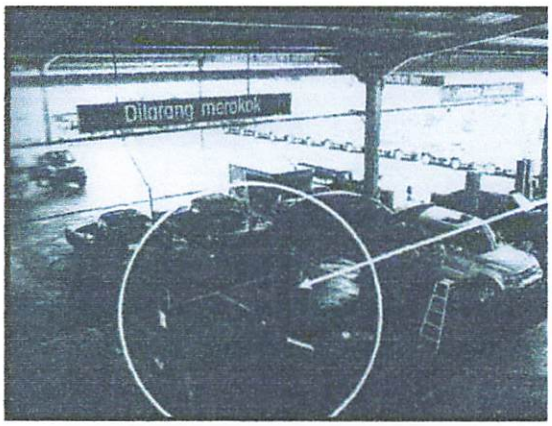


Untuk ruang pamer diperlukan ruang yang secara struktural bebas dari kolom, sehingga tidak menganggu mobil yang akan dipamerkan. Penataan pencahayaan ruang pamer cukup diperhatikan, ruang pamer langsung berhadapan dengan ruang informasi. Karena ruangan yang cukup luas sehingga ruangan ini mampu menampung 4 kendaraan. Ruang pamer mobil harus memiliki kesan lapang, luas, menarik dan rapi sehingga harapan akan menarik pengunjung.

- Ruang Tamu

Suasana ruang tamu dan ruang negosiasi hanya dibatasi dengan dinding yang tidak sepenuhnya menutup keduanya, guna menambah kuat kesan lapang dan luas meskipun ruangan keduanya telah dibentuk dengan luasan yang lebih kecil dari ruang pamer.

- Ruang Over Hall



Di ruang ini terdapat peralatan berat, digunakan untuk tempat membongkar mesin yang tetah diturunkan dari mobil. Ruang servis mesin pada bagian dalam dilengkapi dengan peralatan mesin bubut, mesin bor dan semacamnya untuk mendapatkan ukuran yang ideal dari spare parts yang diperbaiki. Ruang servis mesin dilengkapi dengan perabot lift mobil yang berfungsi untuk mengangkal mobil secara vertikal agar bagian bawah mobil mudah diperbaiki.

- Area Servis

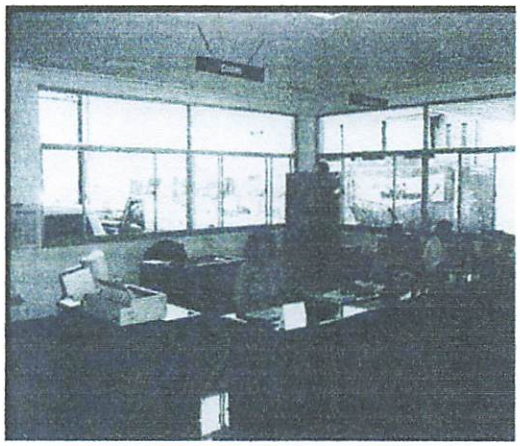
Ruang ini dapat menampung 10 kendaraan dan dilengkapi dengan 4 lift car. Ruang ini berfungsi untuk melakukan perawatan berkala. Tersedia kolong lubang yang berukuran 7,5 x 3 meter yang berfungsi sebagai tempat ganti olie dan pengecekan pada bagian bawah kendaraan. Area ini berhungan dengan ruang luar.

Ruangan ini didesain untuk semua mobil kecuali bus, truk besar yaitu hanya untuk SUV dan MPU atau mobil niaga.

- Area Administrasi

  Pembatas setiap ruang hanya dibatasi oleh meja panjang sehingga privasinya tidak ada dan suasana ramai sangat terasa oleh sirkulasi karyawan dan pengunjung yang menjadi satu.

- Kantor Pengelola



Terdiri dari ruang staf, ruang sales, ruang kepala cabang dan ruang rapat. Setiap ruang hanya dibatasi oleh sekat-sekat saja. Suasana ruang berkesan lapang karena koridor yang cukup luas yaitu 2 meter.

II. 4. 2. Mitsubishi Motors, (PT. Krama Yhuda Tiga Berlian Motor)

Jl. Jend. A. Yani, Proyek Pulo Mas, Jakarta

Mitsubishi Motor merupakan dealer tunggal dan bengkel resmi Mobil Mitsubishi. Standart perawatan dan perbaikan yang diterapkan oleh para mekanik merupakan standart kerja yang kwalifikasinya dapat dipercaya dan memberikan diagnosa yang akurat.

Showroom yang luas dengan berbagai tipe kendaraan.

Gambar III.27: Showroom

Gambar III.27: Showroom.

Gambar III.9: Ruang Komputerisasi

Mekanik selalu memperbaharui pengetahuan mereka dibidang perawatan dan perbaikkan, selain itu bengkel juga didukung oleh teknologi terbaru seiring dengan inovasi yang terjadi. Tiap kendaraan yang rutin melakukan perawatan di bengkel Mitsubishi Motor akan memiliki *Data Riwayat Pemeliharaan Serta Perawatan* yang tersimpan dalam database Komputer.

Gambar III.10: Mekanik Bengkel Mitsubishi yang handal

Memiliki Ruang Tunggu (Customer Lounge) yang nyaman

Gambar III.11: Customer Lounge.

Tire changer & Computerized Wheel balancer adalah alat buka / pasang ban dengan Mounting Head yang memiliki disain khusus menjamin keamanan Velg mobil maupun head area pada ban baru pada saat pengantian ban. Kapasitas Velg 10 s/d 20 Inch lebar ban sampai 12 Inch.

Gejala tidak balancenya roda kendaraan ditandai dengan adanya getaran pada kendaraan pada kecepatan tertentu. Jika hal ini dibiarkan akan mengakibatkan keausan pada telapak ban yang tidak merata yang akan Mengurangi umur ban.

Balance roda merupakan suatu perawatan berkala yang diperlukan seiring dengan ausnya ban kendaraan. Dengan Computerized Wheel balancer yang mempunyai akurasi hanya 1 gram, yang memungkinkan getaran roda tidak terjadi.

Gambar III.12: Peralatan bengkel yang memadai.

Computerized Wheel Aligment atau lebih popular dengan sebutan Spooring adalah salah satu perawatan untuk bagian roda kendaraan yang gunanya di samping untuk kenyaman berkendaraan juga sangat berguna agar keausan ban merata, yang akan memperpanjang umur ban. Dengan dikerjakan di atas lift khusus, penyetelan / spooring ke empat roda dapat dilaksanakan oleh *infra red system 8 sensor* saat bersama dengan pembacaan sudut geometry secara akurat.

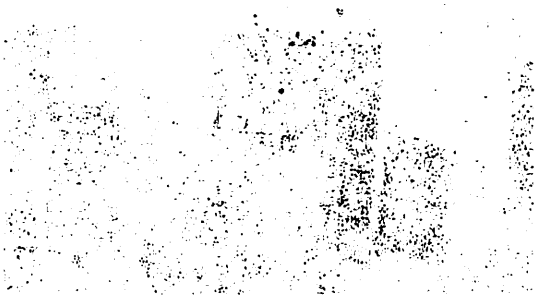
Gambar III.13: Spooring.

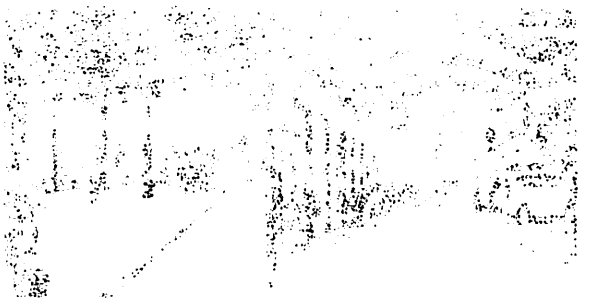
Salah satu perawatan yang terpenting dari kendaraan adalah ganti oli. Kami menyediakan oli dengan kwalitas yang telah memenuhi standart Mitsubishi.

Gambar III.14: Perawatan bagian roda

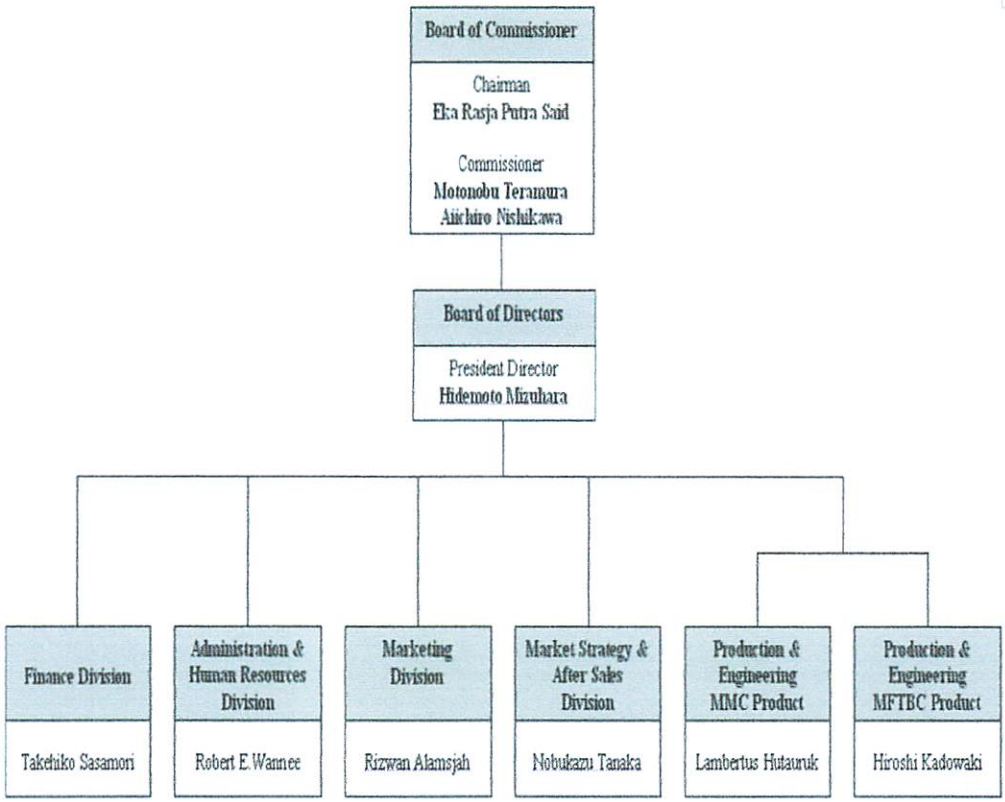
Gambar III.15: Ruang antrian dan kerja

Gambar III.15: Ruang Rapat





II. 4. 3. Organisasi Mitsubishi Motor (PT. Krama Yudha Tiga Berlian Motor)



BAB III

KAJIAN TEMA

Sebagai landasan dalam proses perancangan Pusat Pelayanan Mitsubishi di Malang diperlukan kajian tema dengan topik pembahasan dan obyek perancangan yang dikaji. Sesuai dengan topik pembahasan pusat pelayanan Mitsubishi Di Malang yang diambil dalam perancangan ini, maka dalam kajian tema ini akan dibahas mengenai :

III. 1. DASAR STUDI

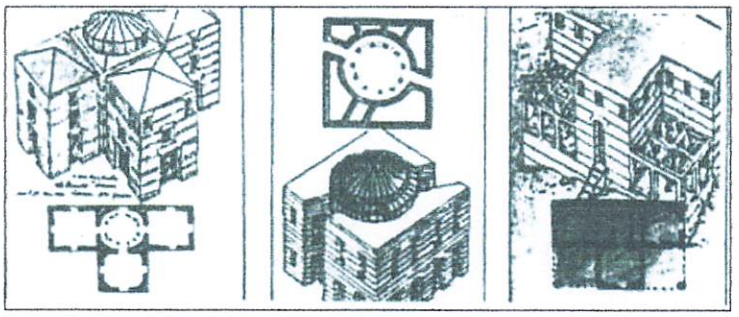
Dasar studi yaitu teori-teori yang berhubungan dengan dasar dari perancangan Arsitektur yang menjadi dasar perancangan Pusat Pelayanan Mitsubishi Di Malang, teori-teori ini diantaranya :

III. 1. 1. Bentuk Arsitektur

Bentuk (Form) kemungkinan berasal dari bahasa latin *"Forma"*, yang memiliki pengertian *Form (bentuk)*, *beauty (keindahan)*, sedangkan kata latin *"Forma"* berarti bentuk, rupa , kontur garis, bentuk luar, penampilan, keindahan.

Sedangkan *bentuk arsitektur* menurut *DK. Chin*g adalah titik temu antara massa dan ruang. Jika bentuk lebih sering dimaksudkan sebagai pengertian massa atau isi tiga-dimensi, maka wujud secara khusus lebih mengarah pada aspek penting bentuk yang mewujudkan penampilanya-konfigurasi atau perletakan garis atau kontur yang membatasi suatu gambar atau bentuk

Dalam buku Komposisi Arsitektur Rob Krier menjelaskan bahwa denah dasar sangat mempengaruhi bentuk dari suatu bangunan. Bentuk bangunan tercipta akibat hadirnya masa dan ruang, bentuk lebih kearah wujud massa tiga dimensi.

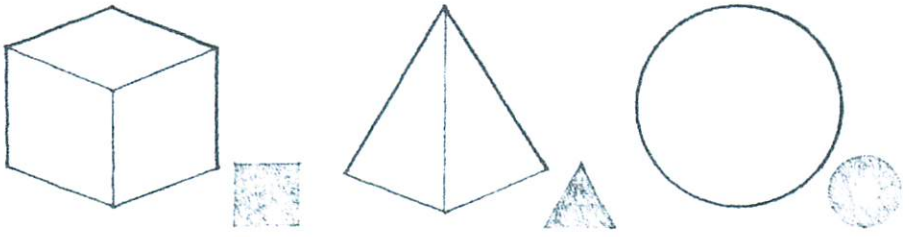


Denah dasar dan bentuk bangunan

Bentuk itu sendiri dapat dihubungkan baik dengan struktur internal maupun garis external yang keduanya memberikan kesatuan secara menyeluruh. Antara struktur internal dengan garis external keduanya menghadirkan wujud yang ditangkap oleh mata pengamat.

Bentuk memiliki ciri – ciri visual tersendiri yang mampu menghasilkan suatu makna tersendiri. Ciri – ciri visual tersebut adalah :

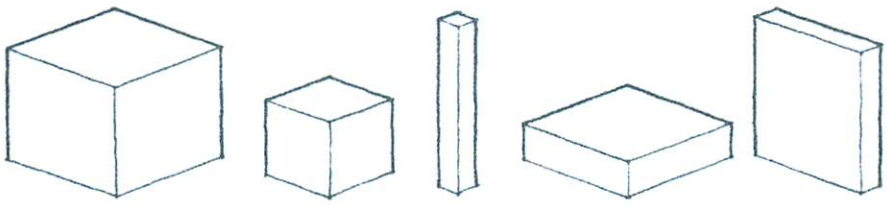
- **Wujud** : adalah ciri-ciri pokok yang menunjukan bentuk; Wujud adalah hasil konfigurasi tertentu dari permukaan – permukaan sisi - sisi suatu bidang. Wujud secara khusus lebih mengarah pada aspek penting bentuk yang mewujudkan penampilanya-konfigurasi atau perletakan garis atau kontur yang membatasi suatu gambar atau bentuk. Wujud juga merupakan aspek utama di mana bentuk-bentuk dapat diidentifikasikan dan dikategorikan



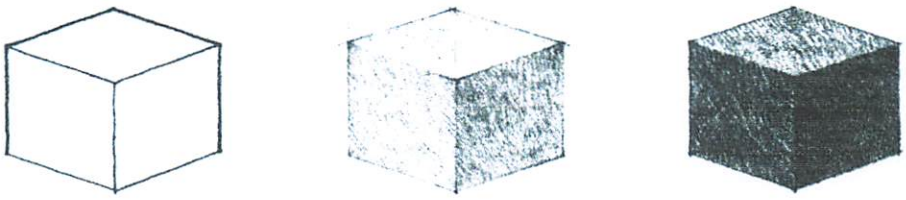
Dengan kata lain wujud massa yang diterima oleh mata pengamat dihadirkan oleh bentuk masa itu sendiri.

- **Dimensi suatu bentuk** : adalah panjang, lebar dan tinggi. Dimensi ini menentukan proporsi dari bentuk, sedangkan skalanya ditentukan oleh

perbandingan ukuran relatifnya terhadap bentuk-bentuk lain dalam konteksnya.



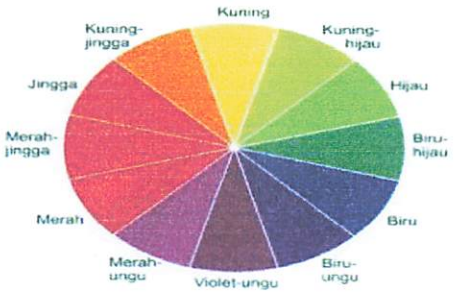
- **Warna** : merupakan unsur penting dalam arsitektur dan desain karena warna merupakan media bagi menusia untuk mengungkapkan rasa selain itu warna juga dapat mempengaruhi emosi dan psikologi manusia. Warna itu sendiri hadir akbibat fenomena cahaya yang mempengaruhi bobot fisual dengan kata lain warna dapat hadir akibat ada cahaya.



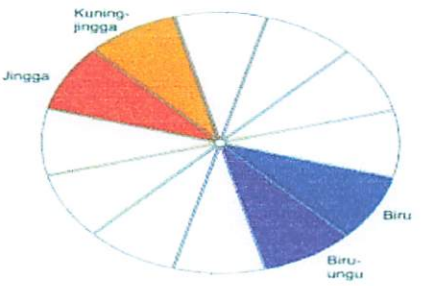
Perbedaan warna gelap dan terang mempengaruhi kesan yang sampai ke mata pengamat, klasifikasi warna :

- ***Warna primer*** : susunan warna-warna primer memiliki sifat lebih kontras, kuat, tajam, brilian, akan tetapi warna-warna primer ini kurang menyatu karena masing-masing warnanya saling tidak berhubungan sehingga terasa kurang harmonis. Yang termasuk warna primer: merah, biru, dan kuning.
- ***Warna sekunder***: susunan warna ini sedikit kurang kontras dan tajam, karena warna sekunder ini merupakan hasil percampuran dari dua warna primer, hal itu yang menyebabkan ada sedikit harmoni dalam susunan warnanya. Yang termasuk warna sekunder: jingga, hijau, dan ungu (violet).

- ***Warna tersier*** : warna ini terjadi akibat percampuran antara dua warna sekunder, warna ini tidak kontras dan lebih harmonis. Yang termasuk warna primer: kuning-hijau, biru-hijau, biru-ungu, merah-ungu, jingga merah dan kuning-jingga.
- ***Warna komplementer***: : adalah warna-warna yang berlawanan, kontras dan letaknya bersebrangan dalam lingkaran warna.

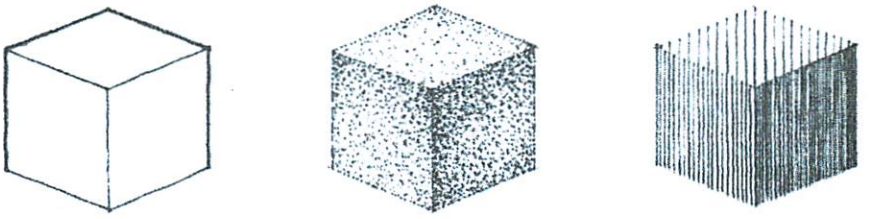


Warna primer, sekunder dan tersier



Warna komplementer

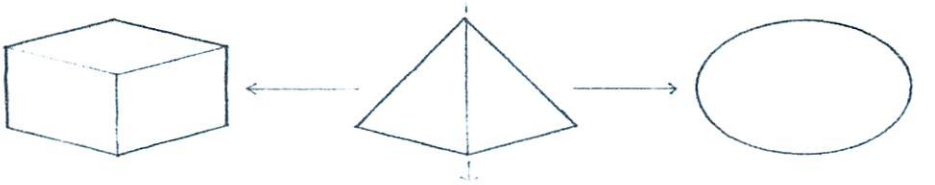
- **Tekstur** : adalah karakter permukaan suatu bentuk, tekstur mempengaruhi perasaan kita baik pada saat menyentuh maupun dari kualitas pemantulan cahaya yang menimpa permukaan bentuk tersebut.



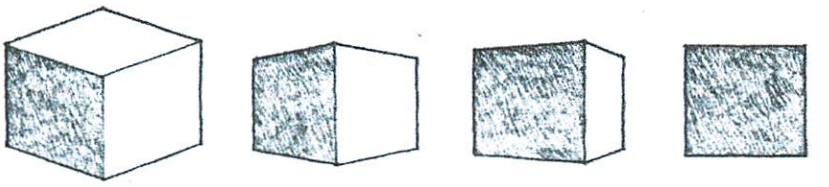
Tekstur merupakan kualitas yang dapat diraba dan dapat dilihat yang diberikan ke permukaan oleh ukuran , bentuk, pengaturan dan proporsi bagian benda. Tekstur juga menentukan sampai dimana permukaan suatu bentuk memantulkan atau menyerap suatu cahaya.

Bentuk memiliki sifat-sifat tertentu yang menentukan pola dan komposisi unsur-unsurnya:

- **Posisi :** Letak dari sebuah bentuk adalah relatif terhadap lingkungannya selain itu juga dipengaruhi oleh bentuk benda-benda yang ada disekelilingnya.

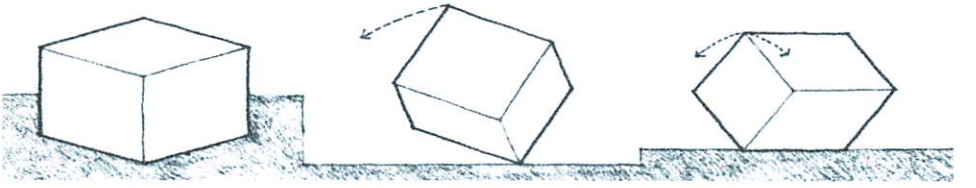


- **Orientasi :** Orientasai adalah arah dari sebuah bentuk relatif terhadap bidang dasar, arah mata angin, bentuk-bentuk benda lain, atau terhadap seseorang yang melihatnya.



Misalnya bentuk sebuah massa bangunan akan berbeda apabila dilihat dari sisi yang berbeda tergantung dari sisi mana mata pengamat melihat.

- **Inersia visual**



Inersial Visual merupakan tingkat konsentrasi dan stabilitas suatu bentuk. Inersial visual suatu bentuk tergantung pada geometri dan orientasinya relatif terhadap bidang dasar, gaya tarik bumi, dan garis pandangan manusia. Semua ciri- ciri visual bentuk ini pada kenyataannya dipengaruhi oleh bagaimana kita memandangnya."

III.1. 2. Tampilan Bangunan

Tampilan bangunan sering disebut juga sebagai fasad (facade). Fasad (facade) itu sendiri berasal dari kata latin *facies* yang merupakan sinonim dari kata *face* (wajah) dan *appearance* (penampilan). Tampilan bangunan merupakan elemen penting dalam arsitektur, dimana antara fungsi dan makna sebuah bangunan dapat disesuaikan.

Menurut Rob Krier, kesempurnaan tubuh bangunan adalah prioritas utama yang melampaui penciptaan bagian khusus ' untuk dipamerkan' menghadap jalan. Sebagai suatu keseluruhan, facade tersusun dari elemen-elemen tunggal, suatu kesatuan tersendiri dengan kemampuan untuk mengespresikan diri sendiri. Tampilan bangunan merupakan sisi dari bangunan yang menjadi prioritas untuk ditampilkan.

Elemen-elemen tunggal tersebut antara lain :

1. **Pintu** : Umumnya bentuk pintu persegi panjang yang tegak dengan ukuran yang memiliki proporsi 1:2 atau 1:3. Skala tubuh manusia tidak selalu menentukan ukuran sebuah pintu. Khususnya pada bangunan-bangunan monumental, dimensi bukaan diambil dari proporsi daerah tetangganya. Selain itu fungsi juga menentukan posisi sebuah pintu. Posisi jalan masuk dan makna arsitektur yang dimilikinya menunjukan peran dan fungsi bangunan tersebut.
2. **Jendela** : Hubungan antara jendela dan interior sangatlah penting yaitu sebagai sumber cahaya dan pemersatu dengan eksterior. Oleh karena itu letak, bentuk dan dimensi jendela tersebut menjadi salah satu faktor yang perlu direncanakan.
3. **Kolom** : Abad-abad budaya arsitektur telah menciptakan variasi bentuk kolom dan penyangga yang luar biasa banyaknya. Bentuk sebuah kolom atau penyangga berfungsi sebagai indikasi dan karakteristik gaya aritektur tertentu. Sebuah kolom memiliki keterkaitan dengan alasnya dan harus mampu memikul beban
4. **Atap** : Umumnya ada dua jenis atap yang dijumpai yaitu atap datar dan miring (pelana dan limasan). Atap merupakan titik akhir dari suatu

bangunan yang menjadi sebuah mahkota bangunan, bukti dari fungsinya sebagai perwujudan kebanggaan dan martabat dari bangunan itu sendiri. Mahkota ini disandang oleh tubuh bangunan. Secara visual, mahkota merupakan akhiran fasad

III. 2. PENGERTIAN ARSITEKTUR POST-MODERN

"Post-mo.dern and also post-modern. Subsequent to, or later than, what is 'modern': spec. In arts, esp. Archit., aplied to a movement in reaction against that designated 'modern'.

Pos-mo.dern atau pos-modern adalah sesuatu atau yang kemudian dari apa yang disebut "modern". Khususnya, di dalam bidang seni, terlebih arsitektur, istilah ini diberikan untuk sebuah gerakan yang bereaksi melawan apa-apa yang menandakan modern.

Terhadap definisi post-modern di atas, Rose dalam Jencks (1992) memberikan dua pendapatnya:

- Kata post-modern tidak selalu merupakan pemikiran sesudah modern, tetapi juga sama kontemporernya dengan modern, sebagaimana pendapat Lyotard.
- Post-modern di dalam arsitektur dilihat sebagai sebuah reaksi sederhana terhadap arsitektur modern, digambarkan sebagai "double coding" dari gaya modern dengan beberapa gaya atau "code".

Arsitektur post-modern adalah "anak" dari arsitektur modern yang merupakan pengulangan periode 1890-1930 yang sudah melepaskan diri dari aturan-aturan modernisme tetapi keduanya masih memiliki sifat dan karakter yang sama. Arsitektur post-modern sebagai koreksi terhadap kesalahan arsitektur modern masa lalu. Jadi hal-hal yang benar dari arsitektur modern tetap dipakai. Arsitektur post-modern menyatu-padukan antara Art dan Science, Craft dan Technology, Internasional dan Lokal. Mengakomodasikan kondisi-kondisi paradoksal dalam arsitektur. Tidak memiliki hubungan sama sekali dengan arsitektur modern.

III. 3. SEJARAH ARSITEKTUR POST-MODERN

Adalah suatu kenyataan yang tak dapat dibantah bahwa arsitektur itu adalah menjadi cerminan dari semangat jaman, bahwa arsitektur itu menjadi lambang dari budaya masyarakat, bahwa arsitektur itu hadir sebagai bagian dari matarantai perjalanan sejarah, dari masa lalu hingga akhir jaman. Kenyataan-kenyataan ini menyadarkan para arsitek bahwa arsitektur yang bersifat 'universal' seperti pada International Style itu tidak sepenuhnya mutlak sebagai suatu keharusan dalam menghadirkan sebuah arsitektur, dan bahkan sebaliknya hal itu sebenarnya sangat bertentangan dengan kenyataan kemanusiaan dan kebudayaan. Arsitektur Post-Modern hadir sebagai koreksi terhadap arsitektur modern dengan "International Style" nya, atau hadir sebagai usaha untuk melengkapi atas kekurangan dan ketidak sempurnaan dari arsitektur modern.

Arsitektur harus menyadari bahwa kemanusiaan dan kebudayaan itu memiliki unsur ke'lokal'an, yang sangat tidak mungkin di 'universal' kan. Ke'lokal'an dapat diperluas dengan memanfaatkan unsur kebudayaan dan kesejarahan sebagai faktor penting dalam menghadirkan arsitektur. Kita mewarisi berbagai perwujudan budaya dan arsitektur, kenyataan seperti ini mau tak mau mengharuskan kita berpikir secara *pluralistic*, yaitu jangan memaksakan diri untuk hanya mengambil satu langgam atau satu percik budaya saja di dalam ber-arsitektur. Kewajiban itu akan semakin dituntut lagi kalau kita menyadari bahwa di era modern ini kita adalah bagian dari kemodernan tadi. Namun janganlah di artikan bahwa arsitektur harus kembali ke masa lampau, kita hidup dan berkiprah pada hari ini, dan kita harus berbuat banyak di hari ini bagi arsitektur hari ini dan arsitektur masa depan.

Apabila kita melihat perbedaan arah dari gerakan arsitektur modern dengan arsitektur post-modern, maka dapat kita melihat bahwa apabila dasar dialektika pada arsitektur modern adalah dialektika antara "bentuk" dan "fungsi", sedangkan dalam gerakan post-modern dasar dialektikanya justru antara "bentuk" dan kesatuan yang lain yaitu "figure" atau "gambaran".

Bentuk di sini diartikan sebagai konfigurasi kealamian ide (ide dasar), sedangkan 'figure' di sini diartikan sebagai konfigurasi yang memiliki arti yang berkaitan dengan budaya masyarakat.

Dalam hal ini Norberg Schulz mengatakan bahwa telah terjadi pergeseran pendekatan dalam ber-arsitektur yaitu dari pendekatan kuantitas dan fungsi arsitektur menuju ke pendekatan yang lebih bersifat kualitas dan kultural, atau seperti pernyataan Skolimowski pada bukunya 'Rationalist in Architecture and in the Design Process' terdapat kalimat sebagai berikut:

> *We are in the process of transition from the older 'objectivist rationaliy' (which is the backbone of the scientific technological system) with its insistence of economics, technical expertise and the 'form follow function" principle , to the new evolutionary which is to be found in the emerging new concept of architecture based on criterion of 'quality of life' and on the dictum 'form follow culture'.*

Yaitu bahwa kita sedang berada dalam proses pergeseran dari rasionalitas obyek yang lama (yang disokong oleh sistem teknologi ilmiah) dengan desakan ekonomi, dan prinsip 'bentuk mengikuti fungsi' ke rasionalitas evolusioner yang baru yang ditemukan dalam kemunculan konsep arsitektur yang baru yang didasarkan atas kriteria 'kualitas kehidupan' dan pada keputusan 'bentuk mengikuti budaya'.

Itulah dasar pandangan pertama hadirnya arsitektur post-modern, sehingga akhirnya salah satu pengenalan yang paling mudah dilakukan terhadap arsitektur post-modern adalah pada penampilannya yang menghadirkan kembali langgam-langgam lama arsitektur. Penampilan seperti ini memang merupakan salah satu ciri arsitektur post-modern, akan tetapi hal ini bukan berarti bahwa arsitektur post-modern harus selalu menampilkan langgam, dan lebih penting lagi bahwa langgam itu bukanlah satu-satunya ciri arsitektur post-modern.

Penghadiran kembali langgam lama memang dulunya pernah dilakukan dalam penanganan yang terarah pada kedudukan arsitektur

sebagai sebuah seni, tetapi kini langgam dapat dipertanggung jawabkan kehadirannya sebagai sebuah pemikiran dan sebuah penanganan tindakan yang rasionalistik.

Jadi kalau arsitektur masih harus bertahan dengan pandangan bahwa arsitektur harus rasionalistik, itu bukan berarti hanya rasionalitas geometri saja yang dapat dipakai untuk menghadirkan arsitektur. Tuntutan untuk berpikiran rasionalistik itu memang dapat saja ditetapkan sebagai dasar pandangan yang ke-dua dari arsitektur post-modern, tetapi harus dengan kesadaran bahwa rasionalistik tersebut harus lebih luas daripada rasionalistik yang berlaku dalam arsitektur modern. Oleh karena itu agar dapat melibatkan sertanya langgam sebagai bagian dari penanganan rasionalistik, ada baiknya untuk menambahkan aspek seni (estetika) menjadi bagian dari bentuk penanganan terhadap hadirnya arsitektur. Dengan pemahaman seperti ini kita dapat mengatakan bahwa arsitektur post-modern berpandangan bahwa "penanganan arsitektur itu perlu dilakukan secara rasionalistis tetapi dengan arahan agar rasionalistas itu menunjuk pada rasionalitas yang *artistic, semiotic dan simbolik".* Jadi secara lebih gampangnya, dasar pandangan ini mengisyaratkan bahwa seorang arsitek itu bukan semata-mata orang yang rasionalistik, akan tetapi arsitek adalah seorang rasionalistik yang artistic.

Dasar pandangan lain dalam arsitektur post-modern adalah menyangkut hal ihwal pengertian arsitektur. Dalam arsitektur modern telah demikian mendalamnya tertanam pandangan bahwa arsitektur itu adalah wadah dari kegiatan, atau bahwa arsitektur itu adalah gubahan ruang yang menghasilkan bentuk dan tampilan. Kedua pandangan yang modernistic itu menunjukkan bahwa olah bentuk bukanlah tujuan dan bukan pula sasaran dalam ber-arsitektur. Bagi arsitektur modern ruang adalah pusat perhatian, dan inti dari segenap penghadiran dan kehadiran arsitektur. Pemikiran yang dilakukan oleh arsitektur modern seperti ini dapat dikatakan benar adanya, mengingat arsitektur modern itu '*mesti tampil beda*' dalam perbandingannya dengan arsitektur pra-modern (yang lebih menekankan dan memperhatikan olah bentuk dalam ber-arsitektur). Sebagai akibatnya, memang dalam hal

olah-bentuk, arsitektur modern menjadi bagaikan *"skin and bone"* atau bagaikan *"kulit dan tulang"*, yaitu menuju pada suatu kepolosan.

Arsitektur bukan terbatas untuk pemuas akal dan pikiran, arsitektur bukan pula untuk pemuasan mekanisme kegiatan belaka, dan yang lebih penting lagi, arsitektur bukan untuk melayani sistem dan mekanisme. Akan tetapi mengingat bahwa arsitektur itu hadir untuk manusia, dan manusia itu adalah insan yang memiliki perasaan dan emosi, manusia itu adalah insan yang mampu menikmati keindahan-keindahan dari tampilan yang indah, yang cantik dan yang molek, yang mampu menumbuhkan kenangan, yang mampu menggelitik kepekaan emosinya. Itu semua bukan hanya dapat 'terwadahi' oleh ruang dalam arsitektur, tetapi juga terwadahi dan terkomunikasikan lewat bentuk dan tampilan arsitektur.

Dalam hal ini, pemahaman atas ruang oleh arsitektur modern bukannya ditolak, akan tetapi diperluas cakrawalanya hingga mencakup ruang yang simbolik, ruang yang lebih nyata sebagai bentukan yang tri-matra (bukan sekedar proyeksi vertikal dari denah bangunan, sebagaimana banyak terjadi dalam arsitektur modern). Jadi, segenap pemikiran dan penggarapan tentang ruang dalam arsitektur oleh arsitektur modern tak harus ditolak, hanya perlu lebih diperkaya. Yang harus dilakukan dengan penuh kesungguhan (kalau dibandingkan dengan arsitektur modern) dengan melakukan olah-bentuk arsitektur. Di sini arsitektur post-modern berpandangan bahwa olah-bentuk arsitektur adalah kegiatan ber-arsitektur tersendiri, yang dapat saja (tetapi tak mutlak) diperkaitkan dengan olah ruang. Itu berarti bahwa dapat saja antara olahan dan tampilan ruang arsitektur menjadi berbeda dari olahan dan tampilan dari bentuk arsitektur. Hal ini sangat dimungkinkan karena arsitektur post-modern mengakomodasi (tak menolak) kenyataan bahwa arsitektur itu kaya dengan kompleksitas dan kontradiksi; arsitektur tidak hadir untuk mengeliminasi mereka itu. Jadi, di sini kita menyaksikan adanya dua dasar pandangan sekaligus, yaitu: yang *pertama* adalah tuntutan untuk mengadakan olah-bentuk arsitektur; dan yang

ke-dua adalah pengakuan akan kompleksitas dan kontradiksi dalam arsitektur.

Arsitektur Post-modernisme merupakan kelanjutan dari Arsitektur Modern dan telah melakukan umpan balik terhadap Arsitektur Modern. Arsitektur Post-Modern tidak dapat dipisahkan dengan Arsitektur Modern karena merupakan kelanjutan, reaksi, dan koreksi yang melengkapi hal-hal yang belum terpenuhi dalam arsitektur Modern. Dengan demikian mempelajarinya harus melalui Arsitektur Modern terlebih dahulu karena Arsitektur Post Modern merupakan langkah atau tindak lanjut evaluasi terhadap arsitektur Modern.

Ada 3 langgam dalam Post-modern yaitu:

1. ***Purna Modern***

Muncul ornamen, dekorasi dan elemen-elemen dari pra modern yang telah ditransformasi - menyertakan warna dan tekstur menjadi elemen arsitektur. Tokohnya adalah: Robert Venturi, Phillip Graves, Terry Farrell.

2. ***Neo Modern***

Menonjolkan tektonika, dengan memamerkan kecanggihan teknologi yang mutakhir - menampilkan bentuk tri matra - tampilan dominan bentuk geometri - tidak menonjolkan warna dan tekstur, hanya ditampilkan sebagai aksen. Tokohnya adalah: Richard Meier, Richard Rogers, Renzo Piano, Norman Foster.

3. ***Dekonstruksi***

Geometri dominan dalam tampilan, menggunakan geometri 3D bukan hasil proyeksi 2D sehingga muncul kesan miring dan semrawut - menggunakan warna sebagai aksen dalam komposisi - tekstur kurang berperan. Tokohnya adalah: Peter Eisenman, Bernard Tschumi, Zaha Hadid, Frank O'Gehry.

III. 4. ALIRAN POST-MODERN YANG BERKEMBANG

Dua ciri pokok arsitektur post-modern adalah arti rasional dan *neo-sculptural,* berbeda dengan arsitektur modern yang rasional dan fungsional. Ciri-ciri bangunan yang sculptural sangat menonjol karena dihiasi dengan ornamen-ornamen dan jaman *Baroque* dan *Renaissance*. Budi Sukada (1988) menyebutkan ada 10 ciri arsitektur post-modern, yaitu:

1. Mengandung unsur-unsur komunikatif yang bersifat lokal atau populer.
2. Membangkitkan kembali kenangan historik.
3. Berkonteks urban.
4. Menerapkan kembali teknik ornamentasi.
5. Bersifat representasional.
6. Berwujud metaforik (dapat berarti bentuk lain).
7. Dihasilkan dari partisipasi.
8. Mencerminkan aspirasi umum.
9. Bersifat plural.
10. Bersifat eklektik.

Untuk dapat dikategorikan sebagai arsitektur post-modern tidak harus memenuhi ke-10 ciri di atas. Sebuah karya arsitektur yang mempunyai enam atau tujuh ciri di atas sudah dapat dikatagorikan ke dalam arsitektur post-modern.

Dari uraian di atas, maka dapat disimpulkan bahwa aliran-aliran post-modern dibedakan berdasarkan konsep perancangan dan reaksi terhadap lingkungannya. Di dalam *evolutionary free*-nya, seorang kritikus post-modern *Charfes Jenks* mengelompokkan arsilektur post-modern menjadi 6 (enam) mahzab/aliran. Aliran-aliran ini menurutnya sudah mulai sejak tahun 1960-an.

Keenam mahzab/aliran tersebut adalah :

1. Historicism.

Historicism adalah merupakan aliran arsitektur post-modern yang paling awal munculnya. Penganut aliran ini ingin tetap menampilkan komponen-komponen bangunan yang berasal dari komponen-komponen

klasik tetapi ditampilkan dengan penyelesaian yang modern, misalnya bentuk klasik yang dulunya menggunakan bahan dari kayu diganti dengan bahan beton tetapi diberikan ornamen, produk dari aliran post-modern (historicism) ini yang paling berhasil terdapat di Jepang dan Italia. Suatu tradisi meniru model yang historical seperi fasade suatu bangunan dibentuk seperti temple. Tokohnya antara lain: Aero Saarinen, Philip Johnson, Robert Venturi, Kisho Kurokawa, Kyonori Kikutake.

2. Straight Revitalism.

Pengikut aliran ini sulit menghilangkan langgam yang sudah mendarah daging dalam masyarakat, misalnya renaissance, gothic, roman, dan lain-lain. Produk-produk aliran ini cenderung memiliki tingkat eklektikisme yang sangat tinggi. Bersifat monumental dengan irama komposisi yang berulang dan seimetris. Tokohnya antara lain: Aldo Rossi, Monta Mozuna, Ricardo Bofill, Mario Botta.

3. Neo Vernacularism.

Produk-produk bangunan ini tidak murni menerapkan prinsip-prinsip bangunan vernacular, melainkan menampilkan karya-karya baru. Sedangkan unsur-unsur vernacularnya hanya digunakan dalam penampilan visual bangunan. Menghidupkan kembali suasana atau elemen tradisional dengan membuat bentuk dan pola-pola bangunan lokal.

Unsur-unsur yang sering dipakai adalah:

- Pemakaian atap miring.
- Susunan masa yang indah.
- Batu bata sebagai elemen.

Tokohnya antara lain: Darbourne & Darke, Joseph Esherick, Aldo van Eyck.

4. Urbanist.

Pembaruan kota dengan bentuk-bentuk khusus yang sudah dikenal masyarakat. Memperhatikan lingkungan dengan penempatan bangunan sehingga didapatkan komposisi lingkungan yang serasi. Aliran ini sering juga disebut dengan *Urbanism.*

Mempunyai dua ciri khusus yaitu:

- Ad – Hoc : Penambahan komponen baru pada suatu perancangan yang sedang dalam proses pengembangannya tanpa memikirkan posisi dan lokasi yang tepat.
- Kontekstual : Berusaha melayani aspirasi ideal masyarakat, desainnya mengikuti lingkungan sekitarnya.

Tokohnya antara lain: Lucien Kroll, Leon Krier, James Stirling.

5. Metaphor & Metaphisical.

Mengepresikan secara eksplisit dan impisit ungkapan metafora dan metafisika (spiritual) ke dalam bentuk bangunan.

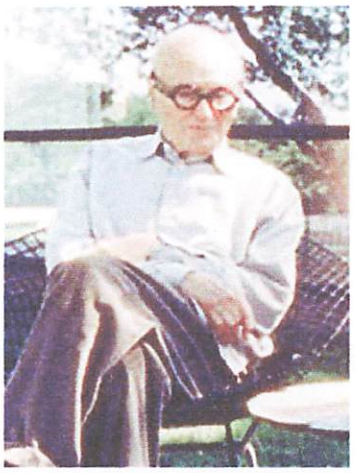
Karya-karya rancangannya mengambil bentuk-bentuk alam yang fungsional dan mempunyai tanda-tanda atau simbol tertentu. Untuk itu pilihan mereka umumnya berupa referensi yang tersamar, sehingga tidak telihat kejanggalannya. Tokohnya antara lain: Stanley Tigerman, Antonio Gaudi, Mimoru Takeyama.

6. Post Modern Space.

Difokuskan pada rancangan *spatial interpenetration*, dimana dua atau lebih ruang yang berlainan dapat digabung secara *overlapping* dan saling bertemu, sehingga menghasilkan aliran ruang yang menerus. Yang unik secara historis bersifat irrasional dan transformasional dalam kaitan terhadap keseluruhan bangunan. Pendukung aliran ini mencoba untuk mendefinisikan ruang lebih dari sekedar ruang abstrak dan menghasilkan arti ganda, keaneka ragaman dan kejutan. Dengan interpenetrasi dan pelapisan ruang akan menghasilkan ruang yang misterius, kompleks, dan penuh kejutan.

Memperlihatkan pembentukan ruang dengan mengkomposisikan komponen bangunan itu sendiri. Tokohnya antara lain: Peter Eisenmen, Robert Stern, Charles Moore, Kohn, Pederson-Fox.

III. 5. ARSITEKTUR POST-MODERN MENURUT PHILIP JOHNSON



Gambar II.1: Philip Johnson

Cortelyou Philip Johnson (8 Juli 1906 - 25 Januari 2005) adalah seorang Arsitek Amerika yang berpengaruh. Dengan kacamatanya tebal, bundar berbingkai, Johnson adalah tokoh yang paling dikenal di arsitektur Amerika selama beberapa dekade. Dia adalah lulusan dari Harvard Graduate School of Design. Pada tahun 1927, ia diperkenalkan dengan gerakan arsitektur modern melalui tulisan Henry-Russell Hitchcock.

Menurut Johnson, bangunan meliputi aspek-aspek pendukung yang tidak dapat dipisahkan dari kenyataannya, serta arsitektur berusaha menghadirkan kembali budaya dan mitos secara simbolis. Johnson berpendapat bahwa gaya modern baru mempunyai tiga prinsip:

1. penekanan pada arsitektur volume atas massa (bukan pesawat soliditas)
2. penolakan terhadap simetri dan
3. penolakan diterapkan dekorasi.

Johnson memulai karirnya sebagai kritikus arsitektur dan sejarah pada tahun 1931, ketika ia menjadi direktur departemen arsitektur yang baru dibentuk di Museum of Modern Art di New York. Tahun itu ia dan Hitchcock mount Pameran Internasional pertama Arsitektur, menampilkan karya modern seperti tokoh utama sebagai Le Corbusier, Walter Gropius, dan Ludwig Mies

van der Rohe. Dengan Hitchcock ia menerbitkan The International Style (1931), yang tidak hanya ditentukan kualitas estetis gaya baru, melainkan juga memberinya nama.

Selama tahun 1930-an dan 1940-an, dalam perannya sebagai direktur museum dan dalam tulisan-tulisannya (dia menulis monografi pertama pada karya Mies van der Rohe dalam bahasa Inggris pada tahun 1947). Dia memasuki Harvard Graduate School of Design dan belajar di bawah Marcel Breuer.

Pada tahun 1949 Johnson merancang rumahnya sendiri di New Canaan, Conn, mengikuti prinsip erat Mies tentang kotak kaca dan struktur rangka baja. Tapi sementara pekerjaan Mies sering menyampaikan perasaan penghematan, kaca rumah Johnson menampakkan efek romantis dengan menempatkan bangunan dalam pengaturan parklike dengan rumah lain-nya. Karyanya di periode ini yang memiliki kualitas yang sama adalah House Hogson (1951) dan Gedung Wiley (1953), baik di New Caanan.

Pada tahun 1954, Johnson mulai bergerak jauh dari teori Mies van der Rohe, meskipun ia bekerja sama dengan mentornya di desain untuk Bangunan Seagram di New York City (1958). Dalam desainnya untuk Kneses Tifereth Israel Synagogue, Port Chester, NY, Johnson memperkenalkan non-International Style elemen misalnya, sebuah pintu masuk berbentuk bulat panjang dan kupu-kupu kubah di langit-langit interior. Selama tahun 1960-an Johnson berbalik lagi untuk motif historis sebagai sarana individualistis bangunannya. Berbeda dengan jalur sebelumnya Munson-Williams-Proctor Institute (1957-1960) di Utica, NY, ia menggunakan kiasan sejarah jelas dalam kubah Bizantium pada puncak Galeri Seni di Dumbarton Oaks, Washington, DC (1962-1964). Sebuah bunga dalam bentuk klasik terbukti digunakan tentang tiang-tiang di Sheldon Galeri Seni di Universitas Nebraska (1964) dan New York State Theater di New York City (1963).

Johnson mempertahankan minatnya di Museum of Modern Art and design pada tahun 1964. Pada tahun yang sama ia meng-eksploitasi teknik teknologi baru dalam struktur di New York State Fair Pavilion di New York

World's. Dalam beberapa desain di kemudian hari (misalnya, Menara Kline di Yale University) Johnson menunjukkan melalui penggunaan tekstur dan warna pada permukaan eksterior, dalam karyanya, termasuk New York State Theater, Lincoln Center (1964) serta Bangunan Perusahaan Telepon dan Telegraf di New York City, Amerika (1978-1984). Pikirannya tentang gaya terus berevolusi dan dia terus hadir dalam dunia arsitektur.

Meskipun mengejutkan ketika dibangun, menara kaca dan baja (memang banyak idiom gerakan modern) yang dimiliki tahun 1960-an menjadi biasa di seluruh dunia. Dia akhirnya menolak banyak tampilan metalik sebelumnya Gaya bangunan Internasional, dan mulai merancang karya spektakuler, struktur kristal seragam disarungkan di kaca. Banyak dari ini menjadi ikon instan, seperti PPG Place di Pittsburgh dan Crystal Cathedral di Garden Grove, California .

Karya arsitektur Johnson adalah tindakan keseimbangan antara dua kecenderungan yang dominan dalam pasca-perang seni Amerika: yang "lebih serius" pergerakan Minimalis dan gerakan yang lebih populis dari Pop Art. Karyanya yang paling baik aspek gerakan. Koleksi pribadi Johnson tercermin dikotomi ini, saat dia memperkenalkan artis seperti Markus Rothko ke Museum of Modern Art serta Andy Warhol. Berada diantara antara dua kamp, karyanya terlihat oleh puritan sisi baik sebagai selalu terlalu terkontaminasi atau dipengaruhi oleh yang lain.

III. 6. KARYA - KARYA PHILIP JOHNSON

III. 6. 1. The Glass House

Glass House (1949) dia dirancang sebagai tempat tinggal-nya sendiri di New Canaan, Connecticut, yang sangat berpengaruh. Konsep Rumah Kaca ditetapkan dalam lanskap dengan pandangan sebagai sebenarnya "dinding".

Bangunan ini merupakan esai dalam struktur minimal, geometri, proporsi, dan efek transparansi dan refleksi.

Rumah di pinggir sebuah perkebunan Johnson yang menghadap kolam. Sisi bangunan ini adalah kaca dan baja arang-dicat, lantai, batu bata, tidak rata dengan tanah, tetapi 10 inci di atas. Interior merupakan ruang terbuka dibagi dengan lemari walnut rendah; sebuah silinder batu bata berisi kamar mandi dan merupakan objek hanya untuk mencapai lantai ke langit-langit.

Johnson terus membangun struktur di perkebunan sebagai esai arsitektur. Offset miring lima puluh kaki dari Glass House adalah rumah tamu, bergema proporsi Rumah Kaca dan benar-benar tertutup di bata (kecuali jendela bundar kecil di bagian belakang). Ini berisi kamar mandi, perpustakaan, dan kamar tidur tunggal dengan sebuah kubah emas langit-langit dan bercinta karpet. Dibangun pada saat yang sama sebagai Rumah Kaca dan dapat dilihat sebagai mitra formalnya. Johnson menyatakan bahwa dia sengaja dirancang untuk menjadi kurang dari sempurna nyaman, sebagai "tamu seperti ikan, mereka harus hanya berlangsung tiga hari di sebagian besar".

Kemudian, Johnson menambahkan sebuah galeri lukisan dengan mekanisme rotasi tampilan inovatif untuk menahan lukisan dinding (dipengaruhi oleh Hogarth menampilkan di rumah Sir John Soane's), diikuti oleh galeri patung-langit menyala. Struktur terakhir Johnson dibangun di perumahan adalah perpustakaan dan gedung resepsi, yang kedua, merah dan hitam dalam warna dan melengkung dinding. Johnson dilihat rangkaian bangunan satu ruangan sebagai karya seni total, mengklaim bahwa itu yang terbaik dan hanya "proyek lanskap."

Philip Johnson Rumah Kaca adalah sebuah situs dari Trust Nasional untuk Pelestarian Bersejarah dan sekarang terbuka untuk umum untuk wisata.

a. Gedung Seagram

Setelah menyelesaikan beberapa rumah di idiom Mies dan Breuer, Johnson bergabung Mies van der Rohe sebagai asosiasi arsitek New York untuk 39 cerita Seagram Bangunan (1956). Johnson sangat penting dalam mengarahkan komisi terhadap Mies, bekerja dengan Phyllis Lambert , putri dari CEO Seagram. Ini kolaborasi arsitek dan klien mengakibatkan menara perunggu-dan-kaca di Park Avenue.

Melengkapi Gedung Seagram dengan tegas Mies juga ditandai pergeseran dalam karir Johnson. Setelah keberhasilan hal, Tempat praktik Johnson berkembang sewaktu proyek datang dari dunia publik, meliputi mengkoordinasikan masterplan Lincoln Center dan perancangan yang rumit di New York State Theater. Sementara itu, Johnson mulai tumbuh bosan dengan ortodoksi Gaya Internasional dia diperjuangkan.

III. 6. 2. The postmodern AT & T Building , sekarang Gedung Sony

The AT & T Building di Manhattan, sekarang Gedung Sony, telah selesai pada tahun 1984 dan segera kontroversial bagi neo-Georgia pedimen nya (Chippendale atas). Pada saat itu, itu dilihat sebagai provokasi dalam skala besar: mahkota sebuah pencakar langit Manhattan dengan bentuk yang menggema top lemari sejarah setiap melawan ajaran dari modernis estetika: pola sejarah telah secara efektif dilarang di antara arsitek selama bertahun-tahun. Dalam retrospeksi kritikus lain telah melihat AT & T Bangunan sebagai yang pertama pascamodernis pernyataan, yang diperlukan dalam konteks estetika modernisme yang cul-de-sac. Pada tahun 1987, Johnson dianugerahi gelar doktor kehormatan dari University of Houston. Lembaga pendidikan Arsitektur Hines College juga berlokasi di salah satu bangunan Johnson's.

Yang diselenggarakan arsip publik Johnson, termasuk gambar arsitektur, catatan proyek, dan kertas lainnya sampai 1964 yang

diselenggarakan oleh Arsip Gambar dan Departemen Avery Arsitektur dan Seni Rupa Perpustakaan di Columbia University , yang Getty, dan Museum of Modern Art.

Meskipun mengejutkan ketika dibangun, menara kaca dan baja (memang banyak idiom gerakan modern) yang dimiliki tahun 1960-an menjadi biasa di seluruh dunia. Dia akhirnya menolak banyak tampilan sebelumnya metalik Gaya bangunan Internasional, dan mulai merancang spektakuler, struktur kristal seragam disarungkan di kaca. Banyak dari ini menjadi ikon instan, seperti PPG Place di Pittsburgh dan Crystal Cathedral di Garden Grove, California .

III. 6. 3. Crystal Cathedral, Orange County, CA

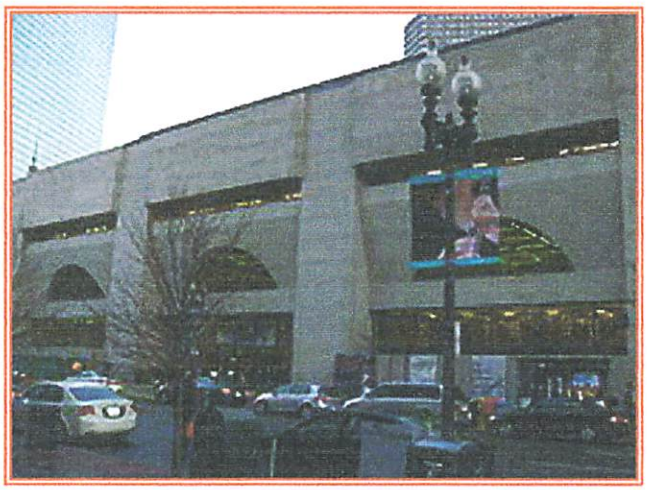
Karya arsitektur Johnson adalah tindakan keseimbangan antara dua kecenderungan yang dominan dalam pasca-perang seni Amerika: yang "lebih serius" pergerakan Minimalis , dan gerakan yang lebih populis dari Pop Art. Karyanya yang paling baik aspek gerakan. Koleksi pribadi Johnson tercermin dikotomi ini, saat dia memperkenalkan artis seperti Markus Rothko ke Museum of Modern Art serta Andy Warhol. Berada diantara antara dua kamp, karyanya terlihat oleh puritan sisi baik sebagai selalu terlalu terkontaminasi atau dipengaruhi oleh yang lain.

Dari 1967-1991 Johnson berkolaborasi dengan John Burgee. Sejauh ini yang paling produktif periode Johnson - tentunya dengan ukuran skala - ia dikenal saat ini sebagai pembangun menara kantor ikonik, termasuk Minneapolis 's IDS Tower. Bangunan khas itu stepbacks (disebut "zogs" oleh arsitek) membuat penampilan yang telah menjadi salah satu merek dagang yang Minneapolis dan permata mahkota yang skyline. Pada tahun 1980, Crystal Cathedral selesai untuk Rev Robert H. Schuller 's terkenal megachurch, yang menjadi California Selatan tengara.

III. 6. 4. Karya-karya Penting Lainnya

PPG Place di Pittsburgh, Pennsylvania

Hines College of Architecture di University of Houston



Gedung Johnson di Perpustakaan Boston

III. 7. *Kesimpulan:*

Dapat disimpulkan bahwa ciri-ciri rancangan Phillip Johnson sebagai berikut

1.	Banyak dipengaruhi bentukan dari arsitektur klasik.
2.	Memiliki inti bangunan.
3.	Bersifat natural dan serasi dengan alam.
4.	Memasukkan unsur-unsur simbolis yang di ambil dari culture masyarakat pada beberapa desain.
5.	Menggunakan *Deep Colour.*

Post-modernisme memiliki beberapa karakter:

- Ideologi "pluralisme" post-modern menggantikan "universalisme".
- Prinsip *paralogi* dan *delegitimasi.*
- Menggunakan rhizoma sebagai modelnya yang menggambarkan penerapan prinsip paralogi dan delegitimasi beserta derivasinya.
- Terdapat tiga kelompok besar pemikiran "strategi post-modernisme", yaitu:
  1. Kelompok yang berusaha merevisi dengan cenderung kembali ke pemikiran pra-modern ("holisme").
  2. Kelompok yang berusaha merevisi dengan memperbaiki kekurangan-kekurangan premis modern ("dialogis").
  3. Kelompok yang menolak sama sekali paradigma modern dan membangun sesuatu yang baru sama sekali ("dekonstruksi").

Dari uraian di atas maka disimpulkan bahwa Prinsip Arsitektur Post-modern, sebagai berikut:

1. Hybrid Expression.

Penampilan hasil gabungan antara unsur-unsur modern dengan:

- Vernacular - Revivalist
- Local - Commercial
- Metaphorical - Contextual

2. ***Complexity.***

Hasil pengembangan ideologi dan ciri-ciri post-modern yang mempengaruhi perancangan dasar sehingga menampilkan rancangan yang bersifat kompleks. Di sini pengamat diajak mengamati, menikmati dan mendalami secara seksama.

3. ***Variable Space With Surprice.***

Perubahan nilai ruang yang tercipta akibat adanya kejutan-kejutan, misalnya: warna, detail elemen arsitektur, suasana interior, dan lain-lain.

4. ***Conventional and Abstract Form.***

Kebanyakan penampilan bentuk yang konvensional dan bentuk yang rumit/popular, sehingga mudah ditangkap artinya.

5. ***Eclectic.***

Campuran langgam yang saling berintergrasi secara kontinyu untuk menciptakan unity.

6. ***Semiotic.***

Arti yang hendak ditampilkan secara fungsi.

7. ***Variable Mixed Aesthetic Depending On Context, Expression On Content and Semantic - Appropiateness Toward Function.***

Gabungan unsur estetis dan fungsi-fungsi estetis serta tidak mengacaukan fungsi.

8. ***Pro Organic and Applied Ornament.***

Mencerminkan kedinamisan sesuatu yang hidup dan kaya ornamen.

9. ***Pro Representation.***

Menampilkan ciri-ciri yang gamblang sehingga dapat memperjelas arti dan fungsi.

10. ***Pro Metaphor.***

Hasil pengisian bentuk-bentuk tertentu yang diterapkan pada desain bangunan sehingga orang lebih menangkap arti dan fungsi bangunan tersebut.

11. ***Pro Hestorical Reference.***

    Menampilkan nilai-nilai historis pada setiap rancangan yang menegaskan ciri bangunan.

12. ***Pro Humor.***

    Mengandung nilai humoris sehingga pengamat diajak untuk lebih menikmatinya.

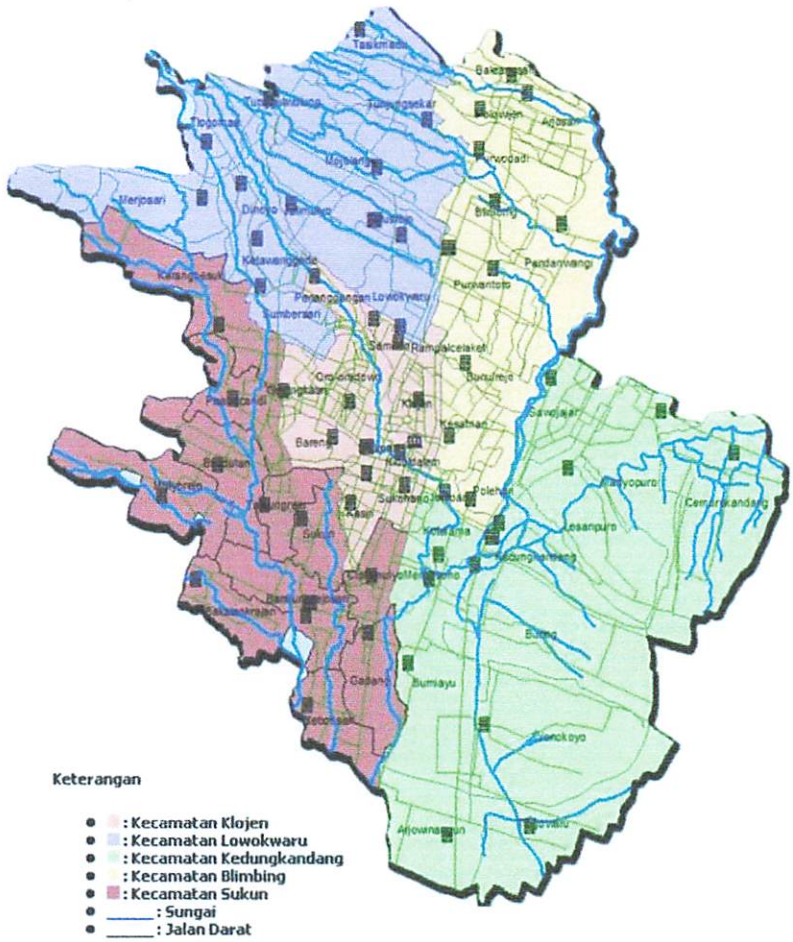
13. ***Pro Symbolic.***

    Menyiratkan simbol-simbol yang mempermudah arti dan yang dikehendaki perancang.

BAB IV

TINJAUAN LOKASI

IV. 1. GAMBARAN UMUM



Malang sebagai kota terbesar kedua di Jawa Timur setelah Surabaya, letak goegrafis kota Malang 70 57" lintang selatan dan 1120 37" bujur timur, dengan ketinggian + 505 meter di atas permukaan air laut. Keadaan topografi kota berbukit-bukit, dengan distribusi kemiringan yang berbeda antara kawasan satu dengan kawasan lainnya. Malang mempunyai iklim tropis lembab dengan curah hujan yang relatif tinggi, dan suhu yang cukup dingin. Dalam wilayah kota Malang terdapat beberapa aliran sungai seperti; Sungai Brantas, Sungai Bangau, Sungai

Amprong, dan Sungai Metro yang membelah kota malang menjadi beberapa kawasan kota.

Kota Malang terdiri dari 5 Kecamatan yaitu Kedungkandang, Klojen, Blimbing, Lowokwaru, dan Sukun serta 57 kelurahan.

Luas wilayah kota Malang sebagai berikut :

No.	Kecamatan	Luas (Km^2)
1	Kedungkandang	36,89
2	Klojen	8,83
3	Blimbing	17,77
4	Lowokwaru	22,60
5	Sukun	20,97
	Total	**110,06**

Tabel 1. Luas Wilayah Kota Malang; Sumber: Litbang Kompas diolah dari BPS Kota Malang 2001.

Daerah penyelidikan mempunyai elevasi antara 300 - 1.694 m di atas muka air laut dan secara morfologi dikelompokkan menjadi 3 (tiga) satuan morfologi. yaitu satuan morfologi dataran yang menempati bagian tengah dan selatan. Satuan morfologi perbukitan bergelombang menempati bagian timur dan utara, dan satuan morfologi pegunungan menempati wilayah bagian barat, ulara dan timur. Karena letaknya yang cukup tinggi, Kota Malang memiliki udara yang sejuk dengan suhu rata-rata 24.13^{0}C dan kelembaban udara 72 % serta curah hujan rata-rata 1.883 mm per-tahun.

Secara geologi daerahnya disusun oleh batuan hasil kegiatan gunung api yang terdiri dari tufa, tufa pasiran, breksi gunung api, aglomerat, dan lava. Secara hidrogeologi akumulasi air tanah di Cekungan Malang dijumpai pada lapisan *akuifer* yang dapat dipisahkan menjadi 3 (tiga) kelompok. yaitu kelompok *akuifer* dengan kedalaman ± 40 m, kelompok *akuifer* dengan kedalaman antara 40 – 100 m, dan kelompok *akuifer* dengan kedalaman antara 100 - 150 m.

Berdasarkan kuantitas dan kualitas air tanahnya, potensi air tanah di Cekungan Malang dikelompokkan menjadi 4 (empat) wilayah potensi air tanah, yaitu :

- Wilayah potensi air tanah besar.
- Wilayah polensi air tanah sedang.
- Wilayah potensi air tanah kecil.
- Wilayah potensi air tanah langka.

Batas-batas kota Malang sebagai berikut :

- Batas utara : Kabupaten Malang
- Batas Selatan : Kabupaten Malang
- Batas Timur : Kabupaten Malang
- Batas Barat : Kabupaten Malang

IV. 2. TINJAUAN SITE

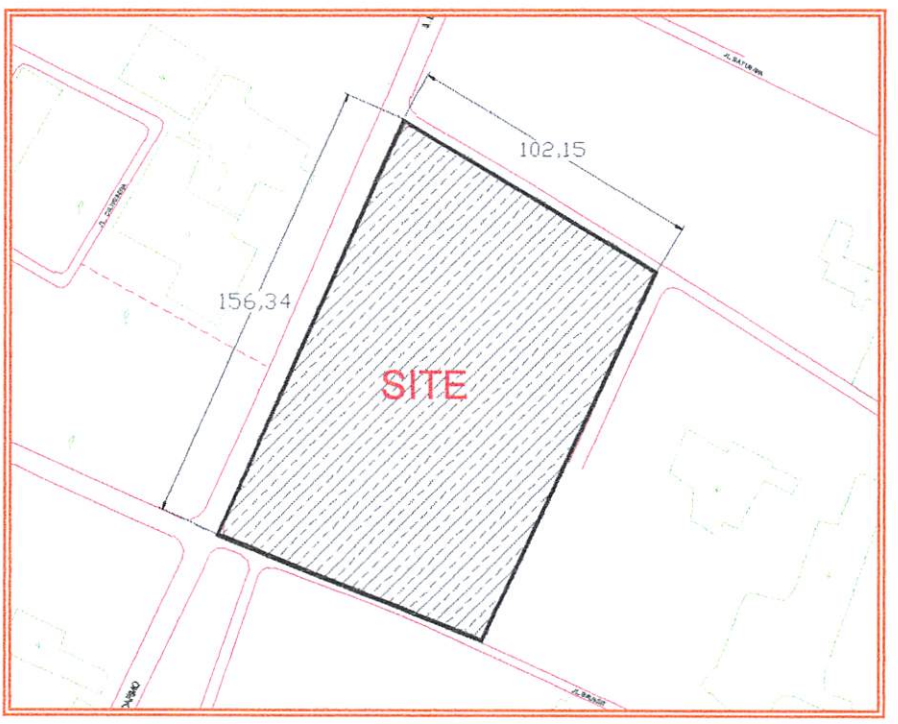
Site terletak di kecamatan Blimbing, tepatnya di Kelurahan Purwodadi, jalan Letjen. Sunandar Priyo Sudarmo dan jalan Almmunium, Kota Madya Malang, Jawa Timur. Berdasarkan Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) Kecamatan Blimbing Kota Madya Malang Tahun 1995/1996-2003/2004 lokasi ini termasuk dalam unit BWK Bagian Utara Malang, Unit Pengembangan Kecamatan Blimbing, Unit Lingkungan BWK

IV. 2. 1. Pemilihan Site

Daerah yang dianggap cocok adalah kelurahan Purwodadi dengan alasan:

- Lokasi yang dipilih adalah kecamatan Blimbing
- Sebagai lokasi pengembangan kegiatan industri yang mampu mendukung perkembangan kegiatan ekonomi daerah belakangnya.
- sebagai pusat kegiatan transportasi regional di Kota Malang.
- Sebagai lokasi perluasan penyediaan perumahan di wilayah Kota Malang.
- Pusat pelayanan dalam lingkup wilayah Kota Malang sebelah Timur.
- Pusat pengembangan kegiatan industri ringan/ industri kecil.
- Luas site yang dibutuhkan memenuhi kebutuhan dan proyeksi bangunan Pusat Pelayanan Mobil Di Malang.
- Sesuai dengan RDTRK, wilayah dimana site ini berada tergolong dalam kawasan perdagangan, yang memang diperuntungkan bagi kawasan pelayanan perumahan.

IV. 2. 2. Luasan Site



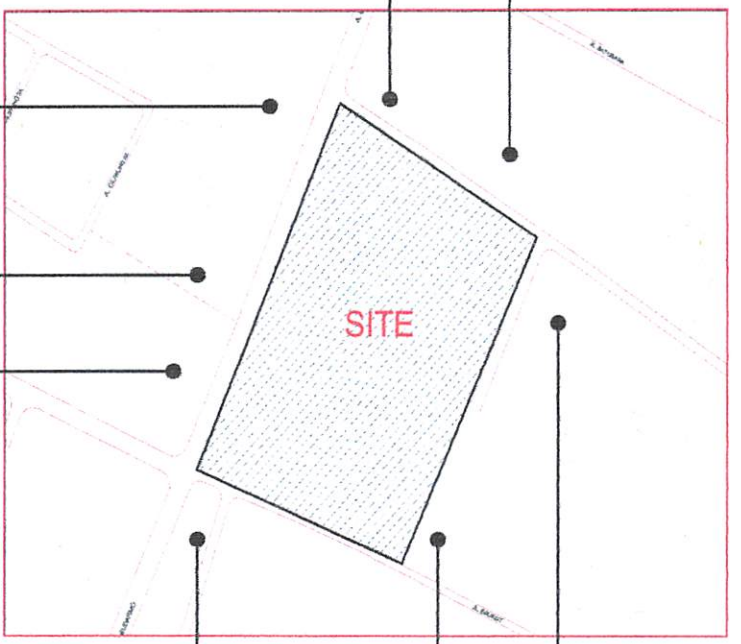
Site dikelilingi oleh jalan raya dan gang dengan luas 15811,8088 m²

IV. 2. 3. Batasan Site

Gedung Sekolah SD di depan site sebelah barat

Perumahan dan pemukiman di jln. Almminium sebelah utara site

Perumahan dan pemukiman yang di jadi tempat usaha di sebelah barat site



Perumahan dan pemukiman yang di jadi tempat usaha di sebelah barat site

Perumahan dan pemukiman di sebelah selatan

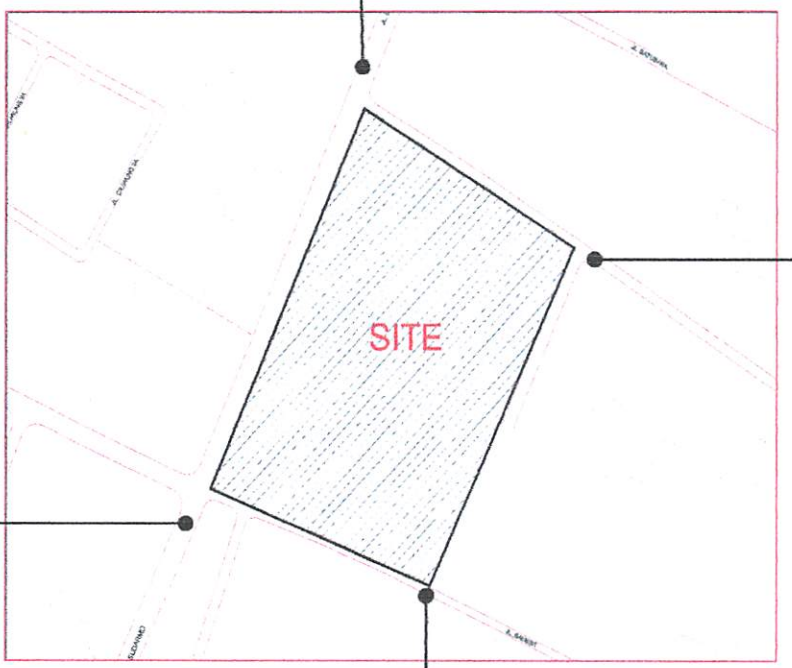
Pemukiman di sebelah timur site

Perumahan dan pemukiman di sebelah timur jln. simpan Almmunium

IV. 2. 4. Pencapaian Tapak

Pencapaian dari arah utara jln, Letjen Sunandar Priyo Sudarmo

Pencapaian dari arah timur,sebelah utara, jln.



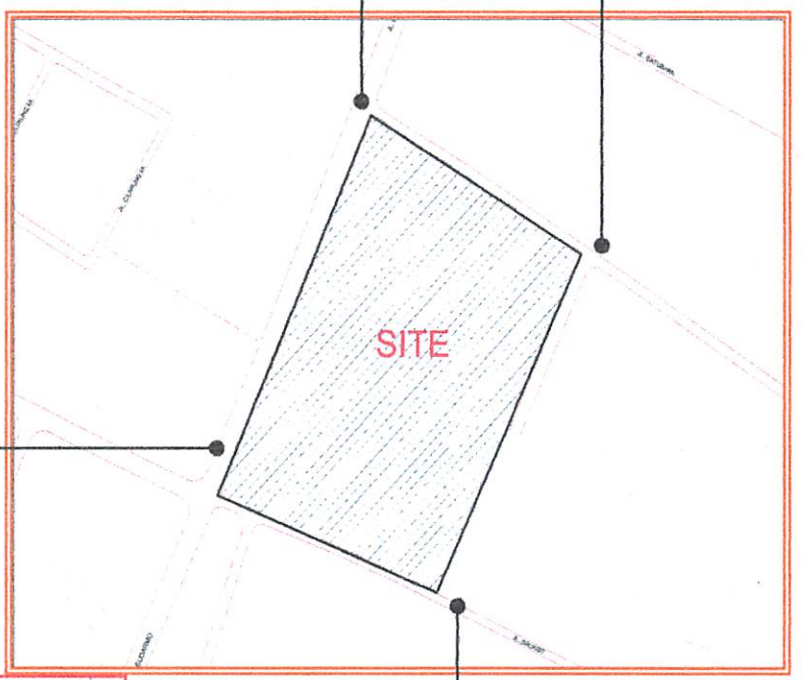
Pencapaian dari arah selatan site, jln. Letjen Sunandara Priyo Sudarmo

Pencapaian dari arah timur sebelah selatan, jln. bauksit

IV. 2. 5. Pergerakan Lalu Lintas - Kendaraan

Arah pergerakan kendaraan jln. Letjen Sunandar Priyo Sudarmo menuju ke arah selatan (tipe dua arah)

Arah pergerakan menuju timur, jln. Almmunium. (tipe dua arah)



Arah pergerakan kendaraan jln. Letjen Sunandar Priyo Sudarmo menuju ke arah utara (tipe dua arah)

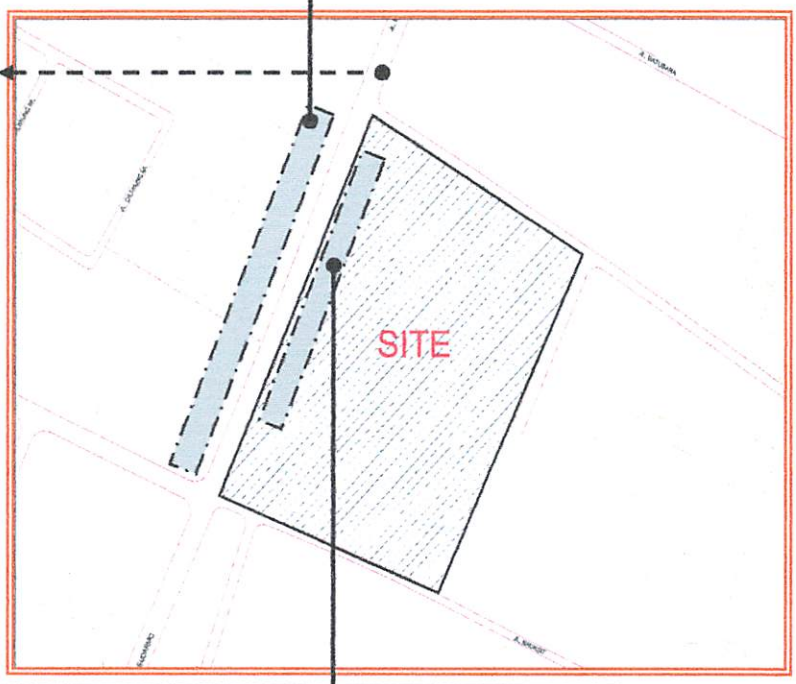
Arah pergerakan menuju timur, jln. Bauksit. (tipe dua arah)

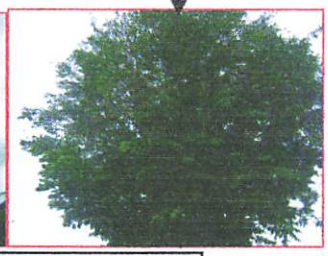
IV. 2. 6. Potensi Sekitar Tapak

Sebelah barat gedung Sekolah SD

Sepanjan jalan ini merupakan area perdagangan menengah

Jalan Letjen Sunandar Priyo Sudarmo sebagai jalan arteri skunder yang merupakan jalan akses keluar maupun ke dalam kota Malang, bsangat menguntungkan dipadang dari segi sirkulasi, pencapaian ke site.





Vegetasi sebagai pelindung

Adanya vegetasi yang akan di manfaatkan sebagai barrier untuk mengurangi kebisingan darim luar

IV. 2. 7. View Site

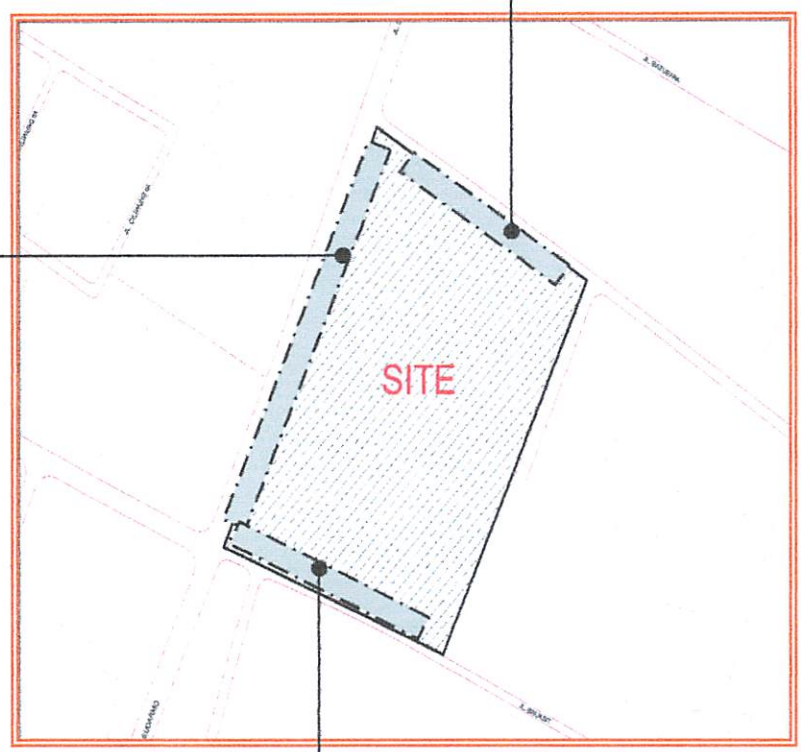
Tepat di bagian depan / Barat Site terdapat bangunan : Gedung Sekolah SD, Perumahan dan pemukiman yang di jadi tempat usaha dan juag menjadi pintu masuk ke dalam site

Di bagian Utara dan Selatan site terdapat bangunan : Perumahan dan pemukiman warga dan juga menjadi pintu keluar dari dalam site

IV. 2. 8. Utilitas Sekitar Site

Drainase di depan site

Drainase dan Trotoar disebelah utara site



Trotoar di depan site

Trotoar dibagian selatan site

DATA-DATA R.D.T.R.K

3.2 KONSEP DASAR PENGEMBANGAN

Berdasarkan kondisi Kecamatan Blimbing, tantangan yang dihadapi pada masa depan serta kebijakan kebijakan yang ada, maka disusun suatu konsep dasar pengembangan sebagai acuan atau landasan bagi Rencana Detail Tata Ruang Kecamatan Blimbing. Konsep dasar pengembangan tersebut meliputi :

- Memperkuat fungsi Kecamatan Blimbing sebagai kawasan penerima kota Malang dari arah Utara (Surabaya)
- Meningkatkan kegiatan perekonomian melalui penguatan kegiatan industri kecil dan perdagangan/jasa
- Pemaksimalan fungsi guna lahan dan bangunan untuk mencapai efisiensi pemanfaatan lahan
- Pengurangan gangguan terhadap sirkulasi arteri primer (Jalan Raden Intan, Panji Suroso, Tumenggung Suryo) yang melewati kawasan Kecamatan Blimbing
- Peningkatan kualitas *Public Space* yang masih ada di Kecamatan Blimbing terutama di sekitar Rampal dan pusat kota
- Pengurangan disparitas pelayanan, perkembangan kawasan yang ada di Kecamatan Blimbing (antara bagian Utara dan Selatan, maupun antara bagian Barat dan Timur kawasan)

Selanjutnya konsep dasar tersebut dinyatakan kedalam konsep pembagian Sub Bagian Wilayah Kota (SBWK). Sampai dengan akhir tahun perencanaan Kecamatan Blimbing dibagi menjadi 6 Sub BWK yang ditentukan berdasarkan homogenitas karakter dari kawasan-kawasan yang ada di Kecamatan Blimbing. Penentuan sub BWK Kecamatan Blimbing dapat sebagai berikut :

1. Sub BWK A yang meliputi seluruh Kelurahan Jodipan dan sebagian Kelurahan Balearjosari. Sub BWK ini memiliki karakter sebagai kawasan yang dekat dengan pusat kota

3.3 KONSEP PENGEMBANGAN

3.3.1. Penentuan Fungsi Kecamatan Blimbing

Kegiatan perkotaan yang berkembang saat ini di Kecamatan Blimbing adalah perumahan menengah dan kecil, pasar transportasi, perdagangan dan jasa perkantoran dan pemerintahan, serta industri dan pergudangan. Wilayah Kecamatan Blimbing. Ditinjau dari lokasinya dalam lingkup Kota Malang, maka keberadaan Kecamatan Blimbing cukup strategis yaitu sebagai pintu masuk kota dari arah Utara (jalur arteri primer) dan pintu masuk kota dari arah Timur (jalur lokal primer). Dengan berdasar pada kegiatan yang berkembang saat ini dan potensi perkembangan wilayah Kecamatan Blimbing, maka peranan yang dapat dikembangkan dalam menyusun sistem perkotaan di Kota Malang adalah :

- Sebagai pusat pertumbuhan wilayah Kota Malang sebelah Timur Laut
- Sebagai lokasi pengembangan kegiatan industri yang mampu mendukung perkembangan kegiatan ekonomi daerah belakangnya
- Sebagai pusat kegiatan transportasi regional di Kota Malang.
- Sebagai lokasi perluasan penyediaan perumahan di wilayah Kota Malang
- Selain itu, fungsi dari Kecamatan Blimbing yang dapat dikembangkan dalam lingkup wilayah Kota Malang adalah :
- Pusat pengembangan kegiatan perumahan di wilayah Kota Malang sebelah Timur Laut
- Pengembangan kegiatan perkantoran dan pemerintahan lingkup kecamatan dan kota
- Pusat pengembangan jasa dan distribusi
- Pusat pengembangan kegiatan industri ringan/industri kecil
- Pusat pelayanan dalam lingkup wilayah Kota Malang sebelah Timur Laut
- Pusat pelayanan pendidikan

Untuk kelurahan seperti demikian, pembangunan rumah susun tanpa diturunkan sehingga kondisi lingkungan permukiman dan ketersediaan utilitas pelayanan dimungkinkan akan menjadi lebih baik.

3. Kepadatan penduduk di SBWK bagian Utara dan Timur (jauh dari pusat kota) adalah kepadatan rendah-sedang yaitu kepadatan 39-90 jiwa/ha. Untuk kelurahan dengan angka kepadatan penduduk kurang dari 300 jiwa, kepadatan penduduk maksimal yang diarahkan adalah 150 jiwa per ha, terutama pada kelurahan-kelurahan yang lahannya masih memungkinkan untuk dikembangkan menjadi komplek perumahan baru tanpa memanfaatkan tanah pertanian berintipasi tekos. Sedangkan untuk kawasan dengan kepadatan penduduk kurang dari 150 jiwa maka diarahkan dengan adanya kepadatan bangunan dan kegiatan.

3.3.3. Konsep Struktur Pelayanan

Konsep rencana struktur pelayanan untuk Kecamatan Blimbing diarahkan untuk mengikuti ketentuan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang dengan membagi wilayah Kecamatan Blimbing ke dalam tingkat pelayanan sub BWK. Salah satu pusat pelayanan merupakan pusat BWK Kecamatan Blimbing, sedangkan pusat pelayanan lainnya merupakan pusat pelayanan setingkat sub BWK. Di bawah sub BWK, masih ada unit lingkungan yang merupakan unit pelayanan paling kecil jangkauannya.

Struktur Pelayanan di Kecamatan Blimbing diarahkan berdasarkan pilihan atas konsep-konsep penataan ruang sebagai berikut :

- *monosentris* murni, yaitu suatu pola pemanfaatan tanah dimana pola pelayanannya berpusat pada suatu lokasi sentral yang biasanya merupakan pusat kota. Kegiatan-kegiatan lainnya memanfaatkan tanah secara konsentris dengan mengelilingi lokasi pusat kota secara berlapis. Pola ini sangat sering ditemui untuk kota-kota di Indonesia dan kecamatan. Pusat pelayanan biasanya terjadi pada

Sedangkan angkutan kota yang melewati jalan-jalan di Kecamatan Blimbing dapat dilihat pada Tabel 2.31.

Tabel 2.31
Rute Jaringan Trayek Angkutan Kota
yang Melewati Jalan-Jalan di Kecamatan Blimbing

Trayek	Jalan-jalan di Kecamatan Blimbing yang Dilewati
AG	Jl. Simpang Panji Suroso, Jl. Raden Intan, Jl. Letjen S. Parman, Jl. Letjen Sutoyo, Jl. A. Yani
ADL	Jl. Simpang Panji Suroso, Jl. Raden Intan, Jl. Letjen S. Parman, Jl. Letjen Sutoyo, Jl. A. Yani
GA	Jl. Panglima Sudirman, Jl. Simpang Panji Suroso, Jl. Raden Intan, Jl. Letjen S. Parman, Jl. Letjen Sutoyo, Jl. A. Yani, Jl. Indra Giri
MK	Jl. Muharto, Jl. Zaenal Zakse, Jl. Gatot Subroto, Jl. Ir. H. Juanda
MM	Jl. Urip Sumoharjo, Jl. Moh. Wiyono, Jl. Raya Gondo
AJG	Jl. R. Panji Suroso, Jl. Raden Intan, Jl. Letjen S. Parman, Jl. Letjen Sutoyo, Jl. A. Yani, Jl. LA. Sucipto, Jl. Indra Giri, Jl. R. Tumenggung Suryo, Jl. Hamid Rusdi, Jl. Kesatrian Terusan, Jl. Urip Sumoharjo, Jl. Ir. H. Juanda, Jl. Zaenal Zakse
ABG	Jl. Simpang Panji Suroso, Jl. Raden Intan, Jl. A. Yani, Jl. Borobudur, Jl. Gatot Subroto, Jl. Panglima Sudirman
AMG	Jl. R. Panji Suroso, Jl. S. Priyo Sudarmo, Jl. R. Tumenggung Suryo, Jl. Raden Intan, Jl. LA. Sucipto, Jl. Hamid Rusdi, Jl. Kesatrian Terusan, Jl. Urip Sumoharjo, Jl. Ir. H. Juanda, Jl. Panglima Sudirman
CKL	Jl. Letjen Suryo, Jl. S. Priyo Sudarmo, Jl. R. Tumenggung Suryo, Jl. Hamid Rusdi, Jl. Kesatrian, Jl. Panglima Sudirman, Jl. Raya Gondo, Jl. Kedawung, Jl. Galunggung, Jl. Moh. Wiyono
AT	Jl. Simpang R. Panji Suroso, Jl. Raden Intan, Jl. A. Yani, Jl. S. Parman, Jl. Gilimanuk, Jl. S. Priyo Sudarmo, Jl. R. Tumenggung Suryo, Jl. Panglima Sudirman
AL	Jl. Simpang R. Panji Suroso, Jl. R. Panji Suroso, Jl. Jl. LA. Sucipto, Jl. Raden Intan, Jl. Panglima Sudirman, Jl. Tenaga, Jl. Karya Timur, Jl. A. Yani
PBB	Jl. Cakalang, Jl. Ikan Piranha Atas, Jl. Simpang Hombastur, Jl. Borobudur, Jl. A. Yani, Jl. LA Sucipto, Jl. Simpang LA Sucipto, Jl. Simpang Sulfat, Jl. Wanjon, Jl. Mentawai, Jl. Sumgamangatara, Jl. Raden Patah
JPK	Jl. A. Yani, Jl. Bakaruncan, Jl. Ikan Piranha Atas
TST	Jl. Muharto, Jl. Pontodewo, Jl. Kalimosodo, Jl. Moh. Wiyono, Jl. Kaliurang, Jl. Gunung Sumpan, Jl. Panglima Sudirman, Jl. Letjen Sutoyo
ASO	Jl. Simpang R. Panji Suroso, Jl. Pandan Timur, Jl. Gunung [illegible], Jl. LA Sucipto, Jl. [illegible], Jl. [illegible], Jl. [illegible], Jl. [illegible], Jl. R. Tumenggung Suryo, Jl. Sunan, Jl. Indrasari, Jl. Letjen Suryo, Jl. Bandara, Jl. Raden Intan
ML	Jl. Gatot Subroto, Jl. Ir. H. Juanda, Jl. Muharto

Sumber : Perencanaan Infrastruktur Kota Malang, Tahun 2002

3. Perdagangan

Kegiatan perdagangan dalam wilayah Kecamatan Blimbing diarahkan berkembang sesuai dengan skala pelayanan dan jenis komoditas perdagangannya. Untuk kegiatan perdagangan yang skala pelayanannya kota dan regional, diarahkan di sepanjang koridor Jalan Letjen Sutoyo - A. Yani. Untuk kegiatan perdagangan skala Kecamatan dan skala Kota Malang, arahan lokasinya di sepanjang koridor Jalan Tumenggung Suryo-RP. Suroso. Untuk kegiatan perdagangan pusat kota dan skala Kecamatan lokasinya diarahkan di sepanjang Jalan Sukarno dan Jalan Borobudur di SHWK D.

Pada tahun eksisting terdapat 4 unit pasar sedangkan berdasarkan proyeksi sampai dengan tahun 2008 diperlukan 6 unit pasar. Dengan demikian diperlukan penambahan pasar sebanyak 2 unit dengan luas 1,77 Ha. Fasilitas berupa toko tidak diperlukan penambahan karena sudah melebihi kebutuhan. Fasilitas warung pada kondisi eksisting berjumlah 615 unit, dan sampai dengan tahun 2008 diperlukan 708 unit warung. Dengan demikian diperlukan penambahan warung yaitu pada Tahun 2006 sebanyak 73 unit dan pada tahun 2008 sebanyak 93 unit. Luas total lahan untuk penambahan warung adalah 3,54 Ha. Agar penambahan fasilitas perdagangan yang ada dapat melayani seluruh penduduk di Kecamatan Blimbing maka persebarannya harus merata di seluruh wilayah kelurahan. Pemenuhan kebutuhan fasilitas perdagangan dan jasa tidak hanya dengan melakukan penambahan unit, akan tetapi dapat dengan melakukan perbaikan fisik bangunan yang telah ada.

4. **Pendidikan**

Fasilitas pendidikan di dalam wilayah Kecamatan Blimbing tidak diarahkan secara khusus lokasinya, kecuali untuk fasilitas pendidikan jenis sekolah lanjutan dan pendidikan tinggi dimana lokasinya diarahkan pada kawasan di sepanjang jalan utama.

- Dengan adanya terminal regional, dan rencana akan dibangunnya jalan arteri primer, maka kawasan di sekitar fasilitas-fasilitas tersebut hendaknya dikembangkan untuk kegiatan yang terkait dengan pelayanan regional, seperti perguduangan, grosir, ataupun industri.
- Adanya kecendrungan perkembangan kawasan di sepanjang Jalan Ahmad Yani menjadi kawasan komersial dan kawasan campuran, serta kawasan di sepanjang koridor Jalan RP Suroso - Tumenggung Suryo yang mulai berubah menjadi areal non permukiman, maka untuk mengantisipasi hal tersebut di masa datang, areal di sepanjang jalan tersebut sebaiknya dikembangkan untuk kegiatan non hunian atau dikembangkan untuk kegiatan komersial dan kegiatan campuran dengan skala pelayanan tingkat kota.
- Lahan yang saat ini dipunakan untuk makam dan lapangan olahraga harus dipertahankan keberadaannya untuk menjaga keseimbangan paru paru kota dan cadangan areal makam pada masa mendatang.
- Kawasan yang akan dikembangkan untuk kegiatan industri hendaknya memiliki batas yang jelas agar keberadaannya tidak mengganggu kawasan lain disekitarnya.
- Pengembangan industri untuk Kecamatan Blimbing diarahkan pada industri rumah tangga/industri kecil karena pengembangan industri skala menengah/besar dianggap sudah tidak sesuai untuk kondisi yang berkembang saat ini.
- Areal tanah kosong yang terletak di Kecamatan Blimbing dapat diarahkan untuk perluasan kebutuhan perumahan Kota Malang, namun dalam pemanfaatannya harus tetap mempertahankan keseimbangan antara daerah terbangun dan ruang terbuka hijau, serta mempertahankan keberadaan tanah [illegible]

lokasi sentral dengan aktifitas komersial dan pelayanan umum yang mendominasi seluruh aktifitas di kota yang bersangkutan. Kawasan di bagian luarnya biasanya diisi dengan aktifitas campuran antara aktifitas komersial dengan aktifitas permukiman dimana kawasan transisi ini memiliki intensitas penggunaan tanah yang lebih rendah. Makin ke arah luar, intensitas penggunaan tanah akan semakin rendah. Keuntungan dari pola ini adalah efisiensi jangkauan pelayanan karena masing-masing aktifitas berkembang secara konsentris, sedangkan kelemahannya adalah mudah timbulnya kecawanan-kerawanan spasial pada kawasan pusat kota serta sulitnya mengembangkan keseluruhan tanah kota apabila masing-masing aktifitas berkembang secara konsentris ke arah luar.

- *multiple nuclei concept*, yaitu suatu pola peruntukan tanah yang terdiri atas pusat-pusat pelayanan yang jumlahnya lebih dari satu. Dengan demikian tiap pusat pusat pelayanan memiliki jangkauan pelayanannya sendiri. Dengan demikian, pusat-pusat pelayanan tersebut tidaklah memiliki hirarki yang sama. Pusat pelayanan yang termasuk kategori pusat kota yang biasanya memiliki hirarki yang lebih tinggi sedangkan pusat-pusat pelayanan lainnya memiliki hirarki lebih rendah. Pola peruntukan tanah yang demikian tampaknya berupaya menyempurnakan kedua konsep di atas. Hampir tidak terdapat kelemahan dalam konsep ini, apabila pada kondisi sekarang pola ini dipakai sebagai acuan dalam pengembangan kota. Pusat-pusat pelayanan yang lebih rendah ditempatkan pada lokasi-lokasi pengembangan kota yang ditujukan untuk memacu perkembangan kota ke arah yang dikehendaki.

Untuk kawasan Kecamatan Blimbing, konsep penataan ruang yang dianut adalah konsep *concentric* [illegible] pusat-pusat pelayanan dengan pola seperti ini sangat umum terjadi di beberapa kota di Indonesia dimana pusat pelayanan merupakan lokasi dengan intensitas kegiatan tinggi. Sedangkan lokasi di

Tabel 2.35

Lokasi dan Penyebab Utama Kemacetan Lalu-Lintas pada Beberapa Jalan di Kecamatan Blimbing Tahun 2002

Nama Jalan	Penyebab Utama Kemacetan
Jl.A.Yani	Volume lalu-lintas tinggi dan kegiatan perdagangan
Jl. S. Parman	Volume lalu-lintas tinggi dan kegiatan perdagangan
Jl. Sutoyo	Volume lalu-lintas tinggi dan kegiatan perdagangan
Jl. Adi Sucipto	Volume lalu-lintas tinggi dan kegiatan perdagangan (jalur bis dan truk)
Jl. Panji Suroso	Volume lalu-lintas tinggi (jalur bis dan truk)
Jl. S. P. Sudarmo	Volume lalu-lintas tinggi (jalur bis dan truk)
Jl.Tumenggung Suryo	Volume lalu-lintas tinggi (jalur bis dan truk)
Jl. Borobudur	Volume lalu-lintas tinggi pasar (jalur bis dan truk)
Jl.P.Sudirman (Bagian Selatan dari Jl.Patimura)	Lebar jalan lebih sempit, posisi beberapa pohon besar terlalu dekat jalan (jalur bis dan truk)
Jl. Gatot Subroto	Parkir pinggir jalan, kegiatan perdagangan (jalur bis dan truk)
Jl. Zaenal Zakse	Pasar, pedagang kaki lima
Jl. Ir. H. Juanda	Pedagang kaki lima, lebar jalan sempit
Jl. Ranu Grati	Volume lalu-lintas tinggi, kegiatan perdagangan

Sumber : *Greater Malang Urban Road Network Study (2000)*

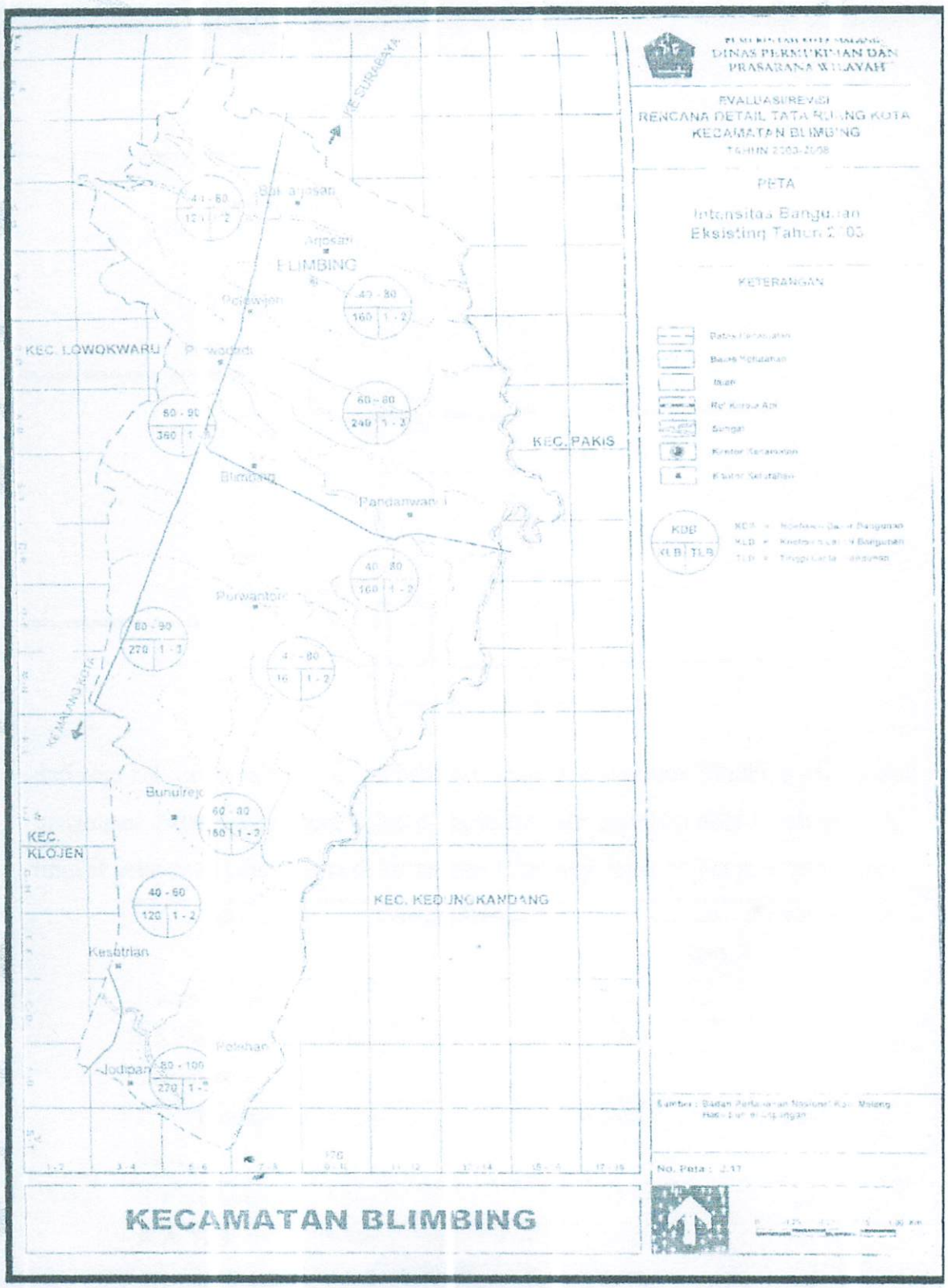
Jaringan di Kecamatan Blimbing banyak yang belum dilengkapi dengan saluran pinggir jalan dan saluran melintang jalan (untuk jalan yang memiliki kemiringan lereng yang tinggi), sehingga menyebabkan genangan pada badan jalan yang mengakibatkan rusaknya perkerasan jalan. Dari pengukuran sampel terhadap beberapa ruas jalan di Kecamatan Blimbing didapat inventarisasi jalan lokal yang rusak. Inventarisasi jalan lokal yang rusak dan fasilitas penunjang jalan dapat dilihat lebih jelas pada Tabel 2.36 dan Peta 2.11.

Tabel 2.36

Inventarisasi Jalan Lokal yang Rusak dan Fasilitas Penunjang Jalan

Nama Jalan	Dimensi Jalan (meter)		Perkerasan Jalan		Fasilitas Penunjang	
	Panjang	Lebar	Jenis	Kondisi	Trotoar	Sal.Tepi
Jl.Industri Timur	300	4,0	A.Penetrasi	Rusak	1 Ada	Ada
Jl.Tenaga Timur	[illegible]	[illegible]	A.Penetrasi	Rusak Berat	1 Ada	Ada
Jl.Tenaga Selatan	300	4,0	A.Penetrasi	Rusak Berat	1 Ada	Ada

Sumber : Program Pembangunan Perkotaan Terpadu


DINAS PERMUKIMAN DAN
PRASARANA WILAYAH
EVALUASI/REVISI
RENCANA DETAIL TATA RUANG KOTA
KECAMATAN BLIMBING
PETA
Intensitas Bangunan
Eksisting Tahun 2003
KETERANGAN
KDB
KLB
TLB
KEC. LOWOKWARU
KEC. PAKIS
KEC. KLOJEN
KEC. KEDUNGKANDANG
BLIMBING
Arjosari
Oro-oro Dowo
Blimbing
Pandanwangi
Purwantoro
Bunulrejo
Kesatrian
Polehan
Jodipan
KE SURABAYA
KE MALANG KOTA
40 - 60
120 | 1 - 2
40 - 80
160 | 1 - 2
60 - 80
240 | 1 - 3
60 - 90
360 | 1 - 3
40 - 80
160 | 1 - 2
80 - 90
270 | 1 - 3
40 - 80
160 | 1 - 2
60 - 80
160 | 1 - 3
40 - 60
120 | 1 - 2
80 - 100
270 | 1 - 3
KECAMATAN BLIMBING

BAB V
BATASAN

V. 1. HAL– HAL YANG TERGARAP

Batasan hal yang tergarap dalam skripsi dengan obyek fungsi Mobil Mitsubishi dengan tema Post-Modern adalah batasan yang sifatnya yang diterapakan dalam desaing secara arsitektural, secara konseptual, desaing secara minimatur dan secara laporan

V. 2. HAL– HAL YANG TIDAK TERGARAP

Hal-hal yang bersifat analisis, perhitungan, dan statistic.

V. 3. BATASAN CAKUPAN SKRIPSI

V. 3. 1. Cakupan obyek

- Pelayanan dan fasilitas yang disediakan dikhususkan bagi kendaraan merk Mitsubishi yang mencakup: *showroom* dan bengkel beserta fasilitas penunjang bagi kegiatan pemasaran, perawatan, perbaikan, pemodifikasian serta penyediaan suku cadang dan aksesoris

V. 3. 2. Cakupan pelayanam

- Memberikan pelayanan kepada konsumen dalam segi pemeliharaan servis dan pelayanan perbaikan untuk kerusakan ringan maupun kerusakan berat.

V. 3. 3. Cakupan masa (waktu)

- Diperuntungkan untuk jangka waktu 25-50 tahun, dilihat dari tingkat kemajuan kegiatan dan kualitas bangunan

V. 3. 4. Cakupan lokasi

- Perencanaan bangunan disesuaikan dengan Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) Malang.

V. 3. 5. Cakupan tema

- Menghadirkan imej serta kesan "*Postmo*" dan "*Mitsubishi*" yang komunikatif pada bangunan.

- Perancangan ini mengacu pada konsep post-modern yang dianut oleh Phlip Johnson.

V. 3. 6. Cakupan daya tampung

- Untuk sementara jumlah daya tampung diasumsikan 20% dari jumlah konsumen yang masuk di Indonesia.

BAB VI
PERMASALAHAN

V. 1. PERMASALAHAN DAN POTENSI PADA TINJAUAN OBYEK

- Perlunya wadah untuk tempat kegiatan pelayanan jual beli kendaraan khususnya mobil baru, sebagai salah satu tujuan untuk meningkatkan pasar otomotif di kota Malang.
- Obyek Mitsubishi diusahakan bercitra secara fasade sebagai ciri bangunan tipikal yang mudah dipresepsikan secara umum adalah suatu wadah akomodasi, tetapi juga harus secara arsitektural memberikan preseden sebagai bangunan yang bertema " Arsitektur Post-Modern "
- Bagaimana mengatur, merancang, olah ruang dan sirkulasi yang dibutuhkan sehingga pola itu mampu memenuhi criteria kenyamanan penghuni secara arsitektural juga secara tematik " Arsitektur Post-Modern"

V. 2 . PERMASALAHAN DAN POTENSI PADA TINJAUAN LOKASI

- Bagaimana mengelolah pola dan model tatanan pola masa, lanskap secara proporsional tetapi memberikan peran positif bagi mobilitas sirkulasi di sekitar site.
- Karena lokasi perempatan jalan memungkinkan pada titik-titik tertentu diluar akan menjadi node kawasan.

V. 3. PERMASALAHAN DAN POTENSI PADA KAJIAN TEMA

- Dalam tahap perancangan nanti akan di upayakan beberapa aspek saja sebagai acuhan tentunya yang sesuai dengan potensi dan permasalahan arsitekturalnya yang sesuai atas pertimbangan-pertimbangan solusi desain.
- Sejauh mana arsitektur Post-Modern mampu menyelesaikan permasalahan rencana rancangan Pusat Pelayanan Mitsubishi sesuai dengan imej atau karakteristik Toyota itu sendiri.

- Perancangan ini mengacu pada konsep post-modern yang dianut oleh Jean-Francois Lyotard

V. 4. PENYESUAIAN ANTARA OBYEK DAN LOKASI

Obyek kemungkinan besar adalah bangunan high rise building, maximal 2 lantai, sedangkan lokasi terletak diperempatan Jalan ada kemungkinan akan menjadi landmark baru jadi proporsi sosok bangunan akan sangat dipengaruhi akses-akses jalan yang ada. Jadi acuhan penyesuaian antara obyek dan lokasi adalah tolak ukur Landmark dan akses lokasi.

V. 5. PENYESUAIAN ANTARA OBYEK DAN TEMA

Obyek dengan fungsi Pusat Pelayanan Mitsubishi adalah fungsi yang berfasade dan bertipikal monoton sedangkan tema merencanakan dan merancang bangunan yang dapat meningkatkan kualitas lingkungan dimana Pusat Pelayanan Mitsubishi berada., sehingga antara obyek dan tema penyesuiannya akan memunculkan ide bentuk baru yang berbeda dengan Pusat Pelayanan Mitsubishi selama yang ada Kota Malang. Disini peran lanskap secara vertikal akan mempergaruhi obyek secara image pertampakannya.

V. 6. PENYESUAIAN ANTARA LOKASI DAN TEMA

- Bagaimana memunculkan sebuah seni budaya skala mikro yang mendukung kawasan budaya disekitarnya guna meminimal dampak global. Sehingga tema arsitektur post-modern menjadi semangat di lokasi tersebut.
- Merancang Pusat Pelayanan Mitsubishi yang atraktif dan inovatif sebagai pembentuk citra bangunan komersial yang berbeda dari showroom-showroom mobil yang sudah ada di kota Malang.

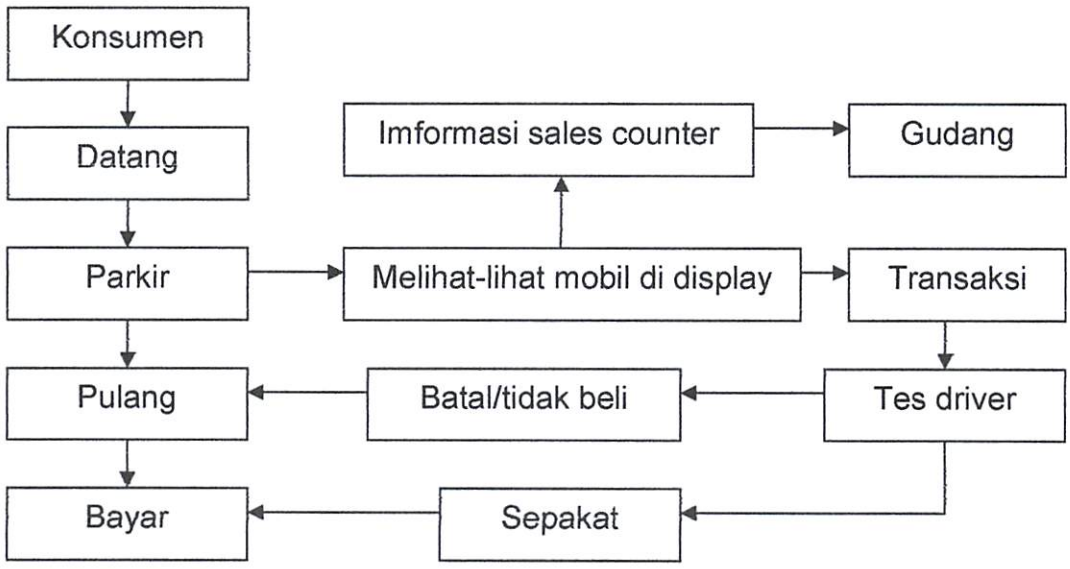
BAB VII

ANALISA PEMBAHASAN

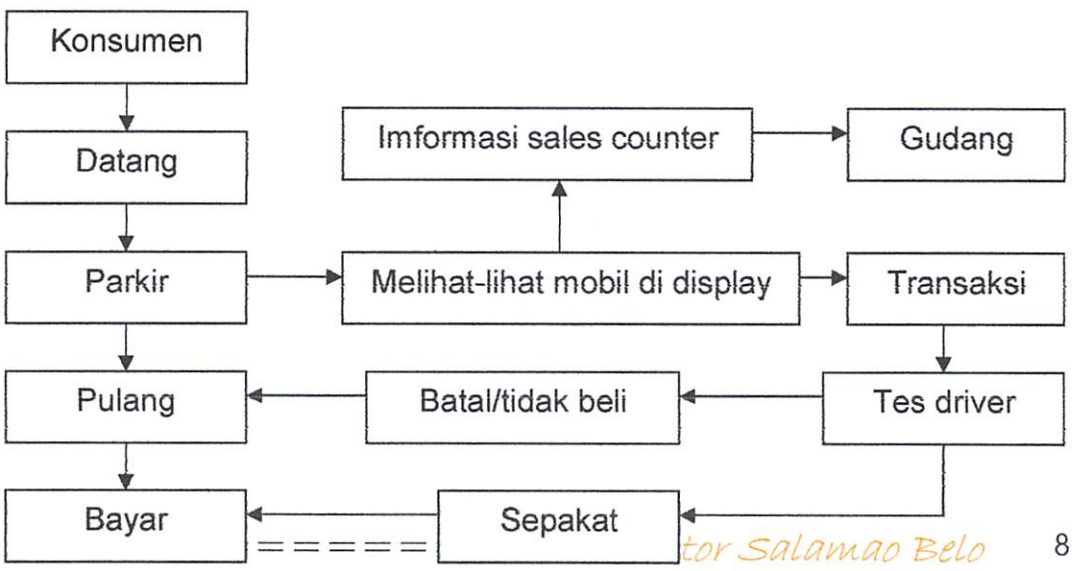
VII. 1. PROGRAM RUANG

VII. 1. 1. Alur aktivitas Pelaku dan Penguna

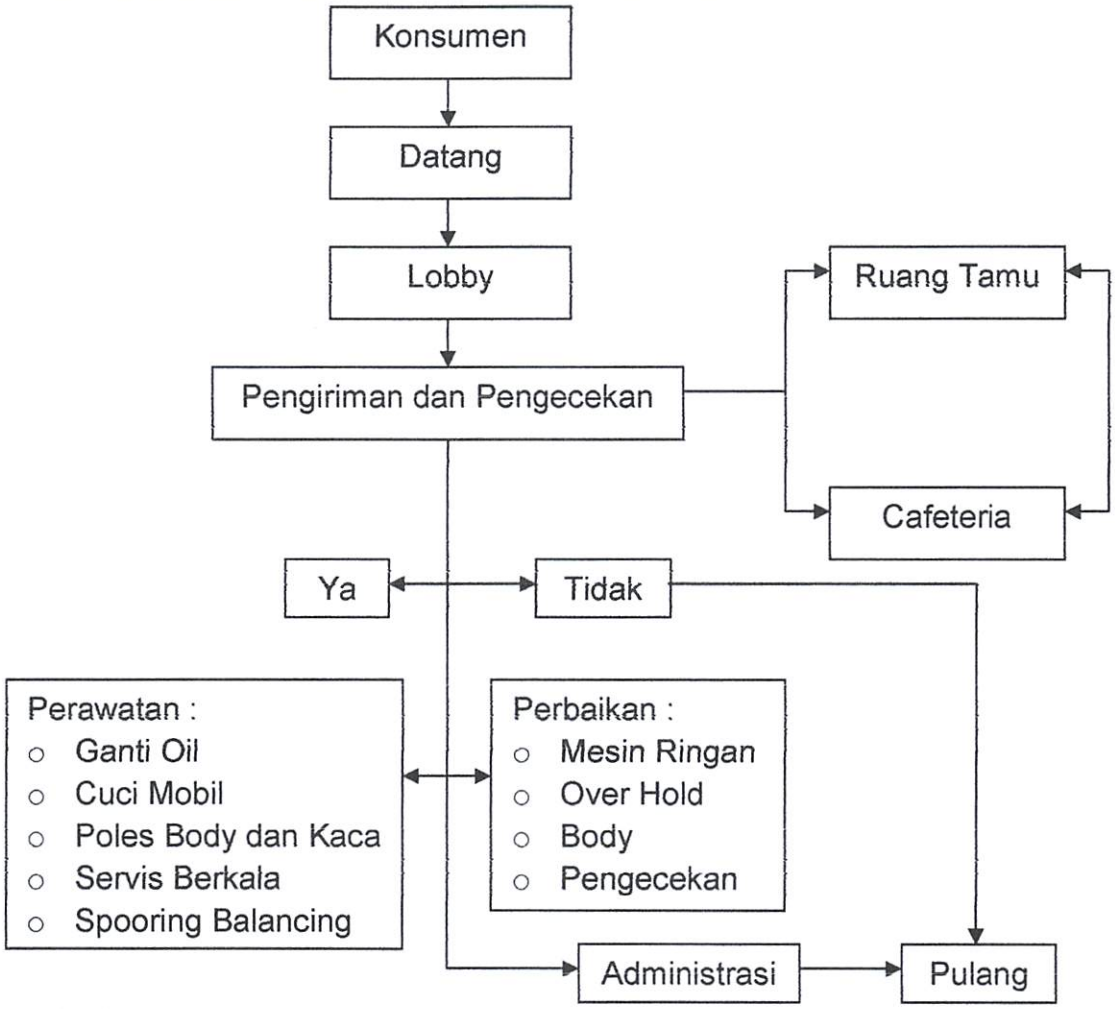
A. Skema aktivitas Showroom Mobil Baru



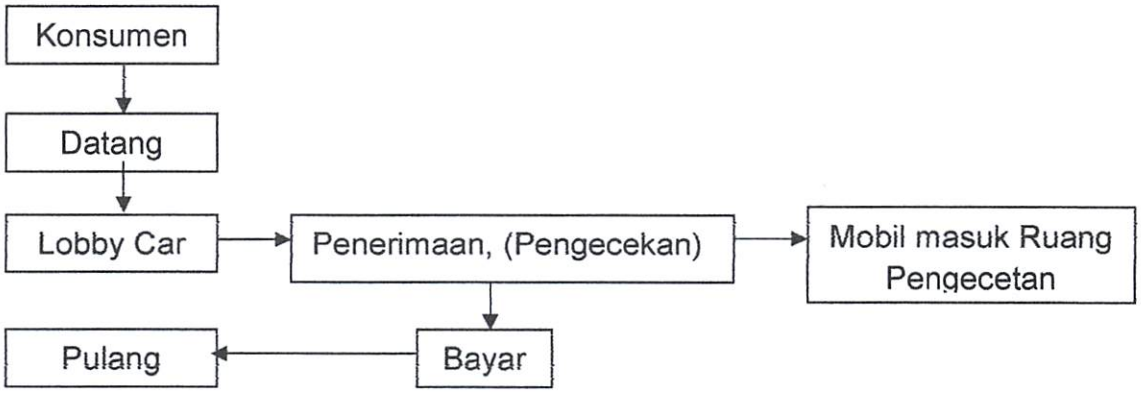
B. Skema Aktivitas Showroom Mobil Bekas



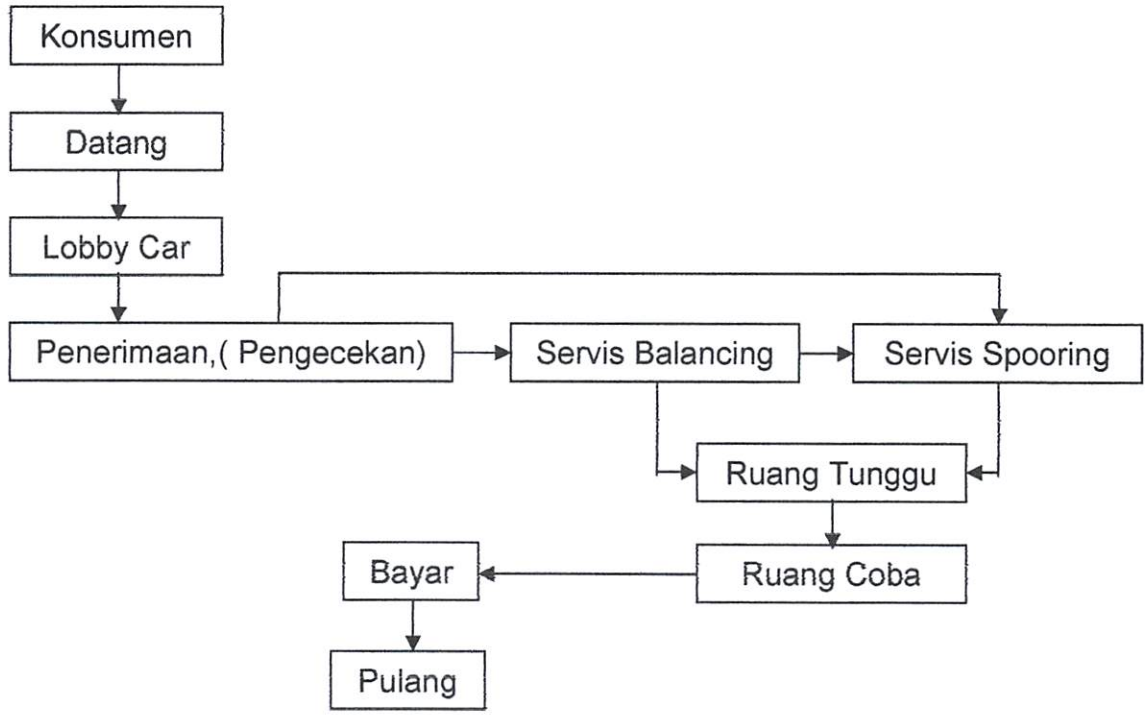
C. C. Skema Aktivitas Perbaikan dan Perawatan



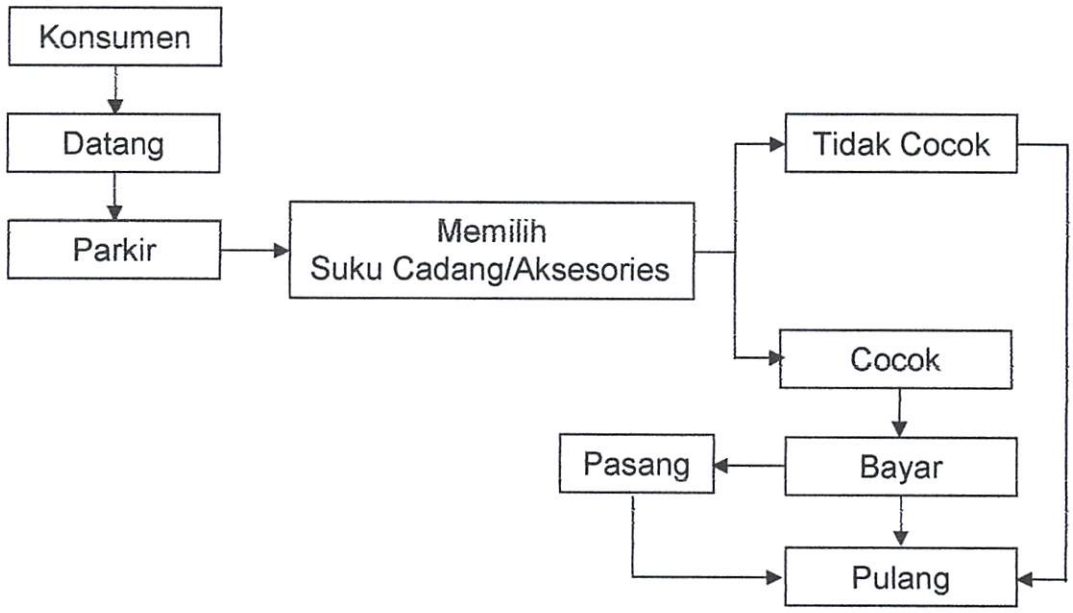
D. Pengecatan



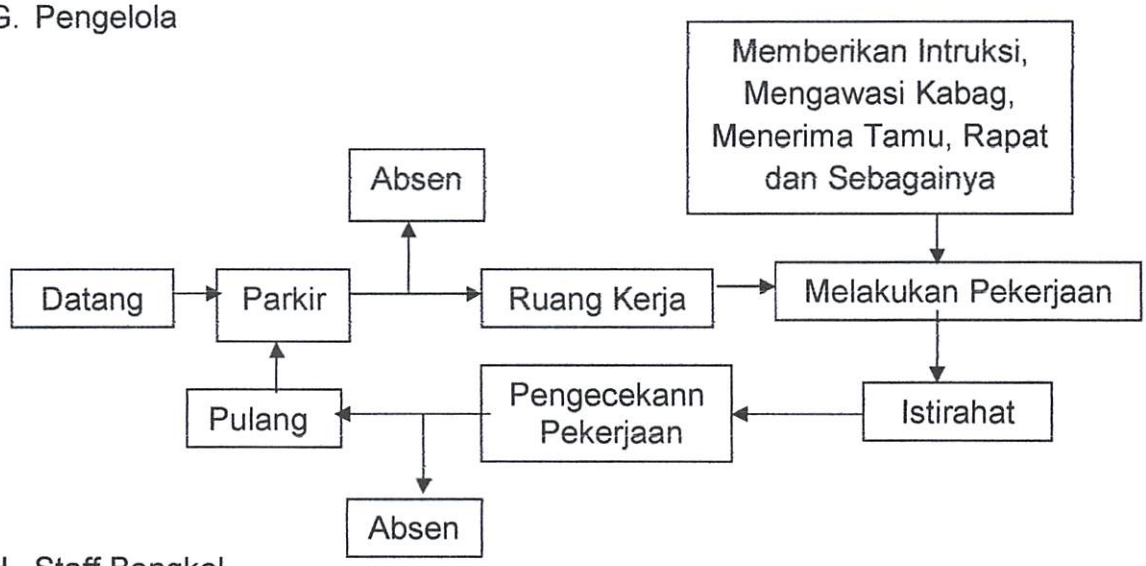
E. Spooring dan Balancing



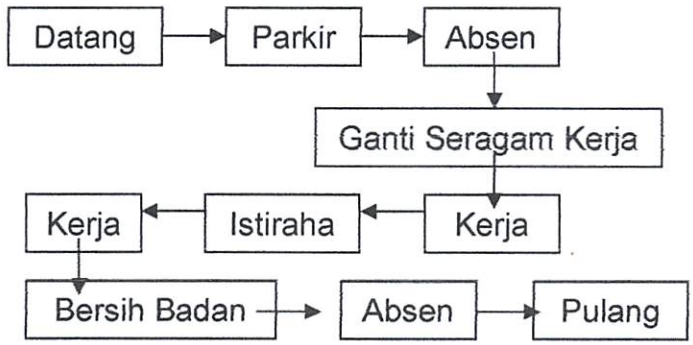
F. Suku Cadang dan Aksesories



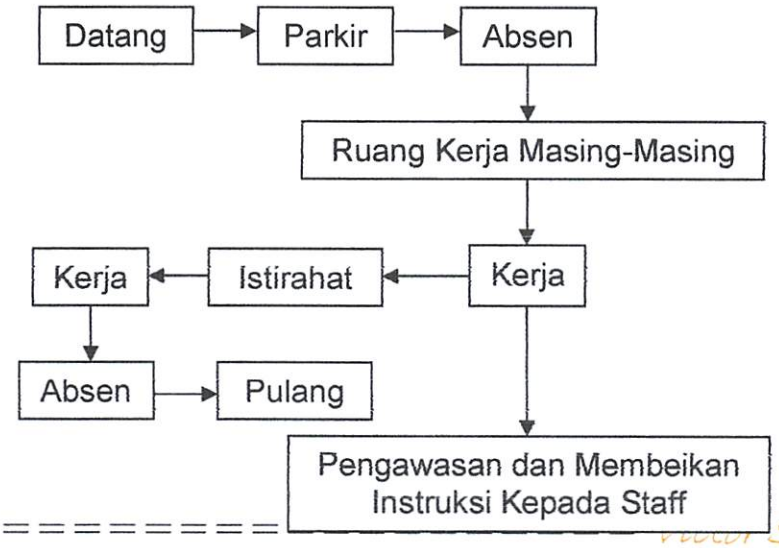
G. Pengelola



H. Staff Bengkel



I. Kepala Bengkel



VII. 1. 2. Fasilitas Dan Kbutuhan Ruang

VII. 1. 2. 1. Fasilitas Utama

Sarana Fisik	Pemakai	Karakter	Kebutuhan Ruang	Fungsi Ruang
❖ Showroom Mobil Baru	▪ Pengelola ▪ Karyawan ▪ Pelanggan	▪ Informal	1. Area Display Kendaraan	Merupakan bagian utama showroom yang menampilkan unit mobil.
			2. Counter penjualan	Merupakan tempat wiraniaga dalam memberikan Informasi produk, penjualan sampai dengan proses penutupan transaksi penjualan kepada pelanggan.
			3. Ruang Negosiasi	Merupakan area untuk bertransaksi dengan pelanggan mengenai produk yang akan dibeli.
			4. Ruang Tunggu Pelanggan	Untuk memberikan kenyamanan pada pelanggan yang menunggu untuk memperoleh pelayanan dari wiraniaga.
			5. Ruang Costumer Servis	Diperuntungkan bagi petugas CRC untuk memberikan pelayanan ataupun menangani keluhan dari pelanggan.
			6. Stall DEC	Sebagai area untuk meyerahkan kendaraan baru

				pada pelanggan dan aktifitas DEC seperti menjelaskan eksterior, interior, panel-panel kendaraan. BPKB jaminan purna jual dan garansi yang berlaku pada kendaraan.
			7. Stall PDS	Untuk melakukan pemeriksaan fisik tahap akhir atas kendaraan termasuk fungsi komponen dan mekanismenya sebelum kendaraan diserahkan kepada pelanggan.
			8. Stall DIO	Untuk melakukan penambahan/pemasangan aksesoris/ perlengkapan pada mobil yang digunakan oleh cabang.
			9. Vehicle Storage	Sebagai fasilitas untuk menyimpan kendaraan yang akan doserahkan kepada pelanggan dengan asumsi proses STNK telah selesai
			10. Kids Corner	Sebagai tempat bermain bagi anak-anak sehingga orang tuanya dapat berkonsentrasi ketika sedang bertransaksi
			11. Toilet Pelanggan	Untuk membuang hajat bagi pelanggan.
			12. Ruang Administrasi	Fasilitas untuk menyimpan dalam jangka tertentu.

			13. Gudang stok mobil baru 14. Kasir	Fasilitas ini harus terpisah dari showroom. Ruang yang digunakan petugas kasir untuk menerima dan menyelesaikan proses pembayaran pelanggan, terutama untuk pembayaran pembeli mobil, pembayaran servis, pembayaran suku cadang dan aksesoris.
❖ Perawatan dan Perbaikan	▪ Pengelola ▪ Karyawan ▪ Pelanggan	▪ Informal	1.Ruang Informasi 2. Stall Penerima Servis 3. Kasir 4. Stall Perbaiakan Umum 5. Gudang Peralatan 6. Gudang oli 7. Ruang Kompresor	Memberikan Informasi kepada pelanggan mengenai fasilitas servis yang tersedia. Sarana servis atautempat untuk menerima dan menyerahkan kendaraan pelanggan. Ruang untuk menerima dan menyelesaikan proses pembayaran yang dilakukan oleh pelanggan terutama untuk pembayaran perawatan dan perbaikan servis Sarana bagi teknisi untuk memperbaiki kendaraan. Area untuk menyimpan mekanik tool stand (Eaddy). Ruang yang digunakan untuk menyimpan oli atau material lain seperti air aki.

			8. Ruang FasilitasTeknik ▪ Ruang Istirahat ▪ Ruang Locker ▪ Ruang Makan ▪ Ruang Traning ▪ Ruang Teknisi 9. Ruang Tunggu	Meletakan kompresor untuk keperluan bengkel. Untuk memberi kenyamanan pada pelanggan servis yang menunggu untuk memperoleh pelayanan kendaraannya.
❖ Suku Cadang	▪ Pengelola ▪ Karyawan teknisi ▪ Pelanggan	▪ Informal	1. Ruang Suku Cadang Pamer 2. Ruang Administrasi 3. Gudang	Memudahkan pada pelanggan untuk mengambil langsung suku cadang asli Mitsubishi di outlet. Untuk menyimpan file jangka waktu tertentu Tempat stok suku cadang asli Mitsubishi.
❖ Aksesoris dan Modifikasi	▪ Pengelola ▪ Karyawan ▪ Pelanggan	▪ Informal	1. Ruang Penjualan Aksesoris 2. Ruang pasang dan modifikasi 3. Gudang dan stok aksesoris	Memudahkan pelanggan untuk memdapatkan aksesoris Mitsubishi. Tempat penyimpanan stok aksesoris Mitsubishi.

VII. 1. 2. 2. Fasilitas Club Mitsubishi

Sarana Fisik	Pemakai	Karakter	Kebutuhan Ruang	Fungsi Ruang
❖ Fasilitas Club Mitsubishi	▪ Pelanggan	▪ Informal	1. Ruang Pertemuan	Untuk mengadakan rapat bersama dengan anggota club Mitsubishi
			3. Warnet	Untuk mengakses sesama anggota club Mitsubishi dari luar kota.
			4. Mini café	Tempat bersantai anggota club Mitsubishi maupun pengunjung.
			4. Toilet	Untuk membuang hajat

VII. 1. 2. 3. Fasilitas Penunjang

Sarana Fisik	Pemakai	Karakter	Kebutuhan Ruang	Fungsi Ruang
❖ Fasilitas Penunjang	▪ Pengelola ▪ Karyawan ▪ Pelanggan	▪ Informal	1. Musholla 2. Toilet 3. Cafetaria 4. ATM 5. Digital Mitsubishi Library	Untuk mengetahui produk-produk Mitsubishi yang tersedia

VII. 1. 2. 4. Fasilitas Service

Sarana Fisik	Pemakai	Karakter	Kebutuhan Ruang	Fungsi Ruang
❖ Fasilitas Servis	▪ Pengelola ▪ Karyawan	▪ Informal	1. Ruang Genset 2. Ruang Pompa 3. Ruang Trafo 4. Dapur 5. Ruang Keamanan	Sebagai tempat bagi petugas keamanan untuk menjalankan tugasnya sebagai penerima tamu sekaligus memberikan jaminan keamanan bagi pelanggan, tamu, karyawan pada saat di dalam
			6. Toilet	Untuk membuang hajat
			7. Ruang Cleaning Servis	

VII. 1. 2. 5. Fasilitas Pengelola

Sarana Fisik	Pemakai	Karakter	Kebutuhan Ruang	Fungsi Ruang
❖ Fasilitas pengelola	▪ Pengelola ▪ Karyawan	▪ Informal	1.Ruang direktur 2. Ruang wakil Direktur 3. Ruang Sekretaris 4. Ruang tamu 5. Ruang staff Administrasi 6. Ruang kepala Administrasi 7. Ruang rapat 8. Ruang Manager Keuangan 9. Ruang Manager Pemasaran 10. Ruang Suerrvisor	
			11. Ruang Wiraniaga	Ruangan yang digunakan kerja sales sekaligus tempat melakukan brifing ataupun pertemuan harian antara kepala cabang atau supervisor dengan wiraniaga.
			12. Ruang kepala bengkel	Ruangan yang digunakan kepala bengkel untuk melakukan tugas sehari-hari.

VII. 1. 3. Kapasitas dan Besaran Ruang

VII. 1. 3. 1. Showroom Mobil

Jenis Ruang	Kapasitas Ruang	Standart	Sumber	Perhitungan Luasan
❖ Area display kendaraan	❖ 8 mobil (berdasarkan type yang diminati di pasaran) ▪ Pajero Super Exceed ▪ Pajero Sport Exceed ▪ Maven GLS ▪ Strada Triton Exceed ▪ Lancer EX 2.0 GT ▪ L 300 Pickup ▪ Grandis GT ▪ Colt T120ss	7 x 5 m² (35 m²)	SOM	Luasan : 8 mobil x 35m² = 280m² Luasan : 30 orang x 1,125 m² = 33,75m²
	❖ 30 orang	1,125 m²	DA	Sirkulasi 30% = 9 4,125m² **Total Luasan = 441.625m²**
❖ Ruang Informasi	❖ 6 orang	6 m² Terdiri dari : 1 meja counter 1 wiraniaga	SOM	Tersedia 2 counter penjualan Luasan : 1 meja 1 x 1.2 = 2,4 m² 2 meja = 2 x 2.4 = 4,8 m²

		2 tamu		Sirkulasi 30% = 2,16 m² **Total Luasan = 9.36m²**
❖ Ruang negosiasi	❖ 4 orang	9 m² Terdiri dari : 1 meja 4 kursi	SOM	Luasan : 3 x 4 = 12 m² Sirkulasi 30% = 3,6m² **Total Luasan = 11,7 m²**
❖ Ruang Tunggu	❖ 10 orang	12 m²	SOM	Luasan : 4 x 4 = 16 m² Sirkulasi 30% = 4,8 m² **Total Luasan = 20,8 m²**
❖ Kasir	❖ 3 orang	0,9 m² / orang	DA	Luasan : 3 x 0,9 = 2,7m² Sirkulasi 30% = 0,81 m² **Total Luasan = 3,51 m²**
❖ Toilet	❖ 4 orang	Wanita 2 m² Pria 2,64 m² (1,2 x 2,2) / urinoir	DA	Toilet wanita : 4 x 2 = 8 m² 2 wastafel : 2 x 1,4 = 2,8 m² Sirkulasi 30% = 3,24 m² Toilet pria : 4 x 2,64 = 10,56 m² 2 wastafel : 2 x 1,4 = 2,8 m² 1 WC = 1,8 m² Sirkulasi 30% = 4,54 m² **Total Luasan = 33,74 m²**

❖ Entrance Hall	❖ 40 orang	1,125 m²	DA	Luasan:40 x 1,125 m² = 45 m² Sirkulasi 30% = 13,5 m² **Total Luasan = 58,5 m²**
❖ Ruang C R C	❖ 3 orang	6 m² / luas area 0,875 / orang	SOM	Luasan : 2 x 6 = 12 m² : 3 x 0,875 = 2,61 m² Sirkulasi 30% = 4,383 m² **Total Luas = 18,933 m²**
❖ Kids Corner	❖ 6 orang	15 m² / luas area	SOM	Luasan : 4 x 5 = 20 m² Sirkulasi 30% = 6 m² **Total Luas = 26 m²**
❖ Stall PDS	❖ 1 kendaraan ❖ 3 orang	3,5 x 7 m² / mobil 1,125 m² / orang	SOM	Luasan : 3,5 x 7 = 24,5 m² : 1,125 x 3 = 3,375 m² Sirkulasi 30% = 8,36 m² Sirkulasi mobil 60% = 6,72 m² **Total Luas = 52,955 m²**
❖ Stock Yard	a) 1 tipe terdiri dari 3 macam 10 tipe = 10 kendaraan b) 20 orang	2,5 x 5 m / mobil 1,125 m / orang	SOM	Luasan : (2,5 x 5) x 30 = 375 m² : 1,25 x 20 = 22,5 m² Sirkulasi Orang 30% = 149,25 m² Sirkulasi mobil 50% = 198,75 m² **Total Luasan = 442.5 m²**

❖ Stall DEC	❖ 3 orang ❖ 1 kendaraan	1,125 ² / orang 24,5 m² / mobil	SOM	Luasan : 3,5 x 7 = 24,5 m² : 1,125 x 3 = 3,375 m² Sirkulasi 30% = 8,23 m² Sirkulasi mobil 50% = 16,72 m² **Total Luas = 30,778 m²**
❖ Ruang Pamer mobil bekas	❖ 25 unit mobil dari yang paling laku ❖ 30 orang	2,5 x m / mobil 1,125 m / orang	SOM	Luasan :25 x (2,5 x 5) = 31,25 m² 30 orang x 1,125 = 33,75 m² Sirkulasi mobil 50% = 173,125 m² **Total Luasan = 519, 375 m²**
TOTAL LUAS SHOWROOM MOBIL				**53638,754 m²**

VII. 1. 3. 2. Pengelola

Jenis Ruang	Kapasitas Ruang	Standart	Sumber	Perhitungan Luasan
❖ Direktur	❖ 4 orang	0,65 -1,9 m² / org meja+kursi = 2,12m²	DA	Luasan : 4 x 1,9 m² = 7,6 m² meja + kursi : 4x 2,12 m² = 4,48 m² Sirkulasi 30% = 3,384 m² **Total Luas = 15,464 m²**
❖ Wakil Direktur	❖ 4 orang	0,65 – 1,9 m² /	DA	Luasan : 4 x 1,9 m² = 7,6 m²

		orang meja+kursi = 2,12m²		meja + kursi : 4 x 2,12 m² = 4,48 m² Sirkulasi 30% = 3,384 m² **Total Luas = 15,464 m²**
❖ Manager	❖ 4 orang	0,65 – 1,9 m²/orang meja+kursi = 2,12m²	DA	Luasan = 4 x 1,9 m² = 7,6 m² meja + kursi : 4 x 2,12 m² = 4,48 m² Sirkulasi 30% = 3,384 m² **Total Luas = 15,464 m²**
❖ Staff dan Kabag ▪ Administrasi ▪ Personalia ▪ Pemasaran ▪ Kabag ada 7 bagian	❖ 2 orang	0,65 – 1,9 m²/orang meja+kursi = 2,12m²	DA	Luasan : 2 x 1,9 m² = 3,8 m² meja + kursi : 2 x 2,12 m = 4,24 m² Sirkulasi 30% = 2,412 m² **Total Luas = 10,452 m²**
❖ Tamu	❖ 6 orang	0,65 – 1,9 m²/orang meja+kursi = 2,12m²	DA	Luasan : 6 x 1,9 m² = 11,4 m² meja+ kursi :6 x 2,12 m² = 12,72 m² Sirkulasi 30% = 7,236 m² **Total Luas = 31,356 m²**

❖ Santai karyawan	❖ 20 orang	0,65 – 1,9 m²/orang meja+kursi = 2,12m²	DA	Luasan : 20 x 1,9 m² meja+ kursi : 20 x 2,12 m² Sirkulasi 30% **Total Luas**	= = = **=**	38 m² 42,4 m² 24.12 m² **104,52 m²**
❖ Dapur	❖ 4 orang	1,125 m 6 m² / luas area	DA	Luasan : 4 x 1,125 m² : 2 x 3 Sirkulasi 30% **Total Luas**	= = = **=**	4,5 m² 6 m² 3,15 m² **13,65 m²**
❖ Rapat	❖ 30 orang	1,5 – 2,0 m² / orang	NAD	Luasan : 30 x 1,6 Sirkulasi 30% **Total Luas**	= = **=**	48 m² 14,4 m² **62, 4 m²**
❖ Cleaning servis	❖ 6 orang	1,125 m	DA	Luasan = 6 x 1,12 m² sirkulasi 30% **Total Luasan**	= = **=**	6,75 m² 1,35 m² **8,1 m²**
❖ Peralatan	4 orang	1,125 m	DA	Luasan = 4 x1,125 m² Sirkulasi 20% **Total Luas**	= = **=**	4,5 m² 0,9 m² **5,4 m²**

❖ Arsip	❖15 orang	1,125 m rak 1 x 0,95 m	DA	Luasan : 15 x 1,125 m² = 16,875 m² 6 rak : 6 x (1 x 0,95) m² = 57m² Sirkulasi 30% = 6.725 m² **Total Luas = 29,3 m²**
❖ Toilet	❖ 6 orang	1 orang = 2 x 2 m	DA	Luasan = 6 x (2 x 2) = 24 m² Sirkulasi 20% = 4,8 m² **Total Luas = 115,2 m²**
TOTAL LUAS RUANG PENGELOLA				**426,77 m²**

VII. 1. 3. 3. Perbaikan

Jenis Ruang	Kapasitas Ruang	Standart	Sumber	Perhitungan Luasan
❖ Lobby Car	❖10 orang	1 mobil = 3,5 x 7	SOM	Luasan = 10 x 24,5 = 245 m² Sirkulasi 50% = 122,5 m² **Total Luas = 367, 5 m²**
❖ Tunggu	❖ 20 orang	1,125 m²	DA	Luasan = 20 x 1,125 = 22,5 m² Sirkulasi 30% = 6,75 m² **Total Luas = 30,25 m²**

❖ Toilet	❖ 10 orang	1 oran 2 x 2 m	DA	Luasan : 10 x 4 = 40 m² Sirkulasi 20% = 8 m² **Total Luas = 48 m²**
❖ Penerima costumer servis	❖ 6 orang	6 m² terdiri dari : 1 meja counter 1 wiraniaga 2 tamu	SOM	Luasan : 1 meja : 3,2 x 2 = 6,4 m² Sirkulasi 30% = 4,92 m² **Total Luas = 8,32 m²**
❖ Kasir	❖ 3 orang	0,9 m² / orang	DA	Luasan = 3 x 0,9 = 2,7 m² Sirkulasi 30% = 0,81 m² **Total Luas = 3,51 m²**
❖ Gudang alat-alat dan perkakas	❖ 10 orang	1,125 m²	DA	Luasan = 10 x 1,125 m² = 14,25 m² Sirkulasi 20% = 5,625 m² **Total Luas = 16,375** m²
❖ Overhoul ❖ Mesin ringan ❖ Bidy last + telle ❖ spoorin balancing	❖ Setiap stall terdiri 4 stall ❖ 4 stall x 4 = 16 ❖ Setiap stall 2 org teknisi 16 stall = 16 x 2 = 32 org	1 stall = 3,5 x 7 m² 1,9 m²	SOM	Luasan : 16 x 24,5 = 392 m² Sirkulasi 50% = 156 m² Luasan = 32 x 1,9 = 60,8 m² Sirkulasi 30% = 18,24 m² **Total Luasan = 667,04 m²**

❖ Pencampuran	❖ 4 orang	1,9 m²	NAD	Luasan = 4 x1,9 Sirkulasi 20% **Total Luas**	= = **=**
					28,3 m² 5,66 m² **33,63 m²**
❖ Cat manual	❖ 2 stall ❖ 1 stall = 2 orang	1 stall = 3,5 x 7 1,9 m²	SOM	Luasan : 2 x 24,5 Luasan : 4 x 1,9 m² Sirkulasi 50% **Total Luasan**	= = = **=**
					49 m² 7,6 m² 28,3 m² **84,9 m²**
❖ Ruang Cat over	❖ 2 orang	Dimensi Oven 42 m²	SOM	Luasan = 2 x 42 Sirkulasi 20% **Total luasan**	= = **=**
					84 m² 168 m² **100,8 m²**
❖ Ruang Kompresor	❖ 4 orang	6 m² 1,9 m² / orang	SOM	Luasan Luasan orang : 4 x 1,9 Sirkulasi 20% **Total Luas**	= = = **=**
					6 m² 7,7 m² 2,72 m² **16,32 m²**
Gudang cat dan dempul	4 orang	6 m² 1,9 m² / orang	SOM	Luasan Luasan orang 4 x 1,9 Sirkulasi 20% **Total Luas**	= = = **=**
					6 m² 7,6 m² 2,72 m² **16,32 m²**
TOTAL LUAS RUANG PERBAIKAN					**1392,965 m²**

VII. 1. 3. 4. Pemeliharaan

Jenis Ruang	Kapasitas Ruang	Standart	Sumber	Perhitungan Luasan
❖ Lobby car	❖ 10 orang	1 mobil = 3,5 x 7	SOM	Luasan = 10 x 24,5 = 245 m² Sirkulasi 50% = 17,6 m² **Total Luas = 262,6 m²**
❖ Tunggu	❖ 20 orang	1,125 m²	DA	Luasan : 20 x 1,125 m = 22,5 m² Sirkulasi 20% = 6,75 m² **Total Luas = 29,25 m²**
❖ Toilet	❖ 10 orang	1 orang = 2 x 2 m²	DA	Luasan : 10 x 4 = 40 m² Sirkulasi 20% = 8 m² **Total Luas = 48 m²**
❖ Penerima costumer servis	❖ 6 orang	6 m² terdiri dari : 1 meja counter 1 wiraniaga, 2 tamu	SOM	Luasan : 1 meja : 3,2 x 2 = 6,4 m² Sirkulasi 30% = 4,92 m² **Total Luas = 11,32 m²**
❖ Kasir	❖ 3 orang	0,9 m² / orang	DA	Luasn : 3 x 0,9 = 2.9 m² Sirkulasi 30% = 8,81 m² **Total Luas = 11,71 m²**
❖ Gudang alat-	❖ 10 orang	1,125 m²	DA	Luasan : 10 x 1,125 m² = 11,25 m²

alat				Sirkulasi 20%	= 5,625 m²
				Total Luas	**= 16,875 m²**
❖ Kompresor	❖ 4 orang	6 m² 1,9 m / orang	SOM	Luasan: Luasan orang : 4 x 1,9 Sirkulasi 20%	= 6 m² = 7,6 m² = 2,72 m²
				Total Luas	**= 16,32 m²**
❖ Cuci mobil ❖ R. tune up ❖ Ganti oli ❖ Poles eksterior dan interior	❖ Setiap stall = 3 stall ❖ 3 stall x 4 = 12 stall ❖ Setiap stall 2 org ❖ Teknisi 12 stall = 12 x 2 = 24 org	1 stall = 3,5 x 7 m² 1,9 m²	SOM	Luasan : 12 x 24,5 Sirkulasi 50% Luasan =24 x 1,9 Sirkulasi 30%	= 294 m² = 147 m² = 45,6 m² = 13,68 m²
				Total Luas	**= 500,28 m²**
❖ Pengeringan	❖ 3 mobil	3,5 x 7	SOM	Luasan : 3 x 24,5 Sirkulasi 50%	= 73,5 m² = 36,75 m²
				Total Luas	**= 110, 25 m²**
TOTAL LUAS RUANG PEMELIHARAAN					**1006,605 m²**

VII. 1. 3. 5. Suku Cadang

Jenis Ruang	Kapasitas Ruang	Standart	Sumber	Perhitungan Luasan
❖ Penerima	❖ 5 orang	1,9 m	NAD	Luasan : 5 x 1,9 = 9,5 m² Sirkulasi 30% = 2,85 m² **Total Luas = 12,35 m²**
❖ Kasir	❖ 1 orang	1,9 m / orang	NAD	Luasan : 1 x 1,9 = 1,9 m² Sirkulasi 30% = 6,57 m² **Total Luas = 8,47 m²**
❖ Gudang suku cadang	❖ 10 orang	1,125 m / orang	NAD	Luasan : 10 x 1,125 = 11,25 m² Sirkulasi 30% = 3,375 m² **Total Luas = 14,625 m²**
TOTAL LUAS RUANG SUKU CADANG				**35,445 m²**

Total Keseluruhan :

- Fasilitas Utama :
  - Showroom = 53638,754 m²
  - Perawatan = 1006,605 m²
  - Perbaikan = 1392,965 m²
  - Suku Cadang = 35,445 m²
- Faslitas Servis = 413 m^2
- Fasilitas Pengelola = 426,77 m²
- Fasilitas Penunjang = 1327 m^2 +

Jumlah = 58240,539 m^2

Rencana Luas Building = 58240,539 m^2

Data Luas Site = 15811,8088 m²

VII. 2. ANALISA RUANG

VII. 2. 1. Prasyarat Ruang

VII. 2. 1. 1. Showroom Mobil Baru

Jenis Ruang	Nyaman	Tenang	Santai	Formal	Pemandangan	Pencahayaan		Pengawaan		Akustik
						Alami	Buatan	Alami	Buatan	
Area Display	√	√	√	√	√					Sedang
Counter Penjualan	√	√	√	√	√					Sedang
Ruang Negosiasi	√	√	√	√	√					Rendah
Ruang Tunggu	√	√	√	√	√					Sedang
Stall CRC	√	√	√	√	√					Rendah
Stall DEC	√	√	√	√	√					Sedang
Stall PDS	√	√	√	√	√					Sedang
DIO	√	√	√	√	√					Tinggi
Vehcile Stoage	√	√	√	√	√					Sedang
Kids Corner	√	√	√	√	√					Tinggi
Toilet Pelanggan	√	√	√	√	√					Rendah
Ruang Administrasi	√	√	√	√	√					Sedang
Gudang Stock Mobil	√	√	√	√	√					Rendah
Kasir	√	√	√	√	√					Sedang

VII. 2. 1. 2. Suku Cadang

Jenis Ruang	Nyaman	Tenang	Santai	Formal	Pemandangan	Pencahayaan		Pengawaan		Akustik
						Alami	Buatan	Alami	Buatan	
Ruang Suku Cadang	√	√	√	√	√					Sedang
Ruang Administrasi	√	√	√	√	√					Sedang
Gudang	√	√	√	√	√					Rendah

VII. 2. 1. 3. Showroom Mobil Bekas

Jenis Ruang	Nyaman	Tenang	Santai	Formal	Pemandangan	Pencahayaan		Pengawaan		Akustik
						Alami	Buatan	Alami	Buatan	
Ruang Informasi	√	√	√	√	√					Sedang
Ruang Pamer	√	√	√	√	√					Sedang
Ruang Administrasi	√	√	√	√	√					Rendah
Ruang Tunggu	√	√	√	√	√					Sedang
Toilet	√	√	√	√	√					Rendah
Kasir	√	√	√	√	√					Sedang

VII. 2. 1. 4. Perawatan dan Perbaikan

Jenis Ruang	Nyaman	Tenang	Santai	Formal	Pemandangan	Pencahayaan		Pengawaan		Akustik
						Alami	Buatan	Alami	Buatan	
Ruang Informasi	√	√	√	√	√					Sedang
Stall Servis	√	√	√	√	√					Sedang
Kasir	√	√	√	√	√					Rendah
Stall Umum	√	√	√	√	√					Sedang

Gudang Peralatan	√	√	√	√	√					Rendah
Gudang Oil	√	√	√	√	√					Sedang
Ruang Kompresor	√	√	√	√	√					Sedang
Ruang Teknik	√	√	√	√	√					Tinggi
Ruang Tunggu	√	√	√	√	√					Sedang

VII. 2. 1. 5. Aksesories dan Modifikasi

Jenis Ruang	Nyaman	Tenang	Santai	Formal	Pemandangan	Pencahayaan		Pengawaan		Akustik
						Alami	Buatan	Alami	Buatan	
Ruang Aksesotires	√	√	√	√	√					Sedang
Ruang Modifikasi	√	√	√	√	√					Sedang
Gudang Stock	√	√	√	√	√					Rendah

VII. 2. 1. 6. Fasilitas Servis

Jenis Ruang	Nyaman	Tenang	Santai	Formal	Pemandangan	Pencahayaan		Pengawaan		Akustik
						Alami	Buatan	Alami	Buatan	
Ruang Genset	√	√	√	√	√					Sedang
Ruang Pompa	√	√	√	√	√					Sedang
Ruang Trafo	√	√	√	√	√					Rendah
Dapur	√	√	√	√	√					Sedang
Ruang Keamanan	√	√	√	√	√					Rendah
Ruang Cleaning Servis	√	√	√	√	√					Sedang

VII. 2. 1. 7. Fasilitas Penunjang

Jenis Ruang	Nyaman	Tenang	Santai	Formal	Pemandangan	Pencahayaan		Pengawaan		Akustik
						Alami	Buatan	Alami	Buatan	
Ruang Marchandise	√	√	√	√	√					Sedang
Musholla	√	√	√	√	√					Sedang
Cafetria	√	√	√	√	√					Sedang
Ruang Digital	√	√	√	√	√					Sedang
Ruang Pertemuan	√	√	√	√	√					Sedang
Warnet	√	√	√	√	√					Sedang
Mini Cafe	√	√	√	√	√					Rendah
Toilet	√	√	√	√	√					Sedang

VII. 2. 1. 8. Fasilitas Pengelola

Jenis Ruang	Nyaman	Tenang	Santai	Formal	Pemandangan	Pencahayaan		Pengawaan		Akustik
						Alami	Buatan	Alami	Buatan	
Ruang Direktur	√	√	√	√	√					Sedang
Ruang Wakil Direktur	√	√	√	√	√					Sedang
Ruang Sekretaris	√	√	√	√	√					Rendah
Ruang Tamu	√	√	√	√	√					Sedang
Ruang Administrasi	√	√	√	√	√					Rendah
Ruang Kep. Adminitrasi	√	√	√	√	√					Sedang
Ruang Rapat	√	√	√	√	√					Sedang
Ruang Pemasaran	√	√	√	√	√					Tinggi
Ruang Supervisor	√	√	√	√	√					Sedang
Ruang Wira Niaga	√	√	√	√	√					Tinggi
Ruang Kepala Bengkel	√	√	√	√	√					Rendah
Ruang Administrasi	√	√	√	√	√					Sedang

VII. 2. 2. Sifat Ruang

VII. 2. 2. 1. Showroom Mobil Baru

Jenis Ruang	Sifat Ruang
Area Display Kendaraan	Sedang
Counter Penjualan	Sedang
Ruang Negosiasi	Rendah
Ruang Tunggu Pelanggan	Sedang
Costumer Relation Coordinator (CRC)	Rendah
Stall Delivery Explation to Costumer (DEC)	Sedang
Stall Pre Delivery Servis (PDS)	Sedang
Dealer Installed option (DIO)	Tinggi
Vehcile Stoage	Sedang
Kids Corner	Tinggi
Toilet Pelanggan	Rendah
Ruang Administrasi	Sedang
Gudang Stock Mobil Baru	Rendah
Kasir	Sedang

VII. 2. 2. 2. Showroom Mobil Bekas

Jenis Ruang	Sifat Ruang
Ruang Informasi	Sedang
Ruang Pamer	Sedang
Ruang Administrasi	Rendah
Ruang Tunggu	Sedang
Toilet	Rendah
Kasir	Sedang

VII. 2. 2. 3. Perawatan dan Pebaikan

Jenis Ruang	Sifat Ruang
Ruang Informasi	Sedang
Stall Penerima Servis	Sedang
Kasir	Rendah
Stall Perbaikan Umum	Sedang
Gudang Peralatan	Rendah
Gudang Oil	Sedang
Ruang Kompresor	Sedang
Ruang Teknik	Tinggi
Ruang Tunggu	Sedang

VII. 2. 2. 4. Suku Cadang

Jenis Ruang	Sifat Ruang
Ruang Suku Cadang / Pamer	Sedang
Ruang Administrasi	Sedang
Gudang	Rendah

VII. 2. 2. 5. Aksesoris dan Modifikasi

Jenis Ruang	Sifat Ruang
Ruang Penjualan Aksesotires	Sedang
Ruang Pemasangandan Modifikasi	Sedang
Gudang Stock Aksesories	Rendah

VII.2. 2. 6. Fasilitas Penunjang

Jenis Ruang	Sifat Ruang
Ruang Marchandise	Sedang
Musholla	Sedang
Cafetria	Sedang
Ruang Digital Mitsubishi	Sedang
Ruang Pertemuan Bersama	Sedang
Warnet	Sedang
Mini Cafe	Rendah
Toilet	Rendah

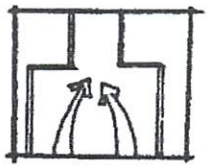
VII. 2. 2. 7. Fasilitas Pengelola

Jenis Ruang	Sifat Ruang
Ruang Direktur	Sedang
Ruang Wakil Direktur	Sedang
Ruang Sekretaris	Rendah
Ruang Tamu	Sedang
Ruang Staff Administrasi	Rendah
Ruang Kepala Administrasi	Sedang
Ruang Rapat	Sedang
Ruang Manager Pemasaran	Tinggi
Ruang Supervisor	Sedang
Ruang Wira Niaga	Tinggi
Ruang Kepala Bengkel	Rendah
Ruang Administrasi	Sedang

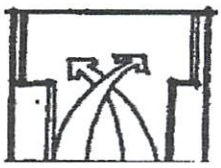
VII. 2. 3. Studi Ruang

VII. 2. 3. 1. Bentuk Dinding

Perubahan dimensi bentuk dinding dapat memberikan perubahan kesan.



- Jalur Menyempit
  - Bersifat memusat pada arah tertentu
  - Meransang untuk bergerak lebih cepat

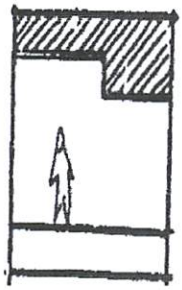


- Memberikan nilai pada materi yang dituju Jalur Melebar
  - Memberi kelleluasan dalam bergerak
  - Terasa suasana terbuka lapangan dan santai
- Melambatkan arus pengerak kan pengunjung

VII. 2. 3. 2. Bentuk Langit-Langit

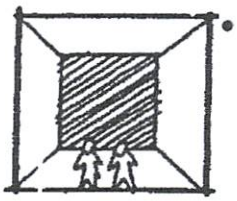
Perbedaan tinggi rendah langit-langit sangat berpengaruh pada suasana.

- Langit-Langit Meninggi
  - Pengaruh terhadap perasaan dan suasana yang leluasa, lega terbuka dan santai.

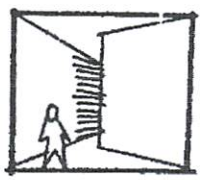


- Koridor Menerus
  - Memberikan kesan dan suasana yang membosakan
  - Mempercepat perpindahan karena perpindahan akibat bosan.
  - Menampilkan arah yang cukup jelas

VII. 2. 3. 3. Bentuk Koridor



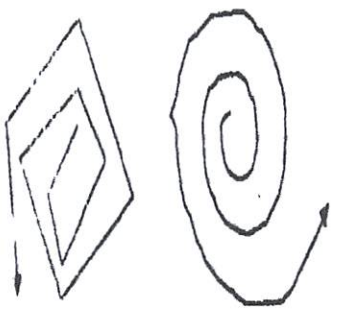
- Langit-Langit Merendah
  - Menimbulkan pengaruh perasaan yang tampak tertekan, tertutup dan terfokus pada apa yang ada di dalamnya.



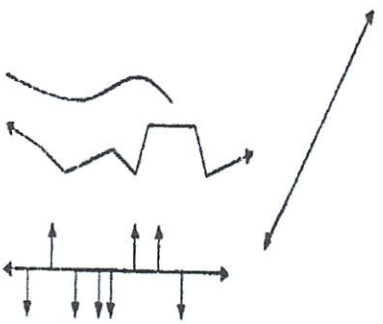
- Koridor Berbelok
  - Memebrikan kesan dan suasana yang tidak membosakan
  - Merangsang untuk mengetahui materi yang

VII. 2. 3. 4. Konfigorasi Alur Gerak

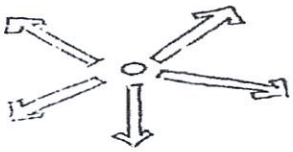
A. Spiral : Berawal dari satu titik berputar mengeliling titik tersebutn dengan jarak yang terus berubah.



B. Linier: unsur lurus menjadi penorganisir yang utama dengan ruang-ruang.



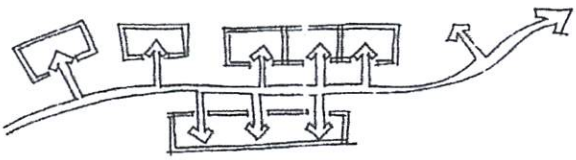
C. Radial : Berkembang atau berhenti pada sebuah titik bersama.



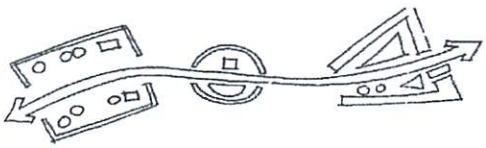
VII. 2. 3. 5. Hubungan Jalan Dengan Ruang

A. Melewati Batas-Batas

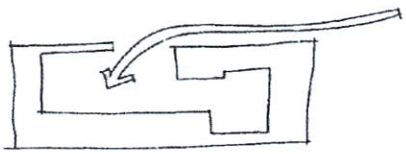
- Integritas ruang dipertahankan
- Ruang-ruang perantara dapat untuk menghubungkan jalan dengan ruang-ruangnya.
- Konfigurasi yang luas pada jalannya.



B. Menembus Ruang-Ruang



C. Berakhir Dalam Ruang

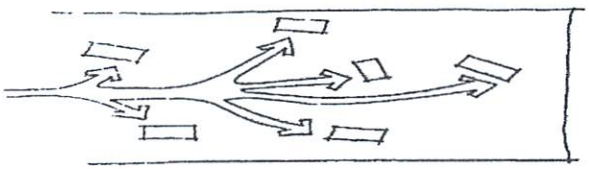


VII. 2. 4. Pola Sirkulasi

VII. 2. 4. 1. Sirkulasi Pada Ruang Pamer

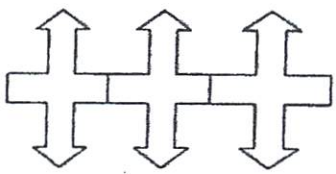
A. Bebas.

Sirkulasi disini adalah para pengunjung yang mengamati mobil-mobil yang dipamerkan denganmemberikan kebebasan bagi pengunjung.



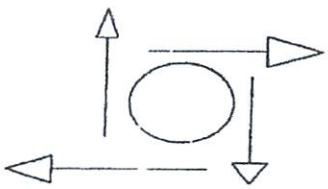
B. Linier

- Pola linier alur sirkulasi yang kuat
- Tersedia langsung pada poit.
- Fleksibel dan Efisien.
- Bersifat mengarahkan



C. Radial

Pola sirkulasi radial, ruang pusat menjadi porosnya dengan lengan-lengan linier berkembang menuju ke tujuan masing-masing.



VII. 3. ANALISA TAPAK

VII. 3. 1. Analisa Pemilihan Lokasi Tapak

Kaitan pemilihan tapak dengan proyek, melalui pertimbangan tapak yang di Malang, penentuan pilihan tapak yang dianggap paling tepat adalah Kecamatan Blimbing, Kelurahan Purwodadi dengan pertimbangan-pertimbangan sebagai berikut:

- Malang sebagai kota kedua di Jawa Timur mendukung pansa pasar yang menjanjikan untuk pemasaran mobil-mobil.
- Malang sebagai kota kedua di Jawa Timur merupakan pengembangan pariwisata dan perkembangan teknologi di Indonesia.
- Malang sebagai kawasan industri dan pariwisata

VII. 3. 2. Analisa Penentuan Lokasi

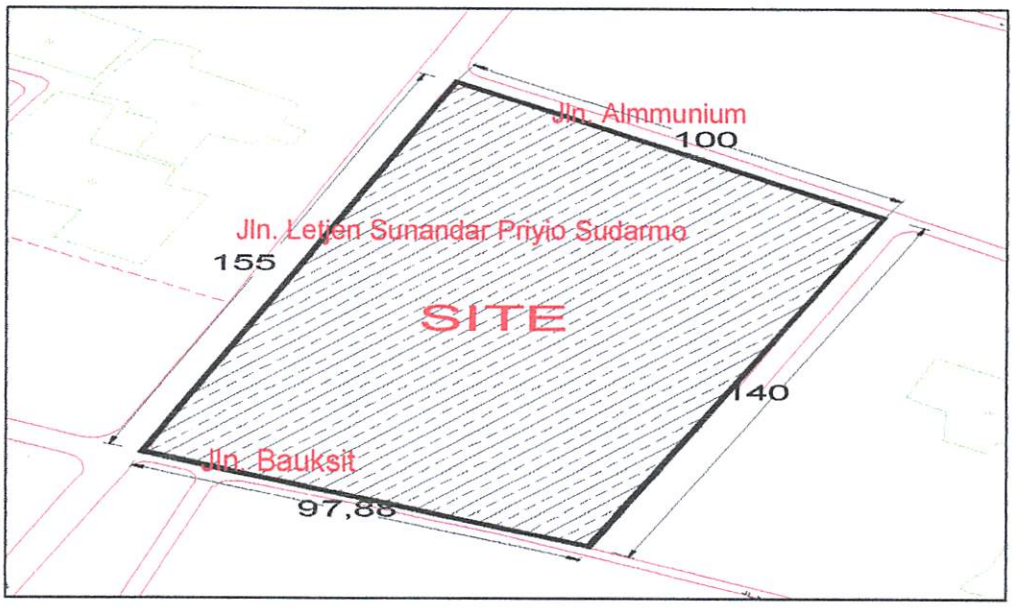
Blimbing merupakan kawasan perdagangan dimana tapak berada memiliki akses transportasi dan jalan-jalan yang dapat direkomendasi mengingat lokasinya yang terletak dikawasan perdagangan sehingga potensi orang lewat jalan ini sangat tinggi. Ini akan mendukung tema post-modern (Historicism) pada bangunan Pusat Pelayanan Mitsubishi yang membutuhkan persepsi dari orang yang melewatinya. Di jalan Letjen Sunandar Priyo Sudarmo terdapat sekolah dasar, di jalan Aluminium dan Bauksit terdapat Perumahan dan Pemukiman ini menjadikan lokasi jalan Letjen Sunandar Priyo Sudarmo mempunyai taraf perdagangan dan perumahan/pemukiman dan ini diharapkan dapat menunjang Tema Post-Modern (Historicism) pada Pusat Pelayanan Mitsubishi ini dapat mengakomodasi tapak di Blimbing yaitu jalan Letjen Sunandar Priyo Sudarmo sebagai wilayah strategis. Bangunan Pusat Pelayanan Mitsubishi akan mengakibatkan pengalaman memorable kepada orang yang melihat atau lewat bangunan Pusat Pelayanan Mitsubishi tersebut, sehingga akan menjadikan bangunan tersebut menjadi landmark baru di jalan Letjen Sunandar Priyo Sudarmo membuat fasade bangunan yang mengundang orang berpersepsi.

VII. 3. 3. Kriteria Pemilihan Tapak

Pemilihan tapak untuk gedung showroom/pemasaran mobil memilih beberapa kriteria sehingga menunjang fungsi dari gedung showroom/pemasaran mobil itu sendiri; Kriteria pemilihan tapak untuk gedung Showroom/pemsaran mobil itu adala :

1. Peruntukan yang sesuai dengan rencana detail tata ruang kota/wilayah.
2. Lokasi yang jauh dari pusat kota dan tidak terlalu dekat dengan jalan yang memiliki lalu lintas yang padat.
3. Lokasi yang jauh dari tegangan tinggi dan tempat-tempat bahaya lainnya.
4. Berada di kawasan perdagangan dan industri.
5. Memiliki lokasi yang mudah pencapaiannya dari seluruh penjuru kota Malang,
6. Lokasi yang dipilih adalah lokasi yang berada pada/ dekat dengan jalur utama dari arah Surabaya dan mudah pencapaiannya, baik denga kendaraan pribadi maupun kendaraan umum.
7. Pontensi lingkungan yang mendukung baik alami maupun buatan.
8. Lokasi ini belum terdapat bangunan klasik/Historicism.
9. Luas tapak yang dibutuhkan memenuhi kebutuhan proyek.

Berdasarkan Kriteria diatas, maka Pusat Pelayanan Mitsubishi di Malang ini akan dibangun / didirikan disekitar jalan Letjen Sunandar Priyo Sudarmo, kelurahan Purwodadi, kecamatan Blimbing sebagai tapak terpilih.



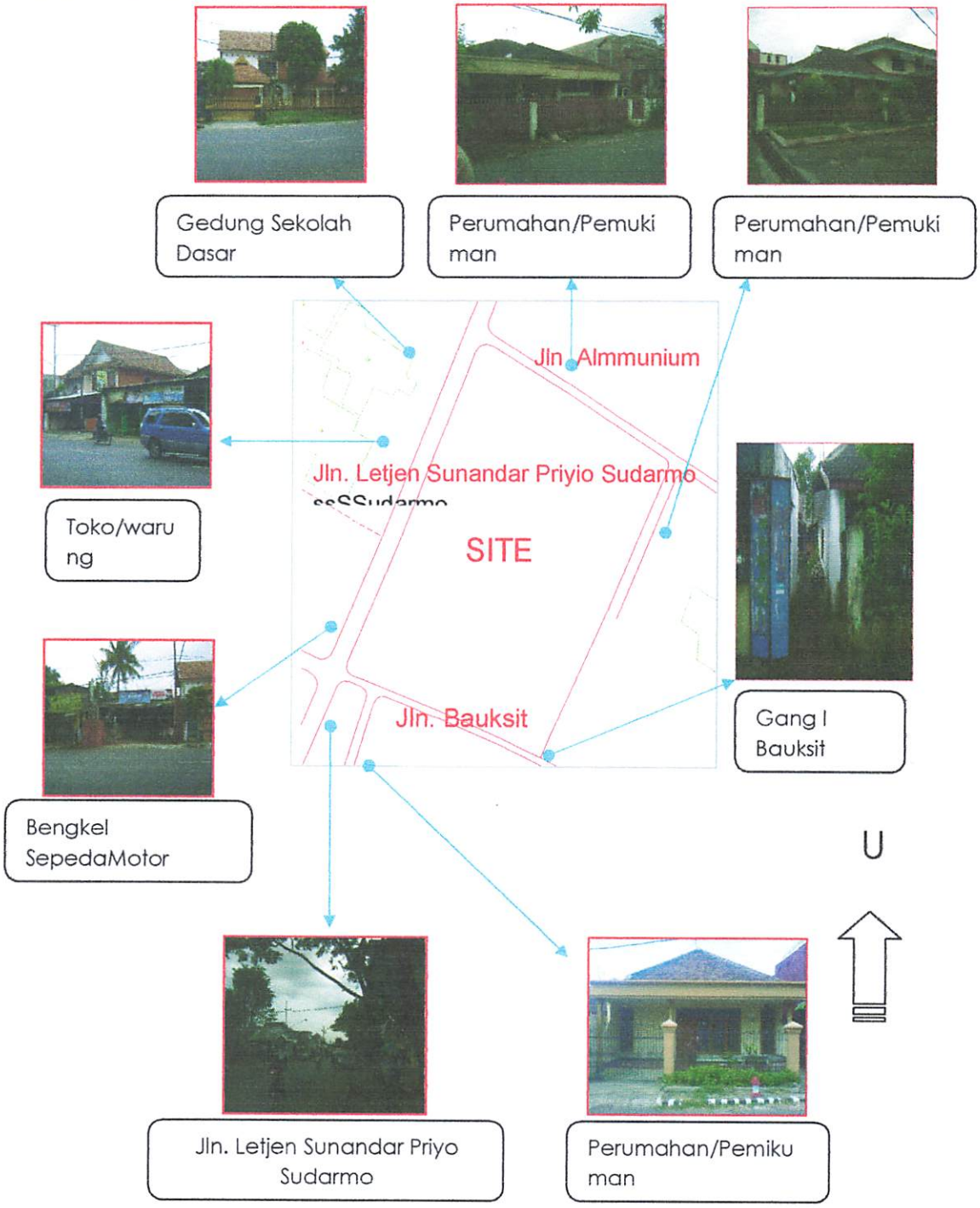
Batas – batas tapak :

- Pada bagian Utara tapak berbatasan dengan perumahan dan pepmukiman di sepanjang jalan Almminium
- Bagian Barat tapak berbatasan dengan fasilitas pendidikan, perumahan dan pemukiman yang di jadikan tempat usaha di sepanjang jalan Letjen. Sunandar Priyo Sudarmo.
- Bagian Selatan tapak berbatasan dengan perumahan dan pemukiman di sepanjang jalan Bauksit.
- Bagian Timur berbatasan dengan perumahan dan pemukiman di sepanjang jalan Simpang Almminium.

Batas – batas dimensi tapak :

- Batas Utara = ± 102,15
- Batas Barta = ± 156,34
- Batas Selatan = ± 97,88
- Batas Timur = ± 140
- Luas keseluruhan tapak = ± 1,5 Ha

VII. 3. 4. Kondisi Eksisting

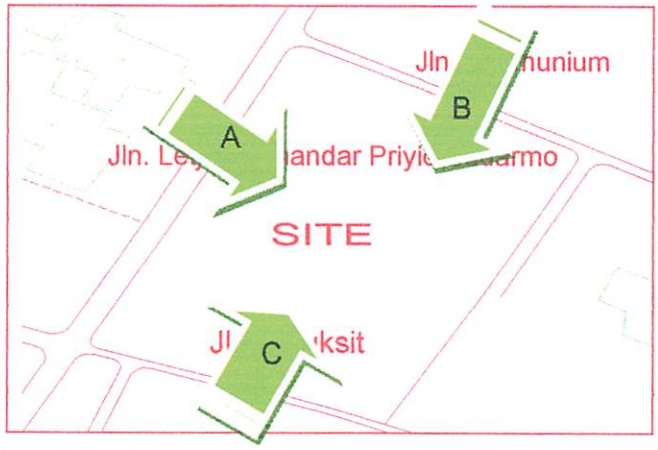


VII. 3. 4.1. Analisa Fisik

VII. 3. 4. 1. 1. Klimatologi (BMG Kota Malang)

- Iklim tropis (berdasarkan system Schimdt dan Ferguson)
- Suhu udara rata rata setahun 24,4°c
  - Bulan desember – Mei antara 20 - 25°c
  - Bulan juni – agustus antara 20 - 28°c
  - Bulan september – oktober 24 - 28°c
- Curah hujan rata – rata tahunan mencapai 2.79 mm dengan rata – rata terendah pada bulan agustus dan tertinggi pada bulan januari
- Kelembaban udara rata – rata 72%

VII. 3. 4. 1. 2. Analisa View Kedalam Tapak



A. View dari arah jln. Letjen Sunandar Priyo Sudarmo.

B. View dari arah jln. Almmunium .

C. View dari arah jln. Bauksit terbaik.

Kesimpulannya :

Dari view diatas maka arah pandangan dari luar tapak yang lebih jelas yaitu arah jln. Letjen Sunandar Priyo Sudarmo maka area tapak tersebut akan dizoningkan sebagai area publik serta memberikan pandangan lebih jelas terhadap bangunan sedangkan dari arah jln. Almmunium dan Bauksit arah pandangan cukup baik, tapi posisi kurang menguntungkan

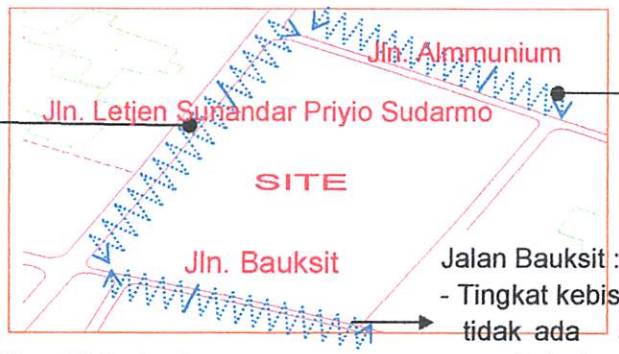
VII. 3. 4. 1. 3. Analisa Kebisingan

Jalan Sunandar Priyo Sudarmo :

- Tingkat kebisingan tinggi terutama di pagi, siang dan sore hari di saat jam sekolah dan jam kerja
- Jenis kendaraan yang di lalui adalah : kendaraan Commercial, Light Commercial, Passenger dan angkutan dalam kota maupun luar kota.

Jalan Almmunium :

- Tingkat kebisingan rendah, tidak ada aktivitas yang menimbulkan bising.

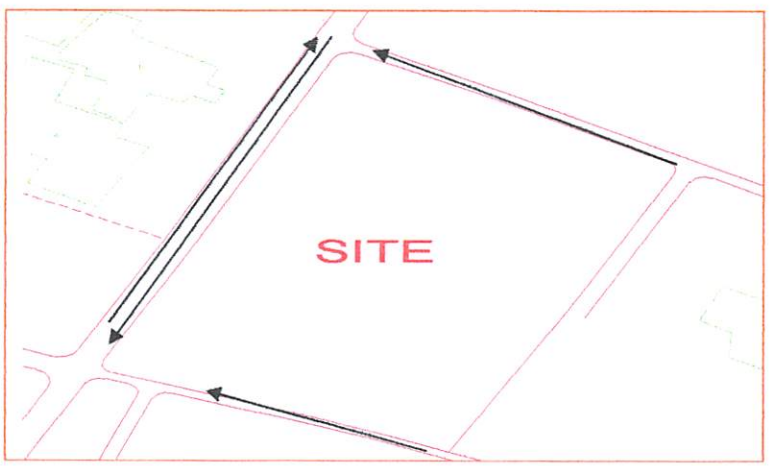


Jalan Bauksit :

- Tingkat kebisingan rendah, tidak ada aktivitas yang menimbulkan bising.

VII. 3. 4. 1. 4. Analisa Sirkulasi

A. Analisa Sirkulasi di Sekitar Tapak



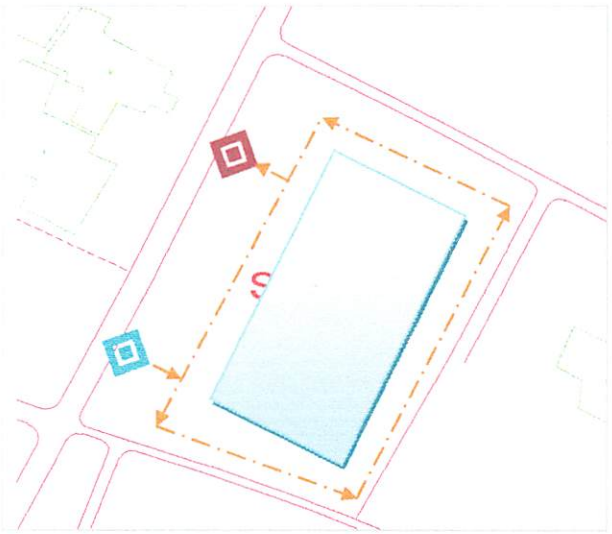
Sistem sirkulasi di sekitar tapak terdapat tiga sisi, masing-masing mempunyai karakteristik sebagai berikut :

a. Sisi Barat : jalan raya Letjen Suandar Priyo Sudarmo, termasauk jalan alteri sekunder dengan lebar jalan 12 meter, merupakan jalur utama keluar maupun masuk kota Malang.

b. Sisi Utara : jalan raya Almmunium, termasuk jalan lokal sekunder dengan lebar jalan 6 meter, merupakan jalan perumahan dan pemukiman serta dapat di lalui penjalan kaki dan kendaraan bermotor.

c. Sisi Selatan : jalan raya Bauksit, dengan lebar jalan 6 meter, merupakan jalan perumahan/pemukiman dan juga di lalui penjalan kaki dan kendaraan bermotor.

B. Analisa Sirkulasi di Dalam Tapak



Keterangan :

Penempatan Pintu masuk di jalan Letjen Sunandar Priyo Sudarmo tepatnya di sisi selatan dari tapak, yang merupakan solusi terbaik, untuk mengatasi kepadatan serta arah lalu lintas kendaraan.

Penempatan Pintu keluar di jalan Letjen Sunandar Priyo Sudarmo tepatnya di sisi utara dari tapak, sehingga meminimalkan kemacetan lalu lintas yang terjadi.

Pergerakan kendaraan di dalam site. Mengarahkan pada satu titik pintu keluar

Rencana peletakan massa bangunan pusat pelayanan mitsubishi.

VII. 3. 4. 1. 5. Analisa Pencapaian

Pencapaian dari arah utara jln, Letjen Sunandar Priyo Sudarmo

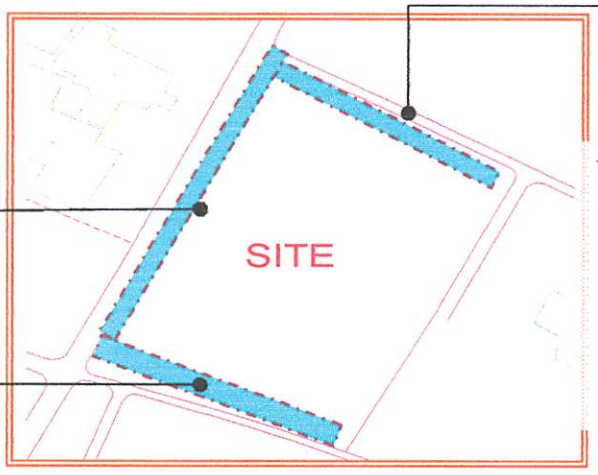
Pencapaian dari arah timur, sebelah

Pencapaian dari arah selatan site, jln. Letjen Sunandara Priyo

Pencapaian dari arah timur sebelah selatan, jln. bauksit

VII. 3. 4. 1. 6. Analisa Vegetasi

Terdapat cukup banyak vegetasi yang berupa pohon rindang dan perdu. Selain dapat mengurangi kebisingan juga sebagai



Terdapat beberapa pepohonan kecil yang ada di halaman perumahan warga yang dapat dimanfaatkan

Terdapat beberapa pepohonan kecil yang ada di halaman perumahan warga yang dapat dimanfaatkan sebagai barriers.

Beberapa fungsi vegetasi :

- Pengendali iklim (radiasi sinar matahari dan udara).

  Vegetasi mengurangi radiasi matahari dengan menyerap panas matahari sehingga memberikan keteduhan untuk kawasan disekitarnya.

  Vegetasi juga sebagai penyaring debu, bau dan sehingga memberikan udara segar

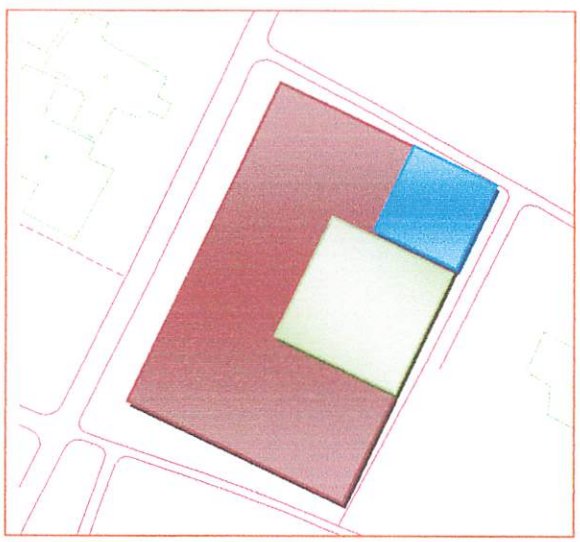
- Pembatas fisik.

  Vegetasi memberikan batasan terhadap pergerakan manusia dan kendaraan. Vegetasi juga sebagai pengarah.

- Pengendali suara.

  Vegetasi berfungsi sebagai penghalang kebisingan yang disebabkan keadaan dilingkungan sekitarnya seperti yang disebabkan oleh kendaraan bermotor.

VII. 3. 4. 1. 7. Analisa Pendaerahan (Zoning)



Keterangan :

A. Fasilitas Utama

B. Fasilitas Penunjang

C. Fasilitas Servis

VI I. 4. ANALISA BENTUK

VII.4.1. Jenis Massa Bangunan Pusat Pelayanan Mitsubishi

Analisa pilihan jenis massa bangunan yang akan diterapkan pada site adalah massa tunggal. Beberapa pertimbangan yang digunakan dalam menentukan jenis massa bangunan antara lain:

- Konsep arsitektur post-modern yang menitik beratkan pada tampilan bangunan, sehingga peletakan massa bangunan harus berbeda dengan bangunan sekitar dan mencirikan bangunan tersebut.
- Pusat pelayanan Mitsubishi memiliki fungsi yang spesifik, namun di dalamnya memiliki beberapa fungsi yang berbeda, seperti: fungsi pameran, fungsi pelayanan penjualan, dan fungsi servis.

VII.4.2. Pola Peletakan Massa Bangunan Pusat Pelayanan Mitsubishi

Peletakan massa bangunan telah di ketahui pada analisa zoning. Untuk arah hadap bangunan di dasarkan pada:

- Bentuk Masif dari tampilan bangunan
- Kanopi, kantilever atau sun shading
- Pohon yang cukup rindang sebagai buffer untuk mengurangi panas yang berlebihan serta menambah sirkulasi udara ke dalam tapak.

VII.4.3. Bentuk Dasar Massa Bangunan Pusat Pelayanan Mitsubishi

Bentuk dasar massa bangunan merupakan hal utama yang coba diolah dalam upaya pencarian bentuk masa yang sesuai dengan tapak dan tema post-modern (historicism). Beberapa hal yang menjadi pertimbangan dalam pemilihan bentuk massa bangunan adalah:

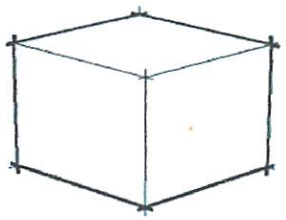
- Konsep arsitektur Historicism yang menampilkan komponen-komponen bangunan yang berasal dari komponen-komponen klasik tetapi ditampilkan dengan penyelesaian yang modern, misalnya bentuk klasik yang dulunya menggunakan bahan dari kayu diganti dengan bahan beton tetapi diberikan ornamen.

- Fungsi bangunan yang terdapat di dalam pusat pelayanan mitsubishi.
- Efisiensi dan fleksibilitas penggunaan ruang
- Kesatuan dan kesatuan dengan lingkungan sekitar tapak.

Analisa Pendekatan

Analisa bentuk dasar yang dapat dipakai secara geometris dibagi menjadi bentuk segi empat, segitga, dan lingkaran.

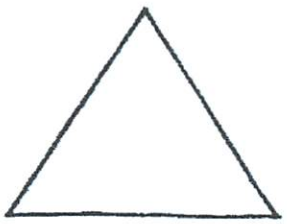
- Bentuk Segi Empat



- Karakter :
  - Orientasi jelas
  - Pola gerak geometris kontinyu
  - Netral dan efektif efisien
  - Tidak memberikan arah

Bentuk ini mempunyai sifat atau kesan sttis,netral tapi fleksible dan efisien dalam pengaturan ruangnya.

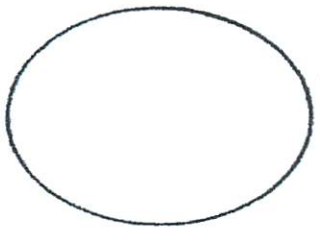
- Bentuk Segi tiga.



- Karakter :
  - Sifat stabil
  - Pergerakan tidak kontinyu
  - Tidak mempunyai ketentuan gerak
  - Pemakaian kurang efektif
  - Penyebaran bebas

Bentuk yang stabil dan memberikan kesan dinamis dan menarik, tapi kurang efisien dan fleksible dalam pengatur tata ruang.

- Bentuk Lingkaran



Karakter :

Statis

Orientasi kegiatan memusat

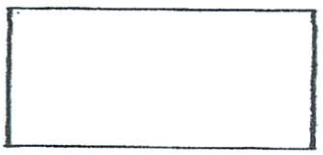
Berarah ke dalam

Orientasi ruang tidak jelas

Efisiensi ruang kurang

Suatu bentuk yang cenderung alami, bersifat statis menpunyai sifat orientasi ke dalam, kurang fleksible dan efisien dalam pengaturan tata ruang tapi dapat menampilkan yang menarik.

- Bentuk Persegi Panjang



- Karakter :
  - leksibleitas dan efisensi ruang dapat tercapai
  - Memiliki nilai arah yang jelas
  - Tiap sisi memiliki nilai yang berbeda
  - Serasi dengan lingkungan

Bentuk dasar massa dipilih berdasarkan pertimbangan dapat diolah dengan berbagai kreatiftas untuk dapat menghasikan bentuk yang menarik sesuai dengan fungsi.

Kesimpulan:

Dari analisa pendekatan yang telah dilakukan, maka:

- Bentuk dasar bangunan utama yang cocok dengan tapak adalah persegi atau persegi panjang.
- Bentuk dasar bangunan utama yang sesuai dengan logo mitsubishi adalah segitiga.
- Jadi konsep bentuk dasar bangunan pusat pelayanan mitsubishi yang akan direncanakan adalah gabungan dari bentuk persegi dan segitiga.

VII.4.4. Pola Sirkulasi Dalam Bangunan Pusat Pelayanan Mitsubishi

Sirkulasi dalam bangunan ada 2 (dua) macam:

1. Sirkulasi Horisontal

Sirkulasi Horisontal dapat berupa selasar/koridor, taman, dan lain sebagainya. Ruang sirkulasi dapat diolah sedemikian rupa sehingga menjadi bentuk-bentuk dibawah ini:

a. Membentuk koridor yang berkaitan dengan ruang-ruang yang dihubungkan melalui pintu-pintu masuk pada bidang dinding.
b. Membentuk deretan kolom untuk jalan lintas yang menjadi sebuah perluasan fisik dari ruang yang ditembusnya. Lebar dan tinggi suatu ruang sirkulasi harus sebanding dengan jenis dan jumlah pergerakan tampungnya.

Dari kriteria di atas maka sistem sirkulasi yang cocok untuk bangunan yang terdapat di dalam bangunan adalah sirkulasi horisontal yang menembus ruang dan sirkulasi horisontal melewati ruang-ruang.

2. Sirkulasi Vertikal

Bangunan Pusat Pelayanan Mitsubishi memiliki ketinggian lebih dari satu lantai, untuk itu diperlukan adanya sirkulasi antar lantai di dalam bangunan. Jenis sirkulasi vertikal yang digunakan adalah tangga. Berfungsi sebagai jalur sirkulasi biasa atau jalur sirkulasi darurat untuk antisipasi pada saat terjadi kebakaran pada bangunan.

VII. 5. SISTEM STRUKTUR

Untuk menentukan sistem struktur yang akan diterapkan dalam bangunan, didasarkan kepada beberapa faktor penentu seperti:

1. Faktor penentu kondisi fisik dari tapak harus dapat mempertimbangkan beberapa aspek diantaranya:
   - Daya dukung tanah.
   - Kedalaman tanah keras.
   - Ketinggian muka air tanah.

Hal ini diperlukan untuk menetukan sistem struktur bawah apa yang akan digunakan dalam bangunan.

2. Ketinggian bangunan dengan pertimbangan sebagai berikut :
   - Beban dari struktur atas
   - Kekakuan dan kekuatan bangunan dari gaya lateral.

   Hal ini untuk menentukan struktur bawah dan atas yang akan digunakan.
3. Faktor teknis dengan pertimbangan:
   - Kekuatan
   - Kekakuan
   - Kestabilan

   Untuk menentukan sistem struktur bawah dan atas dari bangunan.

Sistem struktur pada dasarnya terbagi menjadi dua bagian, yaitu:

1. Struktur atas

   Bagian dari struktur yang berfungsi menyalurkan beban/gaya dari atas dan disalurkan ke pondasi. Pertimbangan dalam pemilihan struktur bagian atas adalah:
   - Lebar bentang yang disesuikan dengan kebutuhan ruangan.
   - Sesuai dengan tema, dapat memberikan kesan klasik dengan penonjolan strukturnya.
   - Efisien dalam pembagian ruangan.
2. Struktur bawah

   Bagian struktur yang langsung berhubungan dengan tanah, berfungsi sebagai pemikul beban bangunan, meneruskan dan membagi rata ke atas lapisan tanah keras.

Kesimpulan:

Bangunan Pusat Pelayanan Mitsubishi ini menerapkan sistem struktur sebagai berikut:

Sub Struktur

- Menggunakan pondasi tiang pancang untuk bangunan utama. Menggunakan pondasi tiang pancang disetiap bawah kolom.
- Menerapkan pondasi lajur disepanjang sisi bangunan yang berfungsi sebagai cincin/bola pengikat antar kolom.

Upper Struktur

- Menggunakan sistem struktur rangka portal bertingkat.
- Menerapkan sistem struktur bentang lebar yang ditumpu oleh kolom profil baja dimana pengikat antar kolom yang tempat kedudukannya melingkar ditempatkan dinding sementara kolom penyangga rangka batang sebagai penahan penutup atap

.VII.6. SISTEM UTILITAS

VII. 6. 1. Pencahayaan

Jenis pencahayaan	Kelebihan	Kekurangan
Pencahayaan alami Alternatif 1	• Tidak memerlukan daya listrik / biaya murah • Memberi kesan bayangan alamiah pada bangunan • Tidak membutuhkan perawatan.	• Intensitas cahaya tidak stabil tergantung kondisi cuaca. • Hanya dapat di dapat pada siang hari
Pencahayaan buatan Alternatif 2	• Intensitas cahaya dapat diatur sesuai kebutuhan dan sifatnya konstan. • Dapat digunakan pada ruang yang besar. • Tidak bergantung pada keadaan cuaca.	• Biaya relatif sangat mahal. • Membutuhkan perawatan.

Sistem Pencahayaan yang dipakai dalam Bangunan Pelayanan Mitsubishi ini adalah penggabungan dari kedua alternatif diatas. Untuk siang hari diusahakan menggunakan pencahayaan alami semaksimal mungkin. Dapat diterapkan pada koridor, lobby, café.

VII. 6. 2. Penghawaan

Jenis Penghawaan	Kelebihan	Kekurangan
Penghawaan alami (Udara Bebas)	• Tidak ada biaya yang dikeluarkan untuk pengadaan. • Penghematan energi listrik dapat tercapai • Tidak membutuhkan perawatan.	• Di udara Kota dapat membawa partikel debu kedalam setiap ruang • Kenyamanan suhu tidak stabil bergantung kecepatan angin.
Penghawaan buatan (AC)	• Temperatur suhu yang diinginkan dapat tercapai. • Suhu yang ada lebih stabil. • Tidak membawa partikel debu dari luar bangunan.	• Membutuhkan biaya ekstra • Membutuhkan perawatan. • Pemakaian energi listrik yang besar • Memiliki usia pemakaian yang terbatas.

Sistem Penghawaan yang dipakai dalam Bangunan Pelayanan Mitsubishi ini dipertimbangkan terhadap jenis aktivitas dan fungsi ruangan serta tingkat kenyamanan pada tiap-tiap ruangan.

Jenis Penghawaan yang dipakai adalah kedua alternatif diatas dengan pertimbangan bahwa pengunjung membutuhkan suatu tempat yang nyaman, dan penggunaan penghawaaan diatas disesuaikan dengan kebutuhan tiap-tiap ruangan.

VII. 6. 3. Sistem Plumbing

- Penyediaan air bersih

  Sumber air bersih dapat menggunakan PDAM atau menggunakan air pompa lebih memungkinkan karena lebih efisien. Untuk pendistribusian air perlu menggunakan sistem pendistribusian yang tepat yaitu dengan cara:

  - Mengunakan tangki atas dan tangki bawah
  - Pengunanan mesin pompa air yang berkualitas
  - Menggunakan tangki tekan

- Air kotor dan kotoran

  Air kotor dan kotoran mengalir lewat shaft yang terdapat pada setiap toilet/WC. Kemudian langsung menuju sumur resapan dan septictank.

- Air hujan

  Air hujan masuk ke dalam pipa talang yang ada pada atap kemudian disalurkan lewat pipa-pipa vertkal untuk masuk ke bak control. Dari bak control disalurkan kesaluran kota atau saluran air hujan (goronggorong).

VII. 6. 4. Penanggulangan kebakaran

Sistem	Kelebihan	Kekurangan
Hydrant pilar Alternatif 1	• Dapat memadamkan kobaran api yang besar. • Memiliki pasokan air yang besar, karena terhubung dengan saluran PAM	• Membutuhkan bantuan alat dari dinas pemadam kebakaran. • Tidak efektif bila berada didalam bangunan.
Sprinkler Alternatif 2	• Efisiensi dalam penempatan karena bentuknya kecil. • Dapat bekerja langsung bila sensor yang dipasang mendeteksi kebakaran. • Berada di ruangan plafound	• Kurang dapat memadamkan api yang besar. • Bila sensor pecah maka mengakibatkan ruangan akan menjadi basah.
Hydrant box (CO2) Alternatif 3	• Berada di dalam bangunan tepatnya pada area public. • Lebih efektif untuk memadamkan api yang belum terlalu besar.	• Membutuhkan tempat untuk perletakannya. • Membutuhkan tenaga manusia untuk mengoperasikannya • Penempatannya mengganggu estetika ruangan.

Bangunan ini menggunakan ketiga alternatif sistem diatas untuk memastikan bahwa bangunan dapat terhindar dari kebakaran besar.

VII. 6. 5. Pembuangan sampah

Sistem	Kelebihan	Kekurangan
Shaf sampah Alternatif 1	• Sampah dibuang langsung dari setiap lantai dan ditampung di bak penampungan sampah. • Tidak perlu pekerja ekstra	• Membutuhkan saluran khusus yang dilalui sampah dari lantai ke penampungan di bawah.
Ditampung Alternatif 2	• Tidak membutuhkan saluran atau shaf sampah	• Menggunakan tenaga kerja ekstra untuk mengambil sampah pada setiap unitnya. • Dapat menimbulkan bau karena sampah sempat tertahan pada lantai.

BAB VIII

KONSEP PERANCANGAN

VIII. 1. KONSEP DASAR PERANCANGAN

Konsep dasar perancangan pusat pelayanan mitsubishi ini adalah:

- Suatu wadah fisik sebagai pusat kegiatan yang berhubungan dengan produk otomotif yaitu mobil bermerk Mitsubishi yang meleputi pemasaran, perawatan, perbaikan, serta penyediaan suku cadang dan aksesoris.
- Pada hakekatnya memberikan pelayanan kepada masyarakat dalam bidang otomotif/mobil. Dengan adanya fasilitas ini dapat membantu masyarakat untuk memberikan pelayanan berupa pemasaran, perawatan, perbaikan serta penyediaan spare spart (suku cadang) dan berbagai macam aksesories.
- Sebagai suatu banguan investasi yang melakukan penjualan dan berhubungan dengan pelayanan, orientasi harus mengutamakan kenyamanan pengunjung dan pelanggan dalam memberikan kemudahan pelayanan yang lengkap sesuai dengan persyaratan dari Mitsubishi Companies. Setiap main dealer diharuskan mempunyai fasilitas yang lengkap.

VIII. 2. KONSEP TAPAK

VIII. 2. 1. Konsep Pendaerahan Tapak

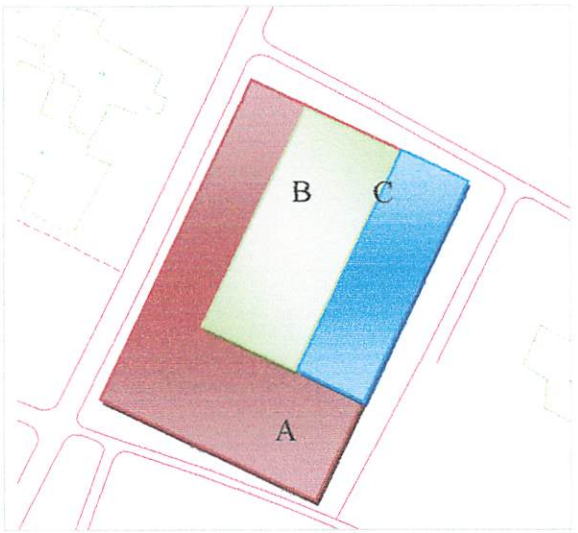
Untuk memperoleh penataan ruang / pendaerahan yang baik dalam tapak yang telah dipilih, sehingga kelancaran di dalam tapak dapat terwujud.

- Dasar Pertimbangan :
  - Konsep dasar
  - Tema arsitektur
  - Luas tapak
  - Organisasi ruang
  - Peletakan entrance

- Peletakan parkir
- *Program ruang dan sirkulasi*

- Analisis Pendekatan
  - Pendekatan Konsep dasar: yaitu mengajak konsumen untuk menikmati tampilan bangunan yang mencerminkan bahwa bangunan tersxebut adcalah sebuah Pusat Pelayanan Mitsubishi.
  - Pendekatan Penataan Zoning : pada hakekatnya adalah penerapan organisasi ruang dalam tapak sehingga pola peletakan massa bangunan beserta unit-unit ruang agara diletakan sesuai dengan pola organisasi ruang baik makro maupun mikro.
  - Pendekatan Kondisi Fisik Tapak dan Lingkungan Sekitar : seperti keadaan topografi, hidrologi, View serta penampilan bangunan disekitar tapak terpengaruh terhadap penetuan zoning,agara bangunan ini nantinya sesuai dengan keadaan tapak dan harmonis lingkukngannya.
  - Pendekatan Karakteristik Tapak dan Organisasi Ruang : dapat menciptakan kapadat Floor Area Ratio (FAR) dan Building Coverage (BC) yang digunakan sesuai dengan ketentuan sempadan, batas samping.
  - Pendekatan View : terkait dengan ruang-ruang yang memerlukan view yang baik.
  - Pendekatan Pendaerahan : menurut tingkat kebisingan dan susunan yang dibutuhkan.
  - Pendekatan Aktivitas : yang memerlukan sirkulasi kendaraan, berpengaruh pada daerah parkir dan pengadaan jalan masuk utama bangunan.

VIII. 2. 2. Konsep Penzoningan.



- Zona Fasilitas Utama : Daerah ini merupakan view atau tampilan terluas yang ada dalam tapak, pada bagian ini baik digunakan untuk lahan parkir karena pada bagian ini merupakan jalan utama menuju, sehingga mudah dalam pencapaian, baik dari arah utara maupun arah selatan.
- Zona Fasilitas Penunjang : Pada daerah ini berada ditengah site dan letak tidak terlalu dekat dengan jalan raya yaitu merupakan sumber kebisingan rendah, maka pada bagian ini kegiatan manajemen dapat diciptakan . pada bagian ini merupakan bangunan induk dari dari seluruh banguanan yang membentukl pola persegi atau memusat
- Zona Servis : Daerah ini merupakan bagian belakan site tampilan yang tidak begitu ekspose karena visualyang kurang menguntungkan darim luar, maka di manfaatkan sebagai tempat kerja kasar/perbaikan dan sebagai tempat pebyimpanan

VIII. 2. 3. Sirkulasi Dalam Tapak

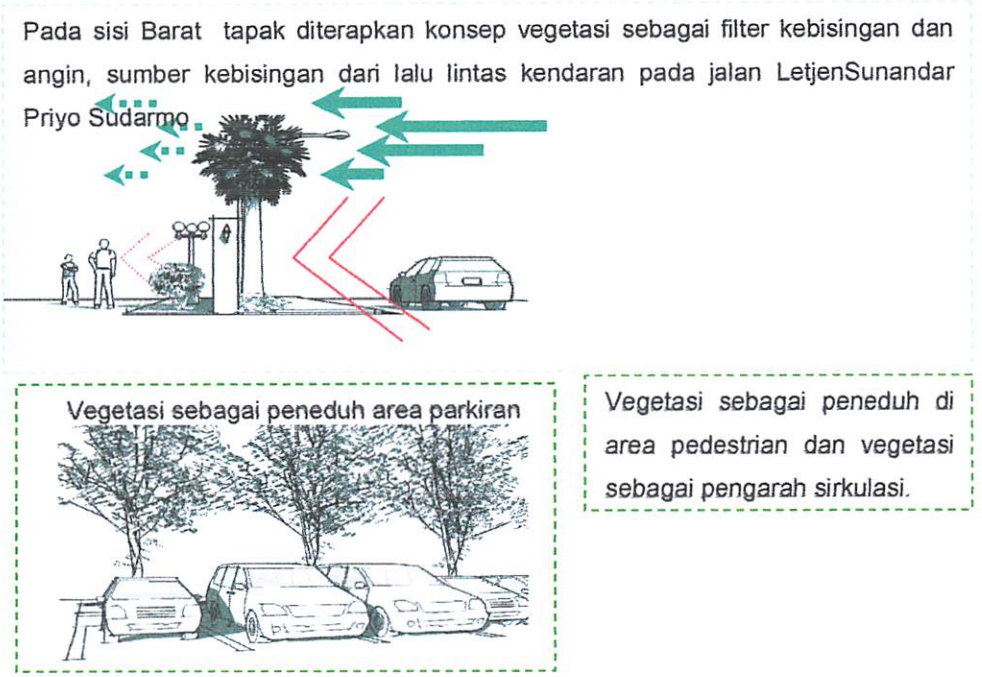
Hal-hal yang dipertimbangkan dalam konsep sirkulasi antara lain:

- Menciptakan suatu pola dengan menghubungkan fungsi-fungsi utama dalam sirkulasi.
- Sirkulasi diatur agar pengunjung dapat menikmati fasilitas.

Keterangan :

- Main Entrance
- Sub entrance
- Parkiran
- Massa Bangunan
- Sirkulasi Kendaraa

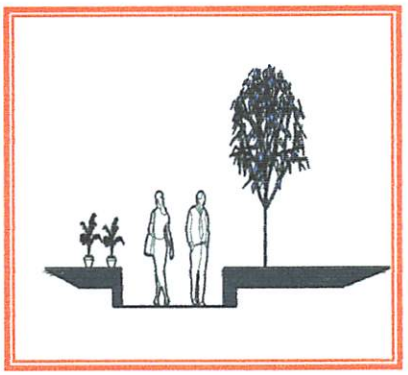
VIII. 2. 4. Konsep Vegetasi Dalam Tapak.

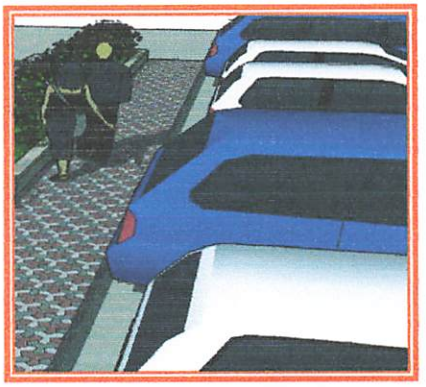


VIII. 2. 5. Konsep Sirkulasi Pejalan Kaki

Jalur sirkulasi untuk pejalan kaki sedapat mungkin dipisahkan dengan jalur sirkulasi kendaraan bermotor. Hal ini bertujuan untuk memberikan kenyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki. Jalur sirkulasi ini dibedakan antara jalur sirkulasi di dalam area parkir dan di sepanjang jalan untuk kendaraan bermotor.

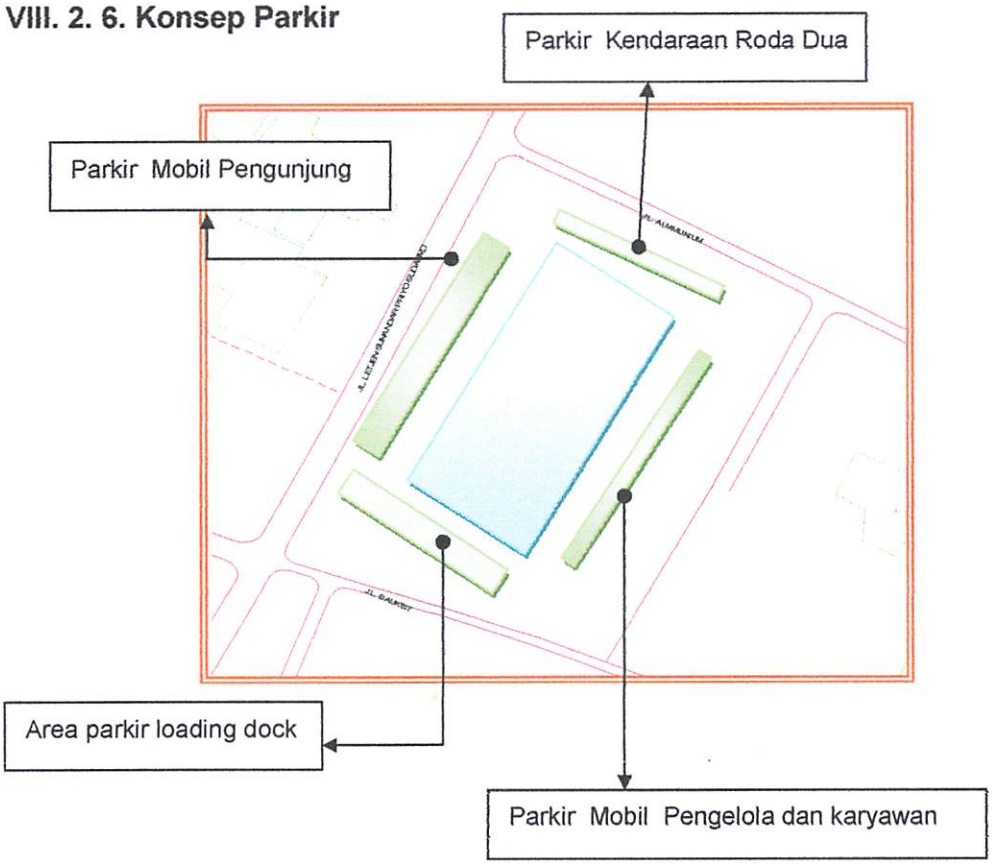
Jalur sirkulasi di dalam area parkir disediakan di antara bariasan parkir kendaraan bermotor dan untuk menuju pintu masuk bangunan terminal penumpang. Jalur sirkulasi untuk pejalan kaki dibuat dengan perancangan yang terpadu dengan perancangan ruang luar dan diberi atap sebagai pembayangan bagi kenyamanan pejalan kaki.

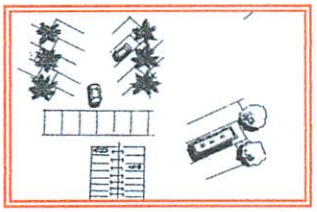




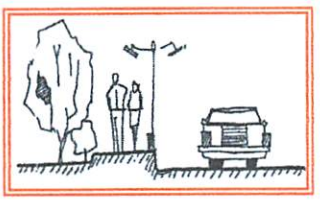
Sirkulasi pejalan kaki dan ukuran max 2 - 4 orang

VIII. 2. 6. Konsep Parkir

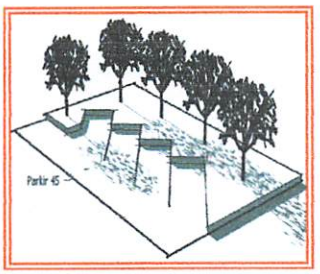




Pola parker roda empat menggunakan 90, pola 45 dan pola 30guna efeisien tapak dan memudahkan maneuver kendaraan



Konsep Zona kendaraan dan pejalan kaki dibedakan dengan meninggikan salah satu area.

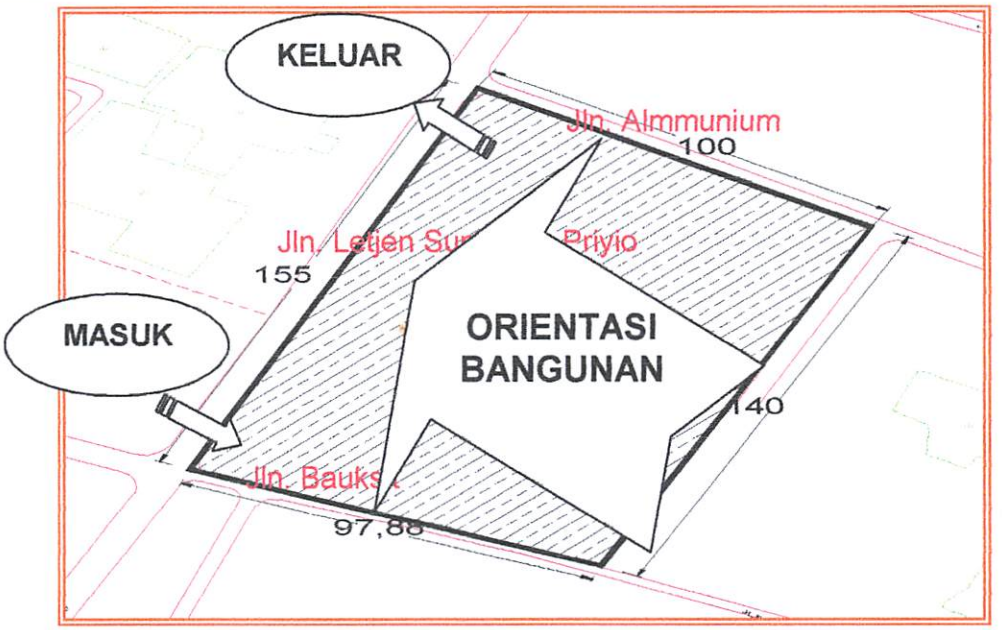


Model parkir yang diggunakan parkir dengan 45° dengan sudut ini pengendara dapat melakukan maneuver langsung masuk garis parkir harus tanpa memundurkan., dan dan menggunakan parir 90° pengendara mobil dapat angsung masuk (lurus)

VIII. 3. KONSEP BANGUNAN

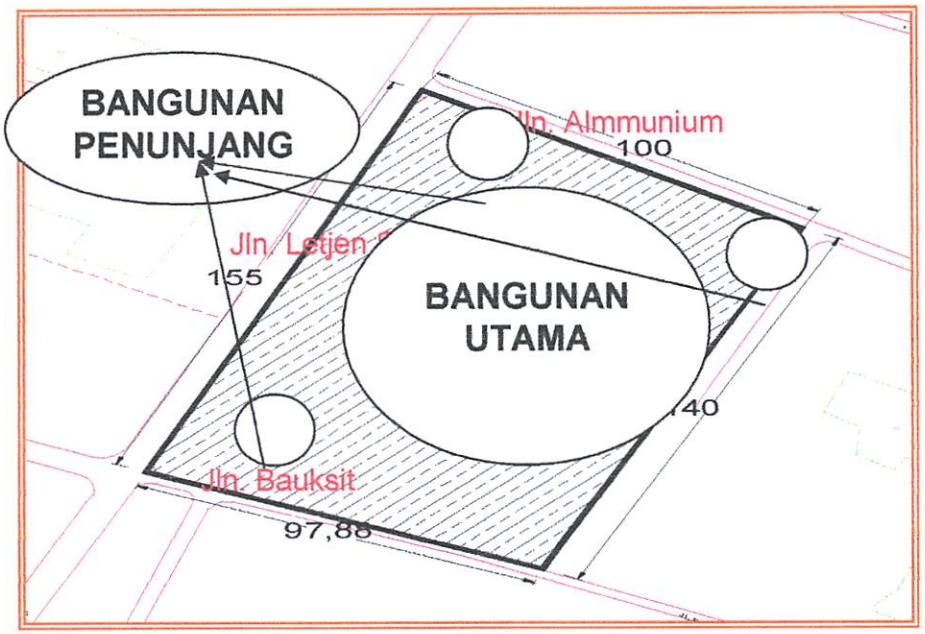
VIII. 3. 1. Orientasi Bangunan

Orientasi bangunan di buat dengan menghadap Jln. Letjen Sunandar Priyo Sudarmo yang merupakan jalan utama. Entrance terletak di Jln. Letjen Sunandar Priyo Sudarmo.



VIII 3. 2. Massa Bangunan

Kesimpulan dari konsep pola massa bangunan yang dipakai yaitu konsep pola terpusat dengan satu masa bangunan sebagai satu kesatuan.



VIII. 3. 3. Sirkulasi Dalam Bangunan

Sirkulasi Yang diterapkan adalah sirkulasi vertikal dan sirulasi horizontal,sirkulasi verikal yaitu dengan menggunakan tangga, lift, dan eskalator. Sedangkan untuk sirkulasi horizontal yaitu dengan menggunakan koridor, pedestrian yang dapat dimanfaatkan sebagai jalur sirkulasi.

VIII. 3. 4. Konsep Bentuk Bangunan

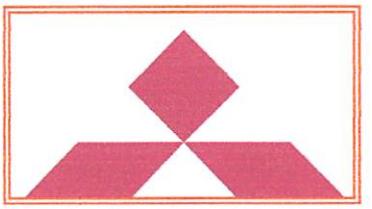
Untuk mengidentitaskan sesuatu dalam arsitektur, maka menggunakan pendekatan dengan cara memakai hal yang berhubungan dengan brand product Mitsubishi yakni dengan menggunakan logo produknya.

Setiap logo tentu mempunyai filosofi tersendiri. Bisa juga menyimpan sejarah perjalanan produsen mobil tersebut. Dengan tampilan/fasade dari bentuk yang melambangkan logo tersebut diharapkan mudah dikenali oleh pecinta mobil Mitsubishi.

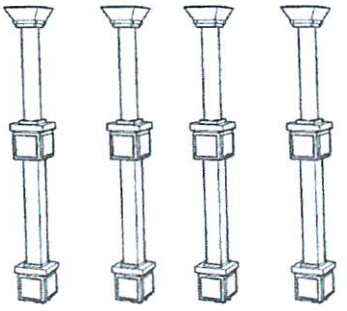
Dari analisa pendekatan yang telah dilakukan, maka:

- Bentuk dasar bangunan utama yang cocok dengan tapak adalah persegi atau persegi panjang.
- Bentuk dasar bangunan utama yang sesuai dengan logo mitsubishi adalah segitiga.
- Jadi konsep bentuk dasar bangunan pusat pelayanan mitsubishi yang akan direncanakan adalah gabungan dari bentuk persegi dan segitiga.
- Tampak bangunan sesuai dengan tema (historiscm) agar penggabungan antara klasik dengan modern dapat terwujud.
- Ornamentasi.

Gambar : Kajian tampilan bentuk arsitektur klasik.



Gambar : Kajian untuk menghadirkan karakter Mitsubishi



Permainan kolom-kolom tinggi sebagai identitas arsitektur klasik. Serta dengan penambahan ornamen

Gambar : Kemiringan atap kolonial.

Pemakaian atap dengan kemiringan yang curam sebagai identitas arsitektur klasik, sehingga memperkuat kesan historis pada bangunan.

Gambar : Tampilan showroom dengan karakter Mitsubishi

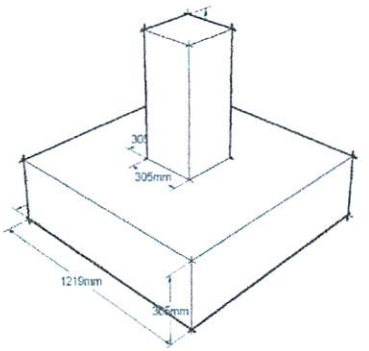
Menghadirkan karakter mobil Mitsubishi dengan memberi tampilan fasade logo Mitsubishi "Tiga Berlian". Fasade yang terbuka dengan material kaca adalah ciri dari bangunan komersial, sehingga dapat memberi kesan memoriabel bagi pengamat yang melihatnya.

VIII. 4. KONSEP STRUKTUR

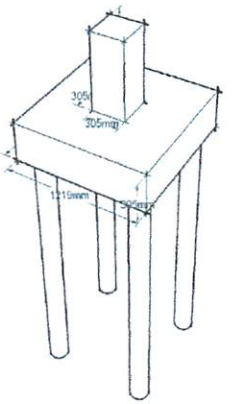
Dari hasil analisa terhadap struktur maka sistem struktur yang digunakan dalam Bangunan Pusat Pelayanan Mitsubishi adalah:

VIII. 4. 1. Sub Struktur

- Menggunakan pondasi tiang pancang untuk bangunan utama.
- Menerapkan pondasi lajur disepanjang sisi bangunan yang berfungsi sebagai cincin/bola pengikat antar kolom dengan tempat kedudukan melingkar.



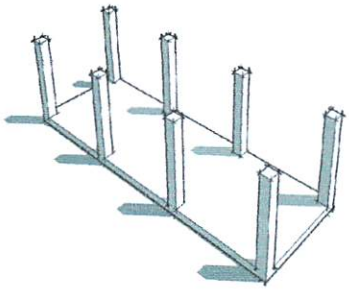
Fondasi Foot Plat

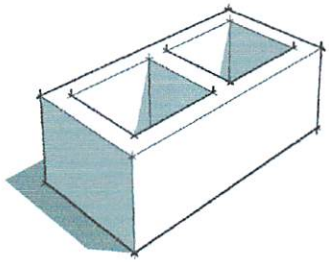


Fondasi Tiang Pancang

- Pondasi Foot Plat atau setempat
  - Digunakan pada kedalaman lebih dari 1,20 M dari muka tanah.
  - Dipasang di bawah kolom utama pendukung bangunan. Seluruh beban bangunan dipindahkan ke kolom utama diteruskan ke pondasi bawahnya.
  - Terbuat dari beton bertulang plat, tolongan kolom ditanam sampai dasar plat. Berkedalaman 1,50 M – 4,00 M.
- Pondasi Tiang Pancang
  - Berkedalaman lebih dari 6,00 m dari permukaan tanah.
  - Terdiri dari tiang-tiang yang bagian atasnya dirangkai menjadi satu dengan plat beton yang disebut "*poer*" yang menjadi tumpuan dari kolom-kolom dan meneruskan beban kolom ke tiang-tiang bawahnya.
- Pondasi Menerus
  - Dipasang dibawah seluruh panjang dinding bangunan dengan lebar sama besar.
  - Dipasang pada kedalaman 0,80 – 1,20 M dari permukaan tanah.
  - Berbahan dasar batu kali dengan perekat keras 1 semen : 5 pasir

VIII. 4. 2. Main Struktur





- Tiang – tiang yang berdiri membentuk kisi-kisi adalah bagian bangunan yang menerima beban biasanya dibuat untuk bangunan berlantai dua atau bertingkat rendah.
- Semua bagian yang membagi bangunan menerima beban struktur ini cocok pada bangunan sederhana satu lantai
- Pemilihan bahan dinding disesuaikan dngan kebutuhan dan fungsi ruang

VIII. 4. 3. Upper Struktur

- Menggunakan sistem struktur rangka portal bertingkat.
- Menerapkan sistem struktur bentang lebar yang ditumpu oleh kolom profil baja dimana pengikat antar kolom yang tempat kedudukannya melingkar ditempatkan dinding sementara kolom penyangga rangka batang sebagai penahan penutup atap.

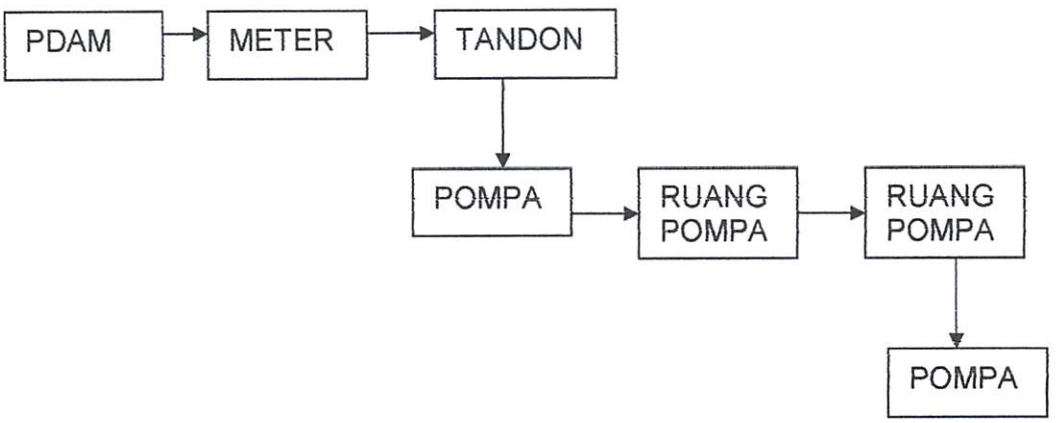
Pemilihan struktur bangunan yang dipilih, terkait dengan material yang digunakan sebagai pembentuk struktur itu sendiri. Pemilihan bahan material memerlukan berbgai pertimbangan.

1. Faktor Penentu (perletakan dan peruntukan bahan, kemampuan tukang dan pengerjaanya, biaya, dan penyediaan bahan).
2. Sifat Fisik, setiap bahan memilih sifat-sifat fisik, seperti beton bertulang, baja dan kayu.
3. Indah, Benar, Wajar. (keindahan adalah kebenaran yang benar dan wajar itu indah).

VIII. 5. KONSEP UTILITAS

VIII.5.1. Sistem Distribusi Air Bersih

Mengunakan sisten down feed distribution, diamana air bersih dari PDAM ditampung pada bak penampung air bawah kemudian di pompa menuju bak air atas dan di distribusikan secara horizontal.



VIII.5.2. Sistem Pembuangan Sampah

Pennanggulangan sampah diatasi dengan cara adanya penyedian bak-bak sampah. Sistemnya : sampah dari ruang-ruang dibawah ke bak induk yang nantinya akan dimbawah oleh mobil sampah untuk diangkut ke tempat pembuangan umum.

VIII.5.3. Sistem Pembuangan Air Kotor Dan Kotoran

Air kotor dibagi antara jenis air buangan dan asalnya, antara lain :

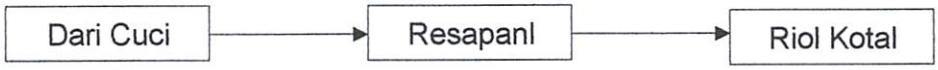
- Air kotor tanpa padatan dari kamar mandi / wastafel
- Air kotor dengan padatan dari kloset.
- Air hujan dari tritisan bangunan dan halaman.

VIII.5.4. Sistem Pembuangan Air Hujan

Pada bangunan air hujan dari atap bangunan air hujang dibiarkan jatuh ke tanah, tetapi diberi pengerasan darim beton berupa saluran yang nantinya disalurkan ke saluran pembuangan.

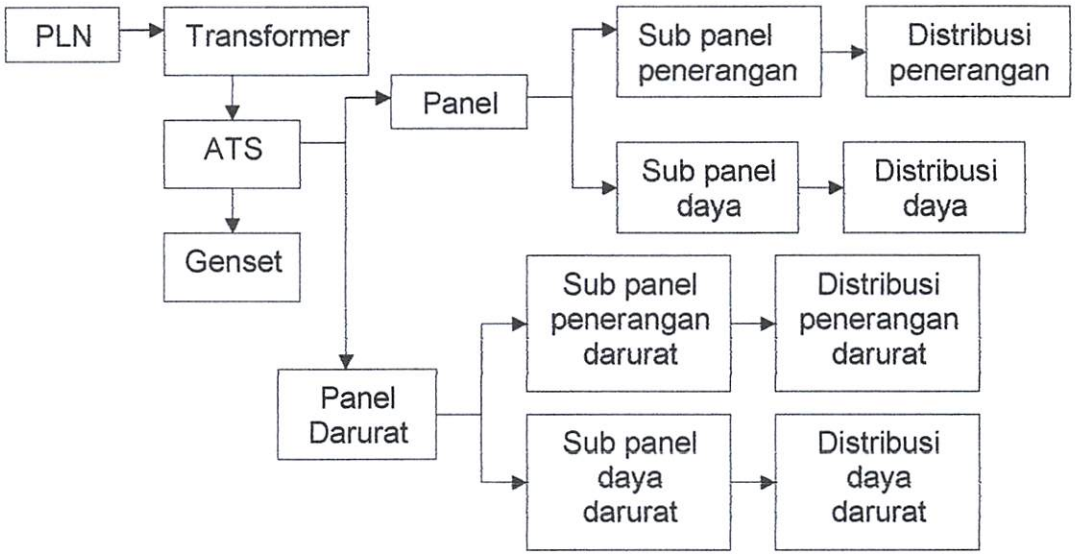
VIII.5.5. Sistem Limbah Oli.

VIII.5.6. Sistem Limbah Cuci Mobil

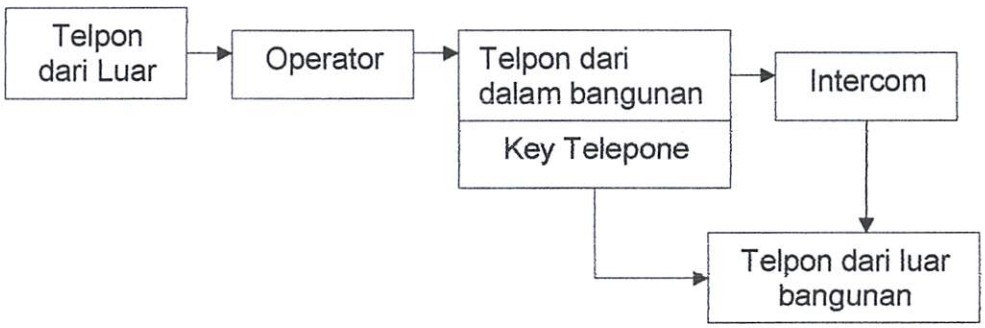


VIII.5.7. Sistem Jaringan Listrik

Mengambil dari jaringan listrik PLN, sedangkan untukm mencegah jaringan anjlok, maka dipersiapkan mesin genset (generator)



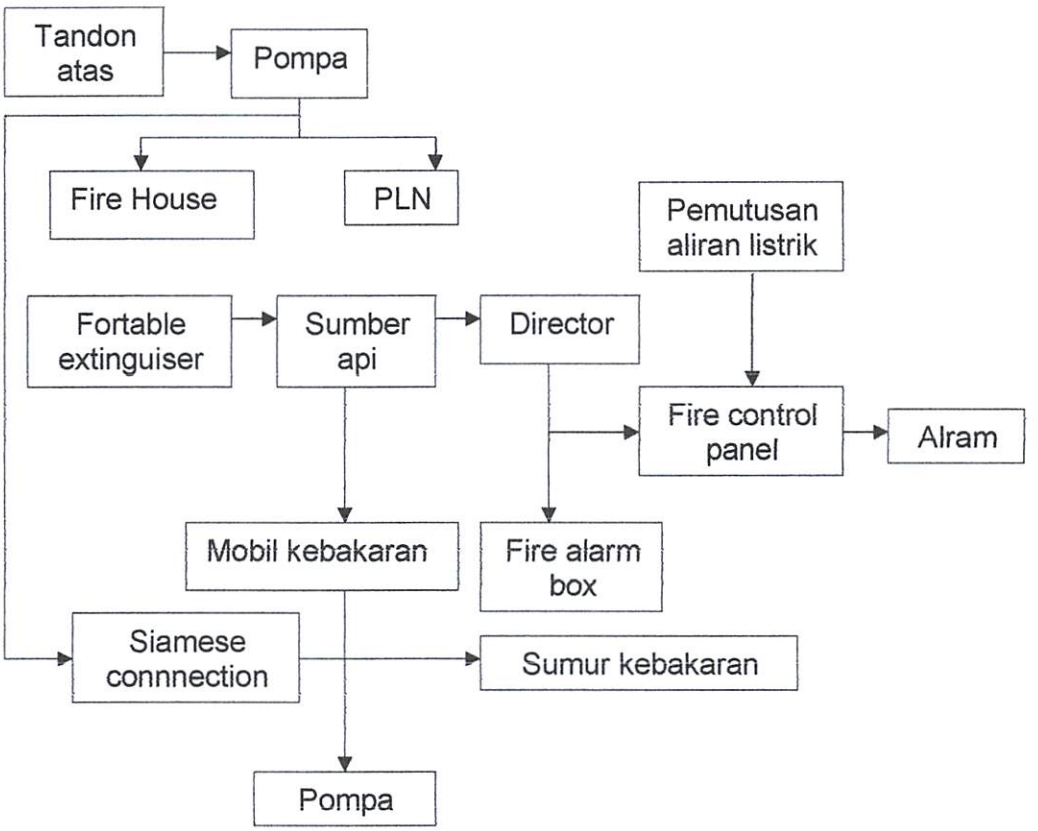
VIII.5.8. Sitem Telepon



VIII.5.9. Sistem Penangulangan Kebakaran

- Detector : sebagai tahap awal antisipasi kebakaran
- Hydrant : Jangkuan 12 m.

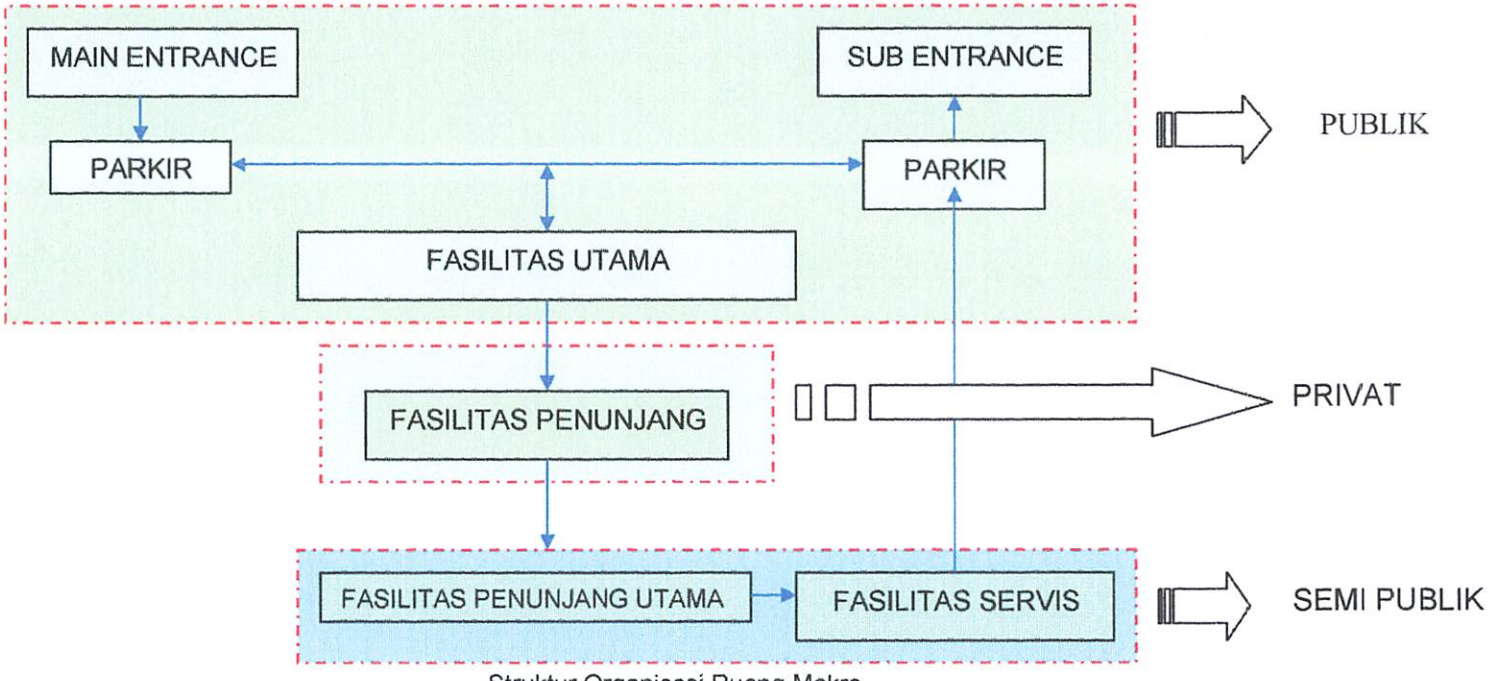
Pengguna area yang luas



VIII. 6. KONSEP RUANG

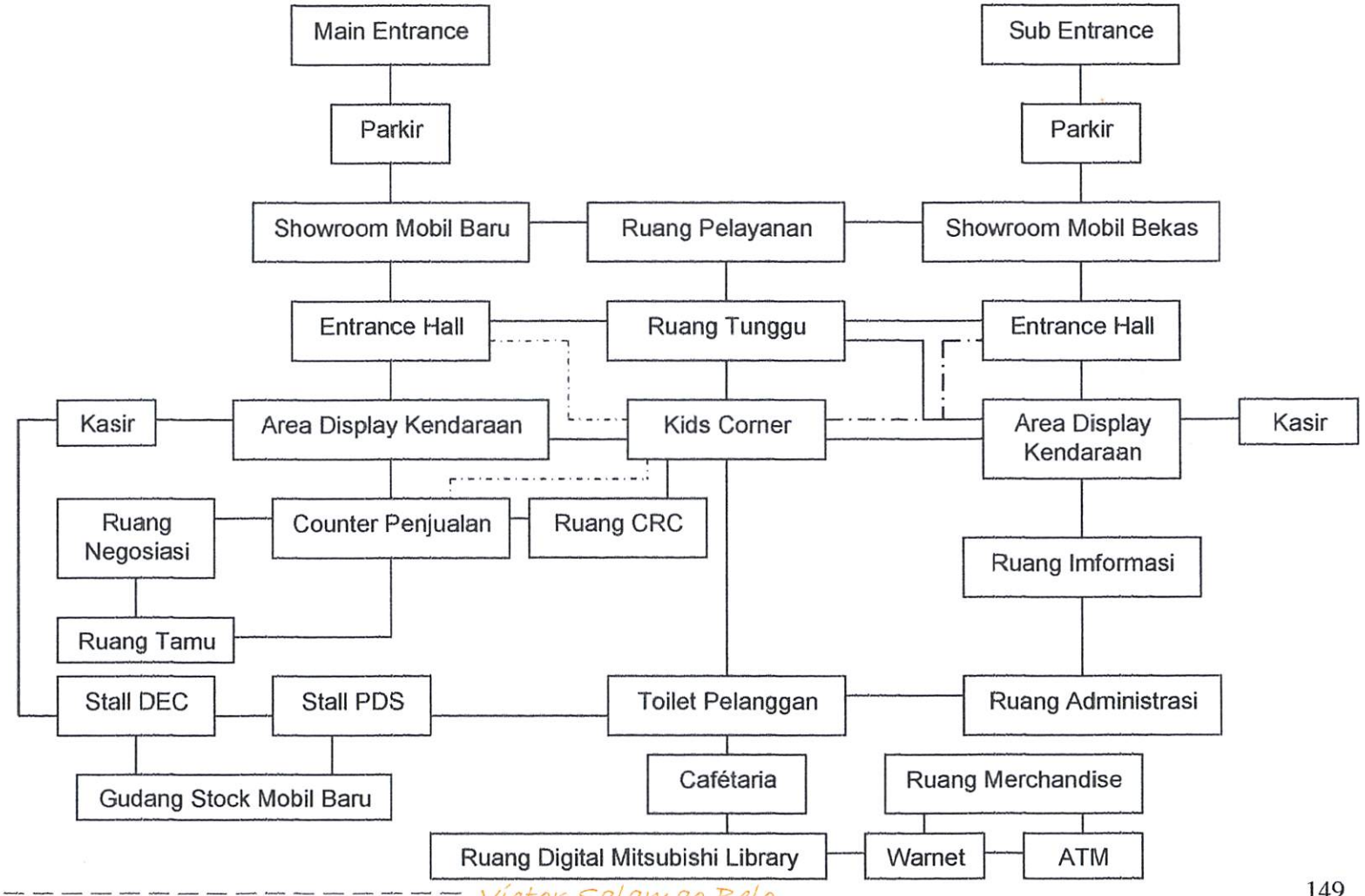
VIII. 6. 1. Organisasi Ruang Makro

- Makro

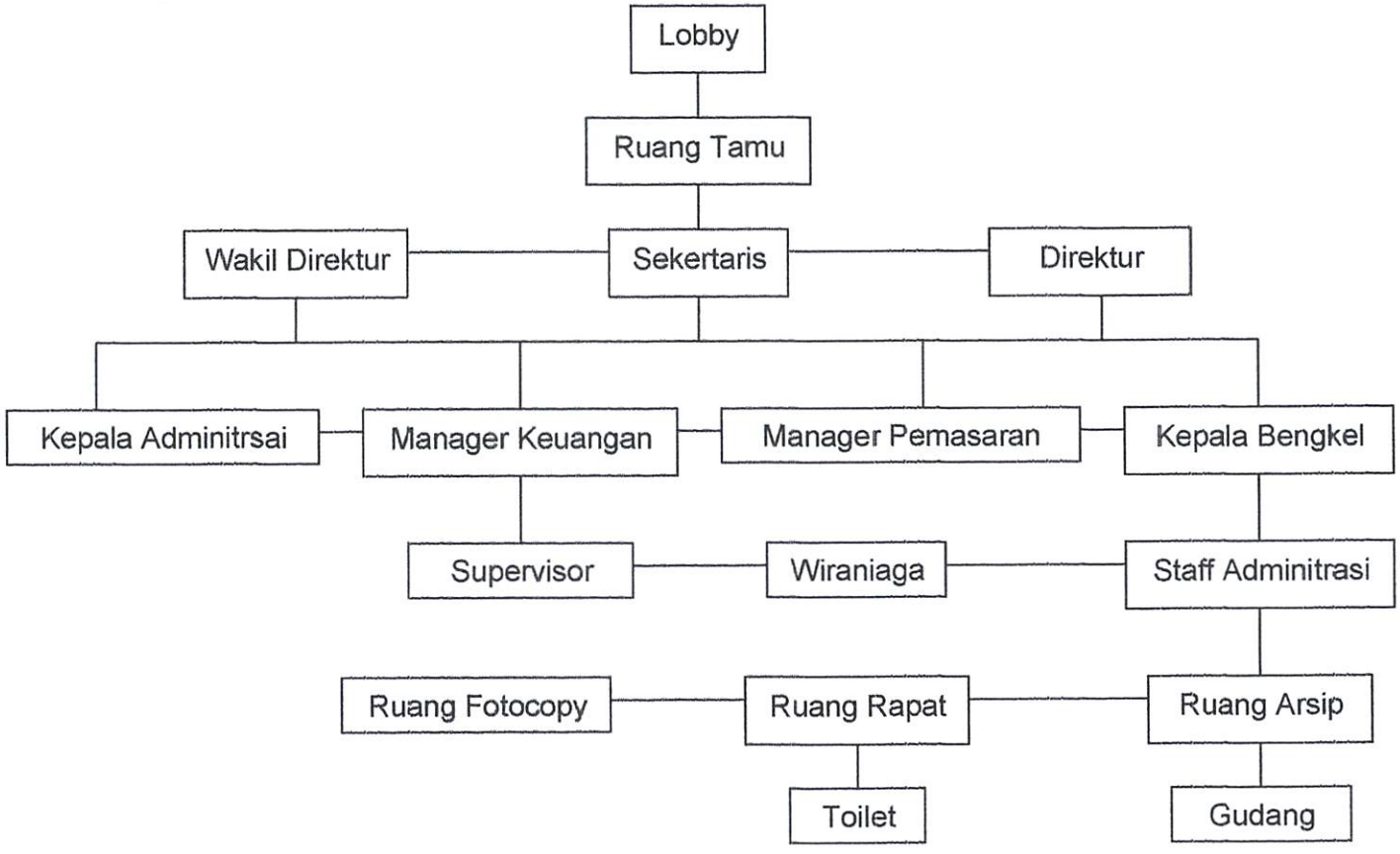


Struktur Organisasi Ruang Makro

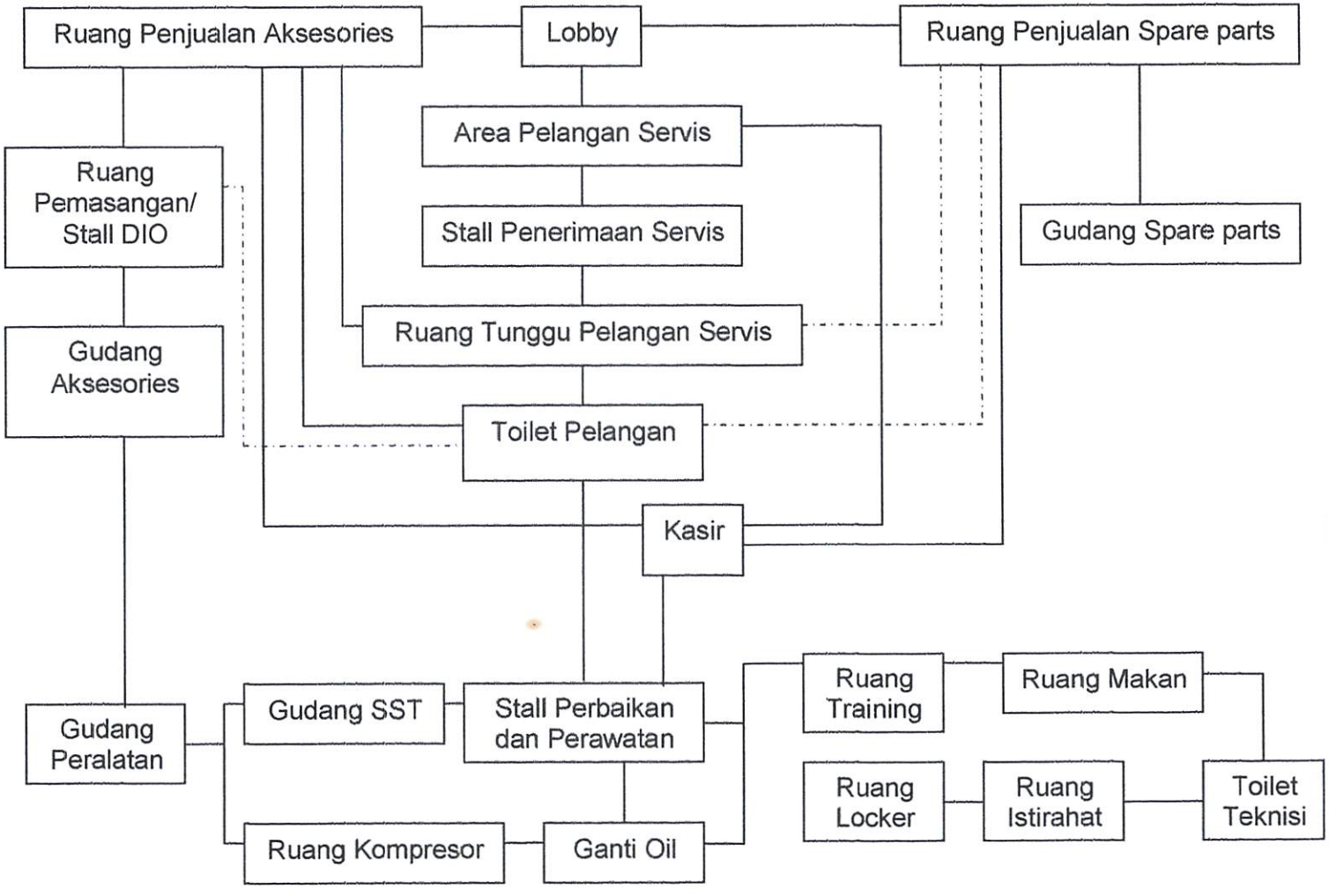
- Mikro : Fasilitas Penunjang Utama



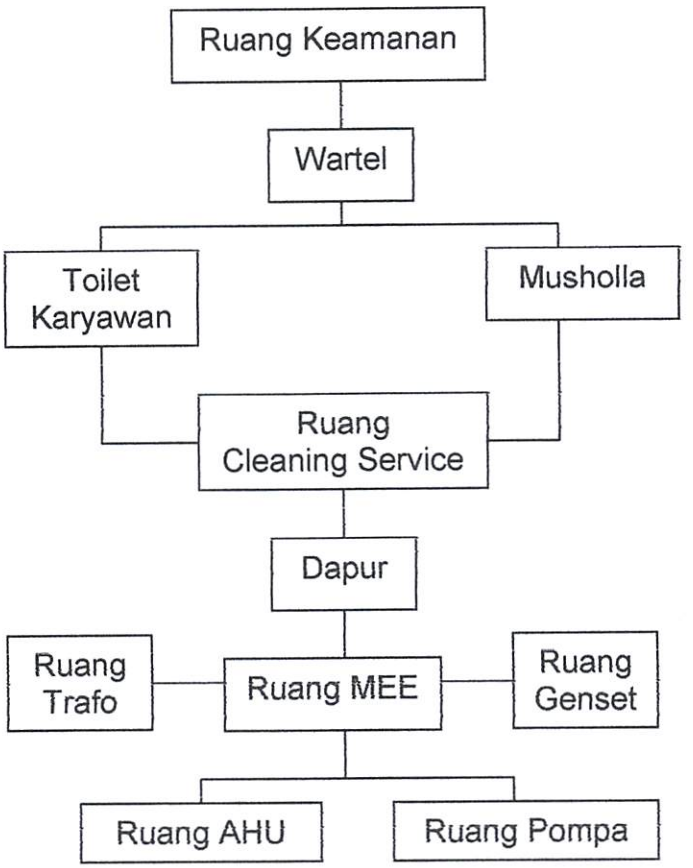
- Fasilitas Penunjang



- Fasilitas Utama



- Fasilitas Servis



VIII. 6. 2. Permasalahan Ruang

- Bgaiaman bentuk ruang yang baik dantepat untuk menampang mobil/kendaraan.
- Bagaimana hubungan ruang pamer dengan ruang pamer lain supaya pengunjung terarah dengan jelas.
- Bagaiaman penempatan kendaraan pamer dalam ruang pamer guna keefisien runag.
- Bagaimana merancang ruang dalam pamer guna kenyaman pengunjung dalam menikmatiobjek dengan memasukan usnsur arsitektur pos-modern.

- Bagaimana menciptakan suasana ruang bengkel yang nyaman dan bersih (tepat guna).

VIII. 6. 3. Permasalahan Sirkulasi.

- Bgaiman menciptakan sirkulasi di dalam ruang pamer yang jelas guna kenikmatan dan kenyaman pengunjung.
- Bagaimana pola sirkulasi dalam ruang pamer
- Bagaimana menciptakan koridor sebagai ruang sirkulasi di dalam ruangan pamer guna mengarahkan pengunjung.
- Bagaimana mengatasi sirkulasi pengelola agar ruang sirkulasi pengelola tidak menganggu aktivitas pengunjung.
- Bgaiaman mengatasi sirkulasi bengkel agara tidak terjadi kekacauan.
- Konsep koridor diperelas dengan penerapan unsur-unsur perancangan interior.
- Sistem sirkulasi menggunakan sistem menyebar, acak dan leinier.
- Perbedaan ketinggian dan bahan baku pada lantai serta tekstur lantai guna mengarahkan pengunjung secara jelas.
- Sirkulasi pengelola dopisah, agara tidak terjadi penumpukan sirkulasi.

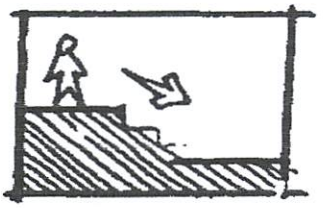
VIII. 6. 4. Analisa Pendekatan Masalah.

- Bentuk ruang disesuaikan dengan objek pamer guna penataan yang fleksibel.
- Pola hubungan runag pamer memnggunakan sistem layout
- Besaran ruang berdasarkan dimensi kendaraan yang dipamerkan
- Memasukan unsur tema ke dalam rua gan pamer mencerminkan tema pos-modern.

1. TYPE LANTAI

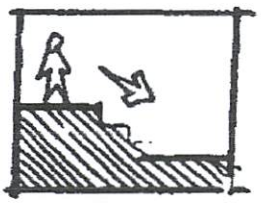
Perbedaan ketinggian lantai akan memberikan pengaruh yaitu :

- Lantai Turun



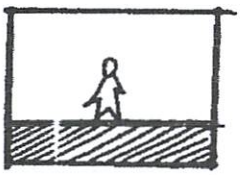
  - Mngambat arus perpindahan pengunjung, memungkinkan lebih lama menikmati objek.
  - Memberikan kesan menguasai keadaan di bawahnya.

- Lantai Naik



  - Menberikan kesan ketegasan, arus pergerakan pengunjung.
  - Mberi waktu pemgamatan yang sekilas sehingga kemungkinan objek lain terlewati.

- Lantai Datar.



  - Memberi kesan suasana keterlambatan gerak.
  - Memberi kesan ketenangan.

2. Ruang Pamer Mobil

Berfungsi sebagai tempat untuk memamerkan mobil-mobil, baik yang dijual maupun yang tidak dijual dengan kata lain sekedar untuk dipamerkan. Ruang pamer dibedakan menjadi 2, yakni:

- **Ruang pamer tetap.**

  Ruang pamer untuk mobil-mobil yang dijual, pada ruang pamer ini terdapat display untuk setiap tipe mobil Honda.

- **Ruang pamer tidak tetap.**

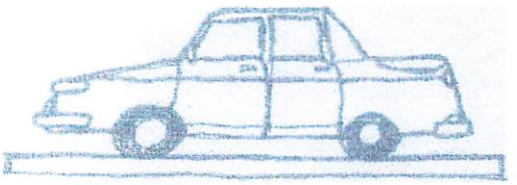
  Yaitu ruang pamer yang digunakan untuk :

  - Launcing atau pengenal tipe-tipe terbaru.

- Pameran mobil prototype.

Untuk penampilan ruang pamer memperhatikan:

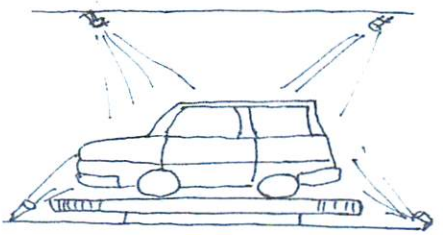
a) **Stage,** yakni tempat mobil dipamerkan yang antara lain stage diam dan putar.



Gambar : Stage mobil.

b) **Lighting.**

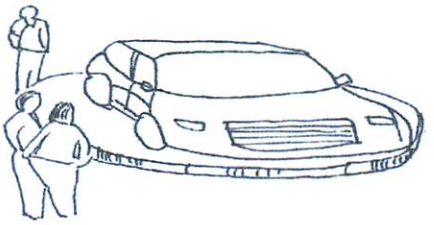
Pencahayaan ini sangat penting untuk menonjolkan mobil yang dipamerkan.



Gambar: Pencahayaan pada stage.

Maka dengan efek cahaya tertentu maka mobil tersebut akan tampil lebih menarik. Ada dua jenis pencahayaan yakni: pencahayaan sinar matahari dan buatan (menyeluruh dan *spotlight*).

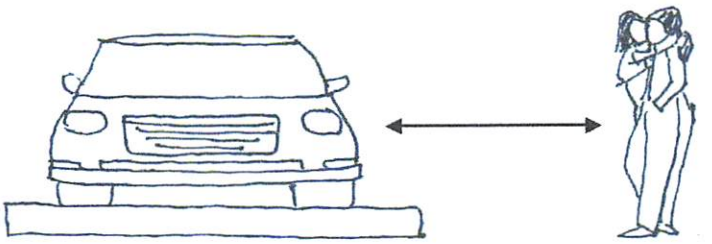
Kelebihan dan kekurangan menggunakan dan tidak mengunakan stand sebagai berikut:



Gambar : Stand.

Dengan menggunakan stand, orang yang sedang mengamati atau melihat mobil tidak bisa terlalu dekat.

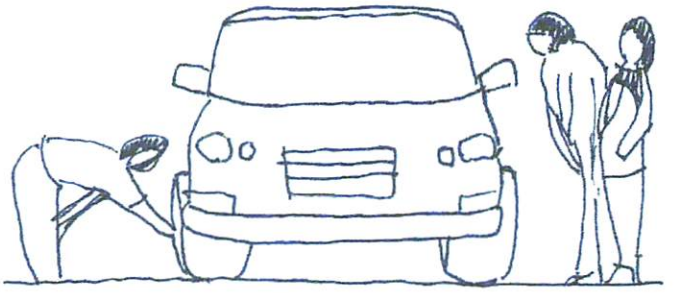
Namun dengan menggunakan stand, mobil yang dipamerkan jadi terlihat lebih menonjol.



Gambar Jarak stand dengan pengamat.

Adanya jarak antara pengamat dengan mobil yang sedang diamati.

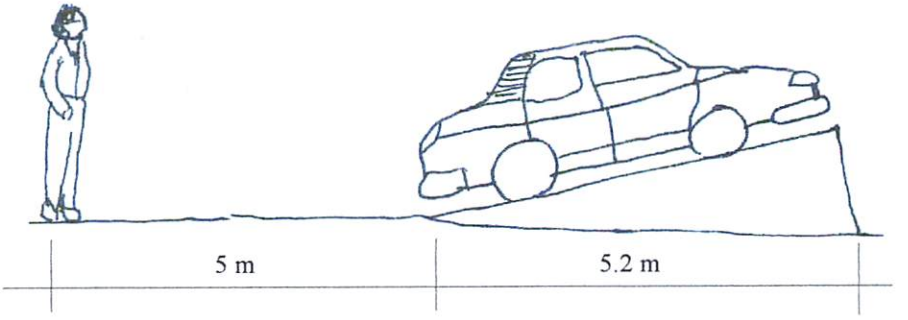
Jika tidak menggunakan stand maka tidak ada jarak antara pengamat dengan mobil sehingga pengamat dapat meraba-raba atau menaiki mobil tersebut.



Gambar : Mobil display tanpa stand.

3. Standar Ruang Pamer

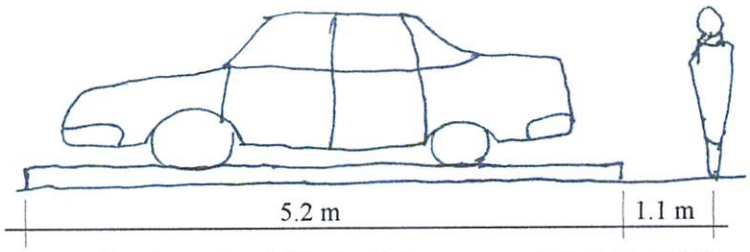
- Jarak ideal untuk pengamat dengan mobil.



Gambar : Jarak ideal untuk pengamat dengan mobil.

- Untuk stand berputar.

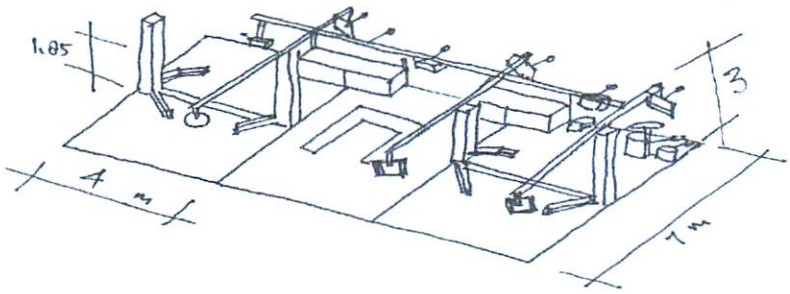
Dengan stand berputar maka pengamat tidak bisa terlalu dekat dengan mobil yang dipamerkan.



Gambar : Jarak ideal untuk pengamat dengan mobil.

4. Stall Perbaikan / Servis Besar

Stall ini berfungsi untuk tempat atau sarana teknisi untuk memperbaiki kendaraan dengan mempergunakan bantuan alat berupa lift car untuk mengangkat mobil.



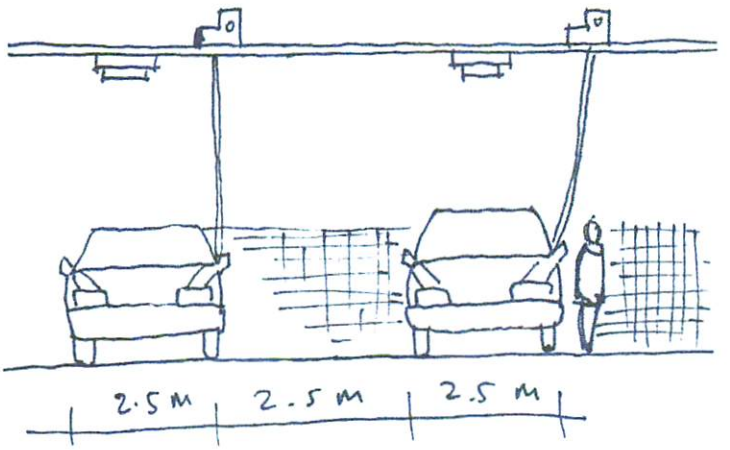
Gambar ; Besaran ruang lift car.

Peletakan ruang over houl dekat dengan ruangan servis berat, karena ruang over houl ini berfungsi sebagai tempat perbaikan mesin-mesin mobil dengan mempergunakan alat. Dan di dalam ruangan over houl ini terdapat SST (tempat penyimpanan alat-alat perbaikan khusus).

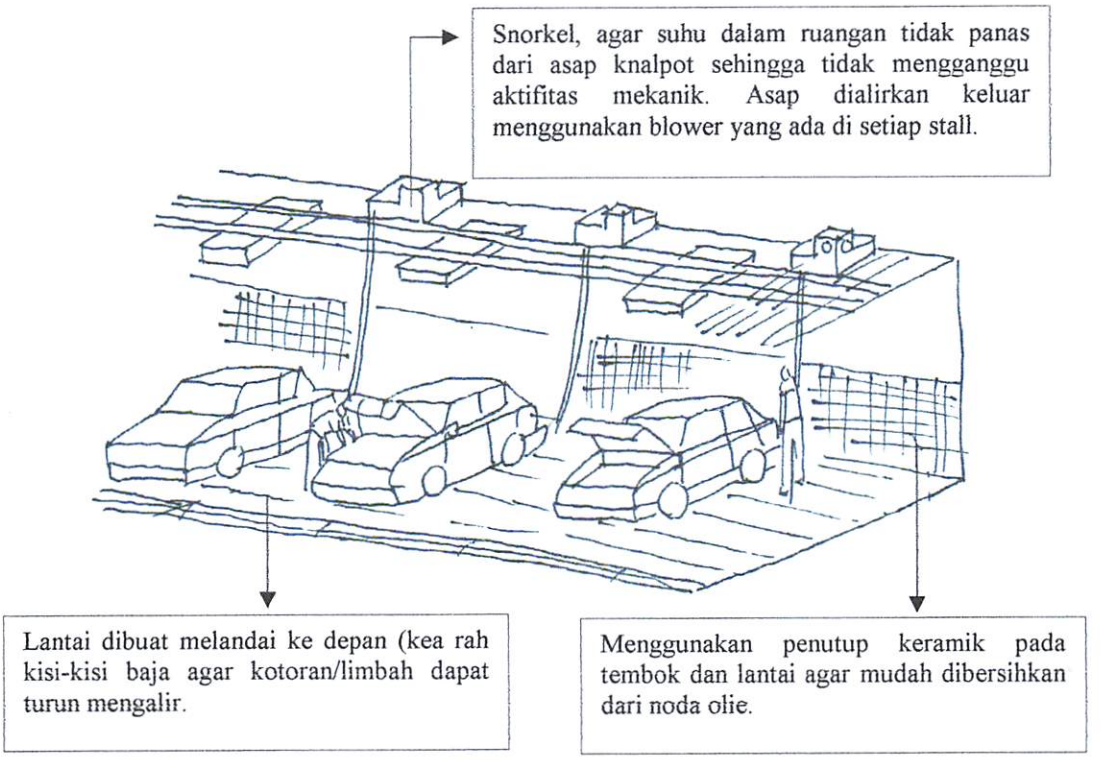
5. Stall Perbaikan / Servis Ringan

Fungsinya sebagai tempat untuk mekanik melakukan pekerjaan servis ringan, yang meliputi: cek mesin, ganti olie, dan lain-lain.

Pada stall ini jarak antara mobil harus luas agar mekanik tidak terganggu serta menghindari lecet, atau kerusakan lainnya pada saat kendaraan sedang diservis/perbaiki.



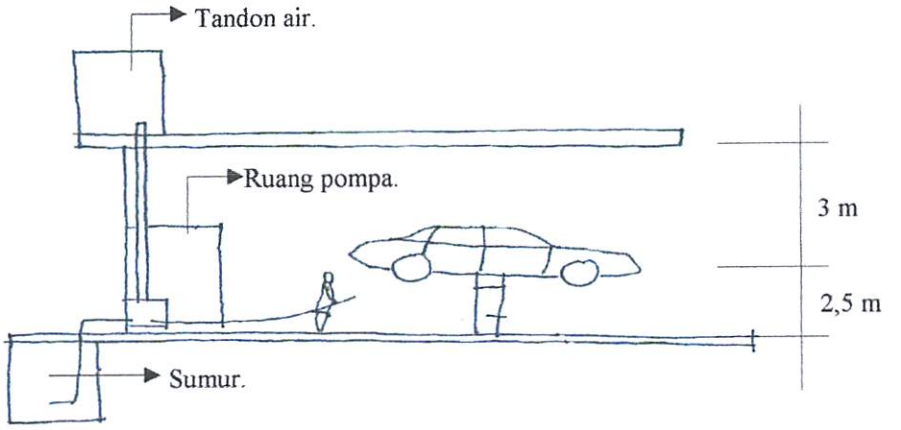
Gambar : Jarak antara stall.



Gambar : Stall perbaikan ringan.

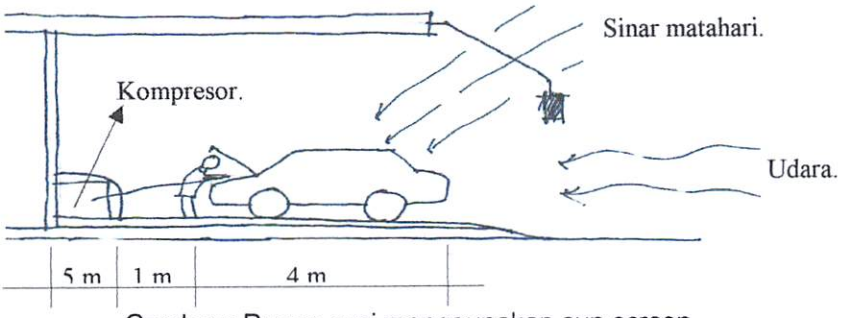
6. Pencucian Mobil

Tempat pencucian mobil menggunakan sistem hidrolik, agar mudah membersihkan bagian bawah mobil. Menggunakan aliran air yang diambil dari sumur kemudian disimpan di tandon atas.



Gambar : Ruang cuci mobil.

Menggunakan sun screen, agar sinar matahari dapat langsung masuk sehingga membantu mengeringkan secara alami.

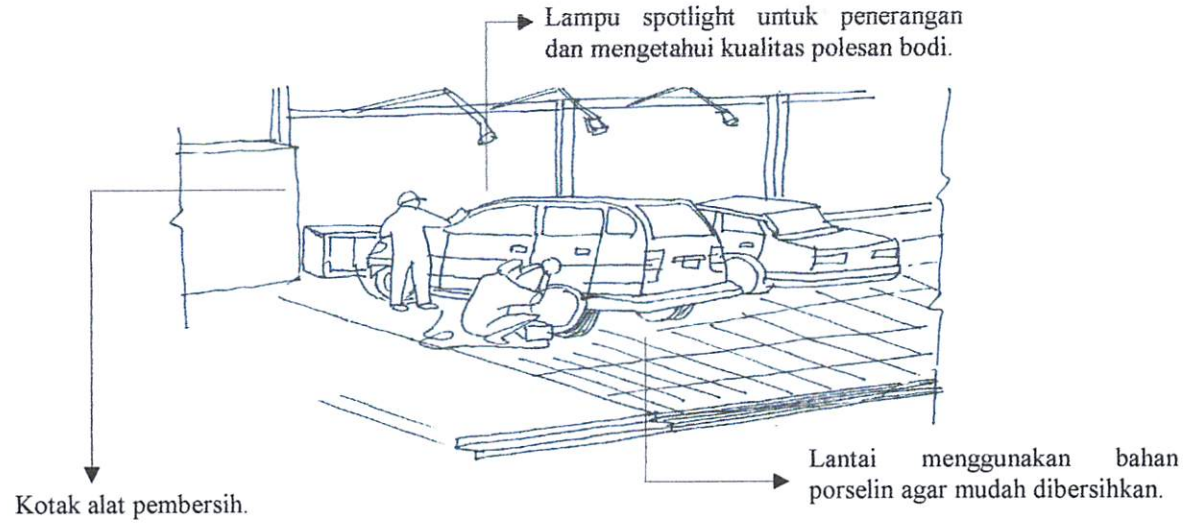


Gambar : Ruang cuci menggunakan sun screen.

7. Ruang Perawatan

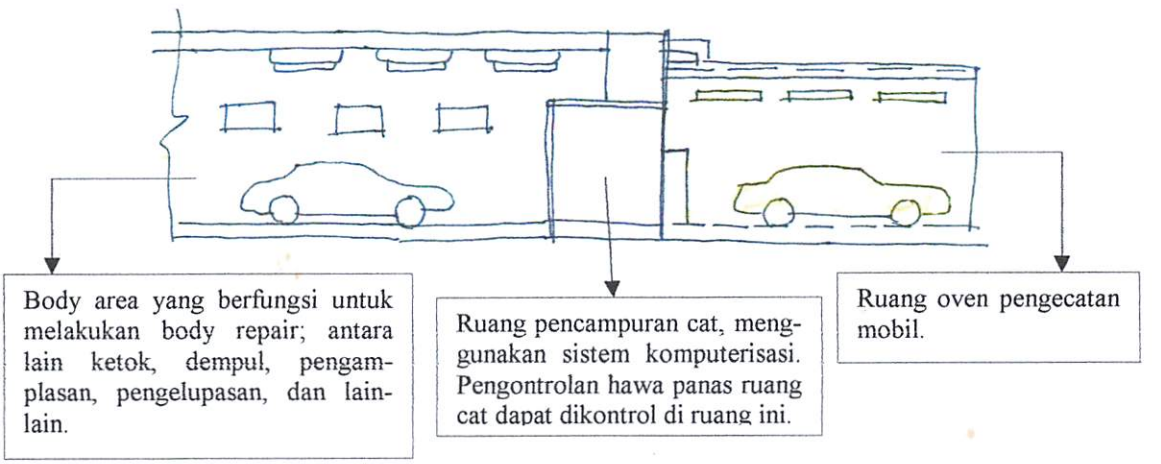
Aktifitas yang dilakukan di ruang perawatan, antara lain:

- Pencucian mobil.
- Pengeringan mobil.
- Poles bodi dan kaca.
- Pembersihan interior dan eksterior mobil, dan lain-lain yang berhubungan dengan salon mobil.



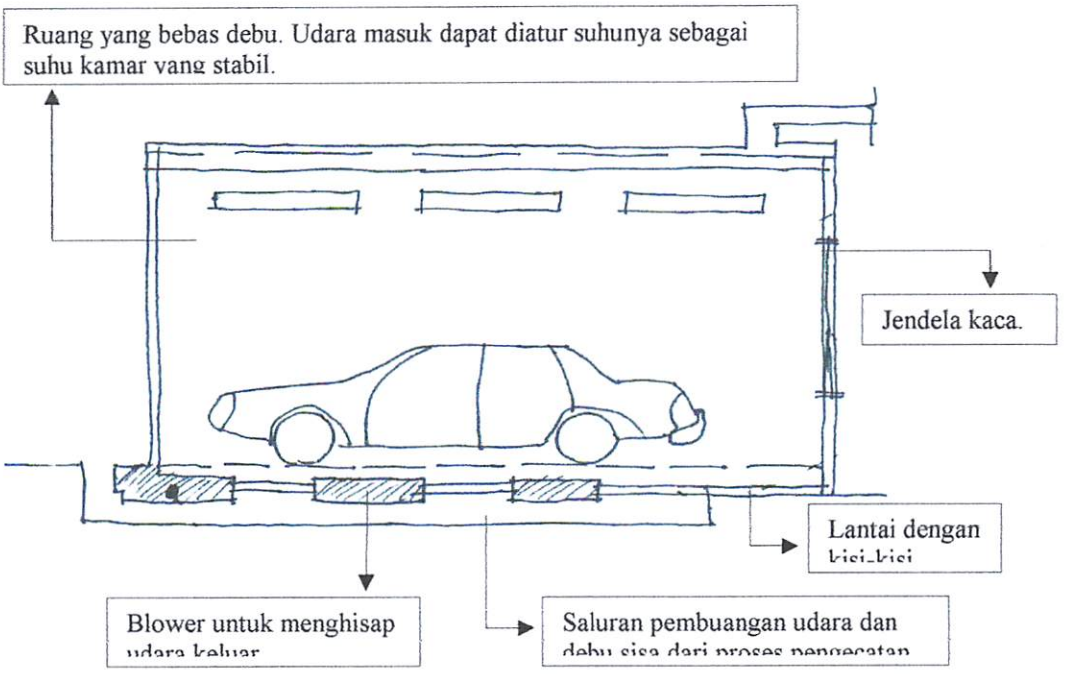
Gambar : Ruang salon mobil.

8. Ruang Perbaikan Bodi



Gambar : Ruang perbaikan bodi.

Pengecatan dengan menggunakan oven room dapat menghasilkan warna yang lebih sempurna dari pada pengecatan di ruangan terbuka. Syarat cat yang digunakan terbuat dari polyurethane dengan panas ideal untuk kering 20-60^0 c. Perbandingan cat dengan bahan dasar lainnya harus benar-benar tepat. Pada saat pengecatan, suhu oven room 30^0 c, saat pengeringan 60-80^0 c. Plafond terbuat dari bahan semacam busa yang akan mengalirkan udara yang bisa diatur suhunya agar selalu stabil dalam pengecatan.



Gambar : Oven room.

9. Ruang Aksesoris dan Spareparts

Berfungsi sebagai display untuk suku cadang dan aksesoris. Terdapat perbedaan antara display suku cadang dan display aksesoris, yakni:

- Aksesoris

Penataan barang-barang aksesoris harus lebih menarik, karena mengingat sifat aksesoris hanya sebagai pelengkap bukan hal yang utama. Dengan penataan yang baik dan menarik, pengunjung akan tertarik untuk melihat dan mengetahui. Jika sudah mengetahui dan tertarik, maka ada keinginan untuk membeli.

Ruang pamer aksesoris dibagi menjadi dua bagian, yakni:

1) Aksesoris audio

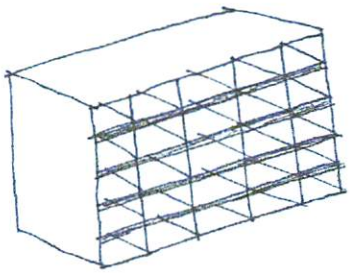
   Yaitu aksesoris yang mencakup segala kebutuhan sound system pada sebuah mobil, termasuk: speaker, power amplifier, kabel-kabel, jok, dan lain-lain.

2) Aksesoris non-audio

Yaitu aksesoris yang mencakup kebutuhan fisik mobil, juga modifikasi mobil, termasuk: knalpot, ban, velg, setir, lampu, accu-baterai, shockbreaker, dan lain-lain.

- Suku Cadang

Untuk suku cadang ukuran kecil dibuatkan rak yang diberi sekat-sekat untuk peletakkan dan diberi kode.



Gambar : Rak untuk suku cadang.

Penataan ruang yang baik pada bagian suku cadang dapat menjamin kelancaran aliran pelanggan suku cadang maupun aliran pasokan suku cadang yang efisien.

Pada intinya bagian suku cadang terdapat dua area, yaitu secara fungsional berbeda satu sama lainnya. Dua area tersebut adalah:

1) Area pelanggan (kantor, kasir, ruang tunggu pelanggan).
   - Untuk menjamin kelancaran proses pelayanan suku cadang, area pelanggan harus dirancang dengan efektif.
   - Area pelanggan harus memiliki hubungan yang baik dengan fungsi-fungsi lainnya di showroom dan servis.
2) Area kerja (suku cadang/ruang kantor).
   - Tata letak area kerja harus memungkinkan bagi para karyawan untuk mewujudkan efisiensi pengadaan suku cadang, seperti pengiriman, penerimaan dan penyimpanan suku cadang.

DAFTAR PUSTAKA

D.K. Ching Francis; alih bahasa; Ir. Paulus Hanoto Adjie. 1999.*ARSITEKTUR: Bentuk, Ruang, dan Susunann.,* Jakarta: Erlangga

Johnson Philip, Menggenali Pemikiran Posmodernisme Dalam Arsitektur, Hal 58.

Klassens Winand; ***"Architecture and Philosophy"***; University of San Carlos; Cebu City 1990; (Page 13).

Kate Nesbitt,. 1996; ***Theorizing a New Agenda for Architecture***. New York; Princeton Architectureal Press; Hal.84.

Rob Krier, Komposisi Arsitektur, Jakarta: Penerbit Erlangga, 1996. Hal 123.

Rose; kutipan dari kamus "Oxford English Dictionary's (OED)" dalam Jencks, 1992:120.

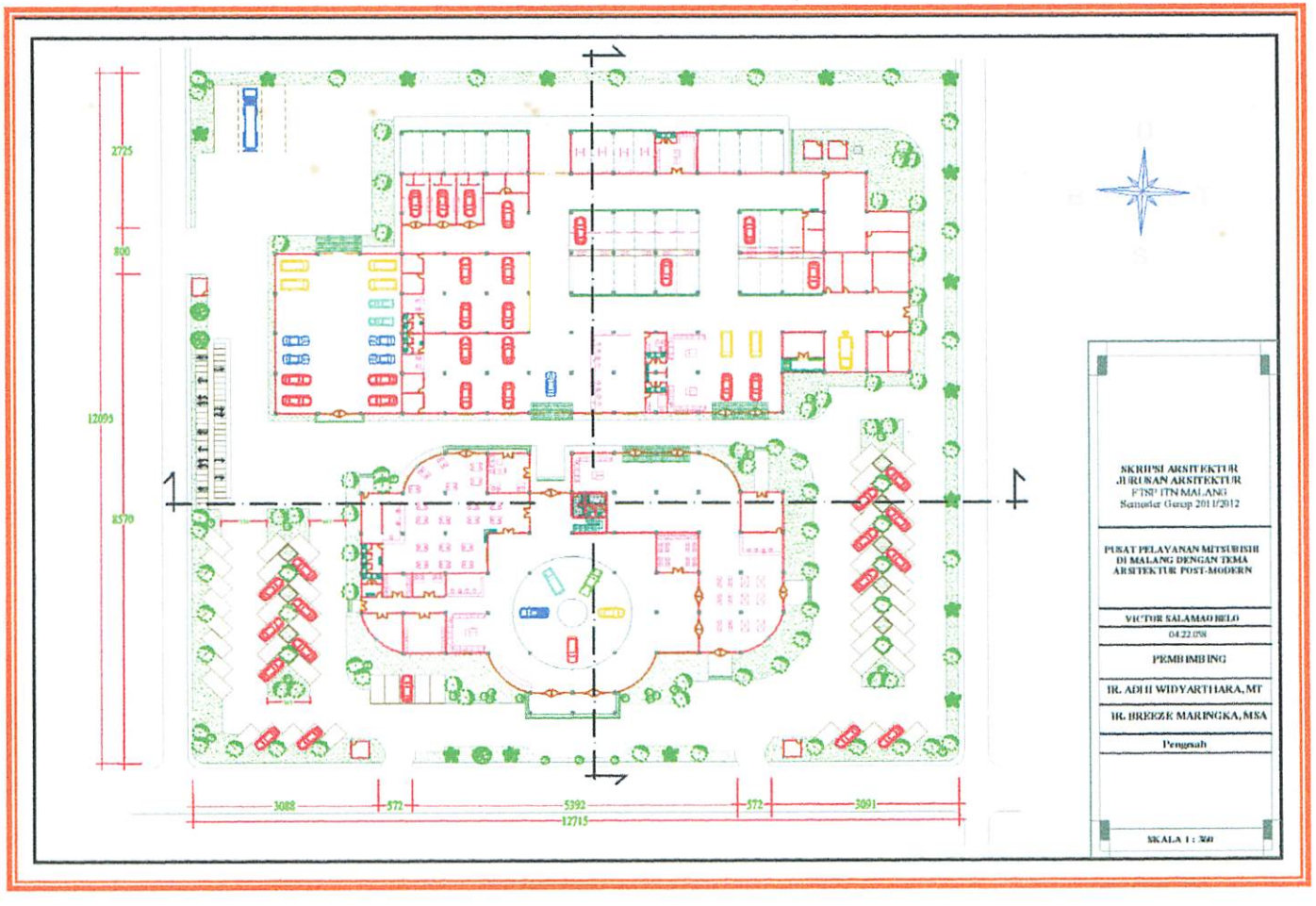
Sulasmi Darmaprawira W. A., , Warna: Teori Dan Kreatifitas Penggunaanya jilid 2, Bandung: ITB, 2002. hal. 75.

Siagian Ibnu; ***"Arsitektur Post-modern Dalam Kritik"***; Senin, 10 Maret 2008.htm

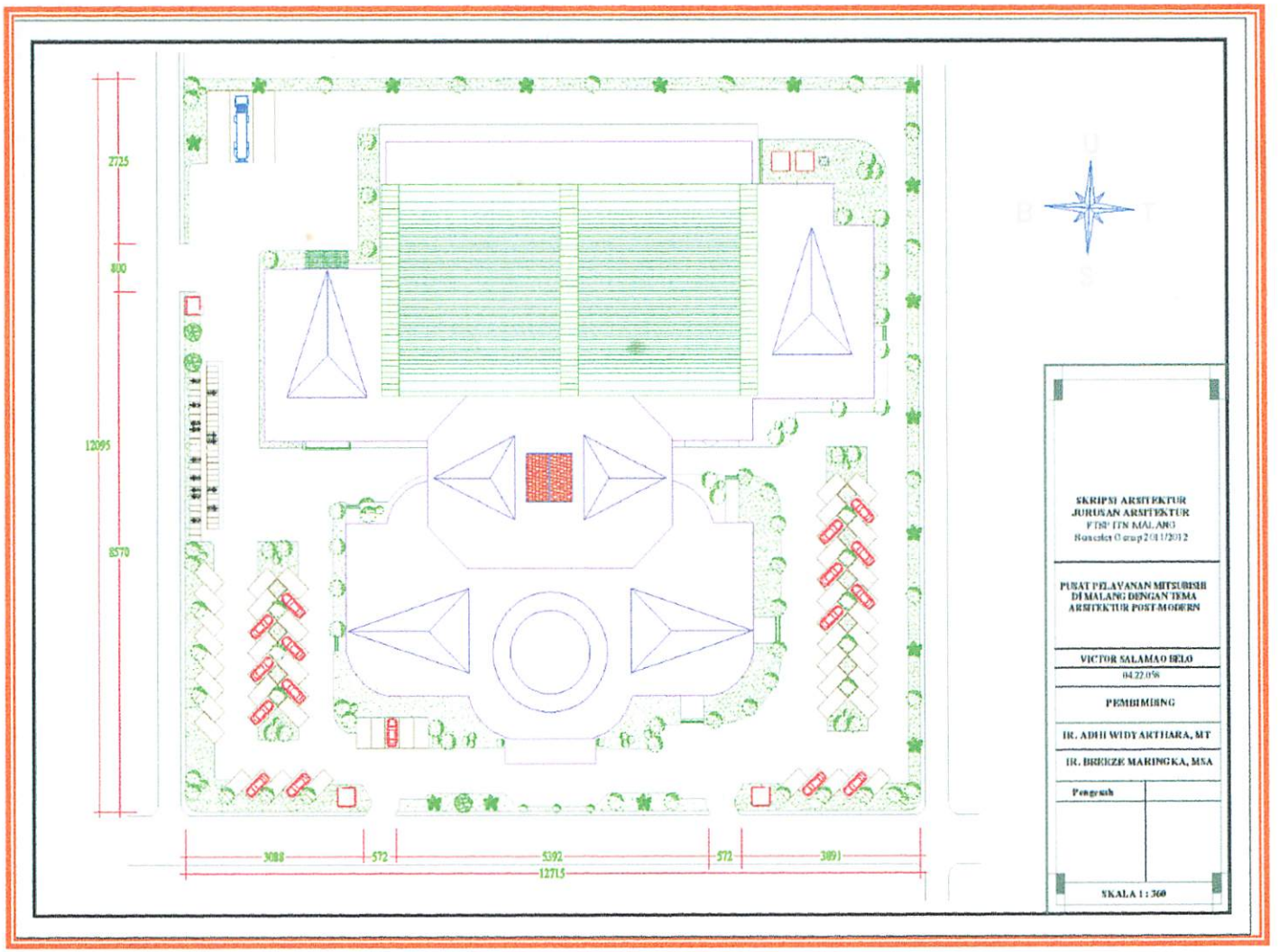
Kamus Umum Bahasa Indonesi

www.mitsubishi.com, (diakses tanggal 24 maret 2009)

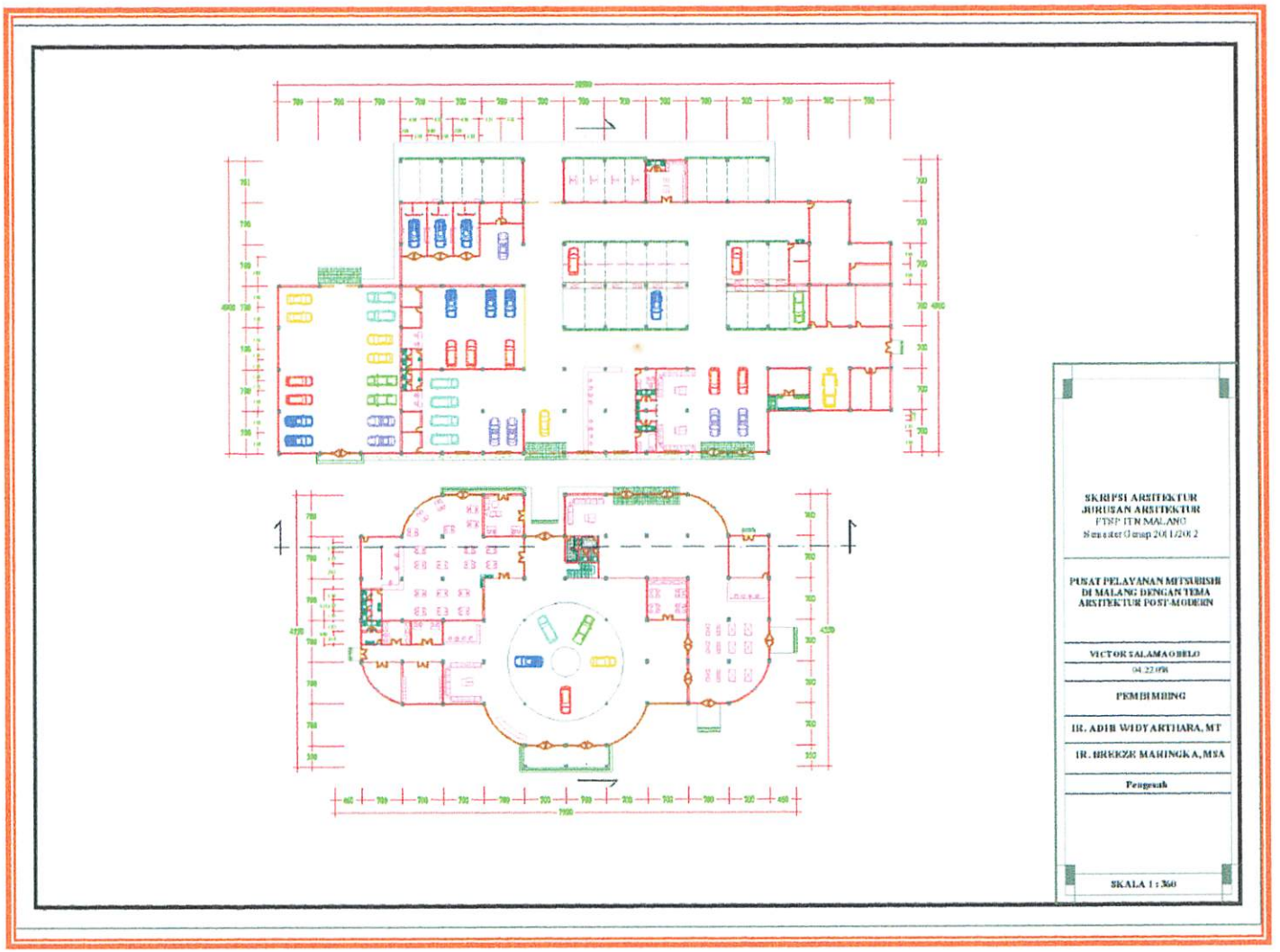
LAMPIRAN



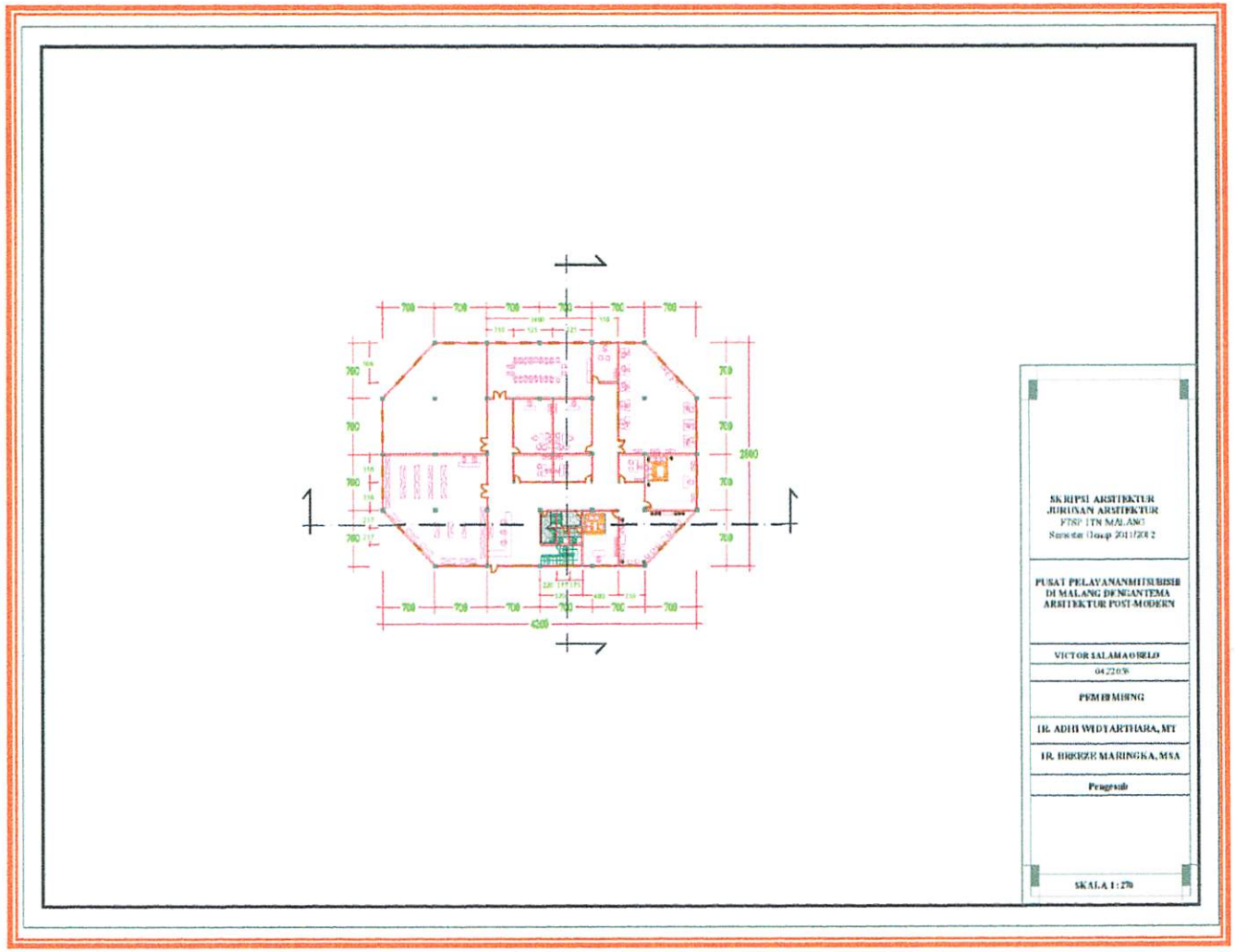
LAY OUT


2725
800
12095
8570
3088
572
5392
572
3091
12715
SKRIPSI ARSITEKTUR
JURUSAN ARSITEKTUR
FTSP ITN MALANG
PUSAT PELAYANAN MITSUBISHI
DI MALANG DENGAN TEMA
ARSITEKTUR POST-MODERN
VICTOR SALAMAO BELO
PEMBIMBING
IR. ADHI WIDYARTHARA, MT
IR. BRIGIZE MARINGKA, MSA
Pengesah
SKALA 1 : 360

SITE PLAN



DENAH LANTAI 1

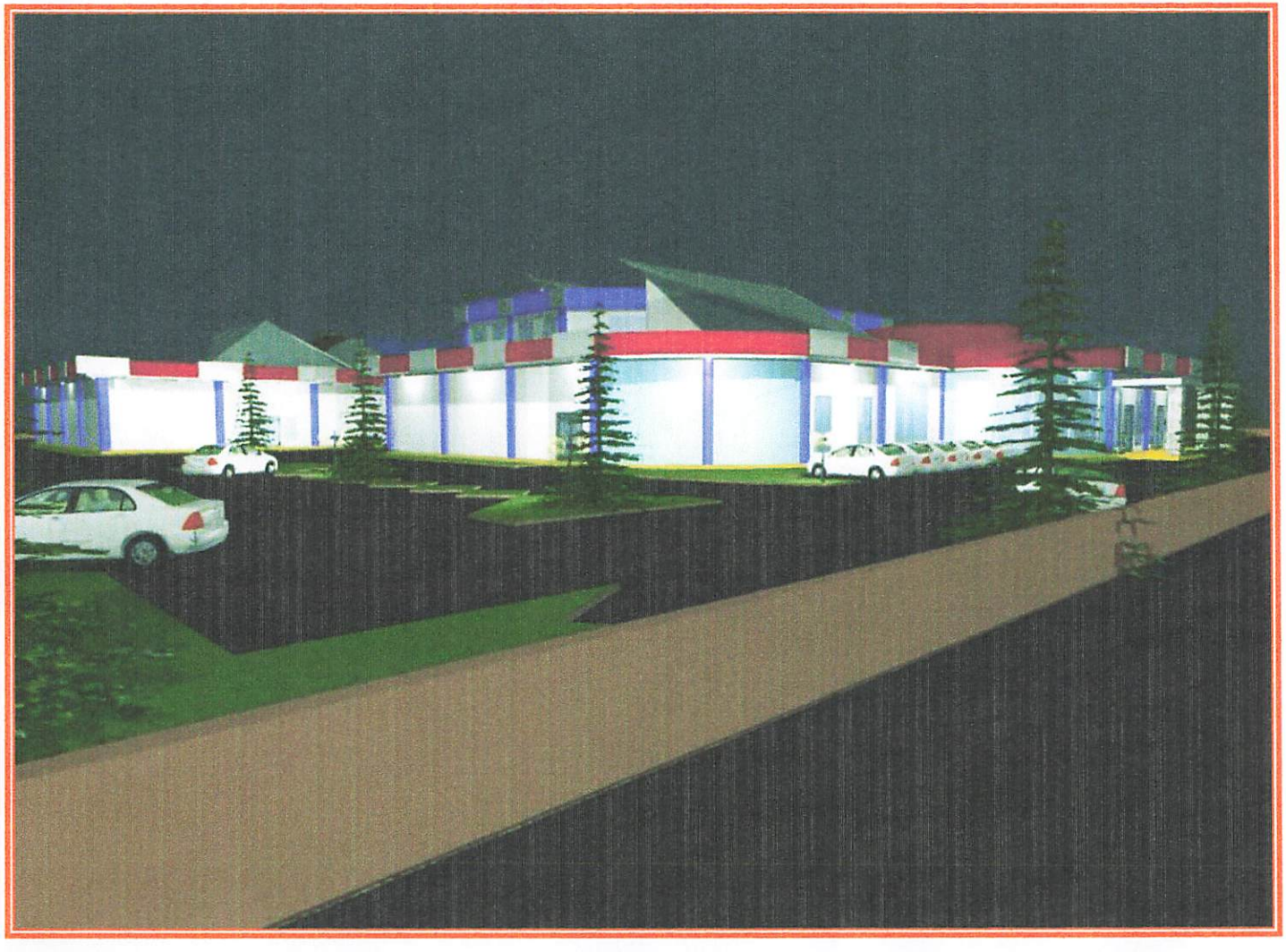


DENAH LANTAI 2

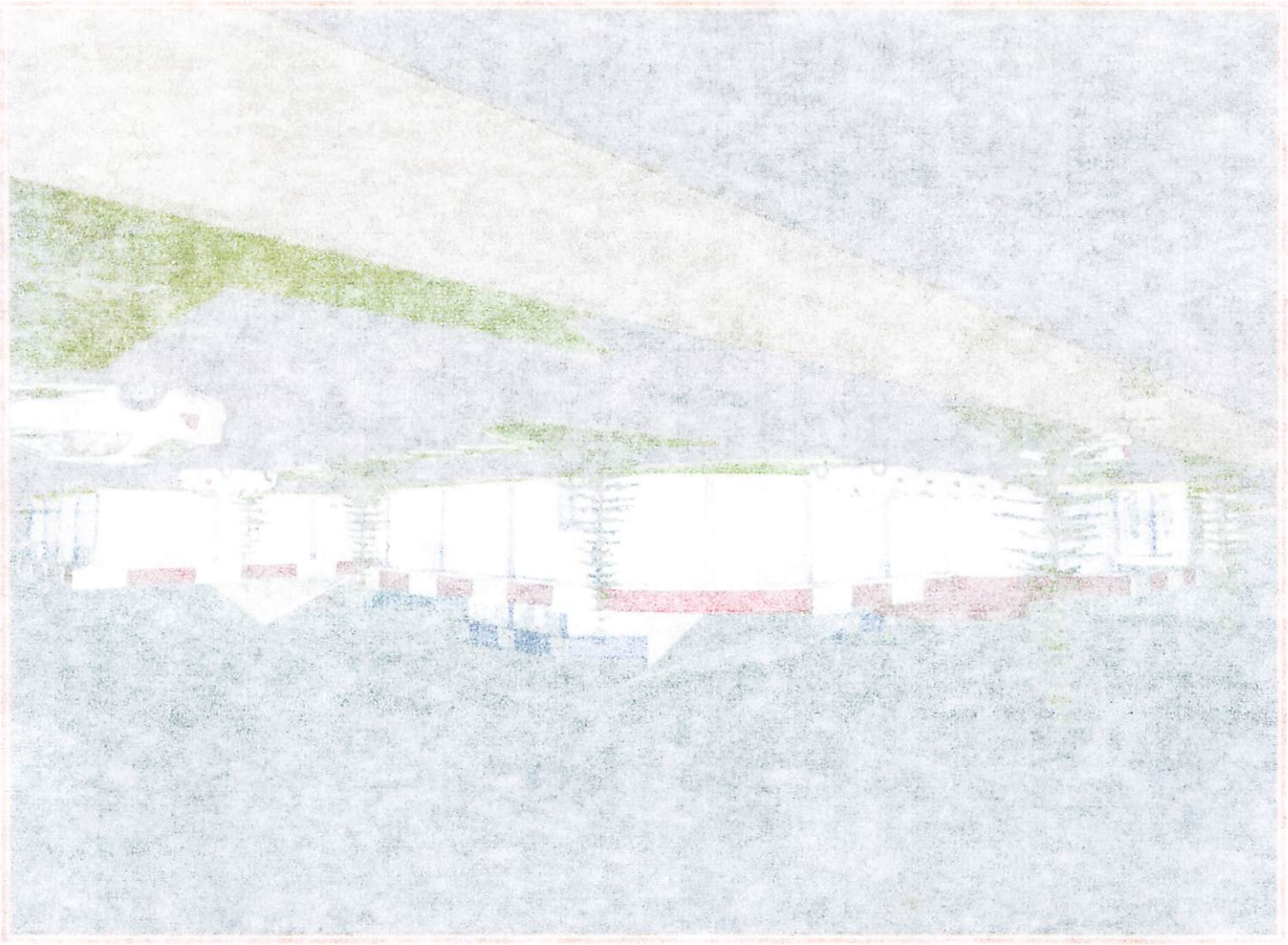
TAMPAK BANGUNAN

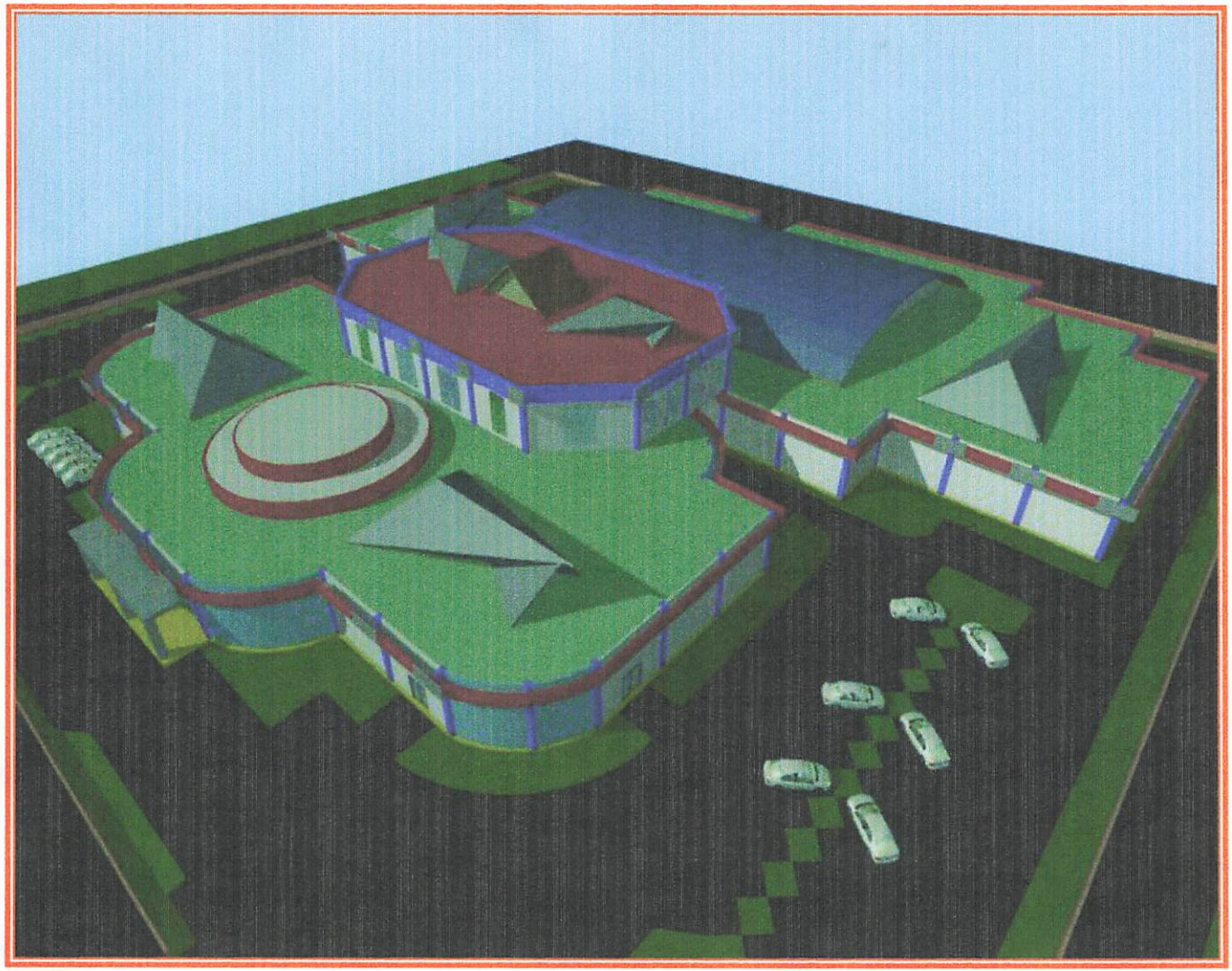
POTONGAN BANGUNAN

PERSEPTIF

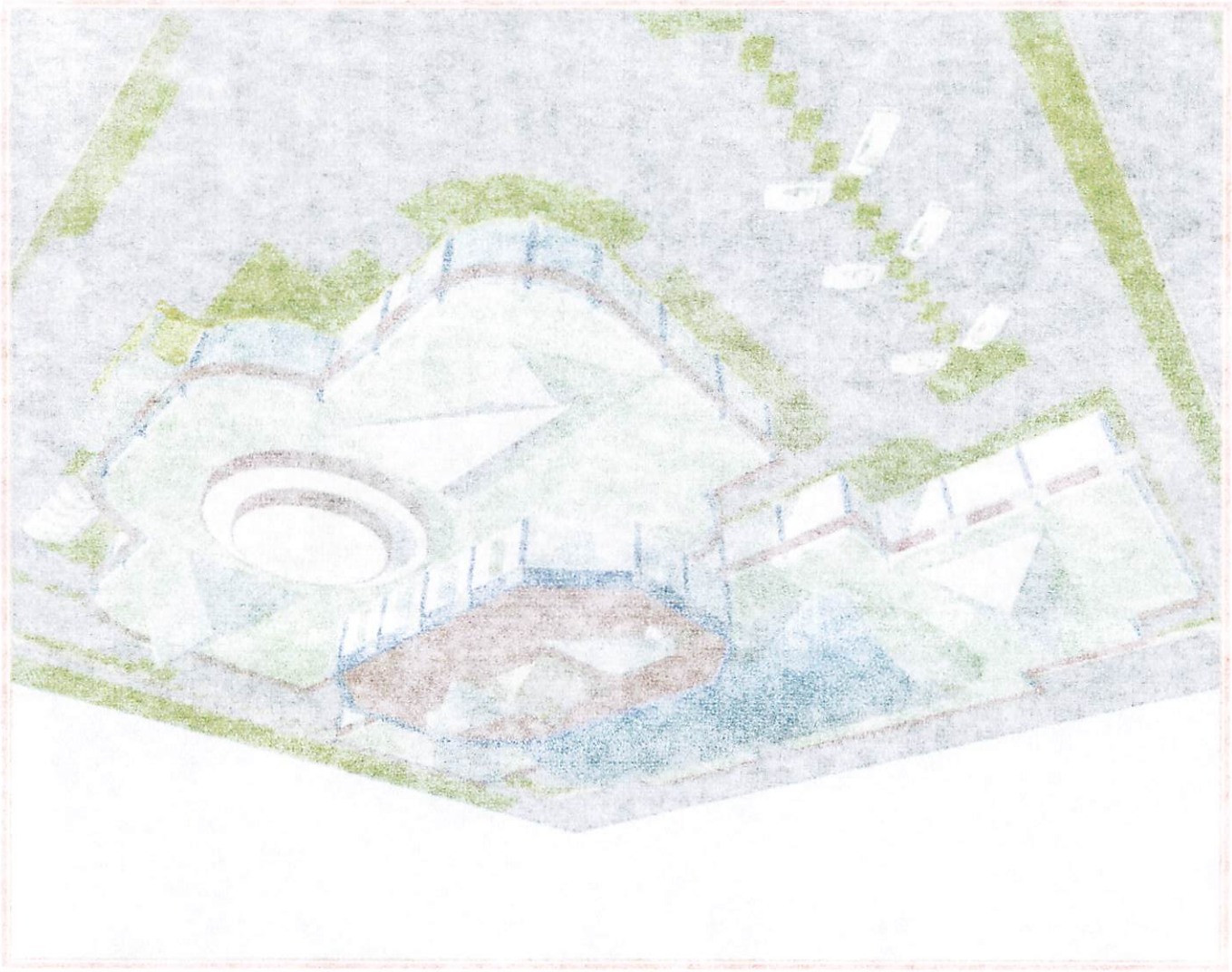


PERSEPTIF

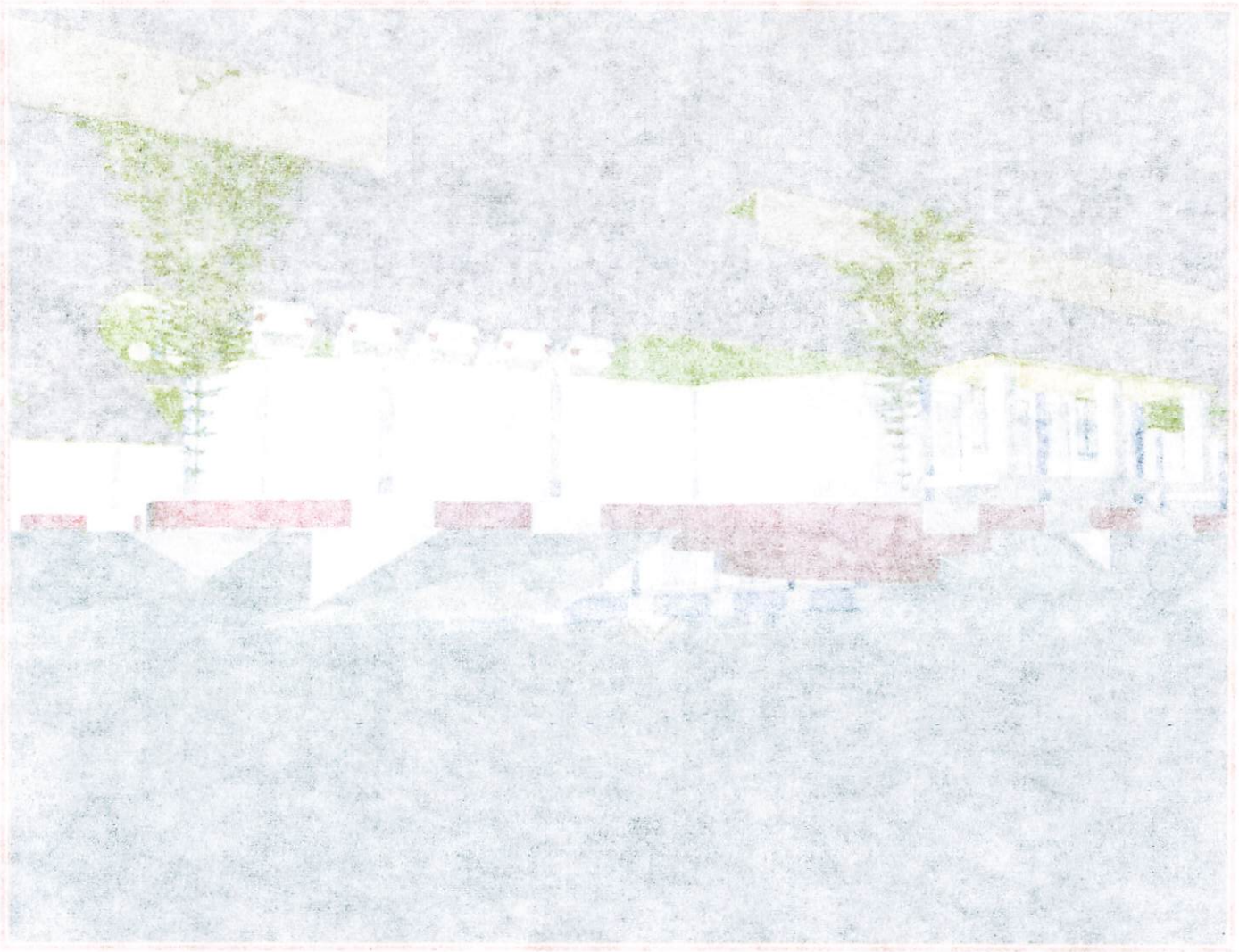




PERSEPTIF



PERSEPTIF



MAKET