LAPORAN SKRIPSI ARSITEKTUR

TERMINAL ANGKUTAN UMUM TAIBESSI, DI DILI TIMOR-LESTE DENGAN TEMA ARSITEKTUR POST-MODERN (Robert Venturi)

PERIODE SEMESTER GENAP 2009 - 2010
Sebagai Persyaratan Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Teknik Arsitektur

Disusun Oleh :

FRANCO MATEUS RIBEIRO DOS REIS
07.22.901

Dosen Pembimbing :

1. Ir. Daim Triwahyono, MSA
2. Ir. Suryo Tri Harjanto, MT

JURUSAN TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG
2010

LEMBAR PENGESAHAN LAPORAN

JUDUL

TERMINAL ANGKUTAN UMUM TAIBESSI, DI DILI TIMOR-LESTE
DENGAN TEMA
ARSITEKTUR POST-MODERN

Laporan ini telah diperiksa dan disetujui sebagai Laporan Skripsi untuk memenuhi salah satu persyaratan untuk memperoleh Gelar Sarjana Teknik di Jurusan Arsitektur – FTSP ITN Malang

Disusun oleh :
Nama : Franco Mateus Ribeiro Dos Reis
Nim : 07.22.901

Menyetujui :

Dosen Pembimbing I,	Dosen Pembimbing II,
Ir. Daim Triwahyono, MSA	**Ir. Suryo Tri Harjanto, MT**
NIP. 131.409.892	**NIP. Y. 103.960.0294**
Dosen Penguji I,	Dosen Penguji II,
Ir. Ertin Lestari, MT	**Ir. Adhi Widyathara, MT**
NIP. 131.639.75	**NIP. 131 803 310**

LEMBAR PENGESAHAN LAPORAN

1. Judul Skripsi : **TERMINAL ANGKUTAN UMUM TAIBESSI DI DILI TIMOR-LESTE DENGAN TEMA ARSITEKTUR POST-MODERN**

   Obyek : Terminal Angkutan umum
   Tema : Arsitektur Post-Modern
   Lokasi : Dili, Timor-Leste

   Mahasiswa : **Franco Mateus Ribeiro Dos Reis**
   NIM : **07.22. 901**

2. Waktu Pelaksanaan : 07 Oktober 2009 sampai 01 Februari 2010

3. Waktu Pengujian : 01 Februari 2010
   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
01	Analisa dan Pembahasan																
02	Usulan Karya Desain																

Malang ,

Koordinator Skripsi

Ir. Gatot Adi Susilo, MT
NIP.P 101.880.0185

Mahasiswa

Franco Mateus Ribeiro Dos Reis
NIM. 07.22.901

Mengetahui :

Dekan
FTSP – ITN Malang

Ir. A.Agus Santoso, MT
NIP.Y. 101.870.0155

Ketua Jurusan
Teknik Arsitektur

Ir. Didiek Suharjanto, MT
NIP.Y. 103.900.0215

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan Rahmat dan anugrah yang luar biasa selama proses penyusunan skripsi ini, sehingga dengan segala petunjuk-Nya proses skripsi ini dapat berjalan lancar. Atas izin dan berkah-Nya penyusunan laporan skripsi dengan judul "***Terminal Angkutan Umum Taibessi di Dili Timor-Leste Dengan Tema Arsitektur Post- Modern***" ini dapat terselesaikan dengan baik.

Pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Ir. Didiek Suharjanto, MT selaku Ketua Jurusan Teknik Arsitektur Institut Teknologi Nasional Malang.
2. Bapak Ir. Gatot Adi Susilo, MT selaku Koordinator Studio Skripsi.
3. Bapak Ir.Daim Triwahyono, MSA selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberikan bimbingan, arahan, dan masukan baik dalam proses analisa maupun konsep usulan desain
4. Bapak Ir. Suryo Tri Harjanto, MT selaku dosen pembimbing II
5. Ibu Ir. Ertin Lestari, MT selaku dosen penguji I
6. Bapak Ir. Adhi , MT selaku dosen penguji II
7. Bapak/Ibu dosen Institut Teknologi Nasional Malang khususnya Jurusan Arsitektur atas bimbingan dan pengajaran yang telah diberikan.
8. Dan semua pihak yang telah membantu dalam proses skripsi ini

Juga tidak lupa penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sedalam-dalamnya khususnya kepada :

1. Keluarga Tercinta Papa(Almarhum), Mama, ke-3 Kakak dan kakak-kakak iparKu yang telah banyak membantu aku dan saudara-saudaraKU yang telah memberikan perhatian, kasih sayang, doa restu, motivasi serta dorongan baik berupa materiil maupun non materiil.
2. Rekan-rekan Mahasiswa dan Sahabat-Sahabat yang telah banyak menyumbangkan tenaga, pikiran serta motivasi sehingga penyusunan skripsi ini dapat berjalan dengan baik.

DAFTAR ISI

TERMINAL ANGKUTAN UMUM TAIBESSI DI DILI TIMOR-LESTE DENGAN TEMA ARSITEKTUR POST-MODERN (ROBERT VENTURI)

FRANCO MATEUS RIBEIRO DOS REIS
(Jurusan Teknik Arsitektur, FTSP – ITN Malang)

A B S T R A K S I

Terminal adalah titik simpul berbagai moda angkutan, sebagai titik perpindahan penumpang dari moda yang satu ke moda yang lain atau berbagai moda kesuatu moda, juga suatu titik tujuan atau titik akhir orang setelah turun dan melanjutkan berjalan kaki ke tempat kerja, rumah atau pasar, dengan kata lain titik terminal adalah sebuah titik henti.

Sedangkan pengertian angkutan umum adalah pemindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan mengunakan kendaraan.

Terminal angkutan umum adalah titik simpul berbagai moda angkutan umum sebagai titik perpindahan dari moda yang satu ke moda yang lain dengan mengunakan kendaraan.

Mengingat fungsi terminal angkutan umum merupakan fungsi terpenting dalam keperluan dan kepentingan masyarakat Timor Leste sebagai alat transportasi untuk menghubungkan dengan berbagai daerah di Timor Leste.

Disamping sebagai alat transportasi untuk kehidupan masyarakat diharapkan terminal juga dapat menghadirkan suatu bentuk yang mampu mengekpresikan tema yang digunakan yaitu : Arsitektur Post-Modern yang merupakan hasil pemikiran baru dalam memunculkan arstektur tradisional Timor Leste melalui bentuk yang diterapkan pada bangunan terminal tersebut.

Dalam Arsitektur Post-Modern dengan tokoh Robert Venturi yang mengambil unsure-unsur budaya tradisional dimana bangunan itu hadir untuk menerapkan unsur simbolis methapor pada bangunannya, dimana penerapannya dengan cara melakukan kemiripan/konvesi terhadap bentuk obyek yang diambil unsur simbolisnya.

Kata Kunci : *Terminal Angkutan umum, Arsitektur Post-modern*

BAB I

PENDAHULUAN

I.1.Latar Belakang

Sebelum Timor Leste merdeka pernah dijajah oleh kolonial Portugis selama 450 tahun kemudian bergabung dengan Indonesia selama 24 tahun, tetapi pada tahun 1999 Timor Leste berdiri sendiri atau merdeka. Timor Leste terdiri dari daerah pengunungan atau dataran tinggi dengan memiliki iklim tropis. Timor Leste adalah sebuah pulau yang ada di Pulau Timor yang berada dengan pulau di Indonesia. Nama pulau Timor diambil dari kata Timur yaitu dari bahasa Melayu, untuk Timur dinamakan demikian karena Timor leste terletak diujung Timur. Timor Leste memiliki luas wilayah sebesar 14,919 km^2.

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, bahkan sebaliknya sangat bertentangan dengan kenyataan kemanusiaan dan kebudayaan. 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.

Untuk mewarisi berbagai perwujudan budaya dan arsitektur, kenyataan seperti ini mau tak mau mengharuskan berpikir secara ***pluralistic***, yaitu jangan memaksakan diri untuk hanya mengambil satu langgam atau satu percik budaya saja didalam 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, hidup dan berkiprah pada hari ini, dan harus berbuat banyak bagi arsitektur hari ini dan arsitektur masa depan.

Apabila melihat perbedaan arah dari gerakan arsitektur Modern dengan arsitektur Post Modern, maka dapat 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 disini diartikan sebagai konfigurasi kealamian ide (ide dasar), sedangkan 'figure' diartikan sebagai konfigurasi yang memiliki arti yang berkaitan dengan budaya masyarakat. Dalam hal ini **N*orberg 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.

Kemudian, istilah posmodernisme dekonstruksi muncul tatkala para pos-strukturalis perancis, seperti ***Lyotard, Derrida***, dan ***Baudrillard***, diterima di Amerika pada 1970-an. Istilah ***posmodern*** sendiri, menurut ***Hassan*** dan ***Jencks***, muncul pertama kalinya dalam bidang seni, istilah itu di gunakan oleh ***Federico De Onis*** pada 1930-an dalam tulisannya ***Antrologia de la Poesia Espanola a Hispanoamerica*** untuk menunjukan reaksi dari dalam terhadap modernisme. Dalam ***A study of History, Toynbee*** memunculkan istilah ini dalam bidang historiografi pada 1947. Di pihak lain, semenjak awal paruh kedua abad ke-20, tepatnya pada 1960-an, posmodern telah muncul sebagai bidang kehidupan ilmu seperti seni, arsitektur, sastra, sosiologi, sejarah, antropologi, politik, dan filsafat.

Untuk mencapai suatu tuntutan kehidupan bangsa yang lebih maju, Timor-Leste terus berusaha menata dan berbenah diri diberbagai sektor pembangunan, termasuk juga pembangunan perhubungan darat, laut dan udara yang di arahkan untuk memperlancar perekonomian. Penyelenggaraan angkutan yang efektif dan efisien sangatlah penting bagi keberlangsungan pembangunan ekonomi dan sosial. Pertumbuhan kota yang terus-menerus dan pesat di negara berkembang, yang mana peningkatan kualitas hidup menciptakan tuntutan yang lebih baik untuk angkutan umum, menyimpan makna bahwa ketergantungan ini akan berkembang semakin kuat pada masa yang akan datang.

Terminal yang berada di kota Dili terdapat 3 (tiga) terminal, dari bagian Barat terletak di Comoro dan di bagian Timur terletak di Becora, di mana terminal Becora melayani dari Distrik Manatuto, Baucau, Lospalos dan Viqueque sedangkan terminal Comoro melayani dari Distri Liquisa, Ermera, Maliana, dan Suai. Untuk sementara bagian selatan masih mengunakan terminal sementara sehingga pemerintah Timor Leste dalam waktu dekat akan mendirikan sebuah terminal di Taibesi, sebelah selatan kota Dili untuk melayani dari Distrik Aileu, Same dan Ainaro. Perencana merencanakan akan memakai terminal Taibesi sebagai Proposal Skripsi. Sebab kondisi terminal ini yang masih bersifat sementara, baik dari segi bentuk dan luasan ruang serta luasan site.

Dengan luasan site yang ada maka terminal Taibesi sebagai pusat terminal, dimana dapat melayani dari sektor barat maupun sektor selatan. Pemerintah merencanakan untuk mengalihkan terminal Becora digabungkan dengan terminal Taibesi menjadi satu terminal, dengan demikian Kota Dili hanya memiliki 2 (dua) terminal.

Maka atas latar belakang tersebut, penelitian ini mengambil judul :

"TERMINAL ANGKUTAN UMUM TAIBESSI, DI DILI"

DENGAN TEMA POST –MODERN

I.2. Tujuan dan Sasaran

I.2.1. Tujuan

Berdasarkan latar belakang maka tujuannya adalah:

Merancang sebuah terminal angkutan umum untuk memberikan pelayanan bagi masyarakat dengan menyediakan kebutuhan transportsi untuk mendukung kemudahan dan keberadaan terminal angkutan umum di Kota Dili serta memperhatikan lingkungan sekitar dan memanfaatkan hasil alam sesuai dengan tema yang digunakan Arsitektur Post-Modern dengan tokoh Robert Venturi.

I.2.2. Sasaran

Sasaran yang akan dicapai yaitu :.

- Membuat rancangan bentuk dan tampilan arsitekturalnya dengan melalui pendekatan Arsitektur Post-Modern Robert Venturi serta didukung oleh penataan ruang-ruang yang fungsional
- Merancang sistem utilitas pada bangunan terutama menyangkut kenyamanan fungsi bangunan baik di dalam maupun ruang luarnya, adapun sistem utilitas yang akan dirancang yaitu sesuai kebutuhan fungsi seperti : pencahayaan dan penghawaan di dalam ruang
- Merancang terminal angkutan Umum Taibessi di Dili yang diperuntukkan bagi semua golongan masyarakat sebagai salah satu fasilitas umum kota yang mampu memberikan kemudahan bagi masyarakat.

I.3. PERMASALAHAN

I.3.1. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang maka permasalahan yang muncul adalah:

- Kurangnya informasi akan transportasi darat serta persediaan akan fungsi terminal yang kurang maksimal
- Menghadirkan sebuah terminal angkutan umum yang dapat melayani sesuai dengan kapasitas dan kebutuhan masyarakat yang ada di kota Dili maupun dari luar kota Dili.
- Kenyamanan terhadap aktifitas penumpang didalamnya, yaitu dengan memperhitungkan kemudahan pencapaian antar ruang dan besaran ruang yang dapat memenuhi sirkulasi penumpang dengan baik.
- Kebutuhan terhadap kenyamanan ruang, yaitu berupa pencahayaan dan penghawaan ruang guna membantu aktifitas di dalamnya.

I.3.2. RUMUSAN MASALAH

Permasalahan Umum

- Bagaimana memanfaatkan tapak semaksimal mungkin dalam mendukung perencanaan dan perancangan?
- Bagaimana menghadirkan tema yang digunakan yaitu arsitektur Post-Modern pada bangunan terminal angkutan umum?

Permasalahan Khusus

- Bagaimana meghadirkan sirkulasi dan kapasitasnya yang dapat memfasilitasi masyarakat di kota Dili dan sekitarnya?
- Bagaimana merancang agar ruang ruang memerlukan pertukaran udara,cahaya yang terang dan bebas dari suara gaduh dan bising
- Bagaimana menyelaraskan pola sirkulasi dengan penataan ruang dan ruang luar sehingga kenyamanan sirkulasi dalam ruang dalam maupun ruang luar dapat dihadirkan?
- Bagaimana merencanakan sistem struktur yang mampu memberikan kekuatan terhadap bangunan itu sendiri maupun luar kota Dili ?
- Bagaimana merencanakan sistem utilitas yang sesuia dengan fungsi bangunan.

I.3.3. BATASAN

Perancangan Terminal angkutan umum di Taibessi hanya terkait pada :

- Melayani semua masyarakat kota Dili khususnya dan 8 Distrik pada umumnya
- Pelayanan dalam terminal umum Taibessi hanya 12 jam
- Berada di kota Dili tepatnyua di Jalan Taibessi
- Arsitektur Post-Modern dengan tokoh Robert Venturi

BAB II

TINJAUAN OBYEK

II.1. Pengertian Judul

Pengertian umum Terminal Angkutan Umum

- Terminal adalah titik simpul berbagai moda angkutan, sebagai titik perpindahan penumpang dari moda satu ke moda yang lain atau dari berbagai moda ke suatu moda, juga suatu titik tujuan atau titik akhir orang setelah turun melanjutkan berjalan kaki ke tempat kerja, rumah atau pasar, dengan kata lain, terminal adalah sebuat titik henti.
- Angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.

II.2. Tipe Terminal

Terminal penumpang dapat dikelompokan atas dasar tingkat penggunaan terminal kedalam tiga tipe sebagai berikut :

1. Terminal penumpang tipe A berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi dan atau angkuatan lintas batas Negara, angkutan antara kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.
2. Terminal penumpang tipe B berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antara kota dalam propinsi, angkutan kota dan atau angkutan pedesaan.
3. Terminal penumpang tipe C berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

Adapun ciri-ciri terminal penumpang sesuai dengan kriteria dan fungsinya :

1. Terminal penumpang tipe A dengan luas site ± 10 Ha.
   - ♦ Melayani angkutan jarak jauh dengan volume tinggi
   - ♦ Bongkar muat barang / penumpang 6900-12.000 ton/hari
   - ♦ Keluar masuk bus 50-100 kendaraan
2. Terminal penumpang tipe B dengan luas site ± 5 Ha.
   - ♦ Melayani angkutan jarak sedang dengan volume sedang
   - ♦ Bongkar muat barang/penumpang 4250-600 ton/hari
   - ♦ Keluar masuk bus 25-50 kendaraan/jam.
3. Terminal penumpang tipe C dengan luas site ± 2,5 Ha.
   - ♦ Melayani jarak pendek dengan volume 650-4250 ton/hari
   - ♦ Bongkar muat barang/penumpang 650-4250 ton/hari
   - ♦ Keluar masuk kendaraan penumpang kurang dari 25 kendaraan/jam.

II.3. Jenis Terminal

Menurut *Abubakar Ak (1996)* jenis angkutan terminal dapat dibedakaan atas;

A. Terminal penumpang

B. Terminal barang, dimana:

A. Terminal penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang, perpindahan intra dan antar moda transportasi serta tempat pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

B. **Terminal barang** adalah prasarana trasnportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan intra dan atau antar moda transportasi.

II.4. Fungsi Terminal

Terminal adalah titik simpul berbagai moda angkutan, sebagai titik perpindahan penumpang dari moda satu ke moda yang lain atau dari berbagai moda ke suatu moda, juga suatu titik tujuan atau titik akhir orang setelah turun melanjutkan berjalan kaki ke tempat kerja, rumah atau pasar, dengan kata lain, terminal adalah sebuat titik henti.

Menurut *abubakar Ak (1996)* fungsi terminal transportasi jalan dapat ditinjau dari 3 (tiga) unsur utama, yaitu: fungsi terminal bagi penumpang, fungsi terminal bagi pemerintah dan fungsi terminal bagi pengusaha.

1. **Fungsi terminal bagi penumpang,** adalah kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda lain, tempat fasilitas-fasilitas informasi dan fasilitas parkir kendaraan pribadi.
2. **Fungsi terminal bagi pemerintah**, adalah dari segi perencanaan dan manejemen lalulintas adalah untuk menata lalulintas dan angkutan serta menghindari dari kemacetan, sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali kendaraan angkutan umum.

3. **Fungsi terminal bagi pengusaha**, adalah untuk pengaturan operasi bus/angkutan umum, penyediaan fasilitas dan informasi bagi awak bus dan sebagai fasilitas pangkalan.

II.5. Fasilitas terminal penumpang

Fasilitas terminal penumpang pada dasarnya dikelompokkan atas fasilitas utama dan fasilitas penunjang, yaitu :

a. Fasilitas Utama

Fasilitas utama, adalah fasilitas yang mutlak dimiliki dalam suatu terminal Penumpang yaitu,

(a).jalur pemberangkatan kendaraan angkutan umum

(b).jalur kedatangan kendaraan umum

(c).jalur tunggu kendaraan umum

(d).tempat tunggu penumpang

(e).jalur lintasan

(f).bangunan kantor terminal

(g).tempat istirahat sementara kendaraan umum

(h).menara pengawasan

(i).loket penjualan karcis

(j).rambu-rambu dan papan informasi, yang memuat petunjuk- petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan.

(k).pelantaran parkir kendaraan pengantar dan taksi.

Adapun penjelasan mengenai fungsi fasilitas umum :

Ad. (a). Jalur Pemberangkatan.

Yaitu pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menaikkan dan memulai perjalanan.

Ad. (b). Jalur Kedatangan.

Yaitu peralatan yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menurunkan penumpang yang dapat pula merupakan akhir perjalanan.

Ad. (c). Jalur Tunggu Kendaraan.

Yaitu peralatan yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk beristirihat dan siap menuju jalur pemberangkatan.

Ad. (d). Areal tunggu penumpang

Yaitu pelantara tempat menunggu yang disediakan bagi orang yang akan melakukan perjalanan dengan kendaraan angkutan umum.

Ad. (e). Jalur Lintas

Yaitu pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum yang akan langsung melanjutkan perjalanan setelah menurunkan/menaikan penumpang.

Ad. (f). Bangunan Kantor Terminal.

Yaitu berupa sebuah bangunan yang biasanya berada di dalam wilayah terminal, yang biasanya digabung dengan gedung operasional.

Ad. (g). Menara Pengawasan.

Yang berfungsi sebagai tempat untuk memantau pergerakan kendaraan dan penumpang dari atas menara.

Ad. (h). Pos Pemeriksaan KPS.

Yaitu pos yang biasanya berlokasi di pintu masuk dari terminal yang berfungsi memeriksa terhadap masing-masing kartu perjalanan yang dimiliki oleh masing-masing bus.

Ad. (i). Loket penjual Tiket

Yaitu suatu ruang yang dipergunakan oleh masing-masing perusahaan untuk keperluan penjualan tiket bus yang melayani perjalanan dari terminal yang berangkutan.

Ad. (j). Rambu-rambu dan Petunjuk Informasi

Yang berupa petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan, hal ini harus tersedia karena sangat penting untuk memberikan informasi bagi para penumpang baik yang akan meninggalkan maupun yang baru tiba di terminal yang bersangkutan tidak tersesat dan terkesan semrawut.

b. Fasilitas Penunjang

Fasilitas penunjang berfungsi sebagai fasilitas pelengkap dalam pengoperasian terminal b antara lain;

a. kamar kecil/toilet
b. kios/kantin
c. ruang pengobatan
d. ruang informasi dan pengaduan
e. telepon umum
f. tempt penitipan barabg
g. taman.

II. 6. Kriteria Penentuan Lokasi Terminal

Dua hal model yang diacu adalah ;

A. Model Nearside Terminating

Model ini mengembangkan jumlah terminal di tepikota, berakhir di terminal-terminal tepi kota, sedangkan pergerakan di dalam kota dilayani dengan angkutan kota yang berasal dan berakhir di termina-terminal yang ada.

B. Model Central Terminating

Model ini menguasai satu terminal, terpadu di tengah kota, yang melayani semua jenis angkutan di kota tersebut. Mengacu pada konsep terminal, maka model kedua lebih menguntungkan, dibanding model pertama, karena :

- Aksebilitas yang baik
- Dekat dengan aktifitas
- Mengurangi transfer
- Kemudahan pencapaian untuk penumpang

Pada prinsipnya lokasi terminal ditentukan oleh 4 (empat) hal pokok :

a. Lokasi terminal sesuai dengan tata ruang, dalam hal ini rencana tata ruang pengembangan kota
b. Kegiatan terminal tidak menganggu lingkungan hidup sekitar
c. Kegiatan terminal dapat berlangsun dengan efesien dan efektif
d. Kegiatan terminal tidak mengakibatkan gangguan pada kelancaran dan keselamatan arus lalu lintas sekitarnya.

Beberapa pedoman yang dipersyaratkan untuk dipergunakan sebagai acuan perencanaa sirkulasi pada terminal meliputi :

a. Prinsip hubungan terekat dengan semua fungsi ruang
b. Dekat (dapat diartikan sebagai jarak capai pendek, waktu cepat atau sedikitnyan hambatan dalam pencapaian)
c. Prinsip alternatif pencapaian, disesuaikan dengan budaya orang Timor Leste yang sulit diatur, orang dibiarkan mengukur kemampuannya sendiri, disamping dibantu dengan pengarah dan pembatas ruang

d. Kelancaran adalah prioritas utama, karena frekuensi pergerakan bus yang sangat tinggi
e. Kemudahan layanan system
f. Keamanan bagi pejalan kaki
g. Kenyamanan inderawi
h. Hubungan antar kegiatan, antar kelompok kegiatan dan pegawasan yang mudah dan wajar.

II.7. Perkembangan Terminal di Timor Leste

Pada era kemerdekaan ini, melihat angkutan umum dari berbagai jenis kendaraan seperti mikrolet, bus umum , Angdes dan mobil sedan yang dijadikan taxi. Sepertinya angkutan umum sekarang lebih baik dibandingkan dengan masa kolonial. Sejak masa transisi, masuknya pengusaha dari berbagai negara menjual mobil-mobil bekas yang harganya relatif murah. Karena banyaknya masyarakat yang membeli mobil, kota Dili pun dibanjiri mobil bekas.

Tetapi angkutan umum ternyata hanya berdesak-desakan di kota Dili. Di pedesaan atau daerah terpencil sulit dijangkau oleh angkutan umum. Maka hasil pertanian tidak dapat dijual karena kesulitan mendapatkan alat transportasi. Apalagi banyak wilayah yang belum diperbaiki jalan raya. Sebuah contoh kecil adalah masyarakat penduduk sub-distrik Alas harus berjalan kaki berjam-jam mengangkut hasil pertanian untuk jual di kota Same ibukota distrik Manufahi.

Angkutan umum dan jalan raya adalah dua masalah dibidang transportasi yang memerlukan perhatian serius dari pemerintah. Jika kebutuhan transportasi di kelolah dengan baik oleh pemerintah maupun pihak swasta, pengaruhnya sangat baik untuk kehidupan rakyat. Perekonomian rakyat bisa tumbuh, tercipta keseimbangan pendapatan antara wilayah, dan angka kemiskinan dapat dikurangi.

II.8.1. Studi Banding Obyek

A.1. Terminal Arjosari Malang

Data :

- Luas 6,5 (±65.000 $m^{2)}$
- Mampu melayani jumlah penumpang sebesar ±20687.8 per hari
- Mampu menampung lalulintas bus ± 78 bus setiap hari

Terminal arjosari dekat dengan jalan utama Surabaya-Malang yang akan menjadi acuan banding bagi proyek terminal Taibesi Dili.

A.2. Fasilitas utama terminal Arjosari

- Tempat penurunan penumpang
- Tempat pemberangkatan penumpang
- Daerah sirkulasi penumpang/kendaraan

- Pelataran parkir
- Bangunan utama terminal
- WC dan kamar mandi
- Bangunan niaga.

A.3. Pengelolaan terminal

Terminal ini dikelola dengan sistem pemungutan karcis perorang bagi penumpang yang masuk ke tempat pemberangkatan bus AKAP dan AKDP dan karcis bagi kendaraan yang masuk terminal.

Kesimpulan :

Bentuk dari terminal Arjosari mempunyai kesamaan dengan yang dihadapi proyek terminal Taibesi

Dekat dengan jalan

- Sirkulasi cepat
- Bus kota
- Trayek dengan lingkup luas.

Bentuk-bentuk yang perlu diambil dari terminal Arjosari

- Sirkulasi
- Bangunan besar/utama berada ditengah/terpusat
- Sirkulasi bus
- Sirkulasi pengunjung dan barang.

a. Fungsi Fasilitas dan Ruang Utama.

Area Kedatangan .

Shalter kedatangan bus pada terminal Arjosari memakai system kedatangan paralel.

Ciri-ciri paralel di terminal ini adalah: kebutuhan lahan tapak memajang dan meluas sirkulasi kendaraan harus bergiliran dan antri.

Letak shalter kedatangan bus yang berjauhan dengan lokasi pemindai angkutan kota menjadi kendala bagi penumpang.

b.Area Parkir

Parkir bus paada terminal Arjosari mengunakan system parkir 90°. Untuk parkir terminal Arjosari juga memakai paralel. Disamping untuk parkir kendaraan umum (pribadi) juga mengunakan parkir 90° .

Keuntungan :

- ✓ Letak parkir bus, AngKot maupun kendaraan pribadi di bedakan sesuai dengan jurusan sehingga pengaturan lebih mudah.

Kelemahan :

- ✓ Memerlukan ruang gerak yang luas
- ✓ Ruang gerak bus masuk dan keluar sempit untuk sudut pandang pengemudi.

c.Area Keberangkatan.

Pada dasarnya area keberangkatan bus pada terminal Arjosari dengan sistem langsung bus menghadapkan bus kearah penumpang cukup baik hanya pada area keberangkatan untuk bus pada terminal tersebut tidak terdapat shalter dengan penutup atap.

Untuk shalter keberangkatan angkutan kota atau MPU sudah cukup baik , banyak armada angkutan kota yang berangkat dan melintas didepan shalter menyebabkan terjadinya crossing dengan para penumpang yang akan naik angkutan lainnya.

d.Area Tunggu Penumpang.

Untuk areal tunggu penumpang pada terminal Arjosari dibuat menghadap langsung kearah armada bus dan angkutan kota. Hal ini merupakan sebuah yang baik untuk memudahkan penumpang dalam mencari dan menunggu bus yang akan berangkat.

Keuntungan :

- ✓ Memudahkan calon penumpang dalam mengenal jurusan, karena langsun menghadap keshalter keberangkatan.

e.Loket Peron.

Terletak didepan hall penerimaan dengan maksud lebih memudahkan dalam pemunggutan. Karena setiap calon penumpang yang akan masuk kedalam terminal harus melewati hall penerima.

f. Kios dan Restorant

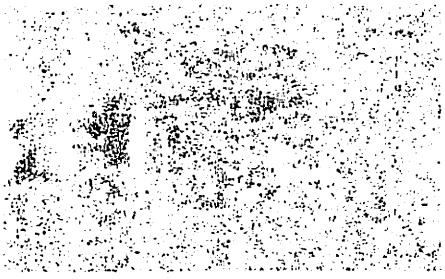
Kios letaknya berdekatan dengan ruang, dengan maksud unutk mempermudah penumpang dalam memdapatkan kebutuhan.

Keuntungan :

- Letaknya bersebelahan dengan ruang tunggu penumpang dapat memudahkan calon penumpang dalam jangkauan.

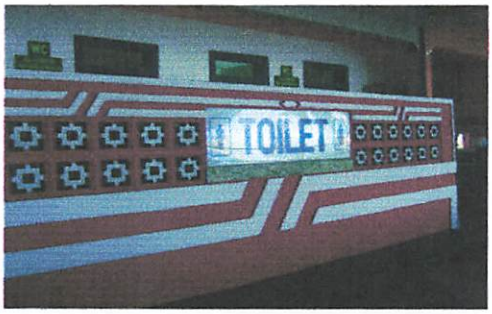
Kelemahan :

- Privasi pelaku dalam melakukan kegiatan makan kurang terjaga karena bukaan yang terbuat dari kaca atau transpran.



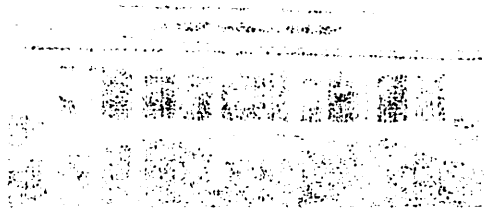
g.Toilet

Terdapat dibanyak titik dengan bentuk dan penataan yang hampir sama, yakni bilik toilet dibuat berjajar dengan menbedakan toilet pria dan wanita unutk memudahkan dan menunjang kenyamanan pemakai.

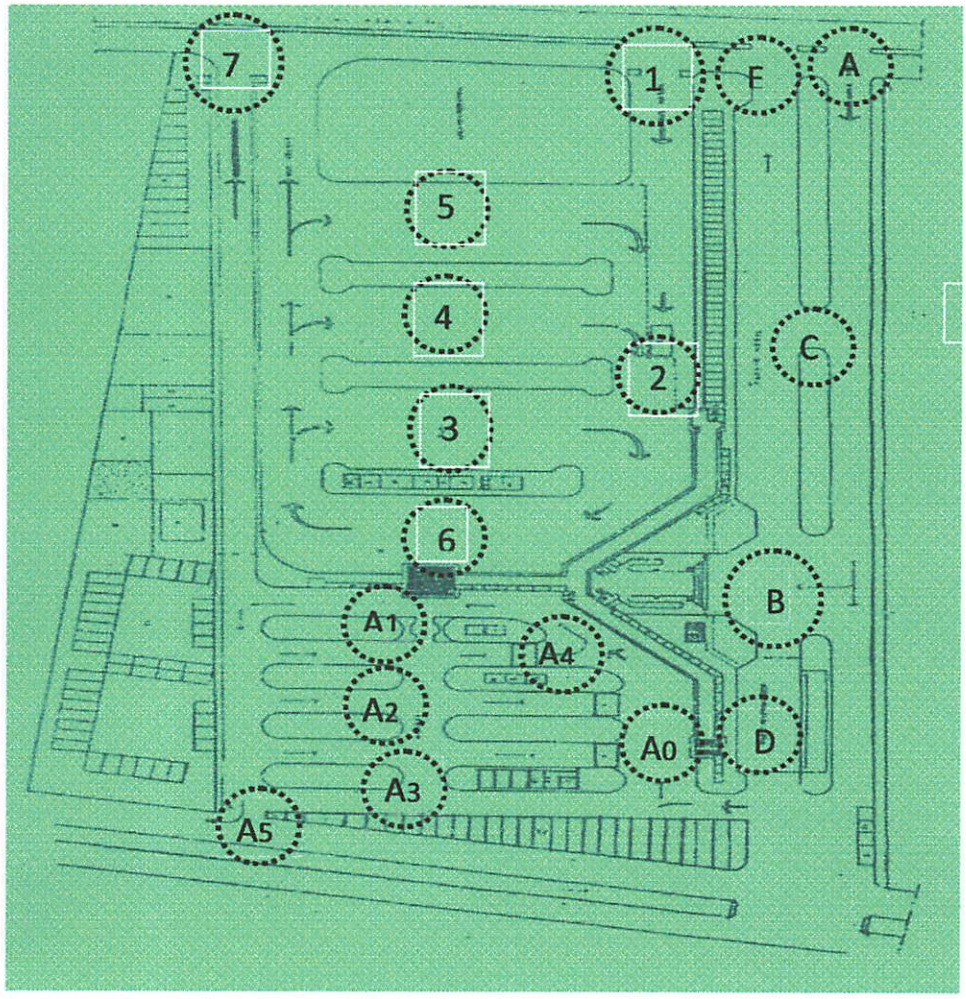


h.Bentuk dan Tampilan Bangunan terminal

Terminal Arjosari Malang banyak memgadopsi bentuk arsitektur Jawa yang dipadu dengan bentuk-bentuk modern. Bentuk atap joglo dapat dijumpai pada terminal ini.



Sirkulasi Dalam Terminal Arjosari



Keterangan : Sirkulasi bus

1= Pintu bus

2= Kedatangan bus

3= Parkir bus 1

4= parkir bus 2

5= Parkir bus 3

6= Keberangkatan bus

7= Pintu keluar bus

Sirkulasi Angkutan Kota

A= Masuk taksi dan kendaraan pribadi

A0= Kedatangan Angkutan Kota

A1= Parkir Angkutan kota 1

A2= Parkir Angkutan kota 2

A3= Parkir Angkutan kota 3

A4= Kebarangkatan angkutan kota

A5= Pintu keluar angkutan kota

Sirkulasi taksi kendaraan pribadi : A= Pintu masuk taksi dan kendaraan pribadi

B= Parkir taksi C= Parkir kendaraan pribadi D= Pintu keluar taksi dan kendaraan pribadi.

II.2.1. Terminal bungorasi Surabaya

2.1. Tinjauan Fasilitas Terminal Bungorasi

a.Area Kedatangan

- Area kedatangan bus pada terminal bungorasi sama dengan sistem yang digunakan, yaitu sistem dengan model paralel sehingga bus langsun mengantri bergiliran satu persatu. Beda antara sistem kedatangan pada terminal bungorrasi ini dengan terminal asrjosari hanya bentuk dan penataan fasiliatasnyaa, dimana pada terminal bungorasi penataanya lebih rapi.

Kelebihan :

- Shalter dilengkapi penutup yang dapat digunakan oleh penumpang untuk berteduh saat turun dari bus

Kelemahan :

- Letak shalter yang disamping bangunan utama yang menyebabkan sering terjadinya crossing antara bus yang akan datang dengan penumpang yang berjalan menuju bangunan.

b. Area keberangkatan

Seperti pada areal kedatangan, area keberangkatan juga menggunakan sistem paralel dengan platform tegak. Sistem ini sebenarnya sangat baik digunakan, karena jurusan bus akan mudah dikenali oleh calon penumpang.

Kelebihan :

- Shalter dapat melindungi penumpang dari hujan maupun panas sinar matahari saat menaiki bus
- Penjangkauan lebih mudah.

Kelemahan :

- Dari ruang tunggu penumpang jurusan bus sulit dikenali
- Perletakan shalter yang berposisi menyamping ruang tunggu kurang memudahkan penumpang dalam bergerak menuju bus yang akan dinaiki, bahkan pergerakan penumpang dan bus sring terjadi crossing

c.Ruang tungu penumpang

Ruang tunggu penumpang terminal bungorasi terletak dengan shalter keberangkatan bus, dimana kursi tunggu ditata berderet menghadap ke arah shalter bus, penataan kursi tunggu dengan system ini cukup bagus hanya para calon penumpang harus berjalan menuju shalter bus dulu untuk mempermudah dalam mencari jurusan yang akan dinaikinya.

Kelebihan :

- Ruang tunggu sangat dekat dengan shalter keberangkatan, sehingga calon tidak perlu berjalan jauh .
- Ruang tunggu dikeliling oleh kios sehingga memudahkan penumpang dalam memenuhi kebutuhannya.

Kelemahan :

- Sering dimanfaatkan oleh calo
- Jurusan bus sulit dikenali karena letak ruang tunggu di samping shalter keberangkatan

e. Area Parkir

Parkir bus AKDP, AKAP, bus kota serta angkutan kota menggunakan sistem paralel dan sistem 90°, begitu pula pada parkir kendaraan pribadi yang menggunakan system tegak 90°. Pengguna sistem paralele memudahkan bus selama menunggu giliran pemberangkatan .

f. Loket Peron

Loket peron terletak di beberapa titik. Namun loket utama terletak dibangunan utama terminal. Terdapat utama terminal. Tredapat empat buah loket, yang mana loket diperhitungkan sesuaia kapasitas penumpang yang akan dilayani.

Loket Peron

Kelebihan :

- Keberadaan loket peron dengan jumlah lebih dari satu sangat menbantu dalam memecah terkesan dirancang antrian penumpang
- Ruang terkesan dirancang sesuai fungsi dan estetika.

Kelamahan :

- Terlalu jauh dai hall kedatangan, serta parkir kendaraan pribadi.
- Letaknya kurang mudah dilihat, karena terletak di antara koridor.

BAB III

TINJAUAN LOKASI

III.1.1. Tinjauan Lokasi

1.1 Tinjauan wilayah Timor Leste secara geografis

Secara geografis Negara Timor Leste terletak diujung Timor dari jajaran kepulauan Nusa Tenggara atau bagian timur pulau Timor. Membentang secara garis khatulistiwa 127° 01' lintang selatan, sedangkan luas kesatuan wilayah Timor leste 14.919 km².

Topografi dan iklim hampir sama dengan wilayah Indonesia yaitu membentan pengunungan dari timur ke barat yang sebagaian besar terdiri dari tanah kapur karang dan sebagaian kecil tanah liar dan pasir. Timor leste tergolongan sangat sedikit tanah vulkanik, hanya terdapat gunung yang ketinggian 122 buah. Iklim di Negara Timor Leste tergolong iklim tropis dengan suhu minimum 18°C sedangkan suhu tertinggi berkisar antara 22°C s/d 32°C.

Batas-batas wilayah Negara Timor Leste

- Utara : berbatasan dengan selat wetar
- Selatan : berbatasan dengan lautan pasifik
- Timur : berbatasan dengan Negara Indonesia (NTT)
- Barat : berbatasan dengan lautan pasifik.

1.2. Iklim Timor Leste.

Timor leste memiliki kelembaban udara topografi hampir sama dengan iklim wilayah Indonesia yang berbentang pengunungan dari timur ke barat yang sebagaian besar terdiri dari tanah kapur karang dan sebagaian kecil tanah liat dan pasir.

Timor Leste tergolongan sangat sedikit tipe tanah vulkanik, iklim Timor Leste tergolongan iklim tropis dengan suhu minimum 18° sedangkan suhu tertinggi berkisar 26°C s/d 32°C.

III.2.1. Tinjauan Khusus.

Dili merupakan ibu kota Negara Timor Leste dengan wilayah ± 365 km². kota Dili terletak ditengah pulau Timor, secara geografis terletak pada 8°7'-8°31'LS dan antara 125°42'BT.

Batas wilayah kota Dili :

- Utara :Selat wetar
- Selatan :Distrik Aileu
- Timur :Distrik Manatuto
- Barat : Distrik Liquica.

Lokasi proyek berada dikecamatan Dili Timur, Aldea Taibesi

Berbatasan dengan :

Sebelah Utara : Aldea Bemori

Sebelah Selatan : Aldea lahane

Sebelah Barat : Balide

Sebelah Timur : Becora.

III.2.2. Tinjauan Tapak.

– potensi existing site mudah dijangkau dari segala arah

–Site berada dekat dengan jalan umum sehingga muda dicapai.

–Site berada didaratan yang dapat menunjang parkiran, bus, mini bus. Angkot, taksi dan kendaraan umum.

2.1 Kondisi Tapak

Berdasarkan lokasinya :

- Lokasi berada diarea permukiman masyarakat dan muda dijangkau, sangat tepat dengan konsep terminal.
- Aksesbilitas memungkinkan kemudahan pencapaian kelokasi site dengan kendaraan umum.

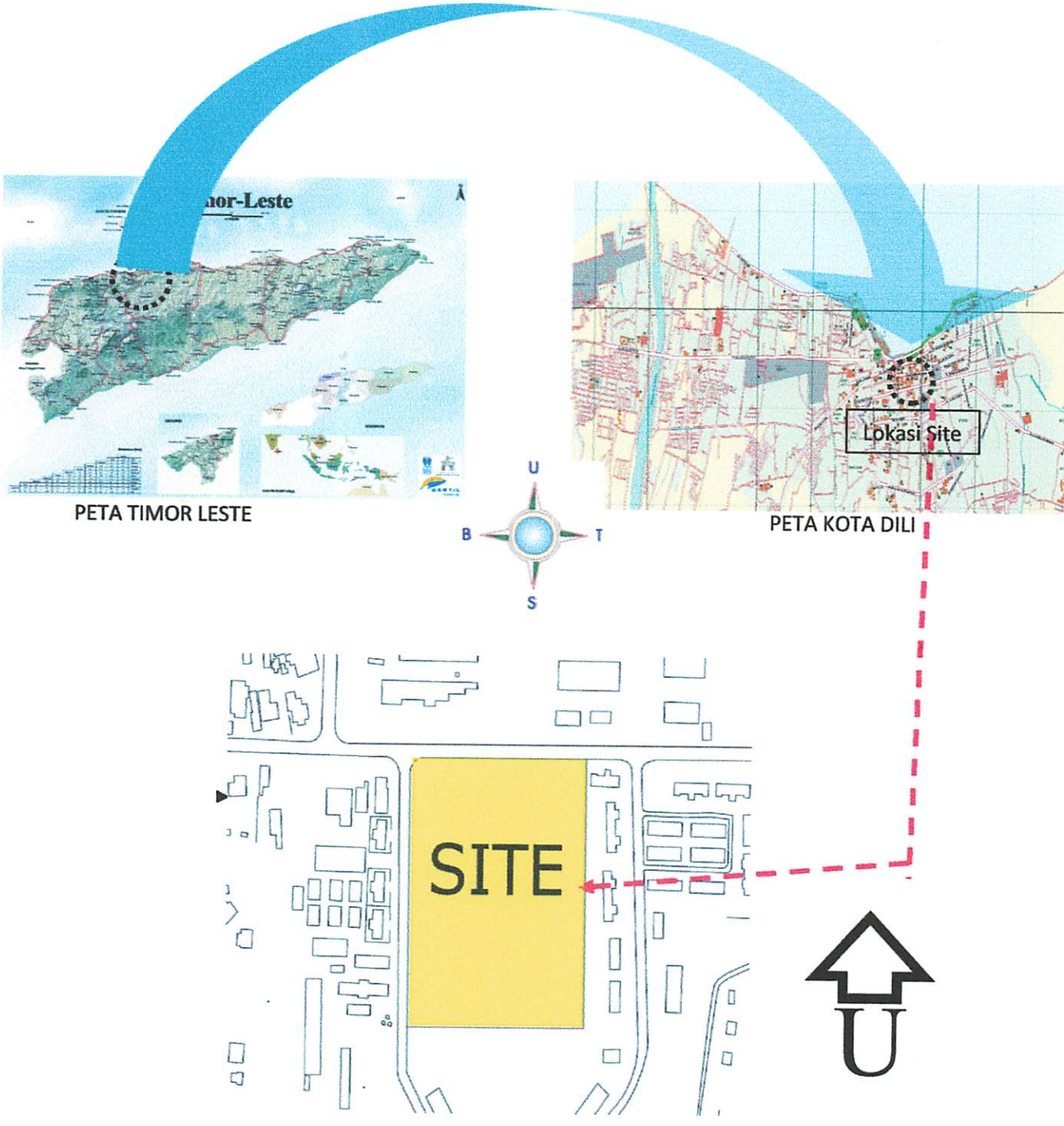
Berdasarkan topografi dan kondisi tanahnya,

- Keadaan tanah relatif diatur atau tidak berkontur.
- Memiliki drainase tanah yang baik atau tidak tergenang air

2.2. Potensi Tapak .

- Tersedianya lahan cukup luas yang memugkinkan berbagai lahan penghijauan .

III.3. Peta Timor Leste



III.4. Jalur penghubung transportasi antara kota atau Distrik

keterangan : ←- - - - - - - - → = Jalur penghubung

Jalur Timur meliputi : Dili – Manatuto, Baucau, Lospalos dan Viqueque

Jalur Selatan meliputi : Dili – Aileu, Same dan Ainaro

III.5. Tinjauan Tapak

Dari tapak yang ada ini dapat menampung semua kendaraan yaitu bus, mini bus, angkutan kota, taksi dan kendaraan pribadi.

Adapun akses yang ada pada terminal ini adalah :

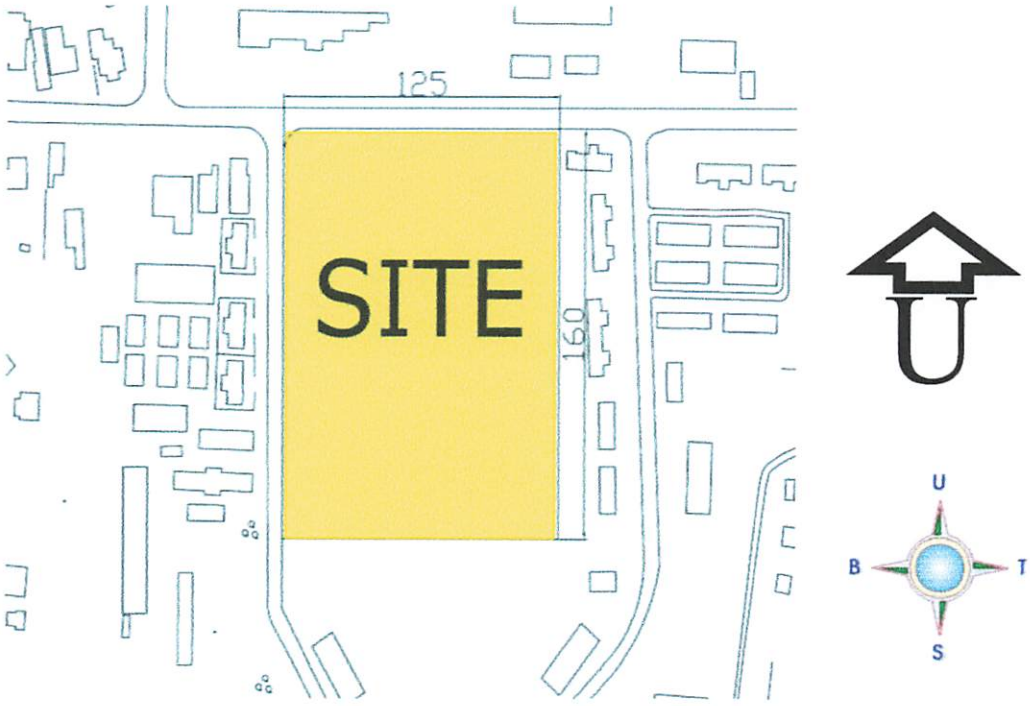
Jalur dari sektor Timur dengan jarak :

- Taibesi – Manatuto 58 km
- Taibesi – Baucau 122 km
- Taibesi – Viqueque 180 km
- Taibesi – Lospalos 205 km

5.1 Luasan site

125 m x 160 m = 20000 m²

⟶ 2 Ha.



III.6. Rute perjalanan AKDP

Asal dan Tujuan Rute Bus dan Mini Bus dari terminal Taibesi Dili

No	Tujuan			
	Asal	**Bus**	**Mini Bus**	**Jumlah**
1	T	-	Manatuto	8
2	A	Baucau		14
3	I	Lospalos		13
4	B	Viqueque		12
5	E	-	Aileu	10
6	S	Same		11
7	I	Ainaro		10

Sumber data : Studi manajemen lalu lintas kota Dili (direcção de transportes terrestre)

Daftar Trayek Bus dan Mini Bus yang beroperasi

No	Bus dan Mini Bus	Jurusan	Jumlah (Rit)	Jumlah Penumpang/orang	
				Datang	Berangkat
1	Bus (24 orang)	Taibesi - Baucau			
2	item	Taibesi - Lospalos			
3	item	Taibesi - Viqueque			
4	item	Taibesi - Same			
5	item	Taibesi - Ainaro			
6	Mini bus (12)orang	Taibesi - Manatuto			
7	item	Taibesi - Aileu			

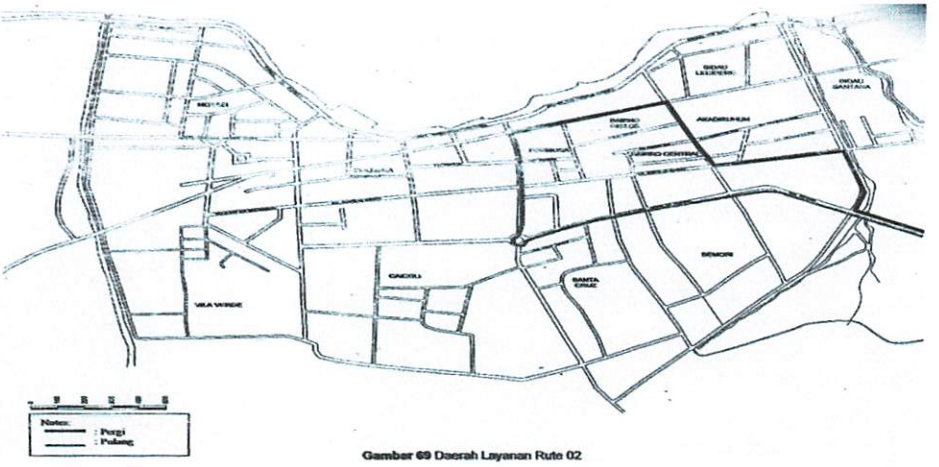
Sumber data : Studi manajemen lalu lintas kota Dili (direcção de transportes terrestre)

III.7. Rute perjalanan angkutan Kota Dili.

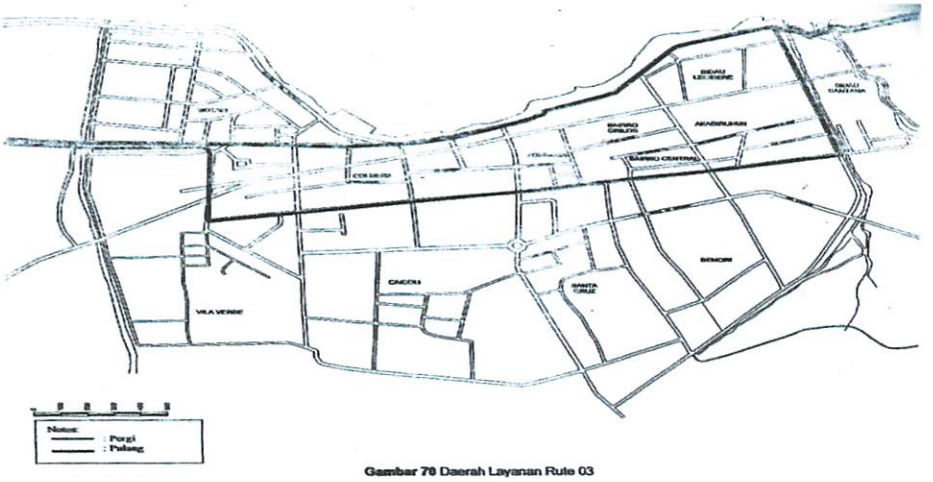
Saat ini kota Dili dilayani oleh 8 rute angkutan umum. Semua rute angkutan umum melayani keseluruhan kota, seperti tertera pada table dibawah ini.

Rute angkutan umum kota Dili saat ini :

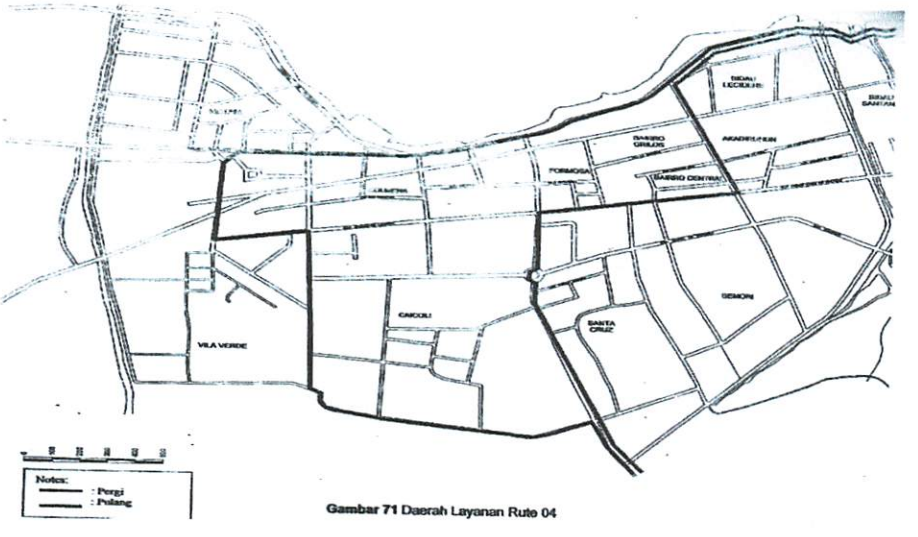
No	Kode	Rute	Jarak (km)	Jumlah armada
1.	01	Terminal camea, Mercado becora, kuluhun, balide, matadouro, until lama Mercado lama	18	15
		Mercado lama, audian, ailelehun, kuluhunmercado becora, dan berakhir di terminal camea	15	
2.	02	Terminal camea, Mercado becora, kuluhun, took barru, acadiruhun, SMP paulus, lecidere, ex.kodim, acait, hallo mister, Mercado lama	14	12
		Mercado lama, audian, ailelehun, kuluhunmercado becora, dan berakhir di terminal camea	12	
3.	03	Terminak tasi tolu, bundaran, Mercado Comoro, heliport, mandarin, mahakota, bidau Santana, aria branca,	13	11
		Akadiruhun, kampun demokrasi ex. Korem, katedral, tugu pramuka, heliport,berakhir di terminal tasitolu	12	
4.	04	Terminal taibessi, china rate, lahane, balide, ex kantor pm, kantor unhcr, matadoro, vila verde, katerdral,tugu pramuka, mandarin, mahakota, ex. Kodim, lecidere, Santana	11	10
		Bidau Santana, took baru, acadiruhun, kampun democrasia, bairo Formosa, stadion, Mercado lama, balide, lahane, hospital, lahane dan berakhir di terminal taibessi	10	



Gambar 69 Daerah Layanan Rute 02

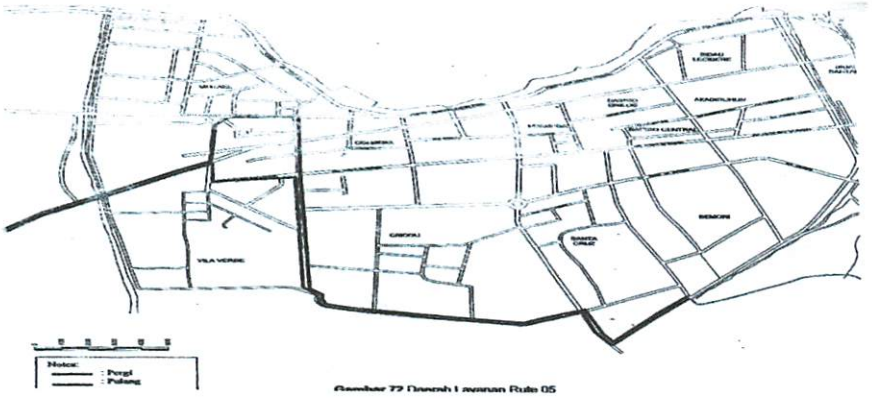


Gambar 70 Daerah Layanan Rute 03

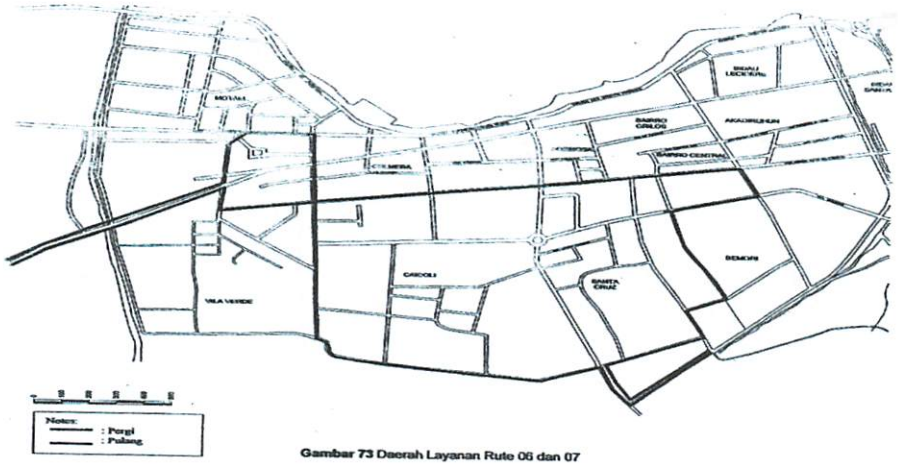


Gambar 71 Daerah Layanan Rute 04

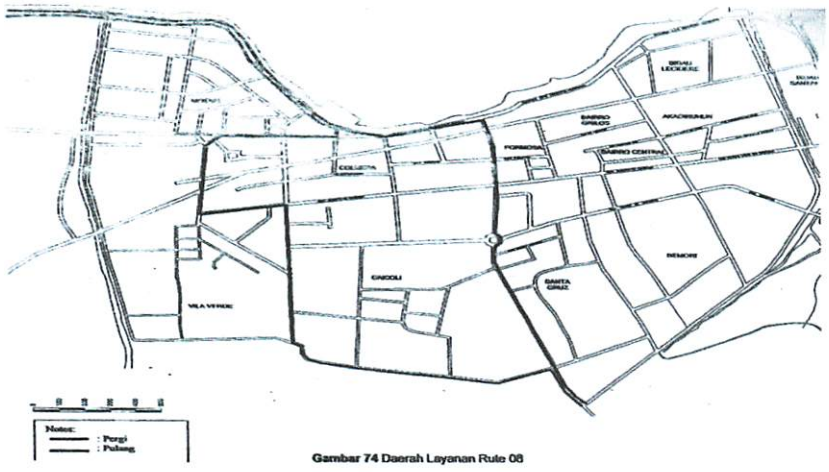
No	Kode	Rute	Jarak (km)	jumlah armada
5	05	Terminal taibessi, china rate, pertigaan lahane balide, ex.kantor pm, kantor unhcr, matadouro, vila verde, cathedral,bebora, bairo pite,fatumeta, manleuana, bua laran	13	12
		Bua laran, manleuana, fatumeta, bairro pite, bebora, tugu pramuka, kolmera, marina, until lama, Mercado lama, balide dan berakhir di terminal taibessi	11	
6	06	Terminal taibessi, china rate, pertigaan lahane balide, ex.kantor pm, santa cruz, audian, campo democrasia, ex.kantor bina marga, caterdal, bebora, bairo pite, hudi laran, delta, pertigaan Jl. manleuana	13	14
		Pertigaan manleuana, delta, hudi laran, bairro pite, bebora, mandarin, colmera, toko mandarin, until lama,Mercado lama, balide dan berakhir di terminal taibessi	12	
7	07	Terminal taibessi, china rate, pertigaan lahane balide, ex.kantor pm, santa cruz, audian, campo democrasia, ex.kantor bina marga, caterdal, bebora, perumnas, bairo pite, ailok lara	13	13
		ailok lara, perumnas, bairo pite, gereja hosanna, tugu pramuka,mandarin, colmera, took marina, until lama, Mercado lama, balide dan berakhir di terminal taibessi	10	
8	08	Terminal taibessi, china rate, pertigaan lahane balide, lahane hospital leten, lahane	11	16
		lahane hospital leten, pertigaan lahane balide, china rate, dan berakhir di terminal taibessi	13	



Gambar 72 Daerah Layanan Rute 05



Gambar 73 Daerah Layanan Rute 06 dan 07



Gambar 74 Daerah Layanan Rute 08

III.7. Existing site.

View from site.

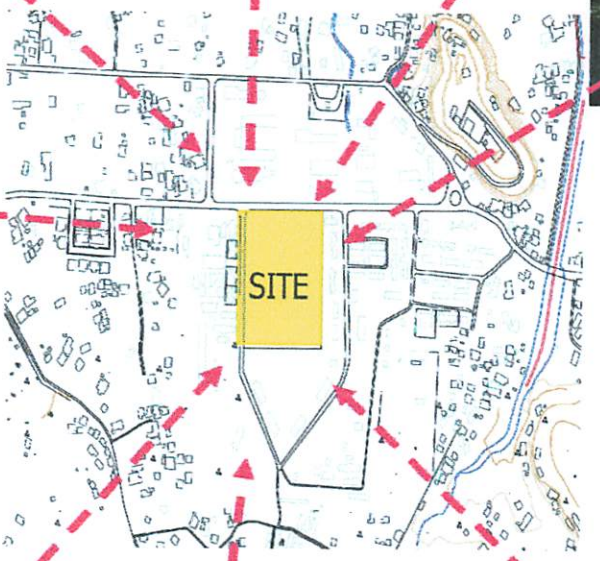
Kediaman Pastoran
(sumber. Dok.Pribadi)

Jln. Taibesi

Jln.Bemori

Pemukiman penduduk
(sumber. Dok.Pribadi)

Perumahan dan
pertokoan
(sumber. Dok.Pribadi)



Pemukiman penduduk
(sumber. Dok.Pribadi)

Pemukiman penduduk
(sumber Dok.Pribadi)

Pemukiman dan
perkebunan
(sumber Dok.Pribadi)

BAB IV
KAJIAN TEMA

IV.1.1. Pengertian tema

- Arsitektur Postmodern adalah sesuatu sesudah atau yang kemudian dari apa yang disebut "modern", khususnya di dalam bidang seni, terlebih Arsitektur, istilah ini diberikan untuk sebuah gerakan yang beraksi melawan apa-apa yang menandakan modern. ***(Oxford English Dictionary's (OED).***
- Postmodern berarti berakhirnya worlview tunggal, dengan kata, lain, perang terhadap totalitas, resistensi terhadap eksplanasi tunggal, penghargaan terhadap perbedaan dan perayaan yang bersifat regional, lokal atau khusus. ***(Ihab Hasan, Lyotard).***
- Postmodern berarti kelanjutan modernisme dan transendensinya. Sebuah aktivitas ganda yang mengatahui hubungan kompleks dengan paradigma dan world view sebelumnya. ***(Charles Jencks 1992).***

1.2. ARSITEKTUR POSTMODERN

- Evolusi dari bentuk modern dan sesuatu dengan bentuk modern tradisional dan atau merupakan sebuah bahasa arsitektur setempat.
- Perpaduan bentuk modern dengan bentuk konvensional yang menjadikan suatu komunikasi antara keduaanya.

Istila Post Modern oleh Charles Jeneks ditujukan oleh sekelompok arsitek berhaluan yang bercirikan bahwa arsitektur itu merupakan sebuah bahasa yang harus dipakai oleh arsitek untuk komunikasi diri dan karya mereka pada masyarakat.

1.4. Ciri-ciri dan Aliran Postmodern

Dalam usaha pemahaman terhadap karya-karya arsitektur, Charles Jencks menggunakan analogi ilmu bahasa, dimana Jencks berpendapat bahwa arsitektur identik dengan bahasa dan bahasa itu sendiri terdiri dari kata-kata yang di dalam arsitektur dianalogikan dengan adanya unsur-unsur bangunan seperti dinding, kolom, jendela, atap dan lain-lain. Dan oleh karena itu di dalam menghadirkan suatu karya, seorang arsitek dituntut untuk membuat bangunan yang mampu berkomunikasi dengan lingkungan sekitarnya dalam arti yang luas (bangunan yang komunikatip). Dalam penganlogian arsitektur dengan ilmu bahasa.

A. **IDEOLOGI** - (*Ideological*)

Suatu konsep bersistem yang menjadi azas pendapat untuk memberikan arah dan tujuan, jadi ideological adalah konsep yang memberikan arah agar pemahaman arsitektur postmodern bias lebih terarah dan sistematis.

a. Double Coding of Style

Bangunan postmodern adalah bangunan yang memiliki dua gaya (style) yaitu memadukan arsitektur modern dengan arsitektur lainnya, misal :

1. Revivalist – Metaphorical.
2. Local – Kontekstual.
3. Commercia.

b. Popular and Pluralistic

Ide/gagasan yang umum serta bersifat lebih umum dan tidak terikat dengan kaidah-kaidah tertentu, tetapi memiliki fleksibilitas yang beragam. Hal ini lebih baik daripada gagasan tunggal.

c. Semiotic from

Penampilan bangunan lebih mudah difahami, karena bentuk-bentuk yang vertical yang menyiratkan makna-makna tertentu.

d. Tradion and Choice

Merupakan hal-hak yang tradisional dan penerapannya secara terpilih atau disesuaikan dengan maksud dan tujuan perancang.

e. Artist / Client

Mengandung dua hal pokok yaitu bersifat seni (intern) dan bersifat umum (ekstern). Yang menjadi tuntutan perancangan sehinga mudah dipahami secara umum.

f. Elistist and participative

Lebih menonjolkan suatu kebersamaan serta mengurangi sikap borjuis seperti dalam arsitektur modern.

g. Piecemal

Penerapan unsure-unsur dasar, secara sub-sub saja/ tidak menyeluruh. Unsur-unsur dasar seperti: History , Bvernacular, Lokasi / Lokal dll.

h. Architect, as representative and activist

Arsitek berlaku sebagai wakil penerjemah perancangan dan secara aktif berperan serta dalam perancangan.

B. **GAYA** - (*Stylistik*)

Pengertian gaya dalam arsitektur post modern adalah sutu pemahaman bentuk , cara , rupa , dsb, yang khusus mengenai arsitektur post modern.

a. Hybrid expression

Penampilan hasil gabungan antara unsur-unsur modern dengan :

Vernacular – Revivalist.

Local – Commercial.

Metaphorical – Contextual.

b. Complexity

Hasil pengembangan ideology dan cirri-ciri postmodern yang mempengaruhi perancangan dasar sehingga menampilkan rancangan yang bersifat kompleks. Disini pengamat diajak mengamati, menikmati dan mendalami secara seksama.

c. Variable Space with surprice

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

d. Conventional and abstract form

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

e. Eclectic

Campuran langgam yang saling berintergrasi secara kontinyu untuk menciptakan unity.

f. Semiotic

g. Arti yang hendak ditampilkan secara fungsi.

h. Variable mixed aesthetic depending on context, expression on content and semantic - appropiateness toward function Gabungan unsure estetis dan fungsi-fungsi estetis serta idak mengacaukan fungsi.

i. Pro Organic and applied ornament

Mencerminkan kedinamisan sesuatu yang hidup dan kaya ornamen

j. Pro Representation

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

k. Pro Metaphor

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

l. Pro Hestorical reference

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

m. Pro Humor

Mengandung nilai humoris sehingga pengamat diajak untuk lebih menikmatinya

n. Pro Symbolic

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

C. **IDE – IDE RANCANGAN** – (*Design Ideas*)

Pengertian tentang ide-ide desain dalam arsitektur postmodern adalah suatu gagasan perancangan yang mendasari arsitektur postmodern:

a. Contextual Urbanism and Rehabilitation

Kebutuhan akan suatu fasilitas yang berkaitan dengan suatu lingkungan urban.

b. Functional Mixing

Gabungan beberapa fungsi yang menjadi tuntutan dalam perancangan.

c. Mannerist and Baroque

Kecenderungan untuk menonjolkan diri.

d. All Phetorical Mens

Semua bentuk-bentuk perancangan yang memilki arti.

e. Skew Space and Extensions

Pengembangan rancangan yang asymetris – dinamis

f. Street Bulding

g. Ambiquity

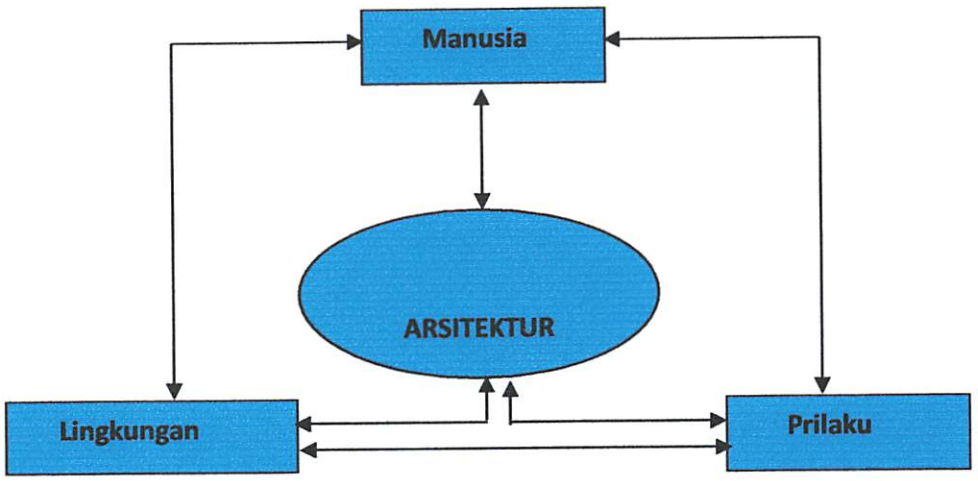
Menampilkan cirri-ciri yang men 'dua' , berbeda tetapi masih unity dalam fungsi.

h. Trends to Asymetical Symetry

Menampilkan bentuk-bentuk yang berkesan asymetris tetapi yang seimbang.

i. Collage / Collision

IV.5. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Arsitektur Postmodern



Keterangan :

- Arsitektur

Suatu lingkungan binaan yang menciptakan atau diciptakan untuk menampung kegiatan atau aktifitas manusia dan memenuhi unsur-unsur Firmitas (kekokohan), Utilitas (kegunaan), dan Venusitas (keindahan). Menciptakan suasana, perkawinan antara citra dan guna.

- Manusia

yang menyebabkan seseorang tertarik:

- Postmodern merupakan pengembangan arsitektur tradisional yang termodifikasisehingga tidak ketinggalan zaman.
- Postmoderen bebas dalam berkarya, ornamen yang kaya pada eksterior bangunan, warna-warni yang kontras maupun garis lengkung yang menjadi ciri khasnya.

- Adanya fakta bahwa orginitas atau keaslian dihargai tinggi akibat dari masyarakat yang bosan akan bentuk-bentuk tradisional sehingga menginginkan bentuk lain yang tidak meninggalkan budaya setempat.

  - Lingkungan

  Keadaan kondisi bangunan setempat dengan lingkungan dimana budaya setempat masih dianut oleh masyarakat dapat menentukan karakteristik sebuah karya arsitektur.

  - Perilaku

  gol I : para arsitek sendiri yang berminat pada masalah arsitektur

  gol II : kelompok masyarakat luas yang memakai karya arsitektur yang berkepentingan dalam pelestarian nilai-nilai "tradisional masyarakat.

IV.6. Arsitektur Post Modern menurut Robert Venturi

Robert Venturi lahir di Philadelphia, Pennsylvania pada tahun 1925. Dia belajar pada Episcopal Academy di Philadelphia dan memperoleh gelar dari Princeton University, kemudian bekerja bersama dengan Eero Saarinen dan Louis I. Kahn sebelum akhirnya dia pratek sendiri tahun1958.

Robert Venturi dalam bukunya *Complexity and Contradiction in Architecture* (1996) menjelaskan hasil studi yang dilakukannya dengan metode fenomenologi (menurut Vincent Scully) dengan cara menganalisis karya-karya arsitektur kuil-kuil Yunani kuno dan fasade lanskap kota-kota Italia dari zaman pertengahan. Di satu sisi, hasil studi Venturi membuat kita melihat secara berbeda karya-karya arsitektur masa lalu, khususnya arsitektur dari obyek studi Venturi. Di sisi lain, hasil studi Venturi ini kemudian menjadi inspirasi munculnya gerakan arsitektur posmodern sekaligus menjadi prinsip dan karakter arsitektur posmodern.

Menurut Venturi, arsitektur postmodern disebut "arsitektur kompleks dan kontradiktif" dengan karakter-karakter berikut: hibrid bukan *pure*, kompromi bukan *clean*, distorsi bukan *straightforward*, ambiguitas bukan artikulasi, *perverse* "melawan" dan juga impersonal, membosankan sekaligus menarik, konvensional bukan didesain, okomodatif bukan peniadaan (*excluding*), samar bukan simpel, *vestigial* (bekas) dan juga inovatif (baru), tidak konsisten dan samar bukan langsung dan jelas, vitalitas berantakan bukan *unity* yang jelas, non-*sequiter*, *difficult whole* bukan *easy whole*, *both and* daripada *either or*, kaya makna, fungsi ganda elemen bukan fungsi tunggal elemen dan dualitas.

Robert Venturi memiliki dasar filososi ***'complexity and contradiction'***, yaitu telah menetapkan ulang arsitektur yang menekankan pada beberapa arti penting desain yang apresiatif, dengan menggunakan suatu bentukan dekorasi arsitektur simbolik ***(symbolically decorated architecture)*** sebagai dasar pengembangan rancangan. Adapun dasar filosofi '***complexity and contradiction'*** yang dihasilkan oleh Robert Venturi antara lain:

- *Pertama,* prinsip "kompleksitas dan kontradiktif" (*complexity and contradiction*) bukan "simplifikasi". Cara pandang "simplistis" terhadap permasalahan arsitektur yang komplek dengan menentukan masalah yang hendak dipecahkan sekehendak perancang ini, oleh Venturi, dipandang sebagai sikap yang hendak memisahkan arsitektur dari realitas kehidupan dan kebutuhan masyarakat. Estetika kesederhanaan (*aesthetic simplicity*) dalam arsitektur tidak lepas dari kompleksitasnya, justru "keindahan kesederhanaan" arsitektur justru muncul dari kompleksitas (kerumitan)-nya. Menurut Venturi,

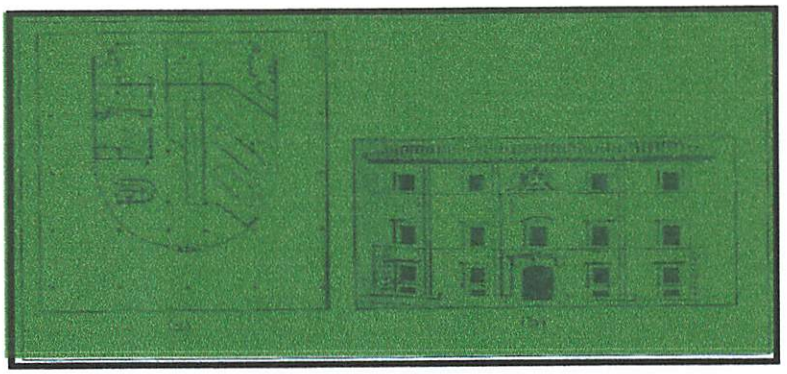
  Kuil Dorik dicapai dengan ketajaman dan ketepatan perhitungan distorsi geometri, kontradiksi dan ketegangan dalam tatanan atau polanya.

  Venturi menolak pengistimewaan fungsi atau bentuk saja karena keduanya saling terkait.

Untuk itu, Venturi mengusulkan dua hal. *Pertama*, makin dipelajari dan dieksploitasinya variasi ambiguitas persepsi visual. *Kedua*, makin diketahui kompleksitas permasalahan – permasalahan fungsi.

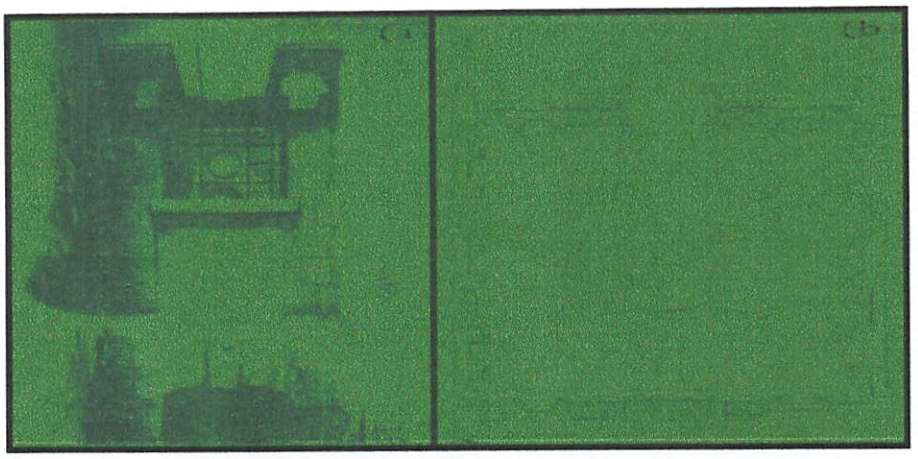
- *Kedua*, prinsip "ambiguitas" (*ambiguity*) bukan "artikulatif" dan "kaya makna" (*rich of meaning*) bukan "bersih makna". Kompleksitas dan kontradiksi (*complexity and contradiction*) dihasilkan dari persejajaran (*juxtaposition*) antara "apa yang dilihat" dan "apa yang tertangkap pikiran (*image*)".

  Ambiguitas menawarkan kekayaan makna (*rich of meaning*) mengatasi kebersihan makna. Pencarian "ambiguitas" ditunjukkan oleh kata sambung "atau" dalam kalimat tanya. Kata "atau" itu menggambarkan hubungan yang ambigu (bermakna dua). Penerapannya seperti, "Apakah denah Villa Savoye persegi atau bukan?, pilaster pada Bernini pada Palazzo di *Propaganda fide*, apakah merupakan pilaster 'posotif' atau hasil pembagian panel yang 'negatif'?", "Apakah ornamen pada *cove* (kubah) di Casino di Pio IV di Vatikan lebih banyak dindingnya atau ruang kosongnya?"



Gambar 2.1 *Ambiguity pada Villa Savoye (a) dan Pilaster pada Palazzodi Propaganda fide (b) (sumber: Venturi,1966:20,21)*

- *Ketiga*, tradisi *either or* merupakan karakter arsitektur modern ortodoks. Jika sebuah fenomena *both and* adalah kontradiksi, dasarnya adalah hierarki yang memberikan beberapa tingkatan makna terhadap elemen. Di dalamnya termasuk elemen yang baik dan juga buruk, besar dan kecil, tertutup dan terbuka, menerus dan terputus, lingkaran dan persegi, elemen struktural dan spasial. Arsitektur yang memberikan beragam tingkatan makna menumbuhkan ambiguitas dan ketegangan.

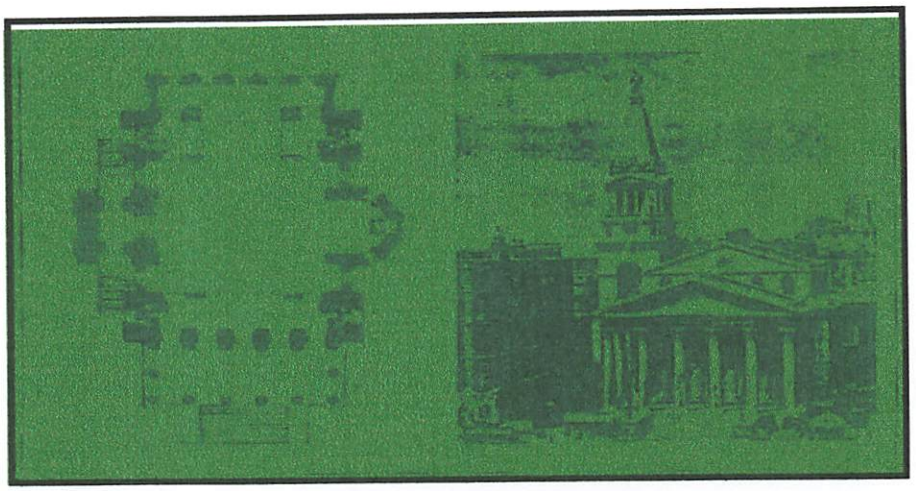


Gambar 2.2 *keystone* pada St. George (a) dan Tangga masuk pada Perpustakaan Laurentian (b) (sumber: Venturi,1966:25)

- *Keempat,* menerima kehadiran elemen dengan fungsi ganda (*double functioning element*). Antara *both and* dan *double function element* saling berkaitan dengan "bagian terhadap keseluruhan" (*part to whole*), sedangkan *double function element* berkaitan dalam kegunaan elemen tertentu dan struktur.

  St. George karya hawksmore di Bloomsbury menunjukkan fenomena *both and.* Berdasarkan denah, gereja ini memiliki sumbu dominan utara-selatan. Namun, *entrance* dan menara di sebelah barat, konfigurasi balkon dan *apse* (tempat altar) di bagian timur mengindikasikan bahwa sumbu ini juga cukup dominan. Dengan memperlawankan unsur-unsur dan pendistorsian posisi, gereja ini mengekspresikan "pertentangan" mana

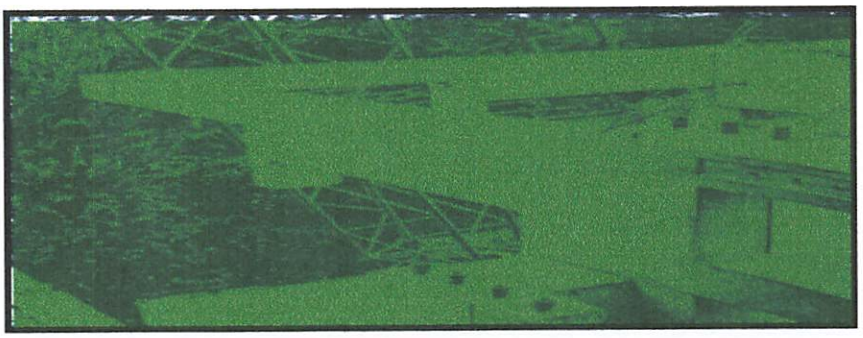
bagian belakang, depan, dan samping dilihat menurut "konsep palang" (*cross*) dari Yunani dan Latin.



Gambar 2.3 fenomena *Both and* pada Gereja St. George di Bloomsbury (sumber: Venturi,1966:28)

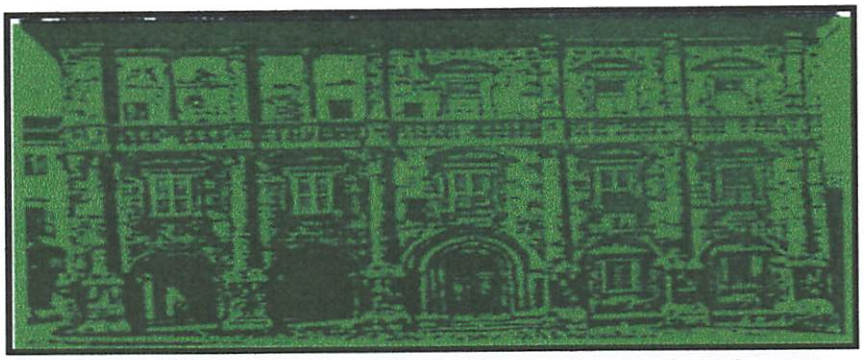
Contoh penggunaan elemen fungsi ganda adalah balok-balok terbuka (*open beams*) pada *Richard Medical Center* karya Kahn,selain bagian struktur, juga memberikan ruangan tambahan.

Prinsip "*from follow function*" digantikan "*follow structural function*"



Gambar 2.4 *double functioning* pada *Richard Medical Center Building* Universitas Pennsilvania di Philadelphia (sumber: Venturi,1966:36)

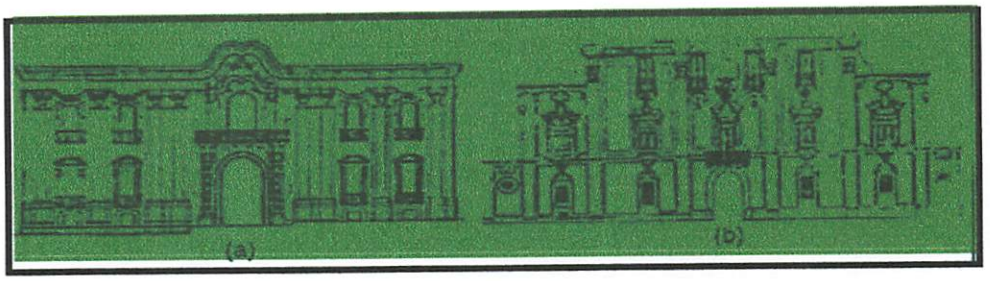
- *Kelima,* prinsip "mengakomodasi dan membatasi order" atau "kontradiksi yang diakomodasi" (*contradiction accomodated*). Dengan prinsip ini, diberlakukan aturan, "mengontrol dan membiarkan spontanitas" (*control and spontaneity*), "ketepatan sekaligus kemudahan" (*correctness and ease*), "kualifikasi sekaligus kompromi" (*quaification ang compromise*). Dengan kata lain, menenggang improvisasi dalam keseluruhan (*improvisation within the whole*). Salah satu contoh penerapan prinsip ini ada pada Palazzo Tarugi. Pada fasadenya tampak dua buah jendela di bawah "lengkung pilaster" yang menyebabkan ketidakseimbangan *void.* Namun, apa yang menyebabkannya tetap monumental? Komposisi pertentangan situasional.



Gambar 2.5 fenomena *contradiction accomodated* pada Palazzo Tarugi (sumber: Venturi,1966:41)

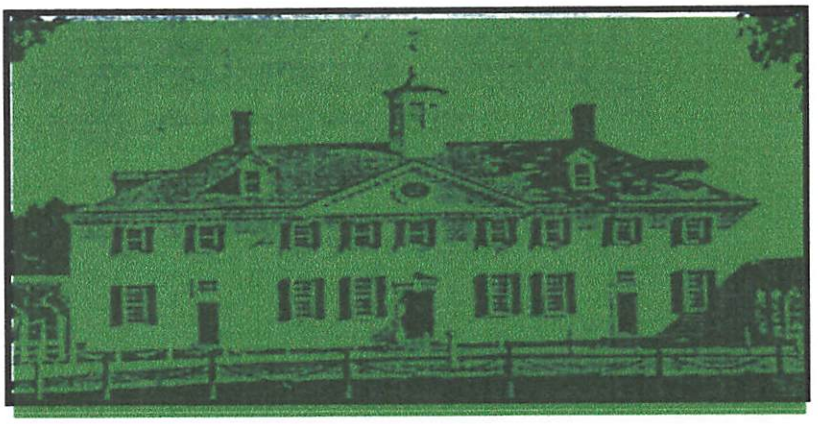
- *Keenam,* kontradiksi yang diadaptasi (*contradiction adapted*). Venturi menjelaskan prinsip ini melalui dua buah fasade dari abad ke-18. Dua buah fasade bangunan tersebut adalah Villa Pignatelli dan Villa Palomba yang menunjukkan dua hal yang merupakan manifestasi dari kontradiksi. Pada Villa Pignatelli, susunan jendela dan gangnya diadaptasi dengan mudah dari fungsi-fungsinya yang kontradiktif. Di sisi lain, "kontradiksi yang disejajarkan tidak dapat 'dibengkokkan'". Kontradiksi ini mengakibatkan korban dan oposisi yang tidak

dikompromikan. "Kontradiksi yang diadaptasi" mungkin mengakibatkan ketidaksempurnaan secara keseluruhan. Di sisi lain, kontradiksi yang disejajarkan mungkin mengakibatkan masalah yang tidak dapat dipecahkan.



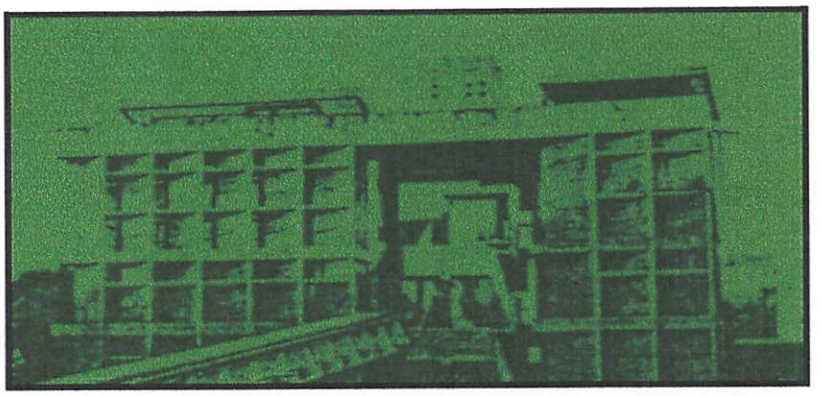
Gambar 2.6 fenomena *contradiction adapted* pada Villa Pignatelli (a) dan Villa Palomba (b) (sumber: Venturi,1966:45)

Peletakan jendela rumah di Mount Vernon juga merupakan contoh menarik adaptasi. Renovasi rumah ini menyebabkan perletakan jendela berubah dan membuat fasade bagian depan tidak lagi benar-benar simetri dibanding sebelumnya yang simetri betul. Peletakan baru ini "merusak" pola dominan pedimen sebagai sumbu utama dan sepasang "sayap" yang simetris.



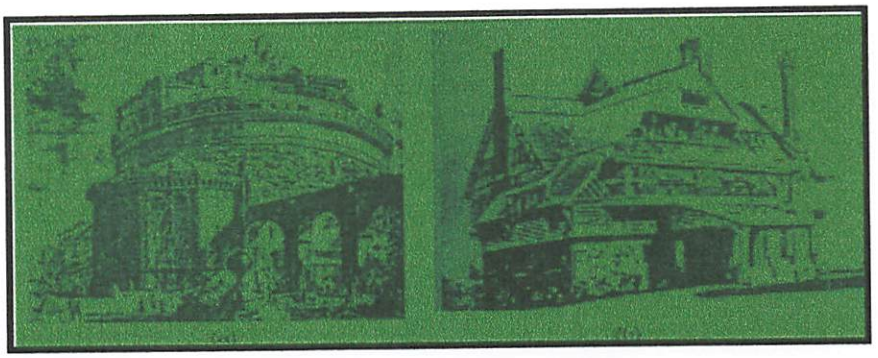
Gambar 2.7 fenomena *contradiction adapted* pada rumah di Mount Vernon (sumber: Venturi,1966:48).

- *Ketujuh*, kontradiksi yang disejajarkan. Bila "kontradiksi yang diadaptasikan" diibaratkan *the kid glove treatment* "perlakuan sarung tangan anak", "kontradiksi yang disejajarkan" dapat diibaratkan sebagai *shock treatment* "perlakuan mengejutkan". Pola klasik dapat menjadi semacam *adjecencies* kontras jika pola besar disejajarkan dengan pola minor dan proporsinya tetap mengabaikan ukuran. Kombinasi ukuran kolom dari Jefferson di Universitas Virginia bertentangan dengan pepatah "setiap jarak memerlukan strukturnya sendiri-sendiri". Tetapi, kesejajaran elemen-elemen yang dikontraskan dalam ukuran dan proporsi ini merupakan karakter utama monumentalitas.



Gambar 2.8 fenomena *contradiction juxtaposed* pada rumah di Illowner di Ahmeddabad, India (sumber: Venturi,1966:56)

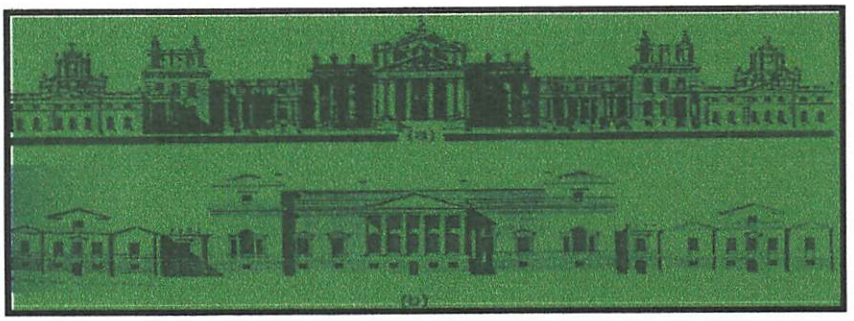
- *Kedelapan*, *inside* dan *outside* yang tidak berhubungan. Kontras antara *inside* dan *outside* mungkin merupakan manifestasi terbesar dalam arsitektur kompleksitas dan kontradiksi. Bahkan kadang-kadang perbedaan kontradiksi bukan antara *inside* dan *outside*, melainkan antara bagian bawah dengan atas.



Gambar 2.9.fenomena kontras *inside-outside* atas-bawah pada benteng Sant Angelo (a) dan rumah Watts-Shermann (sumber: Venturi,1966:72-73)

Kontradiksi *inside* dan *outside* bukan saja merupakan karakter arsitektur urban, tetapi juga merupakan fenomena. Kontradiksi permainan antara kebutuhan spasial *inside* dan *outside* menunjukkan kontras antara depan dan belakang.

- *Kesembilan*, menuju keseluruhan yang sulit (*tend to difficult whole*). Kecenderungan Venturi menunjuk kewajiban "menuju keseluruhan" (*whole*) ini karena keseluruhan itu sulit dicapai. Ia menekankan tujuan tercapainya *unity* "kesatuan" bukan *simplicity* "kesederhanaan".
  Di dalam komposisi rumit, kewajiban ke arah "keutuhan" mendorong pemecahan (*fragmentation*) bagian, yang oleh Trystan Edward disebut



Gambar 2.10 fenomena *infeksi* pada: (a) fasade Blenheim Palace, dan (b) Holkham Hall (sumber: Venturi,1966:91)

Bangunan *Holkham Hall* hampir merupakan tiga buah bangunan dalam satu deret. Di sisi lain, *Blenheim* mencapai keutuhan kompleks melalui bagian-bagian yang difragmentasi, terpusah tetapi terinfeksi. Dua bagian sayap dari bagian pusat, jika ditaruh sendirian, merupakan dualitas yang tidak lengkap, namun bila dikaitkan dengan keseluruhan akan merupakan infeksi komposisi keseluruhan, "akhiran" dari paviliun pusat.

Walaupun Venturi menyatakan dirinya seorang arsitek ***'Western Classical Tradition'***, dia juga menyatakan bahwa peranan arsitek telah berubah. Dia membuang suatu label ***'populist'***, tapi pada ***'Learning from Las Vegas',*** Venturi mengubah dari sebuah kritik mengenai ***'Modernism'*** ke dalam bentuk kompleks menjadi penerimaan ironis dari ***"Kitsch of High Capitalism"*** dalam bentuk bahasa yang sederhana. Teorinya telah membangkitkan ***'populist aesthetic'*** dari ***'Post-Modernism'*** terbaru.

Dari kajian dasar filosofi '***Complexity and Contradixition***' Robert Venturi di atas, maka dapat diambil kesimpulan dalam konsep-konsep rancangan Robert Venturi, diantaranya.

1. Pada hasil karya yang dihasilkan oleh Robert Venturi, bahwa Robert Venturi selalu menggunakan bentuk geometris dan cenderung kaku, sesuai dengan bangunan posmodern pada umumnya.
2. Robert Venturi telah menentang prinsip modernism yang steril dengan menghadirkan kembali unsur-unsur dekoratif dalam arsitektur.

   Unsur-unsur dekoratif merupakan hiasan-hiasan yang terdapat pada sebuah karya arsitektur dimana penempatan unsur tersebut antara lain:

   - Ornamentasi

     Berasal dari kata *Ornamen*, yang artinya 'hiasan yang 'ditempelkan' pada elemen struktural.

- Dekorasi

  Adalah "hiasan" yang diletakkan pada elemen-elemen nonstruktural.

Dalam menghadirkan unsur dekoratif, Robert Venturi mencerminkan terhadap budaya dimana bangunan itu dihadirkan.

3. Robert Venturi telah menentang prinsip modernism yang bersifat "universal" dengan menghadirkan ragam-ragam vernacular. Adapun unsur-unsur vernakular yang dihadirkan kembali oleh Robert Venturi adalah menggunakan bentuk-bentukan vernakular dalam menghasilkan bentuk.

   Dalam bukunya "House From and Culture", Rapoport menyebutkan bahwa bentuk bangunan primitif dan vernakular adalah hasil dari keinginan individu maupun kelompok untuk mencapai lingkungan ideal. Karena itu bentuk tersebut memiliki nilai simbolik dan simbol menjadi sebuah budaya yang berkaitan dengan ide dan perasaan. Pada saat yang sama, bentuk juga dipengaruhi oleh tekanan iklim, pemilihan tempat, bahan yang tersedia dan teknologi.

4. Robert Venturi menerapkan teori 'populist aesthetic' pada penggunaan warna-warna arsitekturnya. Dimana penerapan warna bangunan diterapkan dengan cara menggunakan warna alam sehingga memnberikan kesan natural dan penyerasian dengan alam.

   Contohnya : warna abu-abu gelap pada kolom yang batu granit, warna putih pada dinding plesteran, warna cokelat pada material dari kayu, dan lain-lain.

5. Robert Venturi juga berhasil menciptakan teori dan menyarankan penggunaan *'ilusi historis'* dan *'simbolisme'*, menolak sterilitas bangunan modern yang ortodoks.

Simbolisasi berasal dari kata *simbol*. Dalam *Illustrated Dictionary of Architecture* (Burden,1998), *simbol* adalah "*something that stands for or represents something else by association, resemblence, or convention, deriving its meaning chiefly from the structure on which it appears*"..."sesuatu yang berdiri atau mempresentasikan sesuatu yang lain dengan cara asosiasi, kemiripan atau konvensi, yang diturunkan maknanya terutama dari struktur yang tampak".

Ada beberapa jenis simbol yang terdapat dalam buku " Peran, Kesan dan Pesan Bentuk-Bentuk Arsitektur", yang dapat dikaitkan dengan peran simbol itu sendiri, kesan yang ditimbulkan oleh bentuk simbolis dan pesan yang langsung disampaikan oleh simbol, yang semuanya ditampilkan pada bentuk-bentuk tertentu, diantaranya:

- Simbol yang agak tersamar yang menyatakan peran dari suatu bentuk.

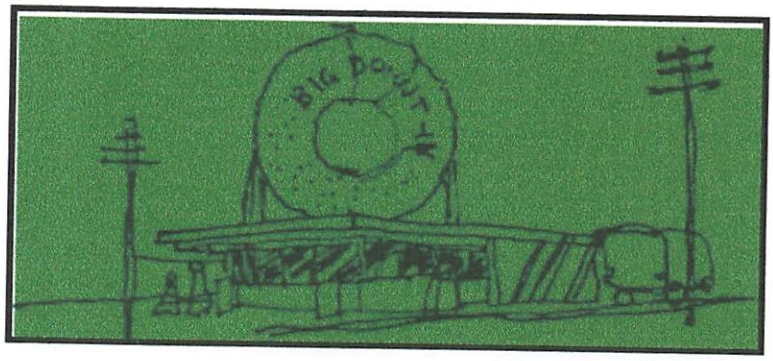
  Contoh jenis simbol ini terdapat pada bangunan pabrik yang yang berbentuk gerigi dimana pabrik ini memiliki ruang yang besar dan luas sesuai dengan kebutuhan proses produksi dalam ruang tersebut. Karena luas ruangan, dibutuhkan penyelesaian atap khusus untuk memasukkan cahaya agar ruang yang besar tersebut tidak gelap. Hasilnya berupa bentuk atap gergaji. Sebetulnya bentuk itu menggambarkan peranan sebagai bentuk yang memasukkan cahaya kedalam. Pemakaian bentuk tersebut digunakan berulang-ulang dengan tujuan yang sama pada pabrik. Sehingga akhirnya bentuk tersebut dikenal masyarakat sebagai bentuk simbolis pabrik yang berperan sebagai bentuk yang memasukkan cahaya ke dalam.

- Simbol Metaphor.

Masyarakat dapat mempunyai pandangan tertentu terhadap bentuk bangunan yang dilihat dan yang diamatinya, entah terhadap bentuk keseluruhan bangunan atau terhadap bagian bentuk bangunan. Pandangan yang timbul tergantung dari latar belakang masyarakatnya, yaitu tingkat kecerdasan dan pengalamannya, sebab mereka cenderung unuk selalu.

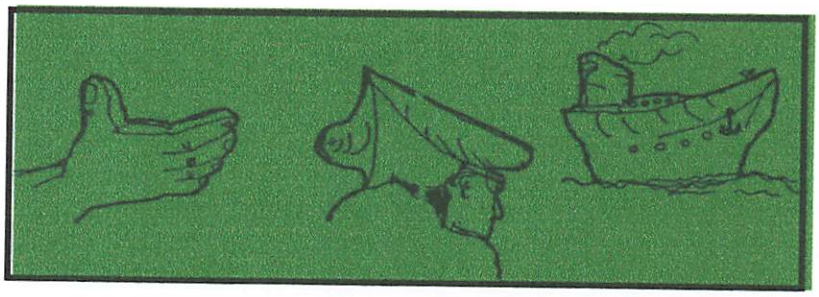
Membandingkan bangunan yang diamatinya dengan bangunan atau benda lain. Contoh : Nagakin Capsule Building, Tokyo. Bangunan ini terdiri dari susunan unit rumah tinggal yang berbentuk kubus dengan jendela berbentuk lingkaran. Unit-unit rumah tersebut dipegang oleh inti bangunan sebagai konstruksi utama. Bagi masyarakat Jepang bentuk unit rumah tersebut serupa dengan bentuk saangkar burung, dan bukan merupakan bentuk rumah tinggal. Ada arsitek yang sengaja menggunakan metaphor ini untuk mencapai tujuan tertentu. Sebab suatu perbandingan, dapat menimbulkan asosiasi yang tepat bila simbol bentuk yang digunakannya pun tepat.

Sebagai contoh pemakaian metaphor yang lugu dan langsung ialah tempat penjualan atau toko kue donat yang menggunakan bentuk donat di atasnya.



Gambar : Penggunaan bentuk donat pada atap Toko Donat

Ada juga penyampaian metaphor yang lebih rumit dan tidak langsung. Bentuk yang mengandung simbol seperti itu dapat dilihat pada Notre Dame du Haut Ronchamp. Simbol yang dikandung tidak langsung dan harus dicerna lebih dalam lagi.



Akibatnya menimbulkan tanggapan maupun kesan yang berbeda-beda. Ada yang menanggapinya sebagai topi yang biasa dikenakan oleh para pendeta, sebagai kapal laut, bentuk tangan yang sedang memohon, sebagai itik dan sebagainya.

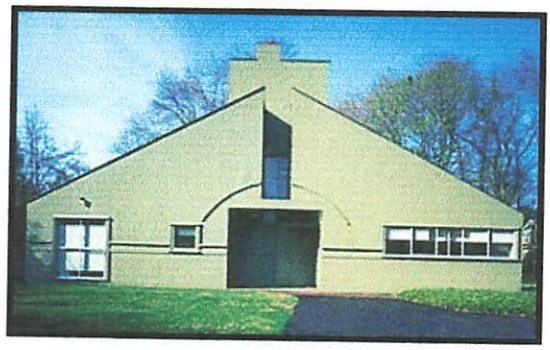
Kebudayaan tersebut dapat terbagi atas 2 (dua) kelompok besar:

1. *Kebudayaan Tradisionil*, didasari oleh pengalaman siapa saja secara menyeluruh dan merata dalam masyarakat. Kebudayaan Tradisionil ini ada sejak dahulu, dan sifatnya lebih mengikat. Kebudayaan tradisionil merupakan suatu kesepakatan bersama dalam masyarakat.
2. *Kebudayaan Modern*, didasari oleh pengalaman, cara hidup dan ideologi modern satu kelompok manusia, atau suatu kelompok masyarakat yang memiliki tingkat intelektual yang kurang lebih sama. Kebudayaan modern dapat berubah-ubah mengikuti perkembangan ilmu perkembangan masyarakat itu sendiri.

Penggunaan unsur simbolis yang dihadirkan kembali oleh Robert Venturi ini bertujuan untuk menciptakan arsitektur yang konteks dengan lingkungannya, karena unsur-unsur simbolis ini diambil dari kultur/budaya masyarakat dimana arsitektur itu dihadirkan, adapun budaya masyarakat yang digunakan merupakan Kebudayaan tradisional.

IV.7.1 Karya-karya Robert Venturi

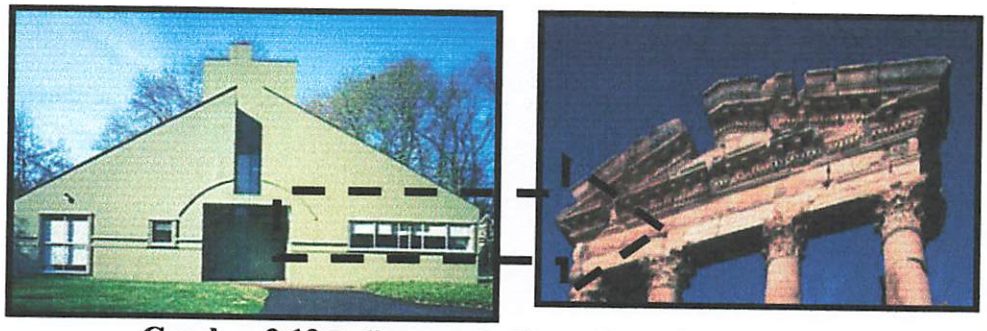
7.2. Vanna Venturi House



Nama : Vanna Venturi House
Lokasi : Chestnut Hill, Pensylvania
Type : Rumah Tinggal

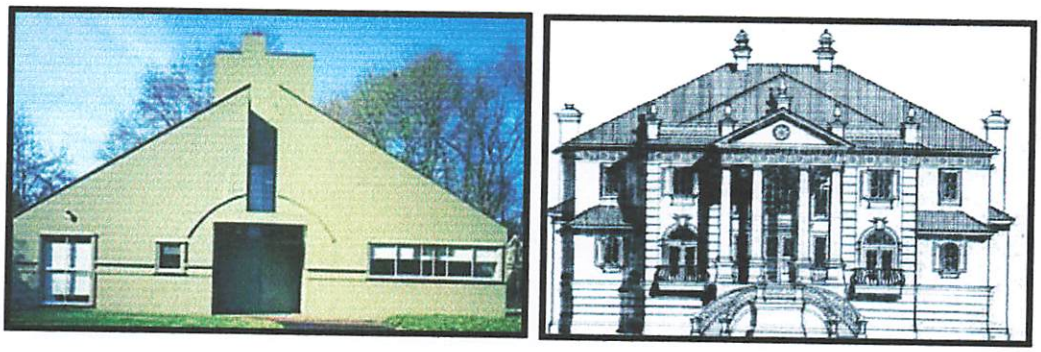
Bangunan yang proyek penting pertama Venturi ini terletak di Chesnut Hill, Pensylvania, Amerika Serikat. Di bangun pada tahun 1961, dengan arsitek Robert Venturi dan Arthur Jones, untuk tempat tinggal ibu Robert Venturi. Hal ini secara sederhana dilakukan setelah beberapa saat Moderniseme akhir, rencananya, seperti proyek Beach House, berdasarkan pada sebuah konsepsi simbolik daripada terhadap abstrak murni.

7.3. Unsur Dekoratif



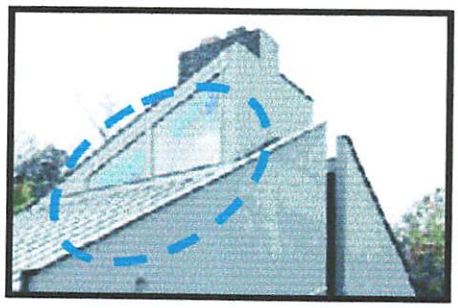
Gambar 2.12 Pediment pada Vanna Venturi House

Penerapan unsur dekoratif pada rumah Vanna Venturi dapat dilihat dari penggunaan pedimen yang terdapat pada fasade depan bangunan, dimana

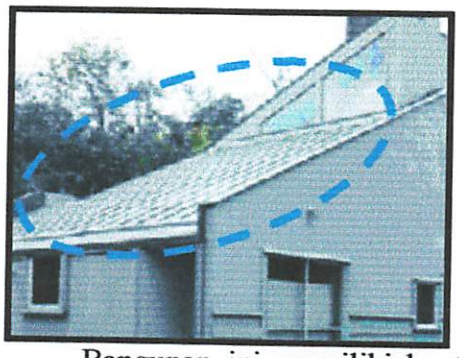


pediment merupakan gaya dari arsitektur Yunani, dimana pediment yang diambil pada bangunan ini hanya pada bentuknya saja.

A. Ragam Vernakular



Sistem bangunan ini adalah Light Wood Frame yang mana bahan bangunan yang paling mendominasi berupa kayu, penggunaan kaca terdapat pada bagian cerobong asapnya. Batu bata digunakan sebagai bahan bangunan pada dindingnya.



Penggunaan atap miring juga diterapkan pada bangunan ini, dimana hal ini merupaka ciri dari arsitektur vernakular, dan bahan penutup atap ini dari gabel.

Bangunan ini memiliki bentuk dasar yang terdiri dari susunan bentuk segitiga yang terdistorsi dan persegi panjang

B. Warna Bangunan

Penerapan warna hijau muda pada bangunan ini menyesuaikan dengan lingkungan sekitarnya yang dominan terhadap pepohonan dan rerumputan, hal ini digunakan untuk menciptakan bangunan yang bersifat natural dan serasi dengan alam.

C. Unsur Simbolis

Sebagai tambahan terhadap kualitas formal unik menengahnya, rumah ini kaya referensi arsitektur historis. Jalan monumental yang melaluinya melewati Porta Pia Michaelangelo di Roma dan tembok belakang Nymphaeum di palladio dan Villa Barbaronya Lessandro Vittoria di Maser.

IV.8. Kesimpulan teori Robert Venturi

Dari uraian mengenai konsep arsitektur Postmodern Robert Venturi dan penjabaran terhadap karyanya yang dikaji menurut konsep Robert Venturi serta perpaduannya dengan arsitektur setempat, maka dapat disimpulkan beberapa acuan dalam penelitian atau variabel penelitian yaitu:

1. Penggunaan unsur dekoratif diterapkan pada fasade bangunan, dimana unsur dekoratif ini mencerminkan budaya sekitarnya dan unsur dekoratif ini mencerminkan dari suatu gaya arsitektur.
2. Robert Venturi menggunakan aspek bahan lokal dan bentukan bangunan yang dipengaruhi dari bentukan arstitektur vernakular.
3. Robert Venturi menggunakan warna alam dari bahan bangunan dalam menerapkan warna bangunannya sehingga memberikan kesan natural dan serasi dengan alam pada bangunannya.
4. Robert Venturi mengambil unsur-unsur budaya masyarakat tradisionil dimana bangunan itu hadir untuk menerapkan unsur simbolis metaphor pada bangunannya, dimana penerapannya dengan cara melakukan kemiripan/konvensi terhadap bentuk objek yang diambil unsur simbolisnya.

BAB V

METODOLOGI

V.1. Metodologi Penelitian

Metode perancangan ini bertujuan untuk membuat sebuah desain arsitektural yang dapat menampung kegiatan didalam maupun diluar bangunan serta penataan bagian luar bangunan yang berada dalam satu site sesuai dengan objek kajian yang telah di bahas pada bab-bab sebelumnya, pada perancangan yang diterapkan pada objek akan dikaitkan dengan sebuah tema yaitu arsitektur post- modern khususnya dengan pendekatan arsitektur post-modern Robert Venturi yang mempunyai karakteristik yaitu sebuah bangunan yang menyatu dengan alam yang ada disekitar bangunan tersebut.

V.2. Metode Pengumpulan Data

a. Observasi

Yaitu melakukan pengamatan langsung ke lapangan melalui studi banding yang mempunyai objek kajian yang sama. Dalam lokasi yang berbeda guna membandingkan terhadap objek kajian yang akan di rancang. Data-data yang diperoleh berupa; dokumentasi gambar dan sketsa-sketsa dengan bantuan alat seperti kamera dan lai-lainnya.

b. Wawancara

Melakukan wawancara untuk mendapatkan informasi dan data-data yang berkaitan dengan perpustakaan yang diperoleh melalui instansi terkait yaitu pada perpustakaan yang di lakukan sebagai study banding dan melalui instansi yang berada didalam objek lokasi yang dijadikan sebagai lokasi perancangan.

Data yang dibutuhkan berupa: kebutuhan ruang,kegiatan-kegiatan,dan lain-lainnya yang berhubungan dengan obyek dan lokasi site

V.3. Identifikasi Data

Bentuk-bentuk data yang dipakai dalam penelitian adalah berupa data primer dan data sekunder.

a.Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari sumbernya diamati dan di catat untuk pertama kalinya sesuai dengan objek kajian.

Data primer ini dapat berupa observasi lapangan, dimana dengan observasi lapangan tersebut dapat dilakukan sebuah pengamatan dan pengambilan data meliputi :

- Pengamatan terhadap objek studi banding
- Pengambilan gambar berupa foto pada obyek terminal
- Melakukan wawancara untuk memperoleh data sesuai dengan tujuan yang akan dicapai.

b. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang di dapat tidak melalui observasi langsung pada lapangan, melainkan melalui sebuah studi literatur. Yaitu mengenai teori-teori yang berkaitan dengan tema objek, sehingga nantinya dapat menjadi sebuah landasan dalam mendesain suatu bangunan,

- Pengumpulan data melalui Literatur yang berhubungan dengan terminal dan buku tentang arsitektur post-modern.
- Sumber-sumber lain dari media cetak maupun dari internet.

V.4. Proses Analisa

Metoda analisa yang digunakan pada perancangan ini adalah :

a. Metode analisa kualitatif

Yaitu metode yang digunakan berdasarkan prinsip-prinsip arsitektur terhadap pola sistem dan karakter yang akan mempengaruhi proses perancangan wadah secara fisik.

b. Metode analisia sintetis

Metode ini digunakan untuk merumuskan faktor-faktor sebagai suatu solusi akan penyelesaian permasalahan.

Tahapan berikutnya yaitu analisa yang bertujuan untuk merancang sebuah bangunan yang dapat difungsikan terhadap objek perpustakaan dengan pendekatan tema arsitektur post-modern (Robert Venturi),

Yang diperlukan dalam analisa, di antaranya yaitu:

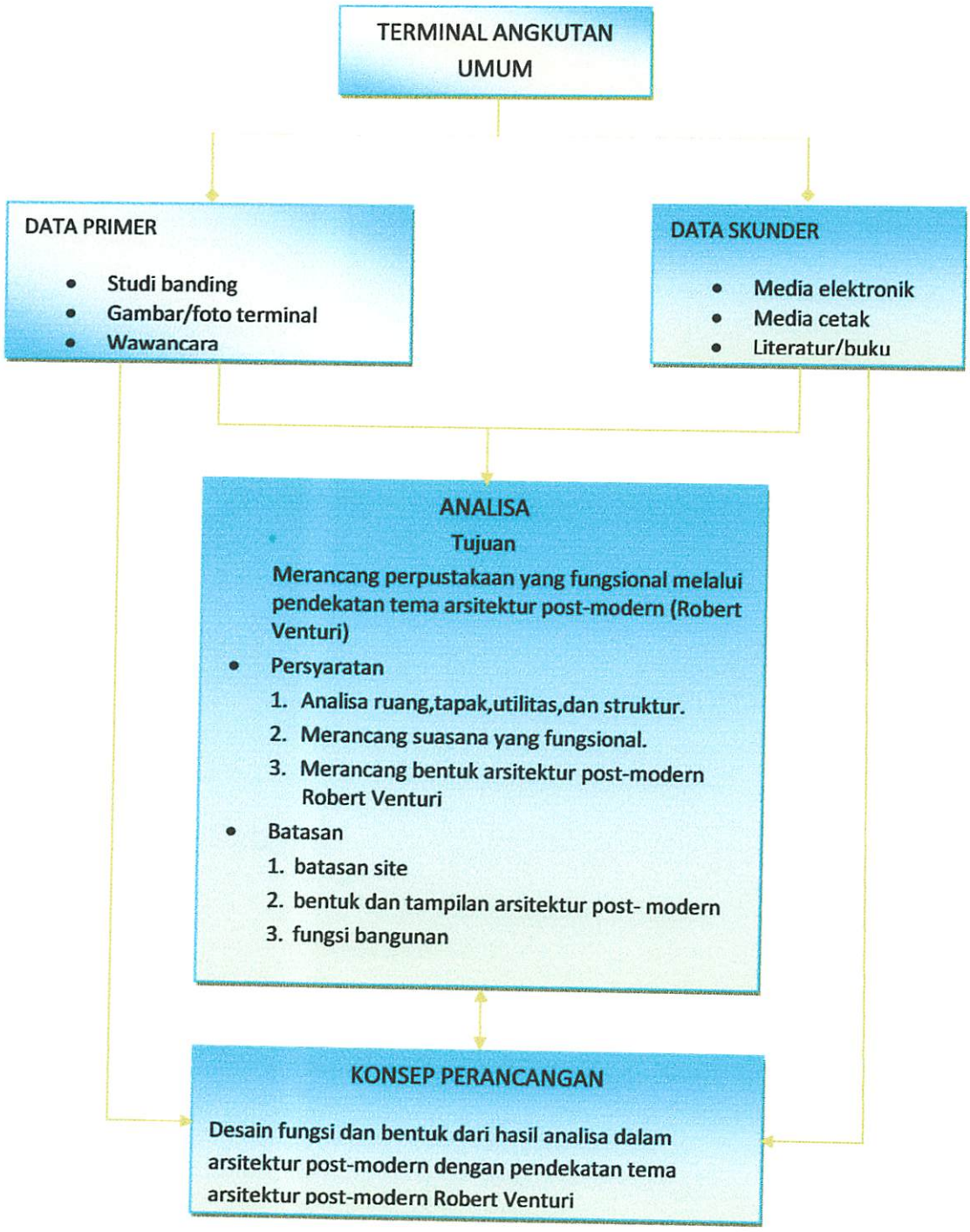
- Analisa mengenai ruang, tapak, bentuk, utilitas, maupun struktur yang akan dipakai.
- Memunculkan bentuk dan tampilan arsitektur post-modern (Robert Venturi).

Sedangkan Batasan analisa, yaitu :

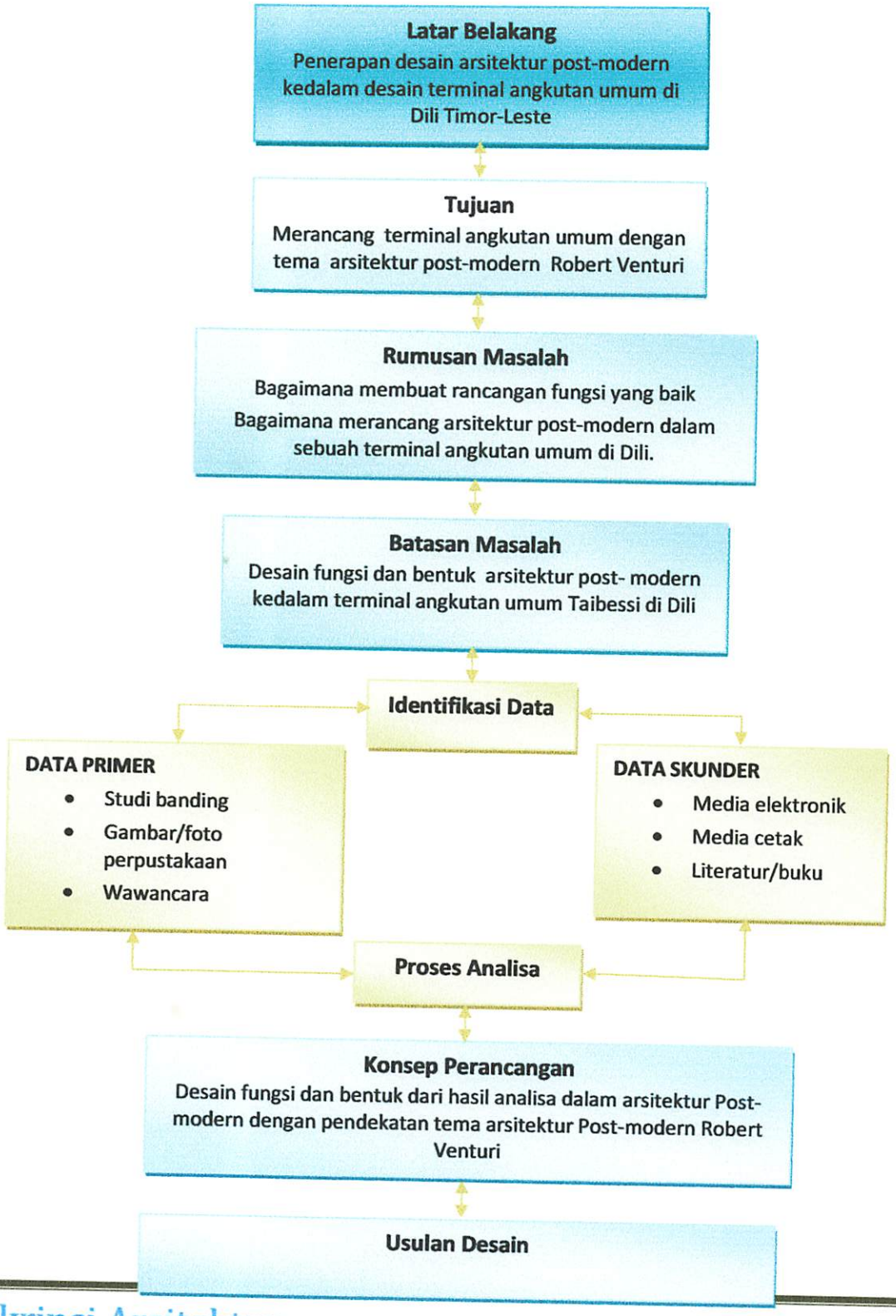
- Batasan site yang akan dipakai sebagai lokasi perancangan.

  Bentuk dan tampilan arsitektur post-modern (Robert Venturi)

V.5. Diagram Proses Analisa



V.6.Diagram Proses Analisa



BAB VI

ANALISA PEMBAHASAN

VI.1.1 ANALISA KEGIATAN

Analisa kegiatan akan membahas kegiatan yang ada di dalam terminal.

Jenis kegiatan yang ada dalam sebuah terminal adalah :

A. PENUMPANG

Pola kegiatan penumpang dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu :

a. Pengaruh jarak tempuh bus

Semakin jauh jarak yang di tempuh oleh penumpang (antara jarak kota tujuan), maka masa tunggu penumpang cenderung panjang atau lama, walaupun tidak semua penumpang melakukan hal yang sama. Dalam masa tunggu tersebut penumpang cenderung melakukan kegiatan persiapan, seperti : mencari informasi, makan, minum, buang air dan sebagainya.

b. Pengaruh jumlah bus yang melayani satu trayek

Semakin sedikit jumlah bus dan mini bus yang melayani satu trayek, maka akan semakin lama masa tumbuhnya. Pada masa tunggu yang lama tersebut penumpang akan melakukan kegiatan seperti: makan, minum, dan sebagainya.

Ada beberapa hal yang mempengaruhi kegiatan tersebut dapat diklasifikasikan pada kegiatan sebagai berikut:

- Pola kegiatan pendek

  Pola kegiatan ini penumpang hanya sebatas mencari angkutan umum.

- Pola kegiatan panjang

  Pola kegiatan ini penumpang dapat beragam, dikarenakan masa tunggu yang lama, sehingga penumpang tidak hanya mencari angkutan namun juga melakukan persiapan sebelum perjalanan.

A.1. POLA KEGIATAN PENDEK

1. Penumpang datang

   Penumpang datang umumnya tidak melakukan kegiatan lain dalam terminal, tapi tujuannya langsung keluar terminal mencari kendaraan lanjutan untuk berangkat.

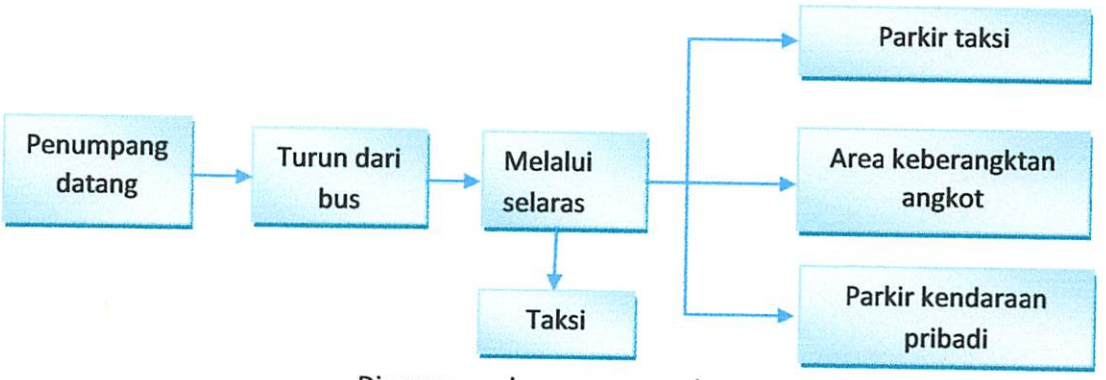


Diagram : pola penumpang datang

2. Penumpang berangkat

Penumpang jarak pendek pada umumnya setelah masuk ke terminal langsung menuju area pemberangkatan, hampir tidak ada kegiatan lain yang dilakukan.mencari kendaraan lanjutan untuk berangkat.

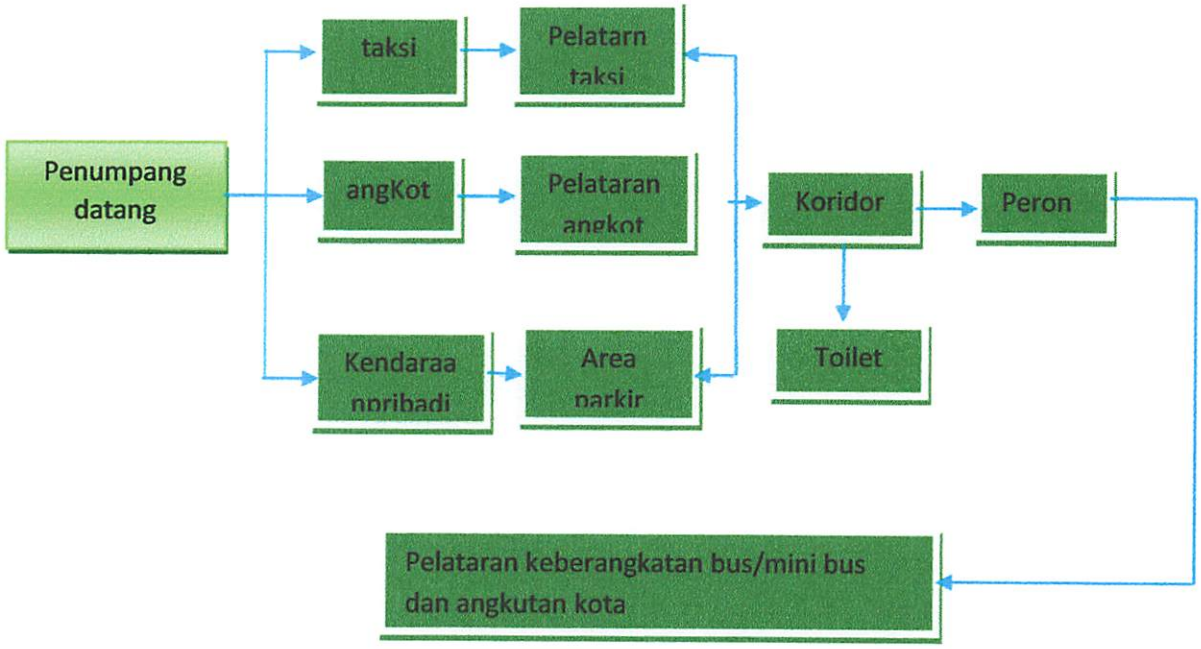


Diagram : pola penumpang berangkat

A.2. POLA KEGIATAN PANJANG Penumpang datang

1. Penumpang datang dengan kondisi letih karena menempuh perjalanan jauh, kegiatan yang dilakukan cenderung lambat, istirahata sejenak lalu menuju toilet umum dan ruang lainnya, dan akhirnya keluar dari terminal.

Diagram : pola penumpang datang

1. Penumpang berangkat

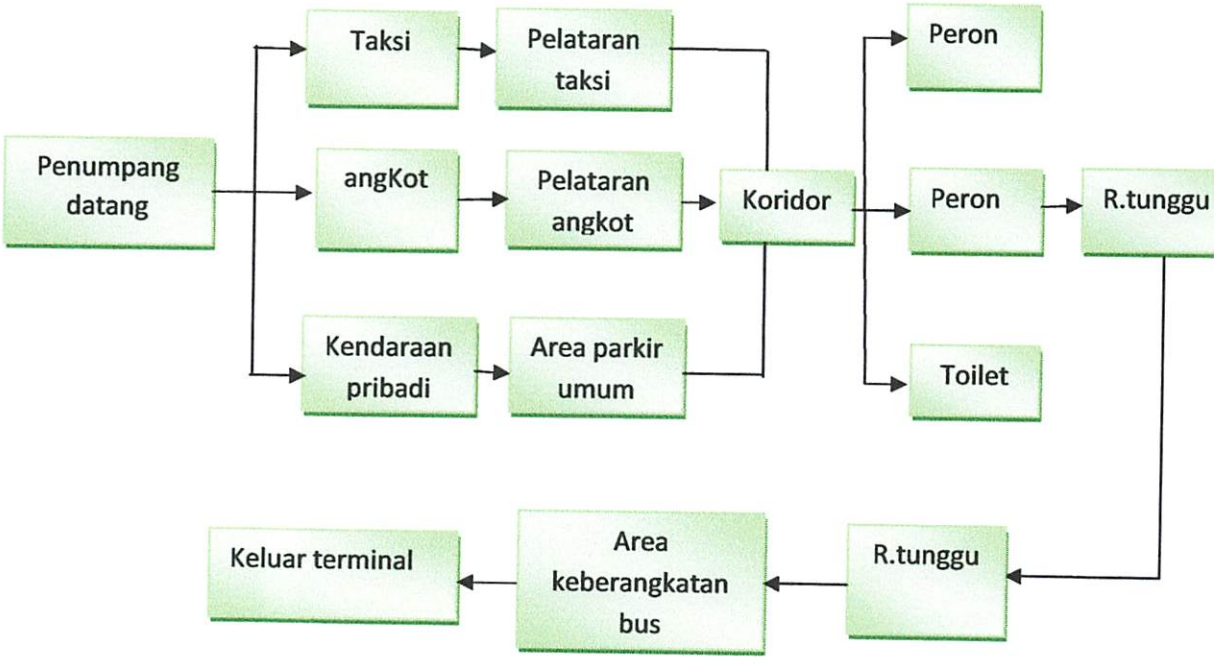


Diagram : pola penumpang berangkat

VII.1.2. Jenis ruang

A. Fasilitas utama

- Hall penerima
- Shalter keberangkatan bus dan mini bus
- Shalter kedatangan bus dan mini bus
- Shalter keberangkatan angkutan kota
- Shalter kedatangan angkutan kota
- Parkir bus dan mini bus
- Parkir angkutan kota
- Koridor utama
- Ruang tunggu penumpang.

B. Fasilitas pengelola

- Lobby
- Ruang kepala pengelola
- Ruang administrasi
- Ruang rapat
- Ruang DLLAJ
- Ruang informasi
- Ruang keamanan
- Toilet

C. Fasilitas penunjang

- Loket
- Toilet umum
- Kantin
- Kios
- Ruang kesehatan
- Ruang genzet
- Ruang istirahat kru
- Ruang control air
- Bengkel dan cuci kendaraan.

D. Fasilitas parkir

- Parkir mobil umum
- Parkir sepeda motor
- Parkir taksi

VI.1.3. ANALISA BESARAN RUANG

A. Jumlah Penumpang Pada Tahun 2007-2008.

Jumlah penumpang tiba tahun 2008	: 360.215
Jumlah penumpang berangkat tahun 2008	:170.842
Jumlah penumpang tiba tahun 2007	: 365.050
Jumlah penumpang berangkat tahun 2007	: 172.802

➢ **A.1. Jumlah penumpang 10 tahun mendatang**

- Pertambahan penumpang tiap tahun yang berangkat :

$$= \frac{172.802 - 170.842}{172.802} \times 100\%$$

$$= \frac{1960}{172.802} \times 100\%$$

$$= 1,13\ \%$$

- Pertambahan penumpang tiap tahun yang akan datang

$$= \frac{365.050 - 360.215 \times 100\%}{365.050}$$

$$= \frac{4835 \times 100\%}{365.050}$$

$$= 1,30\%$$

A.2. Proyeksi 10 (sepuluh) tahun mendatang penumpang yang berangkat (2019)

Pn =Po (1 + e)n-1

Dimana : Pn = Jumlah pada tahun yang akan direncanakan

Po = Jumlah pada tahun ini

e = Peningkatan rata-rata pertahun

n = Tahun peningkatan yang dicari

Pn = Po (1 + e) n-1

= 172.802 + 1+ 1.13%)10-1

= 190.082

= 15840

= 528

Jam sibuk keberangkatan = 6^{00}- 11^{00}

= 6 jam.

Jadi jumlah keberangkatan terjadi di 6 jam sibuk yaitu :

= 528/6 jam

= 88 orang/jam.

A.3. Proyeksi 10 tahun mendatang penumpang yang datang (2019)

Pn = Po (1 + e)n-1

Pn = 365.050 (1 + 1.30%) 10-1

= 365.050 (1.10)

= 401.555

= 33462

= 1115

Jam sibuk kedatangan : 10^{00} - 15^{00}

Jadi jumlah kedatangan penumpang terjadi di 6 jam sibuk

$= \frac{1115}{6}$

= 185 orang tiap jam

A.4. Total jumalh proyeksi 10 tahun mendatang

- Penumpang yang akan berangkat = 15840 / bulan
  = 528 / hari
- Penumpang yang datang = 33462 / bulan
  = 1115 / hari

Total = 1643 penumpang / hari

Total jumlah proyeksi waktu sibuk penumpang

- Penumpang berangkat = 88 orang / jam
- Penumpang datang = 185 orang / jam

Total = 273 oang / jam

A.5. Proyeksi kenaikan jumlah armada pada tahun 2019

- **Proyeksi kenaikan jumlah bus pertahun**
  - Potensi kenaikan = 1- 2% pertahun

    Pn = Po (1 + e) n – 1

    Dimana : Pn = Jumlah pada tahun direncanakan

    Po = Jumlah padas tahun ini

    e = Peningkatan rata- rata pertahun

    n = Tahun peningkatan yang dicari.

    Pn = Po (1 + e) n -1

    = 79 (1 + 2%)10-1

    = 79 (1,19)

    = 94 armada

  - Potensi mangkal kendaraan bus = 10-50%

    Maka bus mangkal :

    = 94 bus x (30%)

    = 28 bus

- **Proyeksi kenaikan jumlah mini bus**
  - Potensi kenaikan = 1-2% pertahun

    Pn = Po (1 + e) n -1

    = 23 (1 + 2%)10-1

    = 23 (1,19)

    = 27 armada

- Potensi mangkal kendaraan mini bus = 10 – 50%

  Maka mini bus mangkal = 27 x (30%)

  = 8 mini bus

- **Proyeksi kenaikan jumlah angKot pertahun**

  - Potensi kenaikan = 1- 2% pertahun

Pn = Po (1 + e) n -1

= 65 (1 + 2%)10-1

= 65 (1,19)

= 77 armada

- Potensi mangkal kendaraan angkutan kota = 10 – 50%

  Maka angKot mangkal = 77 angKot x(30%)

  = 23 angKot

- **Proyeksi kenaikan jumlah taksi pertahun**

  - Potensi kenaikan = 1- 2% pertahun

Pn = Po (1 + e) n -1

= 15 (1 + 2%)10-1

= 15 (1,19)

= 18 armada

- Potensi mangkal kendaraan taksi = 10 – 50%

  Maka angKot mangkal =18 taksi x (40%)

  = 7 taksi

VI.2.1. FASILITAS UTAMA

a. Hal Penerima

- Kapasitas : Dihitung berdasarkan waktu sibulk penumpang dalam proyeksi 10 tahun mendatang

  Maka : = 273 orang x sirkulasi 1 orang
  = 273 x 0,64 (data arsitek)
  = 174.72 m².

b. Shalter keberangkatan dan kedatangan

- Luas shalter keberangkatan bus
  - Jumlah jalur x luas standart bus
  - Luas shalter = 7 x 19.2 m²
    = 134,4 m²
- Luas shalter kedatangan bus
  - Jumlah jalur x luas standart
  - Luas shalter = 2 x 19.2 m²
    = 38.4m²
- Shalter keberangkatan minibus
  - Jumlah shalter x luas standart
  - Luas shalter = 2 x 12.6 m²
    = 25,2 m²
- Luas shalter kedatangan minibus
  - Jumlah shalter x luas standart
  - Luas shalter = 2 x 6 m²
    = 12 m²

- Luas shalter kedatangan minibus
  - Jumlah shalter x luas standart
  - Luas shalter =4 x 6 m²
    = 24 m²

- Luas shalter kedatangan angkutan kota
- Jumlah shalter x luas standart
- Luas shalter = 4 x 6 m²
  = 24 m²

VI.2.2. Fasilitas Pengelola

a. Ruang Kepala Terminal ; kapasitas 1 orang
   - Standart 15 – 25 m² / orang
   - Jadi luas ruang = 15 m² x 1
     = 15 m²

b. Ruang Tata Usaha; 4 orang
   - Luas 15 m² x 24 m² + 20% sirkulasi
   - = 15 m² x 24 m²
   - = 84 m²

c. Ruang Keamanan/ Kamtib
   - Luas : 6 m²

d. Ruang Informasi
   - Luas : 6 m²

e. Ruang DLLAJ ; kapasitas : 8 orang
   - Luas 15 m² x 8 orang + 20% sirkulasi
   - = 120 m² + 28 m²
   - = 148 m²

f. Gudang = Luas 6 m²

g. Pos cek ; Luas 6 m² x 2

= 12 m²

h. Sirkulasi :

- Sirkulasi ditetapkan 40% luas lahan
- Luas lahan keseluruhan : 20.000 m²

= 20.000 x 40%

=7000 m²

i. Taman / Ruang hijau

- Ditetapkan 20% luas lahan keseluruhan
- Luas lahan keseluruhan : 20.000

= 20.000 x 20 %

= 4000 m²

VI.2.3. Area Parkir Kendaraan Umum

- Luas bangunan

- Ruang utama	: 2766,09 m²
- Ruang penunjang	: 341,65 m²
- Ruang pengelola	: 272,9 m²
Total keseluruhan	: 3380,64 m²

- Kapasitas : Standart peraturan sementara yang dipakai tentang parkir mobil sebagai berikut :

- Parkir mobil (setiap 100 m² lantai disediakan 1 unit mobil)
- = 3380.64 : 100 m²
- = 33 mobil

- Kapasitas : Standart peraturan sementara yang dipakai, tentang parkir motor (kendaraan roda dua) sebagai berikut :

- Parkir sepeda motor (setiap 50 m² lantai disediakan 1 unit motor), sehingga kapasitas sepeda motor :
  = 3380,64 : 50 m²
  = 67 motor

- Luas parkir kendaraan umum
  = (11,5 m² x 33 unit mobil) + (1.2 m² x 67 sepeda motor)
  = 379.5 m² + 80,4 m²
  = 459.9 m²

- Sirkulasi : 30 % x 459,.9 m² = 137.97 m²

Maka luas parkir kendaraan umum : 459.9 m² + 137.97 m²
= 597,87 m².

VI.2.4. Ruang tunggu

a. Ruang tunggu keberangkatan bus dan mini bus

- Asumsi 60% dari penumpang diwaktu sibuk
- Jadi : $\frac{60}{100} \times 88$

  = 52.8 m²

b. Ruang tunggu Angkutan kota

- Asumsi 40% yang datang
- Jadi : $\frac{60}{100} \times 185$

  = 74 m²

c. Ruang tunggu taksi

- Asumsi 30% yang datang
- Jadi : $\frac{30}{100} \times 185$

  = 55.5 m²

Total luas ruang tunngu :

= 52.8 m² + 74 m² + 55.5 m²

= 185.3 m².

VI.2.5. Ruang Parkir dan Radius Putar

a. Ruang parkir bus

- Luas standart bus = 8 x 2.4 = 19.2 m²
- Luas maneuver bus = (R + T) x (R + T)
  = (16,3 + 9.14) x (16.3 + 9.14)
  = 647,19 m²
- Luas parkir bus = luas bus x bus mangkal + 2 x manuver
  = (19,2 x 28 bus)+2(647.19)
  = 537,6 + 1299.38
  = 1836,98 m²

b. Ruang parkir angkutan kota

- Luas standart angkutan kota : 4 x 1.5 = 6 m²
- Luas maneuver putar = (R + T) x (R + T)
  = (7,01 + 4,51) x (7,01 + 4,51)
  = 134 m²
- Luas parkir bus = luas angkot xangkot mangkal +2 x manuver
  = 6 x 23 + 2 (134)
  = 138+ 268
  = 406 m².

c. Ruang parkir mini bus

- Luas standart mini bus : 6 x 2.10 = 12,6 m²
- Luas maneuver putar = (R + T) x (R + T)
  = (7,01 + 4.57) x (7.01 + 4.57)
  = 134 m²
- Luas parkir bus = luas mini bus x mini bus ma mangkal +2 x manuver
  = 12.6 x 8 + 2 (134)
  =100,8+ 268
  = 368,8 m²

d. Ruang parkir taksi

- Luas standart mini bus : 3.8 x 1.4 = 5.23 m²
- Luas maneuver putar = (R + T) x (R + T)
  = (6,83 + 4.7) x (6.83+4.7)
  = 132,9 m²
- Luas parkir bus = luas taksi x taksi mangkal + 2 x maneuver.
  = 5,23 x 7 + 2 (132,9)
  =36,61+ 132.9
  = 302,41 m².

VI.2.6. Fasilitas Penunjang

a. Loket peron

= kapasitas x luas standart

= 4 x 2,21 (1 orang)

=8,84 m²

b. Toilet

Asumsi 30% x luas ruang tunngu

Jadi : = 30% x 185.3 m²

= 55,59 m²

c. Kantin

Luas kantin 40% x luas ruang tunggu

Jadi : = 40% x 185.3 m²

= 74,12 m²

d. Kios

Luas kios 60% x luas ruang tunggu

Jadi : = 60% x 185.3 m²

= 111,18 m²

e. Kesehatan

Luas standart = 36 m²

f. Kontrol air

Luas standart = 9 m²

g. Ruang genzet

Luas standart = 9 m².

h. Ruang istirahat kru

- Bus = 5% x luas ruang parkiran bus
  = 5% x 17355,99 m²
  = 86,77 m²
- Angkot = 5% x luas ruang parkiran bus
  = 5% x 406 m²
  = 20,3 m²

i. Bengkel dan ruang cuci kendaraan

Dibuat perjenis armada masing-masing 2 unit

Jadi standart bus = 8 x 2,4 m²
= 19,2 m²

Maka :

= 19,2 x 4
= 76 m²

VI.2.7. Rekapitulasi

D. Fasilitas umum

-	Hall penerima	: 174.72 m²
-	Shalter keberangkatan bus	: 76.8 m²
-	Shalter kedatangan bus	: 38.4 m²
-	Shalter keberangkatan angkot	: 24 m²
-	Shalter kedatangan angkot	: 12 m²
-	Shalter keberangkatan mini bus	: 25.2 m²
-	Shalter kedatangan mini bus	: 12,6 m²
-	Parkir bus	: 1836.98 m²
-	Parkir mini bus	: 368.8 m²
-	Parkir angkutan kota	: 406 m²
-	Parkir taksi	: 302,41 m²
-	Ruang tunggu penumpang	: 182.3 m²
-	Sirkulasi 40% luas tapak	: 7000 m²
	Total	**: 11862.5 m²**

E. Fasilitas pengelola

-	Kepala pengelola	: 15 m²
-	Ruang tata usaha	: 84 m²
-	Ruang keamanan	: 6 m²
-	Ruang informasi	: 9 m²
-	Ruang DLLAJ	: 148 m²
-	Gudang	: 6 m²
-	Pos cek	: 12 m²
-	Sirkulasi (30% dari luas bangunan)	: 69.9 m²
-	Penghijauan	: 4000 m²
	Total	**: 4738.9 m²**

F. Fasilitas penunjang

-	Loket	: 8.84 m²
-	Toilet	: 55.59 m²
-	Kantin	: 74.12 m²
-	Kios	: 111.18 m²
-	Ruang kesehatan	: 36 m²
-	Ruang control air	: 9 m²
-	Ruang genzet	: 9 m²
-	Ruang istirahat kru	:107.17 m²
-	Bengkel dan cuci bus	: 76 m²
	Total	**: 486.58 m²**

D. Parkir

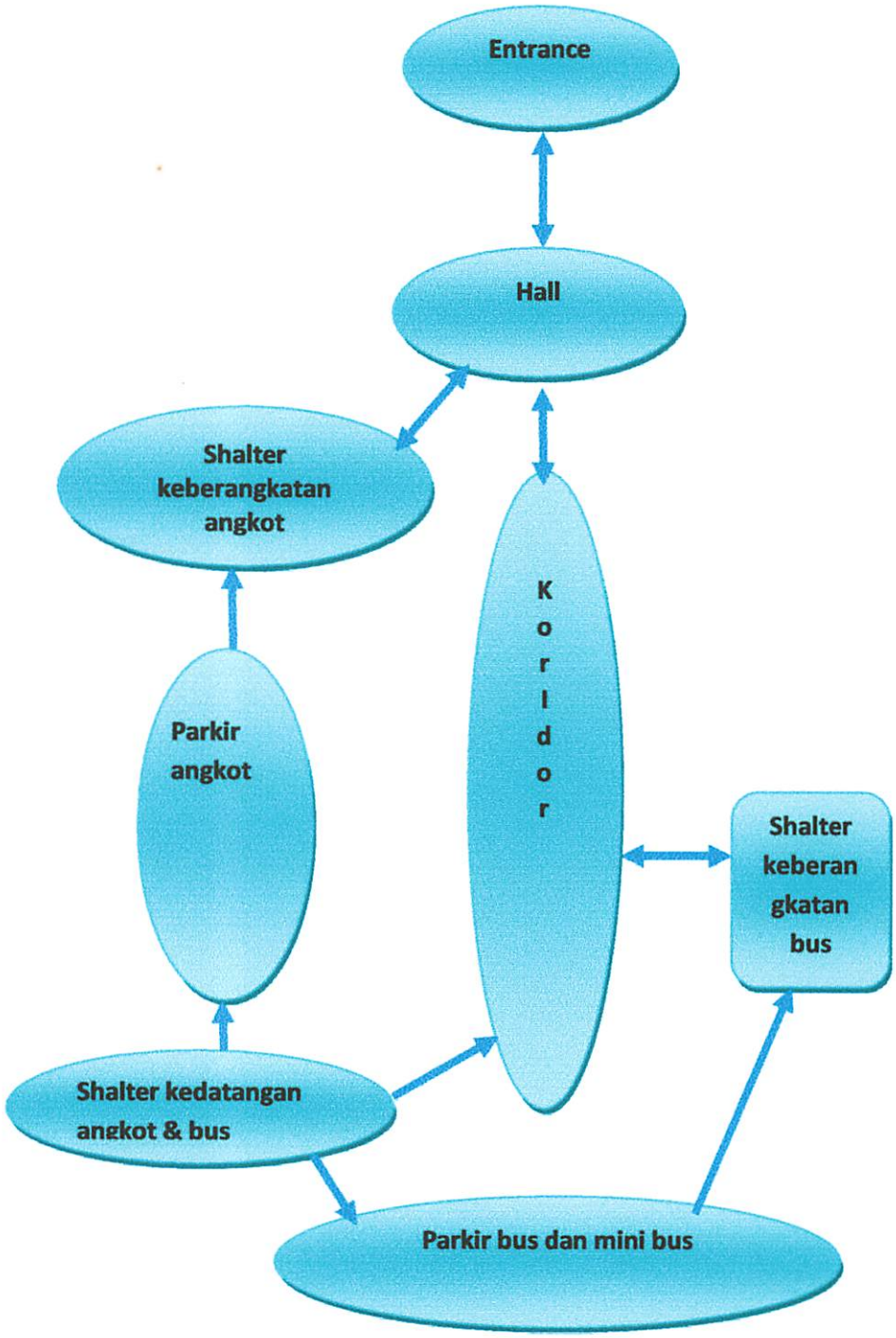
-	Parkir mobil pengunjung/pengantar	: 459,9 m²
-	Sirkulasi	: 137.97 m²
	Total	**: 597.87 m²**

Total keseluruhan

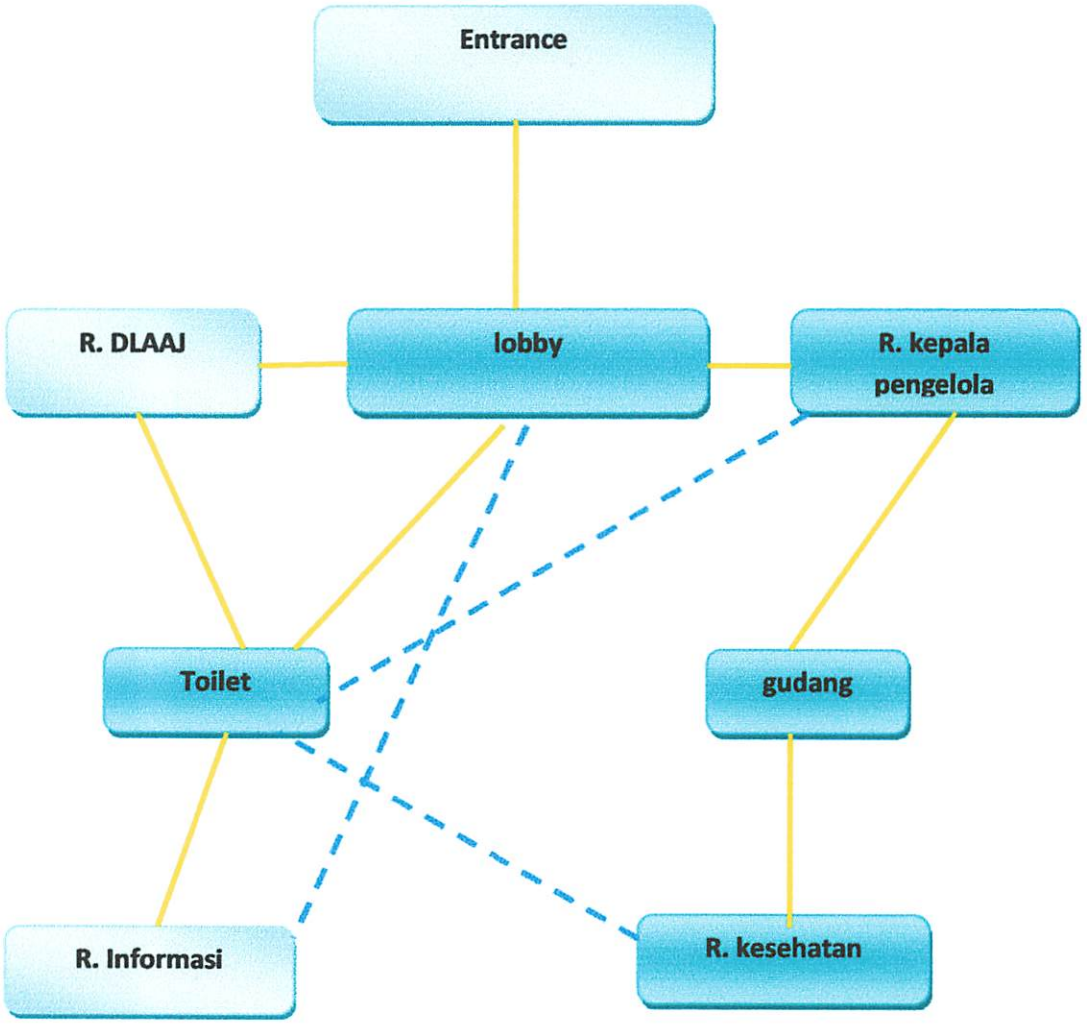
-	Fasilitas utama	: 11862.5 m²
-	Fasilitas pengelola	: 4738.9 m²
-	Fasilitas penunjang	: 386.58 m²
-	Parkir	: 597.87 m²
	Total	**: 19802.78 m²**

VI.3.1. Hubungan ruang

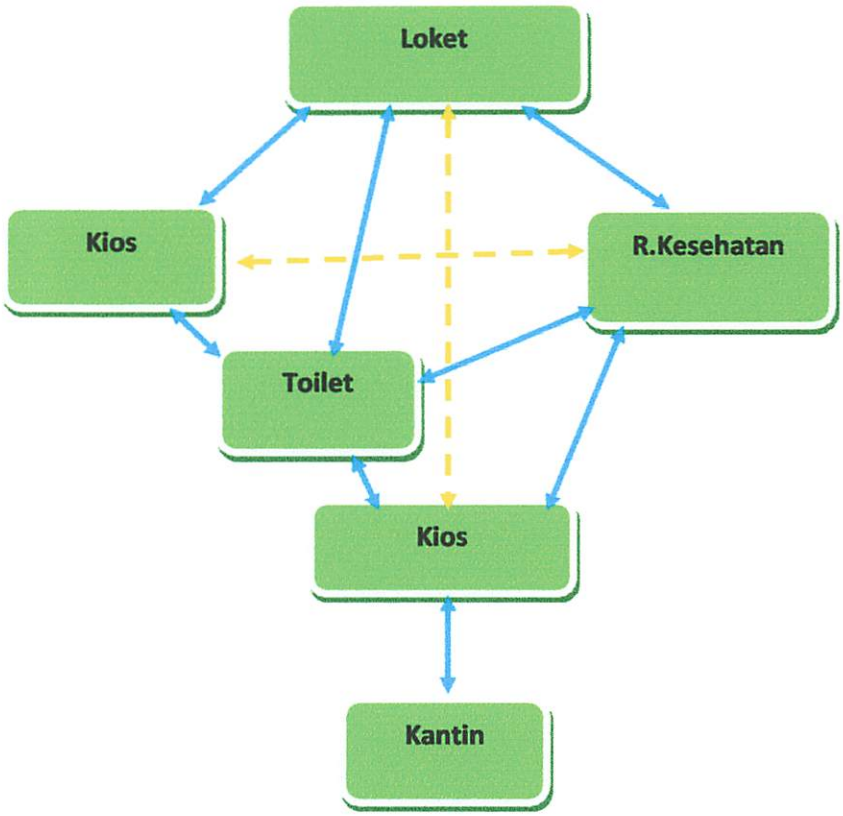
A.1. Fasilitas utama



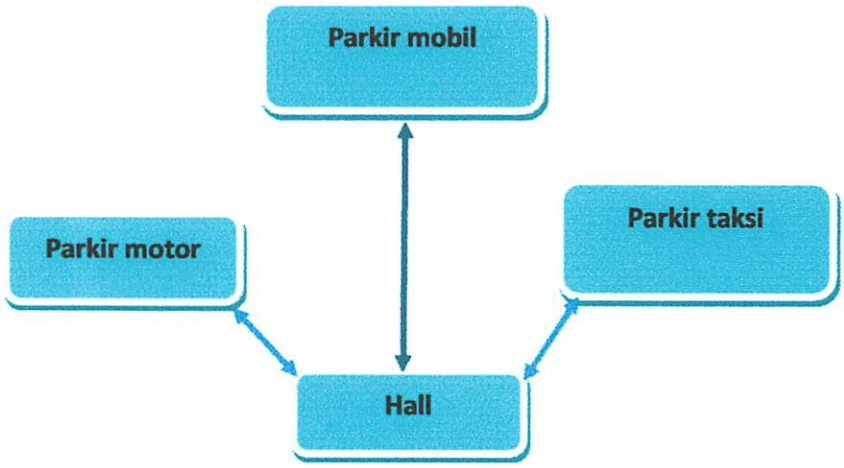
A.2. Fasilitas Ruang Pengelola



A.3. Fasilitas Ruang Penunjang



A.4. Faslitas Ruang Parkir



VI3.2. ANALISA TAPAK

A.1. Lokasi Tapak

Lokasi perencanaan proyek ini berada di kawasan selatan kota Dili, letak lokasi tapak perancangan terminal angkutan umum taibesi merupakan lahan baru dikhususkan untuk proyek terminal.

Alasan memilih tapak dikawasan tersebut berdasarkan pertimbangan sebagai berikut :

- **Kondisi lokasi**

  - ✓ Lokasi termasuk dalam zona asal-tujuan atau merupakan pintu masuk-keluar dari 4 distrik yang berada dibagian Timur dan Selatan
  - ✓ Kenyamanan dan keamanan pada lokasi cukup baik
  - ✓ Merupakan lokasi yang tenang karena terletak dipinggir kota.

- **Potensi lokasi**

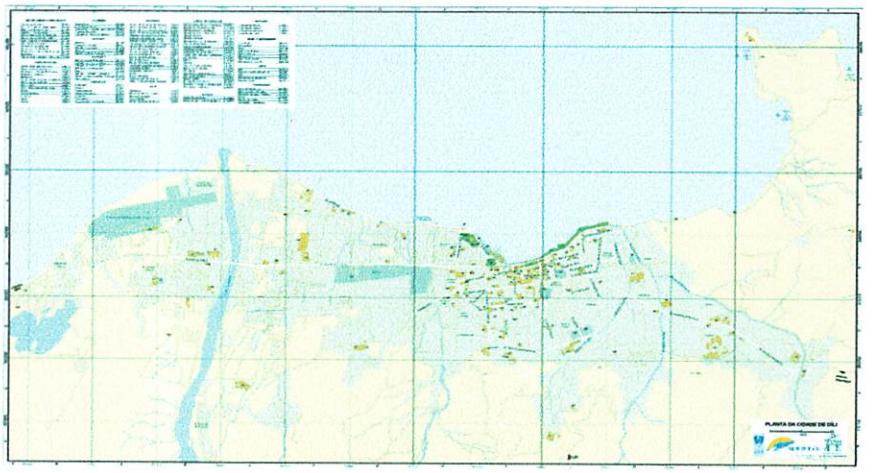
  - ✓ Kota Dili merupakan tempat mata pencaharian masyarakat juga sebagai tempat pendidikan
  - ✓ Peruntukkan lokasi sebagai jalur akses, baik masuk maupun keluar dari kota Dili ke Distrik lain
  - ✓ Daerah tersebut merupakan tempat sangat strategis.

A.2. Batasan-batasan lokasi

Kota Dili merupakan pusat Ibu kota Negara Timor Leste secara geografis terletak pada posisi antara lain :

8° 7' - 8° 31' lintang selatan

125° 26 - 125° 42' bujur timur.



Peta kota Dili

A.3. Batasan site

- Sebelah utara : Kediaman pastoran
- Sebelah Timur : Perumahan Masyarakat
- Sebelah Selatan : Perumahan dan perkebunan masyarakat
- Sebelah Barat : Perumahan dan pertokoan

A.4. Penentuan tapak

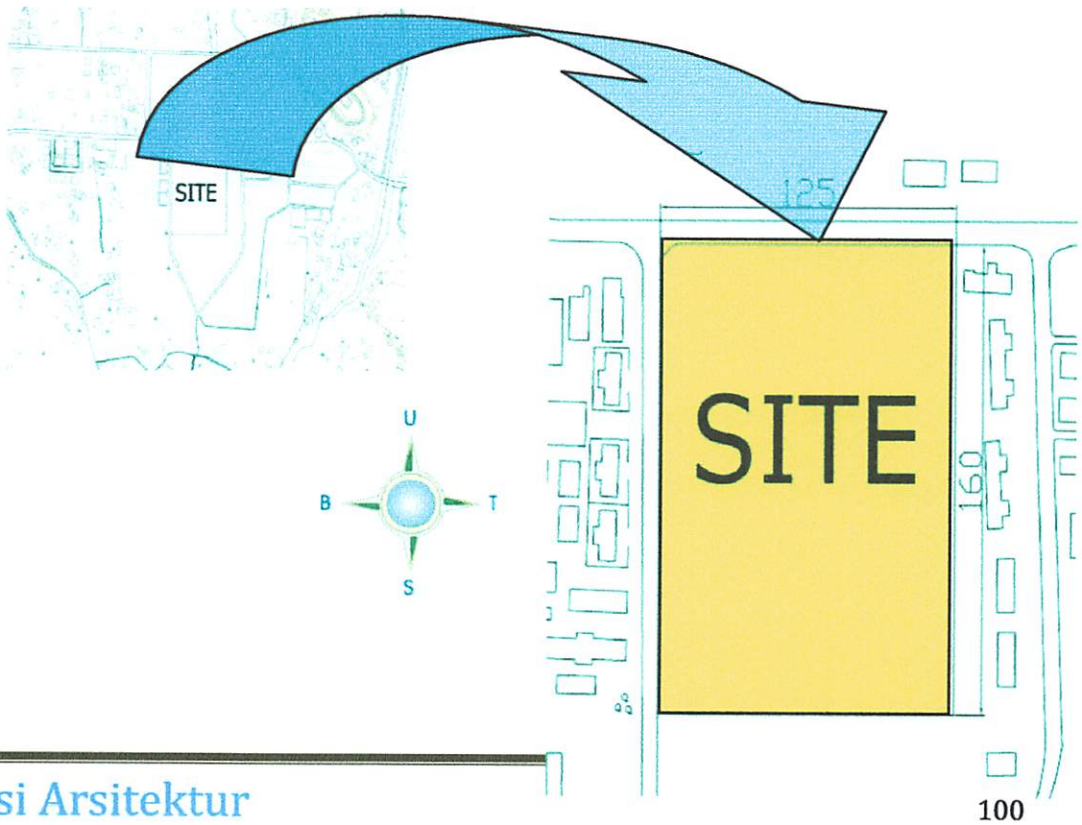
Tapak mempunyai keterkaitan dengan kondisi potensi dan kegiatan di sekitar tapak. Dengan demikian diharapkan nantinya " Terminal angkutan umum taibesi dengan tema Post – Moderen mampu berperan dalam menunjang bermacam kegiatan yang terjadi di kota Dilli.

A.5. Nilai ruang tapak

- Beberapa lahan yang secara fungsional dan operasional memang diperuntukan bagunan terminal
- Kawasan yang sangat strategis untuk pengadaan suatu terminal mengingat lokasinya yang terletak dipinggir kota
- Jaringan listrik, telepon dan air bersih cukup memadai

A.6. Aksesbilitas tapak

- Lokasi tapak terletak dipinggir jalan raya.
- Pencapaian dan akses keluar masuk yang mudah di capai dengan lalu lintas yang relative lancer.

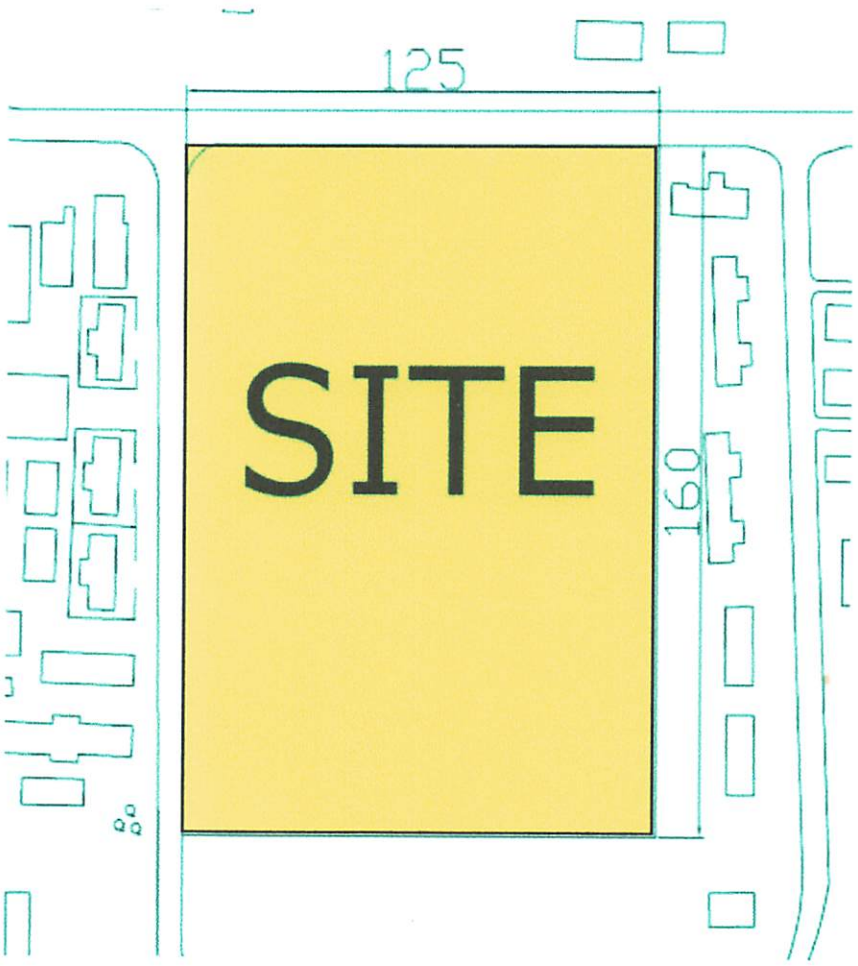


B. Luasan site

Luas site dalam perencanaan adalah:

125 m x 160 m = 20000 m²

Atau 2 Ha.



VI.3.3. ANALISA PENCAPAIAN KE TAPAK

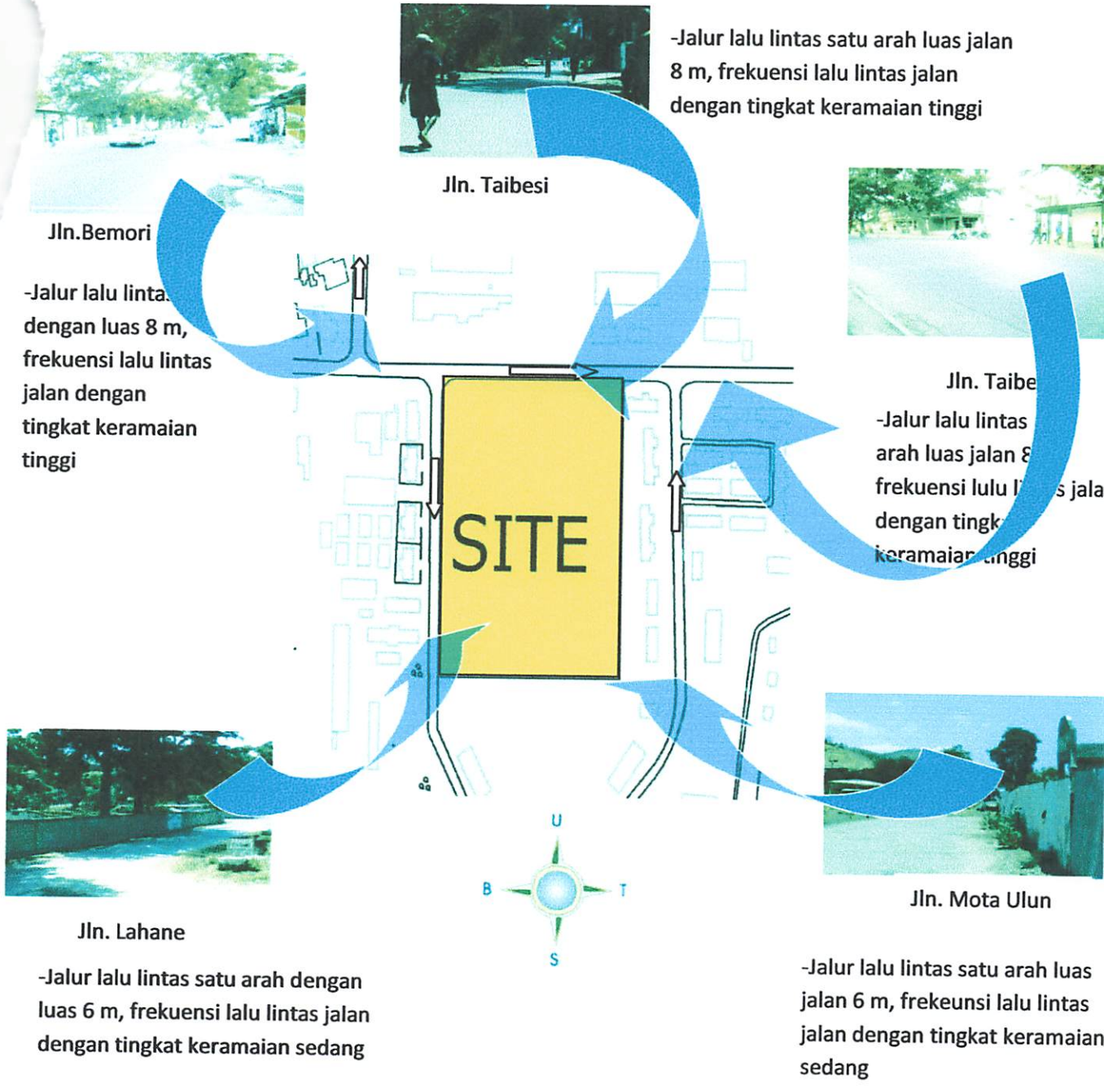
❖ Pencapaian menuju site
Site dapat dilalui kendaraan umum maupun pribadi ataupun pejalan kaki

❖ Pola pencapaian menuju site
Relative mudah karena terletak dipinggir kota dan adanya bangunan pendukung lainnya.

- Jalan menuju site beraspal
- Untuk menuju site melewati pertigaan jalan
- Jalur jalan umum menuju site ada 1 arah dan 2 arah.

VI.3.4. ANALISA SIRKULASI

Kendaraan (luar tapak)

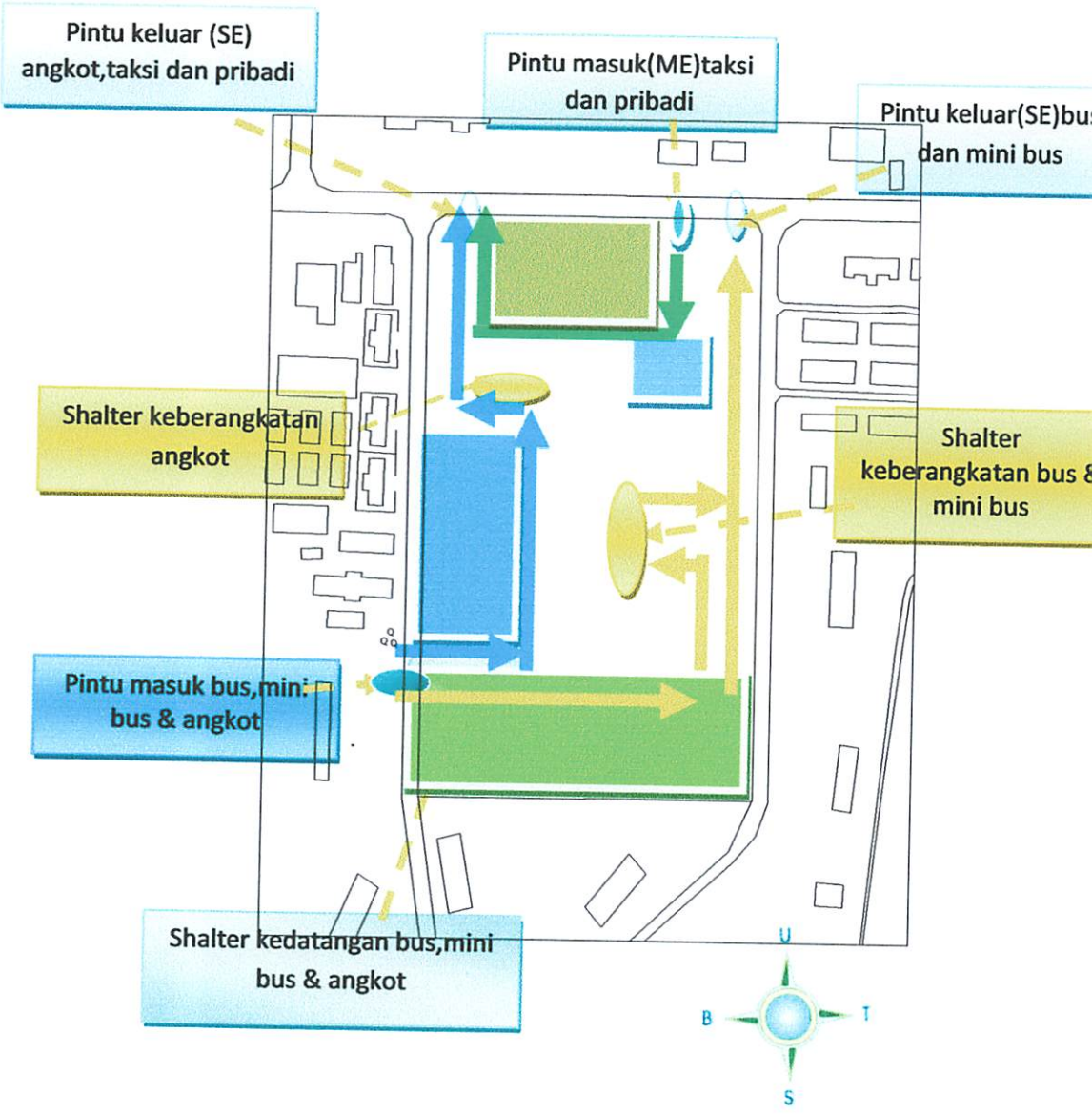


VI.3.5. ANALISA PENCAPAIAN

- Pintu masuk dan pintu keluar (ME dan SE)

VI.3.6. ANALISA SIRKULASI

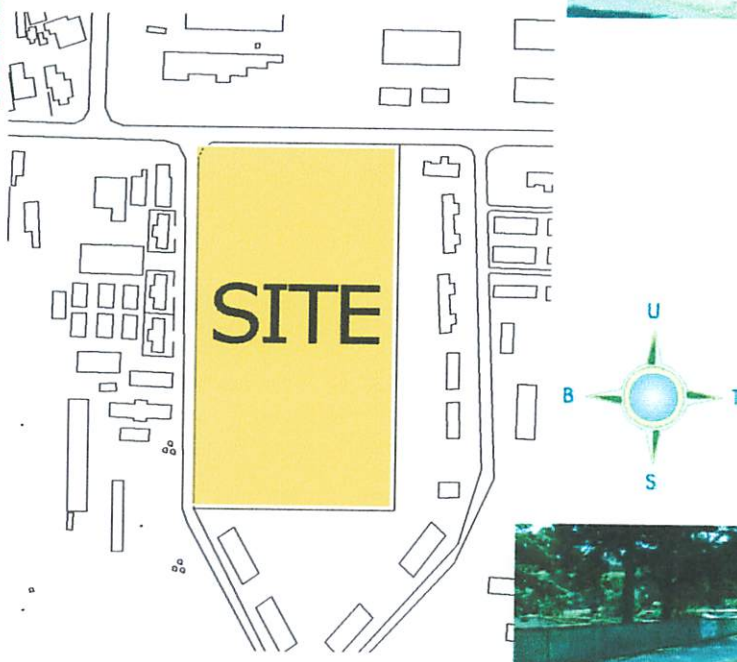
Pejalan kaki dan kendaraan (dalam tapak)



VI.3.7. ANALISA VEGETASI

Jenis tanaman pohon yang ada di sekitar site :

- Pohon beringin
- Tinggi ± 6 – 10 m
- Jarak antar pohon 5 – 8 m.

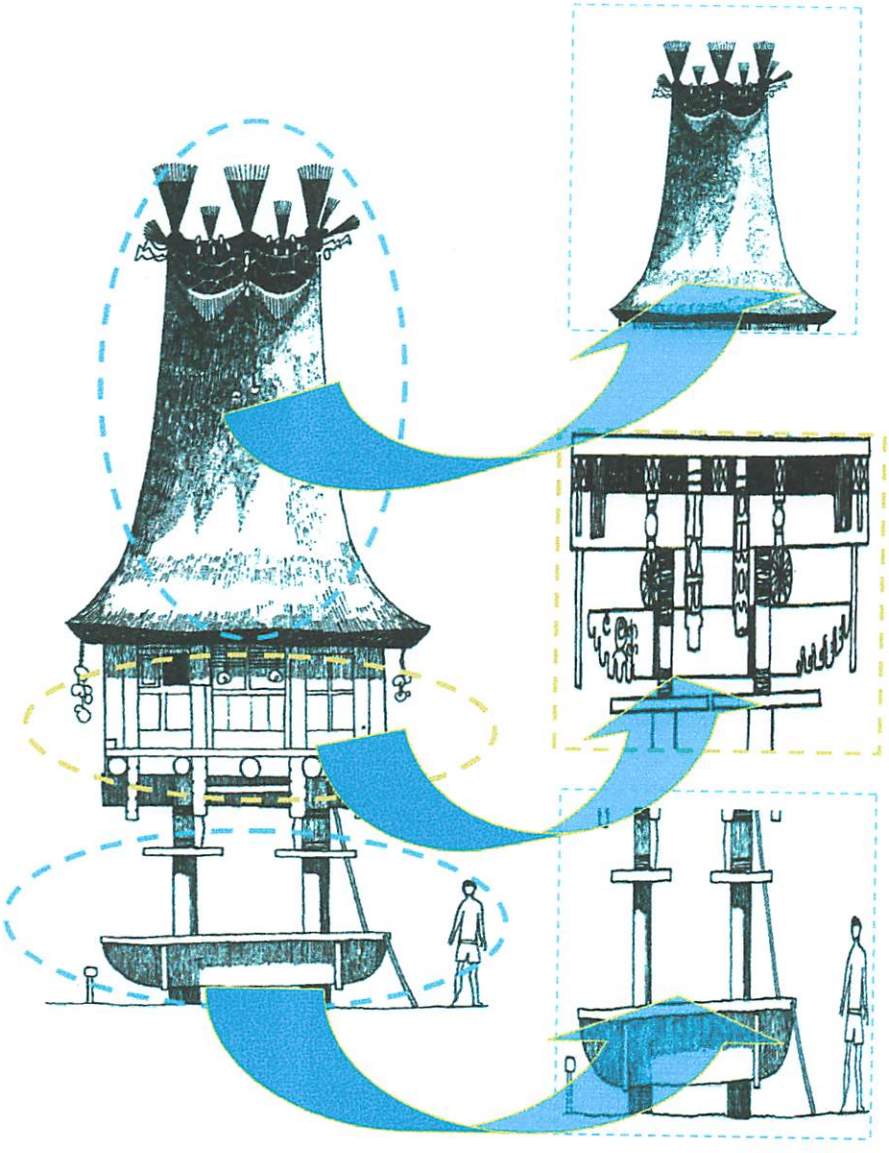


- Vegetasi dapat dijadikan sebagai peneduh bagi pejalan kaki
- Dengan adanya vegetasi yang ada disekitar site maka dapat mempertahankan ruang hijau.

VI.4.1. Analisa bentuk

Analisa bentuk untuk mengetahui pengarh unsure-unsur iklim pada tampilan serta ruang dalam pada bangunan tradisional arsitektur Timor Leste.

Bentuk dan tampilan arsitektur tradisional Timor Leste sama seperti pada daerah lain. Sesuai dengan tema "Post-Modern" maka diambil sebagian bentuk rumah tradisioanl Timor Leste, yaitu bentuk atap dan ornament-ornament lainnya.



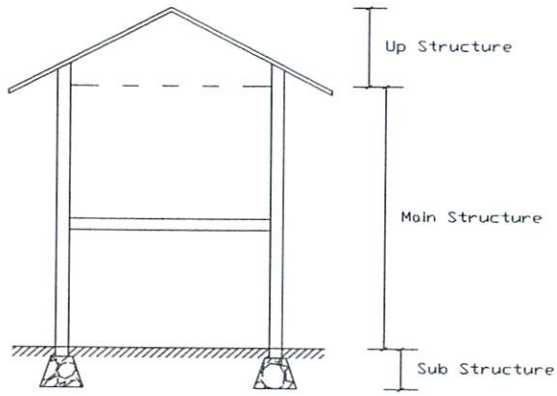
Kepala :
Bentuk atap dibuat menjulang tinggi udara yang aa didaerah pada musim kemarau sangat panas sehingga dibuat tinggi dan pada musim hujan untuk mempercepat kelancaran air hujan. Bahan atap : ijuk.

Badan :
Pada bagian ini digunakan sebagai hunian(tempat tinggal)bagian badan berbentuk segi empat,dimensi ukuran disesuaikan dengan bentuk bangunan itu sendiri.

Kaki
Kolom dari bangunan dibentuk oleh empat tiang sebagi pemikul beban sekaligus sebagai penyalur beban yang diterima ketanah. Tiang atau kolom-kolom ini berbentuk dari kayu yang memiliki dimens cukup besar.

VI.4.2. ANALISA STRUKTUR

- Struktur bangunan terdiri dari 3 bagian yaitu :
- Up Structure (Kepala)
- Main Structure (Badan)
- Sub Structure (kaki)



Pemilihan struktur dan konstruksi berpengaruh besar dalam perancangan, yaitu sebagai bentuk kerangka dasar pembentuk ruang dan sebagai pendukung dan penyalur beban yang ada.

Dasar pertimbangan dalam pemilihan yang tepat adalah :

- Strength

  Kekuatan struktur dalam memikul beban yang terkait dengan sifat bahan yang digunakan.

- Stability

  Struktur pendukung bangunan harus dapat berdiri dengan kokoh dan stabil tiap-tiap bagian struktur merupakan satu kesatuan yang saling mendukung.

- Service ability

  Struktur harus dapat berfungsi untuk melayani kegiatan dalam bangunan.

- Safety

  Struktur harus aman, baik dari bencana ataupun bahaya dari beban bangunan sendiri.

- Durability

  Struktur harus mampu bertahan lama baik materialnya maupun sistemnya.

Selain itu dalam pemilihan struktur juga perlu dipertimbangkan hal-hal sebagai berikut :

- Jumlah lantai yang ada dalam bangunan.
- Bentang ruang.
- Beban-beban yang terjadi dan yang memungkinkan akan terjadi.
- Sistem pembukaan.
- Kemudahan pelaksanaan dan pemeliharaan.
- Perkiraan masa efektif.
- Kondisi fisik setempat pada lahan yang akan dibangun, meliputi daya dukung tanah, ketinggian air tanah, kedalaman tanah keras, bentuk dan volume masa, dll.
- Fungsi dan fleksibilitas bangunan untuk mengantisipasi perubahan akibat perubahan atau fungsi.

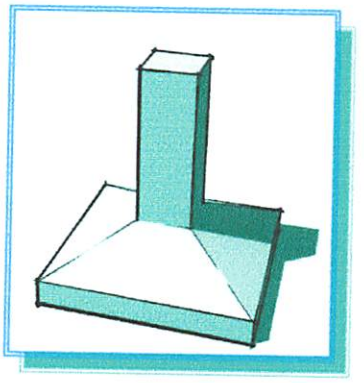
VI.4.3. Sub Struktur

Merupakan bagian kaki bangunan yang berfungsi menyalurkan beban bangunan ke tanah, syarat :

- Kedap air.
- *Itegral* (merupakan satu kesatuan dengan bangunan).
- Mencapai kondisi kedalaman tanah keras dengan stabil.
- Solid untuk menghin dari serangga atau binatang penggangu.

Pondasi untuk bangunan tingkat rendah :

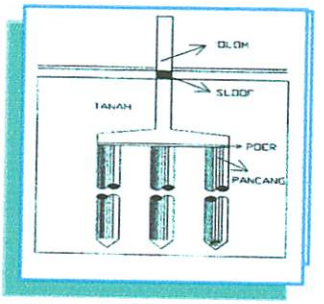
- Pondasi Foot Plat atau setempat
  - Digunakan pada kedalaman lebih dari 1,20 M dari muka tanah.
  - Dipasang di bawah kolom utama pendukung bangunan. Seluruh beban bangunan dipindahkan ke kolom utama diteruskan ke pondasi bawahnya.
  - Terbuat dari beton bertulang plat, tolongan kolom ditanam sampai dasar plat. Berkedalaman 1,50 M – 4,00 M.



Pondasi foot plat

❖ Pondasi Tiang Pancang

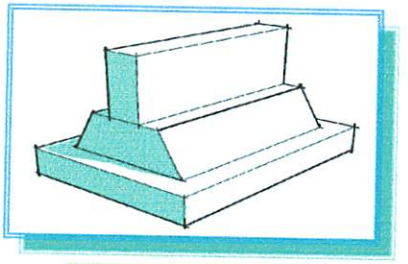
- Berkedalaman lebih dari 6,00 m dari permukaan tanah.
- Terdiri dari tiang-tiang yang bagian atasnya dirangkai menjadi satu dengan plat beton yang disebut "*poer*" yang menjadi tumpuan dari kolom-kolom dan meneruskan beban kolom ke tiang-tiang bawahnya.



Pondasi tiang pancang

❖ Pondasi Menerus

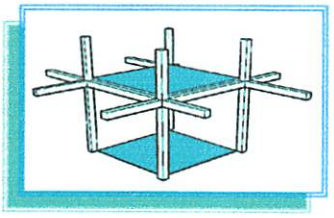
- Dipasang dibawah seluruh panjang dinding bangunan dengan lebar sama besar.
- Dipasang pada kedalaman 0,80 – 1,20 M dari permukaan tanah asli.
- Berbahan dasar batu kali dengan perekat keras 1 semen : 5 pasir.



Pondasi menerus

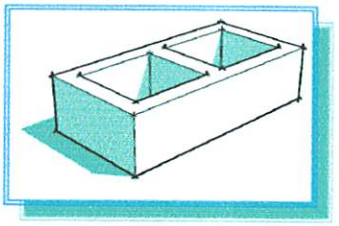
VI.4.4. Main Struktur

Merupakan bagian badan bangunan dimana terdapat dinding, kolom, balok, plat lantai yang merupakan kerangka utama bangunan.



Kolom pemikul

- Tiang – tiang yang berdiri membentuk kisi-kisi adalah bagian bangunan yang menerima beban biasanya dibuat untuk bangunan berlantai banyak bertingkat rendah.



Dinding pemikul

- Semua bagian yang membagi bangunan menerima beban struktur ini cocok untuk bangunan lantai sedikit.
- Pemilihan bahan dinding disesuaikan dengan kebutuhan dan fungsi ruang

VI.4.5. Upper Struktur

Merupakan struktur penutup bangunan, syarat-syarat:

- Mampu menahan beban lateral dan beban angin.
- Mampu melindungi bangunan dari cuaca.
- Mudah dibrsihkan, murah dalam biaya pemeliharaan dan perbaikan.
- Dimungkinkan dilakukan perluasan masa depan.

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

BAB VII.

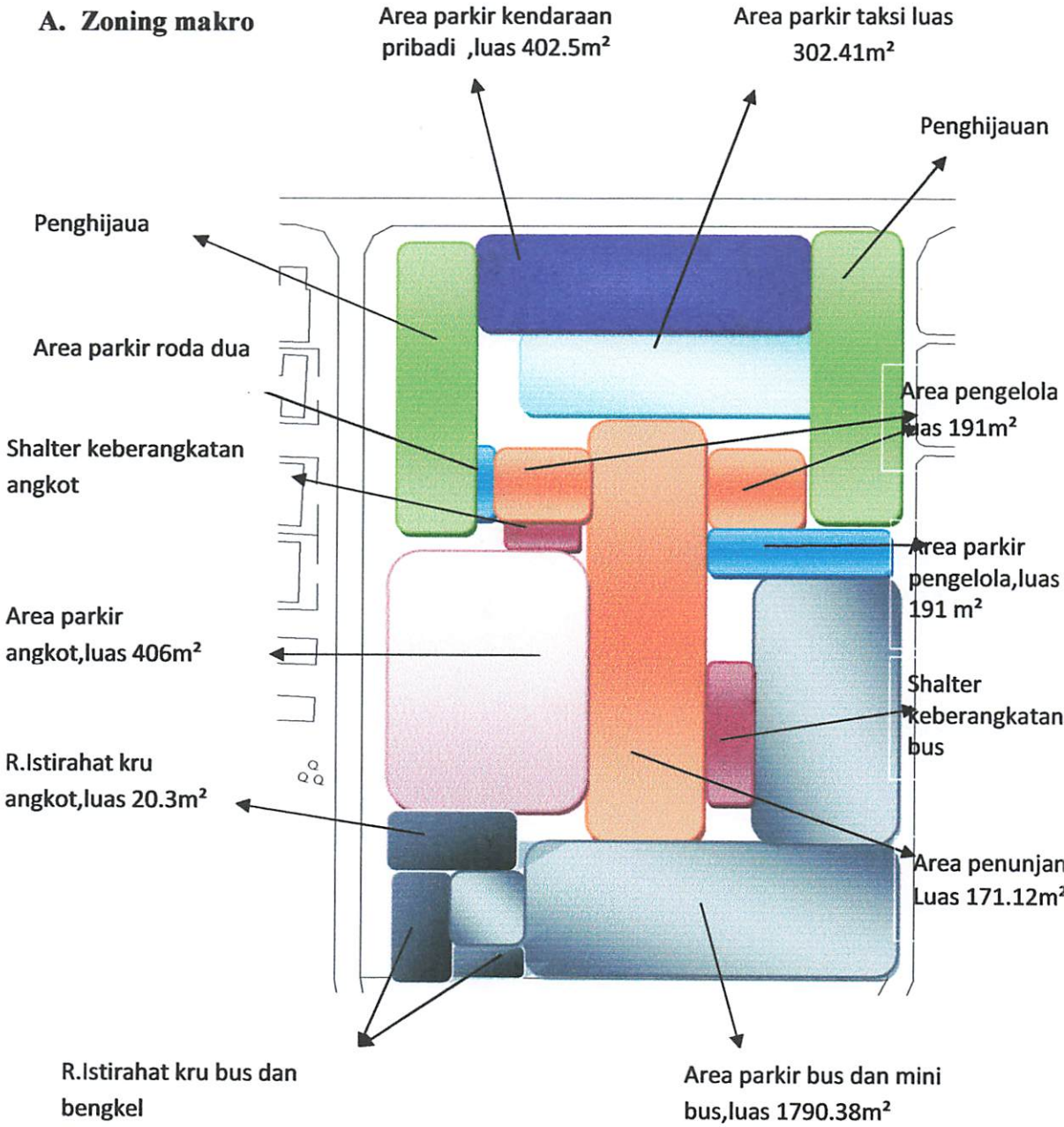
KONSEP

Pembahasan mengenai kesimpulan yang berasal dari hasil analisa akan dijadikan sebuah acuan untuk membuat konsep perancangan. Dari hasil analisa tersebut yang meliputi analisa ruang, analisa tapak dan analisa bentuk, akan diperoleh sebuah keterkaitan antara ruang, tapak, dan bentuk.

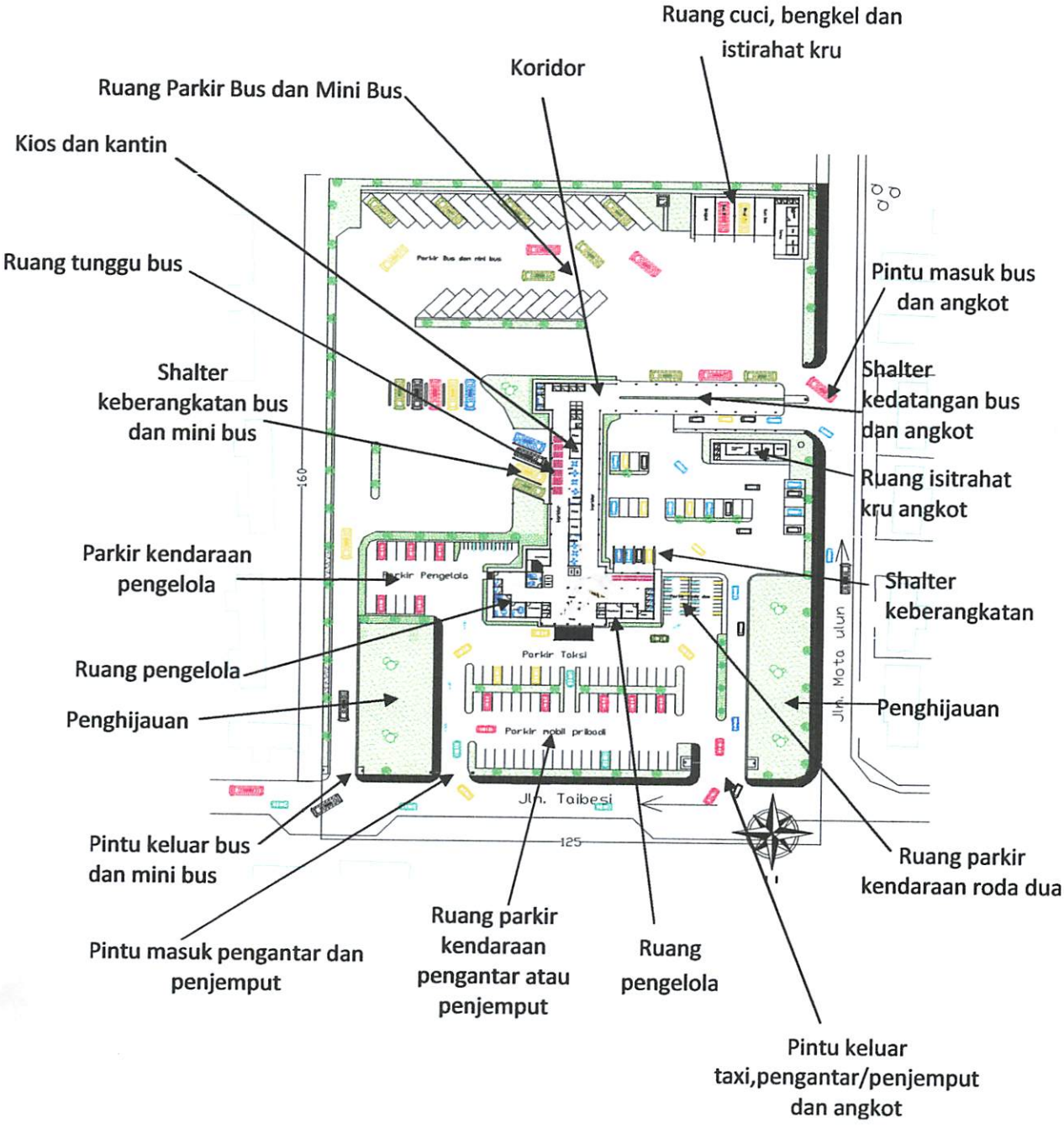
VII.1.1. KONSEP ZONING

Pola penzoningan ruang mengacu pada hasil analisa kebisingan yang berasal dari luar yang di sebabkan oleh suara mesin kendaraan dan keramaian jalan, sehingga pada tahapan konsep penzoningan ruang diperoleh zoning yang berdasarkan atas sifat fungsi ketenangan, diantaranya yaitu :

A. Zoning makro



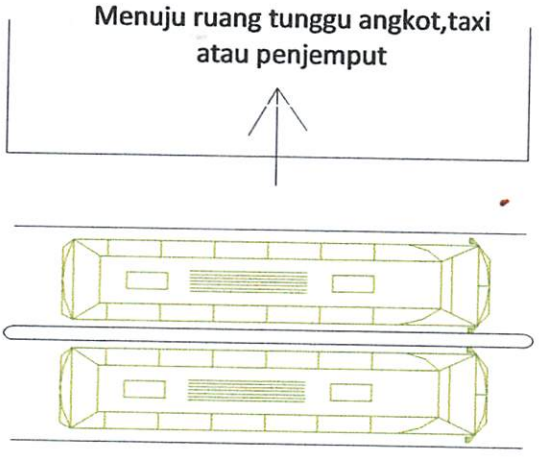
B. ZONING MIKRO

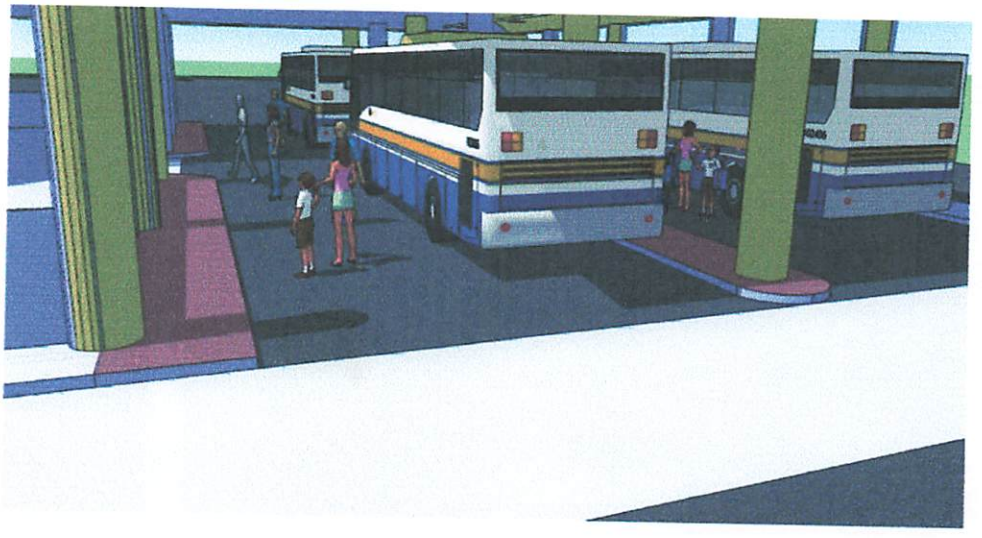


VII.1.2. KONSEP SHALTER

a. Konsep shalter kedatangan bus dan mini bus

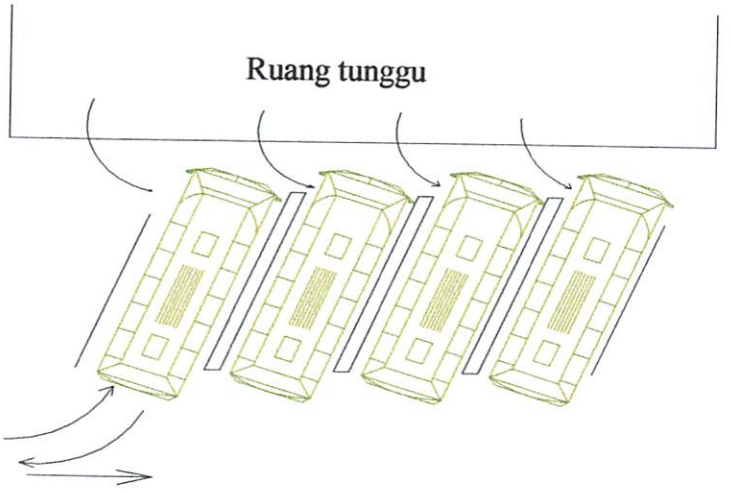
- Area kedatangan bus dan mini bus debgan system platform tegak 90°, demikian juga dengan kedatangan yang direncanakan menggunakan system platform tegak 90°, dengan system ini terbukti sangat efektif krena menunjang keluar – masuk armada bus.

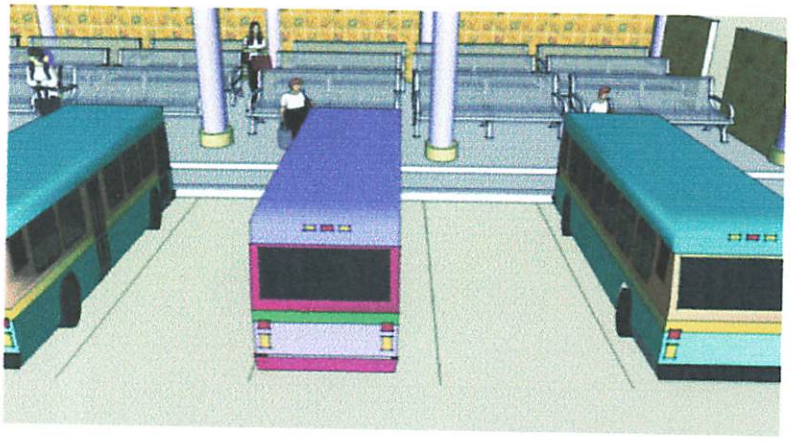




b. Area keberangkatan bus dan mini bus

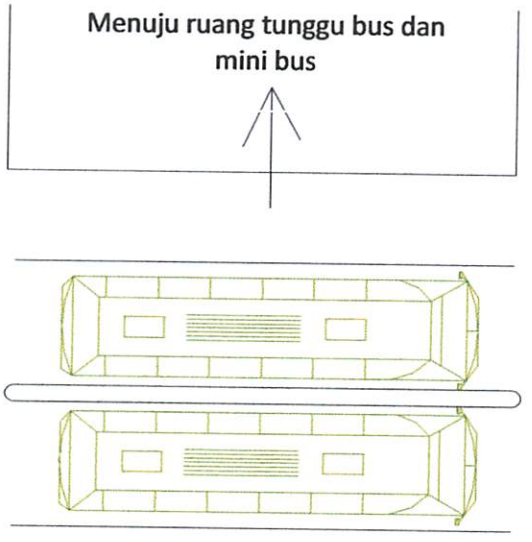
- Area keberangkatan bus dan mini bus direncanakan mengunakan system platform 90° keran system ini lebih hemat tempat. Untuk area keberangkatan perletakkanya diletakkan dekat area tunggu penumpang, maka lebih memudahkan penumpang menuju bus dan tidak menyeberang untuk menuju bus yang lain.





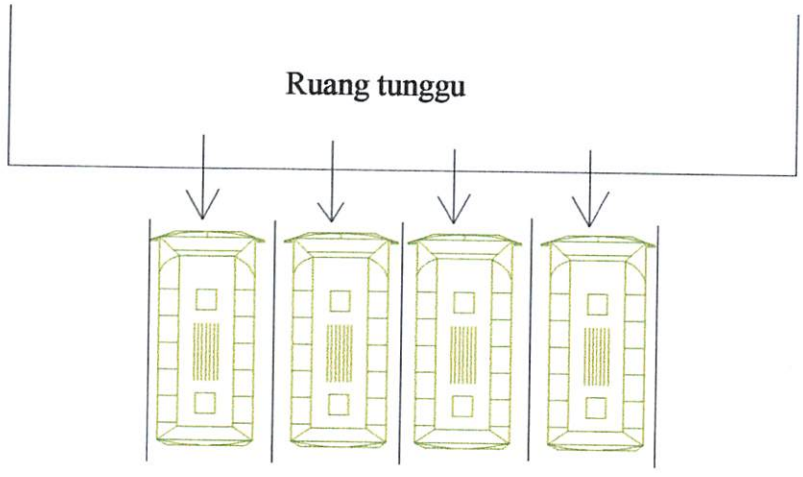
c. Area kedatangan angkutan kota.

Pada area kedatangan angkutan kota juga menerapkan system platform tegak 90°, dengan system ini memudahkan penumpang turun dan menuju ketempat keberangkatan selanjutnya.



d. Area keberangkatan angkutan kota

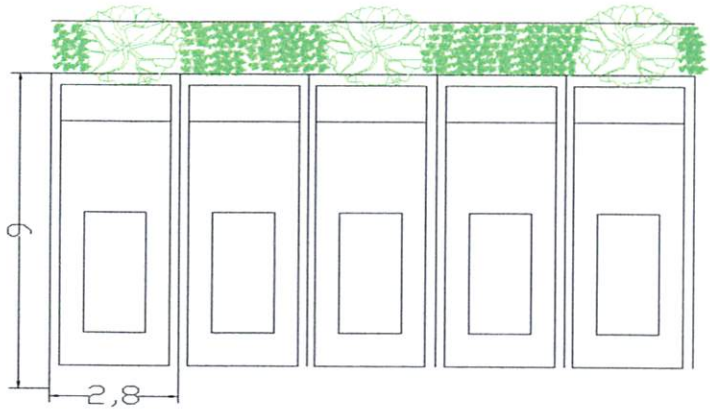
Area keberangkatan angkutan kota direncanakan menggunakan system platform 90°, karena memudahkan penumpang untuk menuju angkutakota sesuai dengan jalur yang ada dan tidak terjadinya penyeberangan untuk menuju angkutan kota yang lain.

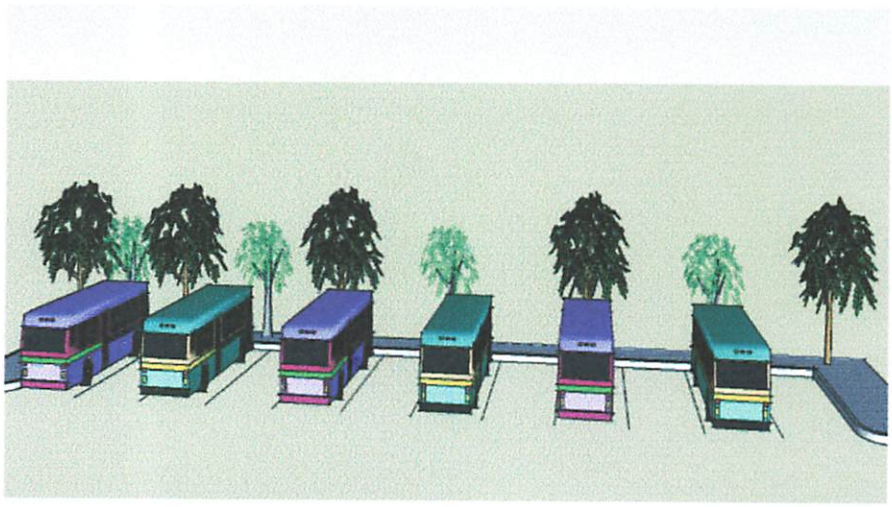


VII.1.3. KONSEP PARKIR

Parkir bus dan mini bus

Area parkir bus dan mini bus, parkir direncanakan dengan system 90°. Dengan ini lebih mempermudahakn bus untuk masuk ke parkira dan mudah untuk keluar. Disamping itu juga direncanakan system antria nutuk keberangkatan bus dan mini bus dengan cara ini memudahkan operasional dengan pengdaaan terminal yang menberangkatan armada secara bergiliran.



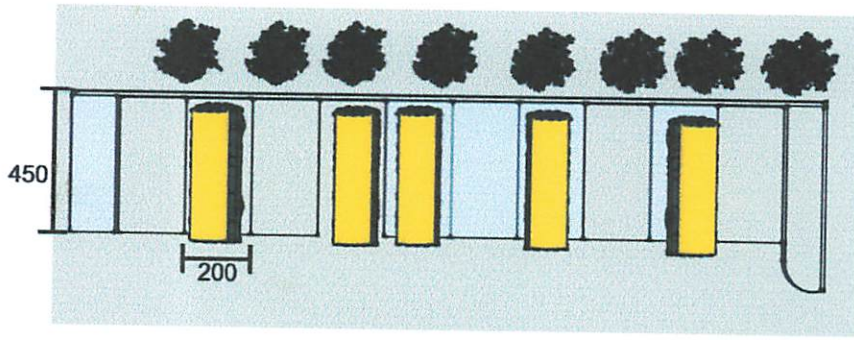


❖ Parkir angkutan kota

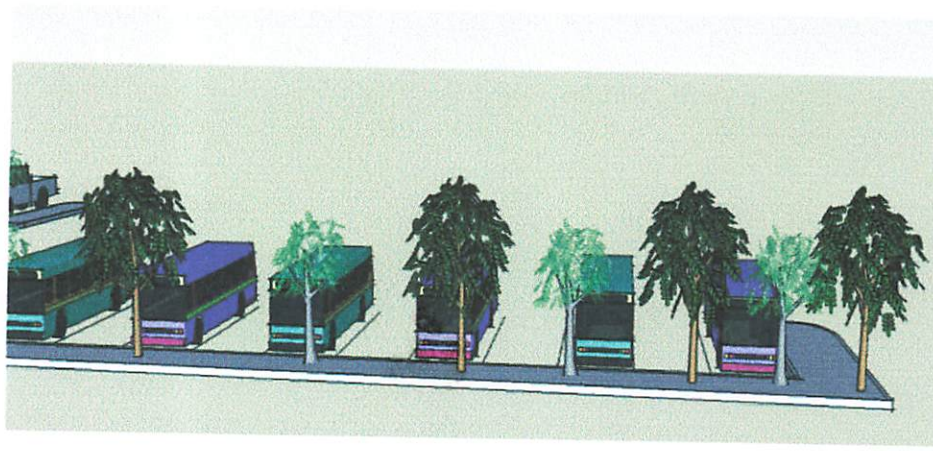
Direncanakan dengan dua system :

Pertama : untuk kendaraan yang operasional menggunakan system parallel menerus dibelakang shalter kebrangkatan dengan pertimbangan lebih mudah dalam pengaturan dan tidak menghabiskan banyak lahan.

Kedua : kendaraan yang mangkal dengan sudut 90°.



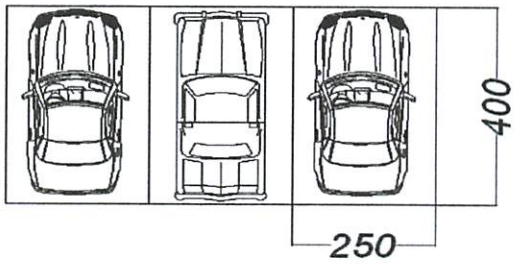
Parkir angkutan kota 90°

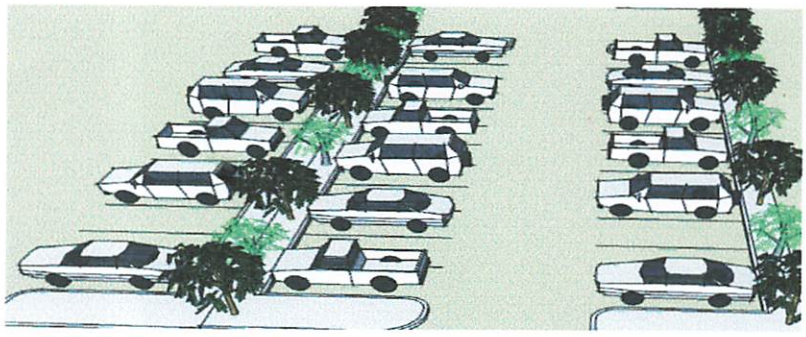


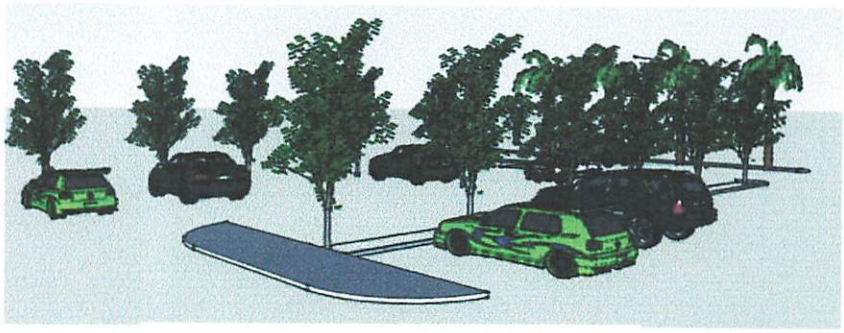
❖ Parkir kendaraan pribadi

- Kendaraan roda empat

Untuk kendaraan roda empat ,direncanakan untuk menggunakan system 90°, pada area parkir ini juga dilengkapi dengan vegetasi sbegai peneduh.



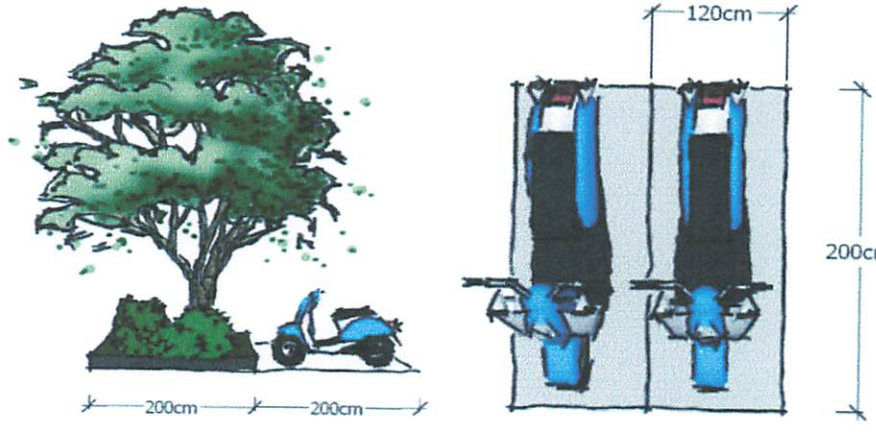


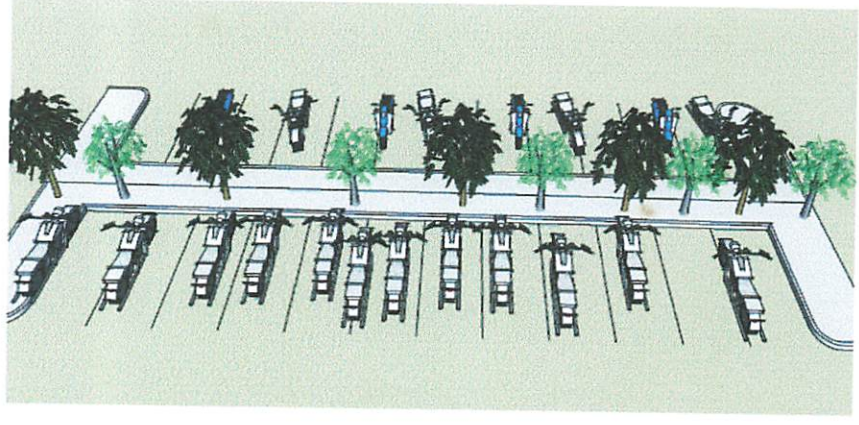


Parkir kendaraan roda empat 90°

❖ Kendaraan roda dua

Parkir kendaraan roda dua menggunakan system parkir 90°, serta dilengkapi dengan taman dan vegetasi sebagai peneduh.

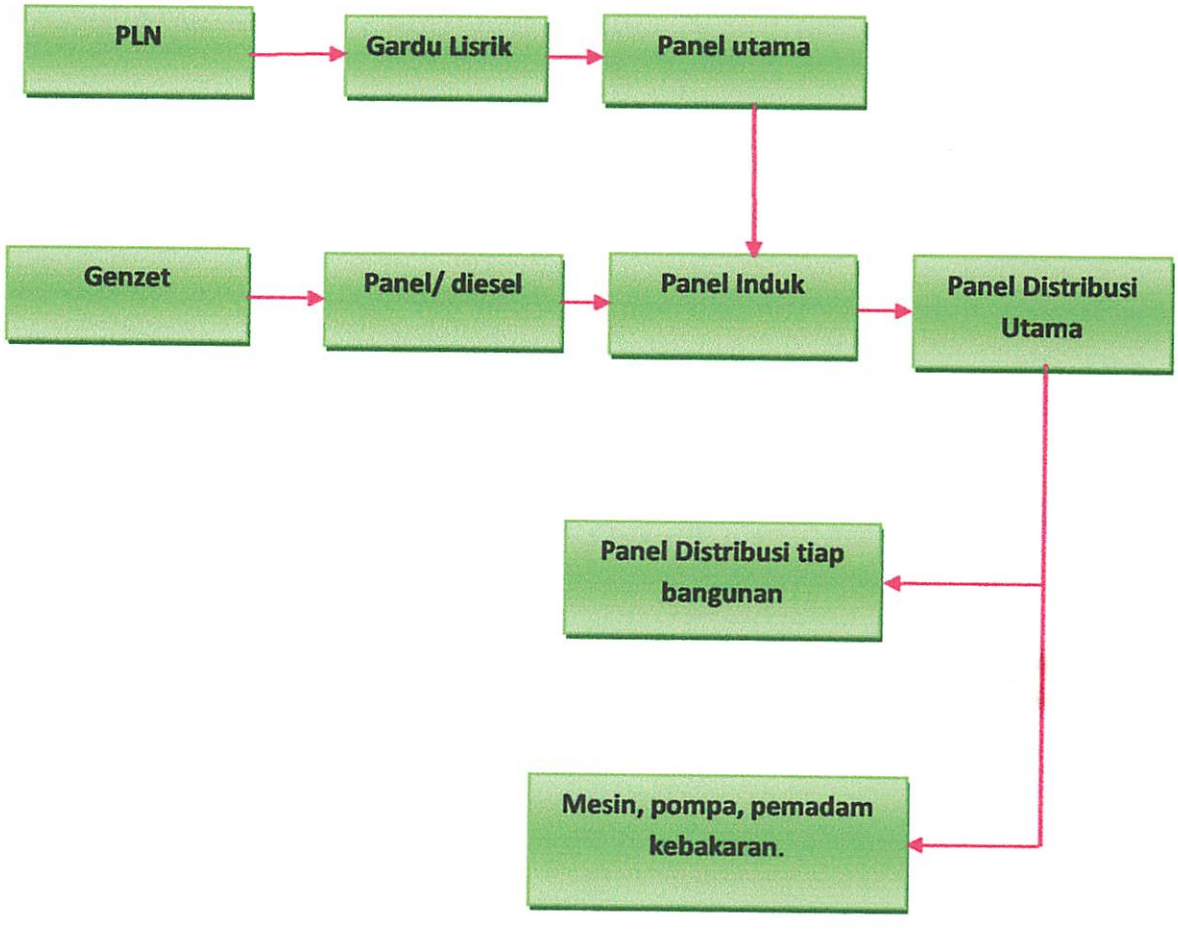




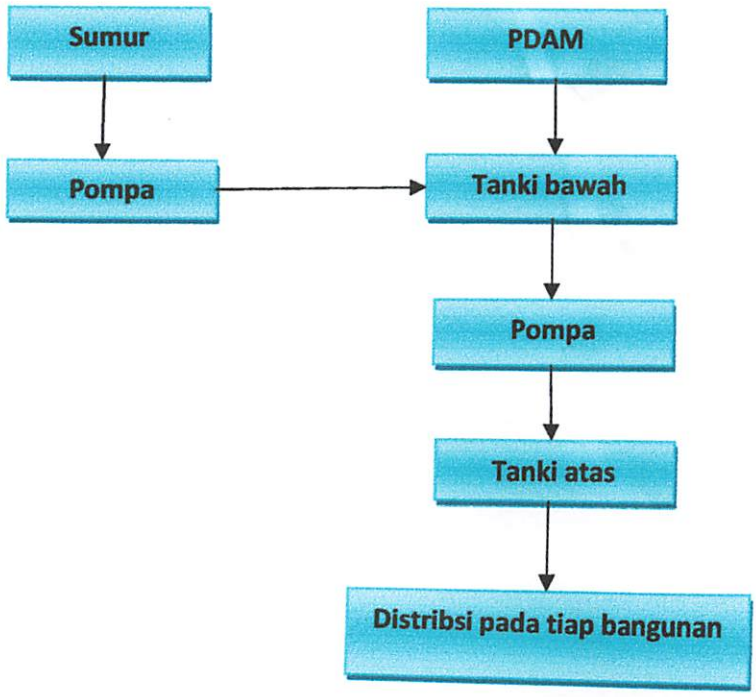
Parkir roda dua 90°

VII.1.4. Konsep utilitas

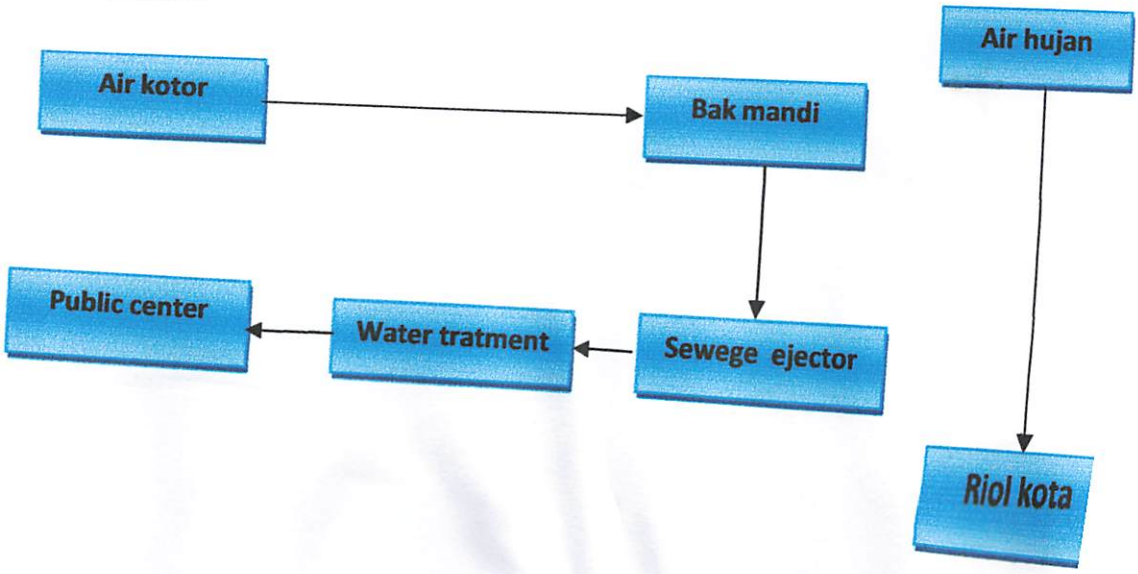
A. Distribusi Listrik



B.Air bersih



C.Air kotor



VII .1.5. Pemadam Kebakaran

Sistem kebakaran direncanakan sesuai dengan pertimbangan efisiensi dan kemudahan dalam memelihara, peralatan yang dipakai pada bangunan yaitu :

- Fire hidrat

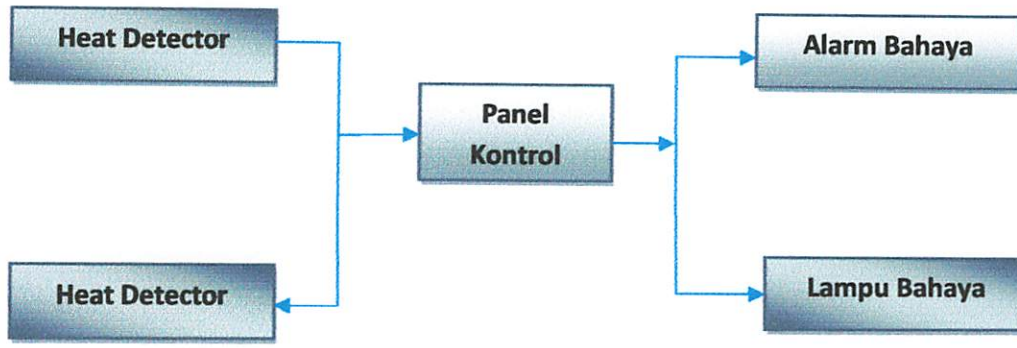
  Adalah unit pemadam kebakaran yang berbahan dasar air yang terletak diluar bangunan dan sistem jaringannya menjadis atu dengan sistem air bersih.

- Protable fire extinguisher

  Unit pemadam kebakaran berbahan CO2 yang ditempatkan disetiap ruangan yang peka terhadap bahaya kebakaran.

- Springkler otomatis

  Dengan radius 10 meter untuk ruang yang beresiko rendah dan 7 meter untuk ruang yang beresiko tinggi.



DAFTAR PUSTAKA

Ching, Francis DK. 1996. *Architektur Bentuk, Ruang, dan Tatanan edisi Kedua.* Jakarta : Erlangga.

kwanuddin. Menggali Pemikiran, Postmodrenisme dalam Arsitektur.

Gajah Mada University Press.2005.

Neufert, Ernst. 1992. *Data Arsitek.* Jakarta : Erlangga

Morlok, E. K. Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi.
Penerbit Erlangga.

Panero, Julius, AIA,ASID dan Zelnik, Martin, AIA, ASID. 1979. *Dimensi Manusia Dan Ruang Interior.* Jakarta : Erlangga.

Triyanto, Dodik . 2004. Terminal Bus dan angkutan Umum Di Malang. Tema Arsitektektur Modern. Skripsi Sarjana Arsitektur. Malang, Institut Teknologi Nasional.

----------,2002. Plano De Urbanizaçâo De Dili. Regulamento.Republica Democrática De Timor Leste.

----------1975. Historia De Timor

www.google.com// Robert Venturi

www.Timorleste.go.id

LAMPIRAN

TERMINAL ANGKUTAN UMUM TAIBESSI

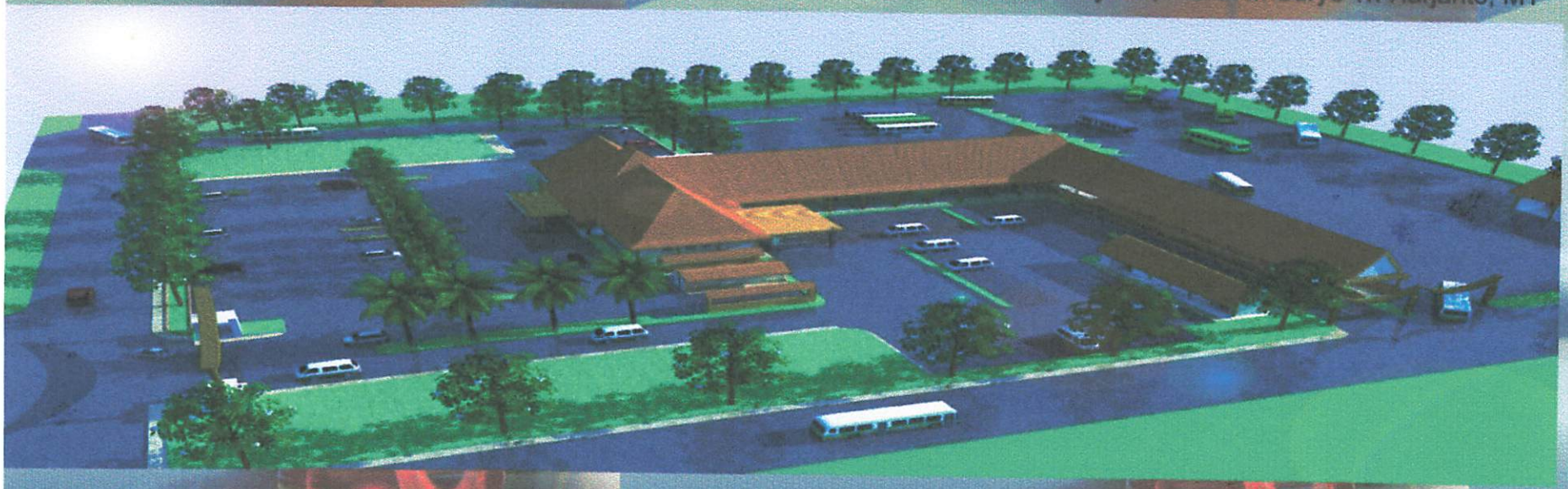
DI DILI, TIMOR LESTE

Dengan Tema Arsitektur Post-Modern

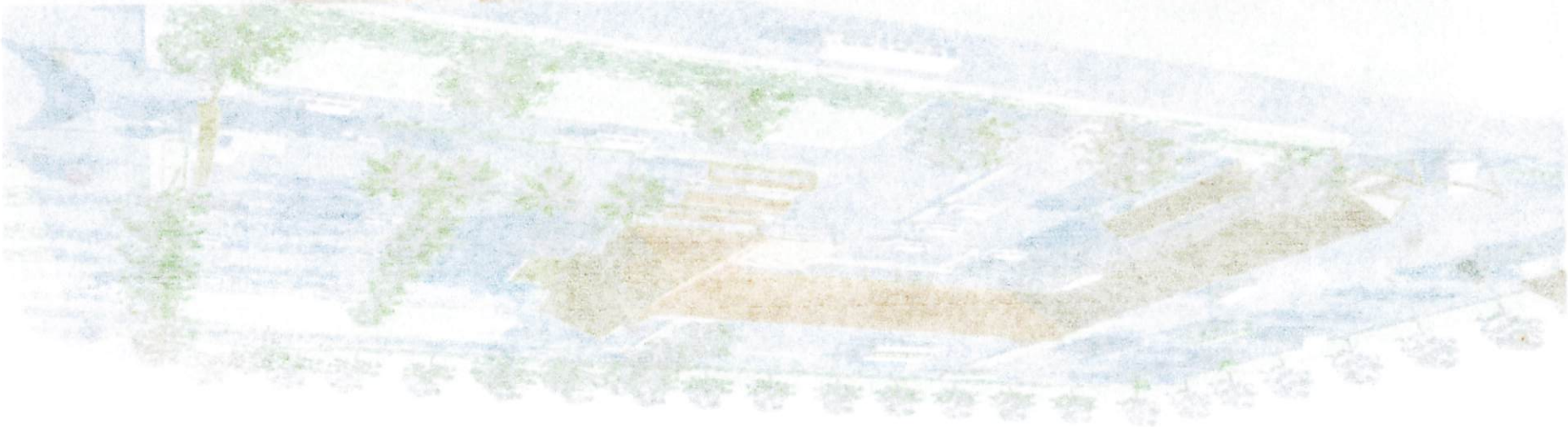
(Robert Venturi)

Oleh: Franco Mateus Ribeiro Dos Reis (07.22.901)

Pembimbing : Ir. Daim Triwahyono, MSA., Ir. Suryo Tri Harjanto, MT



Skripsi Arsitektur ITN semester genap 2009-2010



Peta Timor Leste

Peta Kota Dili

MAKSUD DAN TUJUAN JUDUL:

LATAR BELAKANG

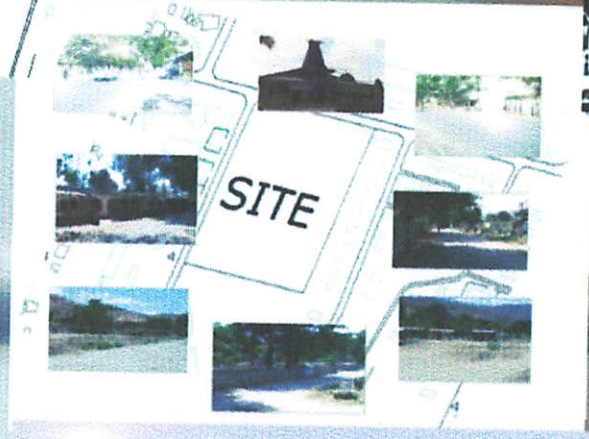
Timor Leste adalah sebuah negara yang merdeka pada tahun 1999, Timor Leste terdiri dari daerah pengunungan atau dataran tinggi dengan memiliki iklim tropis. Timor Leste adalah sebuah pulau yang ada dipulau Timor yang berada dengan pulau di [illegible] Indonesia.Luas wilayah Timor Leste sebesar 14.919 km2.
Treminal adalah: titik simpul berbagai moda angkutan, [illegible] perpindahan penumpang dari moda yang satu ke moda yang lain atau berbagai moda kesuatu moda, juga suatu titik tujuan [illegible] akhir orang setelah turun dan melanjutkan berjalan kaki [illegible] kerja, rumah atau pasar, dengan kata lain titik terminal adalah sebuah titik henti.

Sedangkan pengertian angkutan umum adalah pemindahan orang atau barang dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan kendaraan.
Terimani angkutan umum adalah titik simpul berbagai moda angkutan umum sebagai titik perpindahan dari moda yang satu emoda yang lain.

Tema.....

Dalam istilah Post-Modern yang pelopori oleh tokoh Robert Venturi memiliki dasar filosofi "*complexity and contradiction*"yaitu menetapkan ulang arsitektur yang menekan pada beberapa arti penting dasain yang apreasif, dengan menggunakan suatu bentuk [illegible] unsur-unsur dekoratif yang merupakan hiasan-hiasan yang terdapat pada karya arsitektur dimana penempatan unsur antara lain :

- Ornamentasi; yang berarti merupakan hiasan yang ditempelkan pada elemen setruktural
- Dekorasi adalah hiasan yang di letakkan pada elemen-lelemen non struktural. Dalam unsur dekoratif Robert Venturi mencerminkan terhadap budaya dimna bangunan itu dihadirkan.



BATASAN :

Sebelah Utara : Kediaman pastoran
Sebelah Timur : Perumahan masyarakat
Sebelah Selatan : Perumahan dan [illegible]akat
Sebelah Barat : [illegible] dan pertokoan

POTENSI DAN PERMASALAHAN...

POTENSI,...

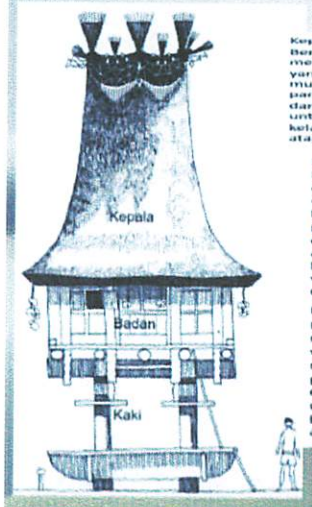
Terminal Taibessi terletak dipinggir kota Dili yaitu bagian selatan kota Dili, dengan rute pelayanan dalam 8 diatrik, dengan melayani 4 jalur ke bagian Timur dan 4 jalur [illegible] bagian selatan. Terminal taibessi saat ini berfungsi dengan baik dalam pelayanan [illegible] perubahan [illegible] bentuk dan sirkulasinya.

PERMASALAHAN.....

Indetifikasi masalah...

Perencanaan bangunan Terminal angkutan umum [illegible] pelayanan, kenyamanan dan kemudahan
Memghadirkan Arsitektur Post-Modern sebagai bentuk dan suasana tridional untuk menunjukkan ciri khas Arsitektur tradisional Timor Leste.

ANALISA DAN KONSEP PERANCANGAN.....



Kepala :
Bentuk atap dibuat menjulang tinggi udara yang aa didaerah pada musim kemarau sangat panas sehingga dibuat tinggi dan pada musim hujan untuk mempercepat kelancaran air hujan. Bah an atap : ijuk.

Kaki
Kolom dari bangunan dibentuk oleh empat tiang sebagi pemikul beban sekaligus sebagai penyalur beban yang diterima ketanah. Tiang atau kolom-kolom ini berbentuk dari kayu yang memiliki dimens cukup besar.

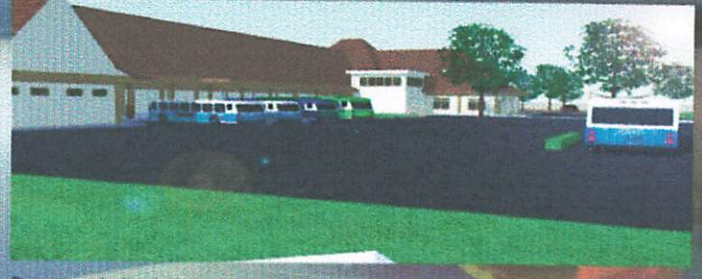
Kepala :
Bentuk atap dibuat menjulang tinggi udara yang aa didaerah pada musim kemarau sangat panas sehingga dibuat tinggi dan pada musim hujan untuk mempercepat kelancaran air hujan. Bah an atap : ijuk.

Pintu Gerbang masuk menggunakan asesoris khas Timor Leste, untuk menunjukkan bentuk salah satu bentuk tradisional Timor Leste

Bentuk dan tampilan pada bangunan utama yatiu menonjolkan kolom yang berbentuk bulat dan pada bagian atas kolom menggunakan bentuk arsitektur tradisional Timor Leste.

Bangunan utama sebagai sekaligus menunjukkan bentuk identitas Timor Leste

Suasana parkir kendaraan pribadi

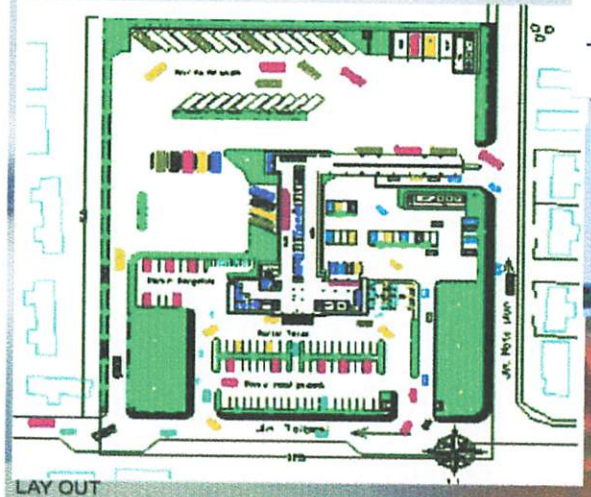


Suasana shalter keberangkatan bus dan mini bus

Area parkir kendaraan pribadi

Detail shalter kedatangan bus, mini bus dan angkot dengan menampilkan bentuk tradisional pada kolom sesuai dengan teme Post-Modern pada bentuk arsitektur tradisional Timor Leste.

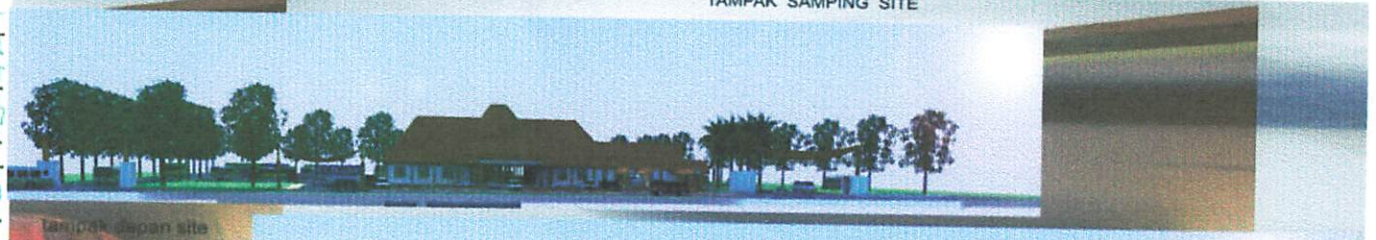
VISUALISASI DAN USULAN DESAIN.....



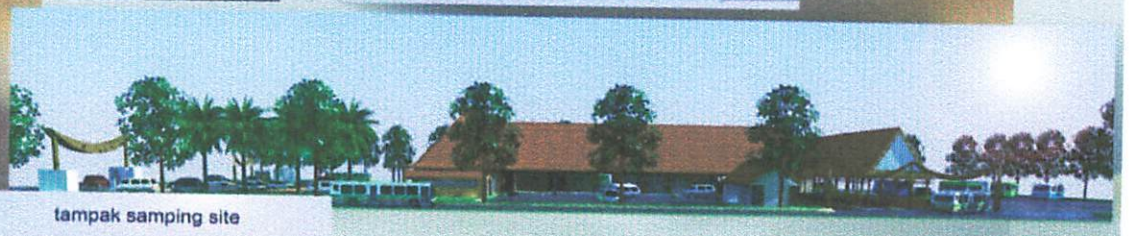
LAY OUT

TAMPAK DEPAN SITE

TAMPAK SAMPING SITE



tampak depan site



tampak samping site

Tampak belakang site

Perspsktif mata burung tampak dari depan

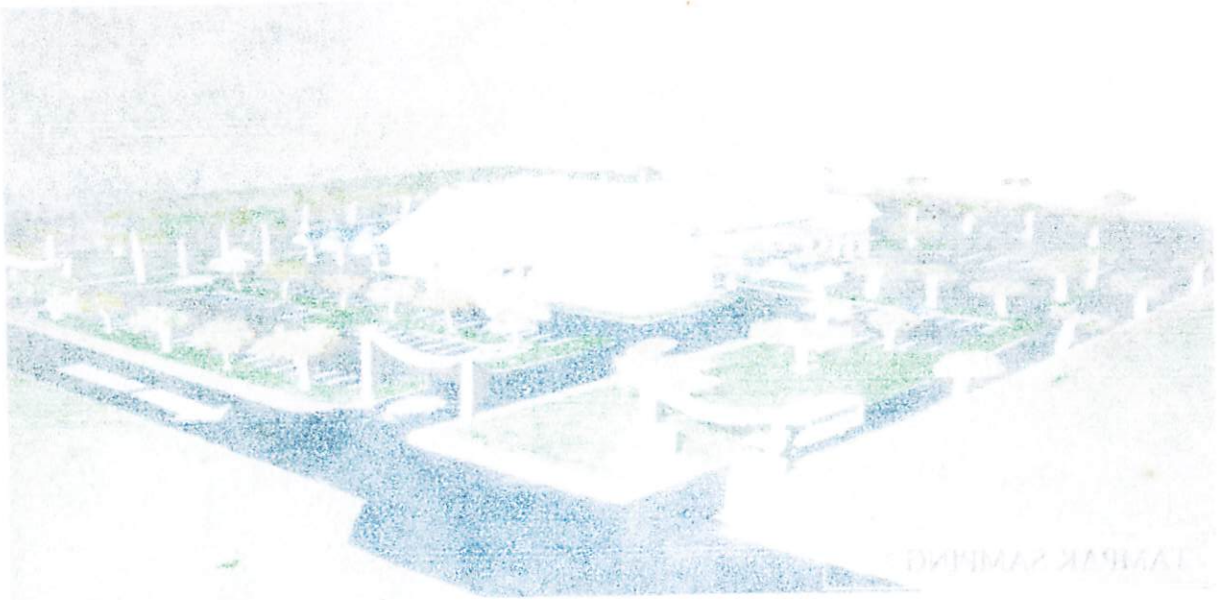
Tampak dari atas

Perspektif tampak dari belakang

FOTO MAKET

TAMPAK DEPAN

TAMPAK SAMPING



TAMPAK ATAS DARI SISI KIRI

TAMPAK SAMPING KIRI

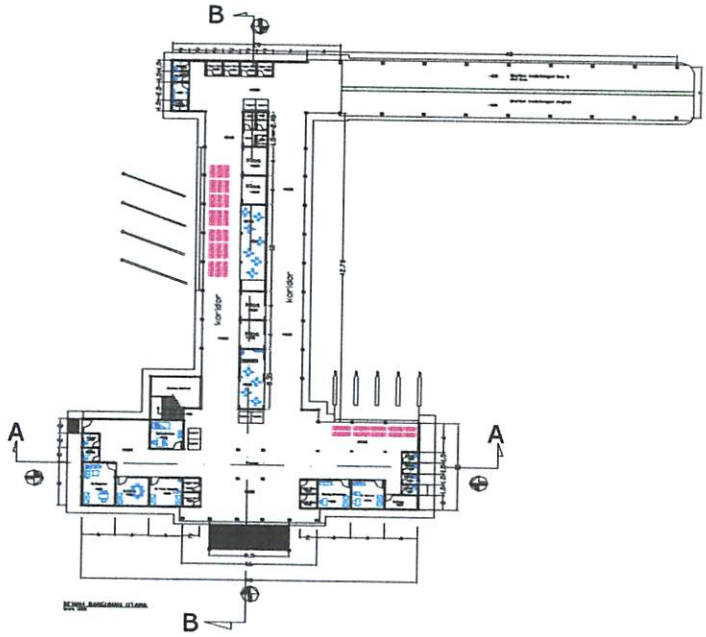
PINTU KELUAR TAXI,PENGANTAR/PENJEMPUT DAN ANGKOT

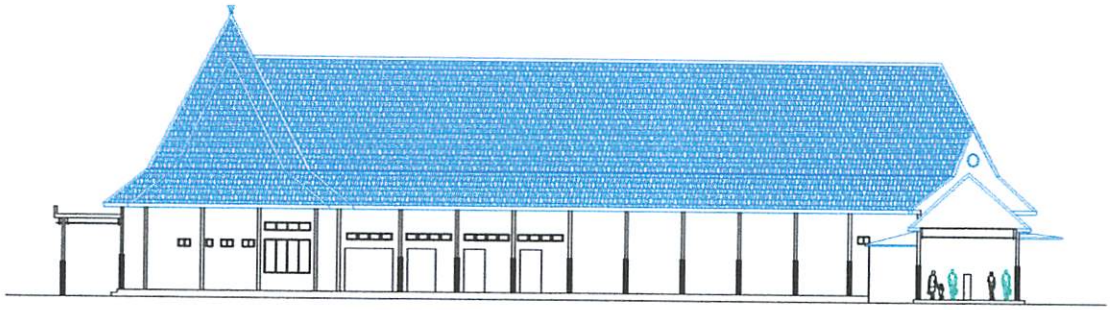
PINTU KELUAR BUS DAN PINTU MASUK PENGANTAR DAN PENJEMPUT

DESAIN

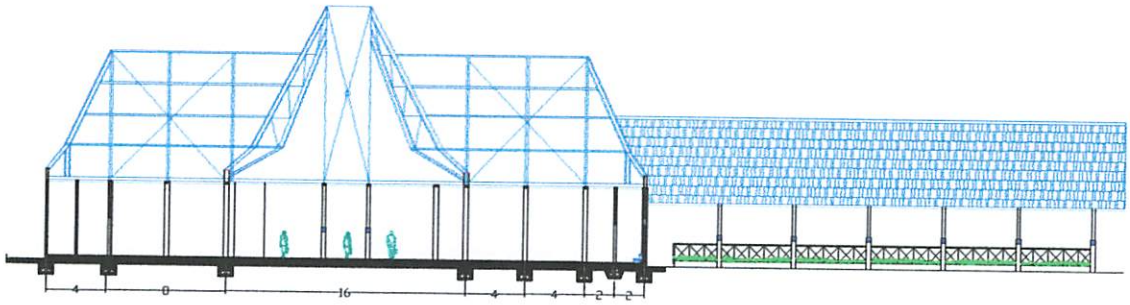
DESAIN

TAMPAK DEPAN BANG. UTAMA
Skala 1:200

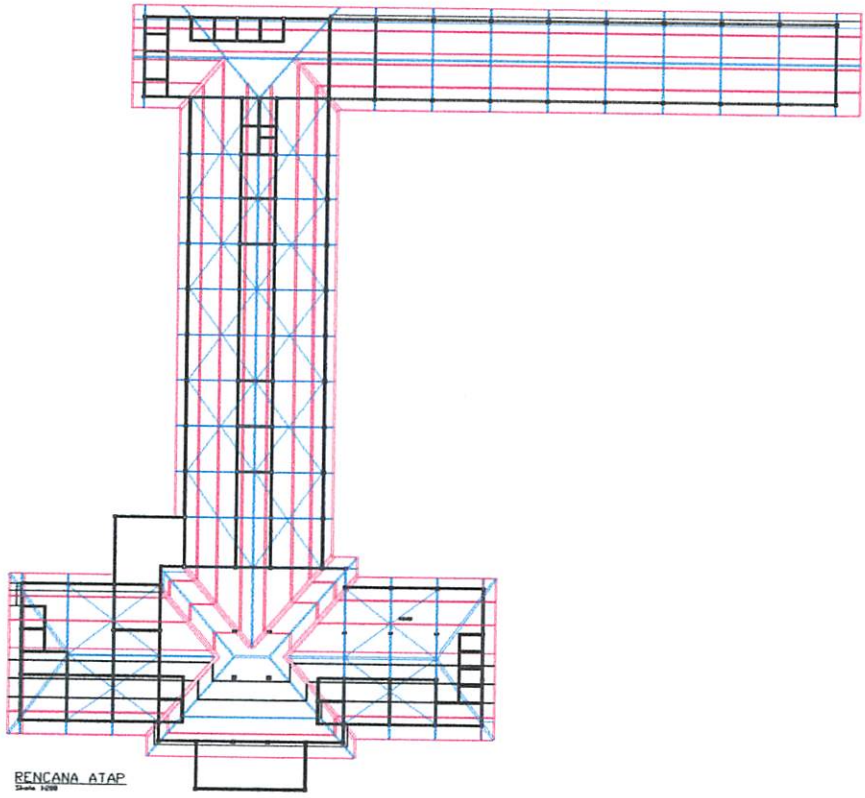




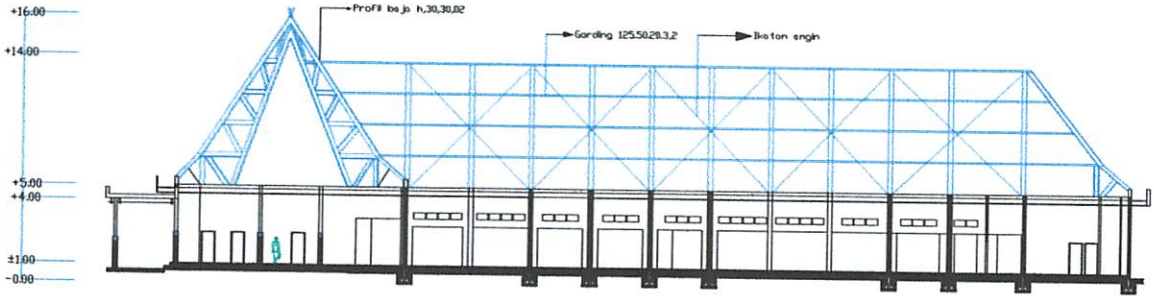
TAMPAK SAMPING
Skala 1:200



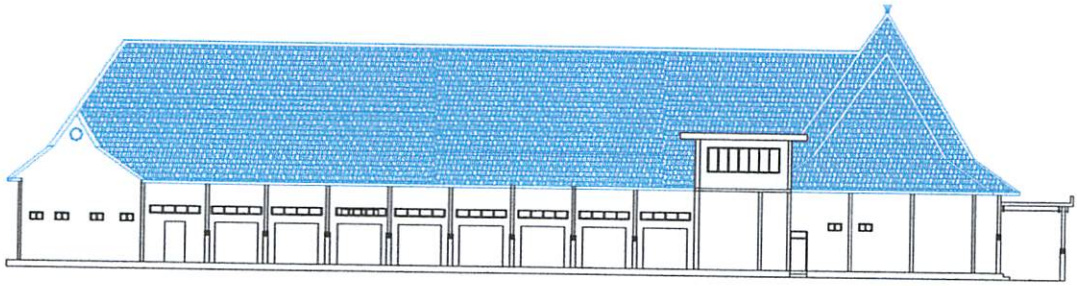
POTONGAN A-A
Skala 1:200



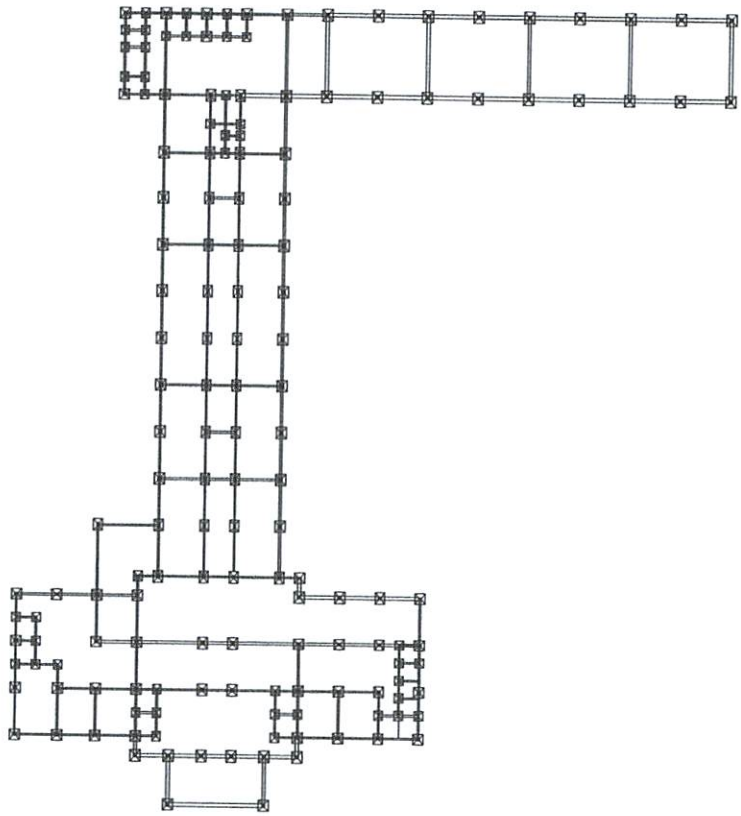
RENCANA ATAP
Skala 1:200



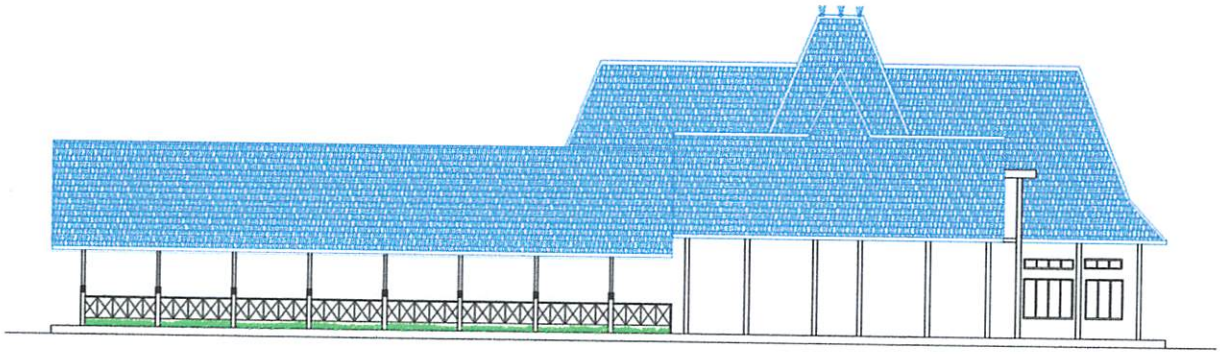
POTONGAN B-B
Skala 1:200



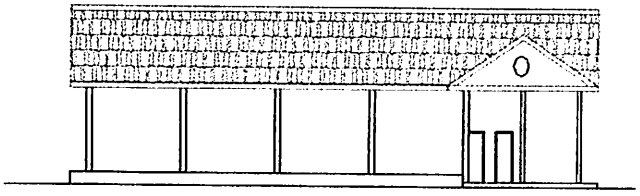
TAMPAK SAMPING
Skala 1:200



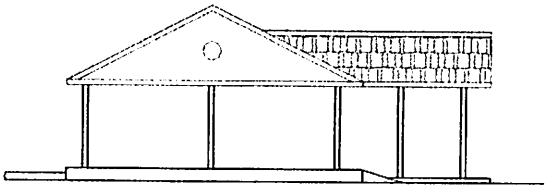
RENCANA PONDASI
Skala 1:200



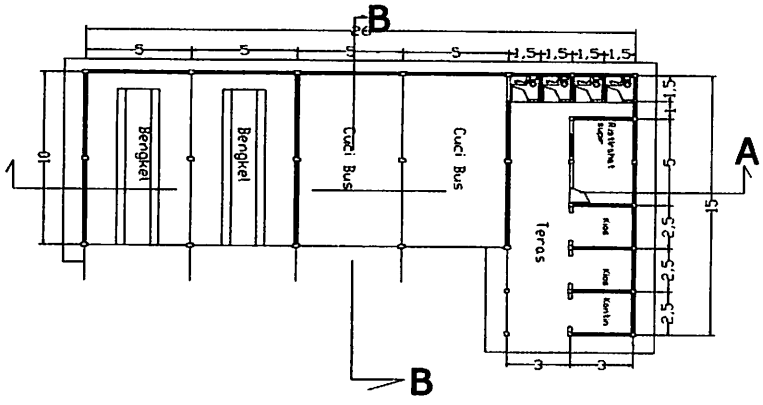
TAMPAK BELAKANG
Skala 1:200



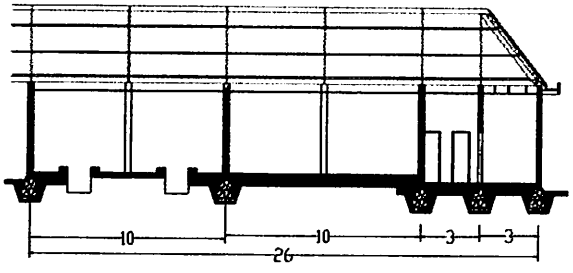
TAMPAK DEPAN
Skala 1:100



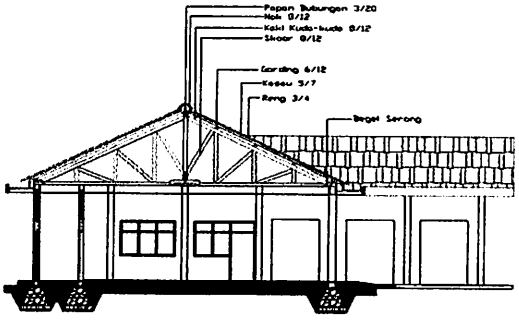
TAMPAK SAMPING
Skala 1:100



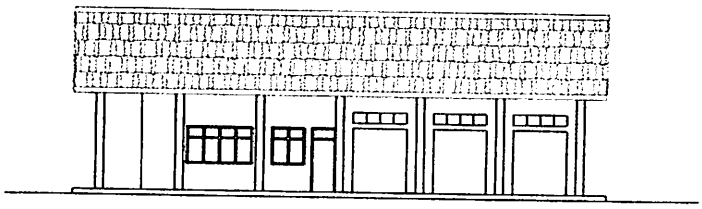
DENAH BENGKEL & ISTIRAHAT KRU
Skala 1:100



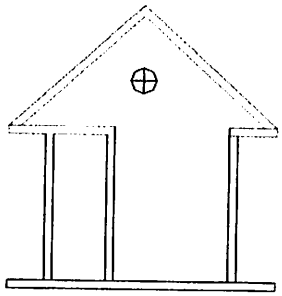
POTONGAN A-A
Skala 1:100



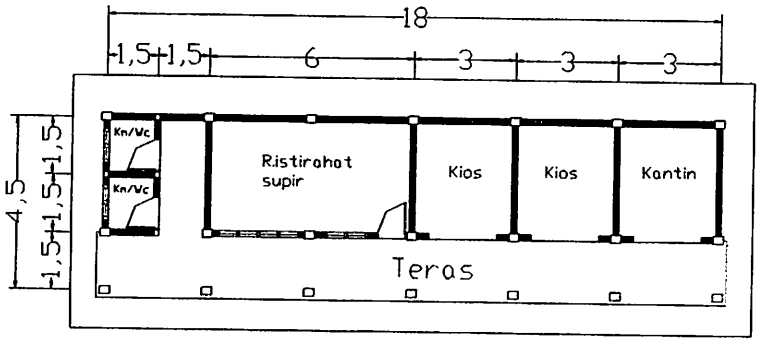
POTONGAN B-B
Skala 1:100



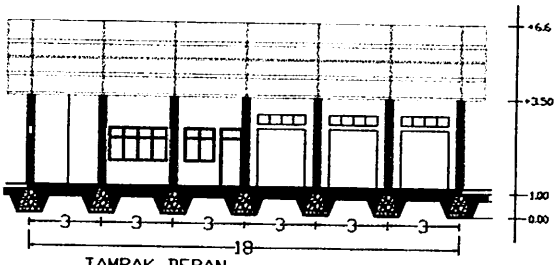
TAMPAK DEPAN
Skala 1:100



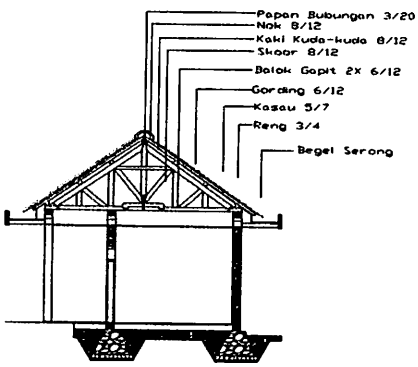
POTONGAN B-B
Skala 1:100



DENAH BANGUNAN ISTIRAHAT KRU
Skala 1:100



TAMPAK DEPAN
Skala 1:100



POTONGAN B-B
Skala 1:100