

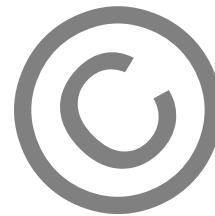
TUGAS AKHIR
REDESAIN TERMINAL ANGKUTAN DARAT MAKALE DARI TIPE C MENJADI TIPE B
DI KOTA MAKALE KABUPATEN TANA TORAJA



Disusun Oleh :

KRISTIAN DEVIANTO

21.07.1198



FAKULTAS ARSITEKTUR DAN DESAIN
JURUSAN ARSITEKTUR
UNIVERSITAS KRISTEN DUTA WACANA

2011

TUGAS AKHIR
REDESAIN TERMINAL ANGKUTAN DARAT MAKALE DARI TIPE C MENJADI TIPE B
DI KOTA MAKALE KABUPATEN TANA TORAJA

Diajukan kepada Fakultas Arsitektur Dan Desain Program Studi Arsitektur

Universitas Kristen Duta Wacana Yogyakarta

Sebagai salah satu syarat dalam memperoleh gelar

Sarjana Teknik

Disusun Oleh :

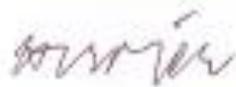
KRISTIAN DEVIANTO

21.07.1998

Diperiksa di : Yogyakarta

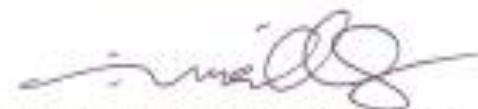
Tanggal : 13-01-2012

Dosen Pembimbing I,



Prof. Ir. Titien Saraswati, M.Arch, Ph.D.

Dosen Pembimbing II,



Imelda Irmawati Damanik, ST., MA (UD)

Mengetahui

Ketua Program Studi,



Ir. Eddy Christianto, MT.

PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan dengan sebenarnya bahwa tugas akhir dengan judul :

**REDESAIN TERMINAL ANGKUTAN DARAT MAKALE DARI TIPE C MENJADI TIPE B
DI KOTA MAKALE KABUPATEN TANA TORAJA**

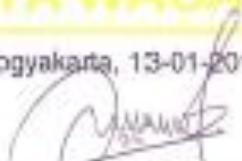
Adalah benar – benar hasil karya saya sendiri. Pernyataan, ide maupun kutipan langsung maupun tidak langsung yang bersumber dari tulisan atau ide orang lain dinyatakan secara tertulis dalam tugas akhir ini pada lembar yang bersangkutan dan daftar pustaka.

Apabila dikemudian hari terbukti saya melakukan duplikasi atau plagiasi sebagian atau seluruhnya dari tugas akhir ini, maka gelar dan ijazah yang saya peroleh dinyatakan batal dan

Saya akan kembalikan kepada
Universitas Kristen Duta Wacana Yogyakarta



Yogyakarta, 13-01-2012


Kristian Devianto

NIM: 21.07.1198

Resume

REDESIGN MAKALE LAND TRANSPORT TERMINAL FROM TYPE C TO TYPE B IN THE TOWN OF TANA TORAJA REGENCY MAKALE

Initial idea to redesign Makale Land Transport Terminal, In The Town Of Tana Toraja

Redesign of land transport terminal Makale aims to increase the level of this terminal is of a type b type c because we no longer meet the standards of service which currently provides service terminal Makale district level which should be served by the terminal type b to this terminal that will diredesain. Besides redesigning the purpose of this terminal is to address the problems that exist in the current terminal, including circulatory problems, ample parking, vegetation, access to and from terminals, pavement, and lack of support facilities is one standard that must exist in the terminal. For that the terminal will be redesign.

Transformation Design

Transformation of the design originated from an idea to solve existing problems terminal existing today. Starting with making zoning areas within the terminal building by distinguishing between the circulation and vehicle parking areas. But the main focus of this redesign was to create human circulation and comfortable vehicle. In buildings made horizontal zoning is to create a building of 2 floors. also to the outside is focused on the spatial arrangement of vegetation that has many functions in the terminal is slain fungisi primarily as a filter of pollution generated by vehicles on the terminal so as to create a convenience for the user's terminal. This terminal is expected of redesigning the service ad later in the terminal will be more optimal.

Final Design

In the final design can be seen a significant change from the previous terminal, where the circulation pattern that there are now more regularly in accordance with the original concept, where the circulation of private vehicles and buses and public transportation are separated to prevent intermingling of the vehicle. In addition to the human circulatory access is also provided convenient to get to and exit from the terminal. For parking of vehicles has also been well designed and separate parking of private vehicles, buses, and urban transportation. From the physical building itself adopts the traditional Toraja buildings and existing buildings around the terminal in accordance fengan original concept of contextual concept.

Conclusion

In accordance with the initial goal is to create a terminal that has a circulation of a standards-compliant terminal type B, then the end result Adri terminal design is in accordance with its original destination terminal terminal type B standards both in terms of circulation as well as all aspects related to the terminal.

LEMBAR PENGESAHAN

Judul : REDESAIN TERMINAL ANGKUTA DARAT MAKALE DARI TIPE C MENJADI TIPE B DI KOTA MAKALE KABUPATEN TANA TORAJA
Nama : Kristian Devianto
NIM : 21 07 1198
Mata kuliah : Tugas Akhir
Semester : IX
Fakultas : Arsitektur Dan Desain
Universitas : Universitas Kristen Duta Wacana Yogyakarta

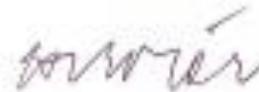
Kode : TA 8306
Tahun : 2011/2012
Jurusan : Arsitektur

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji Tugas Akhir
Fakultas Arsitektur Dan Desain Program Studi Arsitektur
Universitas Kristen Duta Wacana – Yogyakarta
dan dinyatakan DITERIMA untuk memenuhi salah satu syarat
memperoleh gelar Sarjana Teknik pada tanggal :

10-01-2012

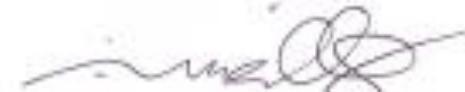
Yogyakarta, 13-01-2012

Dosen Pembimbing I,



Prof. Ir. Titien Saraswati, M.Arch, Ph.D.

Dosen Pembimbing II,



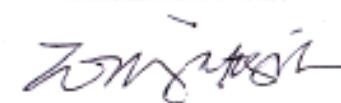
Imelda Imawati Damanik, ST., MA (UD)

Dosen Penguji I,



Dr. -Ing. Ir. Winarna, M.A.

Dosen Penguji II,



Dr. -Ing. Wiyatiningsih, S.T., M.T.

KATA PENGANTAR

Segala puji dan hormat penulis haturkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas bimbingan dan peyertaan-Nya kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan laporan tugas akhir yang berjudul Redesain Terminal Angkutan Darat Makale dari Tipe C menjadi Tipe B di kota Makale Kabupaten Tana Toraja.

Dalam proses pengerjaan tugas akhir ini penulis menyadari banyak sekali bantuan – bantuan yang penulis terima baik itu saran dan masukan maupun kritik – kritik yang membangun bagi penulis sehingga penulis dapat melewati segala proses pengerjaan tugas akhir ini sampai selesai, untuk itu penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada :

1. Bapak Dr. -Ing., Ir. Paulus Bawole, MIP selaku dekan Fakultas Arsitektur Dan Desain.
2. Bapak Ir. Eddy Christianto, M.T., IAI selaku kepala program studi Arsitektur.
3. Ibu Prof . Ir. Titien Saraswati., M.Arch. Ph.D selaku dosen pembimbing I dalam pengerjaan tugas akhir ini. Terima ksh atas segala masukan – masukan dan motivasi yang diberikan kepada penulis selama proses pengerjaan tugas akhir ini.
4. Ibu Imelda Irmawati Damanik, ST., MA(UD) selaku dosen pembimbing II dalam pengerjaan tugas akhir ini. Terima ksh atas segala masukan – masukan dan motivasi yang diberikan kepada penulis selama proses pengerjaan tugas akhir ini.
5. Bapak Dr. -Ing. Ir. Winama, M.A. dan Ibu Dr. -Ing. Wiyatiningsih, S.T., M.T. selaku dosen penguji yang memberikan banyak sekali saran dan masukan kepada penulis. Terima kasih bapak dan ibu atas masukan – masukannya.
6. Kedua orang tua saya terima kasih atas segala support dan kasih sayang yang diberikan kepada penulis selama proses perkuliahan dari awal hingga selesai. Segala apa yang penulis terima sekarang penulis persembahkan kepada orang tua tercinta.
7. Bapak adek terima kasih juga atas segala support kepada penulis selama ini. Penulis hanya dapat membalas dengan selesainya penulis dalam studi ini dengan hasil yang memuaskan.
8. Saudara – saudara terkasih Feby, Harun, Sharon, Evod, Evita terima kasih atas perhatian dan semangat yang diberikan kepada penulis. Love You All.
9. Mas Ehud Selaku koordinator studio, terima kasih atas kerja samanya selama proses studio mas.
10. Teman – Teman seperjuangan tugas akhir selamat berjuang untuk kedepannya terutama buat dewa edi purwoto dan terima kasih untuk kebersamaanya selama tugas akhir ini.
11. Teman – Teman angkatan 2007 terima kasih atas segala supportnya dan kebersamaan selama ini. You're the best guys...Love u all
12. Spesial untuk my sweet heart Fitriana Balalembang terima kasih untuk dukungannya kepada penulis sehingga tugas akhir ini dapat penulis selesaikan dengan baik.
13. Kepada pihak – pihak yang tidak dapat penulis tuliskan sat per satu terima kasih untuk segala bantuannya. GB

Penulis

Kristian Devianto

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI

PENDAHULUAN

- Terminal Angkutan Darat Makale , Rumusan Masalah, Tujuan

KERANGKA BERPIKIR

PROFIL DAERAH

- Profil Kabupaten Tana Toraja, Keadaan Geografis Tana Toraja, Batas Administratif

TERMINAL ANGKUTAN DARAT MAKALE

- Keadaan Terminal, Jenis Angkutan Yang Ada di Terminal Makale, Kinerja Angkutan Umum di Terminal Makale Tahun 2010

EVALUASI TERMINAL EXISTING

- Sirkulasi, Lahan Parkir, Perkerasan, Akses dan Vegetasi, Fasilitas dan Sistem Sanitasi

STUDI PUSTAKA TENTANG TERMINAL

- Pengertian Terminal, Syarat-syarat Terminal Tipe B, Fasilitas-Fasilitas Terminal, Sirkulasi Kendaraan, Sirkulasi Penumpang, Jenis- Jenis Kendaraan

STUDI PRESEDEN

- Terminal Giwangan Yogyakarta, Terminal Purabaya Surabaya

ANALISIS KAWASAN

- Fungsi Bangunan, Ketinggian Bangunan

ANALISIS SITE

- Kondisi Kawasan, Kondisi Site Existing, Potensi Site, Peraturan - Peraturan

ANALISIS DAN KONSEP PERANCANGAN

- Kelompok Kegiatan, Pola Kegiatan Kendaraan, Pola Kegiatan Manusia, Pelaku dan Kebutuhan Ruang, Zoning, Sirkulasi, Orientasi Bangunan, Tata Ruang Luar, Konsep Fasad Bangunan, Konsep Struktur, Konsep Material Bangunan, Konsep Utilitas, Konsep Sistem Keamanan

DAFTAR PUSTAKA

Resume

REDESIGN MAKALE LAND TRANSPORT TERMINAL FROM TYPE C TO TYPE B IN THE TOWN OF TANA TORAJA REGENCY MAKALE

Initial idea to redesign Makale Land Transport Terminal, In The Town Of Tana Toraja

Redesign of land transport terminal Makale aims to increase the level of this terminal is of a type b type c because we no longer meet the standards of service which currently provides service terminal Makale district level which should be served by the terminal type b to this terminal that will diredesain. Besides redesigning the purpose of this terminal is to address the problems that exist in the current terminal, including circulatory problems, ample parking, vegetation, access to and from terminals, pavement, and lack of support facilities is one standard that must exist in the terminal. For that the terminal will be redesign.

Transformation Design

Transformation of the design originated from an idea to solve existing problems terminal existing today. Starting with making zoning areas within the terminal building by distinguishing between the circulation and vehicle parking areas. But the main focus of this redesign was to create human circulation and comfortable vehicle. In buildings made horizontal zoning is to create a building of 2 floors. also to the outside is focused on the spatial arrangement of vegetation that has many functions in the terminal is slain fungisi primarily as a filter of pollution generated by vehicles on the terminal so as to create a convenience for the user's terminal. This terminal is expected of redesigning the service ad later in the terminal will be more optimal.

Final Design

In the final design can be seen a significant change from the previous terminal, where the circulation pattern that there are now more regularly in accordance with the original concept, where the circulation of private vehicles and buses and public transportation are separated to prevent intermingling of the vehicle. In addition to the human circulatory access is also provided convenient to get to and exit from the terminal. For parking of vehicles has also been well designed and separate parking of private vehicles, buses, and urban transportation. From the physical building itself adopts the traditional Toraja buildings and existing buildings around the terminal in accordance fengan original concept of contextual concept.

Conclusion

In accordance with the initial goal is to create a terminal that has a circulation of a standards-compliant terminal type B, then the end result Adri terminal design is in accordance with its original destination terminal terminal type B standards both in terms of circulation as well as all aspects related to the terminal.

TERMINAL ANGKUTAN DARAT MAKALE

Terminal Angkutan Darat Makale

Terminal Makale merupakan satu – satunya terminal angkutan umum yang ada di Kabupaten Tana Toraja dan saat ini Terminal Makale adalah terminal dengan tipe C. Karena Terminal Makale merupakan satu-satunya terminal di Tana Toraja sehingga keberadaan Terminal ini sangat penting bagi kelangsungan moda transportasi di Kabupaten Tana Toraja. Terminal makale ini melayani semua moda transportasi baik Angkot, Angdes, AKAP, dan AKDP yang jika merunut pada peraturan yang ada pelayanan diatas tidak semuanya bisa dilayani oleh terminal bertipe C.

Rumusan Masalah

Bagaimana mengembangkan terminal dari Tipe C menjadi Tipe B sesuai dengan rencana pemerintah agar pelayanan transportasi yang ada menjadi lebih teratur dengan fasilitas – fasilitas yang lebih memadai .

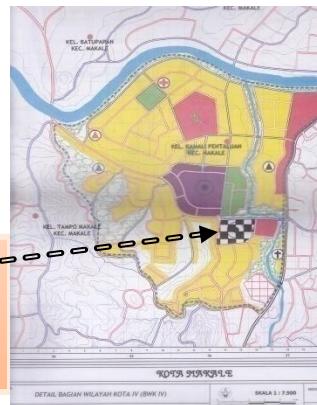
Tujuan

Meredesain Terminal dari Tipe C menjadi Tipe B sesuai dengan yang telah direncanakan pemerintah dengan menambahkan dan memperbaiki fasilitas – fasilitas yang ada sehingga lebih memadai dan sesuai standar terminal tipe B yang telah ditetapkan oleh pemerintah lewat keputusan menteri perhubungan No. 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi jalan.

KERANGKA BERPIKIR

- Area parkir kendaraan yang tidak jelas
- Tidak adanya pemisah parkir kendaraan antara Bus AKAP/AKDP dengan Angkot/Angdes
- Banyak fasilitas terminal yang sudah tidak berfungsi lagi
- Tidak adanya pemisah sirkulasi antara manusia dan kendaraan

Lokasi Terminal :
 • Jalan Tritura, Kelurahan Kamali Pentaluhan, Makale



Transformasi Desain

Konsep Perancangan

Programing

Analisis

Output

Mengapa Redesain??

Dimana??

Tujuan

Redesain Terminal Angkutan Darat Makale Kabupaten Tana Toraja

Meredesain Terminal dari Tipe C menjadi Tipe B sesuai dengan rencana pemerintah daerah dan sesuai dengan standar Terminal Tipe B yang ditetapkan pemerintah.

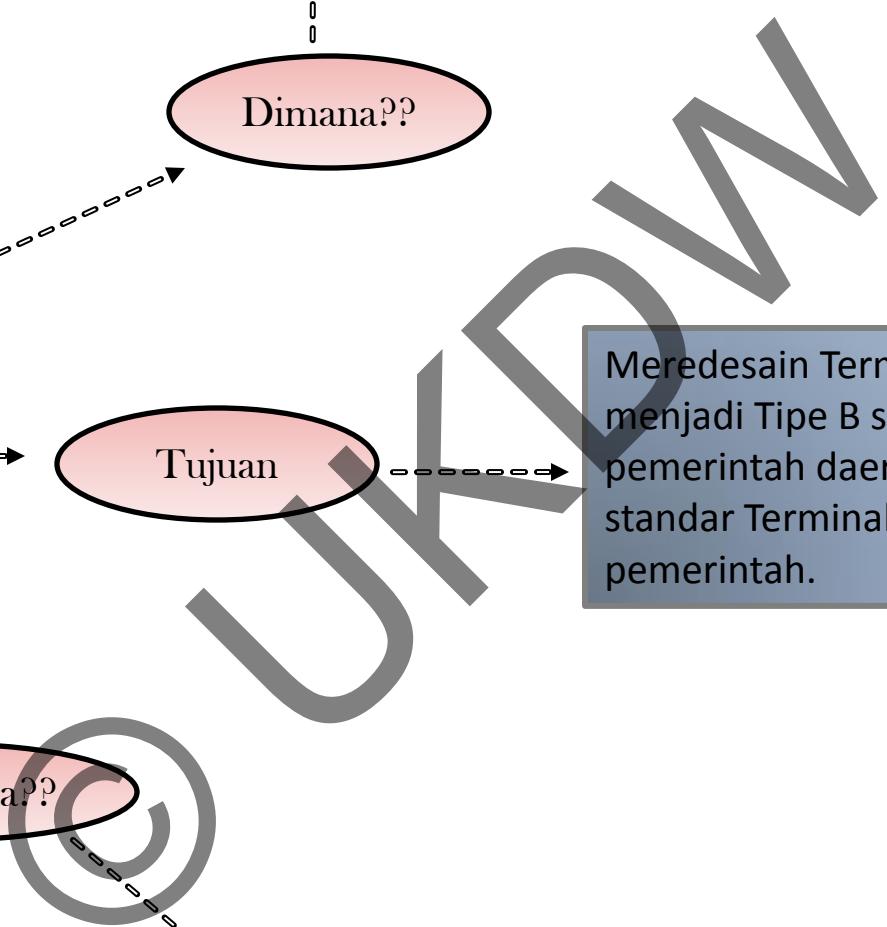
Apa itu Terminal??

Bagaimana??

• Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.
 (sumber : Undang – undang No. 14 tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan)
 • Terminal adalah tempat perhentian Bus atau mobil angkutan.
 (Sumber : Kamus Besar Bahasa Indonesia)

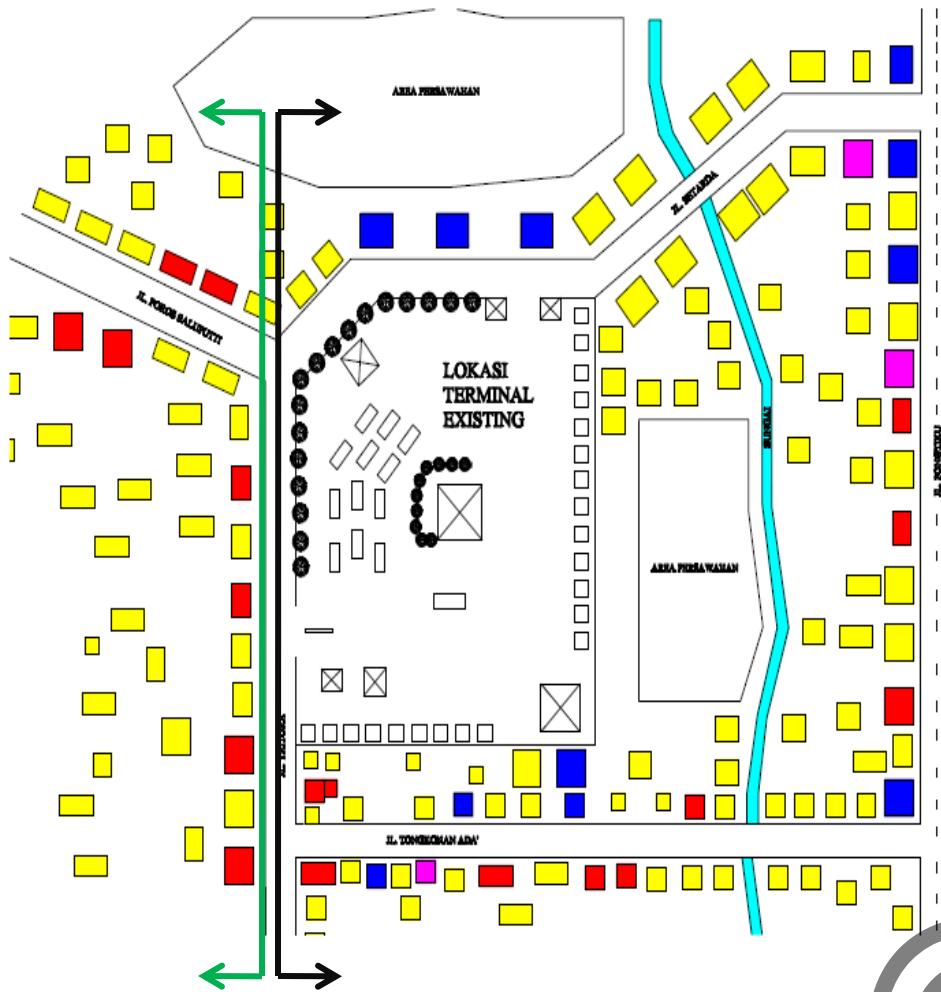
Pengumpulan Data:
 • **Data Primer :**
 - Dokumentasi, Pengambilan gambar-gambar pada lokasi site
 - Wawancara, melakukan tanya jawab dengan pengguna jasa dan instansi terkait
 - Observasi, Melakukan pengamatan langsung di lokasi Terminal
 • **Data Sekunder :**
 - RUTRW Kab. Tana Toraja
 - RDKK Kab. Tana Toraja
 - Peta administrasi dan pembaian wilayah kota Makale tahun 2007
 - Peta rencana transportasi dan sistem jaringan jalan kota Makale tahun 2007

Studi Preseden :
 • Terminal Giwangan Yogyakarta
 - Area Parkir
 - Sistem Utilitas
 - Vegetasi
 - Fasilitas
 • Terminal Purabaya Surabaya
 - Sirkulasi
 - Fasilitas
 - Area Parkir
 - Vegetasi



ANALISIS KAWASAN

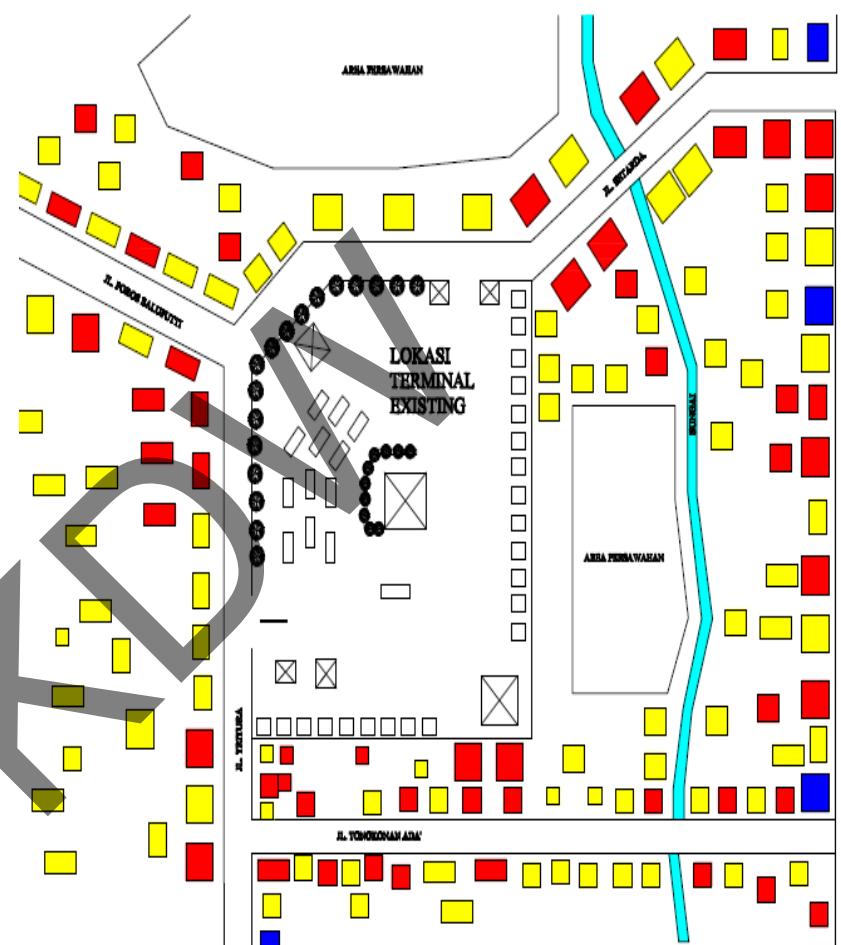
FUNGSI BANGUNAN



Keterangan :

- Permukiman
- Perekonomian
- Pemerintahan
- Fasilitas Sosial

KETINGGIAN BANGUNAN



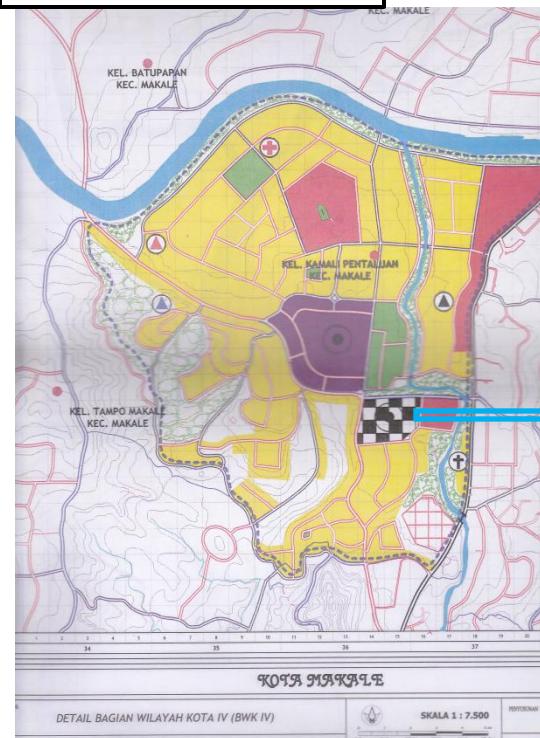
Keterangan :

- Bangunan 1 lantai
- Bangunan 2 lantai
- Bangunan 3 lantai



ANALISIS SITE

KONDISI KAWASAN



Lokasi Site

- Site berada di kelurahan Kamali Pentaluhan
- Masuk dalam wilayah BWK IV
- Fungsi kawasan sebagai area orientasi pengembangan kota masa depan.

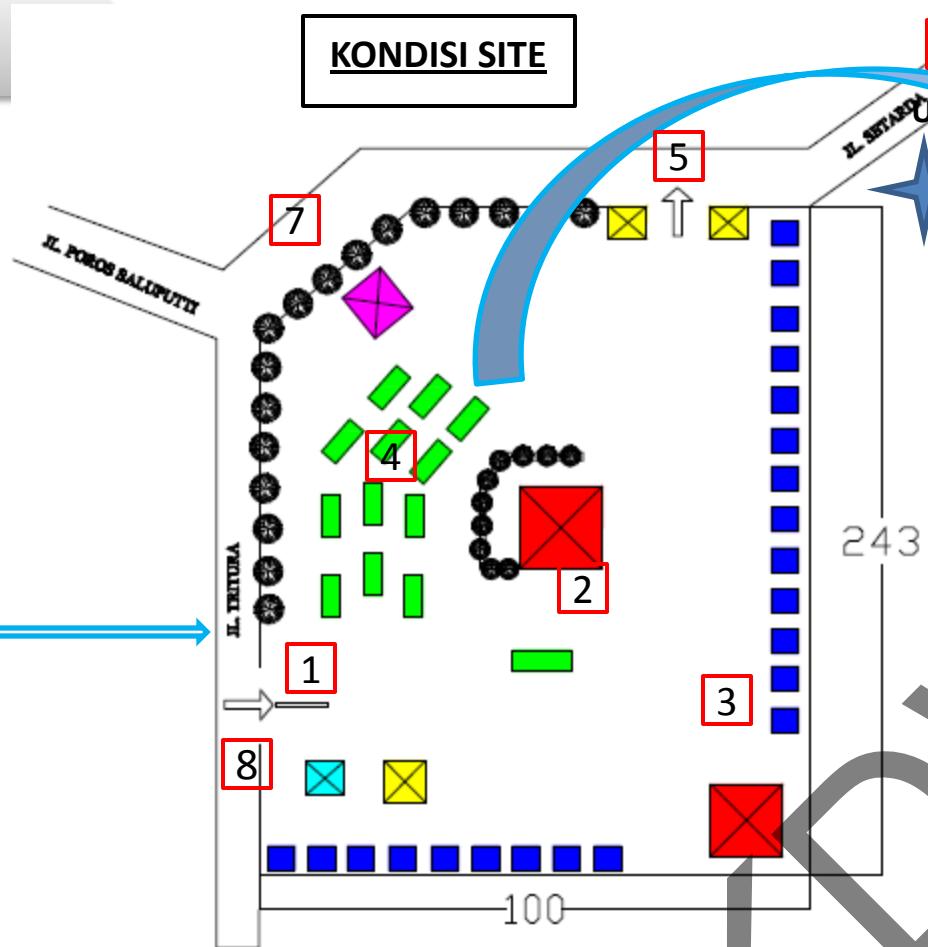
BATAS KAWASAN BWK IV

- Sebelah timur berbatasan dengan kawasan BWK III
- Sebelah utara dibatasi oleh aliran Sungai Saddang
- Sebelah barat berbatasan dengan kawasan BWK IX
- Sebelah selatan berbatasan dengan kawasan BWK II

PERATURAN - PERATURAN

- Koefisien Dasar Bangunan = 30 – 50%
- Koefisien Lantai Bangunan = 1,2 - 2
- Tinggi maksimum Bangunan = 3 lantai
- Garis Sempadan Bangunan = 15 meter

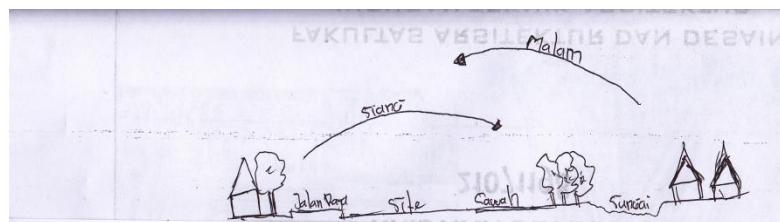
KONDISI SITE



Potensi Site

- Lokasi site dekat dengan pusat kota Makale.
- Site terletak pada posisi segitiga dari jalur transportasi regional.
- Site terletak pada kawasan BWK IV dimana kawasan ini diperuntukkan sebagai wilayah orientasi pengembangan kota masa depan
- Merupakan rute yang dapat dilalui oleh jalur – jalur wisata, sehingga dengan kehadiran terminal ini mampu memperkenalkan keberadaan objek wisata yang ada di Tana Toraja.

Arah Pergerakan Angin



Lokasi Site Existing



Luas : 2,34 Ha

Kondisi Site Existing



1 Area jalan masuk terminal



2 Area di sekitar halte AKDP/AKAP



5 Area jalan keluar terminal



8 Area jalan akses menuju terminal;



3 Area di depan Kantor samsat



4 Area di sekitar halte terminal

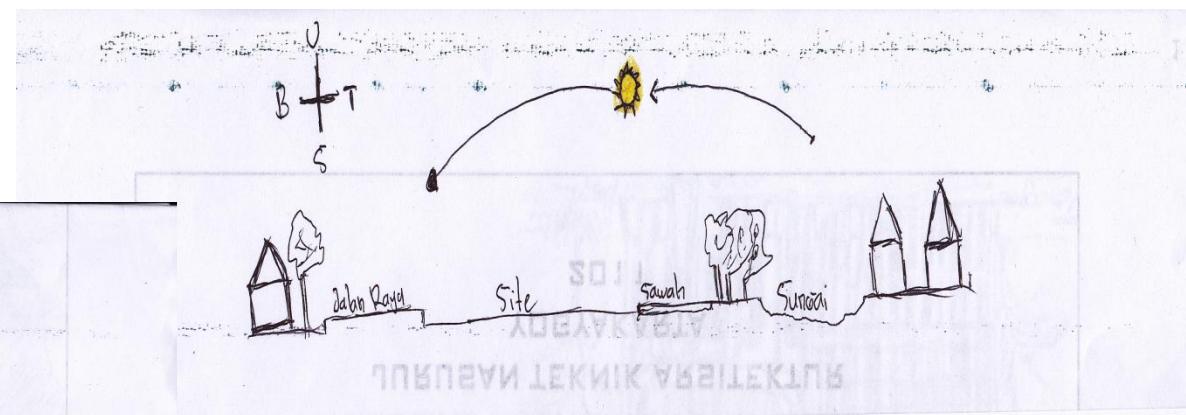


6 Area di sekitar halte terminal

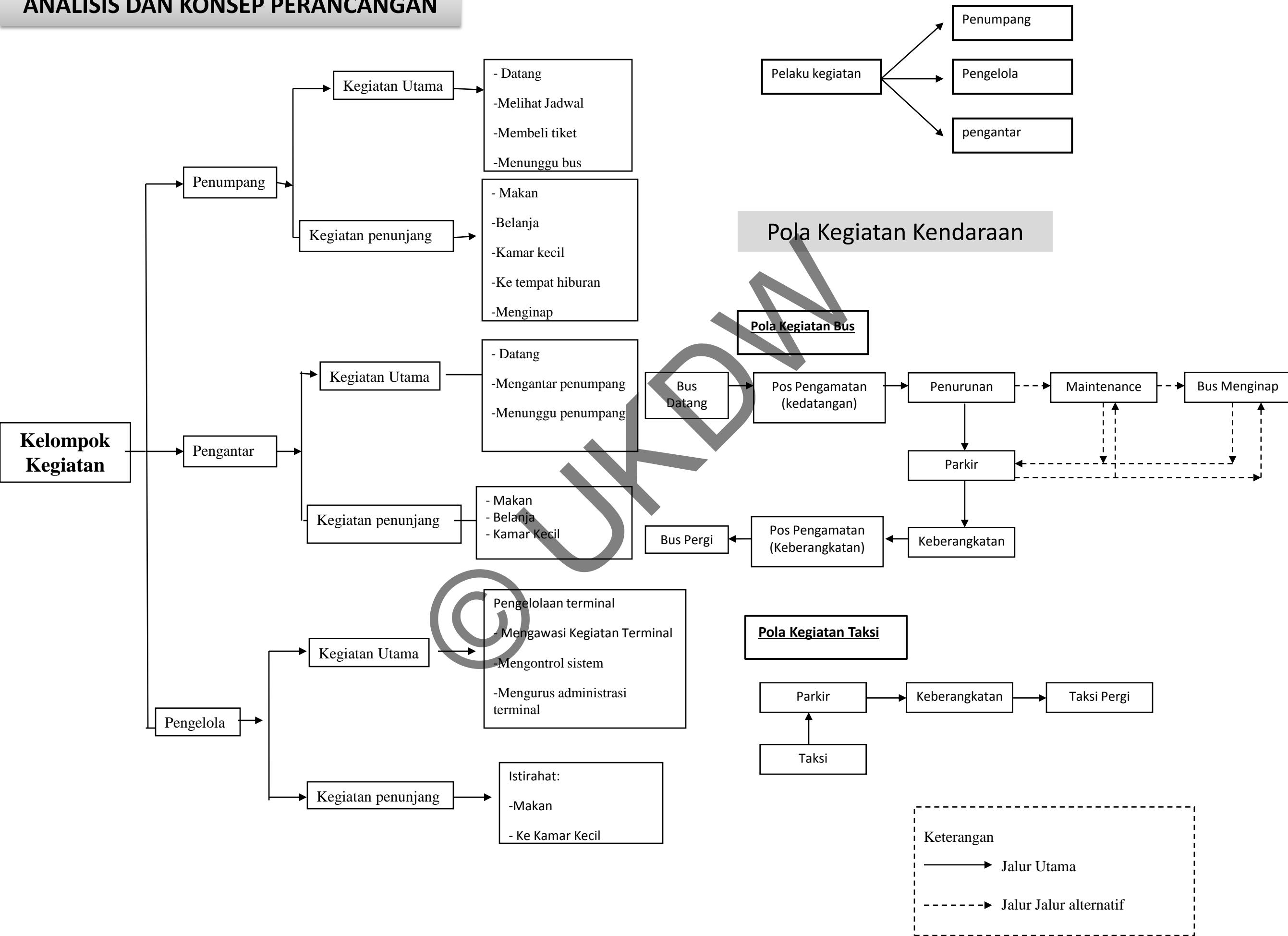


7 Area di sekitar jalan menuju saluputti

Arah Pergerakan Matahari



ANALISIS DAN KONSEP PERANCANGAN



ANALISIS DAN KONSEP PERANCANGAN

Pelaku dan Kebutuhan Ruang

Pelaku Kegiatan	Kelompok Ruang	Ruang	Kapasitas	Standar Luasan	Luas (M ²)
Penumpang dan Pengantar	-Hall Penumpang - Area Penunjang	- Ruang Kedatangan	182 orang	1,5m/ orang	273 m ²
		- Ruang Keberangkatan	182 orang		273 m ²
		- Ruang Tunggu	182 orang	30% dari Luas	273m ²
		-Sirkulasi			245,7m ²
		- Kios	12 Unit	15m ²	1064,7 m ²
		-Kantin	8 Unit	25m ²	180m ²
		-KM/WC	6Unit	3m ²	200m ²
		-Tempat Hiburan (Ruang Internet)	1 Unit	48m ²	18m ²
		-Musholla	1 Unit	60m ²	48m ²
		- Sirkulasi		30% dari Luas	60m ²
					151,8m ²
					657,8 m ²
Kendaraan Umum (Bis, Angkot, Angdes,)	Area kendaraan	-Parkir Kendaraan			
		- Bis AKAP	10 Unit	4 x 13m ²	520m ²
		- Bis AKDP	15Unit	3,5 x 11m ²	577,5m ²
		- Angkot	60 Unit	2,5 x 5m ²	750m ²
		- Angdes	100 Unit	2,5 x 5m ²	1250m ²
		- Sirkulasi		80% dari Luas	2478m ²
					5575,5m ²
Kendaraan Pribadi (Roda dua dan roda empat)	Area Kendaraan	- Parkir			
		- Roda Empat	30 Unit	2,5 x 4m ²	300m ²
		- Roda Dua	40 Unit	1,5 x 2m ²	120m ²
		- Sirkulasi		80% dari Luas	336m ²
					756m ²
Pengelola	Area Operasional	-Ruang Administrasi	1 Unit	59m ²	59m ²
		-Ruang Pengawas	1 Unit	23m ²	23m ²
		-Loket Tiket	2 Unit	4m ²	8m ²
		-Peron	1 Unit	10m ²	10m ²
		-KM/WC	2 Unit	3m ²	6m ²
		-Ruang Informasi	1 Unit	10m ²	10m ²
		-Ruang P3K	1 Unit	30m ²	30m ²
		-Ruang Perkantoran	1 Unit	100m ²	100m ²
		-Sirkulasi		30% dari Luas	73,8m ²
JUMLAH					8373,8m²

Perhitungan Frekuensi Kendaraan masuk Terminal/jam :
 Waktu operasional terminal = 12 jam
 Kendaraan masuk terminal/jam:
 Angkot = 116 Unit/ hari
 Angdes = 338 unit/hari
 AKAP = 12 unit/hari
 AKDP = 28 unit/hari
 Total Kendaraan mauk terminal/hari = $\frac{494 \text{ unit}}{12 \text{ jam}}$
 = 41 unit/jam

Prediksi peningkatan penumpang 10 tahun ke depan:
 Angkot = 116 Unit x 8 orang = 928
 Angdes = 338 unit x 10 orang = 3380
 AKAP = 12 unit x 22 orang = 264
 AKDP = 28 unit x 30 orang = 840 +
 = 5412 x 20%
 = 1082 orang

Peningkatan Penumpang 10 tahun ke depan =
 5412 + 1082 = 6494 orang/hari.

Frekuensi penumpang masuk terminal/jam :
 Jumlah total penumpang /hari : 12 jam
 = $\frac{6494 \text{ orang}}{12 \text{ jam}}$
 = 541 orang/jam
 (Pengunjung/Pengantar 1% dari jumlah penumpang
 = 541 x 1% = 5 orang)

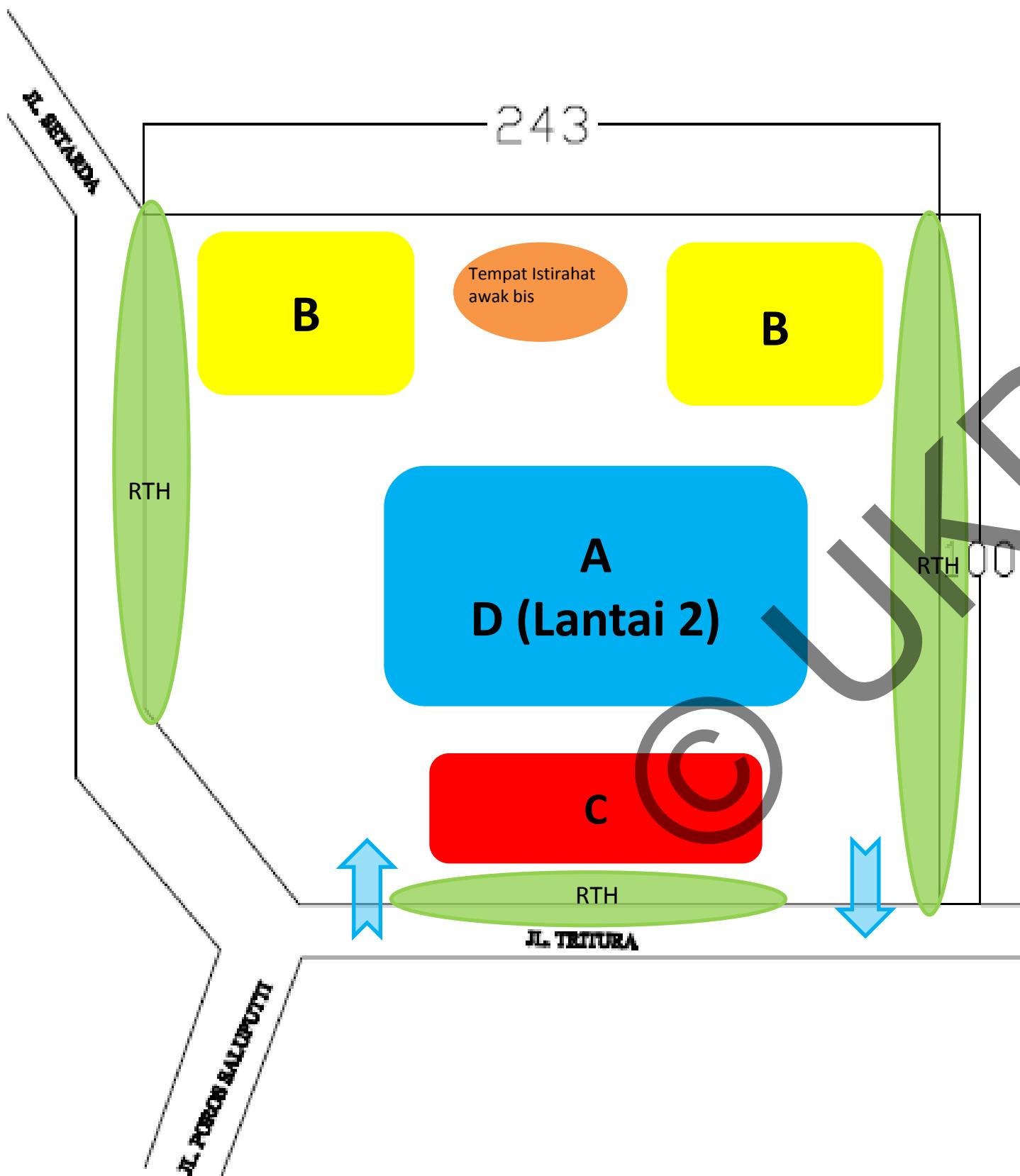
Jumlah Total = 541 orang + 5 orang = 546 orang/jam.

Kapasitas Ruang Hall Penumpang = $546 \div 3$
 = 182 orang.

Kesimpulan :	
Total Luas Bangunan = 1722,5 m ² + 319 m ²	= 2042,3 m ²
Total Area Kendaraan = 5575,5m ² + 756m ²	= 6331,5m ²
Total Kebutuhan Lahan = 8373,8m ²	Luas Lahan = 24.300 m ²
KDB Maks	= 50%
Luas Lahan Yang Dapat Dibangun = 12150 m ²	

ANALISIS DAN KONSEP PERANCANGAN

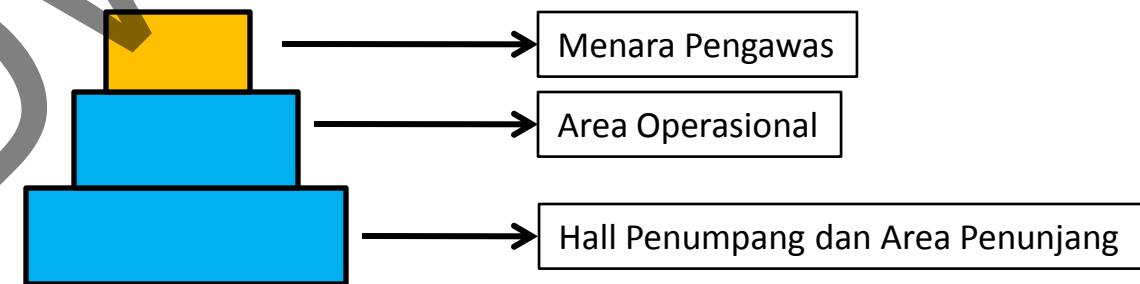
ZONING



Kriteria Zoning :

- Kelompok Ruang A = Harus dekat dengan kelompok ruang yang lain dan mudah untuk diakses
- Kelompok Ruang B = Membutuhkan luasan yang besar dan kemudahan akses sirkulasi
- Kelompok Ruang C = Harus dekat dengan akses terhadap jalan raya
- Kelompok Ruang D = Dengan dengan kelompok ruang yang lain dan mudah untuk mengawasi keseluruhan area terminal

Zoning Vertikal



Zoning Horizontal

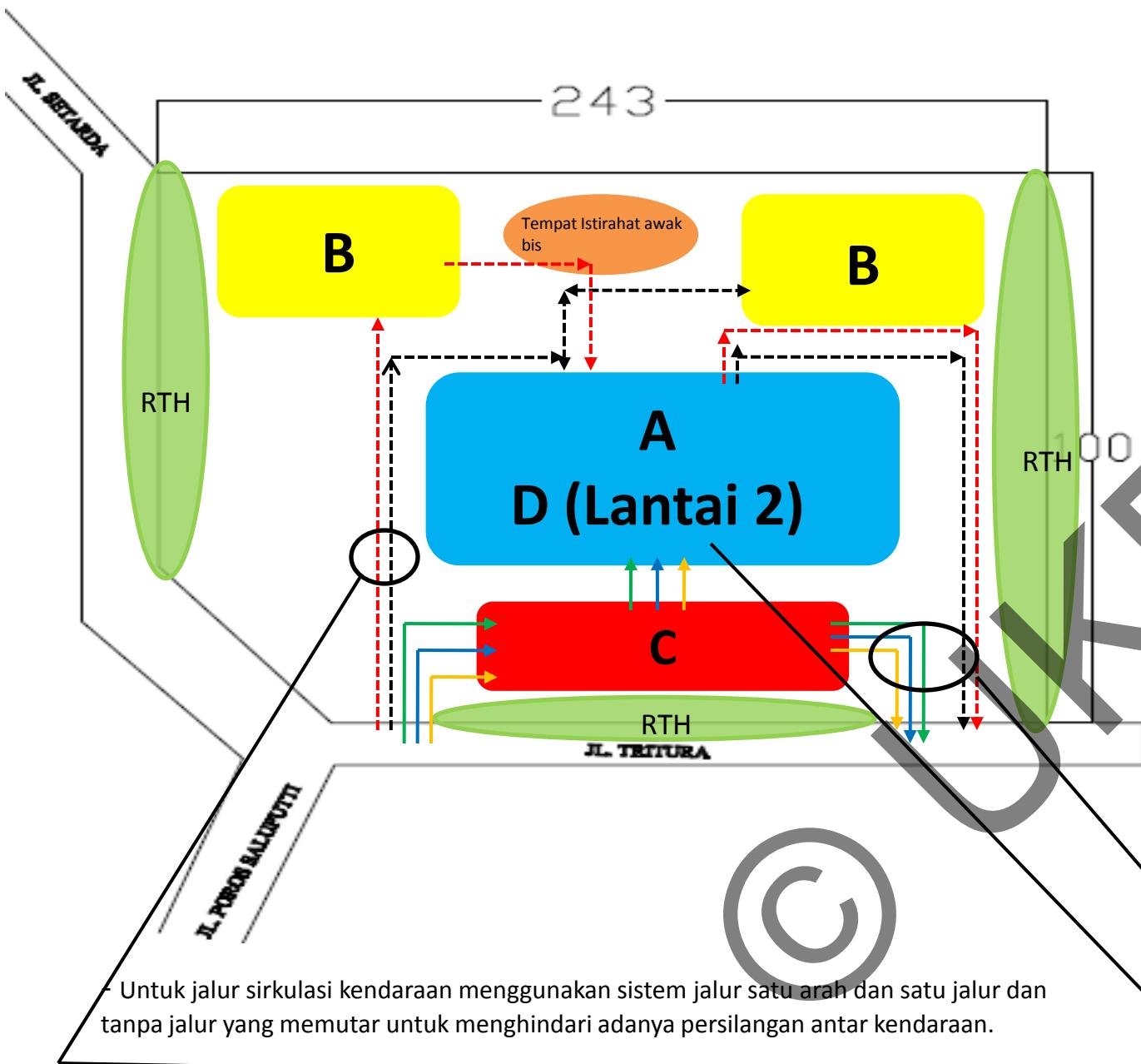
- Area kendaraan pribadi diletakkan di sebelah barat agar mudah mengakses jalan raya.
- Area kendaraan umum diletakkan di bagian timur karena membutuhkan luasan yang besar dan kemudahan sirkulasi.
- Area hall penumpang dan operasional diletakkan di tengah site agar mudah di akses dari area lain dan mudah untuk mengawasi area terminal.

Keterangan

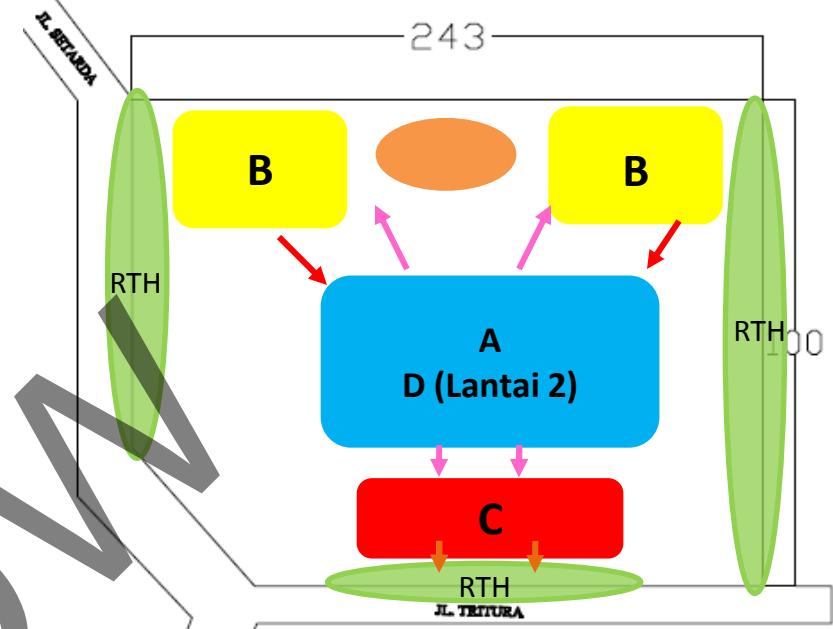
- A** Area Penumpang dan Pengantar
- B** Area Kendaraan Umum
- C** Area Kendaraan Pribadi
- D** Area Pengelola

ANALISIS DAN KONSEP PERANCANGAN

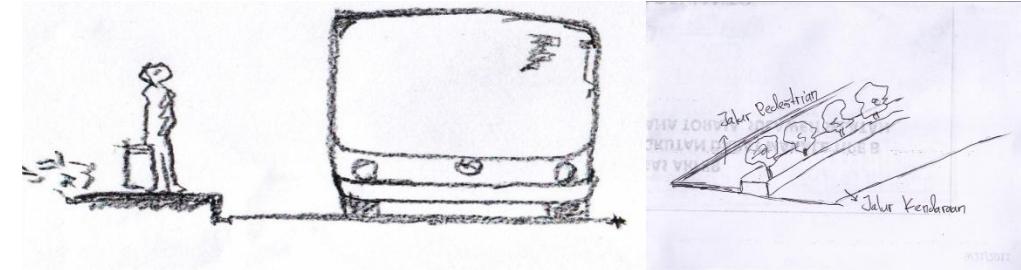
Sirkulasi



Orientasi Bangunan



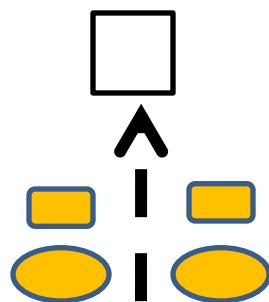
- Gedung utama terminal menjadi pusat orientasi dari semua area di terminal karena terletak di tengah – tengah site dan juga merupakan pusat interaksi antar manusia di terminal.
- Gedung Utama terminal berorientasi ke arah timur karena di area ini kegiatan teknis terminal sehari – hari berlangsung, sehingga mudah untuk melakukan pengawasan area terminal sedangkan untuk ke arah jalan massa bangunan menampilkan fasad yang berbeda dari sekitarnya.



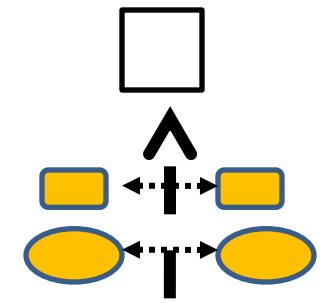
- Untuk jalur pedestrian dan jalur kendaraan akan dipisah untuk menghindari adanya pembauran sirkulasi yang dapat menimbulkan ketidaknyamanan bagi para pengguna terminal.

Keterangan

- Jalur kendaraan (Bus AKDP/AKAP)
- Jalur Angkot dan Angdes
- Jalur Pengelola
- Jalur Pengantar
- Jalur Penumpang

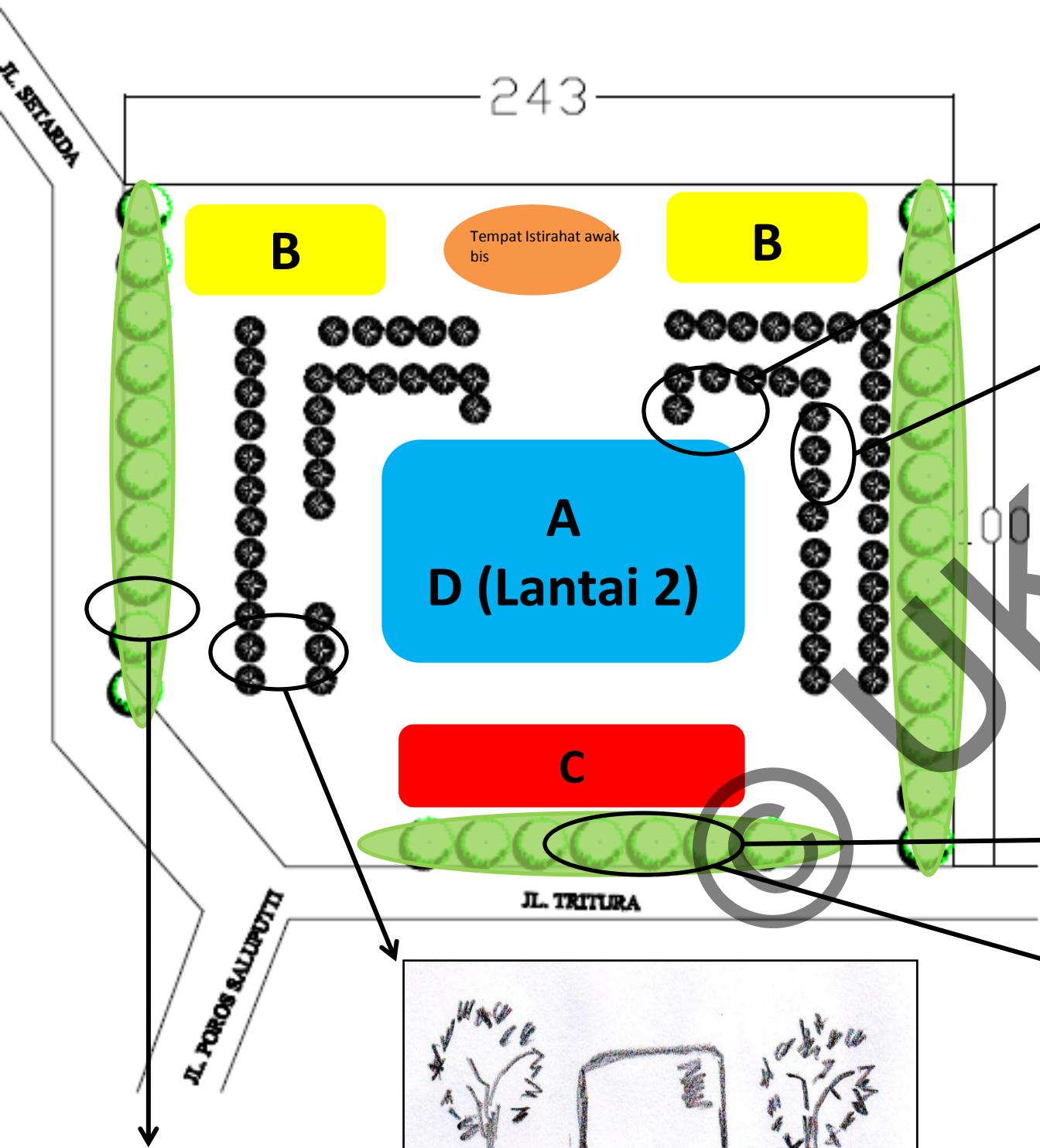


Untuk sirkulasi pada kendaraan bus ataupun angkot dan angdes menggunakan pencapaian ruang frontal dimana pencapaina langsung menuju pada objek ruang yang dituju.



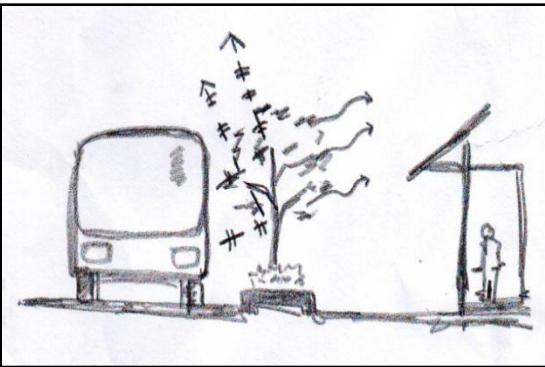
Untuk sirkulasi pada manusia dibelokkan ke beberapa bagian untuk memperbanyak sequence sebelum sampai pada objek ruang yang dituju

Tata Ruang Luar

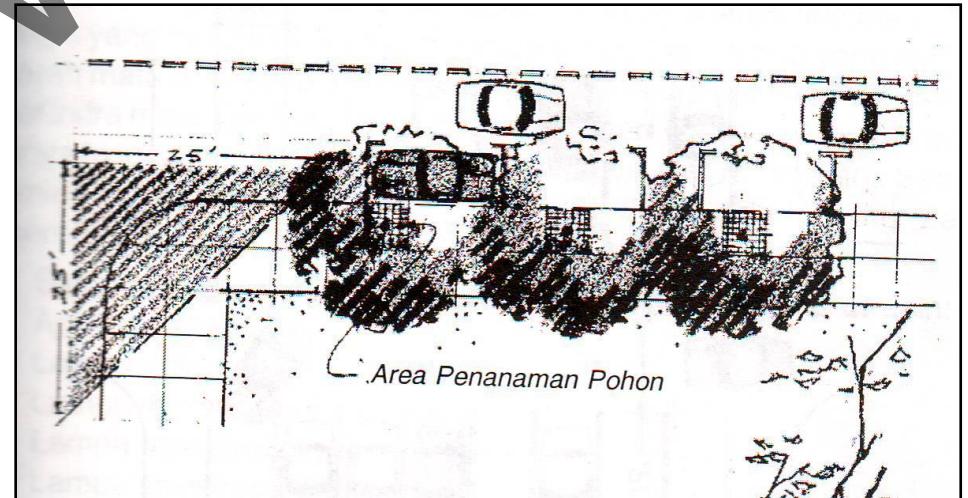


Analisis

Ruang hijau sebagai taman yang berfungsi sebagai filter polusi udara dari kendaraan.

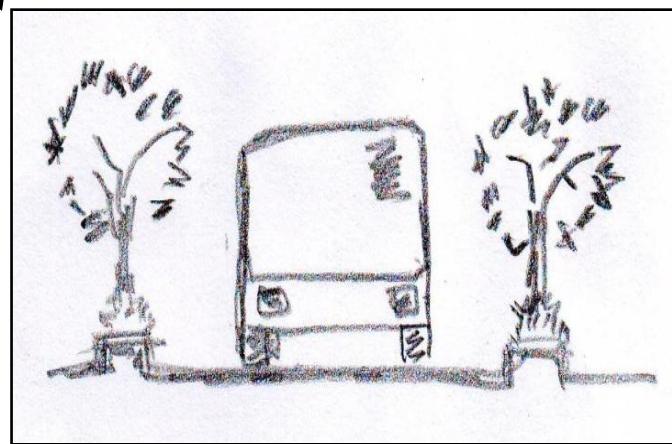


Selain sebagai filter polusi udara juga berfungsi sebagai peredam suara untuk mengatasi kebisingan dari dalam terminal

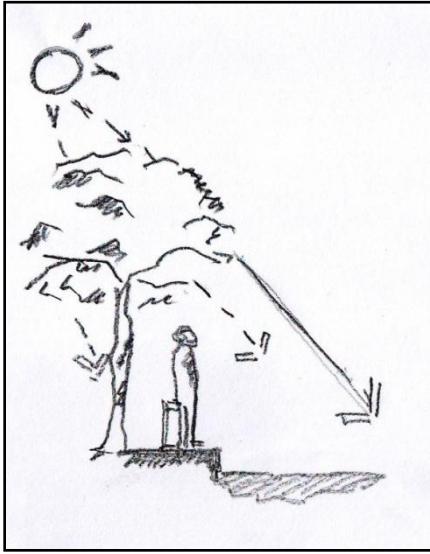


Vegetasi yang diletakkan di area parkir berfungsi sebagai pelindung kendaraan dari panas matahari

Vegetasi juga berfungsi sebagai pembatas fisik site dengan bangunan atau kawasan di sekitarnya.



Vegetasi juga berfungsi sebagai pengarah pergerakan kendaraan di dalam terminal.



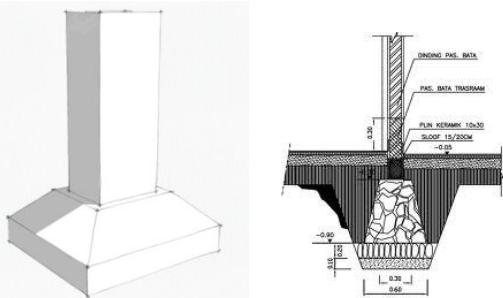
Selain sebagai pelindung kendaraan, vegetasi juga berfungsi melindungi manusia dari panas matahari agar tercipta rasa nyaman bagi pengunjung dan pengguna terminal

ANALISIS DAN KONSEP PERANCANGAN

Konsep Struktur

Pondasi

Untuk Pondasi menggunakan pondasi foot plat karena untuk menahan beban bangunan 2 lantai, sedangkan untuk dinding bata menggunakan pondasi batu kali.



Kolom

Untuk Struktur kolom bangunan menggunakan kolom dan balok beton karena bangunan yang direncanakan berjumlah 2 lantai dan besar kolom juga disesuaikan dengan bangunan dan harus diperhitungkan dengan rumus yang telah diperhitungkan sehingga kestabilan bangunan dapat terjamin.



Dinding

Untuk dinding menggunakan material batu bata karena bangunan ini bersifat permanen dan juga penggunaan batu bata karena murah dan juga memiliki sifat yang kuat dalam pembentukan ruang



Dinding Bata

Fasad Bangunan

Fasad Bangunan

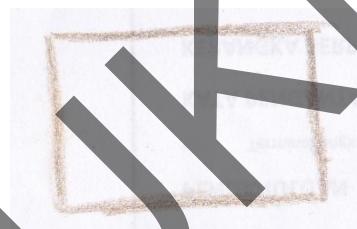
Untuk fasad bangunan menggunakan konsep kontekstual merespon bangunan sekitar, selain itu mentransformasi desain tradisional Toraja yang di modifikasi serta menampilkan ukiran – ukiran Toraja pada fasad bangunan.



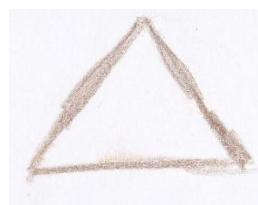
Transformasi



Bentuk Atap Bangunan Tradisional Toraja



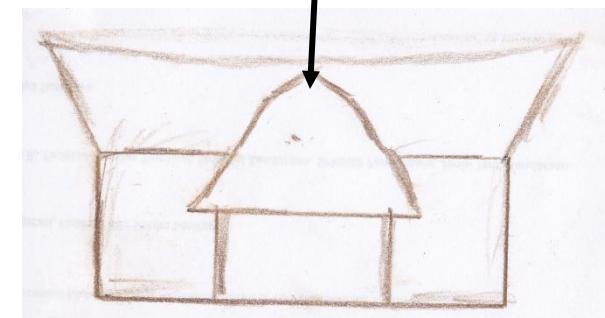
Bentuk Persegi simple namun memiliki karakter yang kuat dan juga bangunan sekitar didominasi oleh bentuk persegi.



Merupakan bentuk dasar dari atap rumah tradisional Toraja selain itu segitiga juga merupakan struktur yang kuat



Pollo' seba



Konsep Fasad Bangunan

Atap

Untuk atap mengadopsi konstruksi atap tradisional toraja dimana memiliki kemiringan minimal 30° dan berbentuk pelana ataupun perisai, sedangkan untuk konstruksi sendiri menggunakan baja ringan dan menggunakan genteng metal sebagai penutup atap.



Rangka atap baja ringan



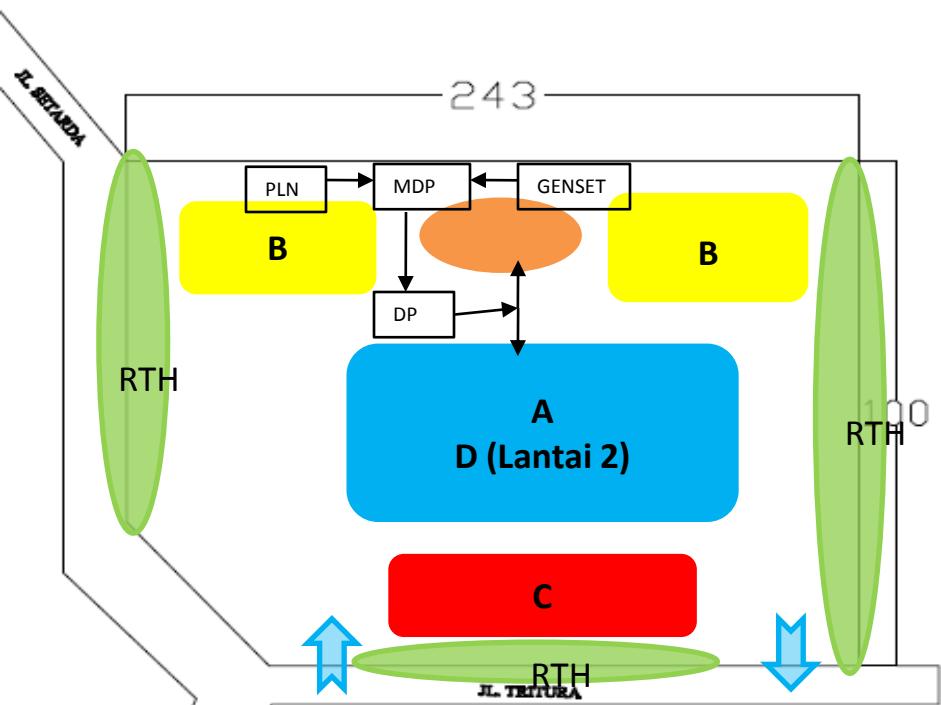
Lantai

Untuk lantai menggunakan lantai keramik karena mudah dalam pemasangan dan perawatannya

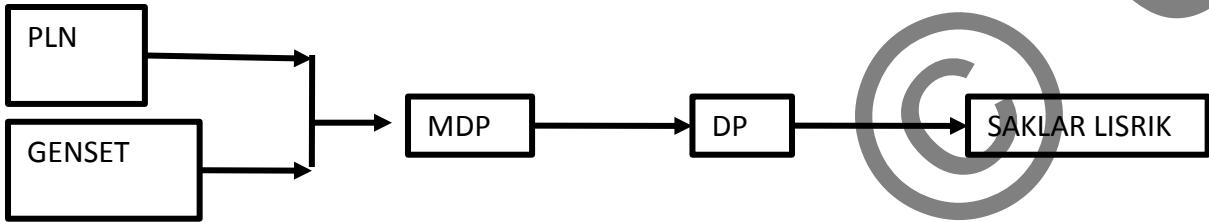


ANALISIS DAN KONSEP PERANCANGAN

Konsep Utilitas

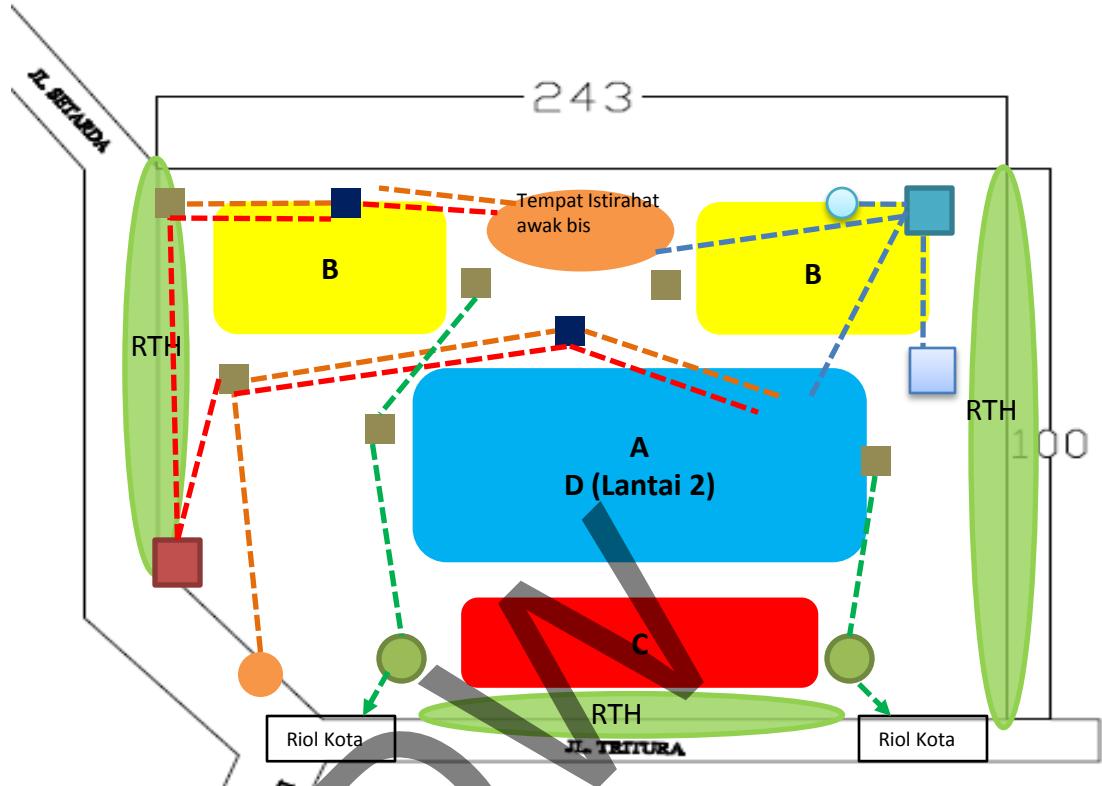


Sistem Jaringan Listrik



Sistem Keamanan

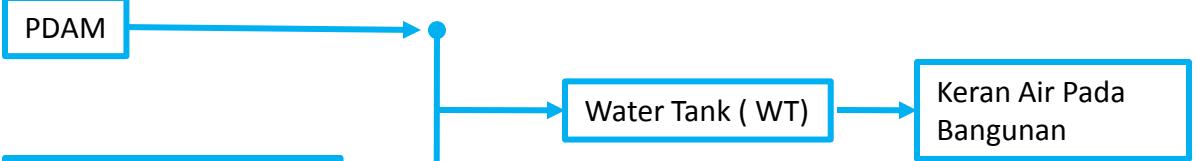
- fire alarm
- tabung pemadam
- sistem untuk mendeteksi asap.
- sistem pemadam kebakaran otomatis
- kamera CCTV



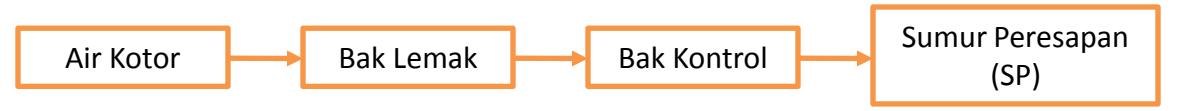
Keterangan :

- Saluran air bersih
- Saluran air kotor
- Saluran tinja
- Saluran air hujan
- PDAM
- Sumur Air Bersih
- Water tank
- Bak kontrol
- Bak lemak
- Sumur peresapan
- Septik tank
- Sumur peresapan air hujan

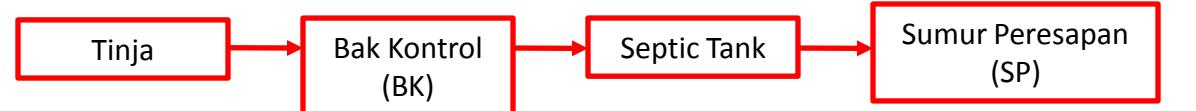
Sistem Saluran Air Bersih



Sistem Saluran Air Kotor



Sistem Saluran Tinja

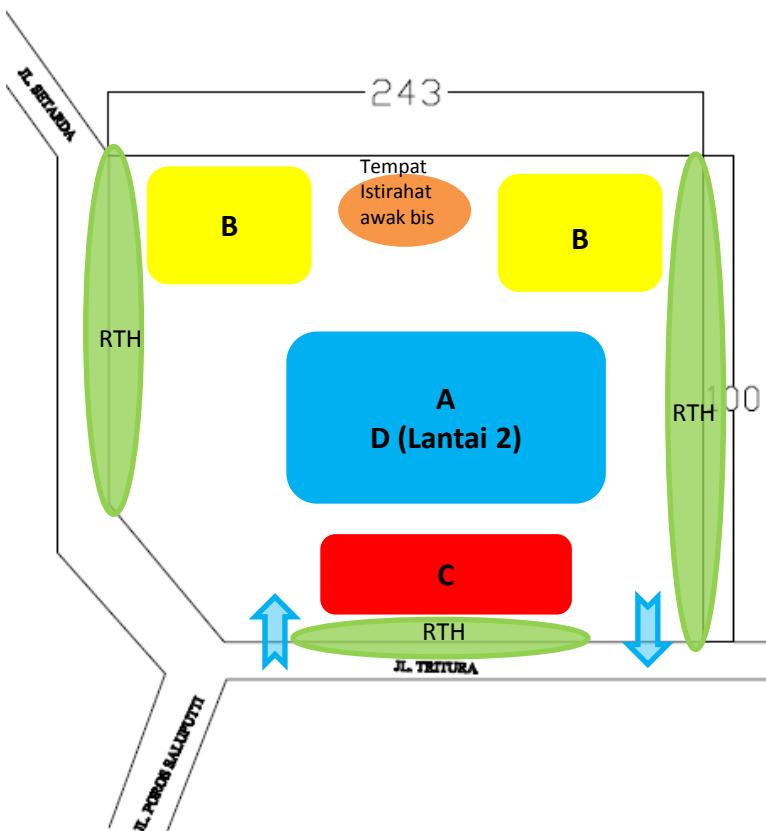


Sistem Saluran Air Hujan

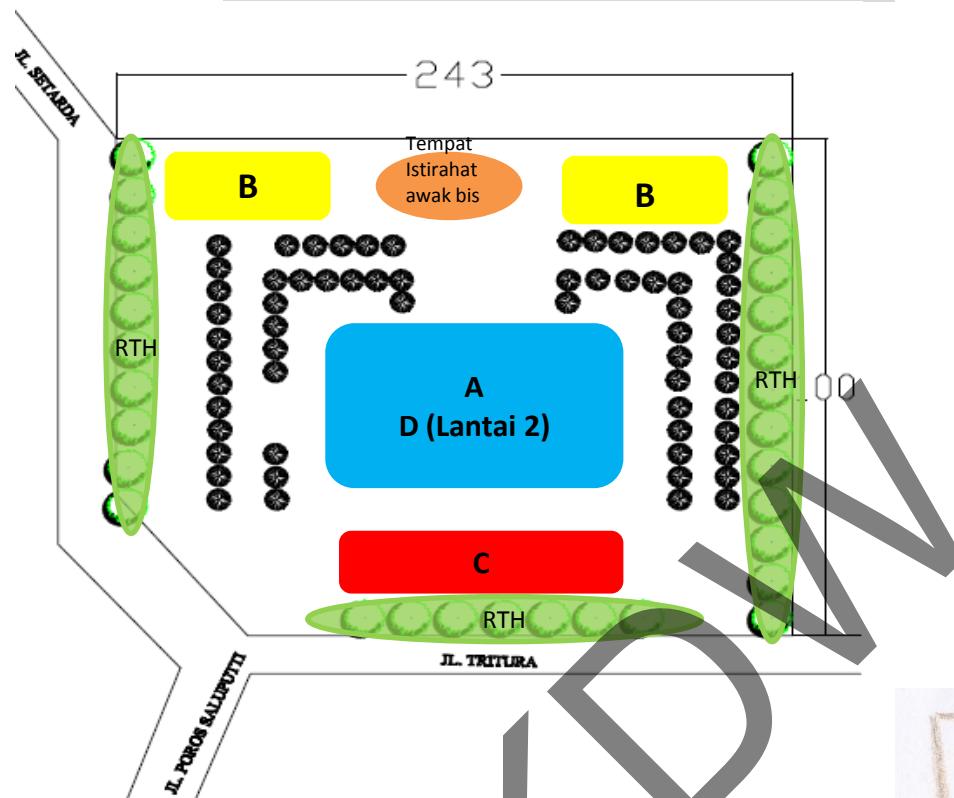


ANALISIS DAN KONSEP PERANCANGAN

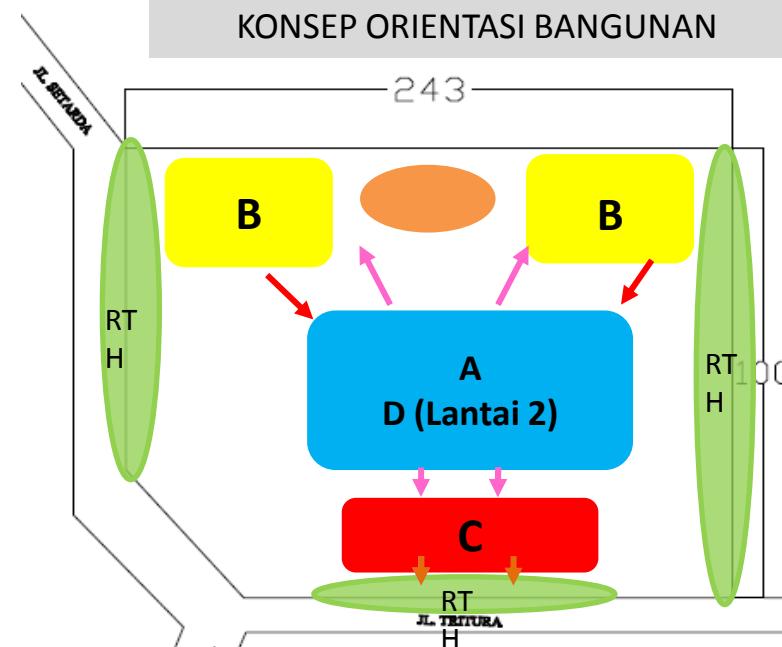
KONSEP ZONING



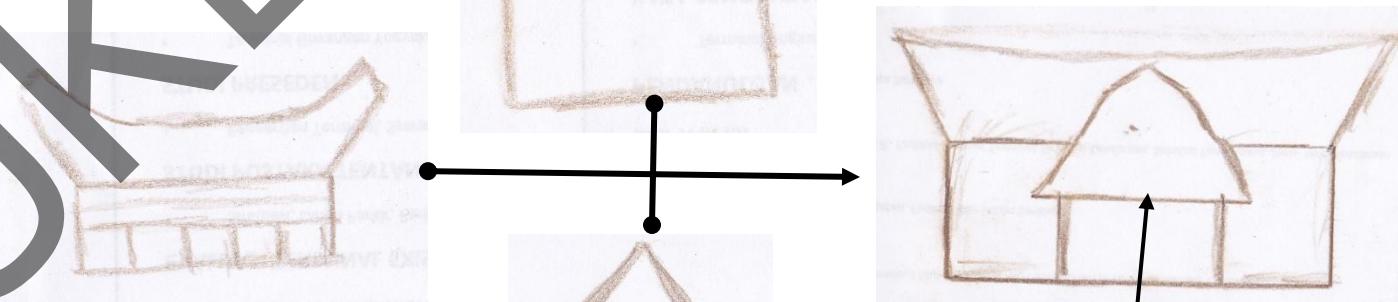
KONSEP TATA RUANG LUAR



KONSEP ORIENTASI BANGUNAN

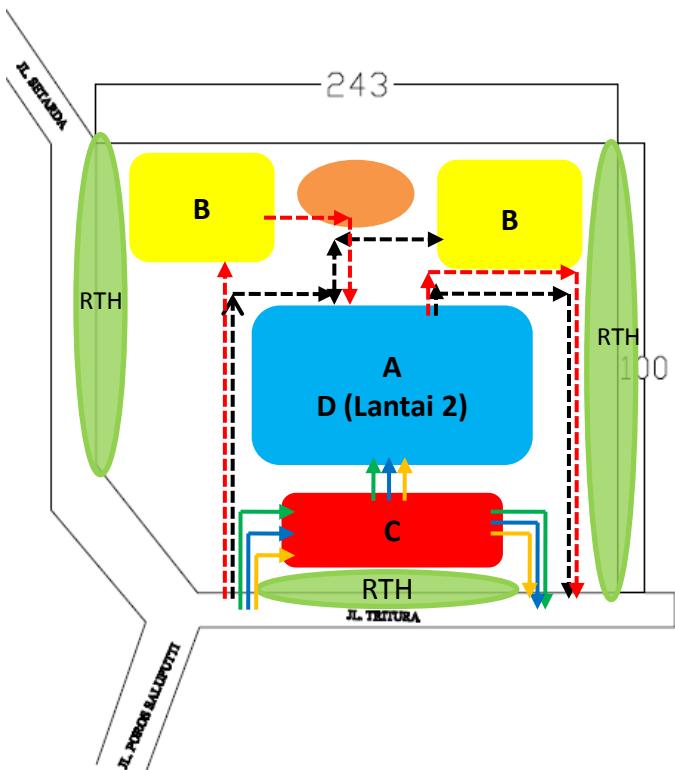


Konsep Fasad Bangunan

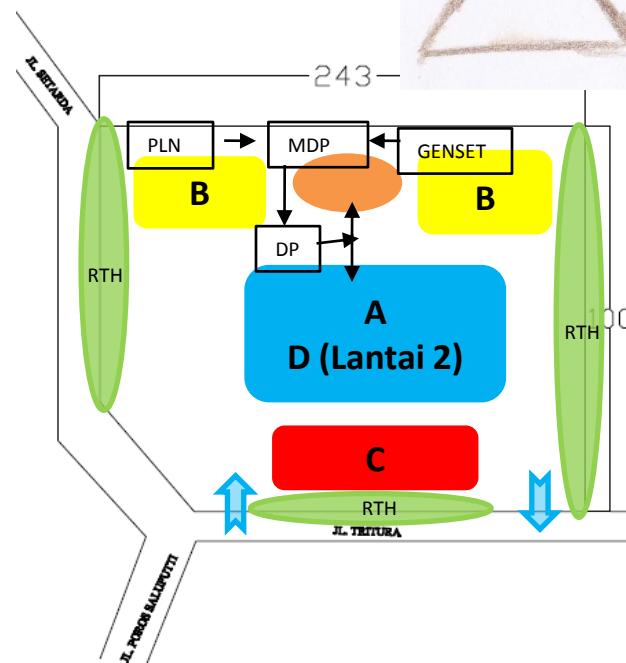
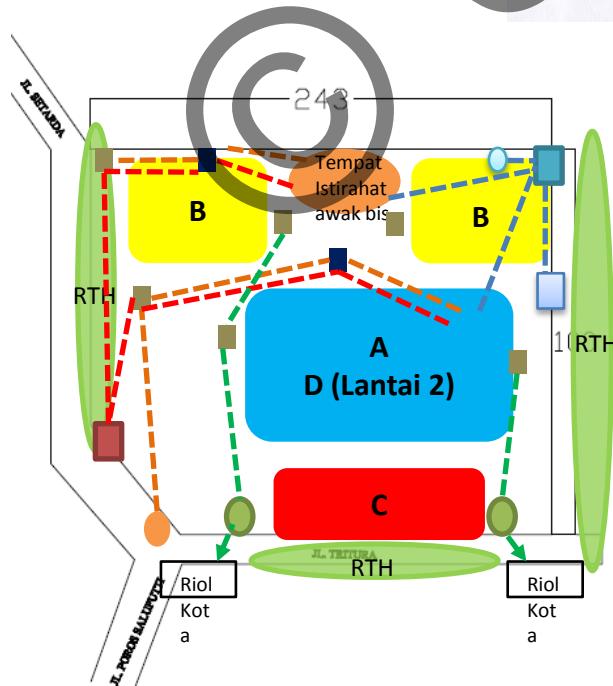


Pollo' seba
Keterangan

KONSEP SIRKULASI



Konsep Utilitas



- A Area Penumpang dan Pengantar
- B Area Kendaraan Umum
- C Area Kendaraan Pribadi
- D Area Pengelola

DAFTAR PUSTAKA

Grava, S. 2003. *Urban Transportation System*. McGraw Hill.

Hakim, R. & Utomo, H. (2003). *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap*. Jakarta : PT. Bumi Aksara

Keputusan Menteri Perhubungan No.31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan.

Undang – Undang No.14 Tahun 1992 Tentang Lulintas Dan Angkutan Jalan.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.(1996). *Menuju Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Yang Tertib*. Jakarta : PT. Zaiyan Putra

Neufert, E. (1996). *Data Arsitek jilid 2*. Jakarta : Erlangga

Panero, J. & Zelmik, M. (2003). *Dimensi Manusia dan Ruang Interior*. Jakarta: Erlangga.

Salim, Abbas. H.A. 1993. *Manajemen Transportasi*. Jakarta. PT RajaGrafindo Persada.

© UKDW