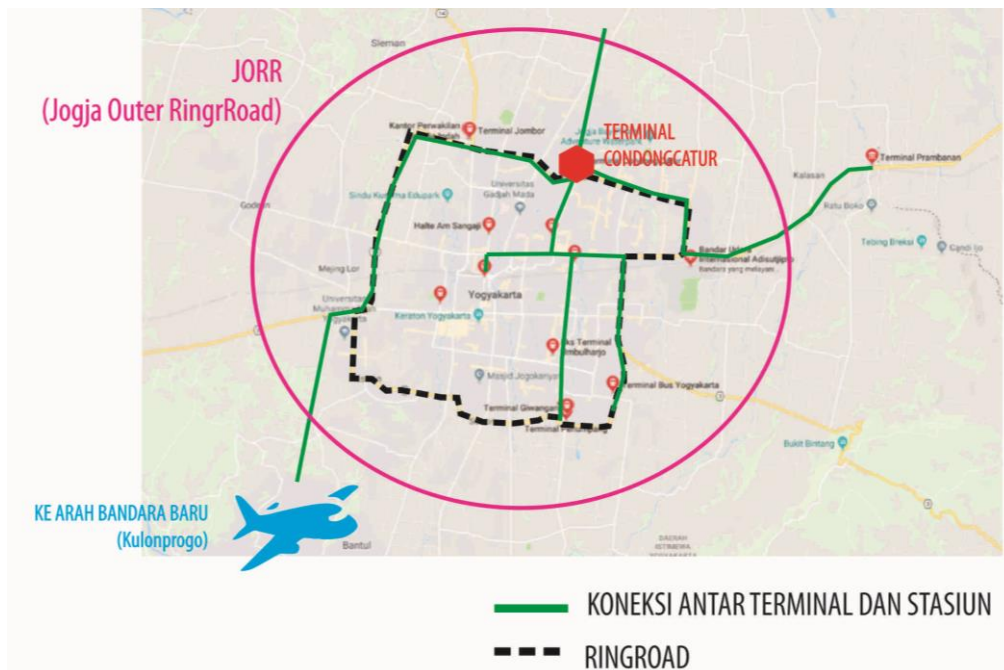


transport bahwasanya fasilitas ini berfungsi sebagai media untuk mempermudah perpindahan transportasi tersebut.

BAB III Konsep Desain

3.1 KONSEP

3.1.1 Konsep makro



Gambar 3. 1 Breakdown Posisi

Sumber: olahan penulis

Secara Makro, *transportation Hub* Condongcatur ini akan memanfaatkan struktur jalan yang ada seperti Ringroad yang kedepannya dapat dimanfaatkan sebagai struktur utama penempatan jalur berbasis MRT, seperti *subway* yang ditempatkan seperti pada gambar breakdown posisi. Sedangkan pada jalur LRT didasarkan pada pemanfaatan jalur ringroad maupun jalur yang berasal dari dalam

kota yaitu jalan Affandi yang semua akan terkoneksi pada terminal Condongcatur itu sendiri..



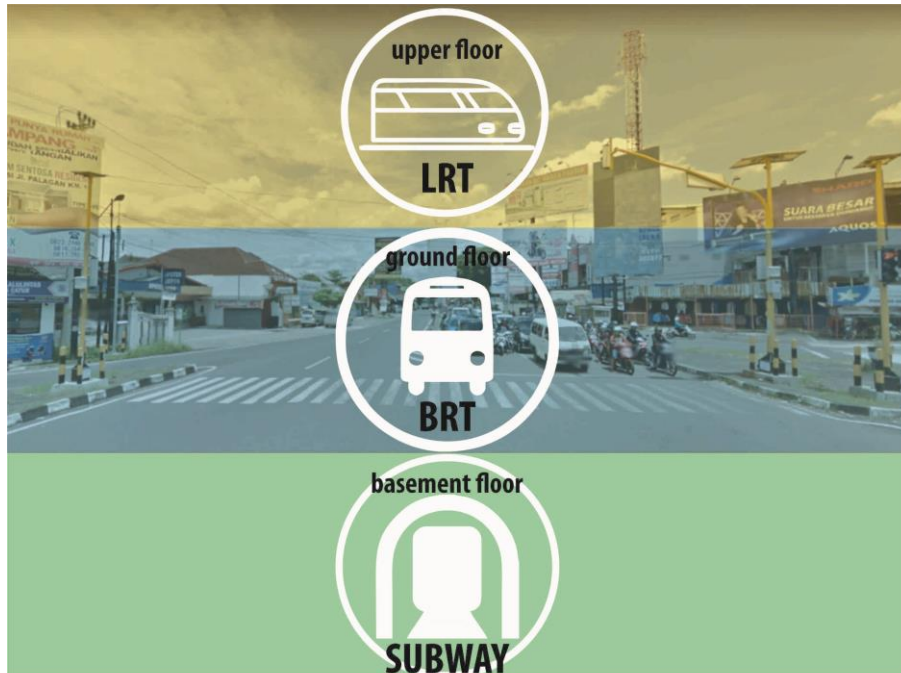
Gambar 3. 2 Analisis Jalur Kereta

Sumber: olahan penulis

Dengan melihat analisis preseden hauptbahnhof terminal yang berada di Negara Jerman dan Negara-negara maju yang menerapkan sistem transportasi MRT, pada umumnya konfigurasi dari jalur kereta yang berada di permukaan tanah dan didalam tanah mempunyai posisi yang bersilangan. Penempatan posisi tersebut diterapkan pada terminal condongcatur dimasa mendatang yang dicocokkan dengan argumentasi bahwa posisi tersebut menyilang berdasarkan sumbu jalan maupun struktur jalan

yang menghubungkan antara arah selatan menuju utara dengan arah barat menuju ke timur.

3.1.2 Konsep Mikro Site



Gambar 3. 3 Breakdown Posisi Berdasar Lantai

Sumber: olahan penulis

berdasarkan pengolahan data yang dilakukan, dapat diketahui bahwa adanya persilangan antara jalur tersebut sehingga peletakkan tersebut didasari terhadap respon kepada perkembangan transportasi mendatang di kota Yogyakarta

3.1.3 Konsep Site dan Respon Terhadap Peraturan

1. Salah satu instrumen untuk mengatur kepadatan bangunan adalah mengatur kepadatan bangunan tersebut dengan koefisien dasar bangunan. Standar yang digunakan di dalam pengaturan blok untuk kepadatan bangunan adalah:
 - Blok peruntukan dengan KDB tinggi maksimal 80%
 - Blok peruntukan dengan KDB menengah maksimal 60%
 - Blok peruntukan dengan KDB rendah maksimal 40%
 - Blok peruntukan dengan KDB sangat rendah maksimal 20%

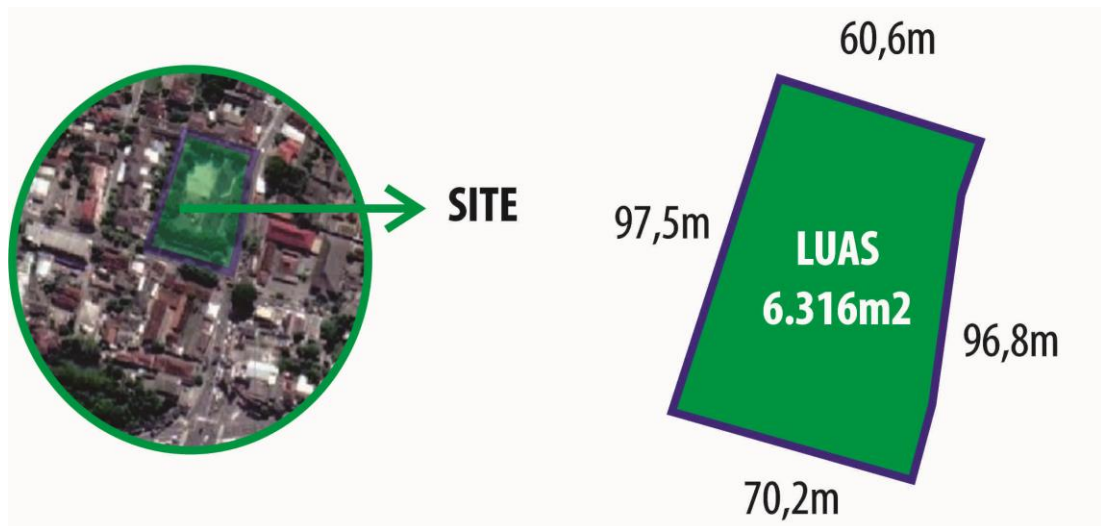
Berdasarkan peta tersebut Condongcatur merupakan kawasan dengan kepadatan tinggi sehingga KDB dan arahan kepadatan bangunan di Mlati yang digunakan adalah KDB maksimal 80%. Dan 20% pada KDH. Koefisien dasar bangunan 80% didapat 5.052 meter persegi

2. Rencana Ketinggian Bangunan (KLB) Condongcatur adalah sebagai berikut

- BWK I dengan koefisien ketinggian 2 – 3
- BWK II dengan koefisien ketinggian 1 – 2
- BWK III dengan koefisien ketinggian 1 – 2
- BWK IV dengan koefisien ketinggian 1
- BWK V dengan koefisien ketinggian 1

KLB pada kawasan Condongcatur dalam perencanaan permukiman yang bercampur dengan kegiatan jasa diarahkan dengan KLB dengan koefisien 2. Sehingga bangunan ini akan memanfaatkan kurang lebih 3 lantai, yaitu 1 lantai bawah tanah dan 2 lantai di atasnya..

3. Garis Sepadan Muka bangunan dan antar Bangunan didasarkan pada rencana penggunaan pengembangan dan rencana struktur jalan. Sedangkan penentuan garis sepadan muka bangunan pada masing – masing ruas jalan disesuaikan dengan ruang/daerah pengawasan jalan yang diukur dari as jalan. Untuk terminal Condongcatur disekitar site termasuk dalam jalan lokal primer dengan lebar kurang lebih 5 meter sehingga lebar jalan sepadan tidak kurang 10 m diukur dari as jalan. Sedangkan untuk garis sepadan antar bangunan 5 – 8 meter diukur dari batas lahan.



Gambar 3. 4 Site Terpilih

Sumber: olahan penulis

3.1.4 Konsep penggabungan tata massa bangunan

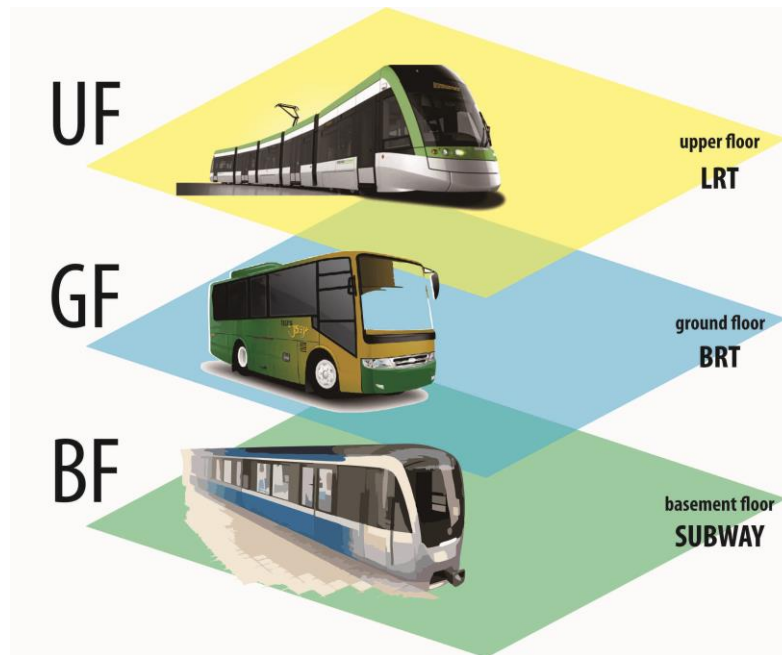
Penempatan bangunan pada site baru ini juga agar bisa memberikan kapasitas yang lebih mengakomodir kepentingan transportasi di masa mendatang yang dimungkinkan adanya MRT maupun jalur-jalur transportasi lain.



Gambar 3. 5 Penggabungan Massa

Sumber: data arsitek

Berdasarkan olah preseden yang telah dilakukan dan berasal dari kajian pustaka, maka demi mendapatkan bangunan yang terpadu antara fungsi terminal dengan stasiun adalah dengan metode berikut. Penggabungan beberapa massa dimana salah satu masa berfungsi sebagai masa penghubung. Sifat gabungan ini semakin kuat karena adanya massa bangunan yang berinteraksi langsung tanpa ruang perantara

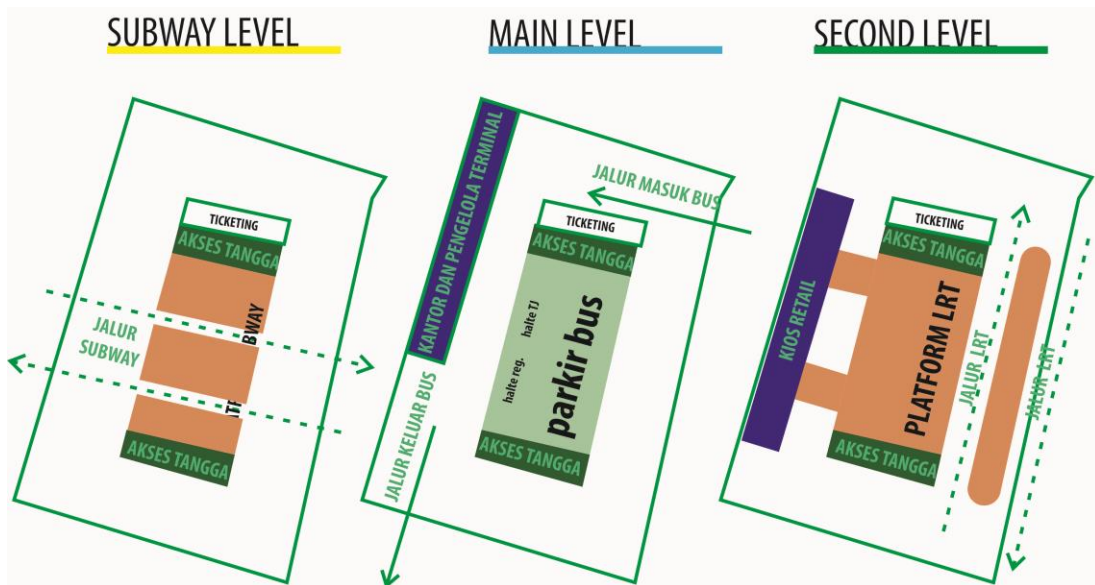


Gambar 3. 6 Breakdown Posisi Moda Transportasi

Sumber: olahan penulis

dapat diketahui bahwa preseden hub nurenberg terdapat ruang utama (hall) yang menghubungkan semua fungsi tersebut sehingga dengan konfigurasi yang lebih terkoneksi, maka terdapat 1 massa bangunan yang merupakan pusat dari segala fungsi yang ada pada terminal ini.

Main hall digunakan sebagai tempat pergantian moda angkutan dari kereta api menuju ke bandar udara dan sebaliknya. Metode penggabungan yang digunakan ada 2 macam, yaitu penggabungan dengan tanpa perantara.



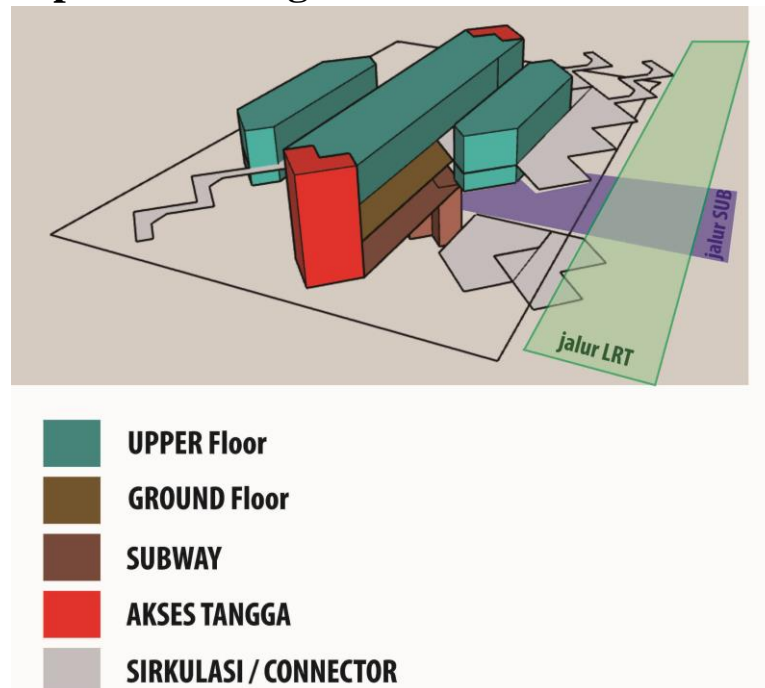
Gambar 3. 7 Konfigurasi Hall Per Lantai

Sumber: olahan penulis

Main hall berfungsi sebagai massa perantara antara fungsi stasiun kereta api dengan bandar udara berfungsi sebagai pusat pelayanan umum {ticketing, kantor, retail, informasi dll).

Pemisahan pengguna yang akan menuju terminal TGV dan bandara, dimulai dari mezanin level 0 ke level 1, hanya digunakan khusus menuju bandara (agar pencapaian ke masing-masing moda tidak terganggu)

3.2 Konsep Massa Bangunan



Gambar 3. 8 Zoning Massa Banugnan

Sumber: olahan penulis

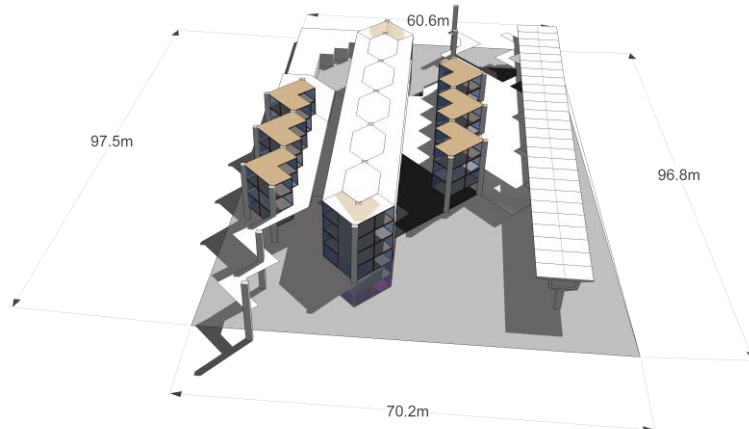
massa bangunan terdiri dari 2 fungsi utama yang digabungkan, yaitu terminal dan stasiun yang di konfigurasi secara paralel agar fungsi terminal dengan fungsi stasiun menjadi lebih terkait.

1. Penggunaan sirkulasi terminal yang efektif dan efisien sehingga memudahkan pengguna melakukan aktivitas tanpa menambah waktu dan jarak tempuh.
2. Penggunaan sirkulasi terminal yang jelas dan tidak menyebabkan ketimpangan
3. Sirkulasi pada terminal tetap mempertahankan kenyamanan, keamanan dan keselamatan pengunjung dalam melakukan kegiatan selama berada di kawasan terminal.

Skenario yang bisa muncul dari ide-ide yang telah disebutkan tersebut adalah terdapat 3 poin, yaitu

1. Menggunakan pola sirkulasi internal linier untuk memberikan alur/arah yang jelas yang harus dituju pengguna. Fungsi-fungsi penunjang (tiket, kantor, retail) berada di tepi main hall sehingga tidak mengganggu sirkulasi

pengguna. Adanya lorong dan sirkulasi vertikal (eskalator) mengarahkan pengguna dari hall/lobby, untuk mencapai tujuan yang diinginkan (KA, Bandara)..



Gambar 3. 9 Perspektif Massa Bangunan

Sumber: olahan penulis

Penempatan bangunan Transportation HUB ini didasari pada 3 fungsi utama:

1. Terminal
2. Stasiun
3. Transi

Ketiga fungsi itu saling berhubungan, Terminal dan Stasiun terhubung karena adanya kepentingan transit, sehingga konfigurasi yang saya lakukan adalah seperti pada gambar bahwa gubahan transit sebenarnya menghubungkan kedua fungsi tersebut. Peletakkan pada site juga dimaksudkan agar massa bangunan bisa memenuhi ke seluruh bagian site yang cenderung unik dan tidak monoton ini maka seakan-akan bangunan ini memiliki konfigurasi yang saling terkait.

3.3 Konsep Tata Ruang bangunan

3.3.1 Kebutuhan Ruang Transportation HUB

Program Ruang Fasilitas Terminal

1. Ruang umum

Ruang	Standar (m ² /org)	Unit	Kapasitas (Orang)	Sumber	Perhitungan	Luasan (m ²)
Ruang Informasi	2	1	4	Data arsitek	2x4	8 m ²
Hall	1.5	1	800	Data arsitek	1.5x800	1200 m ²
ATM Center	1.5	1	10	Data arsitek	1.5x800	24 m ²
Toilet Pria	1.2	2	10	Data arsitek	1.2x2x10	24 m ²
Toilet Wanita	1.2	2	10	Data arsitek	1.2x5x10	24 m ²
Ruang Satpam	2	4	3	Data arsitek	2x3x4	24 m ²
jumlah						1430 m ²

Gambar 3. 10 Perhitungan Luas Ruangan

Sumber: data arsitek & olahan penulis

2. Retail

Ruang	Standar (m ² /org)	Unit	Kapasitas (Orang)	Sumber	Perhitungan	Luasan (m ²)
Retail Tipe A	0.5 m ² / unit	1	-	Data arsitek	0,5x64x26	832 m ²
Retail	20 m ² /	1	-	Data	20x22	440 m ²

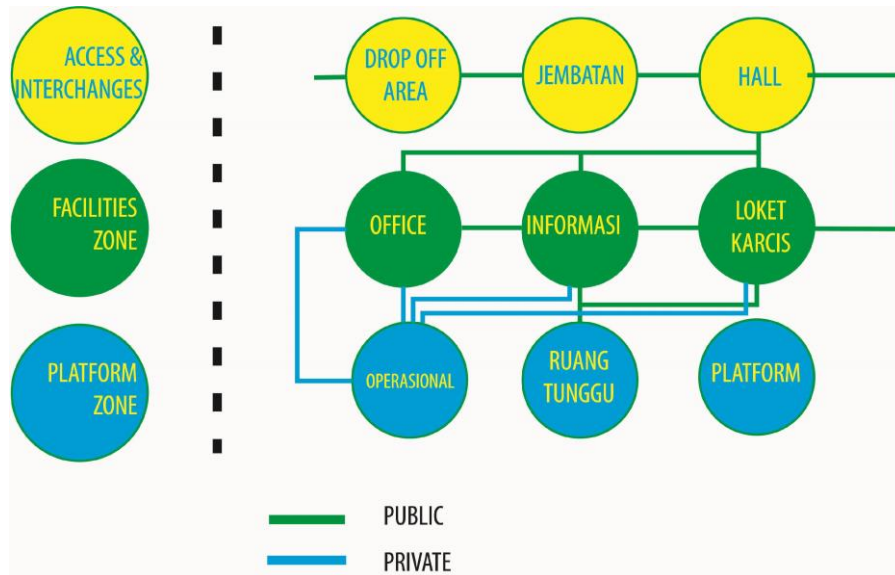
Tipe B	unit			arsitek		
Retail Tipe c	64 m² / unit	1	-	Data arsitek	64x9	576 m²
Hall / Atrium	512 m² / unit	1	-	Data arsitek	16x32	768 m²
jumlah						2616m²

Gambar 3. 11 Perhitungan Luas Ruangan

Sumber: data arsitek & olahan penulis

Tugas utama toko adalah mengkomunikasikan kepada pelanggan potensial esensi interior dan untuk menampilkan sekilas apa yang dapat ditemukan di sisi lain kaca. Dalam banyak kasus, etalase adalah undian bagi pembeli untuk membuat mereka merasa nyaman ketika mendekati toko dan menjelajahi ambang pintu. Bagi yang lain, ini adalah kesempatan untuk berjendela dan ingin membeli gaya hidup yang sedang dilihat. Dalam beberapa kasus, etalase dan pintu masuk dirancang untuk mencegah publik masuk, dengan keamanan di pintu, harus membunyikan bel di pintu masuk atau perlu janji untuk masuk. Metode khusus ini digunakan dalam ritel premium di mana eksklusivitas diharapkan.

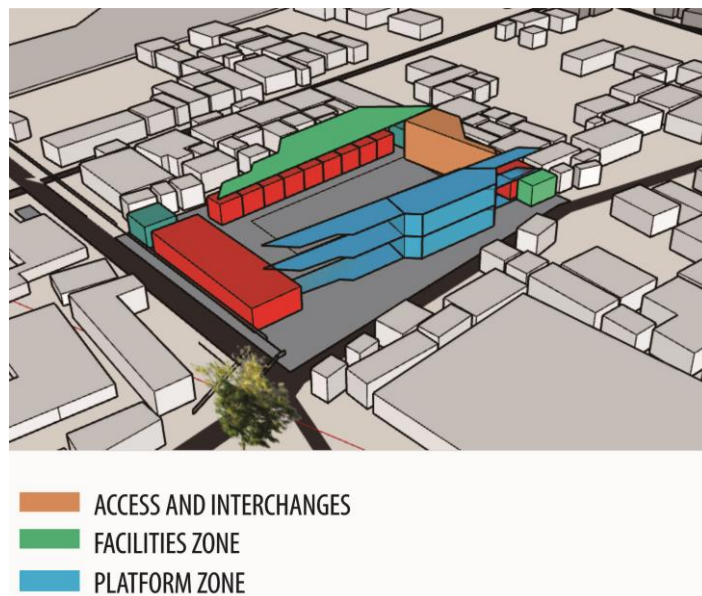
3.3.2 Penempatan Berdasarkan Alur



Gambar 3. 12 Alur Publik Privat

Sumber: olahan penulis

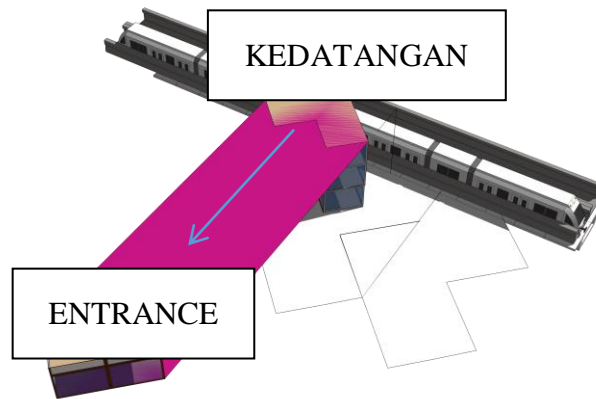
dari kebutuhan ruang yang sudah dihitung maka ruang tersebut akan kembali di analogikan kepada



Gambar 3. 13 Massa Bangunan

Sumber: olahan penulis

3.3.3 Explode bangunan

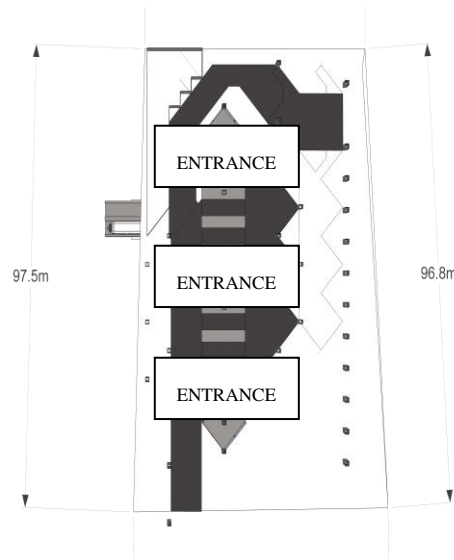


Gambar 3. 14 Eksplodemetri Selubung Bangunan

Sumber: olahan penulis

A. Kelancaran

1. Membuat sebuah sistem agar Tidak terjadi sirkulasi silang antara manusia dengan barang, dengan cara :
2. Mudah dalam proses pencapaian tujuan, dengan adanya alur/arah gerak yang jelas, yaitu dengan :
3. Pola sirkulasi yang menerus sampai yang dituju terdiri dari 2 inti, yaitu
 - a. vertikal terjadi jika pergerakan orang dan barang berbeda lantai dengan fasilitas pendukung berupa ramp, tangga, eskalator, dan lift
 - b. horizontal terjadi jika pergerakan orang dan barang masih pada satu lantai dengan fasilitas berupa lantai berjalan (moving side walk), ban berjalan (conveyor belt)



Gambar 3. 15 Eksplodemetri Bangunan Bagian Ground

Sumber: olahan penulis

B. Keamanan/keselamatan

Dalam suatu bangunan minimal harus ada usaha untuk meniadakan ketidaknyamanan, misalnya pada suatu sistem transportasi terminal terpadu : Agar tidak terjadi 'cross circulation' antara manusia dengan moda transportasi dan kendaraan

seperti pada gambar, adanya pemisahan jalur sirkulasi perpindahan antara manusia dengan kendaraan pada sirkulasi yang akan pertama dilakukan (parkir) Tersedianya fasilitas untuk difabel, seperti ramp, material penutup lantai yang tidak terlalu licin, adanya jalur-jalur khusus untuk pemakai kursi roda, dan sebagainya



Gambar 3. 16 Eksploedemetri Bangunan Bagian Atas

Sumber: olahan penulis

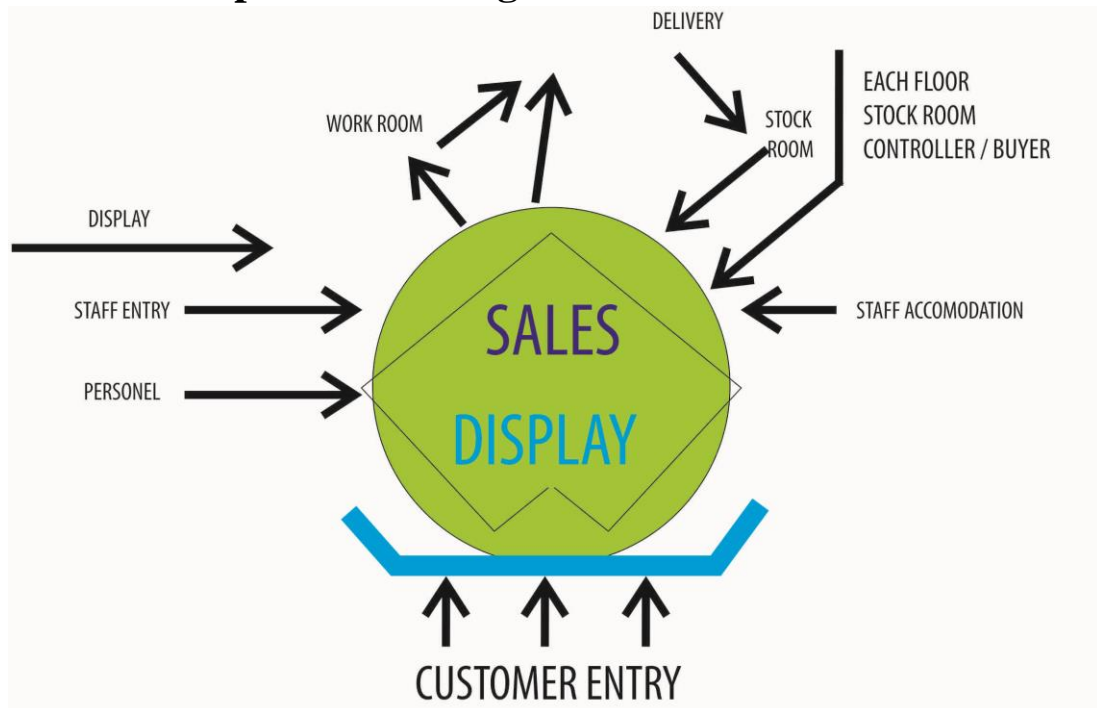
C. Kenyamanan

Kenyamanan (comfort) adalah suatu kondisi disekitar manusia yang dirasakan secara biologis dan psikologis sebagai kondisi yang menyenangkan. Arsitektur merupakan wadah kegiatan manusia dalam menciptakan desain berusaha membuat performance atau penampilan yang mampu memberikan kenyamanan secara arsitektural. Kenyamanan arsitektural ditentukan oleh :

1. Personalisasi ruang
2. Pengaruh kegiatan
3. Pengaruh *privacy*
4. Pengaruh *secure* (rasa aman)

Pada penempatan massa bangunan di site yang terpilih pilih ini merupakan TERMINAL HUB yang konfigurasi peletakkannya didasarkan pada arus sirkulasi manusia dan kendaraan yang akan saling berimplikasi pada gubahan massa bangunan ini.

3.4 Konsep Interior Bangunan



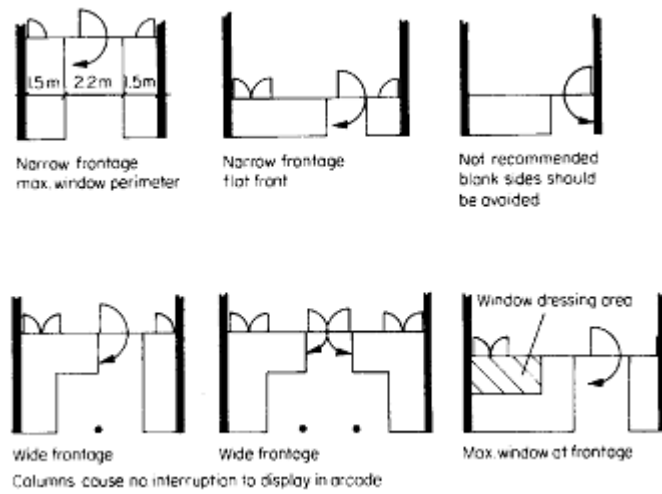
Gambar 3. 17 Skema alur shopping area bangunan

Sumber: olahan penulis

Berdasarkan gambar di atas dapat disimpulkan bahwa *display area* atau ruang pajang merupakan fokus poin yang menjadi daya tarik terhadap konsumen dan dituntut juga akses untuk barang dan pengelolaan yang tidak mengganggu aktivitas utama. Sementara untuk detail *shop front* atau fasad depan toko menurut Beddington (1982:25)

Mengacu pada penataan sirkulasi retail hanya memiliki satu koridor, diharapkan semua retail dapat dilewati pengunjung sehingga semua retail memiliki

nilai nilai komersial yang sama. Sehingga pada bagian toko akan mengadopsi konsep fasad seperti pada gambar berikut:

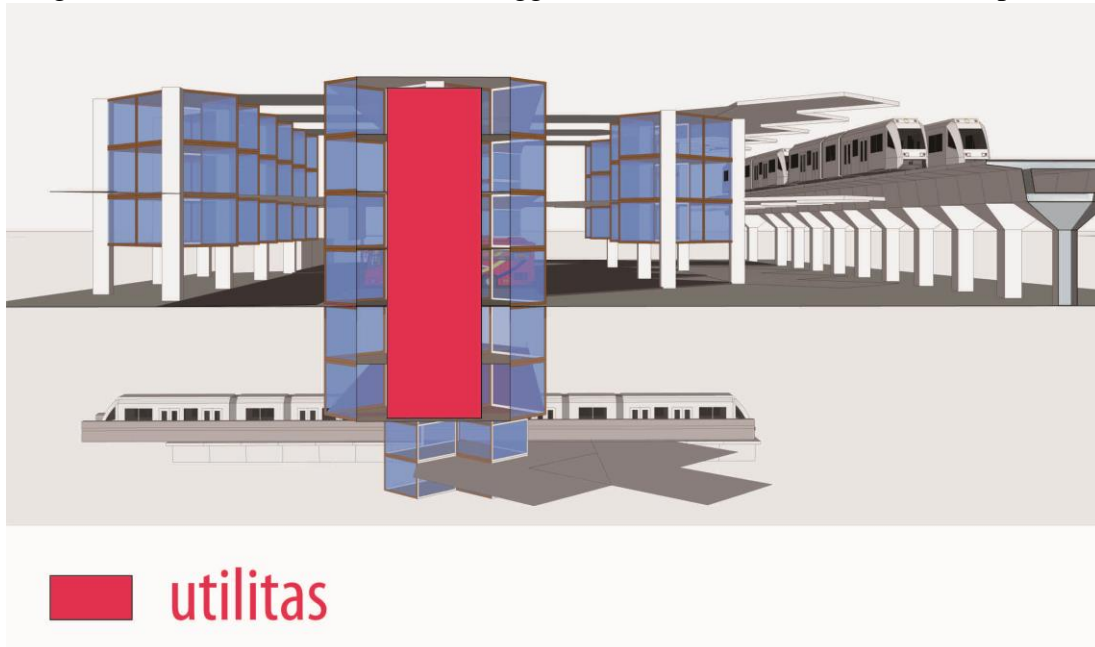


Gambar 3. 18 Konsep Layout Fasad Shopping Area

Sumber: olahan penulis

3.5 Konsep Utilitas

Pada konfigurasi horizontal dari sistem utilitas bangunan ini intinya adalah memanfaatkan konektor bangunan yang saling menghubungkan antara massa yang ada di level atas dengan level lainnya. Dengan adanya kesamaan jalur sistem utilitas tersebut dimaksudkan agar setiap massa bangunan bisa terkonfigurasi antara sistem utilitas masing-masing dan lebih gampang terkontrol. Letak jalur tersebut dapat diletakkan parallel dengan plat konfigurasi plat lantai yang ada dan dapat ditutup dengan menggunakan plafond.



Gambar 3. 19 Konsep Layout Fasad Shopping Area

Sumber: olahan penulis

Inti dari konfigurasi bangunan terminal hub yang saya desain adalah peletakkan ruangan terminal yang berada pada lantai upper floor (lantai 2). Konfigurasi dengan baik. Jika di lantai bawah adalah ruang untuk terminal, maka di lantai 2 akan ini didasari pada aspek utilitas akses kendaraan atau moda transportasi agar tetap berjalan sehingga lantai 2 didominasi oleh fasilitas terminal yang ada. Kedua lantai ini akan dihuungkan dengan semacam atrium atau void agar sirkulasi ke arah manapun di dalam ruangan lebih baik.