



BAB 1

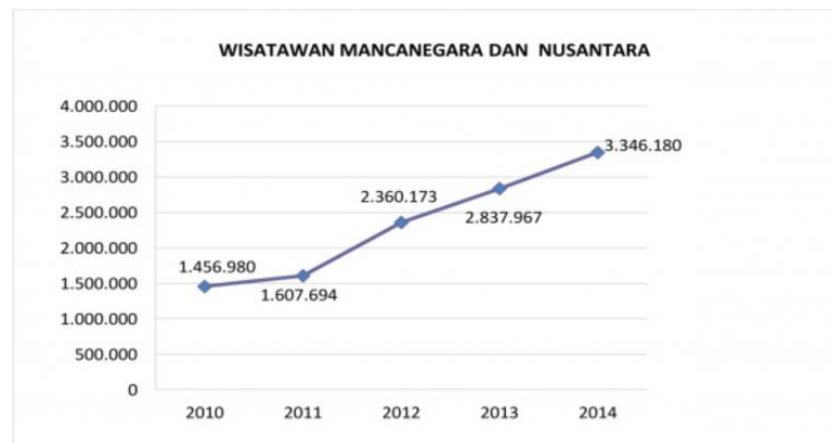
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Persoalan Perancangan

1.1.1 Latar Belakang Aktivitas

a. Kunjungan Wisatawan ke Yogyakarta

Kota Yogyakarta termasuk sebagai kota destinasi wisata yang cukup terkenal di Indonesia. Setiap tahunnya Yogyakarta memiliki jumlah wisatawan lokal maupun wisatawan asing yang relatif terus meningkat. Hal ini tentu saja memicu perkembangan perkotaan.



Gambar 1.1 Perkembangan Wisatawan Mancanegarar dan Nusantara ke D.I. Yogyakarta tahun 2010-2014

Sumber: Statistik Kepariwisata D.I. Yogyakarta Tahun 2014

Pada tahun 2014 jumlah wisatawan mancanegara mencapai 254.213 orang, dan wisatawan lokal mencapai 3.091.967 orang. Jumlah tersebut juga merupakan peningkatan dari tahun tahun sebelumnya (Sumber: Statistik Pariwisata 2014).

Hal tersebut tentunya mempengaruhi pembangunan fasilitas-fasilitas umum untuk mendukung sector pariwisata. Fasilitas ini termasuk dalam fasilitas perbelanjaan, akomodasi dan transportasi sebagai penunjang kebutuhan para wisatawan.



b. Fasilitas pendukung Pariwisata

Pasar dalam pariwisata merupakan wadah bagi perdagangan pasar yang asli setempat (indigenous, native) yang berlangsung sejak lama (Aliyah, 2007). Menurut Max Weber, memandang suatu tempat itu kota jika penghuninya sebagian besar telah mampu memenuhi kebutuhannya lewat pasar setempat. Ada juga yang menyebutkan cirikhas suatu kota adalah pasarnya (Daldjoeni, 1998, dalam Aliyah dkk, 2007). Oleh sebab itu pasar bisa dikatakan dapat menjadi sebuah cirikhas dan meningkatkan citra suatu kawasan menjadi lebih baik. Pasar Prambanan masihlah terlihat kumuh dan belum mencerminkan kelestarian Zona III kawasan prambanan.

Terkait dengan akses suatu kawasan pariwisata, moda transportasi termasuk elemen yang penting dalam pariwisata yang berperan dalam memudahkan akses dalam keterjangkauan tempat wisata. Putu (2011) mengatakan bahwa aksesibel juga merupakan faktor penting dalam menarik minat wisatawan untuk datang ke suatu destinasi wisata maka pemerintah harus membangun jalan raya yang layak bagi transportasi untuk menunjang kegiatan pariwisata. Sementara fasilitas yang dibutuhkan pada kegiatan pariwisata lebih diarahkan kedalam pembangunan dan perbaikan fasilitas umum seperti angkutan umum bis dan wadah bagi angkutan umum tersebut yaitu terminal bus. Terminal Bus ini merupakan fasilitas transit yang perlu diketahui oleh para wisatawan. Pada kenyataannya terminal prambanan masih jauh dari memadai. Banyak orang yang belum tahu dan mengerti bahwa disana merupakan terminal.



Gambar 1.2 Terminal Prambanan



Sumber: Dok. Penulis, 2017

Pada teorinya, aksesibilitas ini merupakan legibilitas dari suatu kota seperti yang dikatakan oleh Kelly (2003), “Legibility initiatives aim to link urban users to their destinations in a complete movement and information system, thereby making cities accessible, welcoming and easily understood.” Dapat dipahami bahwa legibilitas merupakan suatu inisiatif untuk menghubungkan pengguna urban pada tujuannya dalam serangkaian pergerakan dan system informasi yang utuh dan itulah yang akan membuat suatu kota/tempat menjadi aksesibel.



Gambar 1.3 Terminal di Spark, Marina, dengan Pendekatan TOD

Sumber: TOD Spark

c. Housing Backlog di Yogyakarta

Table 1.1 Perkembangan Backlog Rumah di Indonesia Tahun 2010-2014

THN	JML RUMAH TANGGA	% Rumah Milik	% Rumah Kontrak / Sewa	Jml Rumah Milik	Jml Rumah Sewa	Total Rumah	Backlog (Mehuni)	Backlog (Memiliki)
a	B	c	d	e = b*c	f = b*d	g = e + f	h = b - g	i = b - e
2010	61.390.300	78,00%	10,32%	47.884.434	6.335.479	54.219.913	7.170.387	13.505.866
2011	62.255.258	78,77%	8,68%	49.038.467	5.403.756	54.442.223	7.813.035	13.216.791
2012	63.132.404	80,18%	8,24%	50.619.561	5.202.110	55.821.671	7.310.732	12.512.842
2013	64.021.907	79,47%	8,37%	50.877.212	5.356.609	56.233.821	7.788.086	13.144.695
2014	64.923.944	79,96%	7,92%	51.911.837	5.144.936	57.056.772	7.867.171	13.012.107

Sumber: Direktorat Jendral Anggaran Kementerian Keuangan



Berdasarkan data dari Direktorat Jendral Anggaran Kementerian Keuangan dalam publikasi pembahasan tentang Peranan APBM dalam Mengatasi Backlog Perumahan Bagi Masyarakat Berpenghasilan Rendah (MBR), pada tahun 2010 backlog perumahan di Indonesia mencapai 7,1 juta unit rumah dan pada tahun 2014 meningkat sebanyak 700 ribu unit menjadi 7,8 juta unit rumah. Hal tersebut menunjukkan kebutuhan rumah tidak diimbangi dengan kemampuan penyediaan rumah layak huni sesuai dengan angka tambahan kebutuhan rumah. Sedangkan menurut perspektif memiliki (persepektif BPS), dari tahun 2010 hingga tahun 2014 terjadi penurunan backlog dari 13,5 juta unit rumah menjadi 13 juta unit rumah. Hal tersebut menunjukkan adanya peningkatan angka kepemilikan rumah namun penurunan backlog tersebut belum cukup signifikan dalam mengurangi angka backlog yang masih tinggi.

Tabel Realisasi Sasaran RPJMN 2010-2014

Jenis Kredit Program	2010	2011	2012	2013	2014	Total
Target RPJMN 2010-2014 (unit)	210.000	250.000	290.000	300.000	300.000	1.350.000
Total Realisasi KPR (unit)	92.431	114.201	64.785	102.714	24.850	398.981
KPR FLPP yang belum terfasilitasi (unit)	117.659	135.799	225.215	197.286	275.150	951.019

Sumber: Kementerian Perumahan Rakyat

Table 1.2 Pemenuhan Realisasi Sasaran Backlog Rumah di Indonesia

Sumber: Direktorat Jendral Anggaran Kementerian Keuangan

Pada Tahun 2010, pemerintah telah meluncurkan Program Fasilitas Likuiditas Pembiayaan Perumahan (FLPP) sebagai program pembiayaan perumahan yang ditunjukkan terutama kepada MBR dan masyarakat berpenghasilan menengah (MBM). Namun dalam realisasinya, program regulasi tersebut belum dapat dikatakan berhasil dalam menjawab permasalahan kekurangan backlog. Tabel diatas menunjukkan bahwa skema KPR FLPP yang ditargetkan RPJM tahun 2010 sampai tahun 2013 menunjukan peningkatan sementara pada tahun 2014 justru menunjukan kondisi fluktuatif



dengan realisasi terkecil yang juga terjadi di tahun 2014 yaitu sebesar 24.850 unit. Data pada tabel tersebut juga membuktikan backlog cenderung meningkat di tiap tahunnya dengan kenaikan tertinggi pada tahun 2014 yaitu sebesar 275.150 unit.

No	Provinsi	Persentase Rumah Tangga Milik Tahun 2010 (%)	Jumlah Backlog Kepemilikan Rumah 2010 (ruta)	Persentase Rumah Tangga Milik Tahun 2015 (%)	Jumlah Backlog Kepemilikan Rumah 2015 (ruta)
-1	-2	-3	-4	-5	-6
1	Aceh	76,59	269.78	82,36	226.211
2	Sumatera Utara	66,58	1.112.475	71,09	1.033.147
3	Sumatera Barat	68,53	391.108	74,13	344.707
4	Riau	66,56	474.879	71,56	462.622
5	Jambi	76,98	182.523	83,94	140.12
6	Sumatera Selatan	75,89	460.587	83,02	350.655
7	Bengkulu	78,05	96.553	85,52	69.624
8	Lampung	86,70	259.466	90,35	200.825
9	Kepulauan Bangka Belitung	80,75	60.381	87,85	42.778
10	Kepulauan Riau	67,09	141.696	67,67	163.566
11	DKI Jakarta	45,19	1.350.264	51,09	1.276.424
12	Jawa Barat	75,67	2.685.891	80,63	2.320.197
13	Jawa Tengah	87,88	1.006.353	90,93	785.061
14	DI Yogyakarta	74,50	226.067	76,99	217.115
15	Jawa Timur	87,85	1.811.121	88,18	858.557
16	Banten	72,33	754.339	80,94	584.263
17	Bali	71,28	286.519	77,31	241.599

Table 1.3 Data Backlog Kepemilikan Rumah 2010-2015

Sumber: ppdpp.id

Sementara di Yogyakarta dengan kepadatan tinggi yaitu 12.853,66 per km², memiliki backlog sebanyak 217.115 pada tahun 2015 dan bila dihitung, kepemilikan rumah di D.I.Y cenderung menurun sebanyak 8.952 rumah tangga.



Table Kabupaten/Kota di Provinsi D.I. Yogyakarta, 2016
 Population Distribution and Density by Regency/City in
 D.I. Yogyakarta Province, 2016

Kabupaten/Kota Regency/City		Persentase Penduduk Percentage of Total Population	Kepadatan Penduduk per km ² Population Density per sq km
(1)		(2)	(3)
Kabupaten/Regency			
1	Kulonprogo	11,20	710,74
2	Bantul	26,43	1 940,47
3	Gunungkidul	19,42	486,40
4	Sleman	31,73	2 053,65
Kota/City			
1	Yogyakarta	11,23	12 853,66
D.I. Yogyakarta		100,00	1 167,97

Sumber/Source : Proyeksi Penduduk Indonesia 2010–2035/Indonesia Population Projection 2010–2035

**Table 1.4 Jumlah Kepadatan Penduduk Per Kecamatan di Kabupaten
 Sleman Berdasarkan sensus Penduduk 2015**

Sumber: BPS Sleman

1.1.2 Latar Belakang Lokasi dan Konteks

Destinasi yang dituju pada proyek ini adalah Pasar dan Terminal Prambanan yang terletak kedalam Zona III kawasan Prambanan. Berdasarkan KEPPRES No 1 tahun 1992 tentang Pengaturan Zonasi di Kawasan Prambanan, Zona III seluas 663 Ha merupakan kawasan sekeliling zona II masing-masing candi dan diperuntukan bagi pemukiman terbatas, daerah pertanian, jalur hijau atau fasilitas tertentu lainnya yang disediakan untuk menjamin keserasian dan keseimbangan kawasan di Zona I pada umumnya dan mendukung kelestarian candi serta fungsi taman wisata pada khususnya. Selain itu kawasan prambanan juga merupakan KSN Sosial dan Budaya yaitu kawasan adat tertentu, kawasan konservasi warisan budaya, termasuk warisan budaya yang diakui sebagai warisan dunia. Hal tersebut membuat Pasar dan terminal

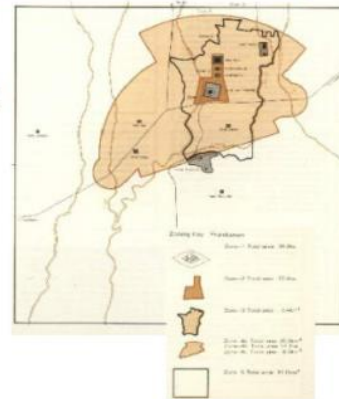


Prambanan menjadi salah satu daerah strategis pariwisata yang fungsinya sebagai fasilitas penunjang bagi Candi Prambanan.

1.

JICA 1979 : ZONASI PRAMBANAN SEBAGAI NATIONAL ARCHAEOLOGICAL PARK

1. Zona 1 (meliputi kompleks Candi Roro Jonggrang seluas 39,8 ha → perlindungan dan pencegahan kerusakan lingkungan fisik dan monumen-monumen arkeologi)
2. Zona II (meliputi kompleks Candi Rara Jonggrang, Lumbung, Asu, Bubah seluas 77 Ha → fasilitas taman dan kenyamanan pengunjung, dan perlindungan lingkungan bersejarah)
3. Zona III (meliputi Desa Bugisan, Taji, Tlogo, Kebondalem Kidul, Pereng, Bokoharjo termasuk taman Candi Prambanan, Plaosan, dan Sojwan, dengan luas 7,4 km²) → perlindungan terhadap lingkungan dengan menerapkan tata guna lahan di sekitar taman. Perkembangan di area ini harus selalu terkontrol.
4. Zona IV (meliputi wilayah radius 6 km dari taman Candi Prambanan) → mempertahankan pemandangan yang bernilai sejarah dan untuk mencegah kerusakan pemandangan tersebut
5. Zona V (meliputi wilayah seluas 81 km² dengan pusat di Situs Ratu Boko (Radius 9 Km dari Boko). → untuk melaksanakan survey arkeologi dalam skala luas dan melindungi tinggalan-tinggalan arkeologi yang masih terpendam.



2.

KEPPRES NO 1 TAHUN 1992 : PENGATURAN ZONASI

Zona I (39,8 Ha) : lingkungan kepurbakalaan yang diperuntukkan bagi perlindungan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan fisik candi

Zona II (37,2 Ha) : Merupakan kawasan keliling Zona I masing-masing candi dan diperuntukkan bagi pembangunan taman wisata sebagai tempat kegiatan kepariwisataan, penelitian, kebudayaan, dan pelestarian lingkungan candi

Zona III (663 Ha) : merupakan kawasan sekeliling zona II masing-masing candi dan diperuntukkan bagi permukiman terbatas, daerah pertanian, jalur hijau atau fasilitas tertentu lainnya yang disediakan untuk menjamin keserasian dan keseimbangan kawasan di Zona I pada umumnya dan mendukung kelestarian candi serta fungsi taman wisata pada khususnya



Gambar 1.4 Zonasi dan Peraturan kawasan Prambanan

Sumber: forum.iai.or.id/index.php?action=dlattach;topic=632.0;attach=459

Potensi pengembangan suatu destinasi pariwisata dapat dikaji melalui keterkaitan pendekatan *factor demand* (pengunjung) dan *supply* yaitu *attraction*, *accessibility*, *amenity*, *ancillary*, dan *community involvement*, (Putu, 2011).



Gambar 1.5 Arah Pembangunan DIY pasca NYIA

Sumber: (Daerah & Yogyakarta, 2017)

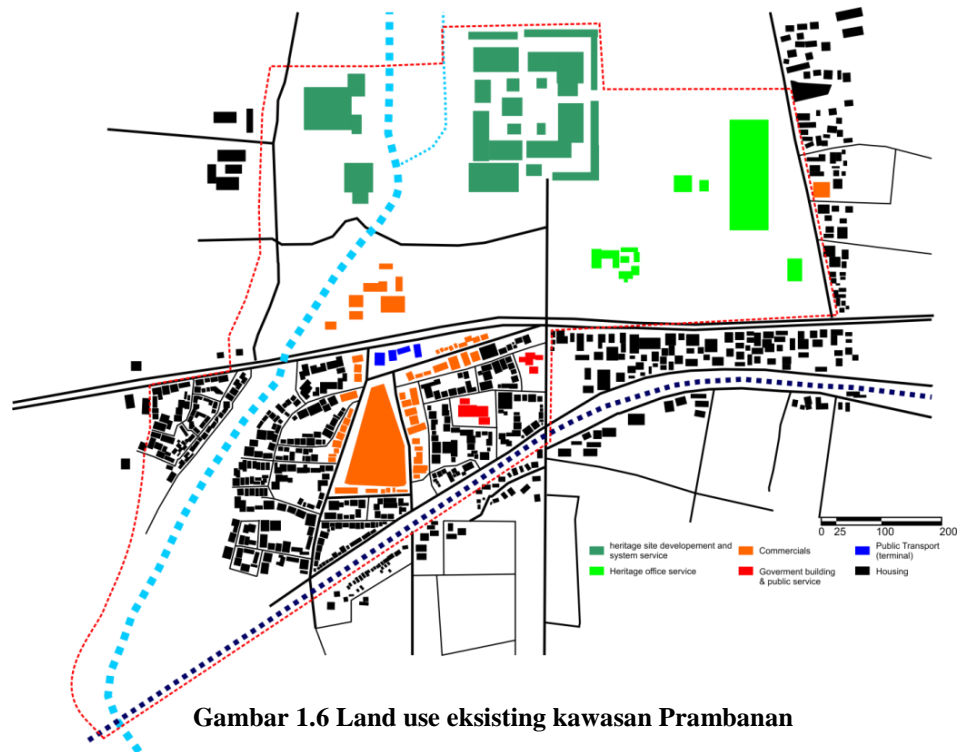
Pada kaitannya di Prambanan terdapat keberadaan pasar tradisional prambanan yang fungsinya sebagai *amenity*, *ancillary*, dan *community involvement* dan *openspace* sebagai peran *attraction* dimana lokasinya berhadapan dan berdampingan persis dengan terminal Prambanan. Kawasan Prambanan juga termasuk kedalam arah pembangunan DIY pasca NYIA (*New Yogyakarta Airport*) dengan poin pembangunan sebagai berikut:

1. Pengembangan Konektivitas antar kawasan
2. Penyediaan Infrastruktur Dasar
3. Pengembangan Destinasi Wisata
4. Peningkatan kelembagaan Pengelola wisata/desa
5. Pengembangan budaya/atraksi seni
6. Peningkatan kualitas SDM
7. Penyediaan sarana dan prasarana Tarnsportasi

Hal tersebut merupakan keadaan yang bisa dikembangkan dilokasi proyek karena dapat dijadikan sebagai peningkatan mutu lingkungan dan kepariwisataan kawasan Prambanan dimana batasan konteks yang digunakan adalah berdasarkan *Transit Oriented Development (TOD)*. *Mix-use Building* dapat



memanfaatkan keadaan tersebut dengan cara menggabungkan antara fungsi komersial (pasar tradisional prambanan) dengan fasilitas transit (terminal Prambanan).



Gambar 1.6 Land use eksisting kawasan Prambanan

Sumber: Penulis, 2017

1.1.3 Latar Belakang Permasalahan

Kawasan Prambanan adalah daerah wisata Sosial dan Budaya yang termasuk kedalam KSN Sosial Budaya yaitu kawasan adat tertentu, kawasan konservasi warisan budaya yang diakui sebagai warisan dunia (PP. 26 Tahun 2008, RTRWN – Kawasan Strategi Nasional). Hal tersebut menjadikan kawasan Prambanan memiliki kepentingan dalam pengelolaan dan pelestarian wilayahnya.



1.5 Peraturan RTRW Kabupaten Sleman 2011-2031

Zona Pengembangan	Karakteristik Khusus	Cakupan	Ketentuan Pemanfaatan	Pembagian Rencana Pengembangan
Kawasan Pengembangan BAGIAN UTARA	Merupakan kawasan hutan lindung yang ditetapkan dalam TNGM, resapan air serta potensi rawan bencana Gunung Merapi. Bagian selatan berbatasan dengan Kawasan APY	Kecamatan Cangkringan, Turi, Pakem, sebagian Ngaglik, sebagian Ngemplak, Sleman, Kecamatan Tempel.	Kawasan hutan lindung, Kawasan pertanian lahan kering, Kawasan pertambangan pasir secara terbatas Kawasan permukiman pedesaan. Kepadatan penduduk diarahkan untuk rendah di kawasan yang ditetapkan sebagai kawasan lindung. Kepadatan sedang untuk kawasan yang ditetapkan sebagai sub pusat pengembangan.	Rencana Pengembangan Kawasan Agropolitan Merupakan kawasan lindung bagian dari TN Gunung Merapi dengan wilayah sekitarnya menjadi wilayah penyangga yang dapat menjadi kawasan budidaya terbatas. Kawasan pengembangan produksi pertanian serta desa wisata. Pusat Pelayanan di Desa Margorejo (Kecamatan Tempel) dan Desa Pakembinangun (Kecamatan Pakem). Meliputi Kecamatan Tempel, Turi, Pakem dan Kecamatan Cangkringan.
				Rencana Pengembangan Kawasan Perdesaan I Merupakan kawasan pengembangan produksi pertanian serta desa wisata. Pusat pelayanan di Desa Triharjo (Kecamatan Sleman) dan kawasan perdagangan serta jasa di sepanjang jalan arteri primer. Meliputi Desa Caturharjo, Triharjo, Trimulyo, Donoharjo dan Pandowoharjo (Kecamatan Sleman).
				Rencana Pengembangan Kawasan Perdesaan II Kawasan pengembangan produksi pertanian serta desa wisata. Pusat pelayanan di Desa Sardonoarjo dan kawasan perdagangan di sepanjang jalan kolektor primer. Meliputi Desa Sardonoarjo, Sukoharjo Kecamatan Ngaglik, Umbumartani, Widodomartani, Bimomadani dan Desa Sindumartani (Kecamatan Ngemplak).
Kawasan Pengembangan BAGIAN TIMUR	Banyak ditemukan situs peninggalan arkeologis terutama candi-candi. Bagian barat berbatasan dengan Kawasan APY	Kecamatan Prambanan, Kalasan, Kecamatan Berbah	Kawasan lindung cagar budaya serta wisata budaya minat khusus. Kawasan permukiman pedesaan. Kepadatan penduduk diarahkan untuk rendah di kawasan yang ditetapkan sebagai kawasan lindung serta kawasan perdesaan. Kepadatan sedang untuk	Rencana Pengembangan Kawasan Strategis Sosial Budaya (candi). Kegiatan dominan perlindungan untuk Kompleks Candi Prambanan yang merupakan Kawasan Strategis Sosio Kultural sebagai kebanggaan nasional. Kawasan pengembangan pertanian. Pusat pelayanan di Desa Bokoharjo (Kecamatan Prambanan) dan kawasan perdagangan di sepanjang jalan arteri primer. Meliputi Desa Tamanmartani (Kecamatan Kalasan), Bokoharjo, Sambirejo, Madurejo, Sumberharjo, Wukiharjo, Gayamharjo (Kecamatan Prambanan). Rencana Pengembangan Kawasan Perdesaan III Pusat pelayanan di Desa Purwomartani (Kecamatan Kalasan)

Sumber: Dokumen Pemerintah Kabupaten Sleman RTRW 2011-2031

Dalam peraturan RTRW Kabupaten Sleman 2011-2031, Pasar Prambanan dan Terminal Prambanan terletak pada Kawasan Pengembangan Bagian Timur, yaitu daerah desa Bokoharjo dimana memiliki karakteristik khusus berupa banyak ditemukannya situs peninggalan arkeologis terutama candi-candi dan bagian Baratnya berbatasan dengan kawasan APY. Ketentuan Pemanfaatan wilayahnya yaitu sebagai kawasan lindung cagar budaya serta wisata budaya minat khusus, kawasan permukiman pedesaan, kepadatan penduduk yang diarahkan untuk rendah di kawasan yang ditetapkan sebagai kawasan lindung serta kawasan pedesaan.

Permasalahan terjadi ketika kawasan disekitar Terminal Prambanan terdapat pemberhentian bus-bus pariwisata yang seharusnya tempat tersebut tidak diperuntukkan sebagai perhentian bus pariwisata sehingga hal tersebut digolongkan sebagai pelanggaran ketertiban di kawasan zona III Prambanan. Penertiban telah dilakukan berkali-kali oleh petugas tetapi pelanggaran



pemberhentian tersebut tetap terjadi. Pihak pengelola Terminal Prambanan menyerah untuk mentertibkan keadaan tersebut. Dalam Pengelolaannya, terminal Prambanan memiliki isu tersendiri mengenai halte Transjogja dimana keberadaan halte tersebut membuat angkutan desa menjadi “mangkarak” karena trayek yang digunakan beririsan dan banyak yang lebih memilih Transjogja dibandingkan angkutan desa.

Selain masalah ketertiban, legibilitas Terminal Prambanan menjadi timpang karena kerangkapan satu fungsi yang sama disatu kawasan tetapi berbeda samasekali dalam teritori kepengurusan dan pengelolaan. Hal tersebut juga diperkuat dengan adanya halte bus transjogja yang terpisah pengelolaannya dengan terminal Prambanan. Disatu sisi Terminal Prambanan yang memiliki lahan yang cukup untuk oprasi bus-bus tersebut tetapi disisi lain karena perbedaan blok-blok kepengurusan dan pengelolaan menjadi tidak berfungsi dengan optimal dalam fungsi transit dikawasan tersebut.



Gambar 1.7 Keadaan Lingkungan Kawasan Terminal Prambanan

Sumber: Dok. Penulis, 2017

Terkait dengan Pasar Prambanan, jumlah pengguna terbesar terminal Prambanan adalah para pedagang di Pasar Prambanan dan tentu konsumen di Pasar Prambanan. Proses pembangunan Pasar Prambanan yang dilakukan dari tahun 2013 membuat semua komponen pengguna Pasar Prambanan di relokasi ke Desa

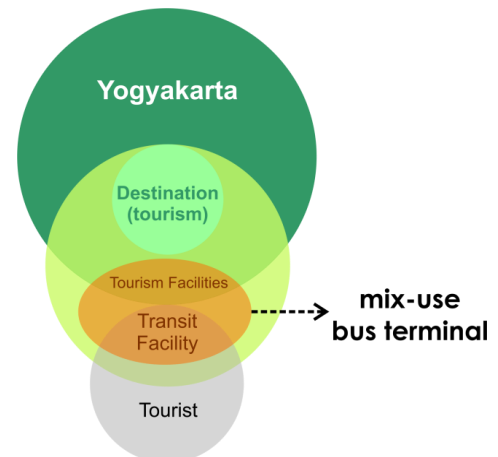


Bokoharjo yang membuat 70% angkutan desa di terminal Prambanan terhenti.

Dari beberapa penjelasan tersebut dapat disimpulkan bahwa fakta yang terjadi di lapangan, Kawasan Prambanan khususnya di zona III atau, Bagian Timur adalah sebagai berikut:

1. Telah padat permukiman,
2. belum adanya pengembangan wisata budaya minat khusus,
3. banyaknya pedagang kaki lima yang tidak tertata menyebabkan lingkungan kumuh disekitar pintu masuk gerbang Selamat Datang Yogyakarta,
4. Pelanggaran area perhentian bus pariwisata dan tidak tertatanya parkir angkutan umum.
5. Ketimpangan fungsi bangunan transit membuat kerancuan legibilitas di kawasan tersebut.

Kelima poin permasalahan tersebut menunjukkan bahwa perlu diadakannya perbaikan dan peningkatan kualitas lingkungan di Prambanan yang sesuai dengan peraturan pemerintah dalam konteks kelestarian kawasan cagar budaya. Perbaikan dan peningkatan kualitas lingkungan di Kawasan Prambanan akan berbasis kepada penerapan *Transit Oriented Development (TOD)* dimana

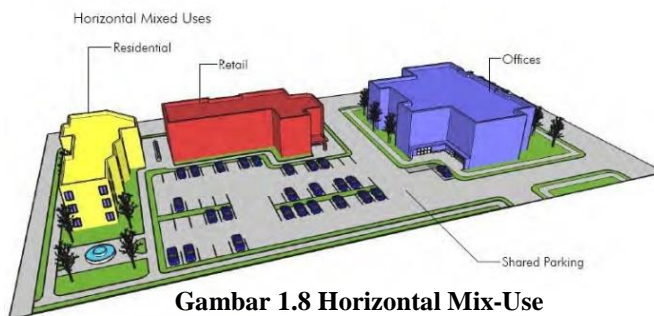


Dalam penerepannya, TOD menerapkan fungsi bangunan yang dipadukan satu sama lain yakni *Mix-Use Building*. Tipologi bangunan ini digunakan untuk meningkatkan potensi dalam site dan mengatasi kepadatan dan pemanfaatan ruang yang optimal di lokasi yang minim akan ruang. Contohnya berupa penggabungan

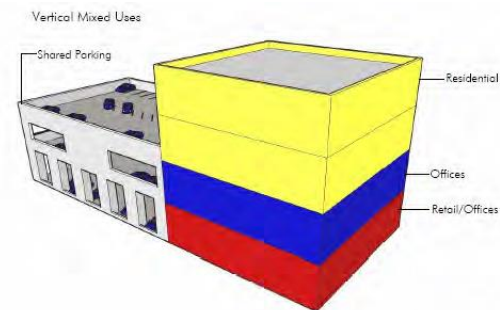


bangunan komersial dengan hunian dan reatail, dan bangunan perkantoran dengan komersial dan residensial

1.2 Rumusan Permasalahan



Gambar 1.8 Horizontal Mix-Use Building, Sumber: TOD Sparks



Gambar 1.9 Vertical Mix-Use Building, Sumber: TOD Sparks,

1.2.1 Permasalahan Umum

Bagaimana membuat bangunan *Mixed use* Pasar, Terminal, dan Townhouse yang memiliki sense of place dan kekhasan lingkungan kawasan Prambanan dengan mempertimbangkan aspek keterbacaan, dan tipologi fungsi bangunan?

1.2.2 Permasalahan Khusus

- 1) Bagaimana membuat bangunan *Mixed-use* yang memiliki lansekap yang dapat menyampaikan karakter di kawasan Prambanan dan berperan sebagai peningkatan lingkungan di area tersebut?
- 2) Bagaimana membuat bangunan *Mixed-use* yang memiliki Tipologi dan fasad bangunan yang dapat menyampaikan karakter di kawasan Prambanan sebagai peningkatan lingkungan di area tersebut dan memiliki fungsi sebagai penghubung destinasi dan transit wisata, area parkir khusus bus dan komunal, sekaligus sebagai tempat pencaharian penduduk lokal?
- 3) Bagaimana membuat bangunan *Mixed-use* yang memiliki system informasi lengkap dan utuh untuk *signage* dan fasad dalam



peningkatan *Sense of Place* yang menyampaikan karakter dari area tersebut?

1.3 Tujuan

Membuat bangunan *Mixed use* Pasar, Terminal, dan Townhouse di Kawasan Zona III Prambanan dengan menerapkan Transit Oriented Development yang memiliki dan mencerminkan Legibilitas kawasan Prambanan.

1.4 Sasaran

1. Bangunan *Mixed-use* yang memiliki lansekap yang dapat menyampaikan karakter kawasan Prambanan dan berperan sebagai peningkatan lingkungan di area tersebut.
2. Bangunan *Mixed-use* yang memiliki Tipologi dan fasad bangunan yang dapat menyampaikan karakter fungsi bangunan di kawasan Prambanan dan berperan sebagai peningkatan lingkungan di area tersebut.
3. Bangunan *Mixed-use* yang memiliki system informasi lengkap dan utuh untuk *signage* dan fasad dalam peningkatan *Sense of Place* yang menyampaikan karakter dari area tersebut.

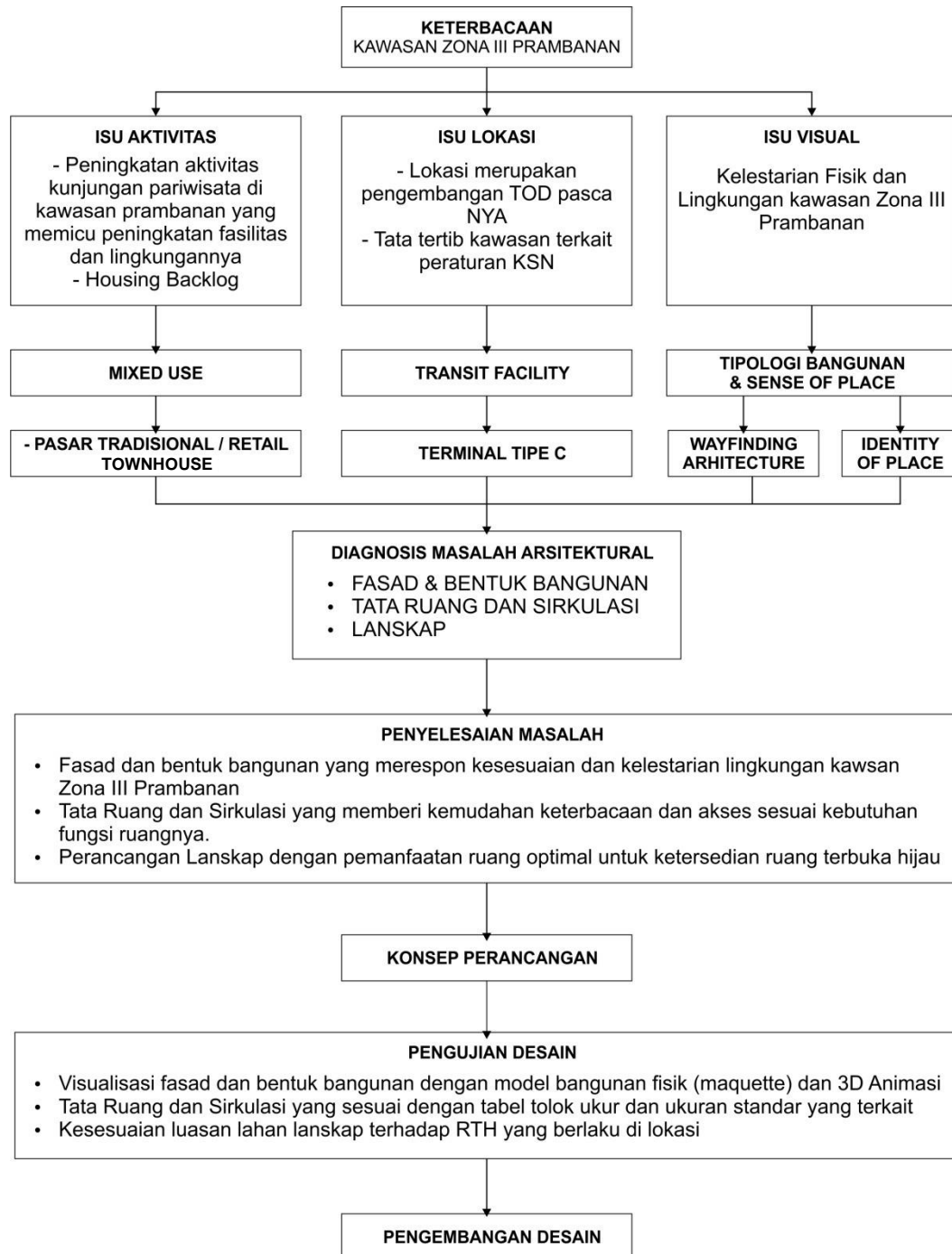
1.5 Batasan Masalah

Mixed Use Building Pasar, Townhouse, terminal di Kawasan Zona III Prambanan akan lebih mengutamakan dan menghubungkan permasalahan yang ada dengan kebutuhan akan bangunan Terminal dan tipologi bangunan pasar tradisional beserta akomodasi kawasan tersebut yang berupa apartemen dan kebutuhan lain akibat kombinasi dari ketiga tipologi bangunan tersebut. Permasalahan-permasalahan yang diambil dan kajian-kajian yang diadaptasi akan disesuaikan dengan keadaan kawasan urban Prambanan. Aspek utama yang akan diutamakan adalah lansekap, Signage dan Fasad yang terkait dengan teori Legibilitas (keterbacaan) dan



Sense of Place, dan penggabungan tiga tipologi fungsi bangunan sebagai dasar proses perancangan selanjutnya.

1.6 Peta Persoalan



Gambar 1.10 Peta Persoalan (kerangka diagnosis)

Sumber: Penulis, 2017



1.7 Metoda Pemecahan Persoalan Perancangan yang Diajukan

Metode pemecahan persoalan perancangan yang diajukan dilakukan dengan tahapan-tahapan analisis terhadap permasalahan yang ada dilapangan yang nantinya akan menjadi dasar perancangan dan dirumuskan menjadi konsep desain. Berikut adalah metode-metode yang dilakukan:

1.7.1 Metode Penelusuran Masalah

- 1) Survey dan Observasi lapangan, dilakukan dengan pengamatan langsung terhadap keadaan visual yang terkait fisik dan lingkungan di Kawasan Zona III Prambanan.
- 2) Studi Literatur, dilakukan dengan cara mencari informasi terkait dengan observasi visual yang telah dilakukan untuk mendapat penjelasan yang lebih dalam tentang permasalahan yang ada dilapangan melalui buku, internet, artikel, dan berita, kemudian membandingkannya dengan literature-literatur terkait peraturan pemerintah dan teori-teori arsitektur yang relevan.

1.7.2 Metode Pengumpulan Data

- 1) Survey, dilakukan dengan wawancara dan pengumpulan data lokasi dari pihak-pihak yang terkait dengan permasalahan di lokasi sebagai data primer.
- 2) Kajian Literatur, dilakukan dengan cara mengumpulkan teori-teori yang relevan untuk mendapatkan hipotesis pemecahan permasalahan perancangan terkait dengan bangunan yang akan dirancang sebagai data sekunder.

1.7.3 Metode Perumusan Konsep

- 1) Analisis Deskriptif Komparatif, analasia dilakukan dengan penjabaran dari hasil komparasi atau perbandingan keadaan nyata yang ada dilapangan dengan referensi yang telah dikaji.



1.7.4 Metode Pengujian Rancangan

- 1) Pengujian perancangan dilakukan dengan cara simulasi 3D berupa gambar render, 2D dengan gambar kerja dan maquette atau model bangunan.
- 2) Simulasi tersebut lalu akan dibahas tingkat keberhasilannya dan kesesuaiannya dengan tolok ukur perancangan yang telah dirumuskan kedalam tabel.

1.8 Prediksi Pemecahan Persoalan Perancangan (*Design-Hypothesis*)

Desain Hipotesis dilakukan dan dikaji berdasarkan contoh preseden yang ada sebagai gambaran umum perancangan awal. Gambaran ini tidak sepenuhnya sama dengan hasil desain akhir, tetapi akan ada beberapa pengadaptasian seperti material yang digunakan dan atau susunan gubahan massa bangunan. Bentuk dan filosofi bangunan akan seluruhnya berbeda karena terkait dengan tempat dan unsur novelty dan orisinalitas yang harus ada didalam sebuah karya arsitektur.

1. Gambaran Umum Perancangan Awal Terminal Bus Prambanan berdasarkan Preseden



Gambar 1.11 Terminal Bus di Akita, Jepang

Sumber: <http://www.spoon-tamago.com/2014/11/05/akita-bus-terminal-from-cedar-wood/>

Gambar diatas merupakan salah satu contoh terminal bus yang berada di Akita, Jepang. Material yang digunakan adalah kayu cedar yang merupakan material lokal. Terminal tersebut secara bentuk dan konstruksinya menggunakan kekhasan arsitektur tradisional dan visual Jepang.



Pada Terminal prambanan juga akan memanfaatkan material lokal seperti batu candi, dan bentuknya akan didominasi dengan arsitektur khas jogja dan atau arsitektur candi hindu prambanan.

2. Gambaran Umum Mixed Use Building

Mixed Use building adalah hasil penggabungan tiga tipologi bangunan yaitu Pasar, Terminal Bus, dan Apartemen, yang hipotesisnya diambil dari studio perancangan 7 seperti berikut ini.



Gambar 1.12 Gambaran Umum Penggabungan Massa dan Pembagian Fungsi Bangunan

Sumber: Penulis, 2017

Dua gubahan massa secara umum antara terminal prambanan dengan asar prambanan dan apartemennya akan dihubungkan oleh jembatan akses yang akan dikhususkan sebagai akses bagi pasar produk-produk kering.

Mixed Use Building Pasar Prambanan, Terminal Prambanan, dan Townhouse akan diuji desainnya dengan menggunakan dua metode, yaitu:

1) Metode evaluasi program

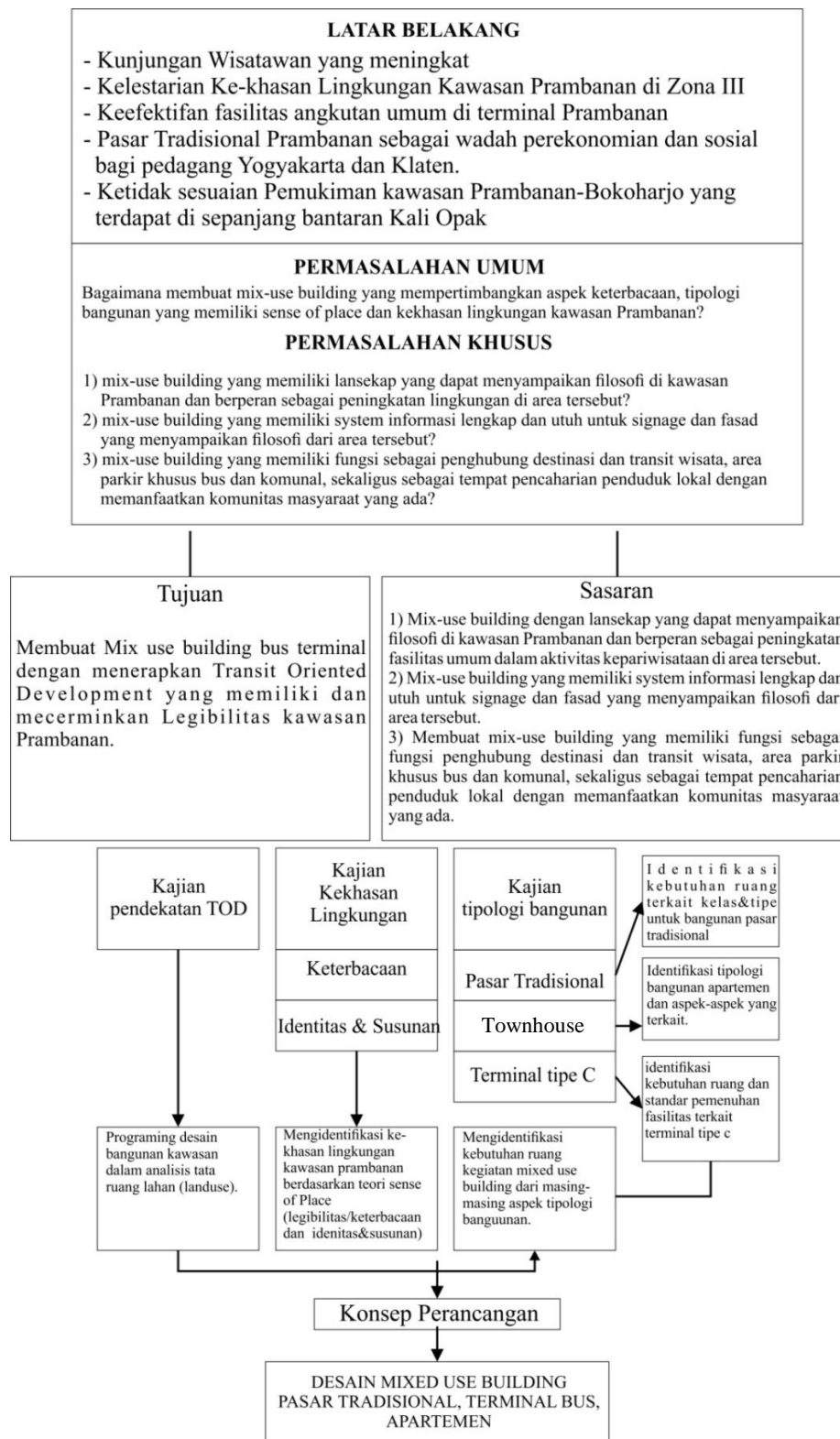
Programming dalam desain dievaluasi kembali efektifitasnya terkait program ruang dan program aktivitasnya.

2) Metode evaluasi simulasi

Evaluasi ini menggunakan kuesioner kepada pihak yang bersangkutan dengan perencanaan, simulasi 3D model yang dilihat kesesuaiannya dengan konsep utama, isu, dengan solusi dan keputusan desainnya. Selain itu Presentasi fisik yaitu dengan menggunakan model 3D (maquette).



1.9 Peta Pemecahan Persoalan (Kerangka Berfikir)



Gambar 1.13 Kerangka Berpikir



Sumber: Penulis, 2017

1.10 Keaslian Penulisan (Orisinalitas dan Kebaruan)

Pada bagian ini akan dijabarkan secara singkat beberapa tema penelitian atau thesis, yang memiliki topic bahasan sama atau terkait untuk menunjukkan perbedaan atau adanya unsure kebaruan dalam perancangan ini. Selain itu hal tersebut juga menunjukkan urgensi dari dilakukannya perancangan terkait topic atau tema yang dilakukan. Beberapa contoh penelitian atau thesis tersebut adalah sebagai berikut:

Table 1.6 Karya-Karya dengan Tema yang Sama

Tema	Judul Karya	Sumber	Deskripsi Karya
Mixed Use Building (Skripsi)	PERANCANGAN MIXED USE ANTARA RUMAH SUSUN DAN PASAR TRADISIONAL BERDASARKAN ASPEK PRIVASI DAN FLEKSIBILITAS RUANG KOMUNAL DI CATUR TUNGGAL	Shely Novitasari, 2016. Universitas Islam Indonesia	<ul style="list-style-type: none"> • Penekanan pada Aspek Privasi dan Fleksibilitas Ruang Komunal • Berisi tentang Perancangan bangunan mixed use dengan penekanan terhadap pasar Tradisional yang disatukan dengan rumah susun • Perbedaan: Lokasi, dan Pendekatan yang digunakan dalam perancangan.
Mixed Use Building (Skripsi)	USED STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA, Pendekatan Transit Oriented Development dan Arsitektur Bioklimatik	Betri Taufani, 2016. Universitas Islam Indonesia	<ul style="list-style-type: none"> • Penekanan terhadap Transit Oriented development dan Arsitektur Bioklimatik • Oleh Betri Taufani, 2016. Universitas Islam Indonesia • Berisi tentang perancangan bangunan transit berupa stasiun kereta dengan pendekatan TOD dan Arsitektur Bioklimatik sebagai pengurangan Urban Heat Island • Perbedaan: Lokasi, jenis pendekatan desain dan aspek penekanan dalam perancangan
Mixed Use Building (Skripsi)	WISATA BELANJA, KANTOR SEWA, DAN APARTEMEN DI CATUR TUNGGAL, Pengembangan	Angga Ramadhan, 2017. Universitas Islam Indonesia	<ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan lokasi pada aspek 'sense of place' untuk pertanian kota di lahan terbatas • Oleh Angga Ramadhan, 2017. Universitas Islam Indonesia • Berisi tentang Perancangan wisata belanja, kantor sewa dan apartemen dengan menggunakan



	‘Sense of Place’ dengan Pendekatan Pertanian Kota		<p>metode mixed use building untuk mengatasi kepadatan dan minim lahan pertanian</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perbedaan: tipologi fungsi bangunan yang diatasi dan pendekatan dalam perancangan
Urban Planning (Jurnal)	Study of The Identification and Sense of Place in New Environments	Mohammad Mehdi Azizi Professor, & Parsa Arbab Ph.D Student International Scientific Journal Architecture and Engineering http://architecture.scientific-journal.com	<ul style="list-style-type: none"> • Studi legibilitas di lingkungan baru yaitu Hashtgerd New Town berdasarkan teori sense of place. • Digunakan sebagai referensi dalam pemecahan masalah terkait keterbacaan lingkungan pada perancangan ini.
Mixed Use (Research Paper)	Public Space Planning of Mixed –Use High –rise Buildings, Focusing on the Use and Impact of Deck Structure in an Urban Development in Seoul	Jae-Hyun Shim, Seung Park, Eun-Ju Park (Council on Tall Building and Urban Habitat Research Paper)	<ul style="list-style-type: none"> • Analisa tentang perencanaan dan desain terkait ruang public pada level jalan dari bangunan tinggi mixed use yang sedang berkembang di Korea • Studi dan analisis karakteristik dari elemen “deck structure” dalam memisahkan, mengkoneksikan dan menampung akses pedestrian yang aman dari kendaraan dengan menggunakan metode “space syntax” • Penelitian ini digunakan sebagai referensi teori dalam menentukan bentuk pembagian ruang publik dengan penggunaannya. • Perbedaan: Penelitian ini lebih mengarah ke struktur ruang terkait pedestrian dalam wilayah mixed use.

Sumber: Penulis, 2017