

II. KAJIAN TEORI

2.1 KAJIAN AWAL TEMA PERANCANGAN

2.1.1 Kampung Prawirotaman

Prawirotaman merupakan salah satu kampung kota dari sekian banyak kampung yang berada di Kota Yogyakarta (Sumintrasih and Adrianto, 2014). Prawirotaman terletak di Kecamatan Mergangsan, Kota Yogyakarta, kawasan ini menjadi terkenal karena banyak turis mancanegara yang memilih menginap di penginapan dan hotel yang berada di Prawirotaman.

Kawasan Kecamatan Mergangsan dan kecamatan disekitarnya seperti Kecamatan Mantrijeron merupakan kawasan kampung perajurit. Banyak kampung yang berada di Kota Yogyakarta merupakan pencerminan dari nama pangeran dan bangsawan Keraton, Keahlian *abdi dalem*, dan nama kelompok perajurit Keraton (Sumintrasih and Adrianto, 2014).

Tabel 2. Tabel Nama Kampung Abdi Dalem Keraton

NO	Letak	Nama Kampung	Penghuni
1	Jeron Benteng Keraton (Bagian dalam Keraton)	Langenastran	Abdi dalem Langenastran
		Langenarja	Abdi dalem Langenarja
2	Barat Benteng Keraton	Bugisan	Kesatuan perajurit Bugis
		Suronggaman	Kesatuan perajurit Suronggomo
		Wirobrajan	Kesatuan perajurit Wirobrojo
		Patangpuluhan	Kesatuan perajurit Patangpuluh
		Ketanggungan	Kesatuan Perajurit Ketanggung
3	Selatan Benteng	Mantrijeron	Abdi dalem perajurit Mantrijero (<i>Mantri Lebet</i>)
		Daengan	Perajurit Daeng (Perajurit kasultaan pengawal raja)
		Prawirotaman	Perajurit Prawirotomo (Perajurit kadipaten)
		Jogokaryan	Abdi dalem perajurit Jogokoryo
4	Timur Benteng	Nyutran	Abdi dalem perajurit Nyutro (perajurit sambungan dari Madura)
		Surokarsan	Abdi dalem perajurit Surokarso (Pengawal putera mahkota)

Prawirotaman merupakan kampung perajurit *Prawirotomo* atau bisa disebut Perajurit Kadipaten. Tidak hanya sebagai kampung perajurit saja, dulunya Prawirotaman merupakan kampung produksi batik yang cukup besar (Sumintrasih and Adrianto, 2014). Jayanya batik Prawirotaman sekitar tahun 1960-1970-an. Juragan batik Prawirotaman merupakan trah-trah Prawiro dari masyarakat asli Prawirotaman. Sedangkan warga sekitarnya yang bukan merupakan keturunan asli atau pendatang akan bekerja pada juragan-juragan batik. Namun karena kalah dengan batik cap dan batik dari daerah lain, sekitar tahun 1970-an usaha batik dan tenun mulai meredup.

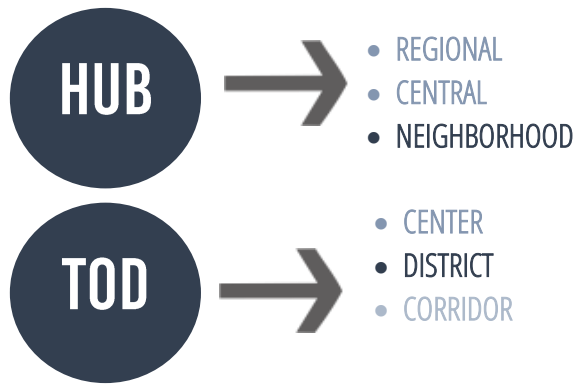
Usaha batik Prawirotaman mulai meredup dan diganti dengan usaha pondokan, yang sebenarnya juga meredup secara perlahan. Setelah itu masyarakat berpindah ke usaha telur yang juga tidak bertahan lama. Tahun 1970-an beberapa turis datang ke Prawirotaman dan merasa tertarik dengan batik yang dipajang dan diperjual belikan. Turis yang datang merupakan turis asing, melihat proses langsung pembuatan batik dan menyadari keunikan budaya di Yogyakarta membuat turis lain untuk datang. Usaha pondokan yang dulunya sempat redup kembali hidup karena banyak turis asing yang tertarik. Prawirotaman sempat menjadi destinasi wisata kedua setelah Bali (Sumintrasih and Adrianto, 2014). Lambat laun usaha pondokan atau penginapan semakin berkembang dan perlahan batik asli Prawirotaman mulai muncul kembali.

Turis asing semakin berdatangan, Prawirotaman perlahan berubah menjadi kampung turis, sehingga Prawirotaman yang sekarang dikenal dengan kampung turis atau kampung internasional (Sumintrasih and Adrianto, 2014). Prawirotaman sekarang memiliki banyak sekali penginapan, dari mulai *homestay*, hostel, hingga hotel. Kebanyakan pemilik penginapan dulunya adalah juragan-juragan batik, karena keuntungan penginapan lebih besar dari keuntungan mem-batik, tetapi sebagian besar juragan beralih pada usaha penginapan.

2.1.2 *Mobility Hub dan Transit Oriented Development*

“Mobility hubs are major transit stations and the surrounding areas with significant levels of planned transit service and high residential and employment development potential within an approximately 800m radius of the rapid transit station. (Metrolinx, 2008)”

Menurut report dari Metrolinx (2008) menjelaskan Mobility Hub merupakan stasiun transit pusat yang area sekitar terencana sebagai kawasan transit servis yang memiliki kepadudukan yang tinggi dengan potensi perkembangan pekerjaan seluas radius 800m dari stasiun (Metrolinx, 2008). Fasilitas didesain menjadi fasilitas vital, rekomendasi, dan fasilitas opsional (Department of City Planning, 2016). Menurut *Calthrope* pada bukunya yang berjudul *Transit Oriented Development Design Guideline* menjelaskan definisi TOD yaitu *‘Transit Oriented Developments are mixed-use neighborhoods, up to 160 acres in size, which are developed around a transit stop and core commercial area’*. Teori Hub atau Mobility Hub memiliki pandangan yang sama mengenai kawasan transit.



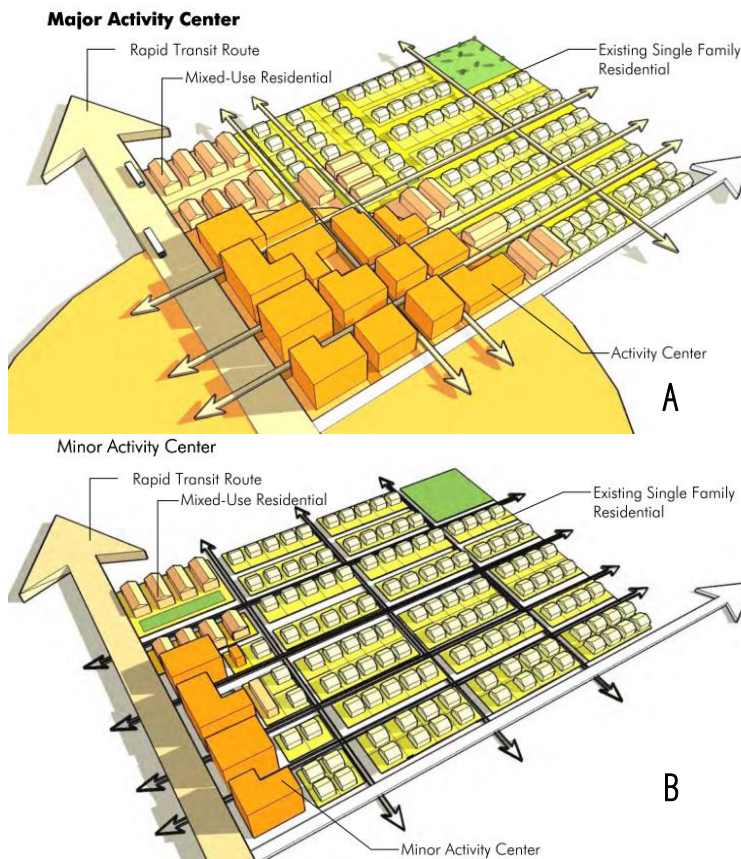
Gambar 12. Grafik Tipe Transit Kawasan
 Sumber: Dokumentasi penulis, 25 Maret 2018

Hub dibedakan menjadi 3 tipe kategori yang berbeda, yaitu *Regional*, *Center*, dan *Neighborhood* (Department of City Planning, 2016). *Regional* merupakan transit dengan skala terbesar, menghubungkan antar regional. *Central* merupakan transit antar bus yang luasan lebih besar dari shelter bus biasa dengan skala lebih menggunakan konteks urban. *Neighborhood* merupakan transit paling kecil cakupannya dengan beberapa tujuan tidak sebanyak *central*.

Mobility Hub Amenities	Bicycle Connectoins			Vehicle Connectoins			Bus Infrastructure		Information-Signange			Support Services				Active Uses		Pedestrian Connectoins	
	2.1. Bike Share	2.2. Bike Parking	2.3. Bicycling Facilities	3.1. Ride Share/Pick up-Dropoff	3.2. Car Share	3.3. EV Charging Stations	4.1. Bus Layover Zone	4.2. Bus Shelters	5.1. Wayfinding	5.2. Real-time Information	5.3. Wi-Fi / Smartphone Connectivity	6.1. Ambassadors	6.2. Waiting Area	6.3. Safety and Security	6.4. Sustainable Approach	7.1. Retail	7.2. Public Space	8.1. To the Mobility Hub	8.2. At the Mobility Hub
	(N) Neighborhood	(C) Central	(R) Regional	Legend: Vital: ● Recommended: ○ Optional: ■															
	●	●	■	■	○	○	■	○	●	○	○	■	○	○	○	■	■	○	○
	●	●	○	●	●	●	○	●	●	●	●	○	○	●	●	○	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	●	●	●	●	●	●

Gambar 13. Kebutuhan Mobility Hub
 Sumber: An Introduction of Mobility Hubs, 2016

Mobility Hub memiliki standar penempatan fungsi dan kegiatan pada setiap tipe. Mengambil standar dari *An Introduction of Mobility Hubs* mengenai fungsi yang diperlukan dalam satu kawasan transit. Mengambil dari TOD 203: Station Area Planning - How to Make Great Transit-Oriented Places (2008), TOD memiliki 3 tipe transit. Untuk kawasan yang diambil merupakan *District* dengan tipe *Urban Neighborhood*, karena fungsi yang diambil merupakan bukan sebagai main atau major transportation namun mengambil fungsi minor activity (City of Sparks Nevada, 2009).



Major activity centers are significantly larger in scale and intensity than minor activity centers and are generally intended to serve both the immediate neighborhood and the surrounding community.

Land use mix will vary within each of the TOD Corridor's minor activity centers based on their location and surrounding development context.

Efficient connections should be provided between uses and vehicular, bicycle, and pedestrian circulation, as well as existing or future transit service (City of Sparks Nevada, 2009).

Gambar 14. A (Major Activity), B (Minor Activity)
 Sumber: TOD Corridor Masterplan City of Spark Nevada, 2009

Kawasan Neighborhood memiliki dua tipe transportasi yang tersedia, yaitu Major Activity dan Minor Activity. Major Activity memiliki skala besar transit seperti pada MRT, LRT, dan kereta disuatu kawasan. Minor activity skala lebih kecil dan menampung kegiatan transit sepeda, pejalan kaki, dan transportasi non motorik lainnya.

Perancangan transit yang terletak di Prawirotaman Pojok Beteng Wetan mengambil fungsi hub Sugiono (Shelter Trans Jogja) termasuk dalam *range Minor Activity* dalam tipe hub. Fungsi utama yang bukan merupakan hub antar kota namun lebih pada hub antar destinasi dalam kota.

Sesuai dengan definisi diatas, TOD berisikan fungsi *mixed-use*, transit, dan komersil (Calthorpe, 1992). Steve Winkleman (2014) menjelaskan, TOD merupakan *land use* yang mengakomodasi 3 kriteria utama yaitu *walkable area*, *Regional accesibility*, dan *The D's*. *The D's* berisi *Density*, *Diversity*, *Design*, *Destination*, dan *Distance to transit*.

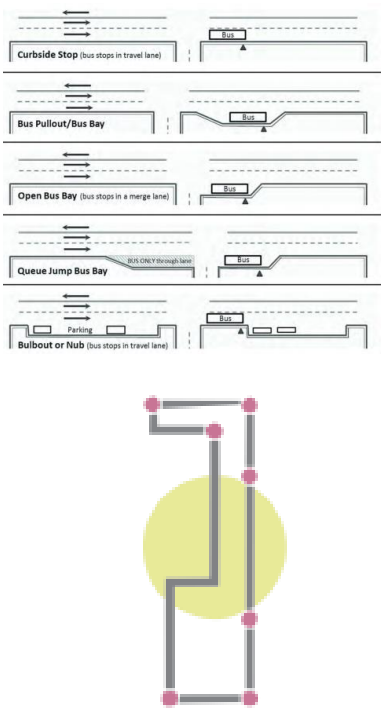
Walkable area, menjelaskan mengenai keramahan kawasan yang menyediakan fasilitas pejalan kaki. Fasilitas yang dimaksud adalah kemudah pejalan kaki untuk menuju ke tempat-tempat tujuan tanpa perlu menggunakan kendaraan bermotor (The Center for Transit-Oriented Development, 2010). *Regional accesibility*, menurut Steve Winkleman (2014) menjelaskan regional akses sebagai '*City and regional planning that focuses new development in central and accessible locations*'. Perancangan regional ini terfokus dengan kemudahan mengakses lokasi pada perkotaan.

The D's, terdapat lima tipe D yaitu *Density, Diversity, Design, Destination, Distance to Transit*. *Density* menjelaskan kepadatan populasi dalam suatu area (m²). *Diversity* menjelaskan struktur gabungan untuk peruntukan lahan dan tipe bangunan dalam suatu area. *Destination* menjelaskan kemudahan untuk mengakses kawasan regional perkotaan. *Design* yang muncul disini lebih pada desain untuk pejalan kaki. *Distance to Transit* menjelaskan kualitas transit servis yang memiliki kualitas baik.

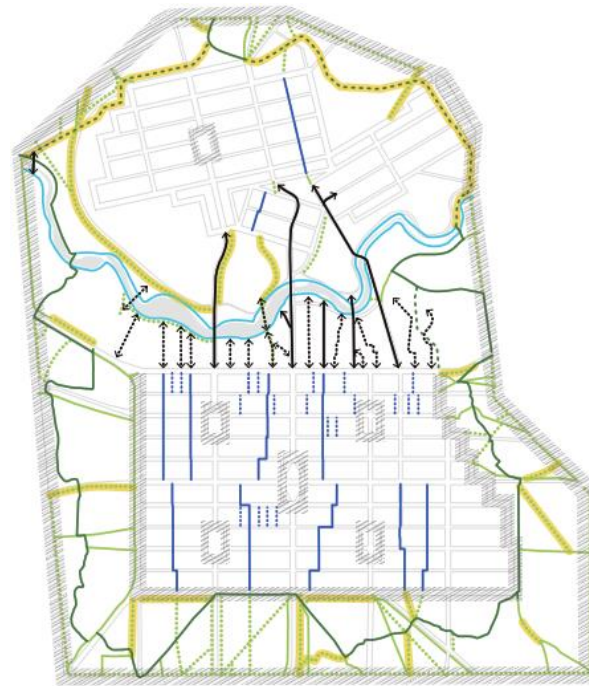
2.1.3 Kajian Tolok Ukur

Stasiun transit pusat yang area sekitar terencana sebagai kawasan transit servis yang memiliki kepadudukan yang tinggi dengan potensi perkembangan pekerjaan seluas radius 800m dari stasiun (Metrolinx, 2008) (Calthorpe, 1992)

Tabel 3. Tabel Kajian Tolok Ukur

Indikator	Variabel	Tolok Ukur
<p>1. Mobility hubs are major transit stations and the surrounding areas with significant levels of planned transit service and high residential and employment development potential within an approximately 800m radius of the rapid transit station. (Metrolinx, 2008)</p> <p>The Multi-Modal Framework Plan is comprised of the following elements, each of which is described in greater detail in the sections that follow:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bus Rapid Transit (BRT) • Fixed-Route Buses • Pedestrian and Bicycle Routes • Local Streets • Parking <p>Settling the conflicting design needs of safety and convenience for non-motorised traffic and the safety and convenience of motorised traffic (Hook, 2003)</p> <p>1.1 Non-Motorize</p> <p>1.1.2 Pejalan Kaki</p> <p>1.1.3 Lokal Transportasi</p> <p>1.2 Motorize</p> <p>1.2.1 Bus</p> <p>1.2.2 Taksi</p>	<p>1.1.1 Bus and Road</p>  <p>station location in relation to the nearest street intersection, if the existing conditions allow for a constrained or unconstrained station layout (The Capital Region Sustainable Communities Initiative, 2013)</p> <p>Tipe sirkulasi bus yang digunakan dalam perancangan merupakan <i>district type</i>, dengan menggunakan konsep linier yang menggabungkan tujuan kawasan bersejarah di Yogyakarta sepanjang sumbu imajiner</p>

1.1.2 Pedestrian and Bicycle



Sirkulasi pedestrian yang diambil dari *The city of adelaide SMART MOVE*. Menunjukkan jalur pedestrian sesuai fungsi kawasan yang dituju.



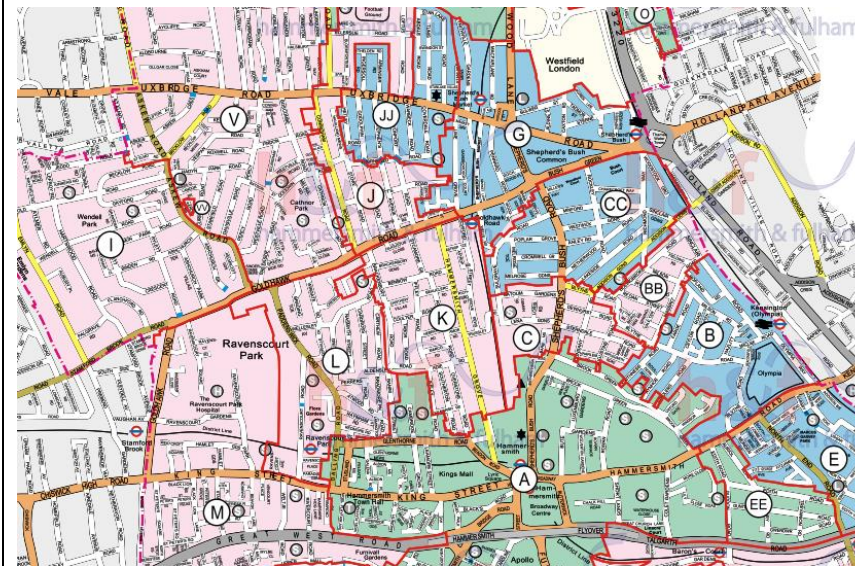
Dalam *The city of adelaide SMART MOVE* memiliki contoh pengkondisian jalan kecil. Jalan yang sempit digunakan mayoritas untuk kendaraan non-motorize, sehingga desain lebih ramah pejalan kaki (Adelaide City Council, 2012).

1.1.3 Local Street and transport

Informal public transportation (IPT) from different perspectives and reconsiders its as a provider of employment (CDIA, 2011). The Becak (the three wheeled pedicab) is the most common of the unmotorized public transport mode. As a supplementary public transport mode, it is still widely used by the resident. The Dokar (house down cart) still exists in some medium sized cities in Indonesia (Tjahjono, 1996).

Meurut Peraturan Daerah **Daerah Istimewa Yogyakarta** Nomor 5 Tahun 2016 Bab 1 Pasal 1, menjelaskan Trasnportasi tradisional merupakan sarana angkutan umum dengan kendaraan tidak bermotor yang digerakkan oleh tenaga orang dan/atau ditarik oleh hewan yang oleh masyarakat masih diakui keberadaannya meliputi **Becak dan Andong** yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran

1.1.4 Parkir



The need for greater control of parking has developed as a result of growth in motor traffic and particularly in the ownership and use of private cars (Council, 2009). Peta parkir yang terkontrol di kawasan Borough, London.

H	SEPT 1992	3 Dec 2012	24 JAN 2011 NO AMENDMENT	Monday to Friday 9.00am to 5.00pm	£1.10 per ½ hour
I	NOV 1997	28 June 2010	MARCH 2010 NO AMENDMENT	Monday to Friday 9.00am to 5.00pm	£1.10 per ½ hour
J	APRIL 1994	18 Jan 2010	(1) JAN 2004 (4) OCT 2010 NO AMENDMENT (3) JULY 2009 NO AMENDMENT (2) DEC 2002 (1) 24 AUG 1998	Monday to Friday 9.00am to 5.00pm	£1.10 per ½ hour 8 hour max stay applicable
JJ	DEC 2016	1 Dec 2016		Monday to Sunday 9.00am to 9.00pm	£1.10 per ½ hour 8 hour max stay applicable
K	OCT 1993	3 Dec 2012	NOV 2013	Monday to Friday 9.00am to 5.00pm	£1.10 per ½ hour
L	JULY 1994	23 Aug 2010	MARCH 2010 NO AMENDMENT	Monday to Friday 9.00am to 5.00pm	£1.10 per ½ hour
M	APRIL 1996	26 July 2010	MARCH 2010 NO AMENDMENT	Monday to Friday 9.00am to 5.00pm	£1.10 per ½ hour
N	JAN 1997	3 Dec 2012	11 DEC 2017	Monday to Friday 9.00am to 5.00pm	£1.10 per ½ hour
NN	11 DEC 2017	11 Dec 2017		Monday to Saturday 9.00am to 5.00pm	£1.10 per ½ hour
O	SEPT 2004	7 Jan 2013		Monday to Saturday 9.00am to 5.00pm	£1.10 per ½ hour
Q	FEB 1996	1 Oct 2012	(2) 24 JAN 2011 NO AMENDMENT (1) 13 FEB 2006	Monday to Saturday 9.00am to 5.00pm	£1.10 per ½ hour
QQ	JULY 2013	1 Oct 2012		Monday to Saturday 9.00am to 5.00pm	PERMIT HOLDERS ONLY

Sumber:
(the Land & Asset Survey Team, 2018)

1. Mixed Use
Mixed use development is a large proportion comprise retail, commercial and residential mixes.(Adelaide City Council, 2013)

1. Retail dan Komersil
Retail yang dimaksud dapat berupa (City of Sparks Nevada, 2009):
a. Toko (Store)
Sesuai dengan Peraturan Menteri Perdagangan No. 70/M-DAG/PER/12/2013 tentang Pedoman Penataan dan Pembinaan Pasar Tradisional, Pasal 22 berisi **penyediaan barang lokal sebanyak 80%** pada pusat perbelanjaan modern. Sehingga

a. Local Retail

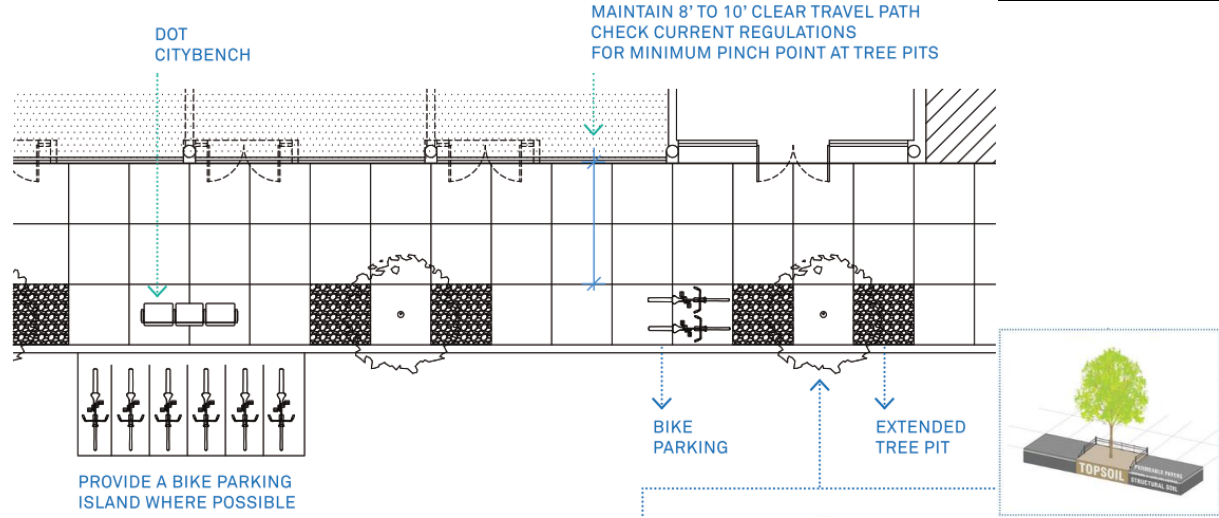
Standar Retail diambil dari *Laying The Groundwork*, standar yang di keluarkan departemen perumahan New York City (2015)
• Making the facade as transparent as possible allows for a two-way visual exchange between the exterior and interior



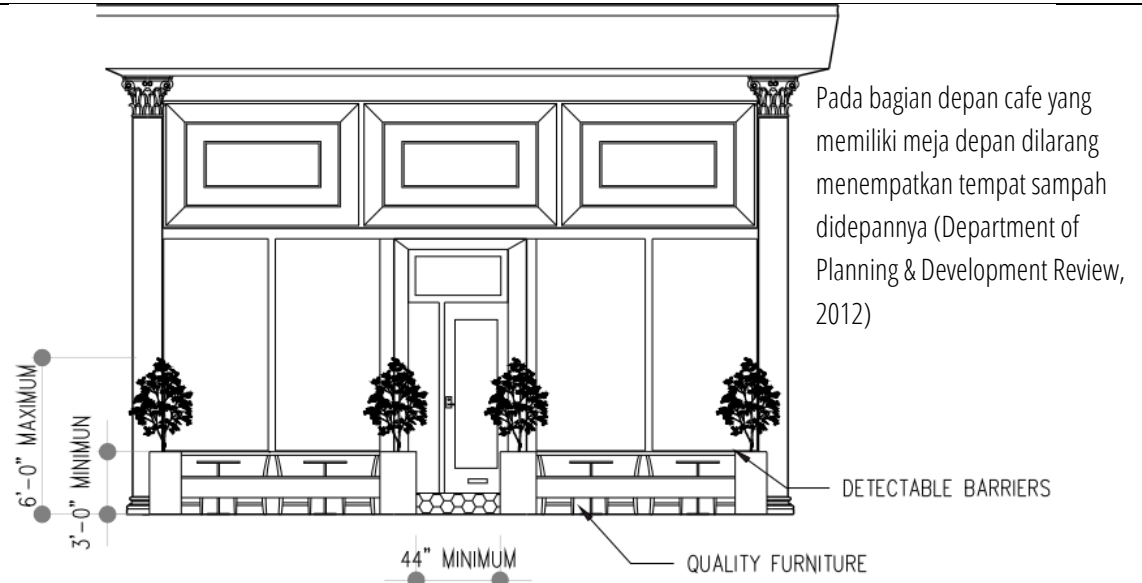
MINIMUM 70% CLEAR GLAZING BETWEEN 2 AND 10 FEET

(Cousins *et al.*, 2015)

- A wide and clear pedestrian path makes room for residents, shoppers, and passersby
- Trees and plantings improve the street experience for pedestrians, residents, and retailers

	<p>pemilihan tipe toko adalah tipe lokal (<i>Local Retail</i>)</p> <p>b. Kantor (<i>General Office</i>) Rancangan transit hub yang juga berfungsi sebagai transit bus, becak dan andong untuk masyarakat atau wisatawan, kantor yang sangat diperlukan adalah <i>Tourist Information Centre</i> (Nadar, 2001)</p> <p>c. Restoran (<i>Restaurant</i>) Salah satu komponen yang dibutuhkan area transit adalah public space untuk mengakomodasi kegiatan transit (Pace Team, 2013) yang salah satunya kegiatan menunggu, perlu adanya tempat untuk menunggu yang</p>	 <p>b. Tourist Information Centre Salah satu kebutuhan wisatawan adalah informasi wisata, pusat informasi menjadi peran penting bagi wisatawan mancanegara maupun lokal dan merupakan modal dalam mempromosikan wisata (Ispas, Rada and Sava, 2014) (Visitor Information Centre Port Adelaide, 2007)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Visitor Information Centre – 7 days a week</i> • <i>Brochures and advertising</i> • <i>Displays, signage and event banner</i> <p>c. Cafe Salah satu tipenya adalah <i>Sidewalk Cafe</i>, yang berada di pinggir jalan dan menggunakan sebagian kecil badan jalan pejalan kaki (City of Ottawa Planning, 2007). (Department of Planning & Development Review, 2012)</p>
--	--	--

nyaman seperti cafe, restaurant, dan laian-lain. Dalam rancangan **Cafe** digunakan sebagai salah satu fasilitas yang dipilih.



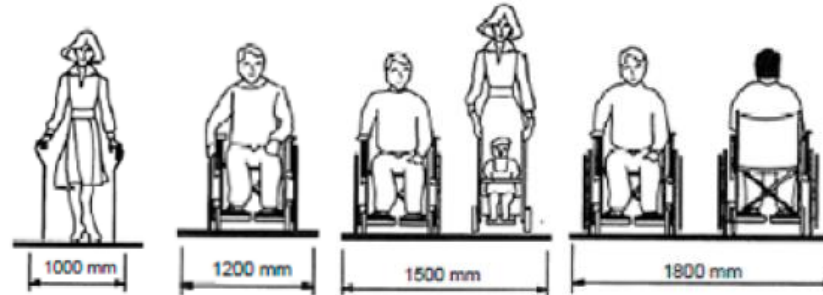
		<p>Tetap ada jarak minimal badan jalan pejalan kaki yang akan dibangun (Department of Planning & Development Review, 2012)</p>
<p>2. Open Space Konteks dari kawasan yang diambil merupakan kawasan minor activity (City of Sparks Nevada, 2009).</p>	<p>Pemilihan tipe distrik koridor. Dengan tipe kawasan tersebut ruang terbuka hijau yang dipilih adalah tipe lingkungan</p>	<p>a. Neighborhood Open Space (Transit Plaza) <i>Classification Framework for Public Open Space (2012)</i> menjelaskan definisi, 'Neighbourhood open space (NOS) serves as the recreational and social focus of a community. Residents are attracted by the variety of features and facilities and opportunities to socialise' NOS harus memenuhi (Rutherford, 2012):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Be central to surrounding neighbourhoods • Include accessible, safe pedestrian and cycling connections

	<p>a. Neighborhood Open Space (Rutherford, 2012)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Form part of an overall pedestrian and cycling network to connect key destination points • Support good passive surveillance • Be responsive to natural site features • Build on sense of place • Assist to preserve local biodiversity and natural area values. • NOS may include a combination of open parkland and bushland with activity spaces for casual play (Rutherford, 2012)  <p>Standar aturan yang dikeluarkan oleh City of Goldcoast (2006)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Create multiple access/egress points along the park perimeter • Create designated maintenance vehicle access to the park
--	---	--

Kebutuhan dalam *open space*

- *Barrier free design*

Open Space dapat diakses oleh semua masyarakat dan pendatang dengan menerapkan konsep *barrier free*



(City of Goldcoast, 2016)

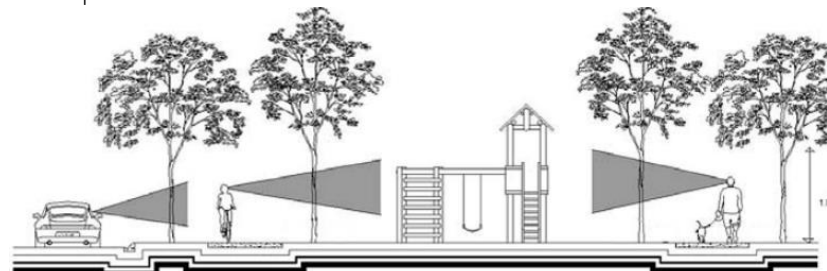
Seats connected into paths with adjacent hard surface for prams and wheel chairs.

- Cukup pencahayaan *outdoor* pada saat malam hari

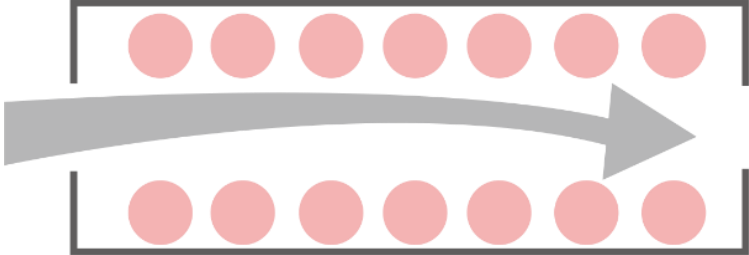


Area pejalan kaki dan sepeda memiliki penerangan yang cukup

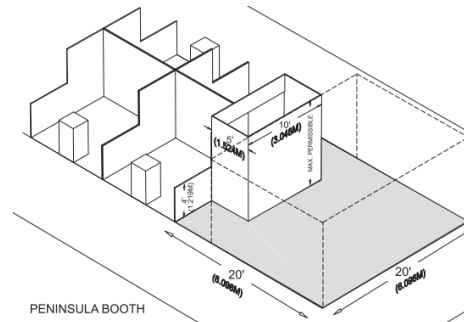
- Landscape



Penempatan vegetasi ditata sehingga tidak menutupi area lain kawasan, sehingga meminimalisir segala bentuk kejahatan

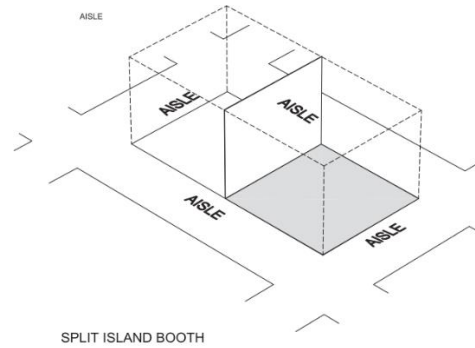
<p>3. Hotel & Craftmanship Kawasan perancangan masuk pada Kecamatan Mergangsan, kawasan yang paling terkenal dari kecamatan ini adalah Pawirotaman, yang memiliki sejarah hotel dan batik yang cukup menarik (Sumintrasih and Adrianto, 2014)</p>	<p>Dalam buku <i>Dinamika Kampung Kota</i> (2014) menjelaskan terdapat 44 hotel yang berada di Pawirotaman. Belum terhitung <i>guest house</i> dan <i>homestay</i> yang ada sekarang. Sehingga dalam rancangan ini lebih menekankan pada rancangan produksi batik dan showroom secara makro.</p> <p>a. Produksi batik b. Showroom batik</p>	<p>a. Produksi Batik Beberapa langkah-langkah dalam membatik (Anin, 2013) :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Ngemplong</i> (Tahap awal berupa pencucian kain dan pemberian minyak) 2. <i>Nyorek</i> atau Memola (Penggambaran pola batik) 3. <i>Mbathik</i> (Proses membatik menggunakan lilin) 4. <i>Nembok</i> (Menutupi bagian-bagian yang tidak boleh terkena warna) 5. <i>Medel</i> (Pencelupan kain yang sudah diberi lilin sesuai pola ke dalam cairan warna dasar) 6. <i>Ngerok</i> dan <i>Mbirah</i> (Penghilangan lilin dengan pengerokan dan diangin-anginkan) 7. <i>Mbironi</i> (Penutupan pola yang menggunakan warna dasar menggunakan lilin) 8. <i>Menyoga</i> (Mencelupkan kain yang sudah diberi lilin ke dalam warna coklat kayu soga) 9. <i>Nglorod</i> (Menghilangkan lilin dengan cara mencelupkan ke dalam rebusan air) 10. Kain yang sudah hilang lilinnya kemudian diangin-anginkan <p>b. Showroom Batik Showroom dengan isi display batik memiliki beberapa penataan, sesuai dengan aturan internasional yang dikeluarkan IAEE (<i>International Association of Exhibitions and Event</i>) adalah seperti berikut (International Association of Exhibitions and Event, 2014):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linear Booth and Corner Booth  <p>Penataan display memanjang membentuk garis</p>
---	--	--

- Peninsula Booth



Penataan display yang dapat dilihat dalam 3 sisi

- Island Booth



Display ditata membentuk seperti subah pulau yang dapat dilihat dari beberapa sisi

2.1.4 Arsitektur Prawirotaman

Kawasan perancangan termasuk kawasan kampung kota, tepatnya terletak di Kecamatan Mergangsan. Kawasan ini dulunya terkenal dengan penghasil batik di Yogyakarta, sehingga beberapa rumah lama merupakan rumah bekas pengrajin batik. Tipe bangunan di Kawasan Prawirotaman didominasi dengan tipe rumah Jawa dengan halaman yang cukup luas (Sumintrasih and Adrianto, 2014), ada cukup banyak juga tipe bangunan kolonial *indische*. Beberapa typologi bangunan memiliki 2 lantai, seperti pada gambar 10 menunjukkan bangunan 2 lantai yang diprediksi merupakan bangunan produksi batik.



Gambar 15. Bangunan di area site

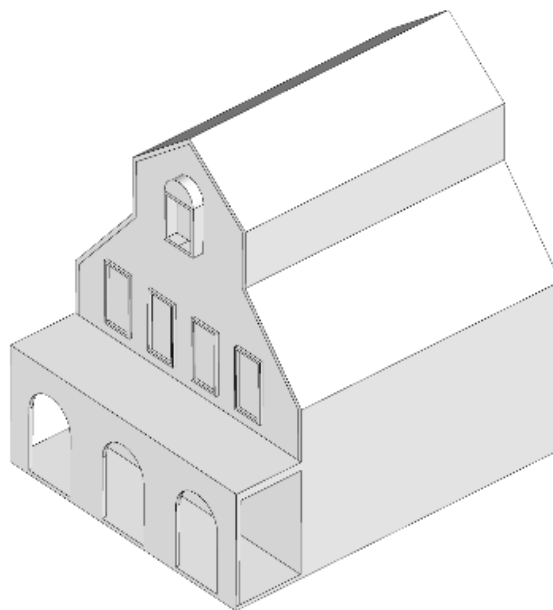
Sumber: Dokumentasi penulis, 26 November 2017

Gambar 11 memperlihatkan rumah dua lantai. Lantai 2 terlihat terbuka dan diperkirakan digunakan untuk menjemur batik. Beberapa bangunan di kawasan site merupakan bangunan tipe *indische* dan beberapa bangunan merupakan bangunan Jawa.



Gambar 16. Tipologi bangunan
Sumber: Dokumentasi penulis, 26 November 2017

Seperti pada gambar 8 juga menunjukkan tipe kolonial. Namun biasanya tipe ini hanya bekerja pada fasad saja, dan atap yang digunakan tetap atap pelana standar.



Gambar 17. Konsep Bangunan Kolonial
Sumber: Dokumentasi penulis, 26 November 2017

Arsitektur fasad Prawirotaman pernah dibahas dalam buku *Dinamika Kampung Kota*. Dalam buku membahas bagaimana peralihan usaha pengrajin batik menjadi usaha penginapan. Menjelaskan 'bangunan penginapan yang umumnya berarsitektur rumah Jawa ini pada awalnya

banyak yang mempertahankan'. Secara tidak langsung menjelaskan bahwa arsitektur bangunan dulunya menggunakan bangunan jawa.

Peralihan bangunan asli menjadi bangunan modern sangat terlihat di kawasan kampung perajurit. Bangunan hotel semakin bermunculan dengan tipe ketinggian yang dinilai cukup tinggi untuk kawasan perumahan *landed*. Tidak semua bangunan hotel menggunakan bangunan modern, beberapa masih mengadaptasi dari tipe bangunan sekitar. Seperti di gambar 10 menunjukkan hotel yang masih mengadaptasi tipe fasad kawasan.



Gambar 18. The Cube Hotel

Sumber: Dokumentasi penulis, 26 November 2017

Barat Laut saite berhadapan langsung dengan Pojok Beteng Wetan. Terdapat beberapa bangunan yang tidak berpenghuni di bagian barat laut site. Bagian timur site merupakan pemukiman warga.

Dua titik pemberhentian bus ditemukan di area site, menunjukkan site memang cukup strategis untuk dijadikan transit hub. Dapat dilihat pada gambar 3, masyarakat sekitar masih menggunakan alat transportasi bus kota, dan bahkan masih menggunakan becak sebagai transportasi sehari-hari. Fakta ini cukup memperkuat tujuan pembuatan perancangan transit hub di area ini.

Perancangan ini diharapkan dapat memperkenalkan Yogyakarta yang tidak hanya memiliki Malioboro dan Keraton sebagai landmark Yogyakarta, bahwa benteng dan kampung sekitar Keraton juga memiliki nilai penting dari sejarah Yogyakarta, dan menjadi satu bagian menjadi kawasan Daerah Istimewa Yogyakarta.

2.2 KAJIAN AWAL TIPOLOGI DAN PRESEDEN AWAL SERUPA

2.2.1 Tipologi

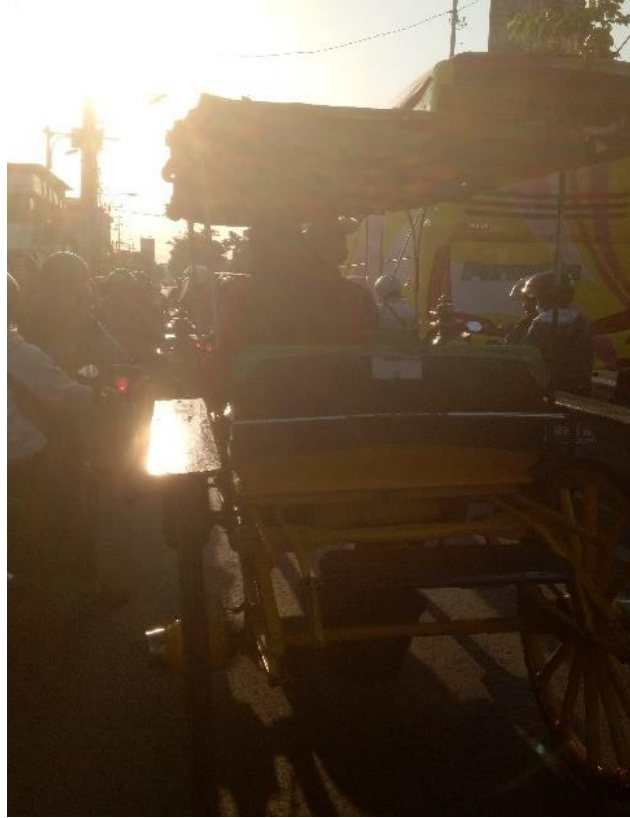
Kawasan perancangan termasuk kawasan kampung kota, tepatnya terletak di Kecamatan Mergangsan. Kawasan ini memiliki 2 pemberhentian bus, yaitu bus kota dan bus Trans Jogja seperti yang terlihat pada gambar 5. Dua pemberhentian ini cukup penting fungsi dan manfaat untuk masyarakat. Dalam gambar 5 menunjukkan 2 titik transportasi umum. Titik yang berwarna merah merupakan Halte bus Trans Jogja Sugiono 1, titik yang berwarna biru merupakan halte bus kota.



Gambar 19. Halte Bus Kota

Sumber: Dokumentasi penulis, 26 November 2017

Gambar 2 menunjukkan pemberhentian bus kota yang berada di Jl. Parangtritis bagian timur jalan. Bus kota masih digunakan masyarakat Jogja. Selain bus kota, kendaraan tradisional andong dan becak masih digunakan. Seperti gambar diatas, penggunaan becak masih dilakukan masyarakat Yogyakarta. Becak tidak hanya digunakan untuk pariwisata di Jogja, namun masyarakat Jogja masih menggunakan untuk transportasi sehari-hari.



Gambar 20. Andong di Jl. Kolonel Sugiono
Sumber: Dokumentasi penulis, 17 September 2017

Andong masih digunakan dalam transportasi umum untuk wisata maupun transportasi sehari-hari. Seperti pada gambar 3 menunjukkan andong masih digunakan di area perancangan.

Garis imajiner Jogja membentang dari Panggung Krpyak (selatan) hingga tugu (utara) yang hanya dikenal dengan namanya saja, namun penegasan fisik belum ada. Area perancangan jika dilihat dari peta tidak dilewati oleh garis imajiner, namun merupakan cabang dari Benteng Keraton yang dilewati garis imajiner. Rancangan transit hub tidak bisa memasuki area Keraton, rancangan akan menambah akomodasi dari transit hub yang sudah ada, yaitu area pojok beteng wetan, dimana terdapat transit bus kota, becak, dan trans jogja.

2.2.2 Preseden Serupa

Transbay Transit Center in San Francisco / Pelli Clarke Pelli Architects

Transbay Transit Center akan menjangkau lima blok kota, menampung berbagai program yang akan menarik banyak jenis pengguna ke situs pusat kota. Taman atap seluas 5.4 acre akan mencakup ruang hijau dengan tanaman daerah pegunungan yang beragam dan asli, amfiteater 1000 orang, kafe, taman bermain, dan pusat seni dan pendidikan serta berbagai jalur bersepeda dan pejalan kaki. Lorong-lorong hub transportasi di bawah ini akan diterangi oleh cahaya alami, menembus langit-langit di taman (Vinnitskaya, 2013).



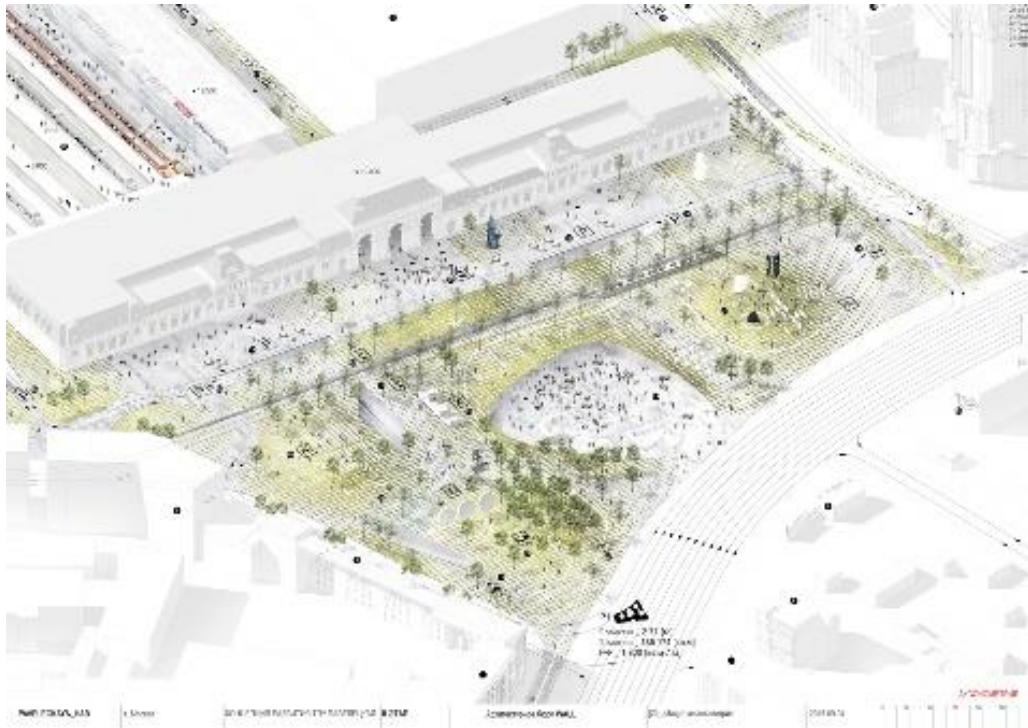
Gambar 21. Transbay Transit Centre
Sumber: Archdaily, 2013

Perancangan *transit hub* sama seperti perancangan dari arsitek *WALL Architectural Bureau* yang merancang *New Paveletskaya Transit Hub for Moscow* proyek tahun 2020. Rancangan ini merupakan rencana pembangunan kembali *Terminal Aero Express* dengan mengembangkan hotel dan bisnis setempat. *Transit hub* berada di bawah tanah untuk memisahkan dari taman. *Transit Hub* ini bertujuan untuk menyambungkan pedestrian dengan terminal (Oh, 2016).



Gambar 22. Transit Hub Wall Architectural Bureau
Sumber: Archdaily, 2018

Perbedaan Transit Hub yang berada di Moscow dengan yang akan diajukan adalah, Transit Hub yang akan diajukan cukup untuk Transit Hub bus, andong, dan becak yang akan beroperasi mengelilingi garis imajiner Yogyakarta. Memiliki beberapa retail oleh-oleh dan *Tourist Informaton Centre*.



Gambar 23. Transit Hub Wall Architectural Bureau

Sumber: Archdaily, 2018