

LATAR BELAKANG

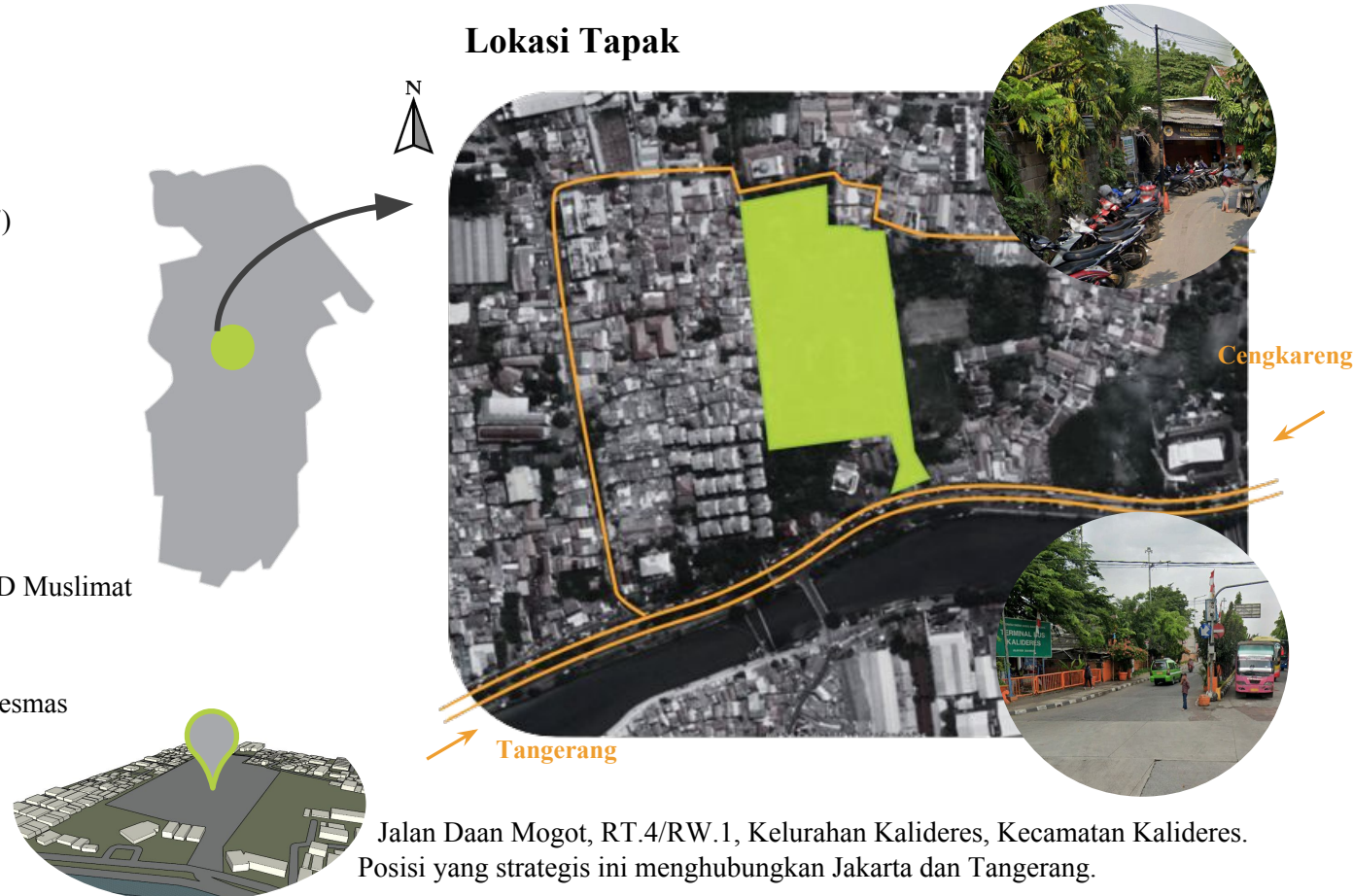
Ibukota Jakarta merupakan kota terpadat dengan populasi total penduduk kurang lebih 10 juta penduduk. Kepadatan penduduk ini menjadi akar permasalahan dari kemacetan di Ibukota. Perencanaan transportasi publik yang memadai seperti adanya *Commuter Line*, TransJakarta, hingga MRT menjadi upaya penanggulang yang dilakukan pemerintah. Untuk itu transportasi di Jakarta menjadi hal yang vital untuk diperhatikan keberadaaan dan keberjalanannya.

Regulasi Tapak

- Zona : Zona Pelayanan Umum dan Sosial
- Sub Zona : Sub Zona Prasarana Terminal (kode S.7)
- Koefisien Dasar bangunan : KDB : 60%
- Koefisien Lantai bangunan : KLB : 1,6
- Ketinggian Bangunan : KB : 4
- Koefisien Dasar Hijau : KDH : 35%
- Koefisien Tapak Basemen : KTB : 50%

Batas Tapak

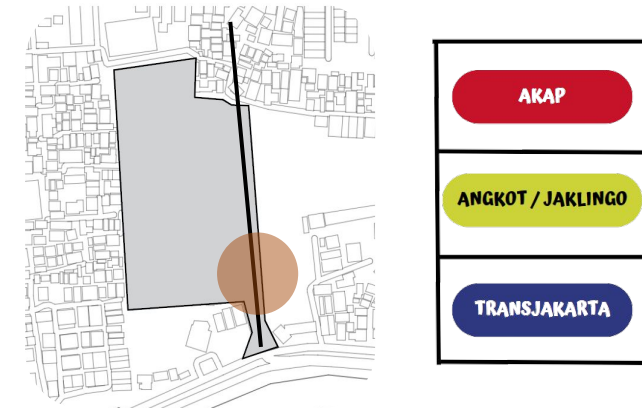
- Utara : Jl. Darussalam, SMK Syanggit, SD Muslimat
- Selatan : Jl. Pantura, Kalideres
- Timur : Lahan Kosong
- Barat : Perumahan, SDN Kalideres, Puskesmas



KONSEP PERANCANGAN

Sirkulasi

Bentuk Tapak Vertikal dari jalan utama, maka penataan ruang yang efektif adalah linear



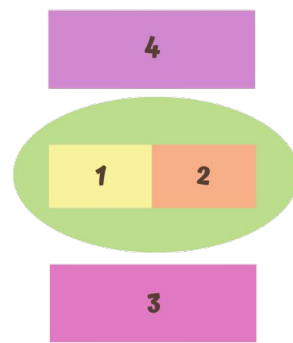
Zonasi

Zona 1 dan 2 berada di antara Zona 3 dan 4, dan beberapa preseden memperlihatkan zona 3 dan 4 berdekatan

- Zona 1 dan 2 (Penumpang)
- Zona 3 (Perpindahan Manusia-Kendaraan)
- Zona 4 (Kendaraan)

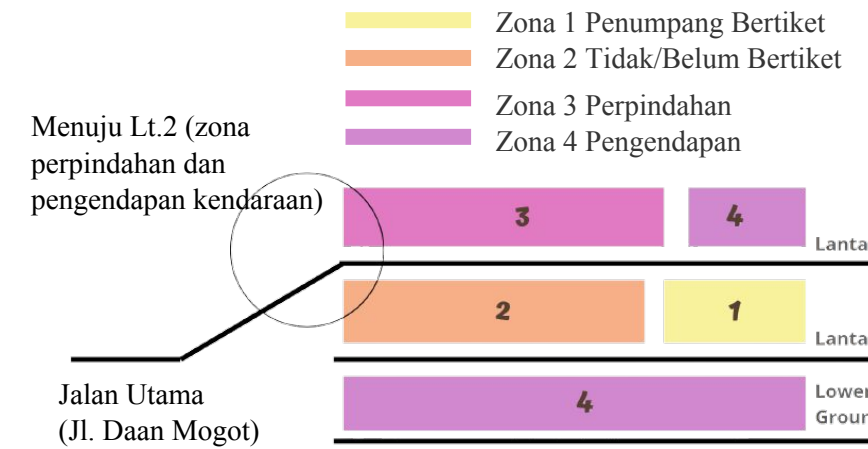


Sirkulasi manusia dapat berupa pedestrian atau plaza yang membentuk hubungan erat dengan aktivitas kegiatan di dalam tapak.

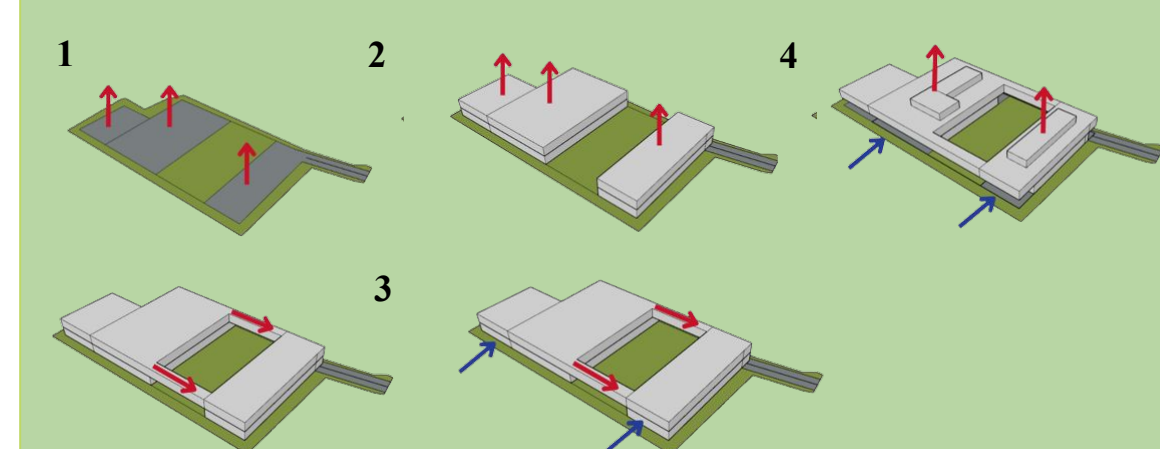


Sekaligus Mempertahankan vegetasi pada tapak

Skenario Konsep



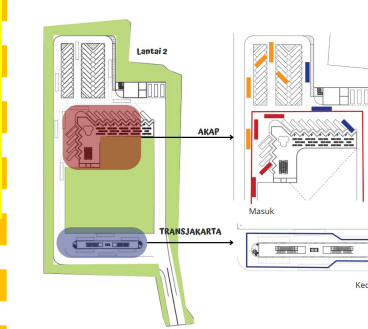
Gubahan Massa



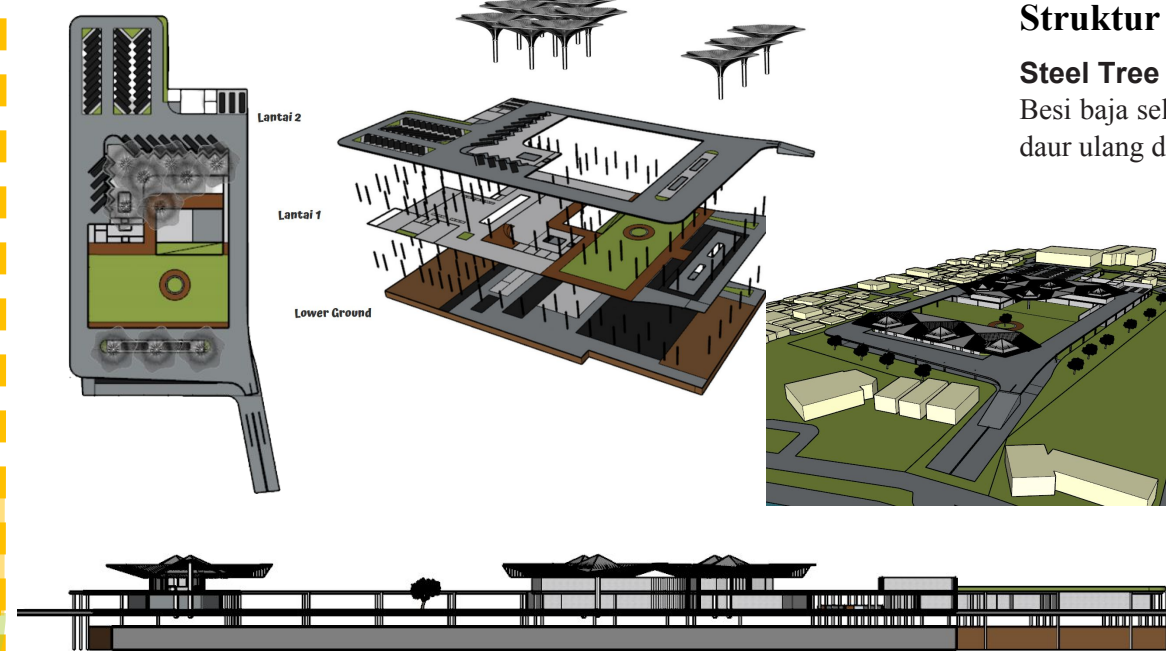
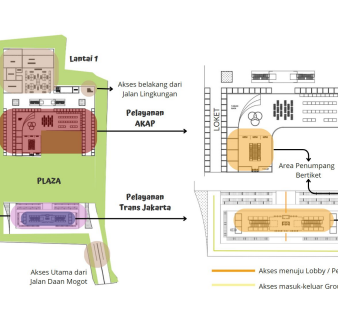
- Bentuk dasar tapak membentuk 3 persegi yang disatukan. Massa ditarik ke ketinggian 2 lantai.
 Lt 2: Zona Perpindahan
 Lt 1: Zona Penumpang
 Lower Ground: Zona Pengendapan
- Sisi terluar massa lantai 2 ditarik ke massa ke-3 yang digunakan untuk sirkulasi kendaraan dan penauangan lantai dibawahnya
- Vegetasi pada tapak dipertahankan sebagai Plaza dan menciptakan void, sehingga cahaya matahari dan sirkulasi udara masuk maksimal
- Peletakan massa di tengah tapak, mengurangi kebisingan dan dinilai lebih efektif dan massa berbentuk horizontal dan lantai 1 menjorok ke dalam sehingga sinar matahari minim terpapar pada fasad tapak

PENERAPAN DESAIN

Sirkulasi Kendaraan



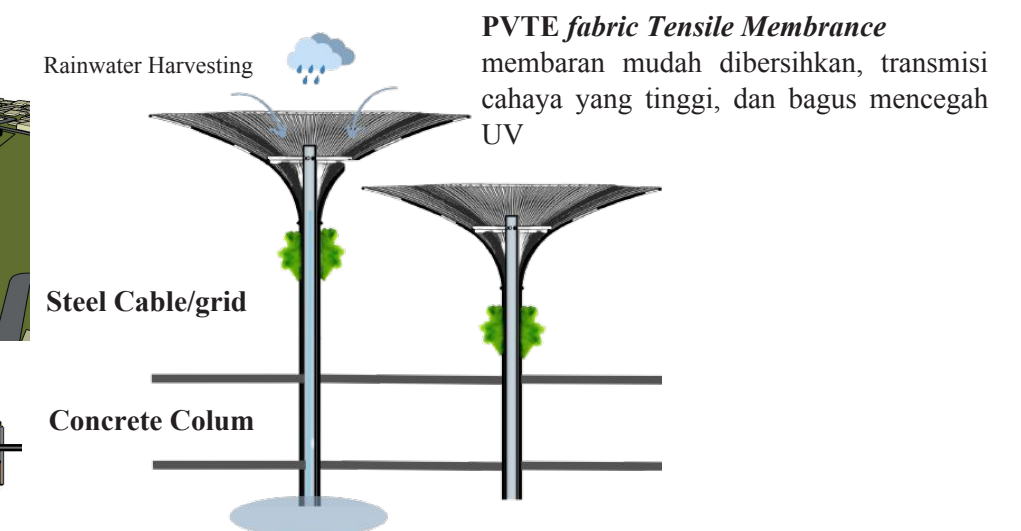
Sirkulasi Manusia



Struktur Atap

Steel Tree Structure

Besi baja selain menjadi material palingkuat dan fleksibel. Bjaa tidak mudah karat, dan mudah daur ulang di masa mendatang



KESIMPULAN

Perancangan Terminal Penumpang kalideres Tipe A menyelesaikan permasalahan kemacetan di luas tapak terbatas dengan mengatur sirkulasi manusia dan kendaraan dengan memisahkan sirkulasi kendaraan Bus, Mini Bus, Motor & Sepeda hingga pemisahan sirkulsi manusi dengan kendaraan besar. Perancangan didukung dengan penerapan arsitektur berkelanjutan denhgan penggunaan struktur atap *tree structure*, yaitu membantu mengolah Kembali air hujan untuk memenuhi kebutuhan air dan memungkinkan Ketika pengembangan terminal terdapat kemudahan menambah pernaungan.

REFERENSI

Studi Preseden (Zonasi, Organisasi Ruang, Pola Sirkulasi Kendaraan & Manusia)

- Indonesia (Terminal Pulo gebang, Indonesia)
- Luar Negeri (Nevsehir Bus Terminal, Turki; Kayseri West City Bus Terminal, Turki; Terminal Bus Luleburgaz, Turki; Santiago de Compostela Bus Station, Spanyol)

Pengamatan di Lapangan

Keberadaan terminal menjadi salah satu usaha mengajak masyarakat menggunakan transportasi umum darat untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi sebagai bentuk mengurangi kemacetan

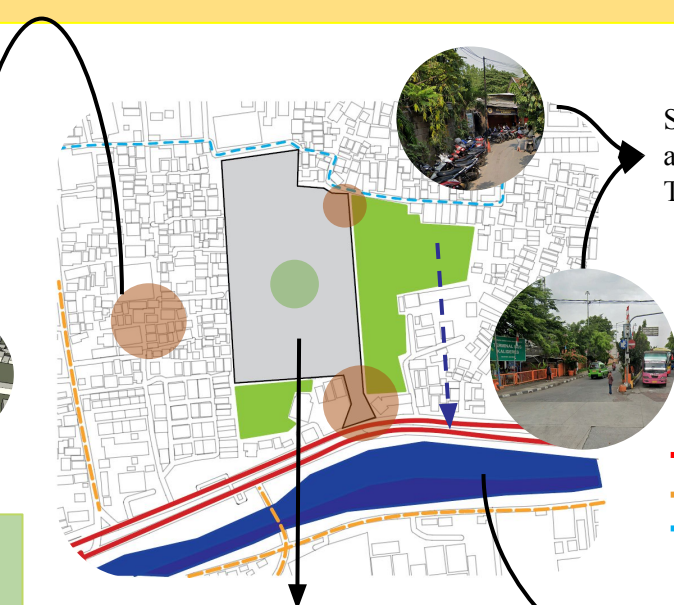
Kenyataan pada lapangan Kehadiran terminal menimbulkan kemacetan dengan penyebab lain

PROGRAM ARSITEKTUR

Lingkungan yang padat, dengan mayoritas fungsi sebagai residensial dan komensil, (tinggi bangunan sekitar 1-2 lantai)

Pengaturan Massa & Zona ruang berdasarkan aturan dengan keterbatasan luas tapak dan minimal KLB

Tidak menjadi polusi udara, dan suara untuk lingkungan sekitar



Konteks Tapak

Sirkulasi Kendaraan dan manusia dengan keterbatasan hanya 1 akses besar menuju tapak
 Tidak ada potensi menambah akses lain ke jalan utama

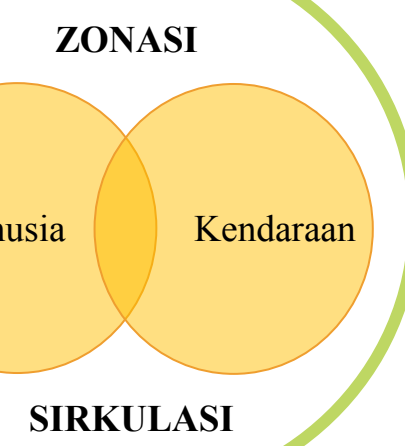
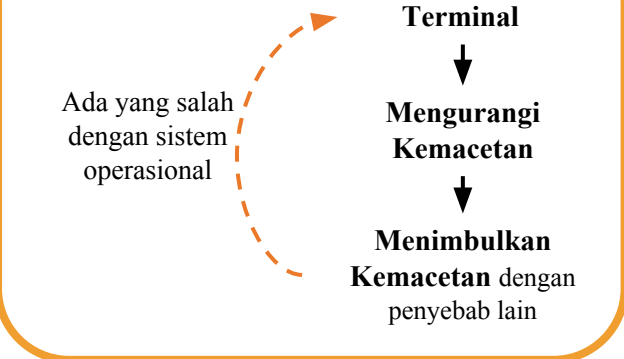
Memisahkan sirkulasi kendaraan (bus, mobil golongan 1, sepeda) dan manusia

- Jalan Arteri (Jl. Daan Mogot)
- Jalan Kolektor
- Jalan Lingkungan

Pengelolaan dan pengarahalan aliran IPAL dari utara ke selatan (Kali Mookervant) dengan kontur datar

PENYELESAIAN MASALAH

Pemahaman



Letak & Kedekatan Area Pelayanan