

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Membangun kota Jakarta dengan hanya mengandalkan jalur untuk kendaraan pribadi dapat menyebabkan kota yang semakin besar namun juga menjadi boros, tidak efisien, dan tidak terkendali. Akibat terburuk dari dampak ini adalah bagaimana terjadinya ketimpangan sosial dimana masyarakat kelas menengah kebawah terpinggirkan ke pinggiran kota, selain itu ruang terbuka juga semakin menghilang dan infrastruktur kota tidak bisa mewadahi perluasan kota yang berkembang semakin cepat. (Jaklingko, 2018)

Pengembangan daerah yang berorientasikan pada transit atau TOD adalah suatu pendekatan untuk pengembangan fisik suatu komunitas yang memanfaatkan keunikan yang terjadi antara akses ke transportasi berkualitas tinggi. TOD secara luas dapat diartikan sebuah *development* pada area yang dekat dengan suatu stasiun transit yang padat, *mixed-use*, ramah pejalan kaki, dan terintegrasi dengan baik dengan transitnya sendiri (Clarion, 2014)

Di beberapa kota sangat terasa suasana yang *vibrant* dimana satu blok kota dapat menampung campuran dari restoran, area perkantoran, tempat tinggal, dan toko. Jenis pembangunan inilah yang disebut *Transit Oriented Development* (TOD). Pengembangan *mixed-use* memudahkan untuk menggunakan transportasi umum, berjalan kaki, atau bersepeda, membantu menghubungkan kota secara efisien melalui transportasi (Zamorano & Kulpa, 2014). Salah satu prinsip dari TOD ini adalah untuk menyediakan akses-akses jalan baik untuk pedestrian atau pesepeda ke *development area* sekitar stasiun transit itulah mengapa salah satu tujuan dari TOD itu sendiri untuk menghilangkan batasan yang ada antara ruang publik dan privat. Atau permeabilitas antar ruang (Clarion, 2014). Permeabilitas tanpa filter mengacu pada tata letak jalan yang memberikan permeabilitas yang sama untuk semua mode. Permeabilitas yang difilter berarti memisahkan mode

berkelanjutan dari lalu lintas motor pribadi untuk memberikan keuntungan dalam hal kecepatan, jarak, dan kenyamanan. Disini yang ingin di tekankan adalah bagaimana permobilitas yang tidak tersaring antar ruang publik dan privat di bangunan *mixed-use* dan area transit. (Melia. 2012)

Kenyataannya bagaimana di Jakarta sendiri batasan antar dua ruang yang berbeda fungsi sangatlah terlihat, dari stasiun transit ke area *mixed-use*. Salah satu masalah dalam pembangunan daerah TOD di Jakarta ini adalah bagaimana tidak adanya konektivitas yang terjadi antar kedua area tersebut. Sebagai pengguna moda transportasi umum, para pengguna harus berjalan dulu keluar dari stasiun untuk masuk ke dalam gedung, tidak ada integrasi langsung dengan bangunannya. Ini menghilangkan prinsip-prinsip TOD dimana tujuannya sendiri adalah untuk menghilangkan batasan yang ada antar publik dan privat. Berbeda dengan Singapura yang dibangun memang dengan konsep *walkability*. Negara Singapura ini sendiri memiliki lahan yang sangat kecil, sehingga mereka harus memanfaatkan lahan yang ada, mereka seakan membuat kota di bawah tanah, di mana terdapat akses-akses jalanan bagi pedestrian yang terhubung langsung dengan gedung-gedung perkantoran, pusat perbelanjaan, dan perhotelan. Akses-akses ini juga langsung terhubung dengan stasiun MRT bawah tanah yang membuat kotanya lebih hidup. *Three dimensional pedestrian network* merupakan salah satu keunggulan yang tercipta dari TOD ini, dimana terjadinya ruang publik yang lebih *vibrant* pada level yang berbeda-beda saja bukan hanya pada *ground level*. (Cho, 2016). Dengan begini Singapura menciptakan seakan bangunan-bangunan disana merajut menjadi satu tidak ada batasan di antaranya.

Dengan terciptanya karakteristik hubungan yang lebih baik antara stasiun transit dengan bangunan, hal ini dapat menimbulkan tumbuhnya fungsi bangunan yang beragam. Residential, kantor, dan servis yang dapat membantu di area sekitar stasiun transit. Hal ini dapat memberikan kemungkinan bagi warga untuk tinggal lebih dekat dengan pekerjaan mereka atau mengambil keuntungan dari padatnya area sekitar stasiun transit. Pekerja dapat menjalankan tugasnya dalam batas jarak pejalan kaki dari tempat ia bekerja, penumpang dapat mengakses layanan yang

nyaman saat berada di stasiun, warga dan pengunjung dapat melanjutkan aktivitas di waktu senggang mereka (Shamskooski, 2012). Hal ini tentunya harus di dukung dengan konfigurasi pengaturan dari bangunan *mixed-usenya* itu sendiri. Bagaimana sepanjang jalan pedestrian yang menghadap kejalan raya atau bagian fasad bangunan yang mengarah ke stasiun harus non-residensial dimna tetap menjaga hak privasi mereka. (Clarion , 2014). Meletakan bagian fungsi ruang publik ke arah jalan dapat menghidupkan pedestrian sepanjang jalan raya tersebut. Membuat *set back* agar jalanan semakin luas yang dapat di hubungkan dengan artikulasi dari tokonya sendiri yang lebih bersifat *open*, menempatkan *outdoor cafe* untuk menambahkan keberagaman aktivitas di sepanjang jalan, dan taman atau plaza sebagai tempat aktivitas *high intensity*.(Bazar,2010).

Permeabilitas ruang yang terjadi antara area *mixed-use* dengan TOD ini juga diharapkan dapat terbawa sampai ke dalam area *mixed-usenya* itu sendiri. Anda dapat menemukan perumahan, restoran, layanan, sekolah, fasilitas budaya, taman, dan banyak lagi. Konektivitas ini mengurangi kebutuhan akan kendaraan pribadi, sehingga meningkatkan kelangsungan hidup angkutan umum, berjalan kaki, dan bersepeda. Mendekatkan pusat aktivitas keseharian manusia jauh lebih dekat. Pengembangan area *mixed-use* ini kenyataanya sekarang justru banyak mengincar skala pembangunan yang besar dan *layout* bangunan yang disusun sesuai dengan hirarki yang teratur, dengan pembangunan seperti ini permeabilitas secara visual dan fisik tidak akan maksimal karena akses jalan yang terbatas (Bentley, 1985). Di dalam area *mixed-use* itu sendiri penyusunan konfigurasi fungsi-fungsi yang beragam tersebut dapat menghilangkan batasan publik dan privat (Bazar,2010). Mendekatkan fungsi-fungsi tersebut secara frontal diharapkan dapat menghidupkan setiap sirkulasi di dalamnya, membuat area *mixed-usenya* itu sendiri menjadi lebih aman, aktif, dan interaktif. (Cho, 2016). Melihat zaman yang berkembang secara cepat ini dan ketersediaan ruang yang tidak memadai kebutuhan manusia yang terus berkembang ini. Integrasi antar moda transportasi sangatlah penting demi menghilangkan rasa kebingungan dimasyarakat. Melihat antusiasme masyarakat Jakarta dalam kemunculan moda raya terpadu (MRT) dan pembangunan beberapa ruang publik, dapat menjadi alasan mengapa desainer-desainer harus menciptakan

ruang yang dapat mendekatakan berbagai kebutuhan aktivitas manusia sehari-harinya.

1.2 Rumusan Masalah

- 1, Apa kriteria permeabilitas pada desain *mixed-use* di lokasi *Transit Oriented Development*?
2. _Bagaimana merancang konfigurasi antar fungsi dalam area *mixed-use* dengan memperhatikan kriteria permeabilitasnya?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penulis melakukan penelitian ini adalah antara lain :

1. Untuk mengetahui kriteria permeabilitas apa saja yang dapat mendukung perancangan *mixed-use* pada area TOD
2. Untuk mengetahui konfigurasi antar fungsi dalam area *mixed-use* dengan memperhatikan kriteria permeabilitasnya.

1.4 Manfaat Penelitian

Menurut penulis penelitian ini penting bagi para pembaca untuk memahami pe merancangan ruang *permeable* antara publik dan privat di antara bangunan *mixed-use* dengan stasiun transit. Penelitian ini juga bermanfaat untuk memahami bagaimana pengaturan konfigurasi ruang fungsi-fungsi dan sirkulasi akan berdampak kepada permeabilitas ruang publik dan privat yan akan mendorong area yang lebih aktif dan interaktif.

1.5 Sistematika Penulisan

Penelitian ini terdiri dari 6 bab dengan urutan penulisan:

1. Bab 1 Pendahuluan

Membahas mengenai latar belakang masalah bagaimana pembangunan sekarang justru menghilangkan konektivitas antar ruangnya. BAB I ini juga membahas mengenai solusi-solusi untuk mengatasi permasalahan tersebut.

2. Bab 2 Aspek Permeabilitas dalam Perancangan Area *Mixed-Use*

Membahas mengenai landasan teori untuk mendukung penelitian terhadap kata kunci yang dipakai sebagai pegangan dalam penelitian ini. Menjelaskan tentang strategi penyusunan konfigurasi area *mixed-use* dan hubungannya dengan kriteria-kriteria permeabilitas.

3. Bab 3 Objek studi perancangan area *mixed-use*

Berbicara mengenai studi preseden dari dua bangunan menggunakan satu matriks kesimpulan yang didapatkan dari bab sebelumnya. Studi preseden pertama adalah *Taikoo Li Sanlintun* karya Oval Partnership dan Kengo Kuma yang terletak di Beijing, China dan studi preseden kedua adalah sebuah area *Transit Oriented Development* di Seoul, Korea Selatan *seoul station*.

4. Bab 4 Strategi Desain dalam perancangan area *mixed-use* dengan pendekatan permeabilitas. Berisi mengenai beberapa strategi desain dalam membentuk are *mixed-use*. Bab ini juga berisi mengenai beberapa eksplorasi pengembangan strategi desain dan bab ini juga berisi Berisi mengenai analisis tapak di area Lebak bulus, Jakarta Selatan sebagai tapak terpilih, Bab ini juga menceritakan tentang analisis pengguna dari area *mixed-use*

5. Bab 5 Perancangan area *mixed-use* dengan pendekatan permeabilitas

Berisi tentang proses perancangan area *mixed-use* dengan menggunakan strategi-strategi yang ada. Bab ini menunjukkan bagaimana sebuah

arsitektur area *mixed-use* dapat terbentuk dengan pendekatan permeabilitas.

6. Bab 6 Kesimpulan dan Penutup

Berbicara mengenai kesimpulan secara menyeluruh dari bab-bab sebelumnya dan temuan yang didapatkan dapat disimpulkan untuk menjawab pertanyaan penelitian. Bab ini juga berisi tentang kendala, langkah selanjutnya dalam penelitian, dan saran untuk penelitian selanjutnya.

