

## BAB II

### ***TRANSIT HUB DAN LIFESTYLE HUB DENGAN PENDEKATAN *ECO FRIENDLY****

#### **2.1 Transit Hub**

*Transit Hub* merupakan gabungan dari dua kata yang terdiri dari kata *transit* dan *hub*. *Transit* sendiri memiliki arti sebagai pengangkutan barang atau orang menggunakan kendaraan dari satu tempat ke tempat lainnya (Yaptianto, 2019). Sedangkan *hub*, merupakan suatu tempat yang digambarkan sebagai sebuah pusat kegiatan untuk sebuah kegiatan yang sangat penting (*Oxford Dictionary*, 2019). Selain itu, *hub* juga dapat diartikan sebagai bagian dari sebuah pusat pada roda yang berputar dan memiliki jari-jari yang menyebar (Yaptianto, 2019). Secara keseluruhan, *transit hub* merupakan sebuah properti bagi stasiun atau sebuah tempat pemberhentian angkutan massal yang melayani pertukaran penumpang antar beberapa moda transportasi publik (Yaptianto, 2019). *Transit hub* juga dapat diartikan sebagai terminal sentral atau fasilitas transportasi sentral yang melayani banyak operasional transportasi.

Menurut Arcadis (2018), *transit hub* bukan lagi hanya sekadar sebagai tempat perpindahan pengguna yang tiba maupun berangkat. Namun, adanya fasilitas yang disediakan di dalam maupun sekitar *transit hub* dapat menjadikan sebuah kawasan sebagai sebuah destinasi yang berdiri sendiri dan menjadikan kawasan tersebut sebagai tujuan wisata (Arcadis, 2018). Dengan demikian, *transit hub* dalam penulisan ini dapat diartikan sebagai ruang yang menghubungkan antar stasiun sentral yang mengakomodasi pertukaran penumpang dari berbagai moda transportasi dengan fasilitas yang mempermudah alur sirkulasi penumpang yang disesuaikan dengan memperhatikan kondisi sekitar.

Dalam perancangannya, *transit hub* perlu menerapkan konsep intermoda dengan baik. Menurut Blow (2005), perancangan *transit hub* terdiri dari beberapa struktur intermoda, yaitu:

a. *Vertical Separation*

Adanya pemisahan struktur secara vertikal merupakan konsep dimana setiap moda transit dirancang pada level tanah yang berbeda dan diberikan penghubung dengan transportasi vertikal, seperti tangga, *escalator*, dan *lift*.

b. *Contiguous*

Seluruh moda transit dirancang dan ditempatkan pada level tanah yang sama dan diberikan *promenade* sebagai jalur pejalan kaki atau *escalator* horizontal.

c. *Link Adjacent*

Masing-masing moda transit dirancang secara terpisah namun di lokasi yang saling berdekatan dan diberikan *promenade* atau *escalator* horizontal, atau terkadang disediakan tempat pemberhentian skala kecil seperti *shuttle* bis.

d. *Remote*

Masing-masing moda transit dirancang dan ditempatkan secara terpisah dengan lokasi yang saling berjauhan hingga dapat mencapai skala regional. Namun, masing-masing moda transit tetap dihubungkan dengan sebuah moda penghubung.

Selain penerapan konsep intermoda, perancangan *transit hub* juga memerlukan faktor yang mendukung efisiensi dan efektifitas pengoperasian bangunan. Menurut ARTA (2008), terdapat beberapa poin yang diperlukan dalam faktor kualitatif dalam merancang sebuah *transit hub* untuk mendukung efisiensi dan efektivitas bangunan, terdiri dari:

a. *Visibility*

Memudahkan pengguna untuk melihat kondisi di dalam maupun di luar *transit hub*.

b. *Wayfinding*

Adanya penunjuk arah yang membantu dan mempermudah pengguna mencapai tujuannya.

c. *Shelter*

Bangunan utama yang menjadi pusat aktivitas pengguna transit.

d. *Security & Safety*

Adanya jaminan keamanan dan keselamatan pengguna di dalam maupun luar *transit hub*.

e. *Service Information*

Penyediaan layanan informasi untuk membantu pengguna mencari dan menemukan informasi yang dibutuhkan.

f. *Supporting Facilities*

Penyediaan fasilitas penunjang yang membantu pengguna memenuhi kebutuhannya selama transit.

## 2.2 **Lifestyle Hub**

*Lifestyle Hub* terdiri dari dua kata yaitu *lifestyle* dan *hub*. Secara harfiah, *lifestyle* memiliki arti gaya hidup dan *hub* memiliki arti pusat. Lebih lengkapnya, *lifestyle* merupakan cara seorang individu atau sekelompok orang untuk hidup dan bekerja (*Oxford Dictionary*, 2019). Sedangkan *hub* merupakan suatu bagian sentral dan sesuatu yang penting dari tempat atau aktivitas yang dilakukan (*Oxford Dictionary*, 2019). *Lifestyle hub* sendiri merupakan pusat pengembangan komersial campuran yang menggabungkan fungsi retail pusat perbelanjaan dengan fasilitas rekreasi. Tak hanya itu, *lifestyle hub* juga dapat diartikan sebagai pusat yang mendukung gaya hidup pengguna dari *live*, *work*, dan *play* serta memaksimalkan kualitas hidup penggunanya (Horwitz, 2015). Bagian menarik dari *lifestyle hub* ini sendiri adalah dengan adanya keragaman penawaran yang menambah pengalaman konsumen ke pengalaman gaya hidup

yang lebih luas, komprehensif dan unik (Horwitz, 2015). Tak jarang, *lifestyle hub* menciptakan pengalaman dengan memberikan rancangan ruang terbuka publik, pertokoan yang berjejer di bagian sisi serta menjadi tempat berkumpul, makan, dan bersosialisasi di tengahnya (Horwitz, 2015).

### **2.3 Pusat Perbelanjaan**

Pusat perbelanjaan merupakan suatu tempat yang terdiri dari beberapa tempat perdagangan eceran atau retail yang lokasinya tergabung di dalam satu bangunan atau satu kompleks yang sama (Fisher, dkk. 1991). Menurut Beddington (1982), pusat perbelanjaan dapat dibedakan menjadi tiga berdasarkan bauran jenis usaha yang ditawarkan, yaitu:

#### **a. Pusat Perbelanjaan Berorientasi Keluarga**

Pusat perbelanjaan ini mengakomodasi semua kebutuhan dalam satu atap yang didominasi oleh supermarket dan pusat hiburan.

#### **b. Pusat Perbelanjaan Berorientasi Spesialis**

Pusat perbelanjaan ini memiliki skala yang lebih kecil dibandingkan pusat perbelanjaan berorientasi keluarga. Pusat perbelanjaan ini hanya mengakomodasi satu jenis perdagangan utama yang dilengkapi dengan beberapa toko lain untuk mendukung perdagangan utama.

#### **c. Pusat Perbelanjaan Berorientasi Gaya Hidup**

Pusat perbelanjaan ini menawarkan pelayanan untuk para masyarakat muda yang bekerja di wilayah perkotaan dengan mengakomodasi produk tematis yang berkaitan dengan gaya hidup.

Selain itu, berdasarkan skala pelayanannya, pusat perbelanjaan dapat dibedakan menjadi tiga jenis (Koppelman, 1999), yaitu:

#### **a. *Neighborhood Center* / Pusat Perbelanjaan Lokal**

Pusat perbelanjaan lokal ini menawarkan produk kebutuhan sehari-hari dan kebutuhan rumah tangga sebagai fungsi utamanya, seperti supermarket dan

toko obat dengan total 5-20 pertokoan. Biasanya jumlah pengguna yang dilayani sebanyak 4.000 jiwa dengan total luas lahan sebesar 0,16-0,3 hektar.

b. *Community Center* / Pusat Perbelanjaan Distrik

Pusat perbelanjaan ini merupakan pengembangan dari pusat perbelanjaan lokal dengan penambahan fungsi penjualan barang-barang belanja, seperti pertokoan dan department store kecil. Kisaran pertokoan yang disediakan sekitar 15 hingga 40 toko. Minimal jumlah pengguna yang dilayani sekitar 35.000 jiwa dengan total luas lahan sebesar 0,4-1,21 hektar.

c. *Main Center* / Pusat Perbelanjaan Regional

Pusat perbelanjaan ini merupakan pengembangan dari pusat perbelanjaan distrik dengan adanya penambahan barang-barang penjualan yang lebih umum dan memiliki lebih dari satu department store utama dengan kisaran 40-80 toko. Biasanya pusat perbelanjaan ini memiliki *anchor tenant* sebagai pusat dan difasilitasi parkir yang cukup luas. Pusat perbelanjaan ini minimal melayani sekitar 150.000 jiwa dengan total luas lahan sebesar 1,62 hingga 4,4,6 hektar.

## 2.4 Pendekatan *Eco Friendly*

*Eco-friendly* merupakan gabungan dari kata *eco* dan *friendly*. Kata *eco* sendiri berasal dari kata ekologi, yang mana dalam bahasa Yunani *oikos* berarti cara bertempat tinggal dan *logos* berarti ilmu (Haeckel, 1869). *Ecology* didefinisikan sebagai ilmu yang mempelajari tentang hubungan timbal balik antara makhluk hidup dengan lingkungannya. Sedangkan *friendly*, secara harfiah memiliki arti ramah. Maka, *eco-friendly* didefinisikan sebagai ramah terhadap lingkungan atau tidak membahayakan lingkungan (*Oxford Dictionary*, 2019). Pada perkembangannya, arsitektur juga harus selaras dengan alam karena bangunan sebagai tempat bernaung dan berlindung individu harus memberikan kenyamanan bagi penggunaannya dan ramah terhadap pemanfaatan sumber daya alam yang tersedia.



**Gambar 2.1. 6 Prinsip Penerapan Bangunan *Eco Friendly***  
(Sumber : LEED, 2010)

Suatu bangunan dapat dikatakan *eco friendly* bukan hanya karena meminimalisir dampak kerusakan lingkungan saja, tetapi juga memperhatikan masalah penggunaan energi dan sumber daya alam. Salah satu standar yang digunakan untuk mengkategorikan suatu bangunan ke dalam bangunan yang *eco friendly* yaitu melalui LEED (*The Leadership in Energy and Environmental Design*). LEED merupakan sistem yang melingkupi perancangan, konstruksi, dan operasional bangunan yang dikeluarkan oleh US *Eco Green Building*. Adanya standar tersebut menjadi tolak ukur sebuah rancangan yang dapat menunjang kenyamanan penggunanya, menjaga kualitas lingkungan serta mengurangi biaya operasional. Menurut LEED (2010), terdapat enam prinsip penerapan bangunan yang *eco friendly* (Gambar 2.1), yaitu:

1. *Sustainable Site*

a. *Site Selection*

- Memilih tapak di area yang sudah memiliki infrastruktur terbangun, bukan *greenfields*
- Mengembangkan tapak *brownfield*

b. *Transportation*

- Menyediakan akses untuk transportasi umum
- Mengurangi kapasitas parkir kendaraan pribadi

2. *Water Efficiency*

a. *Wastewater*

- Mengolah air limbah
- Menggunakan kembali air hujan / air abu-abu

3. *Energy and Atmosphere*

a. *Optimize Energy Performance*

- Mengurangi konsumsi energi di dalam bangunan
- Memanfaatkan energi alami (matahari, angin) dan mempertimbangan orientasi bangunan

4. *Material and Resources*

a. *Recycling*

- Pengelolaan limbah
- Menyediakan area pengelolaan limbah daur ulang
- Pemilahan sampah melalui perbedaan warna tempat sampah

b. *Regional Material*

- Menciptakan ekonomi yang lebih sehat
- Penggunaan material beton, balok, batu bata, produk kayu

5. *Indoor Environmental Quality*

a. *Ventilation*

- Memaksimalkan penggunaan pengudaraan alami

b. *Occupant Comfort*

- Mengontrol pencahayaan dan pengudaraan dalam bangunan
- Memberikan pengguna akses ke ruang luar bangunan

6. *Innovation and Design Process*

- Menciptakan rancangan sesuai dengan kebutuhan pengguna
- Mendukung pengguna dan masyarakat umum melalui rancangan

## 2.5 Studi Preseden

### 2.5.1 John W. Olver Transit Center

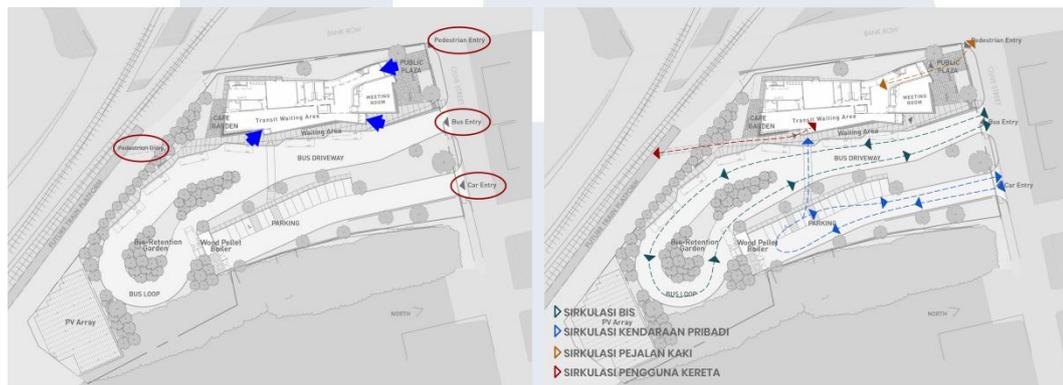


**Gambar 2.2. Perspektif Depan John W. Olver Transit Center**

(Sumber : Archdaily, 2022)

John W. Olver (JWO) merupakan pusat transit yang terletak di Greenfield, USA yang menjadi tempat perhentian dan transit jalur bis antarkota. Charles Rose, arsitek dari bangunan JOW ini ingin mewujudkan keinginan warga untuk memiliki sebuah bangunan yang terkait dengan sejarah Greenfield dan merupakan bangunan netral karbon yang inovatif. Bangunan dengan luas sebesar 2,4 hektar

ini dibangun pada tapak *brownfield* yang sebelumnya pernah menjadi jalur rel kereta api, rumah barang, dan rumah lokomotif pada tahun 1800-an. Bangunan ini bertujuan untuk meningkatkan transportasi umum dan meningkatkan konservasi energi untuk mencapai konsumsi energi “*net zero*” pada tahun 2030. Hal tersebut diwujudkan dengan menggunakan semua energi dari sumber terbarukan, sehingga konsumsi energi bersihnya selama setahun akan menjadi nol.



**Gambar 2.3. Akses dan Sirkulasi Luar Bangunan**

(Sumber : Archdaily, 2022 dan diolah oleh Penulis, 2022)

Akses yang disediakan terbagi untuk masing-masing pengguna, terdiri dari akses pejalan kaki dari stasiun, akses pejalan kaki dari luar tapak, akses bis, dan akses mobil. Selain itu, sirkulasi pengguna juga terbagi untuk pejalan kaki dan kendaraan. Bagi pejalan kaki, terdapat jalur yang terpisah dari sirkulasi kendaraan sehingga aman dan nyaman bagi mobilitas pengguna. Bagi transportasi bis, sirkulasi yang disediakan lebih besar untuk memudahkan manuver kendaraan dan terhubung langsung dengan area *drop off* sehingga mudah untuk menaikkan atau menurunkan penumpang. Tak hanya itu, bis juga diberikan tempat parkir dan pemberhentian untuk menunggu penumpang. Sedangkan, bagi transportasi pribadi memiliki sirkulasi yang berbeda dengan transportasi publik dan lahan parkir yang disediakan hanya sedikit. Dari area parkir kendaraan pribadi diberikan jalur penyebrangan agar aman dan nyaman bagi pejalan kaki.

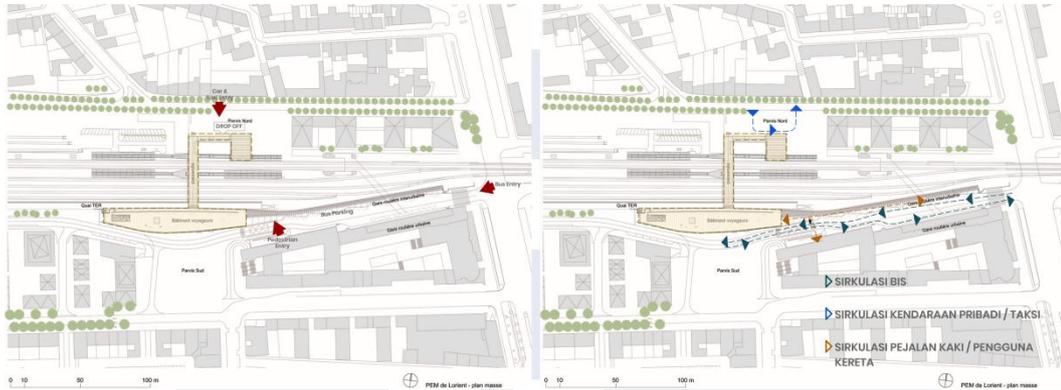
## 2.5.2 Lorient Multimodal Hub



**Gambar 2.4. Perspektif Depan Lorient Multimodal Hub**  
(Sumber : Archdaily, 2022)

Lorient Multimodal Hub merupakan pusat transit yang terletak di pusat kota Prancis dan menjadi jantung pusat transportasi sejak tahun 2017. Bangunan ini menampung berbagai jenis sarana transportasi umum, terdiri dari kereta, bis antar kota, dan taksi. Pada awalnya, bangunan ini dibangun bertujuan untuk memfasilitas interkoneksi antar semua perjalanan dan membuatnya menjadi lebih lancar, baik bagi pendatang maupun penduduk Lorient yang tiba dan berangkat. Bangunan ini dibangun di sisi Selatan rel kereta api dan memberikan akses ke semua bentuk transportasi umum, terdiri dari jaringan kereta api, bis antar kota dan regional, serta fasilitas parkir.

U N I V E R S I T A S  
M U L T I M E D I A  
N U S A N T A R A



**Gambar 2.5. Akses dan Sirkulasi di Lorient Multimodal Hub**

(Sumber : Archdaily, 2022)

Akses terbagi di sisi Utara dan Selatan bangunan yang dihubungkan dengan jembatan penyebrangan di dalam bangunan untuk memudahkan akses ke peron dan pergerakan pejalan kaki dari sisi Utara ke Selatan dan sebaliknya. Akses di sisi Utara digunakan untuk pangkalan taksi dan area *drop off*, sedangkan tempat parkir mobil dan fasilitas parkir sepeda akan mulai ditambahkan pada pembangunan berikutnya. Selain itu, pada sisi Utara terdapat bangunan untuk menampung jalur akses sekunder, tempat operasional, dan layanan penumpang. Pada sisi Selatan, disediakan tempat pemberhentian untuk transportasi bus dan jalur bagi pejalan kaki. Sirkulasi bagi transportasi bus di sisi Selatan memiliki jalur yang lebih lebar dibandingkan jalur untuk taksi di sisi Utara.

U N I V E R S I T A S  
M U L T I M E D I A  
N U S A N T A R A

### 2.5.3 Kunshan New Life Hub



**Gambar 2.6. Perspektif Depan Kunshan New Life Hub**

(Sumber : Archdaily, 2022)

Kunshan New Life Hub merupakan proyek pengembangan yang dibangun di Suzhou, China pada tahun 2016. Pengembangan proyek ini dilakukan dalam upaya melawan adanya kecenderungan pemisahan program dan penggunaan lahan dalam perencanaan pembangunan di China. BAU selaku arsitek dari Kunshan New Life ini menambahkan keragaman program untuk fungsi pekerjaan, perumahan, rekreasi, dan fasilitas umum untuk pusat perbelanjaan serta restoran. Fungsi yang ditambahkan ke dalam program terbaru terdiri dari SOHO, fasilitas olahraga, dan aula serbaguna komunitas. Berbagai fungsi ditambahkan ke dalam tapak untuk menghasilkan tempat yang hiper urbanitas dengan memberikan kebebasan perilaku dan memunculkan komunitas informal.

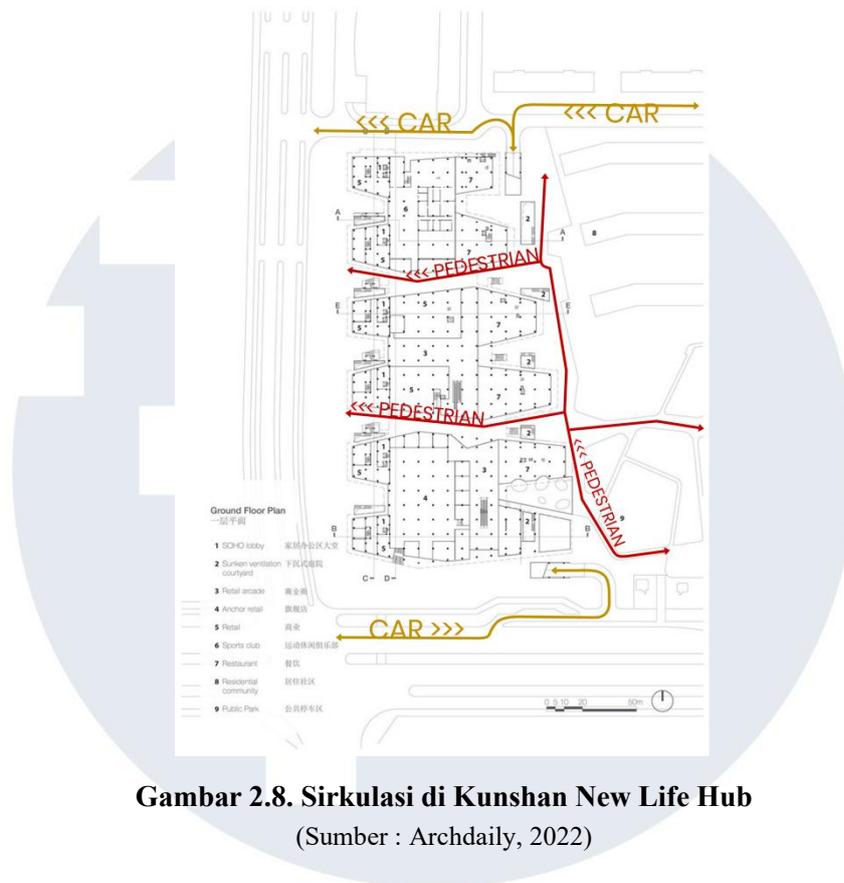
UNIVERSITAS  
MULTIMEDIA  
NUSANTARA



**Gambar 2.7. Program Ruang Lantai Dasar Kunshan New Life Hub**  
(Sumber : Archdaily, 2022)

Pada awalnya, bangunan ini hanya merupakan fungsi tunggal sebagai pusat perbelanjaan. Fungsinya yang hanya sebagai pusat perbelanjaan ini menjadi masalah karena aktivitas yang terjadi hanya intens selama 8 jam, sedangkan selama 16 jam lainnya kosong dan tidak aktif. Hingga akhirnya proyek ini dikembangkan dengan menyediakan program multi fungsi (*live, work, recreate*), ruang terbuka publik dan jaringan pejalan kaki. Dengan adanya penambahan fungsi, kawasan ini menjadi tempat yang aktif dan aman selama siklus 24 jam penuh. Penambahan fungsi baru juga menambahkan aktivitas yang terjadi di dalam tapak, seperti berbelanja, makan, dan aktivitas olahraga di siang dan sore hari, serta aktivitas masyarakat setempat dan penghuni SOHO di malam hari.

UNIVERSITAS  
MULTIMEDIA  
NUSANTARA



**Gambar 2.8. Sirkulasi di Kunshan New Life Hub**  
(Sumber : Archdaily, 2022)

Akses ke dalam kawasan terbagi untuk akses kendaraan dan akses pejalan kaki. Akses untuk kendaraan terletak di sisi Utara dan Selatan tapak. Namun, kendaraan tidak dapat mengakses area dalam bangunan dan langsung diarahkan ke dalam *basement*. Hal tersebut dikarenakan sirkulasi di area bangunan ini memiliki sirkulasi yang *people oriented*, yang mana area dalam tapak dikhususkan hanya untuk pejalan kaki.



Section BB  
剖面BB

Key 功能

1 SOHO	家居办公区	5 Restaurant	餐饮	8 Car park	停车场	11 Landscape ramp	景观坡道
2 Sunken courtyard	下沉式庭院	6 Second floor deck	二层露台	9 Anchor retail	旗舰店	12 Rainwater tank	雨水池
3 Retail	商业	7 Swimming pool	游泳	10 Retail arcade	零售街	13 Multi-functional hall	多功能厅
4 Gym	运动休闲						

**Gambar 2.9. Potongan Bangunan Kunshan New Life Hub**

(Sumber : Archdaily, 2022)

Kunshan New Life Hub ini dibangun dengan konsep dua tingkat tanah yang aman untuk digunakan sebagai basement. Pada lantai dasar yang lebih rendah digunakan untuk fungsi ruang retail dan restoran. Pada lantai atasnya yang berada di permukaan tanah digunakan untuk menampung fasilitas olahraga dan aula pertemuan masyarakat. Sedangkan lantai teratas digunakan sebagai menara apartemen SOHO dan restoran tepi taman.

#### 2.5.4 Antea Lifestyle Center



**Gambar 2.10. Ruang Dalam Antea Lifetsyle Center**

(Sumber : Arquitectos, 2022)

Antea Lifestyle Center merupakan pusat perbelanjaan di Kota Queretaro yang mulai dibuka pada November 2013. Bangunan ini merupakan pusat

perbelanjaan terbesar di Meksiko dengan total area konstruksi sebesar 23,7 hektar. Bangunan ini dibangun karena keinginan warga Queretaro untuk menjadi bagian dari “kota besar”. Bangunan ini sendiri merupakan sebuah proyek yang akan merevolusi konsep perdagangan di Kota Queretaro, dengan kehadiran toko dari merek nasional dan internasional. Tak hanya itu, bangunan ini juga menjadi pengembangan *real estate mixed use* yang mengintegrasikan pusat perbelanjaan dengan area hijau di dalam satu struktur yang sama. Selain itu, bangunan ini juga merupakan bagian dari pengembangan besar yang dalam jangka panjang mencakup pusat kota dengan bangunan yang akan menampung apartemen, kantor perusahaan, hotel, dan area hijau untuk mendorong kualitas hidup yang lebih baik bagi penduduknya dalam kerangka pertumbuhan kota yang teratur.

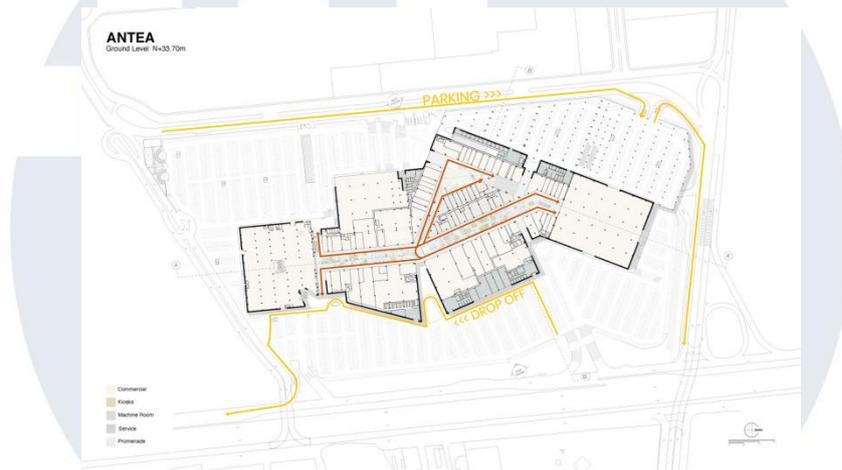


**Gambar 2.11. Retail Arcade di Area Tengah**

(Sumber : Arquitectos, 2022)

Pengembangan desain untuk Antea Lifestyle Center dimulai dengan skema Utara-Selatan linier dengan pertokoan di setiap ujung dan satu bagian di tengah. Area retail tersebar di atrium pusat terbuka besar yang membentuk tulang punggung ruang hijau dari bangunan. *Anchor retail* dihadirkan dengan sangat menonjol dengan luas sebesar 6,4 hektar yang terdiri dari bioskop, butik, dan restoran. Desain yang diberikan menggabungkan ruang luar dan ruang dalam menjadi satu kesatuan bangunan yang saling terhubung. Hal tersebut bertujuan agar pengunjung mengalami pengalaman ruang yang berbeda saat menemukan

ruang dimana area alami dan material buatan bangunan dicampur, sehingga menyampaikan perasaan kontak dengan alam. Hal tersebut untuk memberikan pengalaman berbelanja yang unik tetapi juga memberikan suasana keindahan alam yang membangkitkan perasaan berada di luar ruangan.



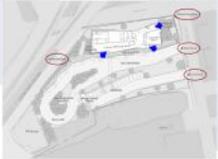
**Gambar 2.12. Sirkulasi di Antea Lifesyle Center**

(Sumber : Arquitectos, 2022)

Pada lantai dasar terdapat fungsi komersial dan area parkir beraspal. Bangunan ini dapat diakses dari segala sisi tapak oleh kendaraan maupun pejalan kaki. Akses di sisi Utara digunakan untuk kendaraan yang ingin langsung memarkirkan kendaraannya, baik di area parkir lahan ataupun menuju *basement*. Pada sisi Timur dan Selatan dapat digunakan untuk pengguna yang membawa kendaraan menuju area parkir ataupun pengguna yang ingin menaikkan atau menurunkan penumpang ke area *drop off*. Sedangkan di sisi Barat, digunakan untuk kendaraan maupun pejalan kaki. Di sisi Barat juga terdapat akses menuju *basement* secara langsung.

UNIVERSITAS  
MULTIMEDIA  
NUSANTARA

## 2.6 Kesimpulan Studi Preseden

		TRANSIT HUB		LIFESTYLE HUB	
PROFIL BANGUNAN	LOKASI	Greenfield, USA	Lorient, France	Suzhou, China	Queretaro, Meksiko
	ARSITEK	Charles Rose Architects	AREP	BAU Architects	Sordo Madaleno
	TAHUN	2012	2017	2016	2013
	LUAS	2,4 Ha	0,27 Ha	6,69 Ha	23,7 Ha
KONSEP BANGUNAN		Net Zero Energy	Interkoneksi	Live, Work, Recreate	Open Air
AKSESIBILITAS					
SIRKULASI					
		Sirkulasi bagi transportasi terpisah dan diberikan tempat pemberhentian agar tidak terjadi <i>traffic</i> .		Mengutamakan sirkulasi bagi pejalan kaki dan mengakomodasi ruang terbuka publik sebagai ruang komunal.	

**Tabel 2.1. Kesimpulan Studi Preseden**

(Sumber : dibuat oleh Penulis, 2022)