

BAB I

PENDAHULUAN

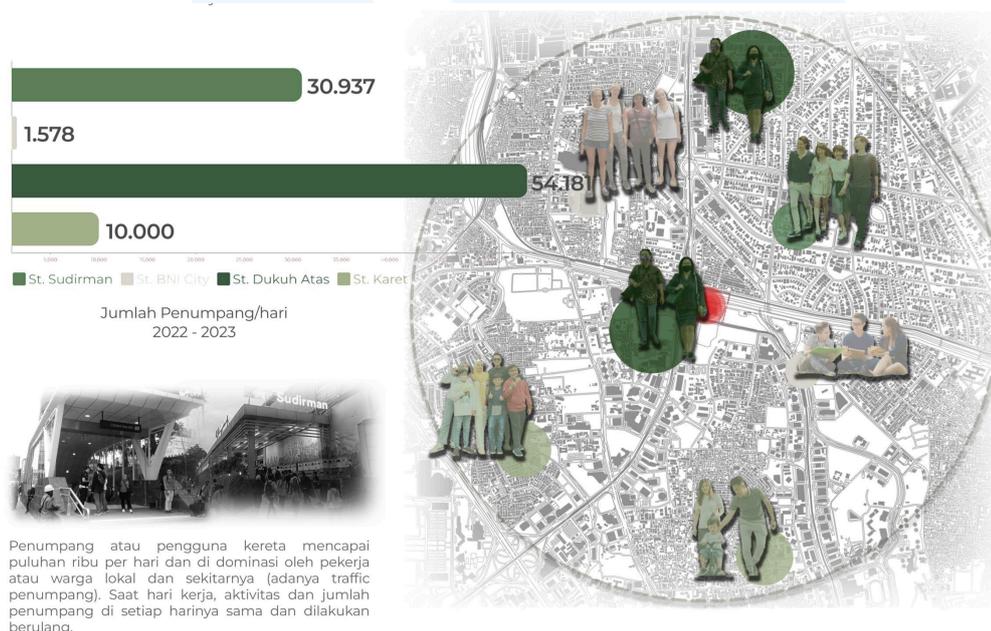
1.1 Latar Belakang

Kota merupakan wilayah yang berfungsi sebagai tempat pusat berbagai kegiatan atau aktivitas bagi para penduduk atau masyarakatnya. Di dalam suatu wilayah kota akan terdapat perkembangan berupa kegiatan sosial, budaya, atau ekonomi. Baik aktivitas maupun perkembangan tersebut memberikan pengaruh terhadap lingkungan fisik kota. Lingkungan fisik tersebut dapat dilihat dengan hadirnya prasarana perkotaan seperti bangunan, taman, jalan, dan lainnya. Hal ini juga menunjukkan bahwa kota akan terus bertumbuh dan menjadi pusat pertumbuhan atau perubahan serta menjadi pusat bagi berbagai kegiatan umum masyarakat kota seperti kegiatan ekonomi, sosial, budaya, politik, hukum, dan pertahanan. Sejalan dengan hal tersebut, Kota Jakarta merupakan salah satu kota yang bertumbuh dengan berbagai kegiatan atau aktivitas masyarakat yang serupa.

DKI Jakarta sebagai Ibu Kota Indonesia merupakan pusat pemerintahan dan bisnis. Hal ini terlihat dengan adanya pembangunan pusat bisnis seperti CBD (*Central Business District*) di beberapa titik Kota Jakarta. CBD sendiri merupakan pusat perdagangan dan jasa, sehingga dapat dikatakan adanya kehidupan ekonomi dan sosial yang menunjukkan hadirnya berbagai kegiatan yang cenderung padat dan multifungsi. Salah satu kegiatan perekonomian dan sosial terpadat di kawasan Jakarta dapat dilihat melalui beberapa sektor infrastruktur terutama dalam sektor transportasi seperti pada Stasiun Sudirman dan Stasiun MRT Dukuh Atas yang berada di seberangnya.

Stasiun Sudirman dan Stasiun MRT Dukuh Atas merupakan salah satu stasiun dengan moda transportasi kereta yang tidak pernah sepi akan komuter. Hal ini dapat didukung dengan data dari PT Kereta Commuter Indonesia (KCI) yang menunjukkan bahwa sepanjang tahun 2023, total pengguna dari seluruh wilayah operasional mencapai 38% atau setara dengan 331.894.721 orang dibandingkan

dengan jumlah pengguna pada tahun 2022 (KAI Commuter, 2024). Melalui ini, jumlah komuter akan mengalami peningkatan di setiap tahunnya terutama pada stasiun yang berada di pusat perkantoran dan bisnis seperti Stasiun Sudirman dan Stasiun Dukuh Atas. Selain itu, kedua stasiun ini juga sudah terintegrasi langsung dengan moda transportasi lain seperti Transjakarta, Commuter line (Bogor, Tanah Abang, Duri, dan Tanjung Priok), dan KA Bandara Soekarno Hatta. Hal ini tentunya menyebabkan dan sekaligus juga dapat mengundang banyak orang untuk berhenti di kedua stasiun ini.



Gambar 1.1 Data Jumlah Pengguna Kereta di Stasiun TOD Dukuh Atas
Sumber: KAI diolah oleh Penulis, 2024

Pengguna transportasi umum di Stasiun Sudirman dan Stasiun Dukuh Atas didominasi dengan pekerja atau pegawai kantoran dan atau merupakan warga dengan kelas menengah ke bawah. Mereka menghabiskan waktunya dengan menunggu dan ada pengulangan aktivitas yang terjadi di setiap harinya. Hal ini dapat mempengaruhi tingkat stress individu dan dapat berpengaruh pada kesehatan dan kehidupan sosialnya. Oleh karena itu, perlu adanya suatu tempat yang dapat mewadahi aktivitas seperti bersantai dan bersosialisai bagi para komuter atau bahkan masyarakat pada umumnya. Tempat tersebut dapat berupa *third place*, yang

berperan sebagai tempat perahilan dan dapat digunakan secara bersama-sama untuk melepas penat sekaligus menciptakan interaksi sosial antar sesama di dalamnya.

Third place sendiri merupakan suatu ‘tempat’ yang berada di antara *first place* sebagai tempat pertama seperti rumah dan *second place* sebagai tempat kedua seperti tempat kerja, sekolah, atau tempat untuk melakukan kegiatan yang produktif. *Third place* merupakan wujud tempat untuk kebutuhan manusia dalam bersantai, bersosialisasi, dan berkomunikasi secara informal (Oldenburg, 1989). Oldenburg (1989) juga berpendapat bahwa, pada dasarnya *third place* dapat berupa jenis tempat yang bersifat netral seperti dapat dijangkau oleh semua kalangan, mewadahi adanya interaksi, dapat diakses dengan mudah, dapat sering dikunjungi, sederhana dan bergantung pada suasana serta terlihat menyenangkan secara psikologis. Maka itu, ruang publik yang merupakan tempat atau wadah bagi aktivitas masyarakat juga dapat dikatakan sebagai tempat ketiga atau *third place*.

Ruang publik sendiri merupakan elemen vital dari perkotaan dengan karakter tersendiri dan dapat mewadahi aktivitas sosial para pengunjung (Darmawan, Peranan Ruang Publik Dalam Perancangan Kota (Urban Design), 2007) dalam (Pratomo, Soedwihajono, & Miladan, 2019). Menurut Lynch (1990), ruang publik dapat mewadahi aktivitas para pengunjung dan dapat berinteraksi dengan pengguna ruang yang lain dengan waktu yang tidak terbatas karena digunakan setiap hari atau mingguan. Hal ini merujuk pada ruang publik harus bersifat *responsive* yang berkaitan dengan fungsi bahwa ruang publik dapat digunakan untuk berbagai aktivitas dan kepentingan yang lebih luas (Carr, Public Space, 1992). Karena dapat digunakan untuk berbagai aktivitas, maka ruang publik harus dapat digunakan oleh masyarakat dari berbagai latar belakang yang berbeda seperti dari segi sosial dan ekonomi, serta dapat diakses oleh orang yang berkebutuhan khusus dan berbagai kondisi fisik manusia lainnya. Ketika ruang publik digunakan oleh berbagai kalangan masyarakat, lingkungan ruang publik dapat memberikan peluang bagi berbagai aktivitas dan tujuan yang berbeda (*robustness*).

Hal ini juga berkaitan dengan konsep dari *Urban Retrofitting* yang menempatkan ekologi, sosial, dan ekonomi sebagai tolak ukur dalam menciptakan lingkungan yang berkelanjutan (*sustainable*). Ketiga dimensi tersebut mempunyai keterkaitan dengan ruang publik karena aktivitas di dalam ruang publik secara tidak sadar mempengaruhi ketiga dimensi tersebut. Selain itu konsep *urban retrofit* dapat mendorong lebih banyak dan secara bertahap memperkuat interaksi dari masyarakat perkotaan (Wicaksono, 2020). Pernyataan ini mendukung bahwa pentingnya kehadiran *third place* sebagai ruang publik agar masyarakat perkotaan dapat memiliki kesempatan untuk menikmati hubungan sosial dengan orang lain setiap hari agar dapat menghindari sifat individualistis yang mempengaruhi tingkat stress dan kesehatannya.

Seiring berjalannya waktu, *third place* sebagai ruang publik juga sudah mulai beralih ke ruang luar atau *outdoor* seperti taman, *sidewalk*, *rooftop*, dan jalan. Keberadaan jalan yang awalnya berfungsi sebagai jalur sirkulasi dan merupakan elemen fisik dari kota kini mengalami perubahan atau transformasi menjadi tempat yang dapat mewadahi berbagai aktivitas masyarakat seperti aktivitas sosial, ekonomi, komunitas, dan lainnya, baik secara organik maupun tidak. Hal ini juga didukung oleh Appleyard (2006), yang mengatakan bahwa jalan merupakan salah satu bentuk dari ruang publik yang digunakan masyarakat untuk berkegiatan, bersosialisasi, bahkan dapat saling mempengaruhi karena merupakan bagian dari lingkungannya. Ruang jalan sendiri berperan penting dalam perkotaan karena menghubungkan dan membentuk relasi antara masyarakat (Jacobs, 1961) dalam (Khaerunnisa S. , 2017). Jalan sebagai ruang publik terdiri dari tempat dan bersifat sebagai penghubung dimana terdapat aktivitas masyarakat berlangsung. Shirvani (1985) menyertakan bahwa ruang publik harus mendukung adanya aktivitas dan kegiatan di dalamnya.

Terdapat berbagai macam aktivitas yang dapat dilakukan di ruang publik dan seiring berjalannya waktu akan ada aktivitas baru yang berpotensi memengaruhi aktivitas dan fungsi lainnya di lingkungan ruang publik. Hal ini ini dapat dilihat dari kehadiran PKL (Pedagang Kaki Lima) di area kawasan Stasiun

Sudirman dan Stasiun Dukuh Atas dengan aktivitas jual beli dan membangun kios-kios kecil serta gerobak sebagai sarana berdagang. Menurut McGee dan Yeung (1977), PKL atau *hawkers* adalah orang yang melakukan aktivitas dagang dengan menawarkan barang atau jasa di ruang publik (seperti jalan, taman, dan lainnya). Terdapat 3 aspek penting aktivitas PKL di ruang publik yaitu pergerakan (*flow*), ruang aktivitas PKL, dan aktivitas PKL itu sendiri (McGee & Yeung, 1977). Aktivitas yang dilakukan oleh PKL di area stasiun memberikan dampak yang cukup mengganggu karena dilakukan secara tidak teratur di sepanjang jalur pedestrian atau trotoar jalan sehingga mengganggu dan membatasi aktivitas pengunjung, pejalan kaki, atau komuter lain dalam menggunakan area tersebut. Hal ini terjadi karena sulitnya pedagang untuk mencari tempat berjualan di dalam area komersil seperti mall atau pusat perdagangan karena sistem pembayaran yang tidak berpihak kepada para pedagang. Selain itu, berjualan di kawasan ruang publik seperti stasiun membuat para pedagang merasa diuntungkan karena tempat yang strategis dan ramai untuk menawarkan barang dagangannya agar laku. PKL sendiri masuk ke dalam sektor informal karena memanfaatkan fasilitas publik dengan perlengkapan dan sarana dagang yang mudah untuk dipindahkan atau dibongkar pasang (Damsar, 2002).

Kehadiran PKL di area ruang publik seperti jalan memberikan dampak yang cukup berpengaruh baik secara negatif maupun pengaruh positif. Dampak tersebut berkaitan dengan tiga dimensi *urban retrofit* yang sudah dijabarkan sebelumnya yaitu ekologi, ekonomi, dan sosial. Jika melihat dari aktivitas berdagang PKL yang bebas di area Stasiun Sudirman dan sekitarnya, ditemukan bahwa penataan sarana dagang PKL tidak tertata dan tersebar. Hal ini membuat citra kota menurun dan mempengaruhi fungsi estetika dan visual kota serta berdampak pada ekologi karena merusak keindahan dan kenyamanan kota. Lingkungan kawasan juga terpengaruh karena limbah dagang seperti sisa makanan dan minuman (polusi tanah) menghasilkan bau yang cukup mengganggu pengunjung. Polusi tanah dan udara yang diakibatkan oleh PKL di area stasiun jelas mempengaruhi fungsi ekologi dan aspek pemeliharaan.

Ketika berbicara tentang PKL banyak hal yang dapat disebutkan mengenai dampak negatifnya terhadap ruang publik seperti jalan. Namun, pada kenyataannya PKL juga memberikan pengaruh positif karena membuat area perkotaan lebih hidup dan ramai serta berdampak pada keamanan dan kenyamanan di lingkungan kota. Terdapat banyak pengunjung atau komuter yang melakukan interaksi dengan PKL di kawasan stasiun, baik untuk kepentingan dagang atau kepentingan pribadi. Hal ini dikarenakan para komuter atau pengunjung membutuhkan tempat untuk menunggu jam kereta atau sekedar tempat bersantai (*third place*) setelah melakukan aktivitas kesehariannya. Pengaruh tersebut memberikan dampak yang positif terhadap aspek sosial dari *urban retrofit*. Selain itu, dari segi ekonomi, aktivitas PKL dapat meningkatkan jumlah pengunjung dan sekaligus meningkatkan pendapat hariannya.

Aktivitas PKL di kawasan Stasiun Sudirman dan Dukuh Atas cukup mendominasi terutama di area jalan. Aktivitas tersebut sangat berdampak pada lingkungan dan sirkulasi pada jalan karena pesebarannya yang luas dan membuat area tersebut mencari tercemar serta merusak citra kawasan. Selain itu, dapat dikatakan bahwa hadirnya PKL di kawasan Sudirman justru memberikan pengaruh yang cukup signifikan dari segi kualitas dan kehidupan di pusat perkotaan karena menciptakan *third place* secara informal bagi masyarakat. Selain itu, aktivitas PKL berpengaruh dan berkaitan dengan dimensi *urban retrofit* karena adanya interaksi sosial. Keterkaitan ini memunculkan suatu ide perancangan tempat ketiga yang dapat mawadahi kebutuhan masyarakat dalam bersantai dan bersosialisasi sekaligus dengan menghadirkan aktivitas UMKM seperti PKL di dalamnya dengan *victual complex* sebagai tema perancangan.

Victual Complex sendiri merupakan dua kata berbeda dengan makna yang secara keseluruhan menggambarkan konsep perancangan. *Victual Complex* berarti suatu kawasan bangunan yang menyediakan kebutuhan harian manusia seperti makanan. Hal ini tentunya berdasar pada objek utama perancangan yaitu PKL, dimana PKL menjual dan menyediakan makanan dan sekaligus menciptakan ruang ketiga secara informal. Dalam konteks perancangan, *victual complex* mencakup

perancangan *hawker center* dari segi formal dan informal dan perancangan ruang publik sebagai tempat sosial (*softscape, hardscape, riverfront park*) di dalam kawasan TOD Dukuh Atas yang terdiri dari Stasiun Sudirman, Stasiun BNI City, MRT dan LRT Dukuh Atas, dan Halte Dukuh Atas serta halte transit Galunggung.

Perancangan ini akan dilakukan di The Landmark Center Jakarta yang merupakan salah satu bangunan tinggi tertua di Jakarta, terutama di Jakarta Pusat. Bangunan ini memiliki dua Tower yaitu Tower 1 & 2 dan dihubungkan dengan podium dengan berbagai fungsi publik seperti retail dan parkir. Namun, akibat dari pengelolaan fungsi dan bangunan yang kurang dikembangkan menjadikan bangunan ini menjadi sepi dan hampir tidak terpakai seluruhnya. Hal ini sangat disayangkan karena bangunan ini berada di tengah titik moda transportasi (*integrated nodes*) seperti Stasiun KRL Sudirman & BNI City, Stasiun LRT Dukuh Atas, Stasiun MRT Dukuh Atas, dan Halte Bus Dukuh Atas, sehingga berpotensi dalam mengundang banyak keramaian dengan menambahkan fungsi baru seperti *third place* untuk para *commuters*.

Harapan dalam perancangan ini adalah dengan kehadiran tempat baru sebagai *third place* dapat mawadahi kebutuhan sosial dan ekonomi baik untuk para komuter, pengunjung, masyarakat lain, atau para UMKM. Perancangan juga diharapkan dapat menjadi suatu inovasi ruang baru di tengah pusat Kota Jakarta yang merupakan pusat perkantoran dan bisnis agar adanya ruang untuk bersantai dan bersosialisasi sebagai pelepas stress untuk masyarakat kota. Penulis juga berharap agar perancangan ini dapat membantu dan mendukung para UMKM atau para PKL dalam mendapat keuntungan baik dari segi ekonomi, sosial, dan ekologi serta sekiranya mendapat tempat baru agar tidak mencemari kawasan sekitar stasiun. Oleh karena itu, perancangan akan berfokus pada konsep dari *third place* dengan pendekatan *Urban Retrofitting* sebagai tolak ukur dalam merancang serta menjawab pertanyaan “Bagaimana perancangan *third place* sebagai ruang publik dengan pendekatan urban retrofitting dalam menanggapi permasalahan baik masyarakat perkotaan dan UMKM dalam mawadahi aktivitasnya di pusat Kota Jakarta?”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang sudah dipaparkan, penulis menemukan beberapa permasalahan terkait yang terjadi di pusat Kota Jakarta terutama di sekitar area Stasiun Sudirman dan Stasiun Dukuh Atas saat ini. Permasalahan tersebut antara lain:

1. Bagaimana perancangan reaktivasi podium gedung The Landmark Center sebagai *third place* dengan pendekatan *urban retrofitting* di kawasan TOD Dukuh Atas melalui perancangan *vict ual complex*?

1.3 Batasan Masalah

Batasan masalah pada perancangan ini adalah:

1. Analisis makro pada tapak mencakup Kecamatan Menteng dan Kecamatan Setiabudi dengan jarak hingga radius 2-kilometer dari tapak.
2. Wilayah dan batas perancangan berada di kawasan The Landmark Center yang terletak di Jl. Galunggung, Kuningan, Kec. Setiabudi, Jakarta Selatan.
3. Batas perancangan memiliki luas 58.000 m² yang mencakup tiga area, yaitu The Landmark Center, Sungai Ciliwung, dan JPM (Jembatan Penyeberangan Multifungsi) Dukuh Atas.



Gambar 1.2 Batasan Perancangan
Sumber: Penulis, 2024

4. Pembahasan *third place* akan mengarah pada desain *social space* dengan pendekatan *urban retrofitting* sebagai solusi dari perencanaan kota yang berlebihan atau tidak berfungsi.
5. Variabel pada penelitian ini adalah aktivitas PKL dan dimensi *urban retrofit* dalam konteks ruang publik.

1.4 Tujuan Perancangan

Tujuan dari perancangan ini adalah:

1. Membuat tempat atau kawasan yang lebih hidup untuk masyarakat Jakarta dan UMKM atau PKL dalam memwadahi aktivitas sosial dan ekonomi.
2. Berada di pusat bisnis, perancangan diharapkan dapat menjadi solusi bagi para pekerja atau masyarakat kota dari pengulangan aktivitas yang dapat memicu stress dan masalah kesehatan (bekerja, menunggu, dan *commuting*).
3. Mengoptimalkan dan mengembangkan fungsi ruang The Landmark Center yang sudah ada terutama di area Podium dan menambahkan fungsi baru yang dapat mengundang keramaian yaitu *victual complex*.

UMMN
UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA