

BAB II

COLLECTIVE SPACE DENGAN PENDEKATAN RUANG

PUBLIK YANG BERKELANJUTAN

Pembangunan perkotaan harus selalu mengedepankan aspek keberlanjutan, yaitu menyeimbangkan antara lingkungan buatan/binaan, alam (ekosistem), juga lingkungan sosialnya. Keseimbangan dalam lingkungan hidup sangat dipengaruhi oleh kualitas perancangan kotanya. Menurut Shirvani (1985), perancangan kota merupakan bagian dari proses perencanaan untuk mencapai kualitas fisik suatu lingkungan hidup. Pada penelitian ini, permasalahan yang diangkat berfokus pada pemanfaatan ruang sisa dari pembangunan perkotaan dengan harapan bahwa ruang tersebut dapat menjadi ruang publik yang berkelanjutan. Pemanfaatan terhadap ruang sisa perkotaan pun pada akhirnya akan menjadi salah satu bagian elemen penting dalam membentuk fisik kota.

2.1 Elemen Pembentuk Fisik Kota

Menurut pakar Arsitektur kota Hamid Shirvani (1985) dalam bukunya “The Urban Design Process”, terdapat delapan elemen yang membentuk suatu kawasan kota, di antaranya :

2.1.1 Tata Guna Lahan (*Land Use*)

Pada dasarnya, tata guna lahan adalah pengaturan penggunaan lahan dalam menentukan cara yang terbaik untuk mengalokasikan fungsi tertentu, sehingga dapat memberikan gambaran keseluruhan bagaimana daerah di suatu wilayah seharusnya berfungsi. Problem rancangan tata guna lahan di masa lampau adalah kurangnya pemahaman keanekaragaman peruntukan lahan yang berskala kawasan, kegagalan dalam mempertimbangkan faktor-faktor fisik, lingkungan alamiah dan infrastruktur. Suatu perencanaan fungsi kota lebih baik bersifat campuran (*Mix Use*), sehingga akan terjadi suatu kegiatan 24 jam per hari, dan meningkatkan sistem infrastruktur kota (Shirvani, 1985).

2.1.2 Bentuk dan Massa Bangunan (*Building Form and Massing*)

Building form and massing merujuk pada bagaimana karakteristik bentuk dan massa-massa bangunan berperan dalam membentuk struktur kota serta bagaimana interaksi antar-bangunan diatur. Dalam perencanaan perkotaan, ketinggian bangunan, jarak antar bangunan, tampilan fisik bangunan, dan hal lainnya harus dapat diperhatikan sehingga dapat menciptakan ruang yang teratur, *skyline* yang menarik, dan dapat menghindari terjadinya *lost space* atau ruang-ruang yang tidak terpakai (Shirvani, 1985).

2.1.3 Sirkulasi dan Parkir (*Circulation and Parking*)

Sirkulasi merupakan elemen utama dalam perancangan perkotaan yang memiliki pengaruh langsung dalam membentuk dan mengontrol pola kegiatan di kota. Hal ini terkait dengan sistem transportasi yang mencakup jalan publik, jalur pedestrian, serta titik-titik transit yang saling terhubung. Selain itu, sirkulasi juga dapat memberikan karakteristik khusus pada daerah tertentu, yang mencerminkan fungsi dan aktivitas yang ada. Pengaturan tempat parkir memiliki dua dampak utama pada kualitas lingkungan, yaitu kelangsungan aktivitas komersial serta dapat juga memengaruhi visual tampilan dan struktur fisik kota. Mengurangi jumlah ruang parkir yang tersedia memberikan efek visual yang baik, dan dapat menjadi suatu pencapaian yang berhasil dalam merancang kota (Shirvani, 1985).

2.1.4 Ruang Terbuka (*Open Space*)

Ruang terbuka kota selalu berhubungan dengan pengaturan lansekap yang terdiri dari *hardscape* (seperti : jalan, trotoar, bebatuan dan sebagainya) serta *softscape* (seperti : tanaman dan air). Ruang terbuka dapat berupa lapangan, jalan, sempadan sungai, green belt, taman dan sebagainya. Dalam perencanaan ruang terbuka, perlu mempertimbangkan *street furniture*. *Street furniture* ini dapat berupa lampu, tempat sampah, papan nama, bangku taman dan sebagainya. Elemen ruang terbuka kota mencakup lansekap, jalan, jalur pejalan kaki, taman, kios, serta area rekreasi (Shirvani, 1985).

2.1.5 Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian Ways*)

Jalur pedestrian atau jalan bagi para pejalan kaki merupakan elemen yang penting dalam perancangan kota, yang memfasilitasi mobilitas dan interaksi sosial. Sistem jalur pedestrian dapat mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan dalam suatu kota dan memperindah lingkungan dengan skala manusia, beberapa hal yang harus terpenuhi demi tercapainya sebuah jalur pejalan kaki yang baik adalah terpisah dari jalur kendaraan, mudah dipahami, menuju ke segala arah, dan mempunyai elemen pendukung, seperti bangku untuk beristirahat dan pepohonan sebagai peneduh (Shirvani, 1985).

2.1.6 Pendukung Aktivitas (*Activity Support*)

Activity support memiliki keterkaitan antara fasilitas umum kota dengan berbagai kegiatan yang terjadi di dalamnya dengan tujuan untuk membangun kehidupan kota yang dinamis. *Activity support* berperan dalam membentuk komunitas dan mendorong interaksi serta hubungan yang berkelanjutan antara berbagai jenis kegiatan dalam ruang kota. Selain itu, hal ini juga dapat menciptakan dan memperkuat identitas kawasan tersebut (Shirvani, 1985).

Bentuk dan karakteristik kawasan tertentu dapat menarik berbagai fungsi dan aktivitas. Begitu pun sebaliknya, aktivitas tertentu akan cenderung ditempatkan pada lokasi yang dapat menyesuaikan kebutuhan antara ruang dan penggunaannya. Hubungan timbal balik antara ruang dan penggunaan merupakan elemen kunci dalam perancangan kota yang berhasil. Pendukung aktivitas tidak hanya melibatkan penyediaan plaza, alun-alun, atau jalur pejalan kaki saja. Namun, juga mempertimbangkan elemen-elemen fungsional kota yang memicu aktivitas dan mendukung berbagai kegiatan sosial, ekonomi, dan budaya (Shirvani, 1985).

2.1.7 Penanda/ Reklame (*Signages*)

Sistem penanda pembentuk ruang kota akan mencakup keseluruhan sistem visual yang berfungsi memberikan informasi. Petunjuk arah jalan, rambu lalu lintas, media iklan, dan berbagai bentuk penandaan lain, baik secara makro maupun mikro, jika jumlahnya cukup banyak, berperan untuk membentuk karakter yang berbeda

dari sebuah kota. Namun, jika banyak terdapat penandaan yang tidak diatur perletakkannya, maka akan dapat menutupi fasad bangunan di belakangnya. Dengan begitu, visual bangunan tersebut akan terganggu. Sedangkan, penandaan dapat menambah keindahan visual bangunan di belakangnya jika dilakukan penataan yang baik. Oleh karena itu, pemasangan penandaan harus dapat mampu mempertahankan keindahan visual bangunan perkotaan (Shirvani, 1985).

2.1.8 Pemeliharaan/ Pelestarian (*Preservation*)

Pemeliharaan suatu individual bangunan harus selalu dikaitkan dengan pemeliharaan kota secara keseluruhan. Konsep pemeliharaan kota mempertimbangkan beberapa aspek, seperti bangunan-bangunan tunggal, struktur dan gaya arsitektur, kegunaan, umur atau kelayakan bangunan. Preservasi merupakan upaya untuk mempertahankan dan melestarikan nilai-nilai sejarah, budaya, dan lingkungan dalam pengembangan kota. Dalam perancangan kota, preservasi mencakup perlindungan terhadap lingkungan tempat tinggal (permukiman) dan *urban places* (alun-alun, plaza, area perbelanjaan) yang ada dan memiliki karakteristik tertentu, seperti perlindungan bangunan bersejarah. Terdapat beberapa manfaat adanya preservasi diantaranya :

1. Meningkatkan nilai lahan
2. Meningkatkan nilai lingkungan
3. Mencegah dari perubahan bentuk dan fungsi karena aspek komersial
4. Menjaga identitas kawasan perkotaan
5. Peningkatan pendapatan dari pajak dan retribusi

2.2 Kebutuhan Dasar Pengguna Ruang Publik

Ruang publik akan selalu berkaitan dengan aktivitas yang terjadi di dalamnya. Menurut Carmona (2003), ruang publik yang baik mewadahi lebih dari satu tujuan dan berikut merupakan lima kriteria utama kebutuhan dasar pengguna yang harus dipenuhi pada ruang publik, diantaranya :

2.2.1 Comfort

Kenyamanan yang ada pada ruang publik memengaruhi lama seseorang menetap di ruang publik. Kenyamanan di ruang publik, meliputi *environmental comfort*, *physical comfort*, dan *social and psychological comfort*. Faktor utama *environmental comfort*, yaitu sinar matahari dan udara. Selain faktor *environmental comfort*, terdapat juga *physical comfort* yang terkait dengan ketersediaan fasilitas penunjang yang memadai untuk duduk dan berjalan. Lalu, *social and psychological comfort* yang dipengaruhi oleh karakter dan suasana ruang serta dapat memfasilitasi ruang untuk berkegiatan sosial (Carmona, 2003).

2.2.2 Relaxation

Relaxation merupakan aktivitas yang memiliki hubungan yang erat dengan *psychological comfort*. Kondisi *relax* yang dapat dicapai melalui penambahan unsur-unsur alam, seperti pohon dan air dengan tempat yang terpisah dari kebisingan jalur kendaraan yang berada di sekelilingnya (Carmona, 2003).

2.2.3 Passive Engagement

Passive engagement merupakan aktivitas pengguna yang dipengaruhi oleh keadaan lingkungan sekitarnya. *Passive engagement* dilakukan tidak secara aktif atau berupa aktivitas sekadar *people-watching*, seperti hanya duduk atau berdiri dengan memperhatikan pemandangan dan aktivitas yang terjadi di sekelilingnya. (Carmona, 2003).

2.2.4 Active Engagement

Active engagement suatu hal yang berkebalikan dengan *passive engagement*. *Active engagement* merupakan aktivitas pengguna untuk berinteraksi dengan keadaan lingkungan sekitarnya secara aktif. Suatu ruang publik dapat dianggap berhasil jika dapat mewadahi aktivitas kontak/ interaksi antar Masyarakat dengan baik (Carmona, 2003).

2.2.5 Discovery & Display

Discovery dapat merujuk pada suatu proses untuk mengolah ruang koridor atau ruang publik yang ada di dalamnya agar tidak menimbulkan aktivitas yang monoton. Akan tetapi, program aktivitas yang dirancang harus tetap sesuai dengan budaya setempat. Serta kebutuhan dasar yang terakhir, yaitu *display*. *Display* mengacu pada bagaimana elemen-elemen dalam lingkungan fisik, seperti bangunan, jalan, dan ruang publik, mempengaruhi persepsi identitas dan rasa memiliki dari individu atau kelompok dalam masyarakat (Carmona, 2003).

2.3 Penelitian Sebelumnya

Pembahasan terkait penelitian sebelumnya merupakan landasan yang memungkinkan peneliti untuk mengidentifikasi *gap* pengetahuan atau permasalahan yang belum terselesaikan. Dengan merinci temuan penelitian-penelitian sebelumnya, penelitian ini dapat membangun landasan teoritis yang kuat, memperkuat metodologi, dan mengarahkan peneliti agar lebih fokus dalam penelitian yang akan digunakan. Oleh karena itu, peneliti akan membahas beberapa penelitian sebelumnya yang relevan dengan topik penelitian kali ini yang berjudul “Identifikasi Potensi Pemanfaatan Ruang Bawah Jalur Layang Kereta di Kawasan Karang Anyar, Jakarta Pusat”

2.3.1 Pemanfaatan Ruang Bawah Jalan Layang sebagai Ruang Terbuka Publik di Ciputat, Tangerang Selatan

Penelitian yang dilakukan oleh Estuti Rochimah dan Alivia Demami dengan topik pemanfaatan ruang bawah jalan layang sebagai ruang terbuka publik di Ciputat, Tangerang Selatan ini bertujuan untuk mengkaji aspek-aspek yang memengaruhi upaya pemanfaatan keberadaan ruang publik oleh warga serta Pemkot. Adapun upaya tersebut merupakan kegiatan (aktivitas) yang dilakukan secara kontinyu dan terkelola. Penelitian ini menggunakan pendekatan metode deskriptif kualitatif untuk menganalisis beragam penggunaan ruang terbuka di bawah jalan layang dan faktor-faktor pengaruhnya. Data yang dikumpulkan melalui observasi dan wawancara dikategorikan untuk mengidentifikasi strategi, faktor, dan

hubungan yang mendasari penggunaan ruang bawah jalan layang di Ciputat, Tangerang Selatan. Teori yang digunakan adalah teori dasar mengenai kualitas ruang kota, ruang publik, dan ruang terbuka publik. Terdapat tiga faktor utama yang memengaruhi kualitas fisik kota, yaitu kualitas fungsional, kualitas visual, dan kualitas lingkungan (Rochimah & Demami, 2017). Selain itu, ruang publik memiliki peran dalam menciptakan interaksi sosial dan kesetaraan di antara warga kota (Rochimah & Demami, 2017). Ruang terbuka publik dapat berperan secara baik jika mengandung unsur, antara lain : nyaman, relaksasi, kegiatan pasif, kegiatan aktif, dan pengalaman baru (Rochimah & Demami, 2017).

Hasil penelitian ini menemukan bahwa pemanfaatan ruang bawah *flyover* sebagai ruang terbuka publik dipengaruhi oleh faktor fisik (seperti wujud dan posisi ruang) dan faktor non-fisik (seperti pengelolaan, kompromi warga, komunitas, Pemkot). Penelitian mengidentifikasi bahwa ruang bawah jalan layang digunakan untuk berbagai kegiatan, termasuk sebagai taman baca untuk anak-anak, tempat pembuangan limbah, lokasi pedagang kaki lima (PKL), dan sebagainya. Penelitian ini menyoroti pentingnya mempertimbangkan kegiatan, fungsi, dan bangunan sekitarnya di daerah tersebut ketika ingin memanfaatkan ruang bawah jalan layang sebagai ruang terbuka publik. Selain itu, penelitian ini juga menekankan bahwa konsep ruang terbuka publik mengacu pada ruang yang dapat dimanfaatkan oleh semua anggota masyarakat tanpa biaya apapun dan ruang terbuka publik dapat mengambil berbagai bentuk, tidak harus berupa taman (RTH).

2.3.2 Dampak Pemanfaatan Ruang di Bawah Jalan Layang di Kota Jakarta sebagai Ruang Publim Terhadap Perilaku Masyarakat Sekitar. Study Kasus : Ruang di Bawah Jalan Layang Slipi

Bagian ini akan mengulas penelitian yang telah dilakukan oleh Yuditia, Lily Mauliani, dan Anisa dengan studi kasus yang berada di ruang bawah jalan layang Slipi, Jakarta. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak yang terjadi akibat pemanfaatan ruang di bawah jalan layang sebagai ruang publik terhadap perilaku, kehidupan sosial, budaya, dan ekonomi masyarakat sekitar. Metode penelitian menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif dengan pendekatan

rasionalistik. Metodologi yang digunakan dalam penelitian ini bersifat objektif dan holistik, dimana objek yang diteliti berinteraksi dengan fakta-fakta yang dipelajari tanpa lepas dari konteksnya. Sedangkan, teknik yang digunakan dalam menganalisis data, yaitu dengan mengklasifikasikan data, menggambar alur kegiatan dengan sketsa dan keterangan kegiatan, menulis ulang hasil kuesioner dan membuatnya dalam bentuk gambar secara sketsa, dan merelevansikan landasan teori terhadap kondisi eksisting lapangan.

Teori yang digunakan adalah teori ruang publik oleh Roger Scurton (1984) yang membahas mengenai kriteria ruang publik. Ruang publik juga dikategorikan menjadi 2 jenis, yaitu ruang publik terbuka (contoh : taman, jalur pejalan kaki, lapangan, dsb) dan ruang public tertutup (contoh : plaza dalam mall, tempat makan, perpustakaan, dsb). Menurut Carmona (2008), ruang publik dapat dikelompokkan sesuai fungsinya, yaitu *positive space*, *negative space*, *ambiguous space*, dan *private space*. Selain itu, penelitian ini juga membahas mengenai teori psikologi lingkungan yang berkaitan dengan behaviour setting, persepsi lingkungan, kognisi lingkungan, dan pemahaman terhadap lingkungan.

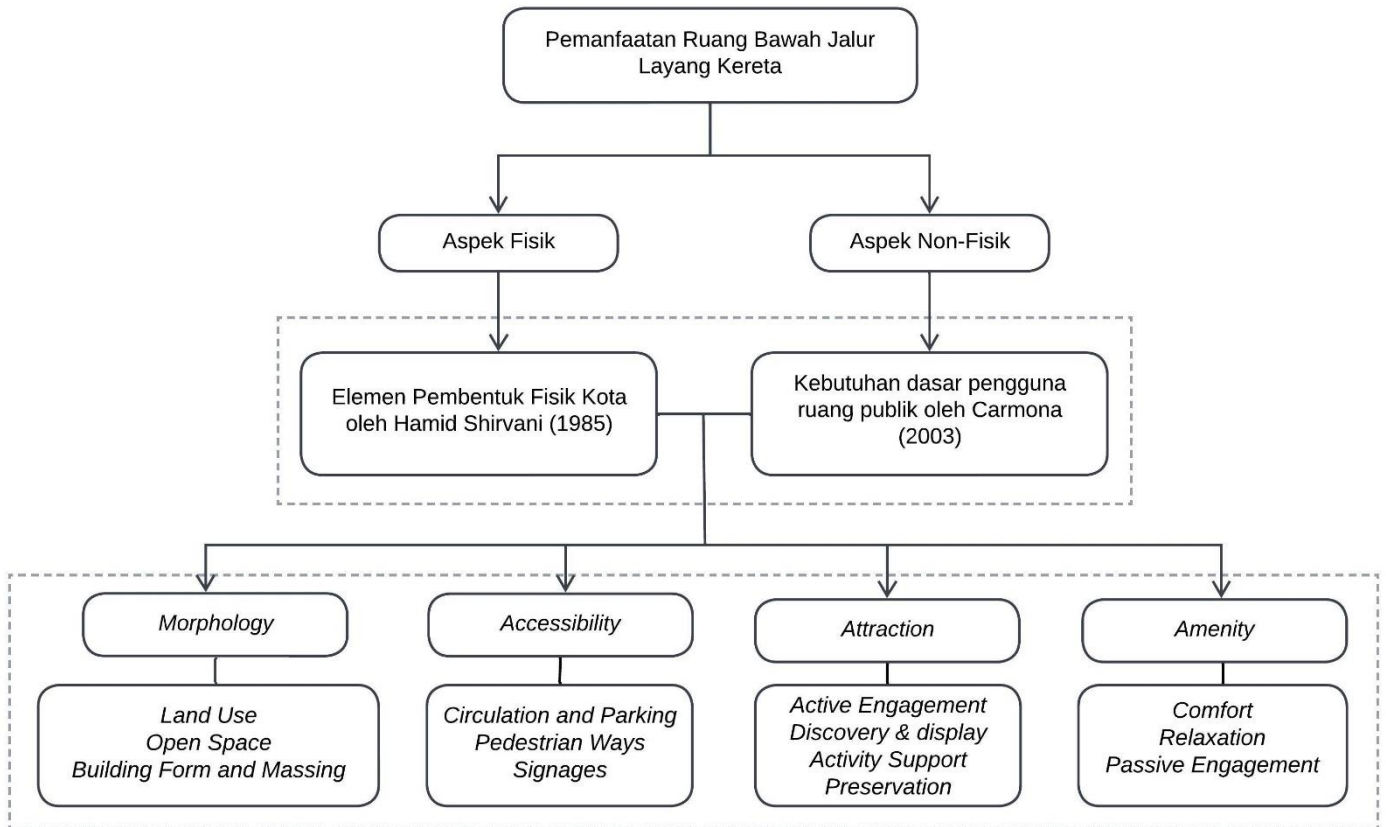
Pembahasan penelitian ini menjabarkan mengenai dampak positif dan negatif dari pemanfaatan ruang bawah jalan layang Slipi. Hasil penelitian ini menemukan bahwa pemanfaatan ruang negatif di bawah jembatan layang Slipi, seperti terdapat masjid dan area penjual makanan, memiliki dampak positif bagi kesejahteraan ekonomi pekerja di sekitarnya. Penelitian ini menekankan pentingnya ruang publik di daerah perkotaan untuk mencegah perilaku individualistik dan mempromosikan keterlibatan masyarakat.

	Penelitian 1	Penelitian 2
Penulis	Estuti Rochimah dan Alivia Demami	Yuditia, Lily Mauliani, dan Anisa
Judul Penelitian	Pemanfaatan ruang bawah jalan layang sebagai ruang terbuka publik di Ciputat, Tangerang Selatan	Dampak pemanfaatan ruang di bawah jalan layang di kota Jakarta sebagai ruang publik terhadap perilaku masyarakat sekitar. Study kasus : ruang dibawah jalan layang Slipi
Metode Penelitian	Kualitatif deskriptif : - Pengumpulan data : observasi & wawancara - Dikategorikan untuk mengidentifikasi strategi, faktor, dan	Kualitatif deskriptif : pendekatan rasionalistik - Data yang didapatkan diklasifikasikan, sehingga memudahkan pada penganalisaan

	<p>hubungan yang mendasari penggunaan ruang bawah jalan layang di Ciputat, Tangerang Selatan</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Data yang berupa alur kegiatan digambarkan dengan sketsa dan keterangan kegiatan - Hasil kuisioner ditulis ulang dan kemudian dibuat dalam bentuk gambar secara sketsa sehingga analisa bukan hanya berdasarkan tulisan saja, melainkan penggabungan antara gambar dan tulisan - Merelevansikan landasan teori terhadap kondisi eksisting lapangan
<p>Teori/ pendekatan yang digunakan</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Terdapat 3 faktor yang memengaruhi kualitas fisik kota : <ol style="list-style-type: none"> 1. Kualitas fungsional 2. Kualitas visual 3. Kualitas lingkungan - Definisi ruang publik - Definisi ruang terbuka publik - Ruang terbuka publik dapat berperan secara baik jika mengandung unsur, antara lain : <i>comfort, relaxation, passive engagement, active engagement, dan discovery</i> - Definisi pedagang kaki lima 	<ul style="list-style-type: none"> - Menurut Roger Scurton (1984) ruang publik memiliki kriteria : <ol style="list-style-type: none"> 1. Sebuah lokasi yang terdesain walaupun minim 2. Memiliki akses bagi setiap orang atau pengguna. 3. Tempat bertemunya setiap individu tanpa terencana dan bukan untuk kegiatan yang besar atau luar biasa. 4. Perilaku pengguna ruang publik tersebut mengikuti norma-norma yang berlaku - Ruang publik dikategorikan menjadi 2 jenis : <ol style="list-style-type: none"> 1. Ruang publik terbuka 2. Ruang publik tertutup - Menurut Carmona (2008), ruang publik dikelompokkan sesuai fungsinya : <i>positive space, negative space, ambiguous space, dan private space</i> - Psikologi lingkungan
<p>Hasil Penelitian</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Pemanfaatan ruang terbuka publik dibedakan menjadi 2 kategori : fisik & non-fisik - Faktor fisik : Wujud & Letak/ posisi ruang - Faktor non fisik : <ol style="list-style-type: none"> 1. Pengelolaan sistem keamanan 2. Pengelolaan pemeliharaan 3. Pengelolaan ijin penggunaan - Penting mempertimbangkan kegiatan, fungsi, dan bangunan sekitar dalam pemanfaatan ruang bawah jalan layang - Konsep ruang terbuka publik dapat dimanfaatkan oleh setiap individu masyarakat tanpa biaya apapun dan ruang terbuka publik dapat mengambil berbagai bentuk, tidak harus taman 	<ul style="list-style-type: none"> - Pemanfaatan ruang negatif di bawah jembatan layang Slipi, seperti terdapat masjid dan area penjual makanan, memiliki dampak positif bagi kesejahteraan ekonomi pekerja di sekitarnya. - Pentingnya ruang publik di daerah perkotaan untuk mencegah perilaku individualistik dan mempromosikan keterlibatan masyarakat.

Table 2.1 Komparasi Penelitian Sebelumnya

Sumber : Diolah oleh Penulis, 2023



Gambar 2.1 Kerangka Berpikir Indikator Penelitian

Sumber : Diolah oleh Penulis, 2023

2.4 Penelitian Identifikasi Potensi Pemanfaatan Ruang Bawah Jalur Layang Kereta di Kawasan Karang Anyar, Jakarta Pusat

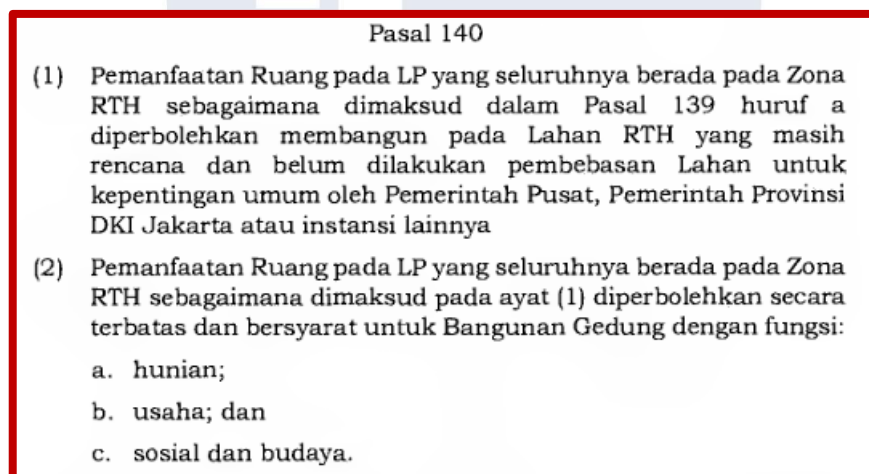
2.4.1 Kondisi Eksisting Sekitar Lokasi Penelitian

2.4.1.1 Penggunaan Lahan (*Land Use*)

Penggunaan lahan di sepanjang wilayah penelitian termasuk kategori zona dengan kode RTH-8, yaitu zona ruang terbuka hijau dengan sub zona jalur hijau. Ketika ingin membangun bangunan pada area ini perlu memperhatikan regulasi yang berlaku untuk mengetahui bangunan apa saja yang diizinkan, bersyarat/dibatasi, dan dilarang adanya pembangunan pada area tersebut. Pendirian bangunan pada jalur hijau dapat dilakukan sesuai dengan ketentuan yang diatur

dalam Pasal 11 ayat (2) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2022 tentang Bangunan Gedung. Pasal tersebut menguraikan syarat-syarat yang harus dipenuhi untuk mendapatkan izin pembangunan bangunan pada jalur hijau, antara lain :

1. Mendapatkan izin dari pihak berwenang
2. Pembangunan harus sejalan dengan perencanaan tata ruang, tata bangunan, dan lingkungan yang telah ditetapkan
3. Tidak mengganggu fungsi dari prasarana dan sarana yang terkait dengan jalur hijau tersebut
4. Dalam proses pembangunan, perlu mempertimbangkan keserasian antara bangunan yang akan didirikan dengan lingkungan sekitar. Hal ini dapat mencakup estetika dan keberlanjutan lingkungan.



Gambar 2.2 Pasal 140 Tentang Pemanfaatan Ruang pada Zona RTH
Sumber : Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta, 2022

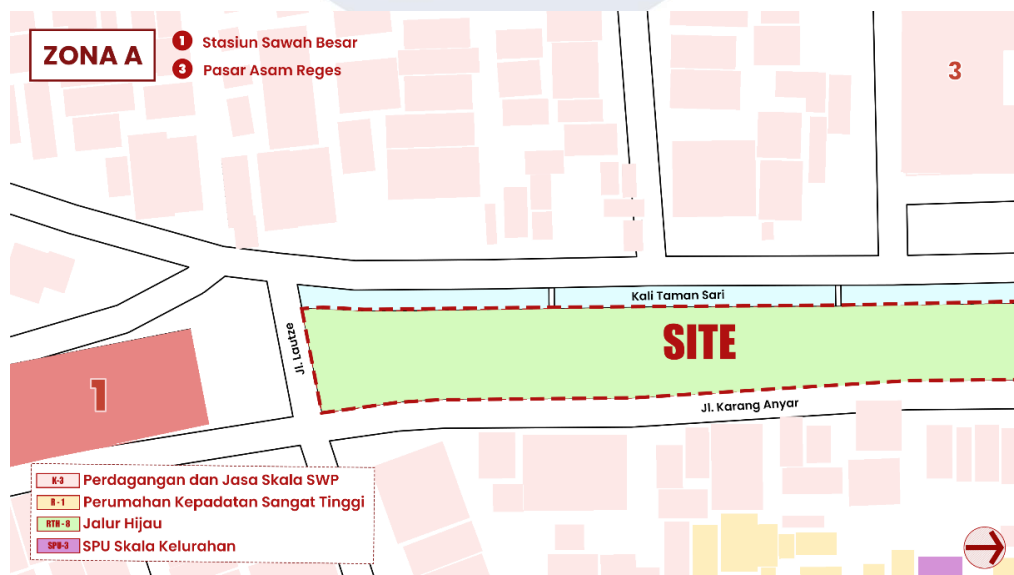
Selain itu, terdapat pasal yang memperbolehkan Zona RTH untuk dimanfaatkan, dapat dilihat pada Pasal 140 dalam Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta No. 31 Tahun 2022 tentang Rencana Detail Tata Ruang Wilayah Perencanaan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Pada pasal tersebut dijelaskan bahwa Zona RTH dapat dimanfaatkan secara terbatas dan bersyarat untuk bangunan gedung dengan fungsi hunian, usaha, serta sosial dan budaya.

Penggunaan lahan di sekitar wilayah penelitian merupakan zona dengan kode wilayah K-3, R-1, dan SPU-3. Kode K-3 merupakan zona Perkantoran, Perdagangan dan Jasa dengan sub zona Perkantoran KDB rendah atau perdagangan

jasa skala SWP, merujuk pada area atau wilayah yang secara khusus ditetapkan untuk pengembangan kelompok kegiatan perdagangan dan/atau jasa, tempat bekerja, tempat hiburan, dan rekreasi dengan skala pelayanan SWP (Standar Wilayah Pelayanan).

Kode R-1 menunjukkan zona perumahan dengan sub-zona rumah kampung yang memiliki kepadatan yang sangat tinggi. Pemerintah menetapkan zona ini sebagai kawasan yang perlu dilestarikan atau dipertahankan karena memiliki ciri khas dan bersejarah yang merupakan bagian penting dari kota. Peruntukan ruang kawasan ini difungsikan untuk tempat tinggal atau hunian dengan perbandingan yang sangat besar antara jumlah bangunan rumah dengan luas lahan, yaitu memiliki kepadatan bangunan diatas seribu rumah/hektar.

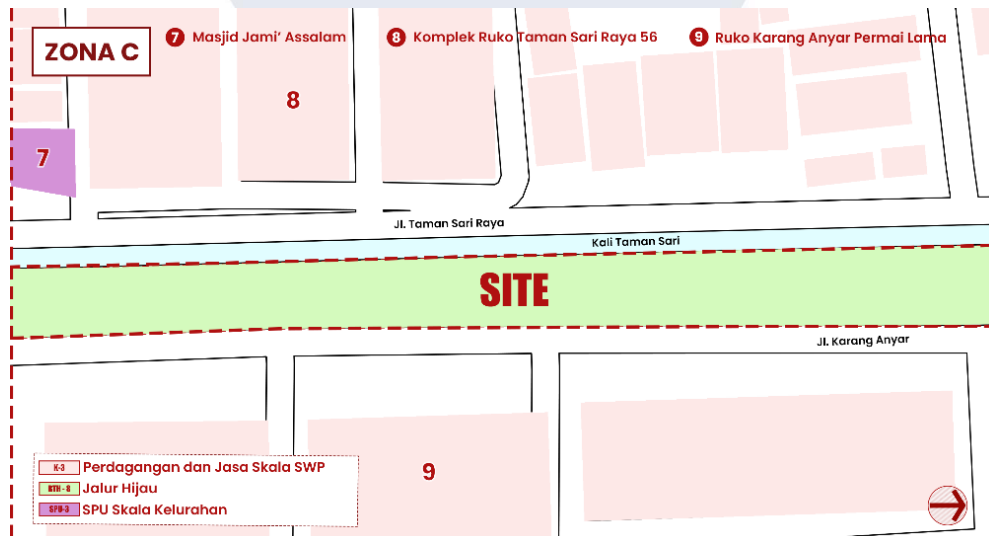
Sedangkan, Kode SPU-3 merupakan zona sarana pelayanan umum dengan sub zona sarana pelayanan umum skala kelurahan. Zona Sarana Pelayanan Umum (SPU) adalah peruntukan ruang yang dikembangkan untuk melayani kegiatan pendidikan, kesehatan, olahraga, sosial budaya, atau peribadatan.



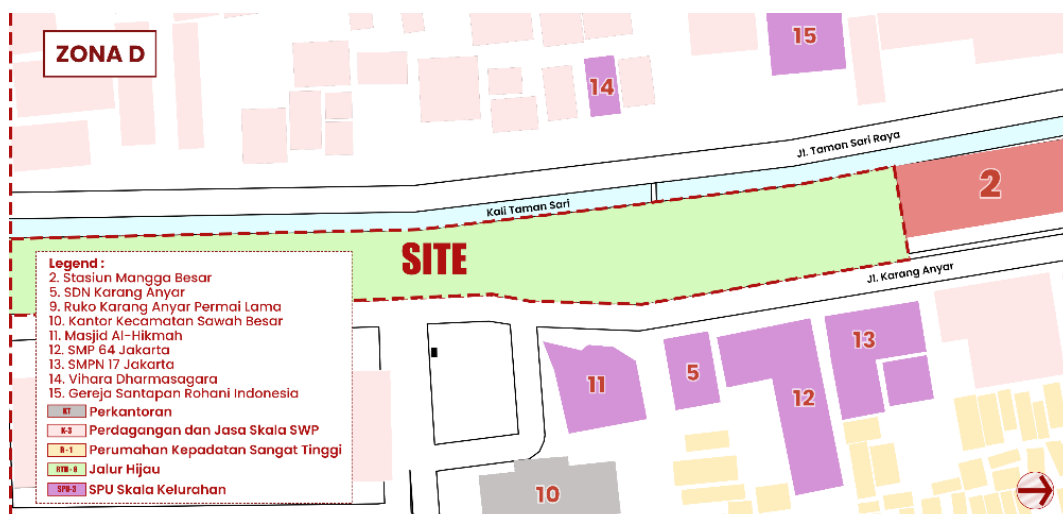
Gambar 2.3 Penggunaan Lahan Zona A
Sumber : Jakartasatu, Diolah oleh Penulis, 2024



Gambar 2.4 Penggunaan Lahan Zona B
 Sumber : Jakartasatu, Diolah oleh Penulis, 2024



Gambar 2.5 Penggunaan Lahan Zona C
 Sumber : Jakartasatu, Diolah oleh Penulis, 2024



Gambar 2.6 Penggunaan Lahan Zona D
 Sumber : Jakartasatu, Diolah oleh Penulis, 2024

2.4.1.2 Ruang Terbuka (*Open Space*)

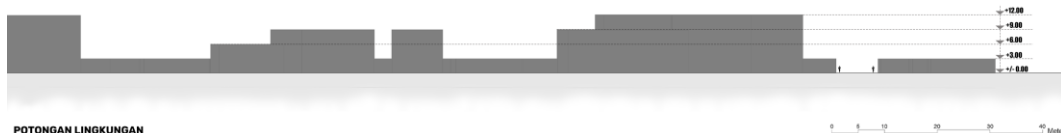
Kawasan Karang Anyar, Jakarta Pusat memiliki tantangan dalam menyediakan *open space* yang memadai. Hal ini disebabkan oleh kawasan penelitian termasuk kawasan yang padat (dapat dilihat pada Gambar 4.5). Pada Gambar 4.5, *open space* yang terlihat adalah bagian ruang terbuka yang berada di area sekolahan (wilayah yang tidak terbuka untuk umum) dan Stadion Taman Sari (ruang terbuka yang berbayar). *Open space* dapat didefinisikan sebagai area yang terbuka dan tidak tertutup, dapat mencakup taman, lapangan, atau area publik lainnya yang tersedia untuk digunakan oleh masyarakat umum. Dalam kawasan sekitar area penelitian, ruang terbuka yang dapat digunakan masyarakat umum secara bebas hanya ada pada sepanjang ruang bawah jalur layang kereta. Maka dari itu, keterbatasan ruang pada kawasan tersebut menjadikan ruang bawah jalur layang kereta perlu dioptimalkan untuk memenuhi kebutuhan penduduk setempat.



Gambar 2.7 Figure Ground & Ruang Terbuka Hijau Sekitar Wilayah Penelitian
 Sumber : Jakartasatu & Cadmapper , Diolah oleh Penulis, 2023

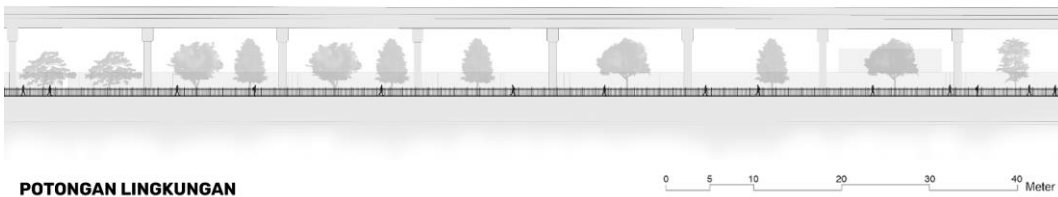
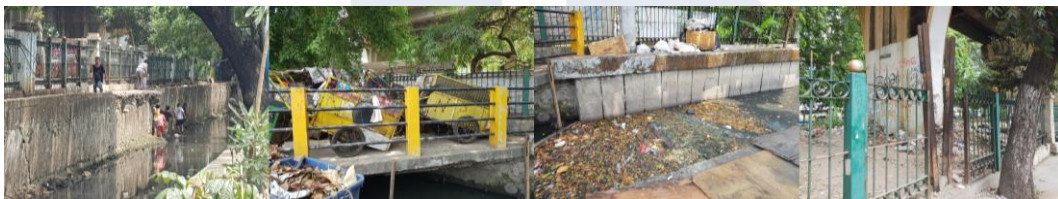
2.4.1.3 Bentuk dan Massa Bangunan (*Building Form & Massing*)

Bangunan yang berada di area sekitar penelitian memiliki bentuk dan massa bangunan yang bervariasi al kadarnya, relatif sederhana berbentuk kotak-kotak. Hal ini disebabkan oleh bangunan di sekitarnya area perdagangan berupa ruko-ruko, sekolah, kantor kelurahan, dan gereja. Bangunan yang menonjol pada area tersebut adalah tempat ibadah, seperti masjid dan vihara. Ketinggian bangunan di sekitar jalur layang kereta antara Stasiun Mangga Besar hingga Stasiun Sawah Besar cenderung rendah, dengan kisaran satu hingga empat lantai saja. Hal ini menunjukkan bahwa bangunan di sekitar area penelitian memiliki karakteristik yang sederhana dan tidak terlalu tinggi.



Gambar 2.8 Muka Bangunan & Potongan Lingkungan di Sekitar Area Penelitian
 Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024

Sedangkan jika dilihat dari muka bangunan area penelitian, sepanjang ruang bawah jalur layang kereta tersebut dibatasi oleh pagar pembatas. Pagar pembatas dapat menghambat pemandangan dan pandangan visual terhadap ruang bawah jalur layang kereta. Kondisi pagar pembatasnya pun terlihat kurangnya perawatan, banyak pagar-pagar yang dirusak sehingga dapat memberikan kesan visual yang kurang menarik. Ditambah lagi terlihat tumpukan sampah pada beberapa titik area yang dapat memperburuk wajah kawasan tersebut.



Gambar 2.9 Muka Kawasan & Potongan Lingkungan Area Penelitian
Sumber : Dokumentasi Pribadi, diolah oleh Penulis, 2024

UMN
UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA

2.4.2 Analisis *Accessibility* Sepanjang Ruang Bawah Kereta Layang

2.4.2.1 *Circulation & Parking*

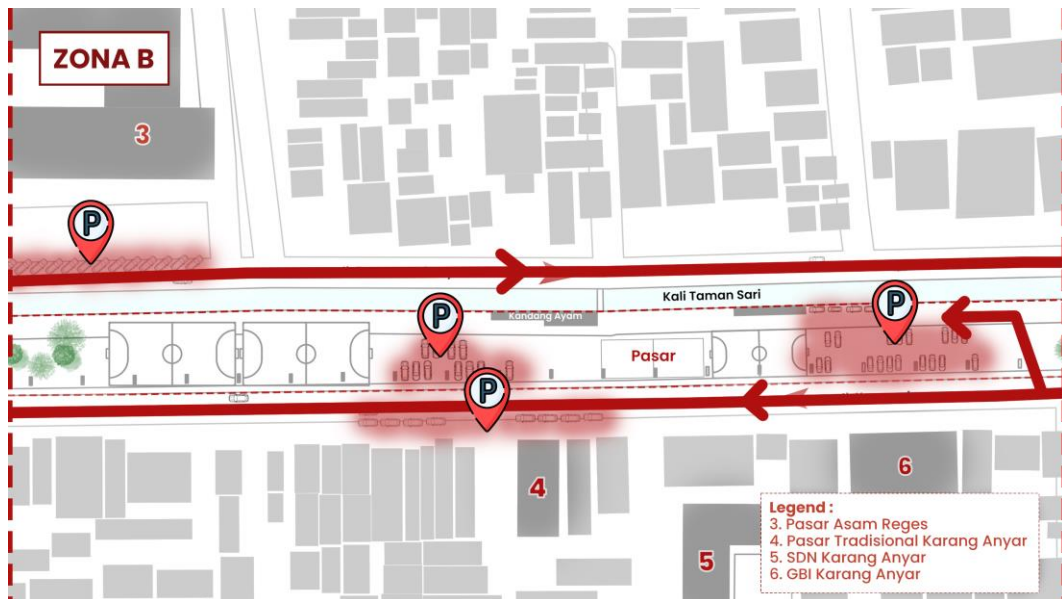
Sistem jalan dengan lebar 8 meter di kedua sisi area penelitian, yaitu menggunakan sistem satu arah yang bisa dilewati 2 lajur kendaraan. Jalan di kedua sisi area tersebut dilalui oleh berbagai jenis transportasi, seperti bus transjakarta, jaklingko, dan bajaj. Selain itu, Area pinggir jalan seringkali dimanfaatkan oleh orang-orang untuk memarkirkan kendaraannya. Parkiran yang berada di pinggir jalan, sering menimbulkan kemacetan lalu lintas dan menyebabkan pejalan kaki merasa terganggu untuk melintas. Sedangkan, biasanya parkiran liar yang berada di bawah jalur layang kereta digunakan untuk memarkirkan mobil pribadi dalam jangka waktu yang relatif lebih lama. Sistem sirkulasi dan parkir yang terjadi pada area ini memerlukan perencanaan dan pengelolaan yang cermat untuk memastikan kelancaran lalu lintas dan penggunaan ruang yang lebih optimal.



Gambar 2.10 Pemetaan Sirkulasi & Parkir Zona A

Sumber : Diolah oleh Penulis, 2024

Jika dilihat per zona, pada area Zona A terlihat adanya deretan kendaraan yang parkir pada area dekat dengan Stasiun Sawah Besar dan Pasar Asam Reges. Kendaraan yang parkir dekat dengan stasiun merupakan relatif kendaraan umum yang ingin menjemput atau menurunkan penumpang dari/menuju ke stasiun. Serta, terdapat juga deretan ojek *online* yang parkir untuk menunggu para penumpang.

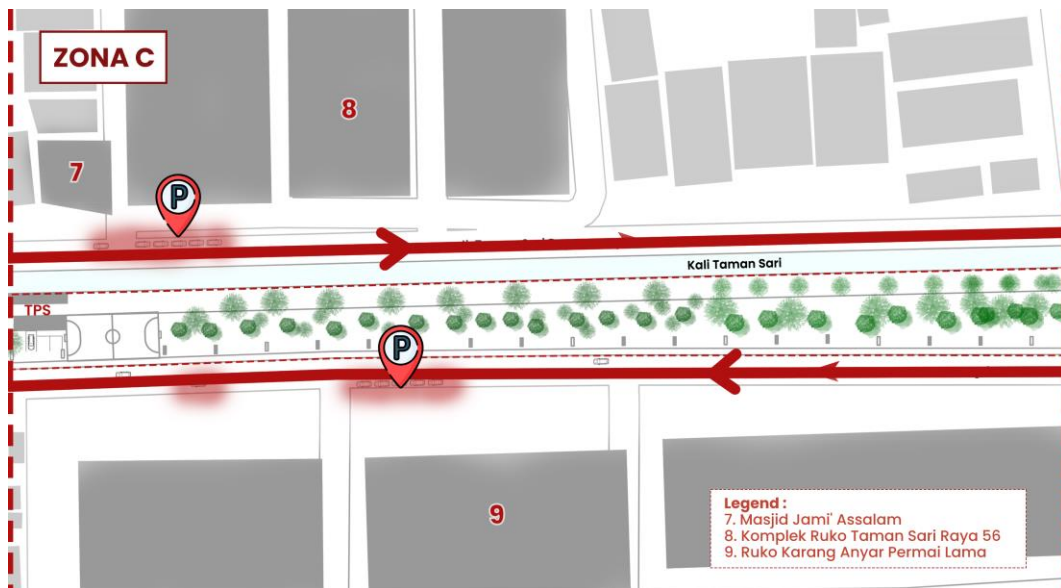


Gambar 2.11 Pemetaan Sirkulasi & Parkir Zona B

Sumber : Diolah oleh Penulis, 2024

Zona B merupakan *commercial zone* yang berada di area yang ramai dengan kegiatan jual-beli karena dekat dengan Pasar Asam Reges dan Pasar Tradisional Karang Anyar, serta lokasi dalam area penelitian yang juga dimanfaatkan sebagai lokasi perpanjangan pasar dari kedua pasar tersebut. Penempatan kendaraan parkir di dekat dengan area komersial seringkali dirancang untuk memberikan kemudahan dan efisiensi bagi para pengguna pasar, baik pembeli maupun pedagang. Hal itu pun terjadi di dalam dan sekitar lokasi penelitian, area parkir kendaraan pribadi maupun umum yang ada pada ruang bawah jalur kereta layang Zona B berpusat dengan area yang dimanfaatkan untuk kegiatan jual-beli. Selain itu Zona B juga dekat dengan SDN Karang Anyar, masjid, dan gereja yang menjadi penambah keramaian kendaraan untuk parkir di area tersebut.

Sedangkan, sirkulasi mobil untuk masuk ke dalam dan keluar lokasi penelitian hanya memiliki satu akses. Sirkulasi kendaraan di dalam *site* ini tidak diatur dengan baik, sehingga memberikan dampak yang kurang nyaman juga bagi pengguna pejalan kaki. Oleh karena itu, perlu adanya pemisahan untuk jalur kendaraan dan pejalan kaki.



Gambar 2.12 Pemetaan Sirkulasi & Parkir Zona C

Sumber : Diolah oleh Penulis, 2024

Area parkir pada Zona C juga memiliki dominasi pada lokasi yang berdekatan dengan kegiatan komersial. Namun, Zona C yang merupakan *passive zone* di mana area tersebut area komersial namun relatif sepi karena zona ini berada di antara bangunan ruko-ruko lama dan terdapat juga ruko kosong. Sehingga, kendaraan yang parkir pada Zona C tidak seramai dengan Zona B.



Gambar 2.13 Pemetaan Sirkulasi & Parkir Zona D

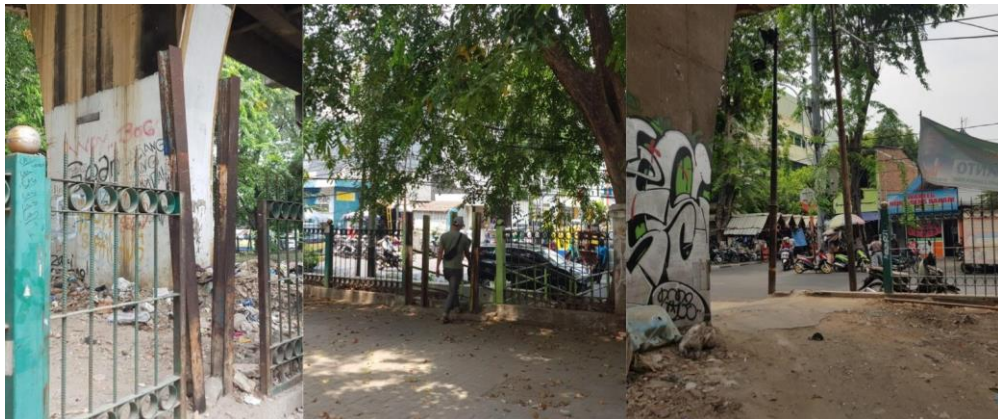
Sumber : Diolah oleh Penulis, 2024

Area parkir Zona D berpusat pada tempat peribadatan, sekolahan, dan sebagian di area komersial. Selain itu, karena zona d berada dekat dengan Stasiun

Mangga Besar, ojek-ojek *online* parkir berderet dekat dengan lokasi stasiun untuk menunggu para penumpang. Keberadaan parkiran yang strategis di dekat sekolah, stasiun, dan tempat peribadatan memperlihatkan pentingnya mempertimbangkan aksesibilitas dan mobilitas dalam perencanaan area tersebut. Oleh karena itu, optimalisasi dan pengaturan area parkir di zona ini perlu mempertimbangkan keterkaitannya dengan area komersial, pendidikan, dan transportasi umum di sekitarnya.

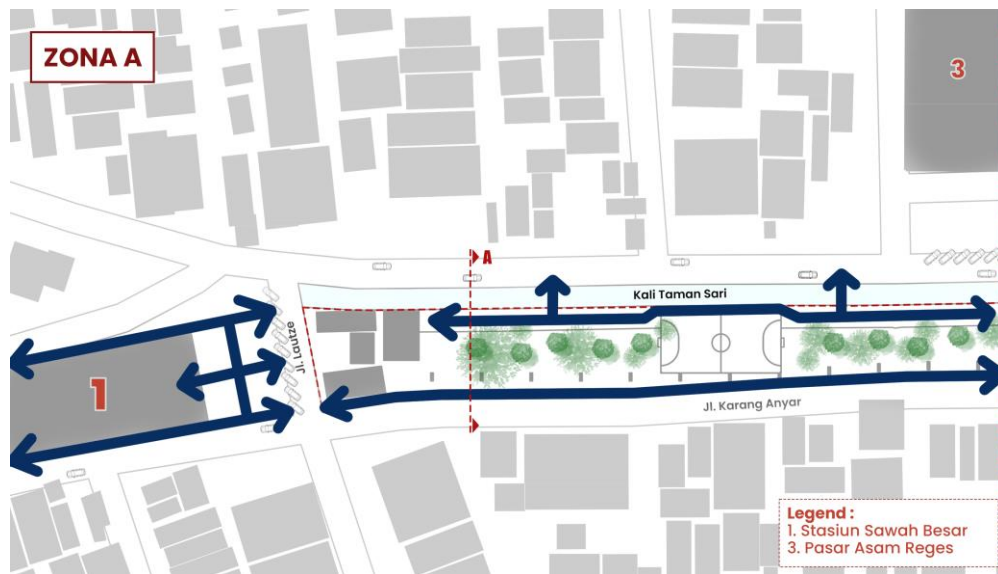
2.4.2.2 Pedestrian Ways

Pembatasan di sepanjang area ruang bawah jalur layang kereta dengan menggunakan pagar pembatas yang berfungsi sebagai pengaman untuk berkegiatan di area bawah kereta layang dirasa kurang tepat. Aksesibilitas pejalan kaki menjadi terhambat karena area tersebut dibuat sangat tertutup tanpa memikirkan sirkulasi yang nyaman bagi para pejalan kaki. Pada akhirnya pagar pembatas tersebut sengaja dirusak untuk membuka sirkulasi, sehingga pengguna jalan dapat lebih mudah melewati area tersebut. Meskipun demikian, pengalaman pengguna jalan ini masih kurang nyaman karena pejalan kaki harus menyelip di antara pagar yang ada.

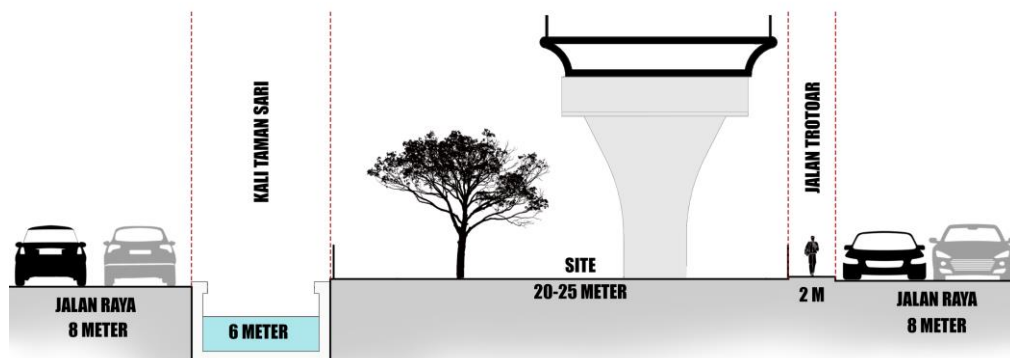


Gambar 2.14 Pagar Pembatas Sengaja Dirusak

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2023

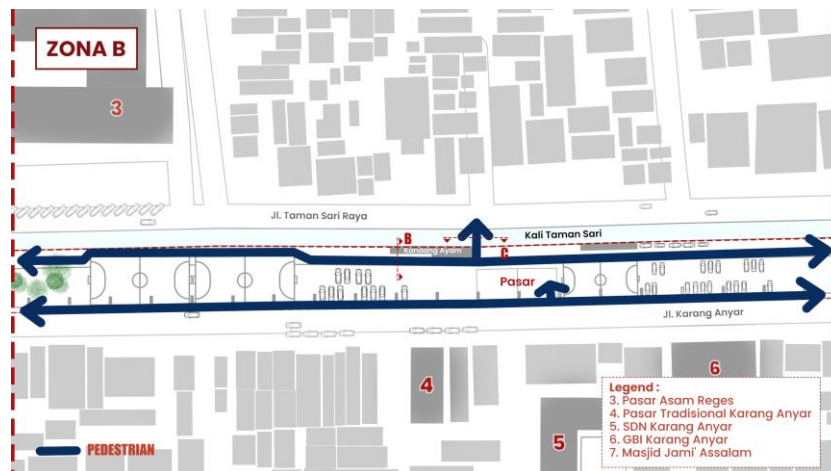


Gambar 2.15 Pemetaan Jalur Pedestrian Zona A
 Sumber : Diolah oleh Penulis, 2024



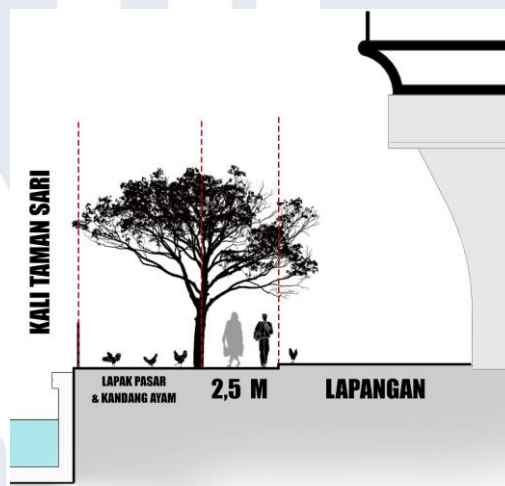
Gambar 2.16 Potongan A
 Sumber : Diolah oleh Penulis, 2024

Sepanjang jalur area penelitian sudah terdapat fasilitas trotoar yang dapat digunakan khusus pengguna pejalan kaki, namun trotoar tersebut hanya tersedia di satu sisi jalur. Sisi lainnya langsung berbatasan dengan kali Taman Sari dan jalan raya (Jl. Taman Sari Raya – Jl. Taman Sari). Kondisi ini membuat pejalan kaki tidak dapat melewati jalur tersebut, apalagi diperparah dengan adanya pagar pembatas yang membatasi akses. Keadaan ini menimbulkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki yang ingin melintasi area tersebut karena terbatasnya jalur pejalan kaki yang dapat digunakan.



Gambar 2.17 Pemetaan Jalur Pedestrian Zona B

Sumber : Diolah oleh Penulis, 2024



Gambar 2.18 Potongan B

Sumber : Diolah oleh Penulis, 2024

Terdapat jalur pejalan kaki dengan lebar yang cukup luas. Namun, jalur yang terlihat pada Gambar 2.18, memperlihatkan bahwa jalur tersebut berdampingan langsung dengan area di bawah jalur layang kereta yang dimanfaatkan sebagai lokasi berdagang, perpanjangan dari Pasar Tradisional Karang Anyar. Pemandangan sekitar yang menunjukkan adanya kandang ayam, pedagang buah, sayuran, dan pakaian yang semuanya berada dalam satu lokasi menjadikan ruang ini ruang yang produktif. Namun, kondisi ini juga menjadi tidak terkontrol dan memengaruhi kenyamanan pengguna jalan.



Gambar 2.19 Potongan C

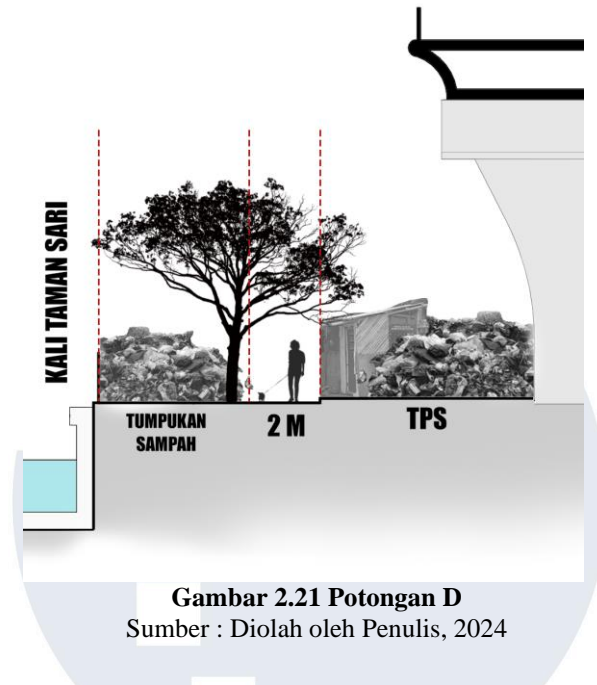
Sumber : Diolah oleh Penulis, 2024

Kondisi yang kurang baik lainnya terlihat pada jembatan penyeberangan. Jembatan penyeberangan yang seharusnya digunakan untuk keperluan pejalan kaki untuk menyeberang menjadi dimanfaatkan untuk berjualan sebagai salah satu area perpanjangan aktivitas berdagang dari Pasar Tradisional Karang Anyar (Lihat Gambar 2.19) yang menjual buah-buahan. Dampak dari pemanfaatan ini menyebabkan lebar jembatan menjadi lebih sempit karena pejalan kaki harus berbagi ruang dengan pedagang dan barang dagangannya.

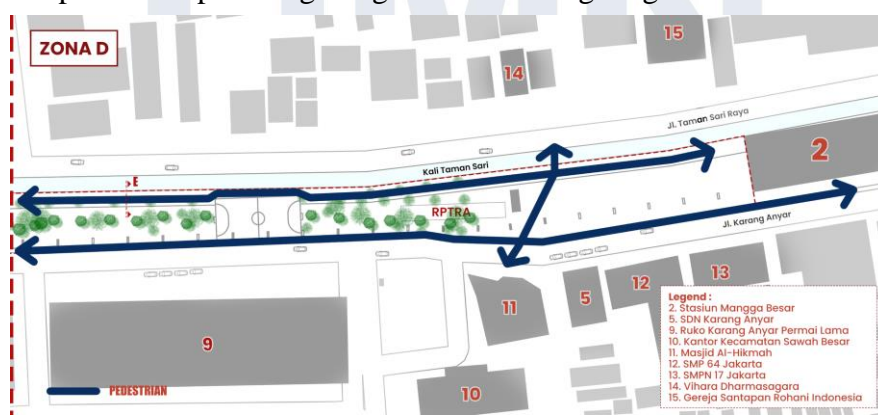


Gambar 2.20 Pemetaan Jalur Pedestrian Zona C

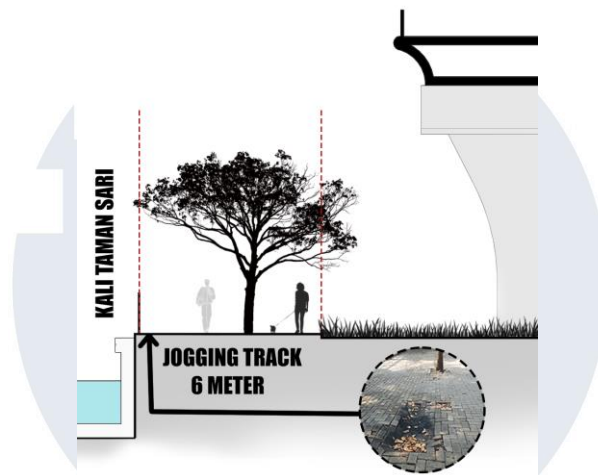
Sumber : Diolah oleh Penulis, 2024



Tempat pembuangan sampah terletak pada Zona C yang berada di tengah-tengah kawasan ruang publik menjadi sumber permasalahan yang signifikan. Para pejalan kaki terpaksa harus melintasi jalan yang berada di antara tumpukan sampah. Penempatan ruang pembuangan sampah dirasa kurang tepat pada area tersebut karena selain menghasilkan bau yang tidak sedap, keberadaan tempat pembuangan sampah seperti ini dapat mengurangi keindahan lingkungan.



Dalam pemetaan jalur pedestrian Zona D, dapat dilihat bahwa jalur trotoar yang hanya ada pada sisi Jalan Karang Anyar ini menerus dan terhubung dengan pintu masuk Stasiun Mangga Besar. Kehadiran jalur trotoar ini dapat meningkatkan aksesibilitas pejalan kaki, terutama bagi mereka yang hendak menggunakan layanan transportasi umum, seperti KRL (Kereta Rel Listrik).



Gambar 2.23 Potongan E

Sumber : Diolah oleh Penulis, 2024

Pada area penelitian telah disediakan *jogging track* yang memiliki lebar yang cukup luas untuk memfasilitasi kegiatan olahraga masyarakat. Keberadaan pohon-pohon sebagai elemen peneduh dapat menciptakan lingkungan yang lebih nyaman dan sejuk bagi para pengguna jalan. Namun, terdapat beberapa bagian jalannya yang sudah mengalami kerusakan (dapat dilihat pada Gambar 2.23). Keadaan jalan yang rusak ini dapat membahayakan pengguna jalan, sehingga pengguna ruang tersebut menjadi kurang nyaman untuk beraktivitas. Oleh karena itu, perbaikan atau pemeliharaan berkala terhadap jalur tersebut dapat meningkatkan kualitas dan keamanan fasilitas *jogging track*, serta dapat meningkatkan pengalaman para pengguna yang berolahraga di kawasan tersebut.

2.4.2.3 Signages

Penandaan memainkan peran yang sangat penting bagi mereka yang memasuki suatu daerah, terutama bagi orang yang pertama kali mengunjungi kawasan tersebut. Fungsi penandaan tidak hanya sebagai identitas yang mencirikan

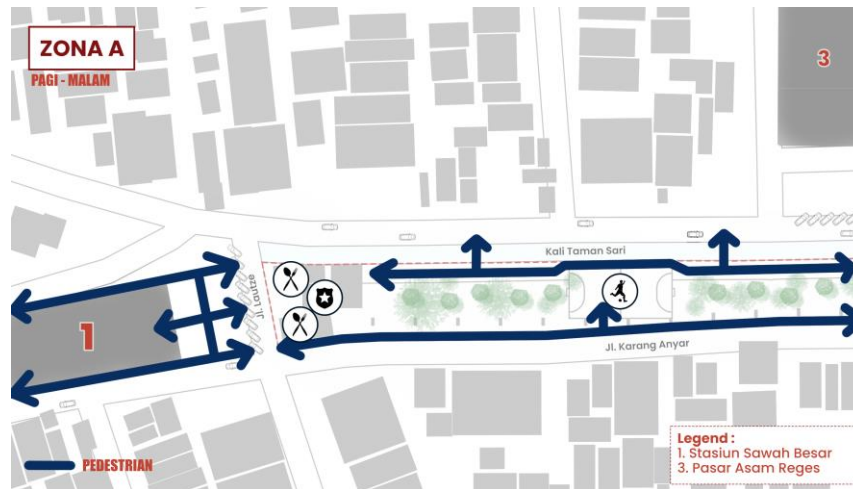
kawasan, tetapi juga sebagai panduan yang memudahkan pengunjung dan menavigasi kawasan yang mereka tuju. Sayangnya, pada area kawasan ruang bawah jalur layang kereta ini, tampaknya kekurangan papan penunjuk jalan yang memadai. Tidak adanya penandaan yang jelas, baik untuk area masuk maupun keluar, seringkali membuat orang merasa bingung dan kesulitan untuk menemukan akses masuk dan keluar dari kawasan ini. Maka dari itu, diperlukan upaya untuk perbaikan pada penandaan atau papan penunjuk guna meningkatkan pengalaman pengunjung dan memudahkan mereka dalam berinteraksi dengan kawasan tersebut.

2.4.3 Analisis Aktivitas Sepanjang Ruang Bawah Kereta Layang

2.4.3.1 *Active Engagement*

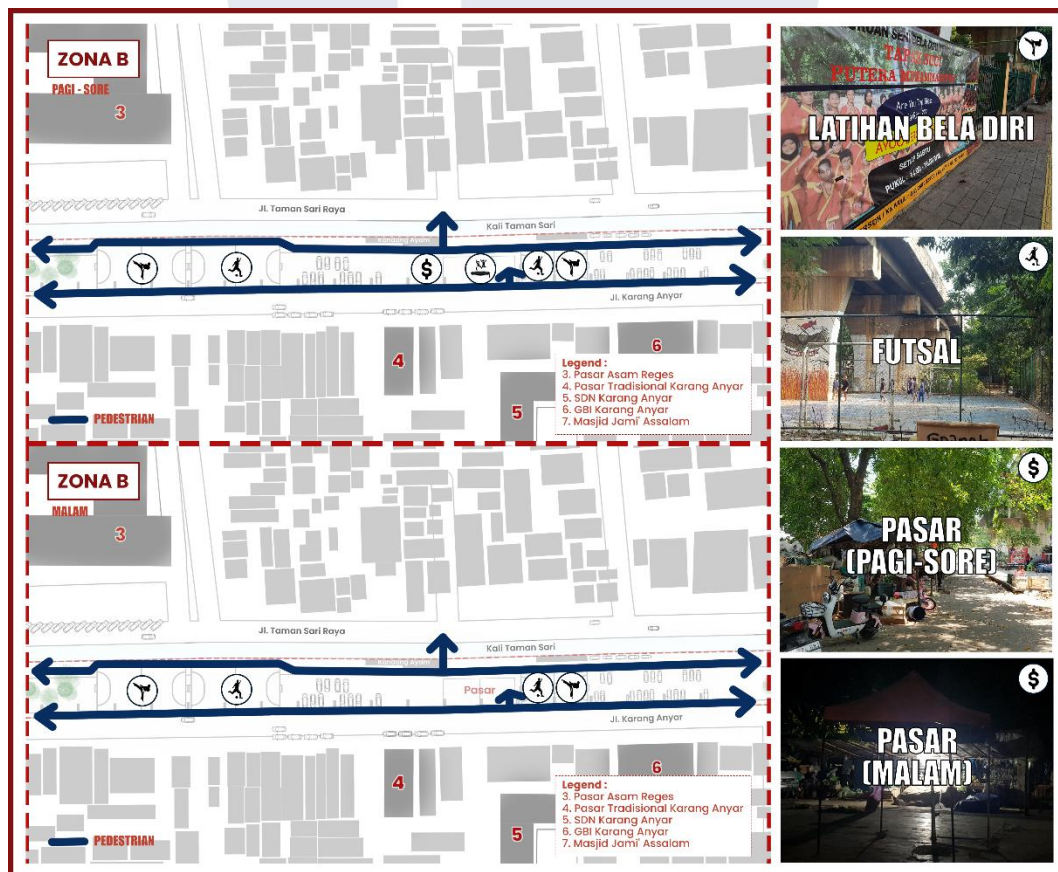
Aktivitas yang terjadi pada Zona A yang merupakan *welcoming zone* terutama bagi pengunjung yang datang dari arah Stasiun Sawah Besar berupa aktivitas yang difasilitasi dengan keberadaan tempat makan, pos polisi, dan lapangan olahraga. Tempat makan ini ditargetkan bagi para pengguna KRL yang hendak menikmati santapan sebelum atau sesudah perjalanan mereka. Keberadaan pos polisi memiliki fungsi memberikan pengamanan untuk kawasan tersebut. Kemudian, setelah jalan beberapa meter dari Stasiun Sawah Besar, para pengguna KRL tersebut akan melihat lapangan olahraga yang biasa digunakan sebagai tempat pertandingan futsal oleh warga setempat.

UMN
UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA



Gambar 2.24 Pemetaan Pola Aktivitas Zona A

Sumber : Diolah oleh Penulis, 2024



Gambar 2.25 Pemetaan Pola Aktivitas Zona B

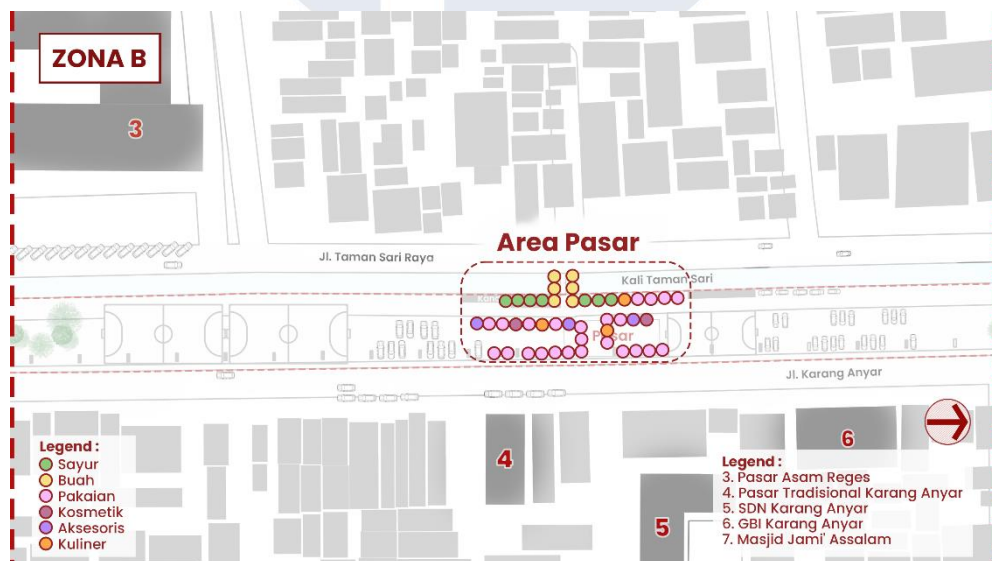
Sumber : Diolah oleh Penulis, 2024

Aktivitas yang terjadi pada ruang bawah jalur layang kereta pada Zona B mencakup beragam kegiatan olahraga dan jual-beli. Lapangan futsal yang ada pada

area ini, fungsinya bukan hanya sebagai tempat bermain futsal saja, melainkan juga sebagai area untuk latihan bela diri dan titik kumpul atau bercengkrama bagi masyarakat sekitar. Berbagai aktivitas, seperti main futsal dan latihan bela diri, dapat terjadi pada berbagai waktu, baik pagi, siang, sore, atau bahkan malam hari. Ruang ini memberikan fleksibilitas yang mendukung partisipasi masyarakat di berbagai waktu.

Pedagang	Pedagang Kering Pangan	Sayur
		Buah
	Pedagang Kering Non-Pangan	Pakaian
		Kosmetik
		Aksesoris
	Pedagang Kuliner	Jajanan
		Slow-food

Table 2. 2 Klasifikasi Jenis Dagangan Pasar di Area Eksisting Penelitian/ Perancangan
 Sumber : Diolah oleh Penulis, 2024



Gambar 2.26 Mapping Persebaran Pedagang Pasar Area Eksisting Penelitian/ Perancangan
 Sumber : Diolah oleh Penulis, 2024

Area lapangan yang ada pada Zona B juga digunakan untuk kegiatan jual-beli. Kegiatan pasar yang ada di sana merupakan perpanjangan dari Pasar Tradisional Karang Anyar. Terdapat tiga macam klasifikasi barang dagangan yang dijual. Pertama, terdapat pedagang kering pangan berupa sayuran dan buah-buahan.

Persebaran jenis dagangan ini ada pada sekitar dan di jembatan penyeberangan (dapat dilihat pada Gambar 2.26). Kedua, jenis pedagang kering non-pangan, seperti pakaian, kosmetik, dan aksesoris yang persebarannya relatif lebih banyak dibandingkan jenis barang dagangan lainnya. Kemudian, terdapat juga beberapa titik jualan makanan/minuman pada area tersebut.

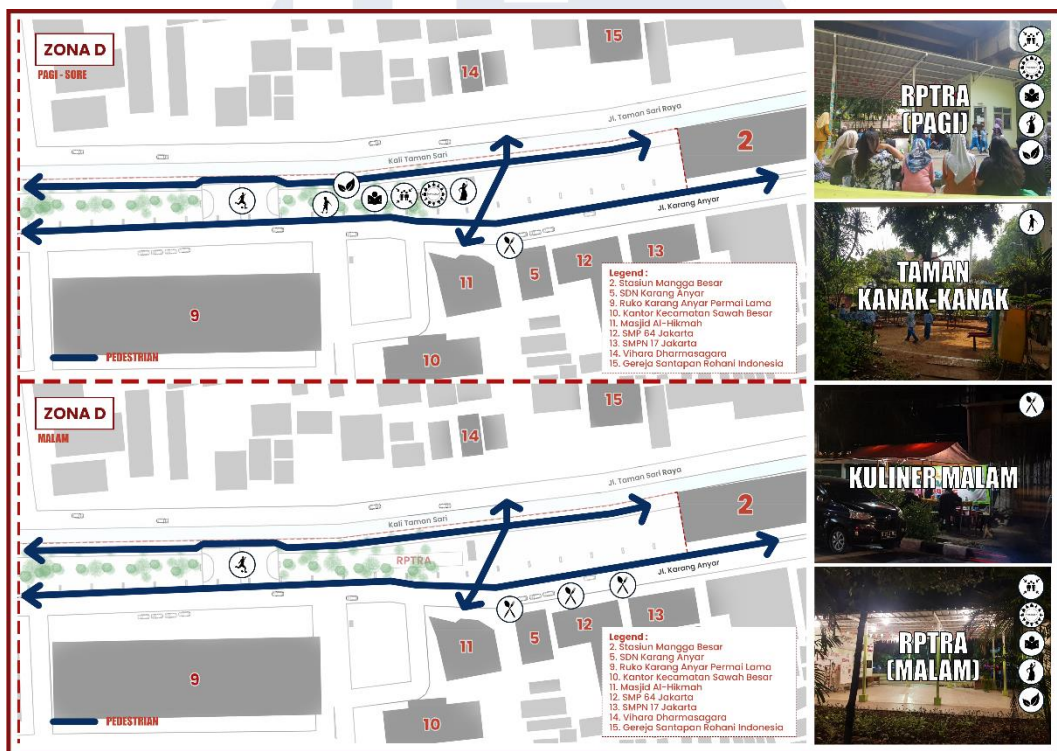
Tidak hanya pada lapangan futsal, keberagaman aktivitas juga terlihat di area yang dijadikan lokasi pasar. Aktivitas di pasar tidak hanya berfokus pada berdagang saja, melainkan pasar juga menjadi tempat bermain bagi anak-anak. Hal ini menunjukkan bahwa pasar tidak hanya menjadi pusat kegiatan ekonomi saja, tetapi juga dapat memberikan kontribusi pada aspek sosial dan rekreasi di lingkungan sekitar. Namun, sayangnya aktivitas yang terjadi pada area pasar hanya berlangsung aktif dari pagi hingga sore saja, pada malam hari area tersebut terlihat sepi, gelap, dan hanya tersisa atribut dagangan penjual (dapat dilihat pada Gambar 2.25).



Gambar 2.27 Pemetaan Pola Aktivitas Zona C

Sumber : Diolah oleh Penulis, 2024

Aktivitas yang aktif terjadi pada Zona C kurang lebih sama pada Zona A & B, yaitu keberadaan lapangan yang digunakan untuk bermain futsal dan latihan bela diri. Namun, area ini yang secara produktif digunakan hanya pada kegiatan olahraga tanpa adanya aktivitas ekonomi seperti yang terjadi pada aktivitas Zona B. Sedangkan, pada malam hari kondisi sepanjang ruang bawah jalur layang kereta, terutama pada area *jogging track* tidak ada penerangan untuk memfasilitasi pengguna jalan. Sehingga, pada malam hari tidak ada kegiatan yang berlangsung pada lokasi tersebut.



Gambar 2.28 Pemetaan Pola Aktivitas Zona D

Sumber : Diolah oleh Penulis, 2024

Zona D merupakan area yang paling memiliki keberagaman aktivitas. Hal ini karena sudah didukung dengan pendirian RPTRA (Ruang Publik Terpadu Ramah Anak) pada lokasi tersebut. RPTRA merupakan salah satu inisiatif dari pemerintah provinsi untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Kegiatan yang berlangsung di RPTRA Karang Anyar ini dikoordinasi oleh ibu-ibu PKK (Pembinaan Kesejahteraan Keluarga), mencakup kegiatan seperti senam bersama, penyelenggaraan sarana edukatif (contohnya : seminar, workshop, kegiatan hidroponik, sosialisasi kesehatan), dan sebagainya. Selain itu, RPTRA juga sering

dijadikan sebagai tempat latihan menari yang dapat menambah keragaman kegiatan yang dapat dinikmati oleh warga sekitar.

Tidak hanya sebagai pusat perkumpulan untuk kegiatan formal, area ini juga menjadi tempat berkumpul bagi anak-anak sekolah setelah jam pulang sekolah. Hal ini juga didukung dengan lokasi RPTRA yang berdekatan dengan area sekolah. Dengan keberadaan ruang berkumpul ini, ruang bawah jalur kereta layang pada Zona D menciptakan hubungan sosial dan komunitas yang kuat di antara warga setempat. Serta, dapat memberikan kontribusi positif pada kehidupan bermasyarakat.

Namun. Pada malam hari, kondisi RPTRA terlihat sepi, tidak ada aktivitas yang mendukung kehidupan lokasi tersebut. Sementara itu, di luar area penelitian terlihat deretan para pedagang makanan membuka tenda makan dan angkringan di depan pintu gerbang sekolah setelah jam pelajaran sudah berakhir. Kuliner malam yang lokasinya berdekatan dengan stasiun ini dapat menjadi daya tarik pengunjung untuk pergi ke kawasan tersebut.

2.4.3.2 Discovery & Display

Kualitas ruang bawah jalur layang kereta antara Stasiun Mangga Besar dan Stasiun Sawah Besar masih menunjukkan kekurangan yang perlu diperhatikan. Kurangnya pengolahan terhadap tatanan ruang mengakibatkan kurang terlihatnya variasi yang dapat memberikan perubahan positif pada atmosfer ruang tersebut. Keadaan ini juga membuat suasana di sepanjang jalur area penelitian kurang dinamis dan terlihat monoton, dengan aktivitas yang hanya terfokus pada titik-titik tertentu.



Gambar 2.29 Titik Aktivitas di Sepanjang Area Penelitian

Sumber : Diolah oleh Penulis, 2024

Selain itu, kawasan ini belum sepenuhnya memiliki identitas yang dapat mempresentasikan kawasan tersebut terhadap persepsi pendatang atau orang luar.

Identitas ini mencakup elemen-elemen seperti sejarah, budaya, dan karakteristik unik yang dapat memberikan ciri khas pada kawasan tersebut. Oleh karena itu, perlu ada upaya menemukan identitas yang baik dengan meningkatkan kualitas ruang publik kawasan Karang Anyar.

2.4.3.3 *Activity Support*

Dalam konteks pendukung aktivitas atau *activity support*, penting untuk memastikan bahwa fasilitas dan infrastruktur yang mendukung berbagai kegiatan sosial, ekonomi, dan budaya berfungsi dengan baik dan memadai. Di area penelitian ini, terdapat beberapa fasilitas lapangan yang menjadi penunjang kegiatan berbagai komunitas. Lapangan – lapangan yang ada pada sepanjang area penelitian tersebut sering dimanfaatkan untuk berbagai aktivitas, seperti pertandingan futsal, tempat latihan bela diri, kegiatan jual-beli, dan sebagainya. Namun, dalam penataan lapangan masih terlihat kurang optimal. Hal ini dapat terlihat dari adanya lapangan yang bedampingan langsung dengan Tempat Pembuangan Sampah (TPS).



Gambar 2.30 Lapangan Futsal Bersebelahan dengan TPS

Sumber : Dokumentasi Pribadi, Diolah oleh Penulis, 2024

Selain itu, ruang bawah jalur layang kereta ini juga terdapat bangunan liar berupa posko yang dimiliki oleh suatu ormas (organisasi masyarakat) Forum Betawi Rempug (FBR) Karang Anyar. Forum Betawi Rempug (FBR) merupakan sebuah kelompok etnis asli namun terpinggirkan yang berbasis di Jakarta dengan memiliki tujuan untuk memperjuangkan hak-hak politik masyarakat betawi. Pada tahun 2018, posko ini sempat ingin digusur oleh petugas kecamatan dan PT. KAI (Febriani, 2018). Namun, pada saat itu petugas gabungan kecamatan Sawah Besar dan PT. KAI Daops I Jakarta mendapat hadangan dari puluhan orang yang

mengatasnamakan Ormas Forum Betawi Rempug (FBR) dari Gardu 096 (Febriani, 2018). Masa beralasan bahwa keberadaan Posko justru dapat membantu untuk menjaga keamanan dari aksi tawuran yang kerap terjadi di daerah setempat (Febriani, 2018). Akhirnya, hingga saat ini posko tersebut masih berdiri kokoh.



Gambar 2.31 Posko Ormas FBR (Forum Betawi Rempug) Karang Anyar
Sumber : Dokumentasi Pribadi, Diolah oleh Penulis, 2024

Fasilitas lainnya yang menjadi pendukung aktivitas masyarakat sekitar berkegiatan di area ruang bawah jalur layang kereta ini, yaitu RPTRA (Ruang Publik Terpadu Ramah Anak). RPTRA merupakan sebuah sarana dan prasarana ruang yang diberikan oleh pemerintah provinsi untuk masyarakat umum. Fasilitas *indoor* yang disediakan diantaranya, ruang laktasi, perpustakaan, toilet, serta ruang *gross mart* ibu-ibu PKK (Pemberdayaan Kesejahteraan Keluarga). Sedangkan, untuk fasilitas *outdoor* terdiri dari taman bermain anak, amphitheater mini, lapangan futsal, serta kolam gizi (budidaya ikan yang bertujuan untuk menekan angka *stunting*).



Gambar 2.32 RPTRA Karang Anyar
Sumber : Dokumentasi Pribadi, Diolah oleh Penulis, 2024

Fasilitas-fasilitas yang berada di RPTRA ini dibawah atas naungan Pemprov DKI Jakarta. Namun, berdasarkan observasi di lapangan, terdapat fasilitas yang tidak terawat dan kurang dikelola dengan baik. Misalnya saja, ruang perpustakaan

dan ruang PKK *gross mart*, tidak terfungsikan dengan seharusnya hingga akhirnya ruang tersebut hanya digunakan sebagai ruang penyimpanan barang saja.

Di sepanjang ruang bawah jalur layang kereta area penelitian tampaknya kurang dimanfaatkan secara optimal. Salah satu permasalahan yang ada pada ruang tersebut, ialah minimnya fasilitas umum, seperti toilet. Keberadaan toilet umum yang terbatas dapat mendorong perilaku yang kurang etis terjadi di tempat umum, contohnya buang air sembarangan. Perilaku seperti ini akan menimbulkan ketidaknyamanan bagi pengguna ruang publik tersebut.

2.4.3.4 Preservation

Ruang bawah jalur layang kereta area penelitian terletak pada kawasan yang memiliki potensi dalam pengembangan kota. Terdapat beragam kegiatan dan fasilitas yang memanfaatkan ruang sisa tersebut, namun dalam pemanfaatan terlihat masih kurang optimal. Penataan fasilitas publik yang kurang baik dan kondisi fasilitas yang tidak terawat dengan baik menjadi masalah utama ruang publik tersebut. Dalam melindungi kawasan ini, diperlukan desain ulang terhadap ruang publik tersebut dengan penekanan terhadap pengaturan sirkulasi, fasilitas, dan kegiatan yang ada. Melalui pendekatan ini, diharapkan ruang publik di sepanjang ruang bawah jalur layang kereta dapat mengalami transformasi positif menjadi tempat yang berkelanjutan yang dapat menjadi destinasi menarik dan ramah bagi masyarakat, sekaligus menjaga keberlanjutan lingkungan kawasan tersebut.

2.4.4 Analisis Amenities Sepanjang Ruang Bawah Kereta Layang

2.4.4.1 Comfort & Relaxation

Kenyamanan di sepanjang segmen area penelitian memiliki peran krusial dalam menentukan selama apa seseorang bersedia menetap di ruang publik tersebut. Terdapat beberapa faktor yang menjadi penentu kenyamanan pengguna ruang publik. Dari segi *environmental comfort*, faktor sinar matahari dan kualitas udara memegang peran penting. Pada area penelitian, terdapat banyak elemen peneduh pohon sehingga area ini terasa sejuk. Namun, masalah lainnya muncul dari terdapatnya tumpukan-tumpukan sampah di beberapa titik. Tumpukan sampah ini

mengakibatkan kualitas udara menjadi buruk dan hal ini dapat mengganggu kenyamanan pengguna ruang publik.

Gambar 2.33 Tumpukan Sampah Pada Area Penelitian

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2023

Keberadaan tumpukan sampah tersebut ternyata juga memengaruhi *social*



and psychological comfort pengguna ruang publik. Tumpukan sampah menciptakan karakter ruang yang negatif dan mengurangi kualitas visual dari lingkungan sekitarnya. Ketidaknyamanan yang dihasilkan dari tumpukan sampah ini dapat menghambat interaksi sosial masyarakat sekitar. Selain itu, keadaan ini membuat pengguna ruang tidak dapat merasakan kondisi *relax* dalam menggunakan ruang publik tersebut. Padahal area ini terdapat elemen pendukung dari pepohonan dan air dari aliran kali Taman Sari sebagai pemisah hiruk pikuk kebisingan kota. Namun hal ini disayangkan dengan kurangnya pengelolaan sampah yang menimbulkan bau yang tidak menyenangkan sehingga mengganggu kenyamanan pengguna ruang bawah jalur layang kereta tersebut.



Gambar 2.34 Minimnya Fasilitas Duduk Pada Jalur Pedestrian

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2023

Faktor selanjutnya, yaitu *physical comfort* yang berkaitan erat dengan ketersediaan fasilitas penunjang yang memadai untuk duduk dan berjalan. Ruang bawah jalur layang kereta Stasiun Sawah Besar hingga Stasiun Mangga Besar merupakan area yang panjang dengan panjang sekitar 900 meter. Dalam pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, tempat duduk pada ruang publik sebaiknya diletakkan pada setiap 10 meter. Akan tetapi, area penelitian memiliki kekurangan untuk memfasilitasi para pengunjung untuk beristirahat. Hal ini sering membuat orang merasa kelelahan saat melewati jalur tersebut. Akibatnya, membuat tempat tersebut kurang nyaman untuk ditempati dalam waktu yang lama, sehingga area tersebut menjadi tempat yang sepi pengunjung.

2.4.4.2 *Passive Engagement*

Passive engagement adalah kebutuhan seseorang untuk menikmati lingkungan sekitar tanpa terlibat langsung dengan *user* lainnya. Elemen yang dapat mendukung terciptanya *passive engagement* dapat berupa pertunjukan, *view* yang menarik, aktivitas orang sekitar, dan sebagainya. Namun, titik penyebaran aktivitas pada area penelitian terlihat tidak merata dikarenakan fasilitas yang kurang memadai yang hanya ada pada beberapa titik saja. Hal ini mengakibatkan penyebaran aktivitas menjadi terpusat. Aktivitas sekadar *people-watching*, seperti hanya duduk atau berdiri dengan memperhatikan pemandangan dan aktivitas yang terjadi di sekelilingnya menjadi tidak terfasilitasi dengan baik.

2.4.5 Kesimpulan Analisis dan Rekomendasi Pemanfaatan Ruang

Analisis menunjukkan adanya potensi yang harus dikembangkan dalam pemanfaatan ruang bawah area penelitian. Penulis menggunakan indikator-indikator yang berasal dari teori elemen pembentuk fisik kota dan kebutuhan dasar pengguna ruang publik. Indikator ini dapat membantu dalam mengidentifikasi potensi pemanfaatan ruang bawah jalur kereta layang di Kawasan Karang Anyar, Jakarta Pusat. Berikut merupakan tabel kesimpulan hasil analisis dan

rekomendasinya yang terbagi atas permasalahan pada pemanfaatan di sepanjang ruang bawah area penelitian, Zona A, Zona B, Zona C, dan Zona D.

Sepanjang Area Penelitian

KATEGORI	INDIKATOR	KONDISI EKSISTING	REKOMENDASI
<i>MORPHOLOGY</i>	<i>BUILDING FORM & MASSING</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Area penelitian = dibatasi dengan pagar pembatas & tumpukan sampah - Sekitar area penelitian = bentuk sederhana dengan ketinggian 1-4 lantai 	<ul style="list-style-type: none"> - Mempertimbangkan penempatan TPS agar tidak terlihat sebagai muka kawasan tersebut - Melakukan penyesuaian dengan bangunan yang ada di sekitarnya
<i>ACCESSIBILITY</i>	<i>PEDESTRIAN WAYS</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Pagar pembatas membatasi aksesibilitas pejalan kaki - Hanya satu sisi pinggir jalan yang dapat langsung di akses pejalan kaki 	- Mencari alternatif lain yang membatasi area tersebut tanpa menghambat akses pejalan kaki
	<i>SIGNAGES</i>	Kurang penandaan/ papan penunjuk jalan	Pemasangan tanda penyambut kawasan & penunjuk jalan (pejalan kaki & kendaraan)
<i>ATTRACTION</i>	<i>DISCOVERY & DISPLAY</i>	Aktivitas hanya terfokus pada titik tertentu sehingga terlihat kurang dinamis & monoton	Mengolah aktivitas apa saja yang dapat terjadi di sepanjang ruang bawah kereta layang area penelitian
	<i>PRESERVATION</i>	Kurang optimal dalam pemanfaatan ruang & kondisi fasilitas tidak terawat dengan baik	Melibatkan masyarakat dalam mengelola ruang publik tersebut agar dapat terpelihara dengan baik dan berkelanjutan
<i>AMENITY</i>	<i>COMFORT & RELAXATION</i>	<p><i>Environment comfort</i> =</p> <ul style="list-style-type: none"> - Terdapat banyak pepohonan sehingga udara terasa sejuk - Tumpukan sampah menyebabkan kualitas udara menjadi buruk <p><i>Social and Psychological Comfort</i> = tumpukan sampah menghambat interaksi sosial disekitarnya dan kenyamanan pengguna ruang publik</p> <p><i>Physical Comfort</i> = dengan panjang area penelitian sekitar 1km masih kurang dalam penyediaan fasilitas duduk</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Meningkatkan sistem pengelolaan sampah dan fasilitas daur ulang yang tidak mengganggu kenyamanan pengguna ruang publik - Menambahkan berbagai bentuk fasilitas yang dapat menjadi tempat istirahat pengguna jalan

		sehingga sering membuat pengunjung kelelahan untuk melalui jalur tersebut	
	PASSIVE ENGAGEMENT	Kurangnya view yang menarik dan aktivitas orang sekitar hanya terpusat pada titik tertentu	<ul style="list-style-type: none"> - Melakukan pengembangan <i>view</i> yang menarik dapat berupa pemandangan elemen alam, arsitektur, kegiatan masyarakat, dan sebagainya. - Menyediakan fasilitas duduk yang memadai agar pengunjung dapat menikmati <i>view</i> atau aktivitas secara santai - Menyertakan program seni dan kebudayaan yang bersifat pasif, seperti pameran seni, instalasi seni sementara, atau pertunjukan musik yang dapat menarik minat pengunjung

Table 2.3 Hasil Analisis & Rekomendasi Pada Sepanjang Area Penelitian

Sumber : Diolah oleh Penulis, 2024

Zona A

KATEGORI	INDIKATOR	KONDISI EKSISTING	REKOMENDASI
MORPHOLOGY	LAND USE	<ul style="list-style-type: none"> - Area penelitian = RTH – 8 (Jalur Hijau) - Sekitar area penelitian = K-3 & R-1; dekat dengan Stasiun Sawah Besar & Ps. Asam Reges 	<ul style="list-style-type: none"> - Memberikan area penyambut bagi pengunjung dari St. Sawah Besar - Menghubungkan jalur pedestrian dari St. Sawah Besar ke area perancangan & dapat menyambungkan ke Ps. Asam Reges
ACCESSIBILITY	CIRCULATION & PARKING	<p>Sekitar area penelitian =</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sirkulasi kendaraan dengan sistem satu arah pada dua jalur - area parkir berpusat dekat dengan St. Sawah Besar & Ps. Asam Reges 	Mempertimbangkan pengolahan parkir di sekitar area transportasi & perdagangan
ATTRACTION	ACTIVE ENGAGEMENT	<ul style="list-style-type: none"> - makan & minum - pengamanan wilayah - olahraga futsal - latihan bela diri 	<ul style="list-style-type: none"> - Mengelaborasi kegiatan yang dapat terjadi pada satu lokasi - Memisahkan kegiatan yang tidak dapat menjadi satu kesatuan
	ACTIVITY SUPPORT	<ul style="list-style-type: none"> - Pos Polri - Tempat makan - Lapangan 	Menyediakan fasilitas yang dapat menarik pengunjung untuk masuk ke area tersebut

Table 2.4 Hasil Analisis & Rekomendasi Pada Zona A

Sumber : Diolah oleh Penulis, 2024

Zona B

KATEGORI	INDIKATOR	KONDISI EKSISTING	REKOMENDASI
<i>MORPHOLOGY</i>	<i>LAND USE</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Area penelitian = RTH – 8 (Jalur Hijau) - Sekitar area penelitian = K-3 & R-1; dekat dengan Ps. Asam Reges, Ps. Tradisional Karang Anyar, SDN, & GBI 	Pemanfaatan ruang bawah jalur kereta layang dapat dijadikan sebagai area lokasi perdagangan yang menjadi perpanjangan area komersial dari kedua sisi area tersebut
<i>ACCESSIBILITY</i>	<i>CIRCULATION & PARKING</i>	<p>Area penelitian = Pintu masuk kendaraan dan area parkir ke dalam area penelitian</p> <p>Sekitar area penelitian =</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sirkulasi kendaraan dengan sistem satu arah pada dua jalur - area parkir berpusat dekat dengan area pasar, baik di dalam lokasi <i>site</i> maupun disekitarnya 	<ul style="list-style-type: none"> - Menyediakan jalur pedestrian yang aman dan terpisah dari sirkulasi kendaraan - Mempertimbangkan pengolahan parkir di sekitar area komersial
	<i>PEDESTRIAN WAYS</i>	<ul style="list-style-type: none"> - jalur pedestrian berdampingan dengan kandang ayam dan aktivitas pasar - jembatan penyeberangan yang minim dimanfaatkan untuk berjualan sehingga lebar jembatan menjadi lebih sempit untuk dilalui 	<ul style="list-style-type: none"> - Keberadaan kandang ayam perlu diperhatikan dalam memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki - Perlu memperhatikan lebar kenyamanan jembatan penyeberangan
<i>ATTRACTION</i>	<i>ACTIVE ENGAGEMENT</i>	<ul style="list-style-type: none"> - makan & minum - olahraga futsal - latihan bela diri - jual-beli - anak-anak bermain 	<ul style="list-style-type: none"> - Mengelaborasi kegiatan yang dapat terjadi pada satu lokasi - Memisahkan kegiatan yang tidak dapat menjadi satu kesatuan
	<i>ACTIVITY SUPPORT</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Lapangan - Posko ormas FBR 	Menyediakan fasilitas untuk mendukung berkegiatan di lokasi <i>site</i>

Table 2.5 Hasil Analisis & Rekomendasi Pada Zona B

Sumber : Diolah oleh Penulis, 2024

Zona C

KATEGORI	INDIKATOR	KONDISI EKSISTING	REKOMENDASI
<i>MORPHOLOGY</i>	<i>LAND USE</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Area penelitian = RTH – 8 (Jalur Hijau) - Sekitar area penelitian = K-3 & R-1; dekat dengan Masjid Jami' Assalam dan komplek ruko yang relatif sepi 	Pemanfaatan ruang bawah jalur kereta layang dapat dijadikan sebagai area untuk tempat bersantai atau tempat yang memerlukan ketenangan
<i>ACCESSIBILITY</i>	<i>CIRCULATION & PARKING</i>	<p>Sekitar area penelitian =</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sirkulasi kendaraan dengan sistem satu arah pada dua jalur 	Mempertimbangkan pengolahan parkir di sekitar area komersial

		- area parkir berpusat dekat dengan area pasar di sekitar <i>site</i> , tapi terlihat tidak begitu banyak dibanding area komersial zona B	
	PEDESTRIAN WAYS	jalur pedestrian berdampingan dengan TPS	Melakukan pemisahan ruang antara pengguna jalan dan lokasi TPS
ATTRACTION	ACTIVE ENGAGEMENT	- olahraga futsal - anak-anak bermain - <i>jogging</i>	- Mengelaborasi kegiatan yang dapat terjadi pada satu lokasi - Memisahkan kegiatan yang tidak dapat menjadi satu kesatuan
	ACTIVITY SUPPORT	Lapangan futsal berdampingan dengan TPS	- Melakukan pemisahan ruang antara lapangan dengan TPS untuk meningkatkan kenyamanan pengguna lapangan

Table 2.6 Hasil Analisis & Rekomendasi Pada Zona C

Sumber : Diolah oleh Penulis, 2024

Zona D

KATEGORI	INDIKATOR	KONDISI EKSISTING	REKOMENDASI
MORPHOLOGY	LAND USE	- Area penelitian = RTH – 8 (Jalur Hijau) - Sekitar area penelitian = K-3 & R-1 ; dekat dengan fasilitas peribadatan, pendidikan, kantor kecamatan, permukiman warga, & St. Mangga Besar	- Memberikan area penyambut bagi pengunjung dari St. Mangga Besar - Menghubungkan jalur pedestrian dari St. Mangga Besar ke area perancangan - Menyediakan program yang dapat dimanfaatkan oleh anak sekolah dan penduduk sekitar - Memanfaatkan keberagaman tempat peribadatan di sekitar untuk menyelenggarakan <i>event</i> budaya dan agama yang melibatkan berbagai kelompok masyarakat
ACCESSIBILITY	CIRCULATION & PARKING	Sekitar area penelitian = - Sirkulasi kendaraan dengan sistem satu arah pada dua jalur - area parkir terbentuk di sekitar area Stasiun Mangga Besar, sekolah, dan tempat peribadatan	Perlu adanya pengaturan sistem sirkulasi ruang tunggu transportasi umum
	PEDESTRIAN WAYS	Terdapat beberapa titik <i>jogging track</i> yang rusak	Melakukan pemeliharaan terhadap jalur <i>jogging track</i> secara berkala
ATTRACTION	ACTIVE ENGAGEMENT	Area penelitian = RPTRA - senam bersama	- Mengelaborasi kegiatan yang dapat terjadi pada satu lokasi

		<ul style="list-style-type: none"> - kegiatan edukasi (seminar, workshop, pelatihan penanaman hidroponik) - latihan menari - tempat berkumpul bagi anak-anak sekolahan - bermain futsal <p>Sekitar area penelitian = Pada malam hari, area depan gerbang sekolah dijadikan tempat buka usaha, seperti tenda makan, angringan (tempat kuliner malam)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Memisahkan kegiatan yang tidak dapat menjadi satu kesatuan - Mengelaborasi dengan pelaku usaha kuliner malam
	ACTIVITY SUPPORT	Fasilitas yang ada pada di RPTRA beberapa tidak terfungsikan dengan baik. Misalnya saja, ruang perpustakaan dan ruang <i>gross mart</i> hanya digunakan sebagai ruang penyimpanan barang saja.	Butuh pendesainan ulang terhadap fasilitas-fasilitas yang sudah ada di RPTRA agar terfungsikan dengan baik dan menarik pengunjung untuk datang ke lokasi tersebut.

Table 2.7 Hasil Analisis & Rekomendasi Pada Zona D

Sumber : Diolah oleh Penulis, 2024

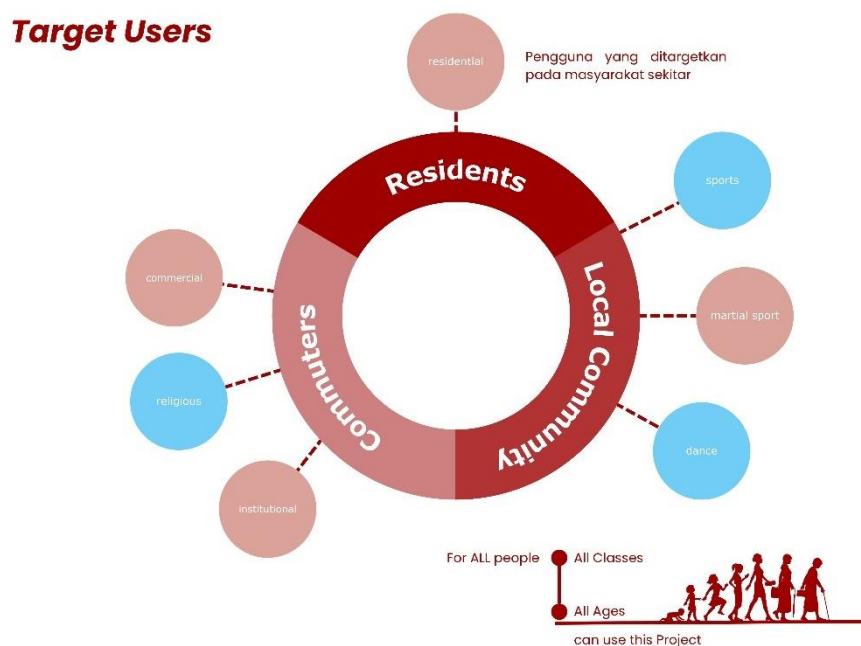
Legend :

	: Major
	: Middle
	: Minor



2.5 Target Pengguna Ruang dalam Perancangan *Karang Anyar Collective Space*

Lokasi perancangan *Karang Anyar Collective Space* merupakan area yang berada dekat dengan permukiman yang sangat padat penduduknya. Sehingga, target utama perancangan ini adalah masyarakat sekitar kawasan tersebut. Selain dari masyarakat sekitar, target pengguna ruang juga dapat dikelompokkan dari komunitas lokal yang ada.



Gambar 2.35 Target Pengguna
Sumber : Penulis, 2024

Keberadaan ruang publik ini sangat penting untuk memenuhi kebutuhan warga setempat akan tempat yang nyaman dan fungsional untuk berkumpul, berolahraga, dan mengadakan kegiatan sosial serta budaya. Hal ini pun terlihat dari hasil analisis penelitian yang menunjukkan bahwa terdapat komunitas lokal yang sudah memanfaatkan area tersebut. Beberapa komunitas yang aktif di sana, antara lain komunitas olahraga futsal, seni bela diri seperti taekwondo dan pencak silat, serta kelompok tari tradisional. Keberadaan komunitas-komunitas ini menambah nilai fungsional dan sosial dari ruang yang dirancang, menjadikannya sebagai pusat kegiatan yang dinamis dan beragam.

Local Community



Gambar 2.36 Target Pengguna Pada Komunitas Lokal

Sumber : Penulis, 2024

Selain itu, lokasi perancangan ini terletak strategis di antara dua stasiun KRL, yaitu Stasiun Mangga Besar dan Stasiun Sawah Besar. Lokasi yang berada di antara stasiun tersebut tidak hanya memberikan kemudahan akses, tetapi juga memungkinkan cakupan pengguna ruang yang lebih luas. Berdasarkan data statistik pengguna KRL di Stasiun Sawah Besar dan Stasiun Mangga Besar, dapat disimpulkan bahwa kawasan perancangan yang berada di antara kedua stasiun tersebut memiliki potensi cakupan pengguna yang cukup luas dan ramai, terutama pada jam berangkat dan pulang kerja. Hal ini pun juga didukung dengan sekitar *site* terdapat area komersial/ pasar, tempat ibadah (gereja, masjid, vihara), sekolahan, dan kantor.

Data Statistik Penumpang KRL

Berikut merupakan rincian data volume penumpang KRL Stasiun Mangga Besar dan Stasiun Sawah Besar pada bulan Januari-April tahun 2024 :

Stasiun	Januari	Februari	Maret	April	Total
1. Mangga Besar	6.549	6.709	6.788	6.278	26.324
2. Sawah Besar	3.952	3.822	3.852	3.581	15.207
Total	10.501	10.531	10.640	9.859	41.431

Stasiun	Weekend	Weekday
1. Mangga Besar	6.706	7.322
2. Sawah Besar	4.482	3.515
Total	11.188	10.837

Stasiun	Weekend	Weekday
1. Mangga Besar	1.403	2.806
2. Sawah Besar	800	2.400
Total	2.203	5.206

Kesimpulan:
Tidak semua penumpang akan mengunjungi kawasan area perancangan tersebut. Dari data yang ada dapat diasumsikan **10% hingga 30%** penumpang dari kedua stasiun tersebut akan mengunjungi area perancangan.

Total Penumpang:

- Pada weekend: (6706 + 7322) = 14028 orang
- Pada weekday: (4482 + 3515) = 7997 orang

Estimasi Kunjungan ke Area Perancangan:

Weekend:

- 10% dari 14028 = 1403 orang
- 20% dari 14028 = 2806 orang
- 30% dari 14028 = 4208 orang

Weekday:

- 10% dari 7997 = 800 orang
- 20% dari 7997 = 1600 orang
- 30% dari 7997 = 2400 orang

Berdasarkan asumsi bahwa 10% hingga 30% penumpang KRL akan mengunjungi kawasan area perancangan yang berada di antara Stasiun Mangga Besar dan Stasiun Sawah Besar, perkiraan jumlah pengunjung adalah:

Pada weekend: Sekitar 1403 hingga 4208 orang
Pada weekday: Sekitar 800 hingga 2400 orang

Dapat disimpulkan bahwa pengunjung kawasan area perancangan yang berada di antara Stasiun Mangga Besar dan Stasiun Sawah Besar **memiliki potensi cakupan user yang cukup luas dan ramai, terutama pada jam berangkat dan pulang kerja.**

Berdasarkan data tersebut didapatkan rata-rata penumpang KRL, sebagai berikut:

Stasiun Mangga Besar

- Volume rata-rata penumpang pada **weekend = 6706 orang**
- Volume rata-rata penumpang pada **weekday = 4482 orang**

Stasiun Sawah Besar

- Volume rata-rata penumpang pada **weekend = 7322 orang**
- Volume rata-rata penumpang pada **weekday = 3515 orang**

Jam padat penumpang

- Jam berangkat kerja = **06.00 s/d 08.00 pagi**
- Jam pulang kerja = **16.00 s/d 20.00 malam**

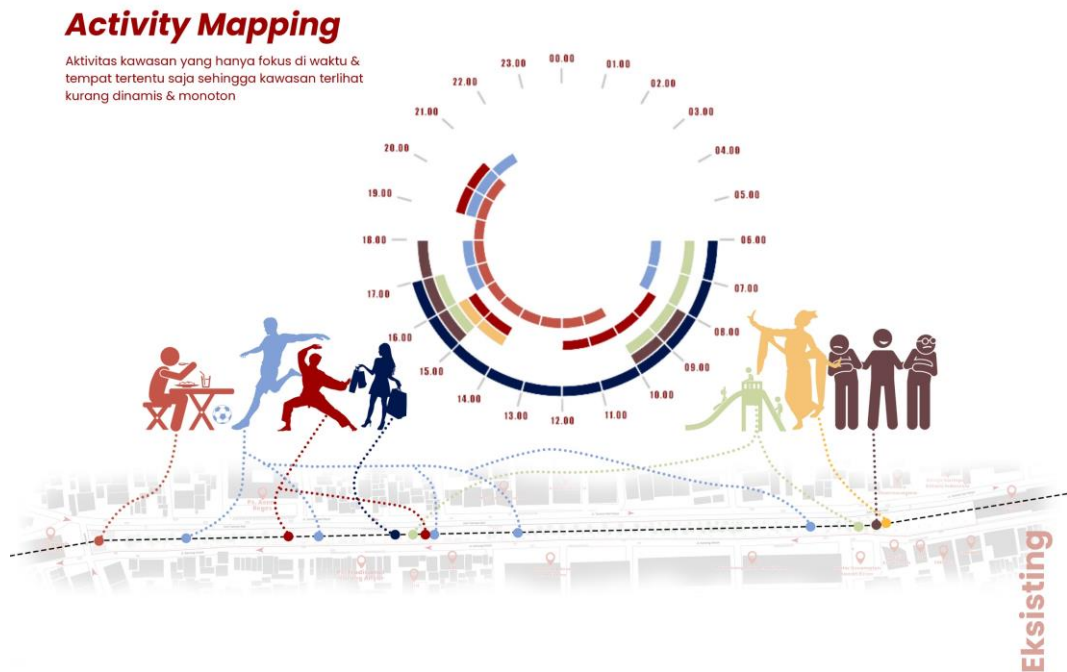
Sumber: PT. KCI, 2024

Gambar 2.37 Target Pengguna dari Penumpang KRL

Sumber : Penulis, 2024

2.6 Perencanaan Tapak

Pada area eksisting sudah terdapat berbagai kegiatan dalam memanfaatkan lahan tersebut, namun tidak secara optimal dimanfaatkan dan tidak didukung dengan fasilitas yang memadai. Sehingga, aktivitas yang terjadi pada kawasan tersebut hanya terfokus pada waktu dan tempat tertentu saja. Hal ini mengakibatkan kawasan tersebut terlihat kurang dinamis dan monoton.



Gambar 2.38 Mapping Aktivitas pada Eksisting
Sumber : Penulis, 2024

Oleh karena itu, dilakukanlah perencanaan tapak dengan pembagian empat zona yang disesuaikan dengan kondisi sekitarnya. Zona pertama merupakan *welcoming zone* terutama bagi pengunjung dari arah Stasiun Sawah Besar. Sebagai area yang dekat dengan stasiun sehingga disediakanlah fasilitas “ojol” *point* yang merupakan area ojek online untuk menunggu para penumpang yang turun dari Stasiun Sawah Besar. Kemudian, terdapat juga fasilitas *dance community center* pada zona ini. Keberadaan aktivitas *dance* ini dapat menjadi daya tarik pengunjung untuk masuk ke kawasan perancangan tersebut.

Berikutnya, pada Zona B merupakan *commercial zone* berupa area perpanjangan atau penyambung pasar yang ada di sekitarnya, yaitu Pasar Tradisional Karang Anyar dan Pasar Asam Reges. Pada kondisi eksisting, area ini juga difungsikan sebagai area pasar namun tidak terakomodasikan dengan baik. Sehingga, dalam perencanaannya perlu penyediaan pasar yang lebih terencana dengan baik. Program pada *local market*, terbagi menjadi dua bagian, yaitu pasar pangan yang menjual sayuran dan buah-buahan. Serta, pasar non-pangan, seperti

pakaian, sepatu, dan sebagainya. Di antara kedua pembagian pasar tersebut, diberikan fasilitas pendukung, seperti toilet umum, gudang, dan food kiosk yang dapat mendukung aktivitas pada lokasi tersebut. Selain itu, dalam mendukung kemudahan akses pengunjung untuk ke lokasi tersebut. Pada zona ini difasilitasi dengan keberadaan ruang parkir motor dan mobil, serta area *drop off* yang berada di sisi berdampingan dengan jalan raya.



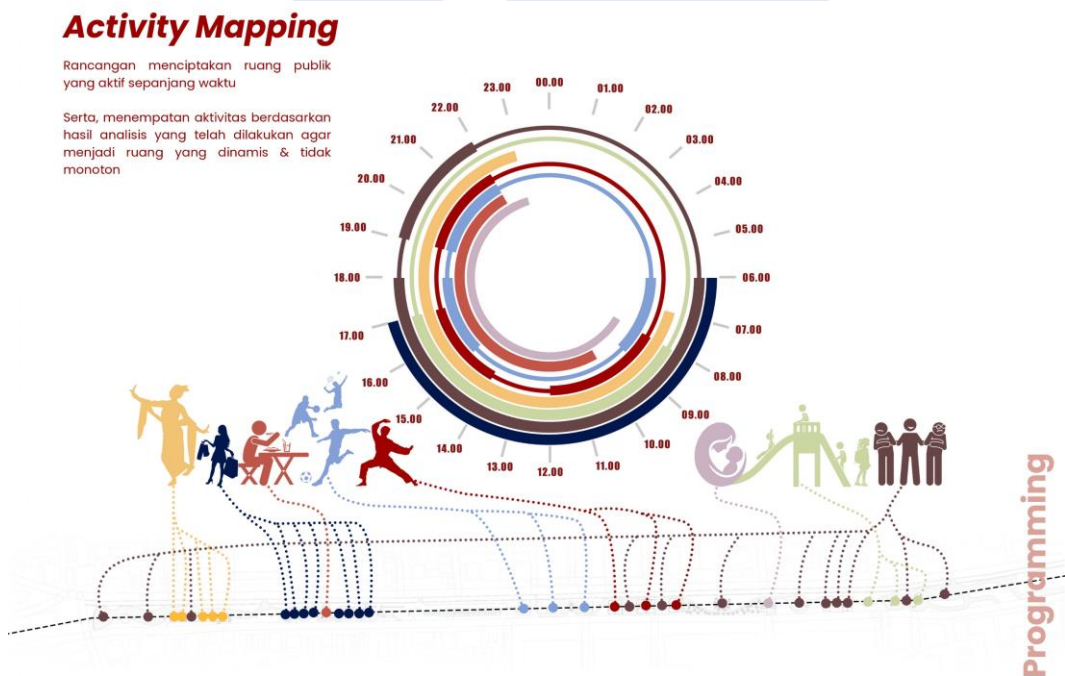
Gambar 2.39 Bubble Diagram on Site

Sumber : Penulis, 2024

Lalu, zona berikutnya yaitu Zona C yang merupakan *passive zone* karena area ini cenderung lebih sepi. Area ini cenderung lebih sepi disebabkan bangunan sekitarnya merupakan bangunan ruko-ruko lama yang beberapa sudah tidak terfungsikan dengan baik. Sehingga, pada area yang relatif lebih sepi ini dimanfaatkan untuk kegiatan berbagai olahraga. Fasilitas yang disediakan, di antaranya lapangan olahraga *outdoor* (futsal, badminton, dan basket). Lalu, bangunan fisik yang rencana dibangun pada zona ini, yaitu *martial sports center*. Bangunan ini merupakan fasilitas yang dapat difungsikan sebagai tempat latihan seni bela diri dari cabang taekwondo dan pencak silat.

Sedangkan, Zona D merupakan *active zone* yang sifatnya berkebalikan dengan zona di sebelahnya. Lokasi pada area ini berada paling dekat dengan permukiman warga, sehingga terdapat beberapa program yang dapat dimanfaatkan sebagai tempat perkumpulan warga, seperti *landscape plaza*. Selain itu, area ini juga direncanakan terdapat posyandu dan *workshop center* yang merupakan pengembangan fasilitas yang sebenarnya sudah terjadi pada eksisting dengan fasilitas kesehatan dan tempat workshop yang diakomodasikan oleh ibu-ibu PKK pada kegiatan yang berlangsung di RPTRA Karang Anyar.

Selain itu, lokasi zona ini berdekatan dengan deretan sekolah. Sehingga, lokasi ini juga dimanfaatkan sebagai tempat perkumpulan bagi para pelajar untuk bermain dan tempat berdiskusi setelah kegiatan belajar di sekolah selesai. Lalu, terdapat juga *children playground* yang merupakan area bermain bagi anak-anak, serta sebagai pemisah antara area tempat perkumpulan warga dan pelajar. Kemudian, sama halnya dengan Zona A, Zona D yang berdekatan dengan Stasiun KRL, Stasiun Mangga Besar, sehingga diperlukannya *waiting area* berupa *bus stop*, area *drop off*, dan “*ojol*” *point* bagi pengunjung yang ingin naik atau turun dari perjalanan KRL Stasiun Mangga Besar.



Gambar 2.40 Mapping Aktivitas pada Perencanaan Tapak

Sumber : Penulis, 2024

Setelah dilakukan zonasi perencanaan pada tapak, didapatkanlah *mapping* aktivitas di sepanjang area perancangan. Rancangan yang telah terzonasi dengan baik dapat menciptakan ruang publik yang aktif sepanjang waktu. Penempatan aktivitas tersebut berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan agar dapat menjadi ruang publik yang dinamis dan tidak monoton.

2.7 Program dan Besaran Ruang

Selanjutnya, penulis mengkaji besaran ruang dari program-program yang diperlukan, berikut merupakan tabel kebutuhan ruang dari tiap pembagian zona.

ZONA A									
NO.	KATEGORI	RUANG	ZONING	LUAS/ unit (m ²)	STANDARD	KAPASITAS	JUMLAH UNIT	TOTAL LUAS (m ²)	SUMBER
1	WAITING AREA	Drop off & pick up	Public	75	12.5m ² /unit	6 mobil	1	75	SRP
2		Ojal point	Public	15	1.5m ² /unit	10 motor	1	15	SRP
				SIRKULASI				180	
3	INFORMATION COUNTER	Information desk	Semi-Public	8	2m ² /org	4 org	1	8	DA
4		Penitipan barang	Semi-Public	40		20 org	1	40	TSS
				SIRKULASI				9,6	
5	DANCE COMMUNITY CENTER	Lobby	Semi-Public	70	0.8m ² /org	88 org	1	70	CCE
6		Sanggar/ Practice Studio (dance)	Semi-Public	70			4	280	BPA
7		auditorium mini	Semi-Public	104	0.8m ² /org	130 org	1	104	CCE
8		Backstage/ Changing room	Private	25		10 org	1	25	TSS
9		Ticket counter	Service	9	9m ² /org	3 org, 3 kursi meja	2	18	CCE & SB
10		Ruang proyektor	Service	14	14m ² /unit	2 org, 1 unit	1	14	CCE
11		Lavatory pria	Private	3	Toilet @1,5 m ² Urinoir @ 0,96 m ² Wastafel @ 0,6 m ²		3	9	DA
12		Lavatory wanita	Private	3	Toilet @1,5 m ² Wastafel @ 0,6 m ²		4	12	DA
13		Locker Room (Pengunjung)	Semi-Public	32	0.8m ² /org	40 org	2	64	DA
14		Kantor pengelola	Private	60			2	120	TSS
15		Meeting room	Service	25		10 org	1	25	TSS
16		Locker Room (Staff)	Service	10	10m ² / unit		2	20	DA
17		Janitor	Service	2			3	6	As
18		Gudang	Service	20			1	20	TSS
19		R. CCTV	Service	8		4 org	1	8	TSS
20		Ruang ME	Service	33			1	33	Jurnal
				SIRKULASI				248,4	
				RTH ZONA A				860	
				SIRKULASI ZONA A	4300			1290	
				TOTAL LUAS				3554	

Table 2.8 Tabel Kebutuhan Ruang Zona A
Sumber : Penulis, 2024

ZONA B									
NO.	KATEGORI	RUANG	ZONING	LUAS/ unit (m ²)	STANDARD	KAPASITAS	JUMLAH UNIT	TOTAL LUAS (m ²)	SUMBER
1	LOCAL MARKET	Pasar kering (pangan)	Public	4	2X2 m		50	200	As
2		Pasar kering (non-pangan)	Public	4	2X2 m		100	400	As
3		Food court	Public	9		9m ² /stand	8	72	As
4		Lavatory pria	Private	3	Toilet @1,5 m ² Urinoir @ 0,96 m ² Wastafel @ 0,6 m ²		3	9	DA
5		Lavatory wanita	Private	3	Toilet @1,5 m ² Wastafel @ 0,6 m ²		4	12	DA
6		Janitor	Service	2			1	2	As
7		ATM Center	Service	0,48	Mesin Atrn @0,48m ²		3	1,44	As
				Loading dock	Service	300	1	300	As
				SIRKULASI				298,932	
9	BUS STOP	Drop off & pick up	Public	75	12.5m ² /unit	6 mobil	1	75	SRP
10	PARKING LOT	Parkir mobil	Public	600	12.5m ² /unit	48 mobil	1	600	SRP
11		Parkir motor	Public	45	1.5m ² /unit	30 motor	1	45	SRP
12		Parkir sepeda	Public	30	1.2m ² /unit	25 sepeda	1	30	SRP
				SIRKULASI				750	
				RTH ZONA B				1120	
				SIRKULASI ZONA B	5600			1680	
				TOTAL LUAS				5595,372	

Table 2.9 Tabel Kebutuhan Ruang Zona B
Sumber : Penulis, 2024

ZONA C										
NO.	KATEGORI	RUANG	ZONING	LUAS/ unit (m ²)	STANDARD	KAPASITAS	JUMLAH UNIT	TOTAL LUAS (m ²)	SUMBER	
1	SPORT OUTDOOR	Lapangan basket mini	Public	162	18 x 9 m		1	162	SI	
2		Lapangan badminton	Public	81,74	13,4 x 6,10 m		2	163,48	SI	
3		Lapangan futsal/ mini soccer	Public	375	25 x 15 m		1	375	SN	
SIRKULASI				700,48	50%			350,24		
4	MARTIAL SPORTS AREA	Lobby + ruang tunggu	Semi-Public	70	0.8m ² /org	88 org	1	70	CCE	
5		ruang latihan taekwondo	Semi-Public	100	4m ² /org	25 org	1	100	Jurnal	
6		ruang latihan pencak silat tapak suci	Semi-Public	100	4m ² /org	25 org	1	100	Jurnal	
7		Locker Room (atlet)	Semi-Public	32	0.8m ² /org	40 org	2	64	DA	
8		Locker Room (pelatih)	Semi-Public	10	10m ² / unit		2	20	DA	
9		Fitness Area/ Gym	Semi-Public	150			1	150	Jurnal	
10		Kantor pengelola	Private	60			1	60	TSS	
11		ruang pelatih	Semi-Public	15	3m ² /org	5 org	3	45	Jurnal	
12		medical room	Semi-Public	20			1	20	Jurnal	
13		Musholla	Public	80			80 org	1	80	As
14		Lavatory pria	Private	3	Toilet @1,5 m ² Urinoir @ 0,96 m ² Wastafel @ 0,6 m ²			3	9	DA
15		Lavatory wanita	Private	3	Toilet @1,5 m ² Wastafel @ 0,6 m ²			4	12	DA
16		Janitor	Service	2				1	2	As
17	Gudang	Service	20				1	20	TSS	
18	R. CCTV	Service	8			4 org	1	8	TSS	
19	Ruang ME	Service	33				1	33	Jurnal	
SIRKULASI				793	30%			237,9		
20	MEDITATION AREA	pavilion	Public	100			1	100	As	
21		Urban farming area	Public	200			2	400	As	
SIRKULASI				500	30%			150		
RTH ZONA C				5700	20%			1140		
SIRKULASI ZONA C					30%			1710		
TOTAL LUAS								5581,62		

Table 2.9 Tabel Kebutuhan Ruang Zona C
Sumber : Penulis, 2024



ZONA D									
NO.	KATEGORI	RUANG	ZONING	LUAS/ unit (m ²)	STANDARD	KAPASITAS	JUMLAH UNIT	TOTAL LUAS (m ²)	SUMBER
1	WAITING AREA	Drop off & pick up	Public	75	12.5m2/unit	6 mobil	1	75	SRP
2		Ojol point	Public	15	1.5m2/unit	10 motor	1	15	SRP
SIRKULASI				90	200%			180	
3	STUDENT INTERACTION CENTER	Workstation	Semi-Public	12			3	36	As
4		jamming room	Semi-Public	50			1	50	As
5		gaming zone	Semi-Public	100			1	100	As
6		discussion room	Semi-Public	10			2	20	As
7		digital printing & fotocopy	Public	20			1	20	As
8		Souvenir Shop	Semi-Public	23	23m2/unit		1	23	CCE
9		Cafetaria	Public	45	45m2/unit		2	90	CCE
10		Kantor pengelola	Private	60			1	60	TSS
11		Lavatory pria	Private	3	Toilet @1,5 m2 Urinoir @ 0.96 m2 Wastafel @ 0,6 m2		3	9	DA
12		Lavatory wanita	Private	3	Toilet @1,5 m2 Wastafel @ 0,6 m2		4	12	DA
13	Janitor	Service	2			3	6	As	
14	Gudang	Service	20			1	20	TSS	
15	R. CCTV	Service	8		4 org	1	8	TSS	
16	Ruang ME	Service	33			1	33	Jurnal	
SIRKULASI				487	30%			146,1	
17	POSYANDU	area pendaftaran	Semi-Public	10			1	10	As
18		area penimbangan	Semi-Public	5			1	5	As
19		area pengukuran tinggi	Semi-Public	5			1	5	As
20		area pencatatan	Semi-Public	10			1	10	As
21		area imunisasi	Semi-Public	10			1	10	As
22		ruang laktasi	Semi-Public	9	9m2/unit		1	9	As
23		Lavatory pria	Private	3	Toilet @1,5 m2 Urinoir @ 0.96 m2 Wastafel @ 0,6 m2		2	6	DA
24		Lavatory wanita	Private	3	Toilet @1,5 m2 Wastafel @ 0,6 m2		3	9	DA
25		Janitor	Service	2			1	2	As
26		Gudang	Service	20			1	20	TSS
SIRKULASI				64	30%			19,2	
27	WORKSHOP CENTER	Lobby + ruang tunggu	Semi-Public	48	0.8m2/org	60 org	1	48	CCE
28		Kantor pengelola	Private	60			1	60	TSS
29		Tempat pengolahan pupuk	Semi-Public	200			1	200	As
30		Cold storage	Semi-Public	200			1	200	As
31		area pembibitan	Semi-Public	200			1	200	As
32		ruang cuci	Semi-Public	150			1	150	As
33		ruang workshop serbaguna	Semi-Public	200			1	200	As
34		ruang laktasi	Semi-Public	9	9m2/unit		1	9	As
35		Kantor pengelola	Private	60			1	60	TSS
36		Lavatory pria	Private	3	Toilet @1,5 m2 Urinoir @ 0.96 m2 Wastafel @ 0,6 m2		3	9	DA
37		Lavatory wanita	Private	3	Toilet @1,5 m2 Wastafel @ 0,6 m2		4	12	DA
38		Janitor	Service	2			1	2	As
39		Gudang	Service	20			1	20	TSS
40		R. CCTV	Service	8		4 org	1	8	TSS
41		Ruang ME	Service	33			1	33	Jurnal
SIRKULASI				1163	30%			348,9	
42	PUBLIC SPACES	Landscape Plaza	Public	200			1	200	As
43		Children Playground	Public	60			1	60	TSS
44		Exhibition/ gallery outdoor	Public	200			1	200	As
SIRKULASI				460	30%			138	
RTH ZONA D				6900	20%			1380	
SIRKULASI ZONA D					30%			2070	
TOTAL LUAS								6007,2	

Table 2.10 Tabel Kebutuhan Ruang Zona D
Sumber : Penulis, 2024

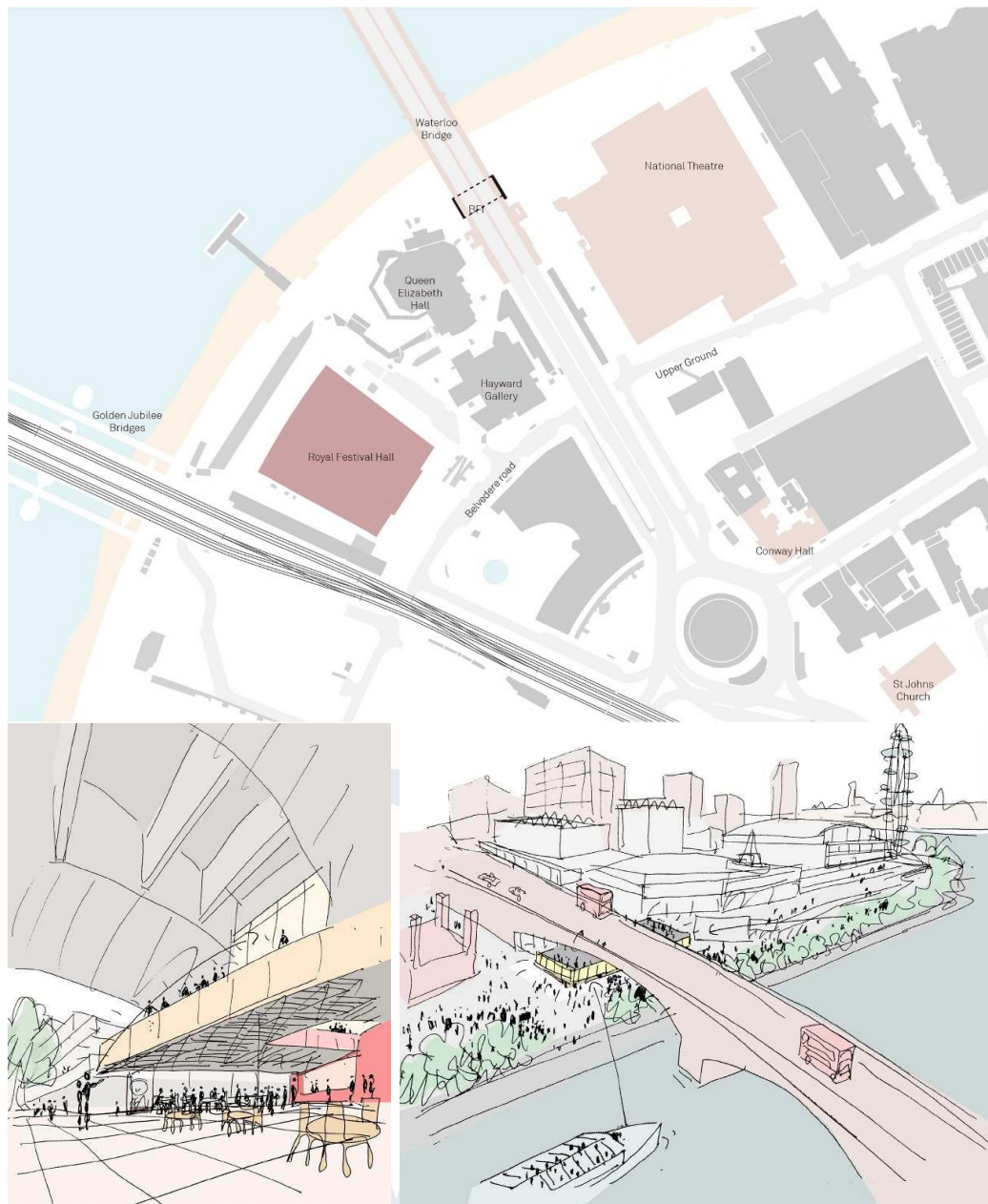
2.8 Studi Preseden

2.8.1 *BFI Southbank Riverfront*

British Film Institute (BFI) Southbank Riverfront karya Carmody Groarke adalah sebuah bangunan yang memegang peran penting dalam menghidupkan kembali area tepi Sungai Thames di London, Inggris. Pada awalnya, British Film Institute (BFI) Southbank dibangun di bawah lengkungan Jembatan Waterloo pada tahun 1950-an untuk menampung gedung bioskop independen dan arsip film nasional terbesar di Inggris. Proyek ini merupakan sebuah transformasi untuk merevitalisasi identitas BFI yang telah terpuruk dalam beberapa tahun terakhir.

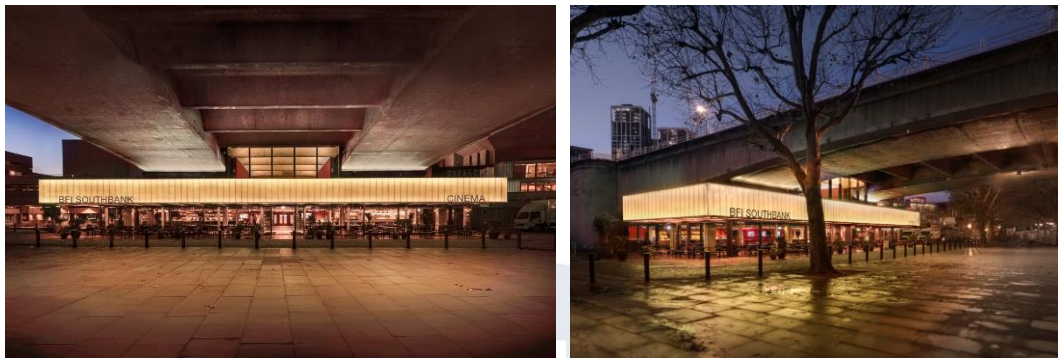
Proyek ini selesai dibangun tahun 2019 dengan memberikan identitas baru yang merupakan pintu masuk ke BFI Southbank dengan kanopi megah berkantilever untuk menyambut para pengunjung. Mempertahankan ‘gua’ bioskop di bawah jembatan, bangunan ini menjadi landmark yang terlihat di kedua tepi sungai dan menawarkan pintu masuk baru yang terbuka dari semua sisi. BFI Southbank Riverfront juga berfungsi sebagai ruang publik yang ramah dan menarik bagi masyarakat London dan pengunjung internasional. Dengan lokasinya yang strategis di tepi Sungai Thames, bangunan ini tidak hanya menjadi ikon arsitektur yang mempesona, tetapi juga menjadi bagian integral dari kehidupan kota yang dinamis dan berbudaya.





Gambar 2.41 Site Plan (atas) & Ilustrasi (Bawah) BFI Southbank Riverfront pada Bangunan Sekitarnya

Sumber : hicarquitectura.com, 2019

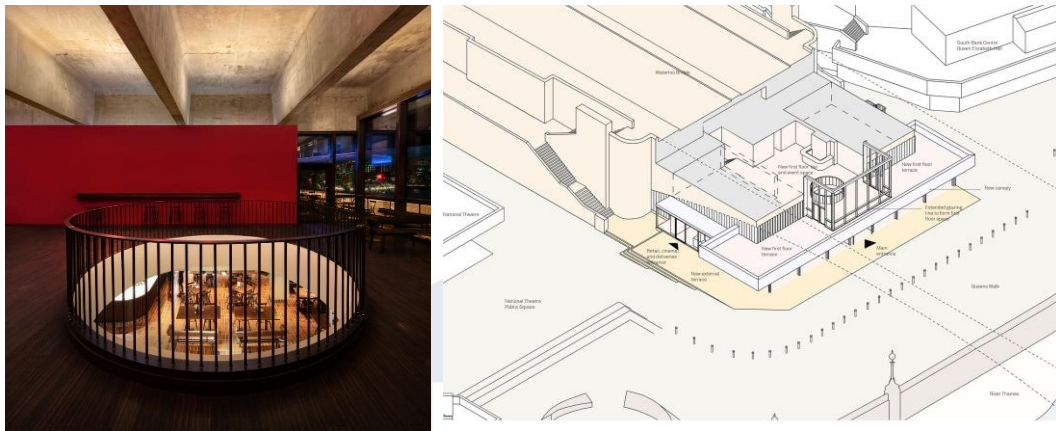


Gambar 2.42 Fasad BFI Southbank Riverfront, London

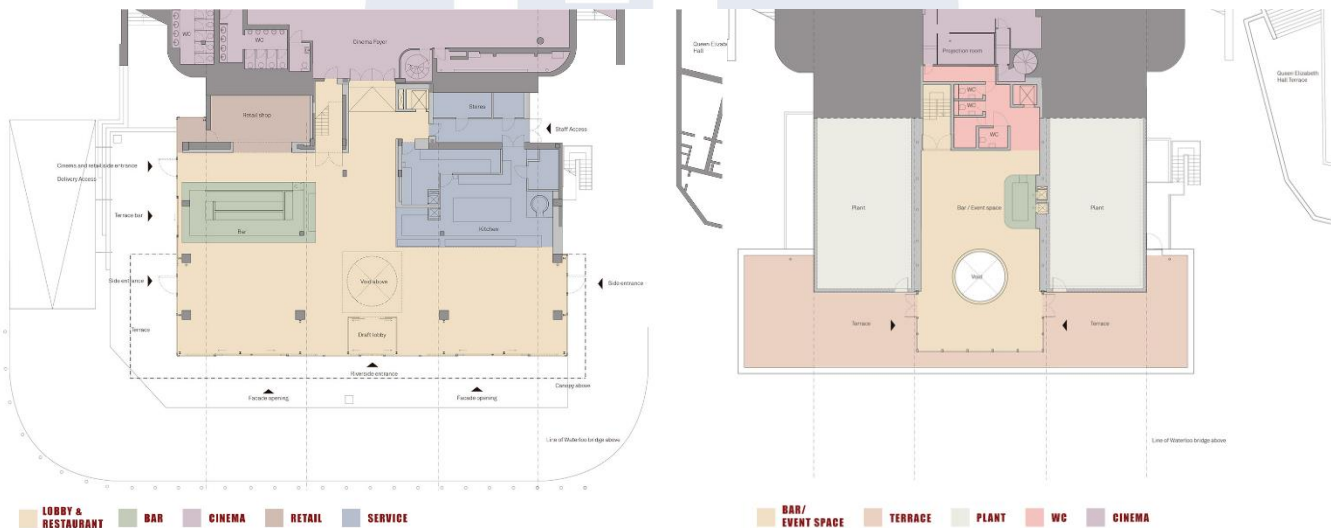
Sumber : archdaily, 2019

Bangunan ini menonjol dengan fasadnya yang menawan, memberikan penghormatan pada lingkungan sekitarnya sambil menampilkan keberanian dalam desain dan penggunaan material. Semua intervensi arsitektur baru didefinisikan di dalam dan di luar melalui penggunaan panel *fiberglass* yang sangat bertekstur dengan pemasangan lampu yang dapat diprogram untuk mengubah warna sekaligus sebagai tempat pengiklanan adanya perubahan program film yang akan tayang atau yang sedang ditayangkan, dan dengan melakukan hal tersebut, menjadi sebuah metode komunikasi yang lebih ekspresif.

Program ruang pada proyek ini dirancang sebagai ruang pendukung dari ruang bioskop yang sudah ada. Pada lantai dasar, terdiri dari ruang *lobby*, restoran, *bar*, dapur, *retail shop*, *cinema foyer*, dan WC. Sedangkan, di lantai 2, tersedia *bar/event space*, *terrace*, WC, dan *projection room*. Ruang masuk di lantai dasar (termasuk bar dan restorannya) telah direnovasi dan diperluas sepenuhnya, dengan beberapa pintu geser besar yang memungkinkan adanya interaksi dengan ruang publik di area luarnya. Struktur beton jembatan yang dramatis, yang sebelumnya tersembunyi, kini telah diresmikan untuk membentuk ruang acara unik yang diselubungi oleh kualitas pahatan jembatan di atasnya, memberikan pengunjung perspektif baru mengenai struktur bersejarah yang terlihat dari lantai dasar melalui ruang kosong melingkar yang besar dan dibingkai oleh lubang kaca di lantai pertama yang menawarkan pemandangan menakjubkan langsung di sepanjang jembatan.



Gambar 2.43 Struktur Beton pada Ceiling BFI Southbank Riverfront, London
 Sumber : archdaily & hicarquitectura.com, 2019



Gambar 2.44 Program Ruang & Sirkulasi BFI Southbank Riverfront, London
 Sumber : hicarquitectura.com, diolah oleh penulis, 2024

Pada bagian lantai dasar, bangunan ini terbagi menjadi beberapa akses yang disesuaikan dengan kebutuhan. Akses utama berada dibagian depan pada area yang menghadap ke Sungai Thames. Lalu, terdapat juga pintu masuk samping atau akses alternatif bagi pengunjung. Area samping terdapat juga pintu masuk yang dapat diakses bagi pengunjung yang ingin ke area bioskop dan toko ritel tanpa harus melewati pintu utama bangunan, serta juga untuk keperluan akses *delivery*. Kemudian, terdapat juga pintu masuk yang dikhususkan untuk *staff*. Pintu ini langsung mengarah menuju ke area *kitchen & gudang*.

Sirkulasi untuk menuju ke lantai 2 dapat melalui beberapa akses. Pertama, dapat melalui tangga & lift di dalam bangunan yang langsung menuju ke area *bar/event space*. Lalu, terdapat juga tangga yang bisa diakses dari luar bangunan yang langsung menuju ke bagian *terrace* ruang outdoor pada lantai 2 bangunan tersebut.

2.8.2 Nursery School Under Elevated Railway in Machiya

Nursery School Under Elevated Railway in Machiya oleh Takahiro Akiyama Architects + Atelier HMC merupakan taman kanak-kanak yang terletak di bawah rel kereta layang di Machiya, pusat kota Tokyo. Proyek ini merupakan inisiatif untuk mengatasi kekurangan sekolah taman kanak-kanak dengan menggunakan ruang di bawah rel kereta api layang. Penggunaan lahan tersebut memang karena tidak ada lokasi untuk membangunnya serta untuk menghidupkan kembali lahan perkotaan yang terbengkalai seperti di ruang bawah kereta layang Machiya, Tokyo.



Gambar 2.45 Nursery Room Under Elevated Railway in Machiya, Japan

Sumber : archdaily, 2023

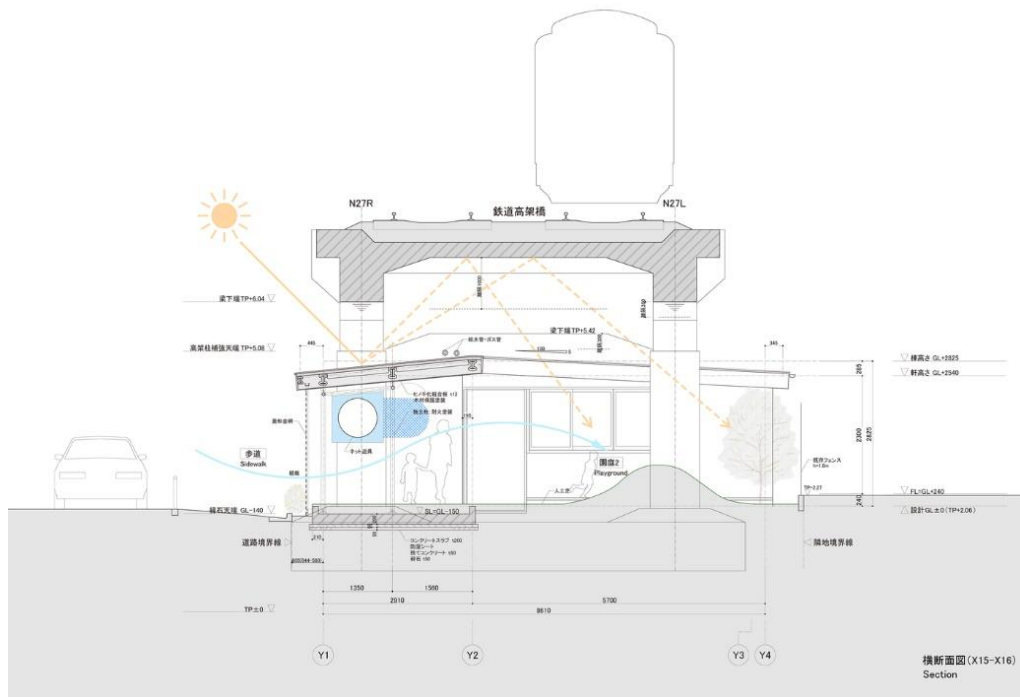
Takahiro Akiyama Architects + Atelier HMC berupaya menciptakan fasilitas yang terbuka bagi kota dan komunitas, mendorong mereka untuk menyambung kembali di bawah rel kereta api tua yang dibangun pada tahun 1931. Mendominasi pemandangan jalanan saat melintasi kota, letaknya rendah dengan ketinggian sekitar 3,9 meter dan lebar bentang pendek sekitar 6 meter sehingga menimbulkan kesan berat.

Program ruang terbagi menjadi 3 bagian *nursery room* berdasarkan penggolongan usia yang kemudian dipisahkan oleh *playground* dan *sandpit*. Setiap ruang dihubungkan dengan ruang semi-outdoor di bawah atap yang membentang sepanjang 67 meter. Atap yang memanjang secara horizontal menciptakan fasad sekolah taman kanak-kanak ke jalan. Di bagian dalam, atap ini dapat membentuk ruang sekolah yang sejuk dan terlindungi dari hiruk pikuk kereta api. Sedangkan, untuk *entrance* ke dalam bangunan dapat dari 3 sisi yang berpapasan dengan jalanan kota.



Gambar 2.46 Denah & Potongan Bangunan *Nursery School Under Elevated Railway* di Machiya, Japan

Sumber : archdaily, 2023



Gambar 2. 47 Potongan Melintang Bangunan Nursery School Under Elevated Railway di Machiya, Japan
 Sumber : archdaily, 2023

2.8.3 Manoranjan Kendra

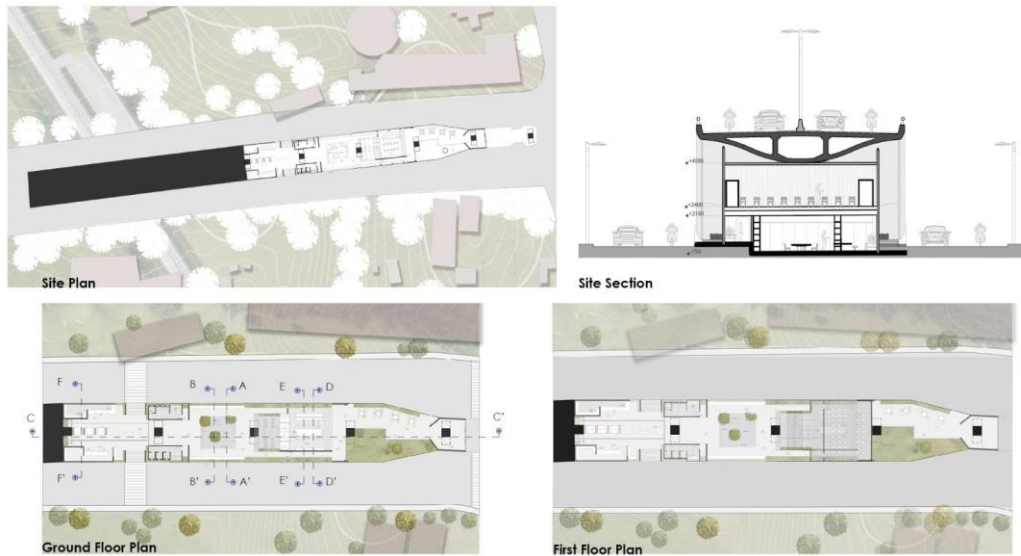
Manoranjan Kendra adalah sebuah proyek karya Devika Unnikrishnan yang bertujuan untuk menciptakan ruang interaksi bagi mahasiswa yang berlokasi di bawah jalan layang Vastrapur ke Panchavati, India. Lokasi proyek yang terletak di tengah-tengah salah satu perguruan tinggi terkemuka di India, sehingga demografi mahasiswa yang melewati area ini sangat banyak. Manoranjan Kendra – Student Interaction Centre menawarkan tempat bagi mahasiswa untuk berkumpul, berinteraksi, dan berpartisipasi dalam berbagai kegiatan sosial dan akademis. Ruang ini juga didesain untuk mempromosikan adanya kolaborasi antar-mahasiswa serta menyediakan fasilitas yang mendukung pembelajaran informal dan kreatif. Dengan demikian, proyek ini berupaya meningkatkan kualitas lingkungan perkotaan, serta mendukung pertumbuhan intelektual dan sosial mahasiswa.



Gambar 2.48 Aksonometri *Manoranjan Kendra - Student Interaction Centre, India*
Sumber : CEPT University, 2022

Terdapat beberapa program ruang yang disediakan, di antaranya *library*, *jamming room*, *informal seating*, *discussion bay*, *AV room*, *café and snacks bar*, *restroom*, *workstations*, *workstation pods*, dan *games area*. Ruang – ruang tersebut ditata menjadi ruang yang memiliki konsep yang dapat berkolaborasi dan memiliki interaksi yang baik. Selain itu, terdapat juga *landscape plaza* dan *amphitheater* yang menjadi ruang penghubung serta tempat untuk berinteraksi bagi para pengunjung di luar ruangan

UIN
UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA



Gambar 2.49 DTP Manoranjan Kendra - Student Interaction Centre, India
 Sumber : CEPT University, 2022



Gambar 2. 50 Section Manoranjan Kendra - Student Interaction Centre, India
 Sumber : CEPT University, 2022

2.9 Kesimpulan Studi Preseden

Dari ketiga studi preseden, didapatkan kesimpulan sebagai berikut :

	BFI Southbank Riverfront	Nursery School Under Elevated Railway in Machiya	Manoranjana Kendra
TUJUAN	memberikan identitas baru untuk masuk ke BFI Southbank	mengatasi kekurangan sekolah taman kanak-kanak dengan menggunakan ruang di bawah rel kereta api layang. Penggunaan lahan tersebut memang karena tidak ada lokasi untuk membangunnya serta untuk menghidupkan kembali lahan perkotaan yang terbengkalai seperti di ruang bawah kereta layang Machiya, Tokyo.	memanfaatkan ruang di bawah infrastruktur perkotaan yang ada untuk memberikan ruang publik yang fungsional dan bermakna bagi komunitas mahasiswa yang berada di sekitarnya
PROGRAM RUANG	Restoran, bar, kitchen, storage, retail shop, cinema foyer, wc, event space, projection room	nursery room (0, 1, 2, 3-5 thn), lavatory, hall, storage, kitchen, office, locker room, terrace, sandpit, playground	library, jamming room, informal seating, discussion bay, AV room, cafe & snacks bar, restroom, workstation, workstation pods, games area, landscape plaza, amphitheater
SIRKULASI	<ul style="list-style-type: none"> masuk ke dalam bangunan dapat di akses dari berbagai sisi membedakan akses untuk pengunjung, delivery, staff 	entrance ke dalam bangunan dapat dari 3 sisi yang berpapasan dengan jalanan kota.	area khusus bagi pejalan kaki. Untuk masuk ke area rancangan, hanya bisa dilalui oleh satu jalur dari seberang jalan yang dihubungkan dengan zebra cross ke lokasi tersebut.

Table 2. 11 Kesimpulan Studi Preseden

Sumber : Diolah oleh Penulis, 2024

