

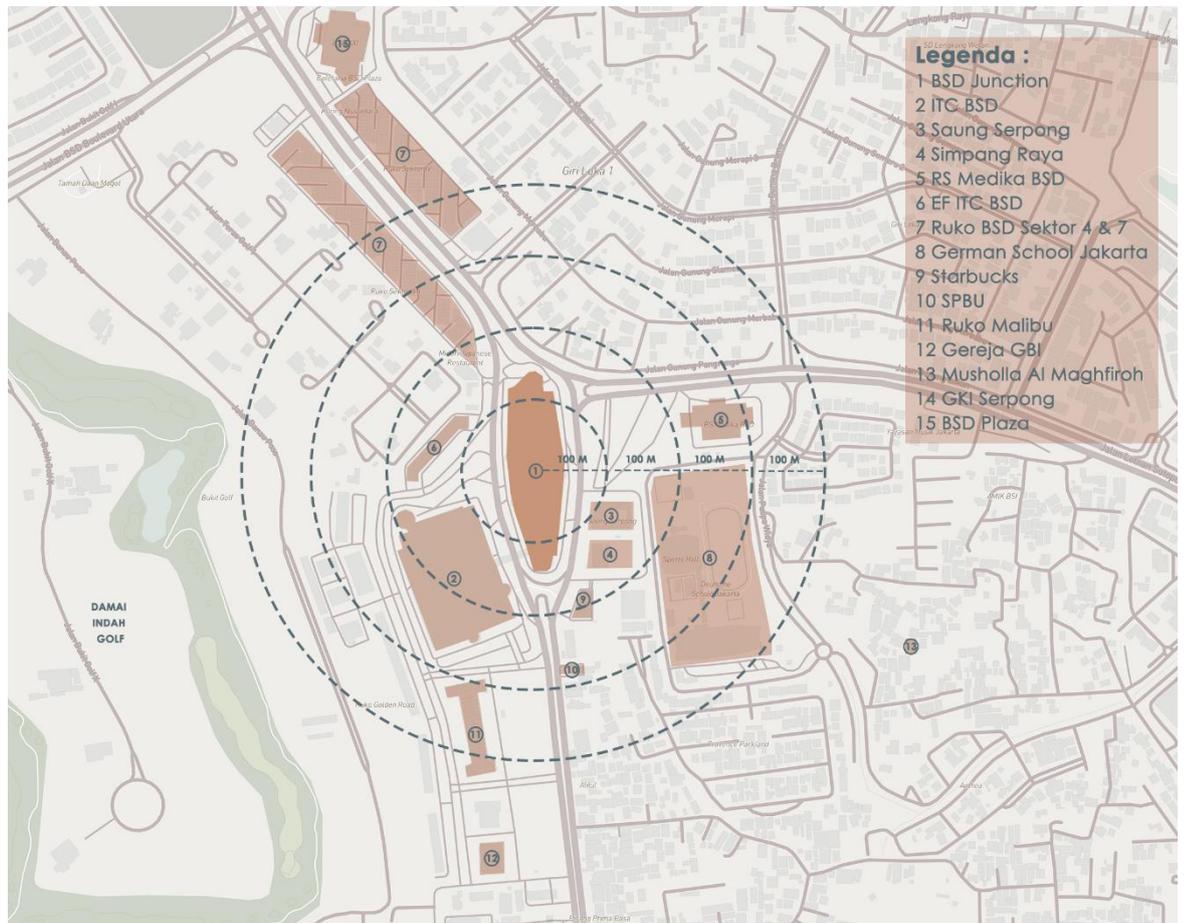
BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

BSD Junction adalah *shopping mall* yang terbangun pada tahun 2005 dan berada di Jl. Pahlawan Seribu, Lengkong Wetan, Kec. Serpong, Kota Tangerang Selatan, Banten 15310 (BSD Junction, 2022). Mal ini memiliki ukuran luas 96.000 m² lantai bangunan dan dimiliki oleh developer BSD City yang kemudian dipindah tangankan ke Sinar Mas Land. Pada awal pembukaannya, BSD Junction adalah mal *lifestyle* dan *culinary* namun berubah spesialisasi *tenant* selama berjalannya waktu. BSD Junction menawarkan spesialisasi pada komoditas penjualannya. Spesialisasi ini terlihat pada *tenant* yang menjadi *anchor* yaitu 'Dunia Bangunan' dan 'Informa' sehingga *mall* ini menarik pengunjung yang mencari material bangunan dan *furniture*. Pada area gedung parkir, terdapat *tenant* dengan spesialisasi jual beli mobil yaitu 'carsentro'.



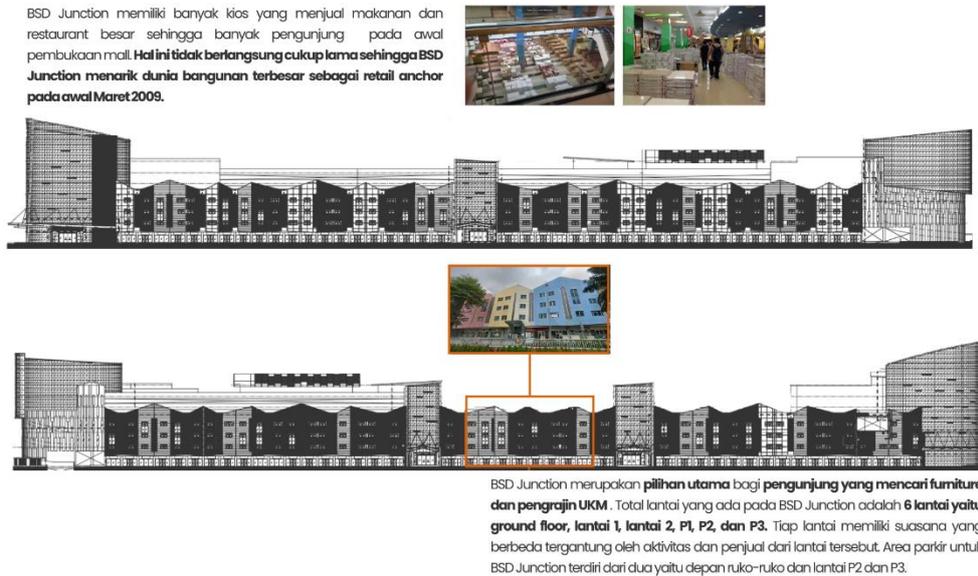


Gambar 1.1.1 Peta BSD Junction dengan Sekitarnya

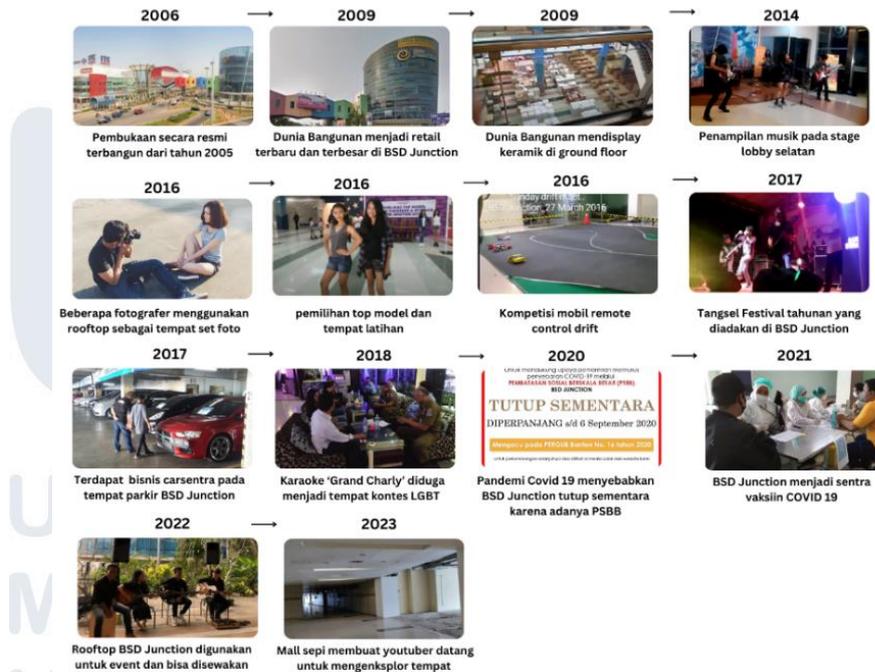
Sumber : Analisis pribadi; mapbox 2020

Awal BSD Junction didirikan, mal ini lebih mewah dibanding mal lain saat itu, yaitu ITC BSD dan BSD Plaza. Mal ini memiliki target pasar *middle high* yang dapat dilihat melalui desain bangunan menggunakan material, *rolling door*, dan peralatan lain yang memiliki spesifikasi tinggi (Pengelola BSD Junction, 2023). BSD Junction memiliki 6 lantai yang terdiri dari *ground floor*, lantai 1, lantai 2, P1, P2, dan P3. Tipologi mal ini adalah *community center* dan memiliki massa bangunan yang tertutup. *community center* karena memiliki wadah untuk fasilitas yang lebih besar dari *neighborhood center* dan dapat terdiri dari fasilitas untuk *florist*, *bank*, *department store*, dan *gift store*. Bentuk massa bangunan mal ini adalah oval dan menutup hampir seluruh *sitenya*. BSD Junction memiliki fasad utama pada arah selatan dan utara. Fasad pada arah

selatan berbentuk bulat dengan kaca sebagai material utama dan memiliki tinggi 30 meter. Sedangkan fasad lain yang mengitari bangunan adalah fasad warna-warni dan memiliki jendela-jendela pada bidang terlipat.

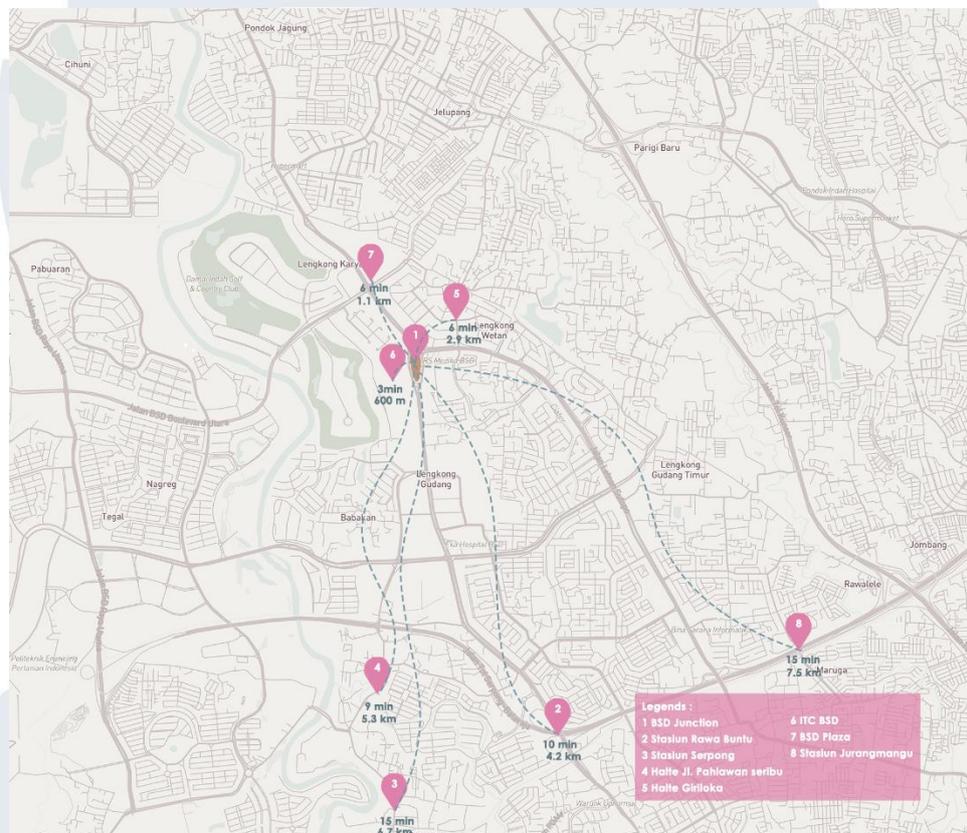


Gambar 1.1.2 Komoditas Penjualan
Sumber : Analisis pribadi, 2023



Gambar 1.1.3 Sejarah BSD Junction
Sumber : Analisis Pribadi

BSD Junction berada pada area strategis dan dapat diakses menggunakan transportasi umum. Transportasi umum seperti KRL paling dekat adalah Stasiun Rawa Buntu yang berada 4 KM dari BSD junction. Transportasi lainnya adalah bus dan mobil angkot yang memiliki titik *drop off* di ITC BSD sehingga *pedestrian* sudah sangat dekat ke arah *site*. Konektivitas transportasi umum pada BSD Junction sudah memadai.



Gambar 1.1.4 Transportasi Umum

Sumber : Analisis Pribadi; 2023



Gambar 1.1.5 Titik Drop off

Sumber : Analisis Pribadi; 2023

Akses kendaraan pribadi menuju BSD Junction kurang memadai dan menjadi kendala utama karena letak *site* yang berada di tengah jalan utama dan letak pintu utama yang kurang efektif. Mobil dan motor harus mengambil sebelah kanan jalan utama saat waktu yang pas untuk memasuki area *site*. Selain itu, terdapat perputaran jalan pada arah selatan yang menyebabkan banyak yang mengambil lajur kanan untuk putar balik juga. Pada arah Timur terdapat pertigaan yang membuat jalan cukup ramai dan menyulitkan kendaraan susah untuk masuk ke *site*. Area parkir kendaraan disajikan oleh mal pada seluruh jalur lantai dasar dan terdapat lantai P2 dan P3 yang digunakan sebagai area parkir kendaraan. Pesepeda tidak diakomodasi melalui lintasan maupun area parkirnya. konektivitas BSD Junction pada kendaraan pribadi kurang memadai.

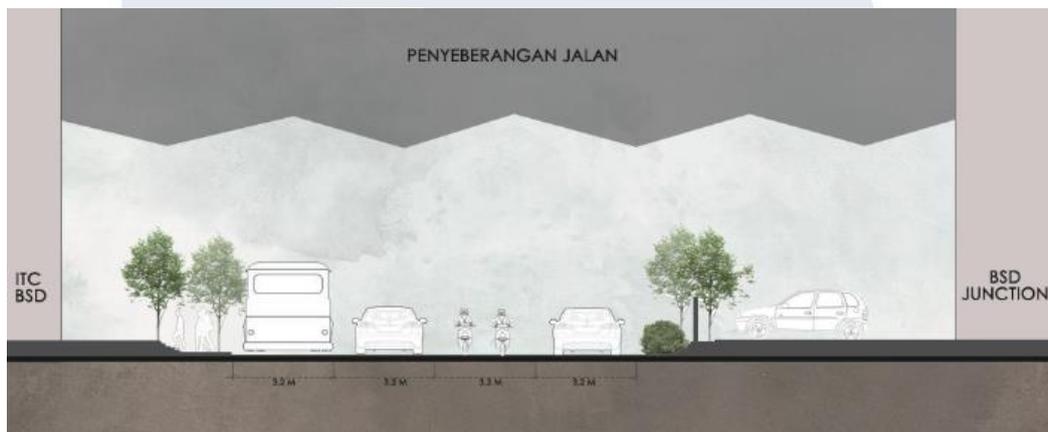


Gambar 1.1.6 Sirkulasi Kendaraan BSD Junction

Sumber : Analisis Pribadi; 2023

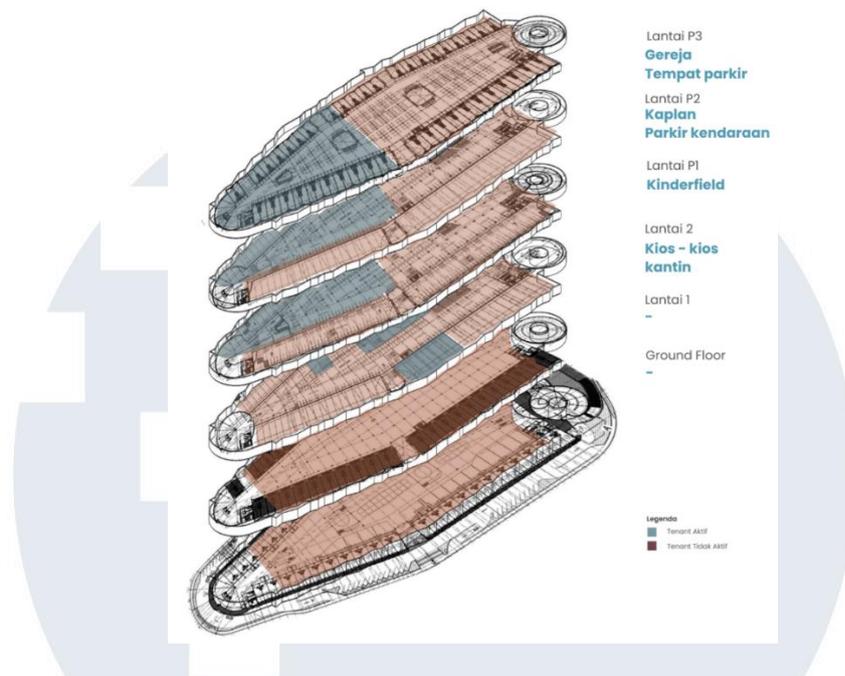
Kendala lain yang dihadapi pengunjung untuk datang ke BSD Junction adalah aksesnya yang sulit. Konektivitas dari sekitar *site* menuju *site* kurang diakomodasi khususnya bagi pejalan kaki. Pejalan kaki harus menyeberang jalan raya utama terlebih dahulu untuk masuk ke BSD Junction. Selain itu, BSD Junction memiliki jembatan yang terkoneksi dengan ITC BSD lantai 2. Namun, jembatan ini kurang digunakan oleh pengunjung karena tidak ada daya

tarik pada *mall* BSD Junction dan pengunjung harus menambah waktu untuk menuju ke jembatan penyeberangan ini. ITC BSD ini memiliki *zebra cross* ke arah jembatan penyeberangan yang berada di depan (arah selatan) BSD Junction. Sehingga konektivitas BSD Junction pada jalur pedestrian kurang memadai.



Gambar 1.1.7 Penyeberangan Jalan ITC BSD dengan BSD Junction
Sumber : Analisis Pribadi; 2023

Selama 16 tahun BSD Junction hadir, terdapat perubahan yang signifikan pada jumlah pengunjung dan jumlah *tenant* yang masih aktif. Penurunan ini menyebabkan mal terlihat terbelengkal akibat pengunjung yang sepi, aktivitas dan *tenant* berkurang. Okupansi *tenant* yang masih aktif hanyalah 8,9% dari total bangunan keseluruhan. Fasilitas pada mal juga menjadi terpengaruh karena ini, *maintenance* gedung perlu tetap diperhatikan namun *developer tenant* mengalami kerugian karena tidak adanya pengunjung. Sehingga BSD Junction secara eksisting memiliki 2 lantai yang sudah tidak digunakan yaitu Lantai GF dan 1. kedua lantai ini sudah tidak dapat diakses secara umum dan penggunaan lampu, *escalator* dan *ac* diberhentikan. BSD Junction hanya membuka satu *lobby* yaitu *lobby* bagian selatan yang berupa *lift* untuk mengantar pengunjung ke lantai 2 dan seterusnya. Operasional *lift* sangat terbatas karena hanya mengakomodasi mulai dari jam 9 pagi hingga 3 sore. Lantai lainnya hanya sebagian *tenant* yang masih aktif dengan target pengunjung adalah karyawan ITC BSD.



Gambar 1.1.8 Zona *Tenant* Aktif dan Tidak

Sumber : Analisis Pribadi

Saat ini hanya beberapa *tenant* yang berada pada BSD Junction. *Tenant* pada BSD Junction terdiri dari dua status kepemilikan yaitu strata (kepemilikan) pribadi dan menyewa pada *developer*. TK Kinderfield dan Les Kaplan adalah *tenant* yang masih aktif sampai saat ini dan merupakan penyewa. Sedangkan *tenant* lain dan cenderung tidak aktif menggunakan sistem strata yaitu hak milik dari pembeli kios (Pengelola BSD Junction, 2023). Lantai dasar, P1, P2, dan P3 memiliki sistem sewa sedangkan lantai 1 dan 2 bersifat strata. Status kepemilikan ini menjadi kendala tersendiri karena status strata kepemilikan ruang *tenant* menyebabkan pihak pengelola dan pengembangan harus membutuhkan banyak pihak setuju jika akan adanya perubahan dari bangunan BSD Junction. *Tenant* yang tidak aktif sejumlah 90% memiliki status strata pribadi (Pengelola BSD Junction, 2023). Pengelola BSD Junction lebih bekerja pada *maintenance* seperti kebutuhan AC ataupun air (Pengelola BSD Junction, 2023).

Penurunan fungsi aktivitas mal, pengunjung yang sepi, banyaknya okupansi *tenant* yang tidak aktif hingga fasilitas mal yang sangat terbatas menyebabkan mal ini menjadi sepi dan hampir terbengkalai. Lokasi mal yang

sangat strategis menjadi potensi untuk BSD Junction agar semakin optimal menjadi pusat perbelanjaan. Kebutuhan untuk merancang ulang BSD Junction agar sesuai dengan kebutuhan masyarakat dibutuhkan dengan berfokus pada aspek-aspek yang saat ini masih belum memadai, seperti konektivitas, aktivitas, target pengunjung, dan kebutuhan lainnya. Konsep *walkscape* diimplementasikan pada perancangan ulang mal ini untuk memberikan pengalaman berjalan kaki bagi pengunjung yang diterapkan pada konektivitas, program ruang, dan perancangan secara keseluruhan.

AKTIVITAS PENGUNJUNG EKSISTING			
LANTAI	USER	AKTIVITAS	AKTIF/TIDAK
GF	-	-	Tidak
1	-	-	Tidak
2	Karyawan	Tempat berkumpul untuk makan karyawan, bekerja kantor, jual beli barang, packing penjualan online, dan juga tempat penyimpanan	Aktif
P1	Murid dan orang tua murid kinderfield	belajar, bermain, dan mengawasi anak	
P2	Murid Kaplan Bisnis Carsentra Penonton Tangfest	Belajar persiapan tes IELTS & TOEFL Jual beli mobil Penampilan musik	Aktif Tidak Tidak Tidak
P3	Jemaat Gereja	Beribadah Pedalaman alkitab dan melaksanakan event tahunan (natal, paskah, doa 10 hari)	aktif

KONEKTIVITAS PADA BSD JUNCTION				
NO	KONEKTIVITAS ANTARA BSD JUNCTION DENGAN	JENIS	MEMENUHI/TIDAK	KETERANGAN
1	Transportasi Umum	Bus dan Kereta	Memenuhi	Terdapat fasilitas 3 stasiun kereta dan 4 halte bus
2	Kendaraan	Mobil dan Motor	Tidak memenuhi	mobil harus menyalip kendaraan lain untuk mencapai BSD Junction yang berada di sebelah kanan jalan
3	Walkability Pesepeada dan Pejalan Kaki	Sepeda dan Pejalan Kaki	Cukup Memenuhi namun bisa lebih baik	Memenuhi pada jembatan penyeberangan saja namun dari jalur penyeberangan cukup sulit
4	Sirkulasi dalam Mall	Pejalan kaki, Sepeda, Kendaraan Motor, dan Kendaraan mobil	Cukup Memenuhi namun bisa lebih baik	Sirkulasi kendaraan masih lebih diutamakan daripada sirkulasi pedestrian
5	Bangunan Sekitar	Retail Rumah Makan Rumah Sakit Sarana ibadah Edukasi	Tidak memenuhi Tidak Memenuhi Tidak Memenuhi Memenuhi Memenuhi	Bersaing dengan Tenant lain Tidak menarik pengunjung Tidak ada hubungan Saling mendukung Memiliki target pasar yang berbeda
6	Parking Usage Patterns	Sepeda Motor Mobil Inklusivitas	Tidak memenuhi Memenuhi Memenuhi Tidak memenuhi	Tidak diakomodasi parkir untuk sepeda Terdapat 2 opsi parkir motor Terdapat 2 opsi parkir mobil Tidak terakomodasi

Gambar 1.1.9 Kesimpulan Penelitian Konektivitas

Sumber : Analisis Pribadi 2023

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang dipaparkan, permasalahan terdapat pada okupansi *tenant* dan pengunjung yang rendah pada eksisting dan menyebabkan mal BSD Junction menjadi sepi dan terbengkalai. konektivitas BSD Junction terhadap pedestrian, lingkungan sekitar, transportasi umum, dan kendaraan menjadi potensi terhadap mal yang aktif secara jangka panjang. Maka, isu utama BSD Junction pada laporan ini dapat diidentifikasi menjadi

Bagaimana perancangan ulang mal BSD Junction dapat dilakukan agar menjadi mal yang aktif secara jangka panjang?

1.3 Batasan Masalah

Penulis membatasi masalah dalam perancangan ini menjadi beberapa ruang lingkup sebagai berikut;

1. Perancangan ini berfokus pada lahan BSD Junction dan area sekitarnya. Analisis *site* dilakukan pada BSD Junction dan area sekitar kurang lebih 1 km dari *site*. Sedangkan perancangan dilakukan pada *site* BSD Junction yang dibatasi dengan parkir BSD Junction dan pagar pembatas area. BSD Junction berada diantara Jl. Raya Serpong dan Jl. Pahlawan Seribu, kota Tangerang Selatan.
2. Pembahasan shopping *mall* dengan kebutuhannya yang dianalisis berdasarkan studi preseden beberapa *mall* yang dipilih oleh penulis serta buku *time-saver standards for building types*.
3. Penerapan konsep perancangan *Walkscape* yang dapat memenuhi kebutuhan akses mudah, ruang eksplorasi pengunjung, dan program ruang desain yang sesuai dengan konteks.

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian berdasarkan fokus penelitian dan rumusan masalah yang sudah dipilih adalah;

1. Menemukan kebutuhan dari *site* dan mengembangkannya pada lokasi perancangan.
2. Memberikan ruang publik dengan konektivitas yang tinggi dan mudah untuk diakses oleh pedestrian maupun kendaraan.
3. Menerapkan konsep *walkscape* pada perancangan ruang terbuka hijau maupun ruang tertutup pada *site*.
4. Mengaktifkan kembali mal BSD Junction tanpa melupakan identitas lingkungan

1.5 Manfaat Penelitian

Penyusunan laporan tugas akhir ini memiliki manfaat adalah pemahaman mendalam mengenai lingkungan BSD City dan arsitektur *mall*. Penulis mendapatkan keterampilan dalam pengumpulan data, analisis, dan penerapan hasilnya. Sedangkan, pembaca mendapat, mempelajari dan melihat dari perspektif lain dalam merancang terkait konsep desain dan atau pendekatan lain yang ada pada laporan ini. Hasil penelitian ini juga dapat dimanfaatkan sebagai acuan oleh peneliti selanjutnya dalam mendapatkan kawasan kondisi eksisting dan mengembangkan rancangan desain *mall*.

1.6 Sistematika Penulisan

Penelitian ini menggunakan penyusunan sistematika dengan urutan dari BAB 1 hingga BAB IV. Sistematika berguna untuk memberikan urutan bahasan informasi yang dilakukan pada laporan tugas akhir ini. Sistematika penulisan terdiri dari:

1.6.1 BAB I PENDAHULUAN

BAB I yang berisikan pendahuluan menjelaskan latar belakang, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan pada laporan perancangan ulang BSD Junction. Latar belakang membahas mengenai mal BSD Junction, kawasan, konektivitas kawasan, hingga aktivitas BSD Junction.

Rumusan masalah adalah pertanyaan utama terhadap isu dan tujuan perancangan ini. Manfaat penelitian menjelaskan hasil dari penelitian agar bermanfaat bagi peneliti dan pembaca. Terakhir, sistematika penelitian menjelaskan urutan laporan tugas akhir BAB I hingga BAB IV.

1.6.2 BAB II KAJIAN PENELITIAN

BAB II merupakan kajian penelitian yaitu pembahasan teori yang berkaitan pada perancangan. Teori yang dibahas adalah penjelasan, kebutuhan *tenant*, hingga tipe kepemilikan dari mal. Teori juga menjelaskan konsep yang akan digunakan dalam perancangan. Konsep ini lalu dianalisis dan disesuaikan dengan konektivitas kawasan. Lalu, studi preseden dengan tipologi yang sama dengan perancangan dilakukan untuk menjadi acuan perancangan.

1.6.3 BAB III METODE PENELITIAN

BAB III atau metode penelitian membahas metode yang digunakan selama pengumpulan data hingga perancangan. Metode yang digunakan adalah paradigma *constructivism* dan metode kualitatif. Metode pengumpulan dan analisis data menggunakan metode kualitatif melalui observasi lapangan, studi literatur, wawancara, dan analisis data melalui data yang didapatkan di internet. Setelah itu metode perancangan dijelaskan melalui landasan perancangan dan tahapan perancangan.

1.6.4 BAB IV PERANCANGAN *WALKSCAPE*

Bab IV menjelaskan perancangan *walkscape* yang dimulai dari analisis *site* hingga mendapatkan respon desain, menentukan isu dan potensi serta analisis SWOT, menentukan konsep yang akan digunakan. Setelah itu, perancangan dimulai dengan menggabungkan antara seluruh analisis untuk menentukan kebutuhan program ruang, aktivitas pengunjung, jalur akses kendaraan dan sirkulasi pedestrian. Penentuan zona pun dilakukan terhadap *site* dan diikuti dengan penjelasan bentuk

gubahan. Desain rancangan pun direalisasikan secara 3D model dan memiliki *output* gambar kerja dan penjelasan hasil rancangan.

1.6.5 BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

BAB V merupakan kesimpulan dan saran dan penutup dari laporan tugas akhir ini. Bab ini menjelaskan kembali bahasan penting pada tiap bab dan memberikan kesimpulan terhadap perancangan ini. Penulis juga dapat menyampaikan saran bagi pembaca maupun peneliti lain.

