

BAB I

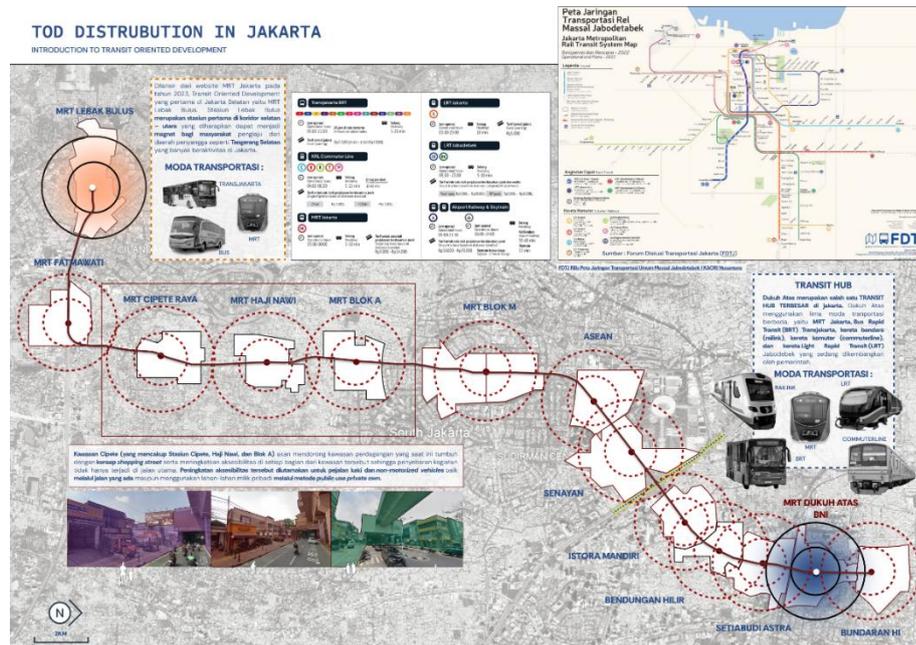
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan pesat kota-kota besar di Indonesia, khususnya Jakarta, telah menimbulkan berbagai tantangan dalam pengelolaan ruang dan sistem mobilitas kota. Urbanisasi yang tidak disertai dengan perencanaan infrastruktur yang inklusif dan berkelanjutan berdampak pada meningkatnya kemacetan, tekanan pada lahan, serta ketimpangan akses terhadap fasilitas publik. Dalam merespons tantangan tersebut, muncul kebutuhan akan pendekatan perencanaan kota yang lebih terintegrasi dan berorientasi pada transportasi publik, salah satunya melalui konsep *Transit Oriented Development* (TOD).

Perkembangan kawasan kota dengan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) telah menjadi salah satu strategi utama dalam menata kembali sistem mobilitas dan tata ruang di wilayah metropolitan Jakarta. Konsep TOD mengedepankan pengembangan kawasan yang berorientasi pada transportasi publik dengan prinsip konektivitas tinggi, kepadatan bangunan yang terukur, dan fungsi campuran dalam satu kawasan. Pemerintah bekerja sama dengan perusahaan swasta untuk mulai menerapkan konsep ini di beberapa lokasi strategis seperti Dukuh Atas, Blok M, Fatmawati, dan Lebak Bulus, dengan memanfaatkan titik-titik simpul transportasi publik seperti MRT, LRT, KRL, dan Transjakarta.

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA



Gambar 1.1 TOD Distribution in Jakarta

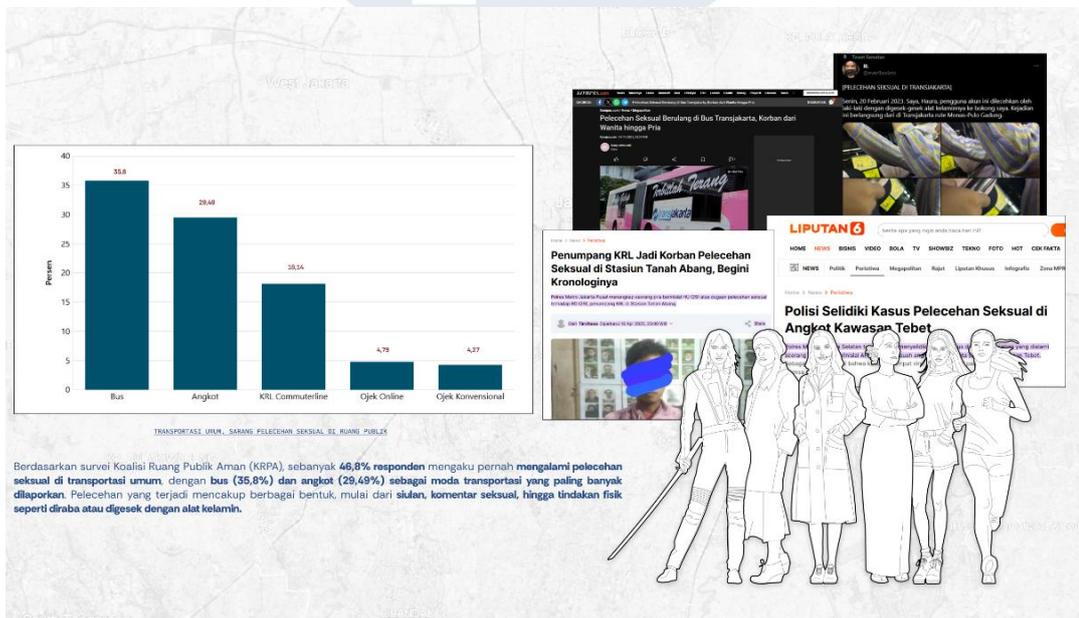
Sumber: Penulis (2025)

Perkembangan kawasan berbasis TOD tersebut, tidak hanya cukup mengintegrasikan moda transportasi dan fungsi ruang, namun perancangan kawasan juga harus mempertimbangkan pengalaman seluruh kelompok pengguna, termasuk perempuan. Menurut Pollard & Wagnild (2017), perempuan merupakan salah satu kelompok masyarakat yang paling sering menggunakan ruang publik untuk beraktivitas. Hal ini disebabkan karena tingkat mobilitas perempuan yang cenderung lebih tinggi dibandingkan laki-laki, terutama untuk kegiatan rekreasi, olahraga, dan aktivitas sosial lainnya.

Komisi Nasional Anti Kekerasan terhadap Perempuan (Komnas Perempuan) dalam *Catatan Tahunan (CATAHU) 2023* melaporkan bahwa kekerasan terhadap perempuan di ranah publik masih menjadi persoalan serius di Indonesia. Dari total 2.978 kasus kekerasan yang terjadi di ruang publik dan dilaporkan ke Komnas Perempuan sepanjang tahun 2022, bentuk kekerasan yang paling dominan adalah kekerasan seksual, mencakup pelecehan, pemaksaan, hingga kekerasan berbasis gender lainnya. Ruang-ruang publik seperti transportasi umum, tempat kerja, dan ruang terbuka tercatat sebagai lokasi yang paling sering

dilaporkan sebagai tempat terjadinya kekerasan. Temuan ini menunjukkan bahwa meskipun perempuan merupakan pengguna aktif ruang publik, mereka tetap menghadapi risiko yang tinggi terhadap kekerasan, terutama dalam situasi yang minim pengawasan, pencahayaan, atau sistem perlindungan yang memadai.

Berdasarkan survei yang dilakukan oleh Koalisi Ruang Publik Aman (KRPA) pada tahun 2022, menemukan sebanyak 46.80% responden mengaku pernah mengalami pelecehan seksual di transportasi umum. Sebanyak 35,8% responden mengalami pelecehan di bus. Angkot mengikuti dengan 29,49% responden yang mengaku pernah dilecehkan di transportasi tersebut (Koalisi Ruang Publik Aman, 2022). Meskipun secara umum perempuan memiliki risiko lebih rendah untuk menjadi korban berbagai jenis kejahatan, para perempuan justru lebih rentan terhadap kekerasan seksual seperti pemerkosaan dan pelecehan, yang menimbulkan rasa takut lebih besar terhadap jenis kejahatan ini dibandingkan kejahatan lainnya (Tandogan & Ilhan, 2016).

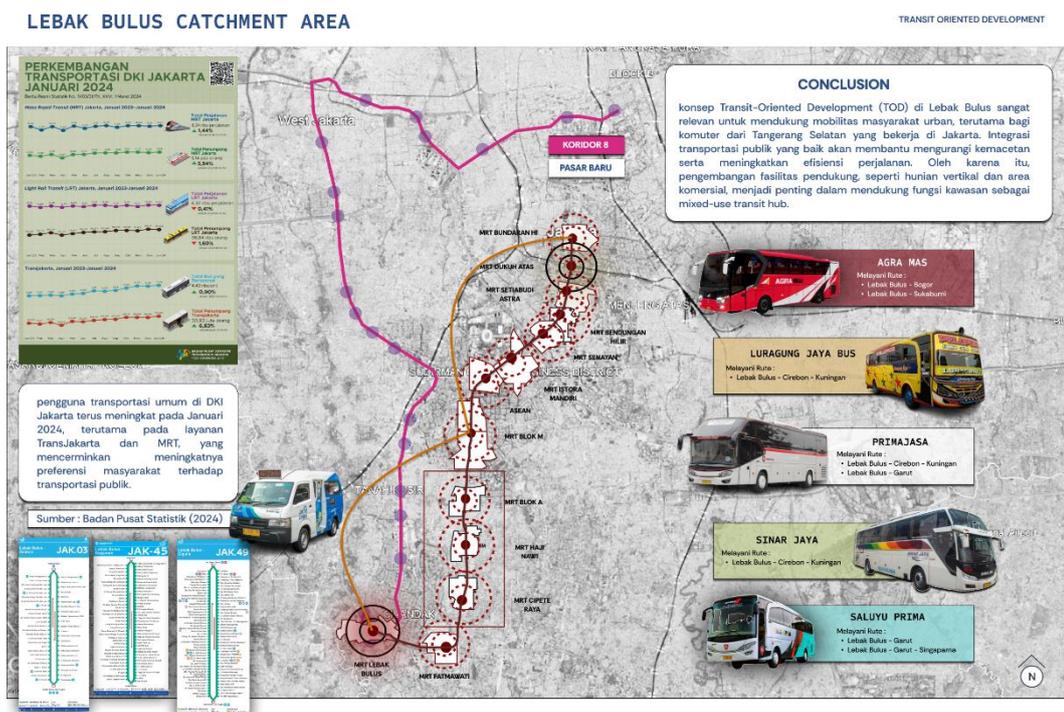


Gambar 1.2 Kasus Pelecehan Seksual di Transportasi Umum

Sumber: Koalisi Ruang Publik Aman (2022)

Olahan: Penulis (2025)

Fakta ini memperlihatkan bahwa desain ruang publik yang ada selama ini, belum sepenuhnya inklusif terhadap pengalaman dan kebutuhan gender. Oleh karena itu, dibutuhkan pendekatan perancangan yang inklusif terhadap pengalaman perempuan di ruang publik tetapi juga responsif secara sosial. Penerapan teori *gender-inclusive design* dan *responsive design*, seperti yang dijelaskan dalam *Gender-Inclusive Urban Planning and Design Handbook* (Terraza et al., 2020), menjadi landasan penting untuk menciptakan ruang yang aman, nyaman, dan mudah diakses bagi semua pengguna, khususnya perempuan. Teori ini menekankan pentingnya aspek visibilitas, pencahayaan, orientasi ruang, serta penyediaan fasilitas pendukung yang mempertimbangkan keamanan dan kenyamanan berbasis pengalaman pengguna.



Kawasan ini telah dilengkapi dengan Stasiun MRT Lebak Bulus, Terminal Bus AKAP Lebak Bulus, layanan Transjakarta, Mikrotrans, serta akses langsung menuju Tol Lingkar Luar Jakarta (JORR). Di sekitar tapak, fungsi-fungsi bangunan yang telah berkembang meliputi pusat perbelanjaan seperti Transmart Lebak Bulus dan Poin Square, fasilitas pendidikan, rumah sakit, hunian vertikal, serta area perkantoran dan bisnis. Hal ini menjadikan kawasan Lebak Bulus sebagai salah satu simpul transit utama di Jakarta Selatan. Kawasan Lebak Bulus terletak di Kecamatan Cilandak, Jakarta Selatan. Berdasarkan data dari portal *Jakarta Satu*, secara administratif wilayah ini berbatasan dengan Kelurahan Pondok Labu dan Cipete Selatan di utara, Cilandak Barat di barat, serta wilayah Kota Depok di selatan dan timur. Secara umum, kawasan ini berkembang dengan karakter campuran yang mencakup fungsi residensial, komersial, serta fasilitas transportasi publik.

Potensi kawasan Lebak Bulus semakin diperkuat dengan keberadaan sejumlah lahan yang dapat dioptimalisasi untuk pengembangan kawasan, salah satunya adalah tapak eks-Carefour Lebak Bulus yang kini menjadi bagian dari zona *mixed commercial use* atau kawasan komersial campuran. Tapak eks-Carefour yang difungsikan sebagai site perancangan memiliki luas sebesar 42.700 m², dengan ketentuan Koefisien Dasar Bangunan (KDB) sebesar 55%, atau setara dengan 23.485 m². Koefisien Lantai Bangunan (KLB) ditetapkan sebesar 6,84, sehingga total luas lantai maksimal yang dapat dibangun mencapai 292.068 m². Koefisien Dasar Hijau (KDH) minimum sebesar 20% atau sekitar 8.540 m² dari total luas lahan, sedangkan Koefisien Tapak Terbangun (KTB) mencapai 60%. Tapak ini juga memiliki ketentuan Garis Sepadan Bangunan (GSB) sejauh 4 meter di seluruh sisi lahan dan batas jumlah lantai maksimal yang diizinkan adalah 25 lantai.

Berdasarkan regulasi zonasi, jenis bangunan yang diizinkan pada site eks-carefour, meliputi pusat perbelanjaan (minimarket, hypermarket, dan department store), fasilitas publik seperti pasar, restoran, toko makanan dan minuman, bioskop, gedung olahraga, serta akomodasi berupa hotel, apartemen, dan service apartemen. Dari ketentuan perizinan tersebut, terdapat urgensi dan peluang besar untuk

membangun empat fungsi utama pada site perancangan *Transit Hub*, yaitu: sport arena, zona komersial, hunian vertikal (apartemen), dan terminal dalam satu kawasan.

Fungsi hunian vertikal dalam kawasan TOD sangat penting untuk mendekatkan tempat tinggal dengan simpul transportasi publik, sehingga dapat mengurangi beban perjalanan harian, khususnya bagi perempuan yang berperan ganda sebagai pekerja sekaligus pengurus rumah tangga. Dengan lokasi hunian yang strategis, perempuan memiliki kendali lebih besar terhadap waktu, mengurangi potensi kelelahan dan risiko yang muncul selama perjalanan jauh, serta meningkatkan kualitas hidup melalui akses cepat ke fasilitas publik dan transportasi. Hunian yang di desain dengan elemen keamanan seperti pencahayaan yang baik, pengawasan keamanan, serta aksesibilitas tanpa hambatan akan menciptakan lingkungan tinggal yang mendukung kenyamanan dan rasa aman bagi perempuan dari berbagai usia.

Sementara itu, keberadaan sport arena tidak hanya menjadi sarana rekreasi dan olahraga, tetapi juga berperan sebagai ruang interaksi sosial yang terbuka dan inklusif. Dalam banyak kasus, perempuan memiliki keterbatasan dalam mengakses ruang publik untuk berolahraga secara aman. Oleh karena itu, desain sport arena perlu mencakup area yang ramah perempuan seperti jalur jogging dengan visibilitas tinggi, ruang terbuka yang memiliki pengawasan, dan fasilitas pendukung seperti toilet perempuan dan ruang laktasi. Sport arena yang dirancang inklusif akan mendorong partisipasi aktif perempuan dalam kegiatan fisik dan memperkuat hubungan sosial di lingkungan sekitar.

Fungsi zona komersial di kawasan *Transit Hub* juga memiliki relevansi besar dalam mendukung kebutuhan harian perempuan. Akses terhadap toko makanan, supermarket, dan fasilitas penunjang lainnya sangat penting bagi perempuan, terutama mereka yang memiliki tanggung jawab pengasuhan. Selain itu, zona komersial juga menciptakan peluang ekonomi lokal, di mana perempuan dapat terlibat sebagai pelaku usaha mikro dan informal, seperti pedagang makanan,

pekerja jasa, atau pengelola kios. Oleh karena itu, desain area komersial perlu mempertimbangkan keterjangkauan, konektivitas antarfungsi, serta menyediakan ruang ekonomi yang ramah terhadap kebutuhan perempuan.

Selanjutnya fungsi terminal yang berperan sebagai simpul mobilitas utama yang harus didesain secara sadar gender dan sensitif terhadap kebutuhan pengguna yang rentan. Perempuan kerap merasa tidak aman di area terminal karena desain yang tertutup, minim pencahayaan, dan orientasi ruang yang membingungkan. Oleh karena itu, terminal dalam *Transit Hub* ini harus mengedepankan visibilitas yang tinggi, pencahayaan yang merata, serta ruang tunggu yang terbuka namun tetap terlindungi. Elemen tambahan seperti area khusus perempuan, ruang menyusui, serta jalur aman untuk penyandang disabilitas akan memperkuat karakter inklusif terminal tersebut. Integrasi antara terminal dan moda transportasi lain seperti Transjakarta dan Mikrotrans juga harus dirancang tanpa hambatan (*barrier-free*), guna memastikan kenyamanan dan aksesibilitas bagi perempuan, lansia, dan pengguna dengan anak-anak.

Dengan demikian, perancangan *Transit Hub* Lebak Bulus yang menerapkan prinsip inklusif dan responsif terhadap gender menjadi aspek penting dalam perancangan kawasan *Transit Hub* Lebak Bulus. Dalam konteks ini, rancangan tidak hanya dipandang sebagai solusi spasial, tetapi juga sebagai solusi untuk menciptakan keadilan sosial dalam ruang kota. Penggabungan empat fungsi utama yaitu, hunian vertikal, sport arena, zona komersial, dan terminal dirancang secara terpadu dan sensitif terhadap pengalaman perempuan sebagai target perancangan. Proyek ini tidak hanya berfokus pada efisiensi pergerakan antar moda, tetapi juga pada kualitas ruang yang ditawarkan kepada penggunanya. Melalui pendekatan desain yang mempertimbangkan prinsip *gender-inclusive* dan *responsive design*, rancangan ini diharapkan mampu menciptakan lingkungan perkotaan yang mendukung partisipasi aktif, kenyamanan, dan keamanan semua kelompok masyarakat, terutama perempuan sebagai penggunanya.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, adapun rumusan masalah tersebut antara lain:

1. Bagaimana merancang sebuah *Transit Hub* di Lebak Bulus dengan pendekatan Inklusif dan responsif desain dalam merespons pengalaman perempuan di ruang publik?

1.3 Batasan Masalah

Batasan masalah pada perancangan ini adalah:

1. Lokasi: Batasan perancangan memiliki luas 42.700 m². Perancangan dibatasi pada Kawasan Transmart Lebak Bulus, Jakarta Selatan yang mencakup area Stasiun MRT dan lingkungan sekitarnya.
2. Fokus Perancangan: Batasan penelitian terfokus pada perancangan *Transit Hub* dengan memberikan integrasi moda terminal bus antarkota, komersial, hunian vertikal (*middle-rise*) dan sport arena.
3. Pendekatan Desain: Perancangan ini menerapkan pendekatan inklusif dan responsif desain pada bentuk rancangan guna menciptakan desain ruang yang sesuai dengan pengalaman perempuan di ruang publik.



Gambar 1.4 Batasan Perancangan

Sumber: Penulis (2025)

1.4 Tujuan Penelitian dan Perancangan

Tujuan dari perancangan ini adalah:

1. Merancang *Transit Hub* yang terintegrasi dengan berbagai moda transportasi publik di Kawasan Lebak Bulus dengan pendekatan difokuskan pada prinsip desain Inklusif dan responsif sebagai dasar dalam menciptakan lingkungan transit yang aman bagi perempuan.

1.5 Manfaat Perancangan

Manfaat dari perancangan ini adalah:

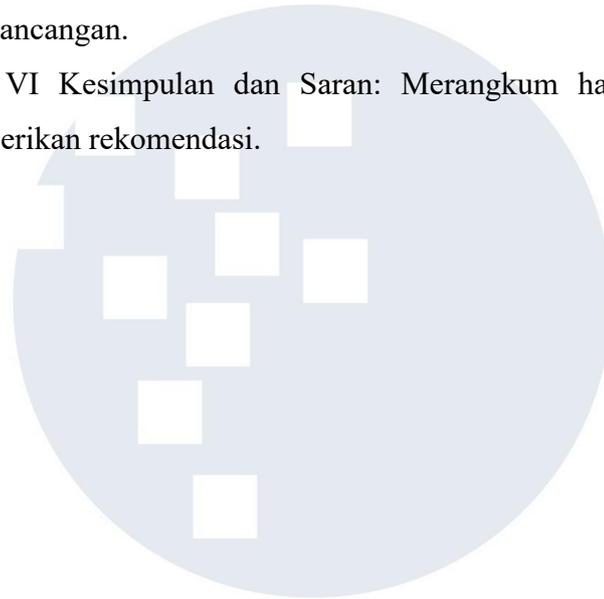
1. Manfaat Teoritis:
Menambah referensi mengenai penerapan prinsip Inklusif dan responsif desain perkotaan dalam desain fasilitas publik.
2. Manfaat Praktis:
Menjadi acuan bagi perancang lainnya dalam merancang *Transit Hub* yang inklusif di Kawasan perkotaan.

1.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan pada perancangan adalah:

1. BAB I Pendahuluan: Membahas latar belakang, rumusan masalah, tujuan, manfaat, ruang lingkup, metode penelitian, dan sistematika penulisan.
2. BAB II Tinjauan Pustaka: Mengulas Teori *Transit Oriented Development (TOD)*, Mengulas prinsip-prinsip Inklusif dan Responsif desain perkotaan bagi perempuan, Mengulas konsep *Transit Hub*, serta studi preseden yang relevan dengan perancangan *Transit Hub*.
3. BAB III Metodologi Perancangan: Menjelaskan metode perancangan, studi fungsi, analisis site dan program ruang yang berkaitan dengan tapak perancangan.

4. BAB IV Analisis dan Pembahasan Perancangan: Memaparkan hasil analisis kebutuhan pengguna dan penerapan prinsip Inklusif dan Responsif desain dalam rancangan *Transit Hub* Lebak Bulus.
5. BAB V Hasil Perancangan: Menguraikan konsep desain *Transit Hub*, penjelasan prinsip *sustainability*, struktur bangunan serta sistem utilitas pada rancangan.
6. BAB VI Kesimpulan dan Saran: Merangkum hasil penelitian dan memberikan rekomendasi.



UMMN
UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA