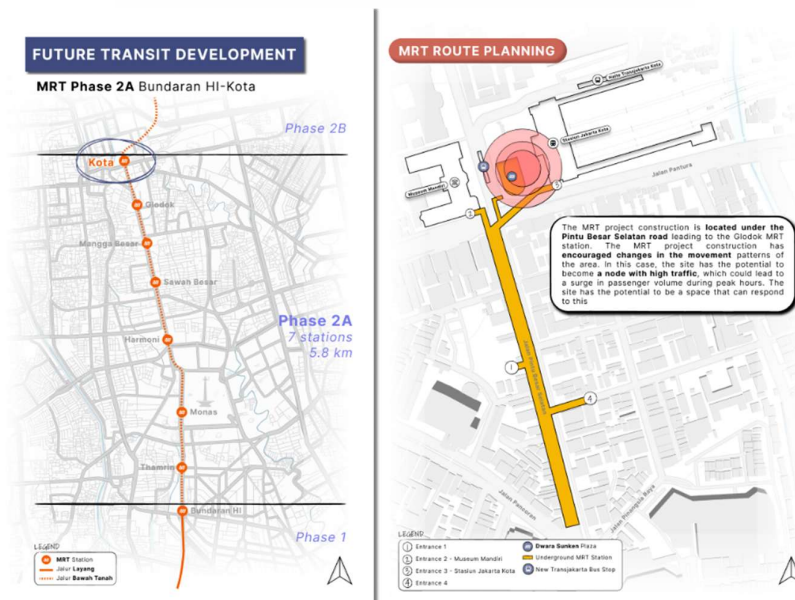


BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jakarta sebagai ibu kota negara memiliki peran strategis bukan hanya dalam konteks pemerintahan dan ekonomi, tetapi juga dalam pelestarian identitas budaya perkotaan. Kota ini menyimpan warisan sejarah yang tersebar di berbagai titik, salah satunya di kawasan Kota Tua Jakarta. Kawasan Kota Tua Jakarta merupakan salah satu pusat sejarah dan identitas perkembangan Kota Jakarta yang menyimpan nilai arsitektur, sosial, dan budaya sejak era kolonial hingga pasca kemerdekaan. Kawasan ini tidak hanya berperan sebagai destinasi wisata *heritage*, tetapi juga sebagai ruang publik yang mempertemukan berbagai lapisan masyarakat, baik wisatawan, komunitas seni, pelaku ekonomi kreatif, hingga komuter harian. Dalam beberapa tahun terakhir, berbagai upaya revitalisasi telah dilakukan untuk menghidupkan kembali kawasan ini sebagai pusat aktivitas urban yang representatif.



Gambar 1. 1 Perencanaan Pengembangan MRT Kota Tua Jakarta

Sumber: Penulis, 2026

Di sisi lain, kawasan Kota Tua merupakan titik strategis jaringan transportasi perkotaan yang terintegrasi dengan sistem mobilitas massal seperti KRL Commuter Line melalui Stasiun Jakarta Kota, koridor Transjakarta, serta pengembangan jaringan MRT Jakarta yang memperkuat konektivitas kawasan terhadap pusat-pusat aktivitas kota lainnya. Posisi ini menjadikan Kota Tua sebagai simpul pergerakan (*node*) dengan intensitas mobilitas yang tinggi setiap harinya.

Namun, tingginya mobilitas tersebut belum sepenuhnya diimbangi dengan kualitas ruang transisi dan ruang publik yang mampu mengakomodasi interaksi sosial secara optimal. Infrastruktur transportasi cenderung berfungsi sebagai elemen sirkulasi semata, sementara ruang-ruang di sekitarnya belum terintegrasi secara menyeluruh sebagai tempat singgah, beraktivitas, dan berinteraksi. Kondisi ini menimbulkan fragmentasi spasial antara area transit, zona *heritage*, dan aktivitas komersial, sehingga potensi kawasan sebagai ruang sosial-budaya yang hidup belum termanfaatkan secara maksimal.



Gambar 1. 2 Dokumentasi Suasana Kawasan Wisata Kota Tua, Jakarta

Sumber: Penulis, 2026

Terdapat berbagai macam aktivitas yang dapat dilakukan di ruang publik dan seiring berjalannya waktu akan ada aktivitas baru yang berpotensi memengaruhi aktivitas dan fungsi lainnya di lingkungan ruang publik, yaitu munculnya fenomena Pedagang Kaki Lima (PKL) yang memanfaatkan ruang

secara adaptif untuk berjualan. Fenomena PKL merupakan bagian integral dari kehidupan urban di berbagai kota di Indonesia, termasuk Jakarta. Hal ini sebagai tanggapan dari terbatasnya lapangan pekerjaan pada sektor formal (Yanusri & Sunaryo, 2015) yang mendorong ide masyarakat untuk menciptakan lapangan pekerjaan secara informal, yaitu dengan berdagang kaki lima.

Menurut data Survei Angkatan Kerja Nasional (Sakernas) Februari 2024, jumlah pekerja informal di Indonesia meningkat dengan total 84,13 juta orang yang bekerja di sektor informal, yaitu setara 59,17% dari total angkatan kerja (BPS, 2024). Pekerja informal di Jakarta sendiri mencapai 1,84 juta orang atau sekitar 36,06% dari total penduduk bekerja, didominasi oleh sektor akomodasi dan makan minum serta perdagangan (Widjajanti, 2013). PKL dalam praktiknya merupakan cara berjualan yang bersifat temporer, fleksibel, ringkas, dan sederhana (Widihardjo, 2019). Kegiatan pekerja informal tidak memiliki legalitas usaha yang jelas dan tidak memiliki perjanjian resmi mengenai usahanya. PKL biasanya membuka dan menutup kegiatan dagangnya dengan mudah dan dapat berdagang di berbagai tempat. Dengan demikian, PKL umumnya menetap pada ruang yang bebas dan tidak khusus, seperti trotoar, bahu jalan, hingga badan jalan.

Kehadiran PKL sering dianggap ambivalen. Di satu sisi, PKL memberikan kontribusi nyata dalam menghidupkan kawasan melalui aktivitas ekonomi informal dan menciptakan suasana yang lebih dinamis. PKL menjadi elemen yang membuat ruang publik terasa “hidup”, terutama pada titik-titik dengan intensitas pergerakan tinggi seperti kawasan Kota Tua. PKL justru menjadi salah satu aktor yang berperan pada dalam menghidupkan suasana perkotaan (Shirvani, 1985). Ruang publik cenderung produktif pada waktu tertentu, namun kehadiran PKL membentuk ruang berkegiatan yang lebih aktif sehingga mengundang masyarakat untuk berkunjung dan menjalin interaksi. PKL berperan dalam penyediaan lapangan pekerjaan dan dapat menyediakan barang dan jasa yang mudah didapat dan terjangkau untuk kebutuhan sejumlah besar penduduk perkotaan (Widjajanti, 2013). Komuter dan pengunjung kawasan Kota Tua menjadi sasaran konsumen para PKL yang menciptakan suasana keramaian dan keaktifan kawasan Kota Tua. Dalam hal ini,

keberadaan PKL di sepanjang ruang antara Stasiun Jakarta Kota dengan kawasan Kota Tua Jakarta dikategorikan sebagai aktivitas pendukung sebuah ruang publik (*activity support*) (Widjajanti, 2013).

Di sisi lain, aktivitas PKL kerap menimbulkan persoalan seperti penyempitan ruang pejalan kaki, penumpukan barang dagangan, gangguan sirkulasi, hingga konflik penggunaan ruang dengan pengguna lain maupun regulasi pemerintah. Ketegangan antara fungsi formal ruang publik dan aktivitas informal PKL menjadi fenomena yang terus berulang di banyak kota, termasuk pada ruang publik antara Stasiun Jakarta Kota dengan Kawasan Wisata Kota Tua Jakarta. Dinamika ini menunjukkan bahwa ruang publik tidak pernah bersifat netral, melainkan terbentuk melalui negosiasi kepentingan antara berbagai aktor yang terlibat.

Pemilihan topik *socio-cultural hub* berangkat dari pemahaman bahwa ruang publik di kawasan bersejarah tidak hanya berfungsi sebagai pelengkap aktivitas wisata, tetapi sebagai wadah pembentukan identitas kolektif dan interaksi lintas komunitas. *Socio-cultural hub* dipahami sebagai fasilitas terpadu yang mengakomodasi kegiatan seni, budaya, edukasi, diskusi publik, serta aktivitas komunitas dalam satu kesatuan ruang yang inklusif dan adaptif. Dalam konteks simpul transportasi, fungsi ini menjadi relevan karena pergerakan manusia yang tinggi berpotensi menciptakan ruang pertemuan (*meeting point*) yang dinamis apabila dirancang secara terintegrasi.

Pemilihan tapak didasarkan pada keberadaannya di area simpul transportasi Kota Tua dengan luasan yang memenuhi batasan perancangan fungsi tunggal/jamak, yaitu 1 hektare. Lokasi Plaza Stasiun Jakarta Kota dipilih karena memiliki kedekatan langsung dengan arus komuter dan pengunjung, sekaligus berada dalam konteks kawasan *heritage* yang membutuhkan pendekatan desain sensitif terhadap lingkungan historis. Secara spasial, tapak memiliki potensi untuk menjadi penghubung antara zona transportasi, area wisata, dan aktivitas ekonomi lokal.

Dengan mempertimbangkan kondisi tersebut, diperlukan sebuah perancangan *socio-cultural hub* yang mampu berfungsi tidak hanya sebagai fasilitas budaya, tetapi juga sebagai ruang integratif yang menghubungkan sistem transportasi, memperkuat identitas kawasan *heritage*, serta mendukung terciptanya interaksi sosial yang inklusif dan berkelanjutan. Permasalahan inilah yang menjadi fokus utama dalam perancangan, yaitu menghadirkan arsitektur yang berperan sebagai simpul sosial dan kultural sekaligus sebagai elemen pengikat antara mobilitas dan ruang publik di kawasan Kota Tua Jakarta.

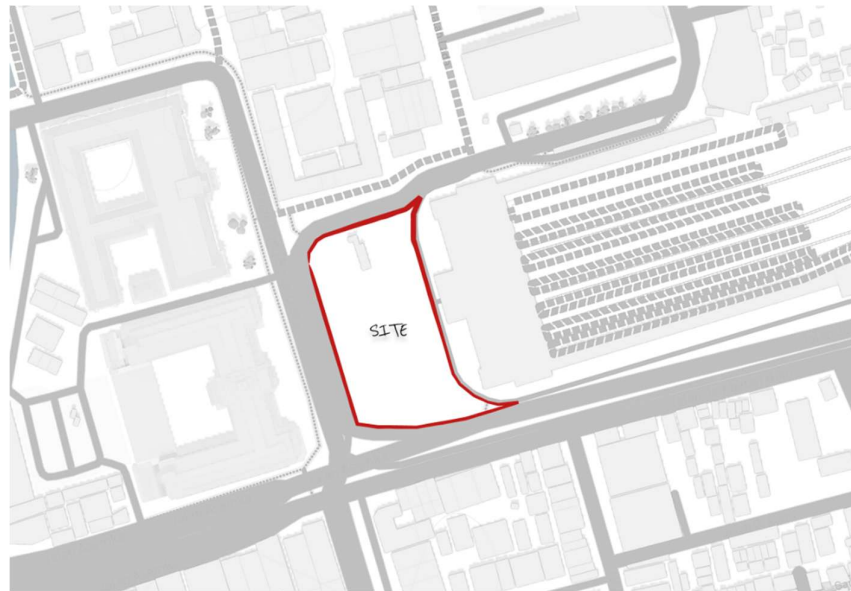
1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka rumusan masalah dalam perancangan BEOS *Concourse* di kawasan Kota Tua Jakarta adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana perancangan BEOS *Concourse* sebagai ruang transisi yang mengintegrasikan sistem transit dengan ruang sosial-budaya melalui pendekatan *livability* di Kawasan Kota Tua Jakarta?



1.3 Batasan Masalah



Gambar 1. 3 Batasan Perancangan

Sumber: Penulis, 2026

Batasan masalah pada perancangan ini adalah:

1. Batasan perancangan memiliki luas 10.000 m² yang berada di area plaza Stasiun Jakarta Kota, kawasan Kota Tua Jakarta
2. Perancangan berfokus pada penyediaan ruang publik baru berupa ruang sosial dan budaya yang mampu memfasilitasi interaksi sosial, aktivitas komunitas, serta kegiatan budaya seperti pertunjukan dan pameran, sebagai respons terhadap dinamika kawasan, bukan pada revitalisasi menyeluruh seluruh kawasan Kota Tua.
3. Perancangan tidak bertujuan menertibkan atau memindahkan PKL, tetapi menawarkan model ruang yang dapat mengakomodasi pola teritori dan personalisasi ruang PKL secara lebih dinamis dan adaptif
4. Aspek regulasi dan legalitas PKL tidak dibahas sebagai fokus desain, kecuali sejauh memengaruhi kebutuhan ruang dan organisasi aktivitas PKL

5. Perancangan mempertimbangkan konteks kawasan cagar budaya, sehingga tidak mengubah struktur bangunan bersejarah atau elemen arsitektur kolonial yang telah dilindungi

1.4 Tujuan Perancangan

Tujuan dari perancangan ini adalah:

1. Merancang BEOS *Concourse* di kawasan Kota Tua Jakarta sebagai ruang publik terpadu yang mampu mengintegrasikan fungsi sosial, budaya, dan mobilitas dalam satu kesatuan desain yang kontekstual terhadap karakter historis kawasan
2. Mewujudkan konektivitas yang efektif dan *seamless* antara jaringan transportasi utama seperti MRT Jakarta, KRL Commuter Line, dan Transjakarta dengan ruang-ruang publik dan fasilitas budaya, sehingga kawasan tidak hanya berfungsi sebagai titik transit tetapi juga sebagai destinasi aktivitas
3. Menghidupkan kembali nilai sejarah dan identitas sosio-kultural kawasan melalui penyediaan ruang yang mendukung kegiatan seni, pertunjukan, pameran, diskusi, serta aktivitas komunitas yang relevan dengan konteks *heritage* Kota Tua
4. Menciptakan ruang interaksi yang inklusif dan adaptif bagi berbagai lapisan masyarakat, termasuk komuter, wisatawan, komunitas lokal, dan pelaku seni, guna mendorong terbentuknya interaksi sosial yang dinamis dan berkelanjutan

1.5 Manfaat Perancangan

Perancangan BEOS *Concourse* di kawasan Kota Tua Jakarta diharapkan memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat Akademis

Perancangan ini memberikan kontribusi terhadap pengembangan kajian arsitektur perkotaan, khususnya dalam integrasi antara ruang publik, fungsi sosial-budaya, dan sistem transportasi berbasis *Transit-Oriented Development* (TOD). Selain itu, proyek ini dapat menjadi referensi dalam studi perancangan

kawasan *heritage* yang memerlukan pendekatan kontekstual dan sensitif terhadap nilai sejarah.

2. Manfaat Teoretis

Hasil perancangan ini diharapkan memperkaya pemahaman mengenai konsep *socio-cultural hub* sebagai tipologi ruang publik kontemporer yang tidak hanya berfungsi sebagai fasilitas budaya, tetapi juga sebagai simpul interaksi sosial dalam kawasan dengan intensitas mobilitas tinggi.

3. Manfaat Praktis

Secara praktis, perancangan ini berpotensi mendukung revitalisasi kawasan Kota Tua dengan menghadirkan ruang yang mampu menghidupkan kembali aktivitas sosial dan budaya secara berkelanjutan, sekaligus meningkatkan kualitas pengalaman ruang bagi masyarakat dan pengunjung.

1.6 Sistematika Penulisan

Penelitian ini menerapkan struktur penulisan yang mencakup:

1. Bab I membahas latar belakang perancangan yang menguraikan kondisi kawasan Kota Tua Jakarta sebagai area *heritage* sekaligus simpul transportasi perkotaan, fenomena keterputusan ruang akibat infrastruktur mobilitas, serta urgensi pengembangan *socio-cultural hub*. Bab ini dilanjutkan dengan perumusan masalah, tujuan perancangan, sasaran perancangan, ruang lingkup pembahasan, serta manfaat perancangan baik secara akademis maupun praktis sebagai dasar arah kajian dan desain yang dilakukan.
2. Bab II membahas landasan teori dan tinjauan preseden yang relevan dengan topik perancangan, mencakup teori *concourse*, *socio-cultural hub*, *Transit-Oriented Development* (TOD), revitalisasi kawasan *heritage*, integrasi transportasi seperti MRT Jakarta, KRL Commuter Line, dan Transjakarta, serta teori interaksi sosial dalam ruang urban. Kajian ini digunakan sebagai kerangka konseptual dan dasar dalam merumuskan pendekatan perancangan.

3. Bab III membahas metode perancangan yang digunakan, meliputi pendekatan perancangan, metode pengumpulan data seperti studi literatur, studi preseden, observasi lapangan, dokumentasi kawasan, serta analisis tapak (*site analysis*). Bab ini juga menjelaskan metode analisis yang digunakan untuk merumuskan konsep desain berdasarkan aspek kontekstual, sosial, kultural, dan transportasi.
4. Bab IV membahas hasil analisis kawasan dan tapak yang mencakup kondisi fisik, sosial, kultural, dan sistem pergerakan di sekitar lokasi perancangan. Hasil analisis tersebut kemudian diterjemahkan menjadi konsep perancangan, meliputi konsep makro (urban), konsep mikro (arsitekural), konsep massa dan ruang, sirkulasi, program ruang, hingga strategi integrasi dengan sistem transportasi dan konteks *heritage* kawasan.
5. Bab V membahas kesimpulan yang merangkum hasil analisis dan konsep perancangan yang telah disusun, serta menjelaskan kontribusi desain terhadap penguatan identitas kawasan, integrasi mobilitas, dan pengembangan ruang sosial-budaya. Bab ini juga memuat saran sebagai rekomendasi untuk pengembangan desain lebih lanjut maupun penelitian lanjutan terkait perancangan kawasan berbasis transit dan budaya.

