

BAB II

TINJAUAN OBJEK DAN PENDEKATAN PERANCANGAN

2.1 Kajian Objek Perancangan

2.1.1 *Transit Hub*

Transit hub secara konseptual merupakan simpul dalam sistem jaringan transportasi yang memfasilitasi perpindahan penumpang maupun barang antar moda dalam suatu perjalanan. Dalam literatur transportasi, kegiatan transit dipahami sebagai proses berhenti sementara dalam rangka melanjutkan perjalanan melalui moda yang berbeda, sementara *hub* dimaknai sebagai titik pusat konsentrasi aktivitas dalam suatu jaringan. Dengan demikian, *transit hub* dapat didefinisikan sebagai titik integrasi multimoda yang dirancang untuk memungkinkan proses perpindahan berlangsung secara efisien, aman, dan terkoordinasi dalam satu sistem terpadu.

Penelitian oleh de Sousa et al. (2020) menegaskan bahwa integrasi fungsi non-transit, seperti ruang publik, kegiatan komersial, dan layanan komunitas dalam kawasan *transit hub* dapat meningkatkan keterjangkauan, kenyamanan pengalaman pengguna, serta daya tarik kawasan secara keseluruhan. Integrasi ini juga berkontribusi terhadap *place making*, di mana *transit hub* tidak hanya menjadi simpul pergerakan tetapi juga menjadi tempat berkumpul yang hidup dan berdaya guna. Oleh karena itu, dalam konteks perancangan ini, *transit hub* dipahami sebagai titik integrasi moda transportasi yang dirancang secara strategis untuk memperkuat konektivitas jaringan sambil menyediakan fasilitas penunjang yang dapat mendorong geliat ekonomi, interaksi sosial, dan peningkatan kualitas ruang publik di sekitarnya.

Perancangan kawasan berbasis TOD juga diatur dalam PERGUB DKI No. 44 Tahun 2017 Tentang Pengembangan Kawasan TOD Bab V tentang Arahan Teknis Pemanfaatan Ruang Kawasan TOD Pasal 9, yaitu sebagai berikut:

- (1) Pengembangan jalur sirkulasi pedestrian dibuat dengan konsep *seamless* yang nyaman dan aman yang pada level *ground* didukung dengan adanya jalur tata hijau dan *amenity zone*, yaitu zona peletakan perabot jalan dan fasilitas penunjang pada jalur pejalan kaki serta menghindari terjadinya konflik dengan fungsi sirkulasi lainnya.
- (2) Pengembangan jalur sirkulasi pedestrian bawah tanah dapat dilakukan melalui penerapan konsep terpadu yang terhubung dengan *concourse* stasiun serta mengintegrasikan konektivitas antar blok, antar kavling dan antar bangunan pada kawasan, juga memudahkan pergerakan pejalan kaki menuju stasiun.

2.1.2 *Social Hub*

Menurut Carmona (2019) dalam penelitiannya "*Principles for public space design, planning to do better*", *social hub* didefinisikan sebagai "ruang publik yang dirancang khusus untuk memfasilitasi interaksi sosial lintas kelompok masyarakat dan mendorong pertukaran ide serta nilai." Carmona menekankan bahwa *social hub* berbeda dari ruang publik konvensional karena memiliki tujuan eksplisit untuk membangun modal sosial. *Social hub* berfungsi sebagai ruang demokratis yang memperkuat modal sosial dan kohesi masyarakat (Gehl, 2011). Dalam proses perancangan, terdapat lima karakteristik utama *social hub*, diantaranya sebagai berikut (Mehta & Bosson, 2021):

- Inklusivitas sosial yang tinggi
- Aksesibilitas fisik dan ekonomi
- Fleksibilitas penggunaan ruang
- Dukungan untuk interaksi sosial yang bermakna
- Keberlanjutan operasional

2.1.3 *Cultural Hub*

Cultural hub atau pusat kebudayaan merupakan fasilitas yang bertujuan untuk mewadahi serta memfasilitasi pengunjung dalam mengenal dan memahami kebudayaan lokal melalui berbagai kegiatan, seperti menikmati pertunjukan seni, mempelajari sejarah dan tradisi, mengapresiasi karya seni, serta berinteraksi, bersantai, dan menikmati suasana budaya yang disajikan (Afrin, 2018). Selain itu, *cultural hub* juga berfungsi sebagai tempat bagi komunitas seni dan budaya untuk berkegiatan dan berkarya. Oleh karena itu, *cultural hub* dapat dipahami sebagai ruang pertemuan sosial yang mempertemukan fungsi publik dengan institusi kebudayaan. Integrasi antara pengguna, aktivitas publik, dan institusi budaya tersebut diharapkan mampu menciptakan interaksi sosial yang dinamis di dalam sebuah pusat kebudayaan (Van, 2016).

Terdapat beberapa aspek yang perlu diperhatikan dalam merancang *cultural hub*, diantaranya sebagai berikut:

- Fleksibilitas ruang, berkaitan dengan beragamnya fungsi yang ditampung. *Cultural hub* yang ideal adalah yang bersifat terbuka dan mudah diakses oleh berbagai kalangan masyarakat.
- Visibilitas yang tinggi, memiliki ruang dengan derajat keterbukaan yang tinggi pada area penerima. *Cultural hub* harus dapat menjadi benang merah antara bangunan baru dan bangunan eksisting.
- *Barrier* yang jelas, menaungi kegiatan kebudayaan yang berlangsung di dalam agar tidak terganggu dengan konteks ruang luar, sehingga diperlukan ekspresi bangunan sebagai *barrier* yang jelas.

2.1.4 *Underground Architecture*

Underground architecture merupakan pendekatan perancangan arsitektur yang menempatkan sebagian atau seluruh fungsi bangunan di bawah permukaan tanah. Konsep ini berkembang sebagai respons terhadap keterbatasan lahan perkotaan, kebutuhan efisiensi ruang, serta upaya menciptakan hubungan yang lebih sensitif terhadap konteks lingkungan di atas permukaan. Menurut Carmody dan Sterling (1993), ruang bawah tanah memiliki potensi besar sebagai alternatif pengembangan kawasan urban karena mampu menyediakan kapasitas ruang tambahan tanpa menambah kepadatan visual pada permukaan kota. Dalam konteks perkotaan padat, *underground architecture* tidak hanya berfungsi sebagai solusi spasial, tetapi juga sebagai strategi untuk mengoptimalkan konektivitas, mobilitas, dan kualitas ruang publik.

Menurut Carmody dan Sterling (1993), perancangan ruang bawah tanah memerlukan pendekatan yang berbeda dari bangunan konvensional karena adanya keterbatasan akses terhadap cahaya alami, udara, orientasi visual, serta hubungan dengan konteks di permukaan. Oleh karena itu, kualitas ruang bawah tanah sangat ditentukan oleh kemampuan desain dalam menciptakan ruang yang tetap nyaman, aman, dan mudah dipahami pengguna. Secara umum, terdapat lima prinsip utama dalam perancangan *underground space*. diantaranya adalah sebagai berikut:

1. *Accessibility and Connectivity*









Prinsip pertama menekankan pentingnya keterhubungan ruang bawah tanah dengan permukaan maupun jaringan sirkulasi di sekitarnya. Ruang bawah tanah tidak boleh terasa terisolasi, melainkan harus terintegrasi dengan jalur pedestrian, moda transportasi, serta titik masuk-keluar yang mudah dijangkau. Akses vertikal seperti tangga, eskalator, *ramp*, dan lift menjadi elemen penting untuk memastikan transisi antar level berlangsung secara nyaman dan inklusif. Dalam konteks ruang publik berbasis transit, konektivitas yang baik juga berperan dalam mendukung efisiensi pergerakan pengguna.

2. Orientation and Wayfinding

Desain harus mampu menciptakan sistem orientasi yang jelas agar pengguna mudah memahami posisi dan arah pergerakan. Hal ini dapat dicapai melalui organisasi ruang yang terbaca, penggunaan elemen *landmark*, *visual anchor*, *hierarchy of circulation*, serta koneksi visual antar level. Sistem *wayfinding* yang baik dapat mengurangi rasa bingung dan meningkatkan pengalaman ruang pengguna.

3. Natural Lighting and Ventilation

Desain perlu mengintegrasikan elemen seperti *atrium*, *sunken courtyard*, *light well*, *void*, atau *skylight* untuk membawa cahaya matahari dan udara segar ke dalam ruang. Kehadiran pencahayaan alami tidak hanya meningkatkan kualitas visual, tetapi juga membantu mengurangi konsumsi energi dan meningkatkan kenyamanan termal pengguna.

Type of Underground Buildings	Kind of Openings		
			
Berm	Atrium/Courtyard	Elevational (wall exposed)	Penetration (wall opening)
			
Subgrade	Atrium/Courtyard	Elevational (wall exposed)	Penetration (wall opening)

Gambar 2. 1 Tipe *Underground Buildings*

Sumber: Penulis, 2026

Secara umum, terdapat dua tipe utama bangunan bawah tanah (*underground buildings*) berdasarkan posisi bangunan terhadap kontur tanah serta jenis bukaan yang digunakan, yaitu *berm* dan *subgrade*. Tipe *berm* merupakan bangunan yang sebagian tertutup tanah pada sisi-sisinya tetapi masih berada dekat permukaan, sedangkan *subgrade* berada sepenuhnya di bawah

elevasi tanah. Untuk meningkatkan kualitas ruang, bangunan bawah tanah memerlukan berbagai jenis bukaan seperti *atrium/courtyard*, *elevational opening (wall exposed)*, dan *penetration (wall opening)*. Bukaan-bukaan ini berfungsi untuk menghadirkan cahaya alami, ventilasi udara, koneksi visual, serta akses terhadap ruang luar, sehingga dapat mengurangi kesan tertutup dan meningkatkan kenyamanan spasial pada *underground space*.

4. Psychological Comfort

Selain kenyamanan fisik, ruang bawah tanah juga harus memperhatikan aspek psikologis pengguna. Secara umum, ruang bawah tanah sering diasosiasikan dengan ruang yang sempit, gelap, tertutup, dan kurang nyaman. Oleh karena itu, desain perlu menciptakan kualitas ruang yang terasa terbuka, lapang, dan *welcoming*. Strategi seperti *ceiling height* yang memadai, bukaan vertikal, *visual connection* ke permukaan, penggunaan material terang, serta integrasi elemen alam dapat membantu mengurangi persepsi negatif terhadap ruang bawah tanah.

5. Safety and Environmental Control

Bangunan harus mampu mengantisipasi tekanan tanah, infiltrasi air, risiko banjir, sistem drainase, serta kebutuhan evakuasi darurat. Selain itu, pengendalian kualitas udara, temperatur, pencahayaan buatan, dan sistem proteksi kebakaran menjadi komponen penting yang menentukan keamanan operasional ruang bawah tanah dalam jangka panjang.

2.2 Kajian *Livability* sebagai Pendekatan Perancangan

Menurut Paasch (2015), terdapat lima dimensi utama dalam menilai *livability* atau kelayakan hidup di ruang publik:

1. Kenyamanan (*Comfort*)

Dimensi ini berkaitan dengan kesempatan bagi pengunjung untuk tinggal, bersantai, atau menikmati aktivitas rekreasi. Fasilitas seperti bangku, elemen alam seperti pohon, bunga, dan rumput, serta tempat berteduh sangat penting untuk melindungi pengunjung dari kondisi cuaca ekstrem seperti hujan atau angin.

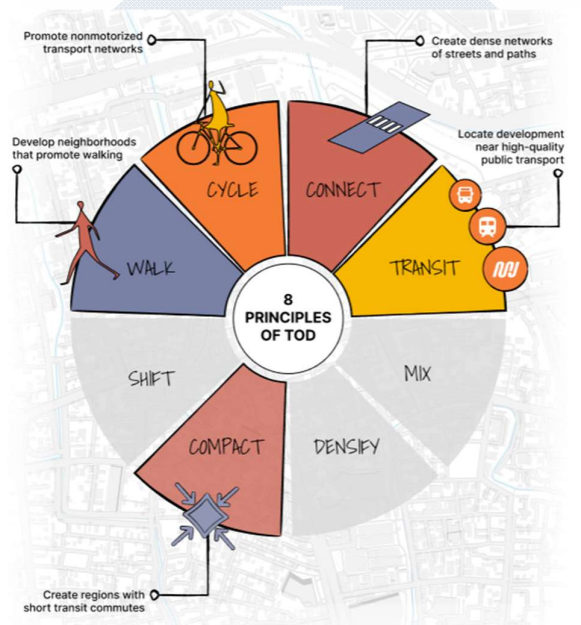
2. Akses (*Access*)

Dimensi akses menekankan kemudahan masuk secara fisik maupun visual ke ruang publik. Penghalang seperti pagar dapat membatasi akses masyarakat, sehingga ruang publik seharusnya terbuka dan dapat digunakan oleh semua kalangan. Prinsip aksesibilitas ini tidak hanya berlaku pada skala ruang publik, tetapi juga pada skala kawasan yang lebih luas. Dalam konteks perencanaan perkotaan, kemudahan akses terhadap ruang dan fasilitas publik menjadi salah satu elemen penting dalam menciptakan kawasan yang *livable*, yang kemudian diakomodasi melalui pendekatan *Transit Oriented Development* (TOD).

Kawasan Berorientasi Transit, atau *Transit Oriented Development* (TOD), merupakan strategi perencanaan kota yang berfokus pada pembangunan berkelanjutan dengan pemanfaatan lahan yang efisien dan prioritas pada kenyamanan serta keamanan pejalan kaki (Khairunisa et al., 2021). Konsep TOD termasuk salah satu pendekatan pengembangan kawasan berkelanjutan yang populer di negara-negara berkembang. Secara umum, TOD dapat dipahami sebagai metode perencanaan yang menekankan keterkaitan antara penggunaan lahan dan aktivitas perkotaan, dengan pusat pada titik-titik transit seperti terminal bus, halte, dan stasiun kereta. Selain menjadi lokasi naik-turun

penumpang, titik-titik transit ini juga berfungsi untuk mengintegrasikan fasilitas publik serta berbagai kegiatan perkotaan lainnya (Narotama et al., 2021).

TOD (*Transit Oriented Development*) menurut *Institute for Transportation and Development Policy* (2017) terdiri dari 8 prinsip sebagai tolak ukur untuk memahami dan merancang lingkungan dalam perkotaan, 5 prinsip yang digunakan sebagai dasar studi perancangan, diantaranya yaitu:



Gambar 2. 2 Diagram Prinsip TOD

Sumber: Penulis, 2026

- 1) *Walk*, pendekatan desain berpusat pada manusia yang menerapkan konsep *complete street* untuk mendukung berbagai moda transportasi berkelanjutan. Konsep *walk* meningkatkan kemudahan berjalan kaki melalui akses universal serta elemen desain yang menciptakan aktivitas, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki.
- 2) *Cycle*, mobilitas bersepeda dan mikromobilitas mendukung terciptanya lingkungan transportasi non-motor yang aman dan sehat. Dalam konsep *Transit-Oriented Development* (TOD), infrastruktur bersepeda berperan penting sebagai penghubung perjalanan *first-last mile* sekaligus meningkatkan penggunaan transportasi umum.

- 3) *Connect*, prioritas bagi pejalan kaki dan pesepeda melalui penyediaan jaringan jalur pedestrian dan sepeda yang terintegrasi, sehingga memungkinkan perjalanan yang lebih fleksibel serta memudahkan perpindahan rute.
- 4) *Transit*, transportasi umum merupakan elemen utama dalam konsep *Transit-Oriented Development (TOD)*, yang menyediakan layanan berkapasitas tinggi, andal, dan terjangkau untuk menghubungkan kawasan dengan bagian kota lainnya sekaligus menjadi pusat aktivitas masyarakat.
- 5) *Compact*, mengintegrasikan transportasi dan aktivitas dengan cara yang efisien dalam penggunaan ruang. Konsep kompak diterapkan pada skala lingkungan dan kota melalui sistem transportasi yang didukung oleh kepadatan serta jaringan pejalan kaki dan sepeda.

3. Fungsi (*Function*)






Jika kenyamanan dan akses fokus pada persyaratan pasif, fungsi menekankan aktivitas yang dapat dilakukan di ruang publik. Ruang publik, misalnya taman kota, harus bersifat multifungsi untuk menarik pengunjung dan memungkinkan berbagai penggunaan, sehingga orang memiliki alasan untuk berkunjung.

4. Pemeliharaan (*Maintenance*)

Dimensi ini mencakup aspek keamanan dan perawatan lingkungan. Ruang publik yang bersih, aman, dan bebas dari vandalisme atau kejahatan menciptakan pengalaman yang nyaman dan menyenangkan. Meskipun demikian, pengunjung tetap perlu merasa memiliki kebebasan tanpa terlalu diawasi.

5. Sosiabilitas (*Sociability*)

Sosiabilitas merupakan hasil dari pemenuhan keempat dimensi sebelumnya. Ketika ruang publik mendukung kebutuhan pengunjung, lebih banyak orang akan hadir, sehingga interaksi sosial meningkat. Dimensi ini menunjukkan hubungan erat antara lingkungan sosial dan fisik, yaitu kenyamanan, akses, dan fungsi berperan dalam menciptakan ruang yang mendukung kualitas sosial.

<i>Livability Dimensions</i>	<i>Key Attributes</i>
Comfort (Kenyamanan)  <small>COMFORT</small>	<i>Seating</i>
	<i>Green Spaces</i>
	<i>Water Elements</i>
	<i>Shelter</i>
Access (Akses)  <small>ACCESS</small>	<i>Physical Access</i>
	<i>Visibility</i>
	<i>Linkage to public transport</i>
Function (Fungsi)  <small>FUNCTION</small>	<i>Activity Areas</i>
	<i>Multiple offers</i>
	<i>Facilities</i>
Maintenance (Pemeliharaan)  <small>MAINTENANCE</small>	<i>Food and stores</i>
	<i>Lightning</i>
	<i>Cleanliness and care</i>
	<i>Rules</i>
Sociability (Sosiabilitas)  <small>SOCIABILITY</small>	<i>Security</i>
	<i>Presence of People</i>
	<i>Social Interaction</i>
	<i>Diversity</i>
	<i>Participation</i>

Tabel 2. 1 Kategorisasi Lima Dimensi *Livability* dalam Ruang Publik

Sumber: Paasch, 2015

Terdapat 4 komponen utama, yaitu *comfort*, *access*, *function*, dan *maintenance*, merupakan faktor perancangan yang dipengaruhi oleh peran pengembang kota, perancang, arsitek, dan arsitek lanskap. Keempat aspek tersebut termasuk ke dalam dimensi fisik (*physical dimension*) karena berkaitan langsung dengan kualitas spasial dan kenyamanan ruang publik. Sementara itu, dimensi *sociability* merupakan hasil dari terpenuhinya keempat komponen fisik tersebut, yang kemudian membentuk penilaian *livability* secara menyeluruh.

Apabila suatu ruang publik mampu memberikan kepuasan bagi penggunanya, maka intensitas kunjungan serta ragam aktivitas yang terjadi di dalamnya akan meningkat. Hubungan antara dimensi fisik dan *sociability* bersifat saling bergantung, sehingga keduanya berperan dalam memengaruhi tingkat kualitas *livability* suatu ruang publik (Paasch, 2015).

2.3 Kajian Teori

2.3.1 Pedagang Kaki Lima sebagai Aktor Utama Kawasan

Istilah Pedagang Kaki Lima muncul dari Gubernur Jenderal Standford Raffles yang menerapkan peraturan untuk para pedagang berjualan dengan jarak 5 kaki dari bangunan formal di wilayah perkotaan. Pedagang Kaki Lima dalam praktiknya memiliki karakteristik, yaitu tidak resmi dan bergerombol mendekati titik keramaian aktivitas yang biasanya dikunjungi oleh ramai pengunjung (Aisha Murti et al., 2023). Dalam karya Yanuasri & Sunaryo (2015), pedagang kaki lima serupa dengan *hawker* yang didefinisikan sebagai sekelompok orang yang menawarkan barang atau jasa yang dijual pada ruang publik, terutama di pinggir jalan dan trotoar. PKL juga disebut sebagai sekelompok orang yang menawarkan barang dan jasa untuk diperjualbelikan di atas trotoar atau di tepi jalan, di sekitar pusat perbelanjaan, pasar, pusat rekreasi, pusat perkantoran, dan pusat pendidikan, baik menetap, berstatus tidak resmi, serta dilakukan pagi hingga malam hari.

Keberadaan PKL didorong oleh keterbatasan lapangan pekerjaan pada sektor formal, sehingga sektor informal dijadikan alternatif utama untuk mengatasi keterbatasan lapangan pekerjaan (Yanuasri & Sunaryo, 2015). Ketidakseimbangan antara jumlah tenaga kerja yang ada dan peluang kerja, mengharuskan masyarakat untuk mengambil langkah dalam memenuhi kebutuhan hidupnya. Beberapa penelitian mengungkapkan bahwa PKL memiliki peran yang cukup besar dalam mendukung aktivitas ekonomi informal, menciptakan peluang kerja, dan memberikan akses barang serta jasa dengan harga yang lebih terjangkau bagi masyarakat (Yanuasri & Sunaryo, 2015). Di sisi lain, keberadaan PKL juga kerap dikaitkan dengan persoalan tata

ruang kota, ketertiban, dan kenyamanan lingkungan (Aisha Murti et al., 2023). Koridor publik yang seharusnya dimanfaatkan untuk mewadahi aktivitas pejalan kaki dan sirkulasi kendaraan bermotor, justru dimanfaatkan untuk kegiatan seperti parkir kendaraan, tempat berkumpul yang tidak tertib atau berdagang. Dengan demikian, PKL dianggap mengganggu aktivitas pada koridor publik.

Karakter Pedagang Kaki Lima (PKL) tidak bersifat homogen, melainkan sangat dipengaruhi oleh konteks kawasan tempat mereka beroperasi. Setiap kawasan memiliki pola aktivitas, intensitas pergerakan, dan kebutuhan pengguna ruang yang berbeda, sehingga mendorong PKL untuk menyesuaikan jenis dagangan, waktu operasional, strategi personalisasi ruang, serta pembentukan teritorinya. Dengan demikian, PKL dapat diklasifikasikan berdasarkan respons mereka terhadap karakter kawasan, yang secara tidak langsung membentuk tipologi ruang informal perkotaan.

Pada kawasan simpul transportasi publik, seperti stasiun dan halte, menjadi lokasi strategis bagi PKL karena tingginya arus transit dan waktu tunggu pengguna. PKL di kawasan ini cenderung memaksimalkan visibilitas dan aksesibilitas, membentuk teritori sekunder yang fleksibel namun intens, serta mengandalkan interaksi singkat atau *fleeting sociability*. Di kawasan olahraga, PKL biasanya bersifat sangat temporal dan event-based, muncul pada waktu tertentu ketika aktivitas olahraga berlangsung, dengan teritori yang mudah berpindah dan personalisasi ruang yang sederhana.

Adapun kawasan wisata, seperti Kota Tua Jakarta, memperlihatkan karakter PKL yang paling kompleks dan adaptif. PKL tidak hanya merespons kebutuhan konsumsi pengunjung, tetapi juga berinteraksi dengan suasana rekreasi, aktivitas budaya, dan durasi kunjungan yang lebih panjang. Hal ini mendorong terbentuknya teritori yang lebih ekspansif dan berlapis, personalisasi ruang yang lebih beragam, serta potensi munculnya *enduring sociability*. Dalam konteks ini, PKL berperan sebagai aktor penting yang

menghidupkan ruang publik dan berkontribusi langsung terhadap livabilitas kawasan wisata bersejarah. Klasifikasi ini menunjukkan bahwa PKL merupakan pelaku fenomena spasial yang kontekstual dan adaptif sesuai dengan kawasan yang ditempati.

2.3.1.1 Penataan Ruang Pedagang Kaki Lima

McGee dan Yeung (1977) menyatakan bahwa distribusi spasial aktivitas PKL sangat dipengaruhi oleh keberadaan sektor formal dalam menarik konsumen. Lokasi PKL ditentukan oleh hubungan langsung maupun tidak langsung dengan aktivitas formal dan informal, serta interaksi antara PKL dengan konsumennya. Untuk memahami tata ruang aktivitas PKL, diperlukan analisis terhadap (Widjajanti, 2013):

1. Lokasi

Penentuan lokasi yang diminati oleh sektor informal atau pedagang kaki lima adalah sebagai berikut:

- Terdapat konsentrasi aktivitas masyarakat yang berlangsung secara bersamaan dan terus menerus sepanjang hari
- Terletak di area strategis yang berfungsi sebagai pusat kegiatan ekonomi maupun non-ekonomi kota, yang secara rutin menarik kunjungan dalam jumlah besar
- Memungkinkan terjadinya interaksi langsung antara pedagang kaki lima dan pembeli, meskipun dalam ruang yang terbatas
- Tidak bergantung pada tersedianya sarana dan prasarana pelayanan umum yang lengkap

2. Tipe Sarana Dagangan

- Gelaran atau Alas

PKL yang berjualan dengan gelaran biasanya menggunakan alas saja berupa tikar, kain, terpal, dan karpet. Tipe pedagang ini tergolong berjualan semi permanen dan biasanya barang yang dijual berupa barang kelontong atau makanan.

- Meja

Sarana dagang meja sering dijumpai yang biasanya menggunakan meja sebagai wadah untuk berdagang. Pedagang biasanya berdagang secara permanen dan menetap di suatu wilayah tertentu.

- Pikulan atau Keranjang

Pikulan atau keranjang biasanya dimanfaatkan pedagang agar dengan mudah membawa barang dagangannya dan berpindah tempat secara praktis. Namun, pedagang dengan sarana ini membawa barang dagangan yang tergolong sedikit karena keterbatasan sarana untuk menampung.

- Gerobak atau Kereta Dorong

Gerobak sebagai sarana dagang PKL terbagi menjadi dua, yaitu gerobak tanpa atap dan gerobak dengan atap untuk melindungi barang dagangannya dari faktor eksternal seperti cuaca. PKL yang menggunakan gerobak biasanya berdagang secara permanen atau menetap di suatu tempat dan berkeliling. Umumnya, pedagang dengan sarana dagang gerobak berjualan makanan atau minuman.

- Warung Semi Permanen

Pedagang umumnya menggunakan gerobak atau kereta dorong yang ditempatkan di lokasi berjualan, dilengkapi dengan

fasilitas seperti meja dan kursi. Area makan biasanya diberi peneduh berupa terpal untuk melindungi dari hujan. Jenis komoditas yang dijual dengan sarana seperti ini umumnya berupa makanan dan minuman.

- Kios

Kios merupakan sarana dagang yang dibangun dari sekumpulan papan-papan yang membentuk sebuah bilik semi permanen dan biasanya para pedagang menetap atau tinggal di dalam kios tersebut.

3. Waktu Berdagang

Waktu berjualan pedagang kaki lima umumnya menyesuaikan dengan jenis makanan yang ditawarkan—misalnya untuk sarapan, makan siang, atau makan malam—serta mengikuti pola aktivitas utama di kawasan tersebut (Widjajanti, 2013). Menurut Mahadevia (2014), waktu berdagang dapat dikategorikan ke dalam empat periode, yakni pagi, siang, sore, dan malam hari. Dalam konteks penelitian ini, keberadaan PKL cenderung meningkat pada hari-hari libur, khususnya pada Sabtu dan Minggu.

4. Sifat Layanan

Berdasarkan pola operasional dan lokasi berdagang, aktivitas PKL dapat dikategorikan ke dalam tiga jenis:

- Berdagang secara Menetap (Permanen)

Pedagang umumnya memiliki lokasi berjualan yang tetap dan tidak sering berpindah. Keberadaan mereka relatif stabil dan tidak banyak mengganggu aktivitas lain di sekitarnya.

- Berdagang secara Semi Menetap (Semi Permanen)

Pedagang memiliki lokasi berjualan yang cenderung tetap, namun waktu operasinya terbatas atau bergantung pada periode tertentu, seperti hanya berjualan pada jam atau hari tertentu.

- Berdagang secara Keliling (Bergerak)

Pedagang tidak memiliki lokasi tetap dan mudah berpindah dari satu tempat ke tempat lain sesuai dengan kondisi atau peluang yang ada.

5. Pola Persebaran

- Aglomerasi

Pola ini terlihat ketika aktivitas dan keberadaan pelaku cenderung mengumpul di satu titik dominan. Konsentrasi yang padat di lokasi tersebut menciptakan pusat interaksi utama, sekaligus menunjukkan adanya ketertarikan ruang yang tinggi pada area tertentu.

- Fokus Aglomerasi

Berbeda dengan aglomerasi tunggal, pola ini menunjukkan kemunculan beberapa pusat kecil dalam satu kawasan. Titik-titik tersebut berfungsi sebagai kantong kegiatan yang lebih spesifik, sehingga meskipun tetap berpusat, distribusinya tampak terbagi dalam beberapa fokus.

2.3.1.2 Pedagang Kaki Lima sebagai *Activity Support* di Koridor Publik

Koridor publik merupakan ruang terbuka milik bersama yang dapat diakses secara bebas oleh masyarakat dan berfungsi sebagai wadah sirkulasi, mobilitas, serta interaksi sosial antar pengguna (Hantono et al., 2018). Keberhasilan koridor publik tidak hanya diukur dari kemampuannya menampung pergerakan pejalan kaki, tetapi juga dari sejauh mana ruang tersebut mampu memberikan rasa aman, nyaman, dan hidup bagi penggunanya (Setyowati, 2018). Dalam praktiknya, koridor publik bersifat dinamis dan mengalami perubahan aktivitas berdasarkan siklus waktu (*time cycles*), di mana perbedaan kondisi pagi, siang, sore, hingga malam hari memengaruhi intensitas dan jenis aktivitas yang terjadi (Carmona et al., 2003). Pada konteks inilah keberadaan Pedagang Kaki Lima (PKL) menjadi fenomena yang tidak terpisahkan dari kehidupan koridor publik perkotaan.

Keberadaan PKL sering kali dipersepsikan sebagai gangguan terhadap fungsi dan estetika ruang publik, terutama ketika aktivitas berdagang menempati trotoar atau jalur sirkulasi pejalan kaki. Namun demikian, dari sudut pandang perancangan kota, PKL memiliki peran strategis sebagai aktivitas pendukung (*activity support*) yang justru mampu menghidupkan ruang publik (Shirvani, 1985). PKL hadir mengikuti intensitas pergerakan manusia dan memanfaatkan perubahan waktu sebagai peluang ekonomi, misalnya dengan mulai berdagang pada sore hingga malam hari ketika arus pejalan kaki meningkat. Pola ini menunjukkan bahwa aktivitas PKL tidak berdiri sendiri, melainkan beradaptasi dengan ritme sosial dan temporal koridor publik.

Sebagai *activity support*, PKL berfungsi mendukung kegiatan utama kawasan dengan menyediakan kebutuhan konsumsi, menciptakan titik berhenti (*pause points*), serta mendorong terjadinya interaksi sosial antar pengguna ruang (Widjajanti, 2013). Kehadiran PKL juga berkontribusi dalam memperjelas karakter ruang publik sebagai ruang bersama yang aktif dan inklusif, di mana aktivitas ekonomi informal, pergerakan pejalan kaki, dan kegiatan sosial saling berkelindan (Shirvani, 1985). Bentuk, lokasi, dan karakter PKL yang kontekstual dengan lingkungan sekitarnya dapat memperkuat identitas ruang serta meningkatkan daya tarik kawasan (Mustikowati, 2015). Dengan demikian, PKL tidak hanya dipahami sebagai pengguna ruang, tetapi sebagai aktor penting yang berperan dalam membentuk kualitas, vitalitas, dan livabilitas koridor publik perkotaan.

2.3.2 BEOS (Bataviasche Oosterspoorweg Maatschappij)

BEOS merupakan akronim yang secara historis dikaitkan dengan *Bataviasche Oosterspoorweg Maatschappij* (atau dalam beberapa referensi disebut *Batavia en Omstreken Spoorwegen*), yaitu perusahaan perkeretaapian pada masa kolonial yang berperan dalam perkembangan jaringan rel di Batavia. Nama BEOS kemudian melekat pada Stasiun Jakarta Kota yang hingga kini dikenal sebagai salah satu simpul transportasi paling penting di Jakarta. Stasiun ini diresmikan pada 8 Oktober 1929 dan berfungsi sebagai terminus utama yang menghubungkan Batavia dengan berbagai wilayah di sekitarnya. Selain sebagai infrastruktur transportasi, kawasan BEOS juga menjadi bagian penting dari memori kolektif dan perkembangan urban Jakarta.

Secara arsitektural, bangunan Stasiun Jakarta Kota dirancang oleh Frans Johan Louwrens Ghijssels dengan pendekatan Art Deco yang dipadukan dengan prinsip *Het Indische Bouwen*, yaitu arsitektur tropis kolonial yang merespons iklim lokal melalui ventilasi alami, proporsi ruang besar, dan bukaan lebar. Karakter bangunan yang solid, simetris, dan monumental

menjadikan stasiun ini tidak hanya berfungsi sebagai node transportasi, tetapi juga sebagai urban landmark yang memperkuat identitas kawasan *heritage* Kota Tua. Sejak 1993, bangunan ini telah ditetapkan sebagai bangunan cagar budaya.

Dalam konteks perancangan arsitektur, BEOS dapat dipahami sebagai representasi hubungan antara mobilitas, sejarah, dan kehidupan urban. Oleh karena itu, penggunaan nama BEOS pada proyek ini tidak hanya merujuk pada lokasi fisik, tetapi juga menjadi simbol kontinuitas antara warisan sejarah kawasan dengan kebutuhan ruang publik kontemporer. Melalui pendekatan ini, intervensi arsitektur baru diharapkan mampu tetap kontekstual terhadap karakter *heritage* sekaligus menjawab dinamika mobilitas urban masa kini.

2.3.3 *Concourse*

Dalam terminologi arsitektur transportasi, *concourse* adalah ruang transisi atau ruang distribusi utama yang berfungsi menghubungkan berbagai jalur sirkulasi, moda transportasi, dan aktivitas pengguna dalam satu sistem terintegrasi. *Concourse* umumnya ditemukan pada stasiun kereta, terminal, maupun bandara sebagai ruang pertemuan antara *movement* dan *destination*. Secara fungsional, ruang ini mengakomodasi aktivitas seperti orientasi, distribusi penumpang, perpindahan moda, menunggu, serta akses menuju platform atau area publik lainnya.

Menurut John D. Edwards dalam *Railway Station Planning and Design* (2011), *concourse* merupakan elemen kunci dalam stasiun modern karena berperan sebagai distribution hub yang mengatur arus manusia secara efisien sekaligus meminimalkan konflik sirkulasi antar pengguna. Sementara itu, menurut Bertolini (1999) dalam teori *transport node-place model*, ruang transit tidak seharusnya hanya dilihat sebagai node pergerakan, tetapi juga sebagai *place*, yaitu ruang yang memiliki nilai sosial, ekonomi, dan pengalaman urban. Artinya, kualitas sebuah *concourse* tidak hanya diukur dari efisiensi sirkulasi, tetapi juga dari kemampuannya menciptakan aktivitas dan interaksi sosial.

Dalam perkembangan arsitektur transportasi kontemporer, *concourse* tidak lagi sekadar ruang distribusi mekanis. Kehadiran elemen seperti *retail*, *food and beverage*, *communal seating*, *event spaces*, hingga area budaya menjadikan *concourse* sebagai *social condenser*, yaitu ruang yang mempertemukan berbagai kelompok pengguna dengan latar aktivitas yang berbeda. Dengan demikian, ruang transit mampu mentransformasi mobilitas menjadi pengalaman sosial yang lebih hidup dan produktif.

Pada perancangan BEOS *Concourse*, konsep *concourse* diinterpretasikan sebagai *transitional and distribution space* yang menghubungkan sistem transportasi publik dengan ruang sosial dan budaya di kawasan Kota Tua Jakarta. Ruang ini dirancang untuk mengintegrasikan pergerakan *commuters*, wisatawan, komunitas, serta pelaku ekonomi informal ke dalam satu platform ruang publik yang aktif. Oleh karena itu, *concourse* pada proyek ini tidak hanya berfungsi sebagai ruang sirkulasi, tetapi juga sebagai medium yang mentransformasi *transit space* menjadi *exchange space*, yaitu ruang pertukaran sosial, budaya, dan ekonomi.

2.4 Keterhubungan Pedagang Kaki Lima dengan *Livability*

Berdasarkan identifikasi aktor utama kawasan pada subbab 2.3, PKL merupakan salah satu elemen penting yang membentuk dinamika ruang di Plaza Stasiun Jakarta Kota. Kehadiran PKL tidak hanya berperan sebagai aktivitas ekonomi informal, tetapi juga sebagai bagian dari ekosistem urban yang memengaruhi pola penggunaan ruang publik. Pada kawasan transit dengan intensitas pergerakan tinggi, PKL cenderung muncul secara organik di titik-titik strategis seperti area keluar-masuk stasiun, jalur pedestrian, dan ruang tunggu informal. Keberadaan mereka menciptakan aktivitas sekunder seperti berhenti sejenak, membeli makanan atau minuman, menunggu, berkumpul, hingga interaksi spontan antar pengguna. Hal ini menunjukkan bahwa ruang yang semula hanya berfungsi sebagai koridor pergerakan dapat bertransformasi menjadi ruang yang lebih aktif dan hidup.

Kondisi tersebut memiliki keterkaitan erat dengan pendekatan *livability* dalam perancangan ruang publik. Keberadaan PKL berkontribusi secara langsung terhadap dimensi *function* dan *sociability*, karena menambah ragam aktivitas serta meningkatkan kehadiran manusia dalam ruang publik. PKL memberikan alasan bagi pengguna untuk singgah dan memperpanjang durasi tinggal, sehingga interaksi sosial dan *sense of place* dapat terbentuk dengan lebih kuat. Namun, apabila tidak dikelola dengan baik, aktivitas informal ini juga dapat menimbulkan tantangan terhadap dimensi *comfort*, *access*, dan *maintenance*, seperti kepadatan sirkulasi, gangguan visual, hambatan akses pejalan kaki, serta permasalahan kebersihan dan keamanan ruang.

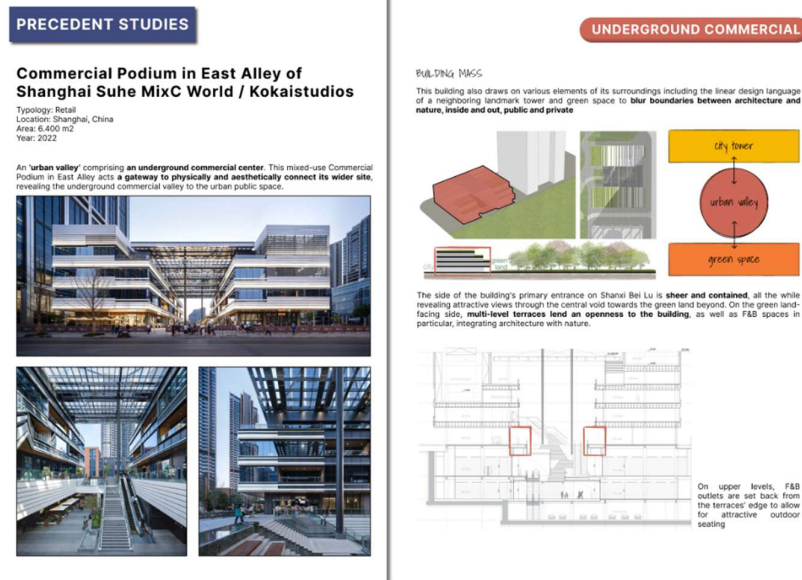
Oleh karena itu, pendekatan *livability* digunakan sebagai landasan untuk memahami sekaligus merespons peran PKL dalam kawasan. Aktivitas PKL tidak dipandang semata sebagai permasalahan yang harus dieliminasi, melainkan sebagai potensi urban yang perlu diintegrasikan melalui desain ruang yang lebih tertata. Dengan menyediakan ruang berdagang yang terorganisir, terhubung dengan sirkulasi utama, serta didukung fasilitas yang memadai, aktivitas informal dapat bertransformasi menjadi bagian dari *activation layer* yang memperkuat kualitas ruang publik. Dengan demikian, keterkaitan antara subbab 2.2 dan 2.3 terletak pada peran PKL sebagai *urban catalyst* yang mendukung terciptanya ruang transit yang aktif, inklusif, dan *livable*.

2.5 Kajian Perancangan Sebelumnya

Studi preseden dilakukan sebagai langkah komparatif untuk memahami bagaimana proyek-proyek sejenis merespons isu simpul transportasi, ruang publik, dan integrasi fungsi komersial dalam konteks perkotaan. Cakupan preseden terdiri dari aspek-aspek utama yang disesuaikan dengan fungsi utama perancangan.

2.5.1 *Underground Commercial*

2.5.1.1 Commercial Podium in East Alley of Shanghai Suhe MixC World / Kokaistudios



Gambar 2. 3 Studi Preseden Commercial Podium in East Alley of Shanghai Suhe MixC World

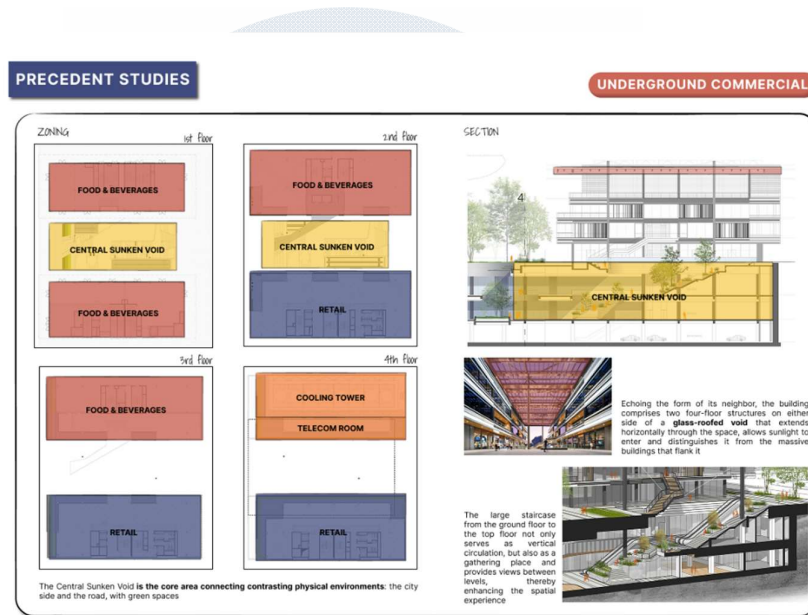
Sumber: Penulis, 2026

Konsep

Konsep utama bangunan ini adalah *gateway as connector*, yaitu bangunan yang berfungsi sebagai gerbang yang menghubungkan dua kondisi urban yang berbeda: sisi kota yang padat dan keras (*street/city fabric*) dengan sisi ruang hijau yang lebih terbuka (*urban green land*). Kokaistudios tidak mendesain podium ini hanya sebagai bangunan *retail*, melainkan sebagai ruang transisi yang menjembatani hubungan antara *city-landscape-underground commercial*. Ini dilakukan dengan menciptakan massa bangunan yang terbelah menjadi dua volume simetris dengan sebuah *central void* di tengah, sehingga terbentuk *visual corridor* yang memungkinkan pengunjung melihat ruang di balik bangunan hingga ke area hijau. Strategi ini sangat relevan dengan perancangan karena menunjukkan bagaimana arsitektur bisa digunakan sebagai alat untuk menarik orang turun ke ruang bawah tanah, bukan

sekadar menyediakan akses sirkulasi. Dalam konteks perancangan, void dan *sunken plaza* juga dapat diposisikan sebagai *spatial device* yang menghubungkan *ground social layer* dengan *commuting* dan *cultural layer* di bawah.

Program Ruang



Gambar 2. 4 Program Ruang Commercial Podium in East Alley of Shanghai Suhe MixC World

Sumber: Penulis, 2026

Secara program, bangunan ini menggabungkan fungsi *retail*, F&B, *office support*, dan akses menuju *underground commercial valley*. Menariknya, fungsi-fungsi tersebut tidak disusun secara kaku per lantai, tetapi berdasarkan intensitas aktivitas dan durasi pengguna berada dalam ruang. Lantai bawah dan area yang paling dekat dengan jalur sirkulasi utama diisi oleh fungsi yang memiliki intensitas kunjungan tinggi seperti *retail* dan *entrance lobby* menuju *basement*. Sementara itu, lantai atas lebih banyak diisi oleh F&B dengan *terrace seating* yang mendorong pengguna untuk tinggal lebih lama dan menikmati pemandangan ke

ruang hijau. Pembagian ini menunjukkan strategi zonasi berdasarkan *flow behavior*, di mana program yang bersifat *high turnover* ditempatkan dekat jalur utama, sedangkan fungsi yang lebih *experiential* ditempatkan pada area yang lebih dalam atau lebih tinggi. Dalam konteks perancangan, *commuting layer* bisa diisi *retail* cepat dan UMKM, sedangkan *cultural layer* berisi program yang mendorong orang untuk tinggal lebih lama seperti *gallery*, *workshop*, dan *performance*.

2.5.1.2 Magok Central Plaza / Wooridongin Architects

Magok Central Plaza karya Wooridongin Architects, sebuah ruang perkotaan multifungsi yang dirancang pada tahun 2019 dengan luas area 21.133 m² sebagai simpul transit dan ruang publik di Magok New Town, Seoul, Korea Selatan. Proyek ini berada pada titik konvergensi tiga jalur kereta api bawah tanah, yakni Line 5, Line 9, dan Incheon Airport Railroad, sehingga berperan sebagai *traffic node* yang menghubungkan jaringan transportasi dengan sistem ruang terbuka yang lebih luas, termasuk area hijau dan taman di sekitarnya. Lokasinya yang dekat dengan area hijau dan ekosistem Sungai Han yang selaras dengan Sungai, Taman Jungang, dan Penghubung Area Hijau menjadikannya bagian dari sistem ruang terbuka yang berkelanjutan.

U M V I N
U N I V E R S I T A S
M U L T I M E D I A
N U S A N T A R A

PRECEDENT STUDIES

Magok Central Plaza / Wooridongin Architects

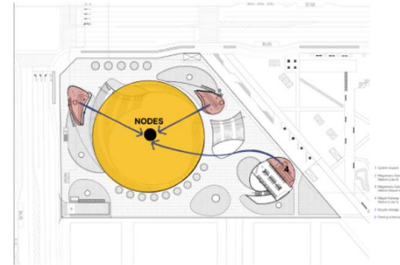
Typology: Square, Parking, Commercial Architecture
Location: Gangseo-Gu, South Korea
Area: 21.133 m2
Year: 2019

The site is located in the heart of Magok New City and is a **nodal point of traffic** connecting Magoknaru Station on Line 9, Magok Station on Line 5, and Magoknaru Station on the Airport Railroad

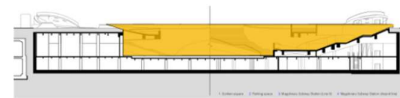


UNDERGROUND COMMERCIAL

URBAN STRATEGIES



The square is a **flexible urban space** able to accommodate these services, by responding to the movement of people. The 60-meter diameter sunken square is built at the junction of the three stations, weaving the surface and underground levels along the exits of the station, creating a spatial experience. The open square can **accommodate various activities such as events, performances, and exhibitions.**



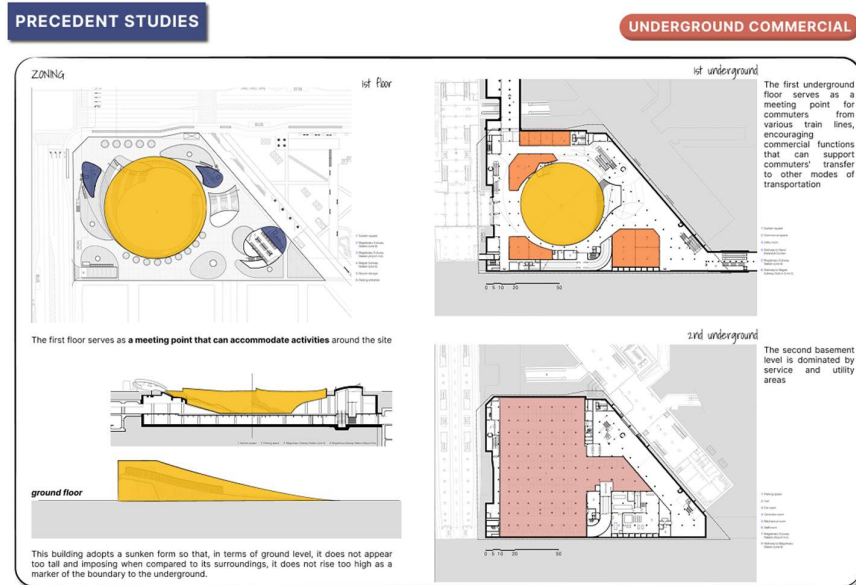
Gambar 2. 5 Studi Preseden Magok Central Plaza

Sumber: Penulis, 2026

Konsep

Magok Central Plaza merupakan ruang publik perkotaan yang dirancang sebagai simpul aktivitas sekaligus titik integrasi mobilitas di kawasan Magok New City, Seoul. Proyek ini berada pada titik pertemuan beberapa jalur transportasi, yaitu Line 5, Line 9, dan Airport Railroad, sehingga berfungsi sebagai *node* utama dalam jaringan pergerakan kawasan. Konsep perancangan plaza ini menekankan integrasi antara sistem transportasi, ruang publik, dan jaringan ruang terbuka kota. Plaza dirancang untuk merespons aliran pergerakan manusia dari berbagai arah, sehingga ruang terbuka yang terbentuk bersifat fleksibel dan dapat mengakomodasi berbagai aktivitas urban seperti pertunjukan, pameran, maupun kegiatan sosial masyarakat. Pendekatan ini menjadikan plaza tidak hanya sebagai ruang transisi transportasi, tetapi juga sebagai ruang aktivitas kota yang dinamis.

Program Ruang



Gambar 2. 6 Program Ruang Magok Central Plaza

Sumber: Penulis, 2026

Secara spasial, plaza ini dirancang dengan konsep *sunken plaza* yang menghubungkan ruang permukaan dengan ruang bawah tanah. Plaza utama berbentuk lingkaran dengan diameter sekitar 60 meter dan berada pada titik pertemuan beberapa stasiun, sehingga menjadi ruang transisi antara jaringan transportasi dan ruang kota. Area bawah tanah dimanfaatkan sebagai pusat komersial, area pameran, serta ruang sirkulasi yang terhubung langsung dengan stasiun kereta dan *subway*. Sementara itu, area permukaan difungsikan sebagai ruang terbuka publik yang dapat digunakan untuk berbagai aktivitas kultural dan rekreasi. Sistem terasering serta elemen sirkulasi vertikal seperti tangga, *ramp*, dan eskalator menghubungkan lapisan ruang tersebut sehingga membentuk pengalaman ruang yang berlapis antara permukaan dan bawah tanah.

Strategi Integrasi dengan Konteks Kota

Perancangan plaza ini juga mempertimbangkan hubungan dengan lingkungan kota di sekitarnya. Lokasinya berada pada pusat kawasan Magok yang dikelilingi oleh fasilitas perkotaan seperti perkantoran, pusat penelitian, rumah sakit, pusat perbelanjaan, serta ruang terbuka hijau seperti Seoul Botanical Garden. Oleh karena itu, plaza dirancang sebagai bagian dari jaringan ruang terbuka kota yang saling terhubung dengan taman dan jalur pedestrian di sekitarnya. Elemen seperti jembatan pejalan kaki digunakan untuk menghubungkan koridor pedestrian yang melintasi kawasan bisnis dengan ruang plaza sehingga tercipta kesinambungan ruang publik dalam skala kota. Pendekatan ini memperkuat peran plaza sebagai ruang penghubung antara mobilitas, ruang publik, dan sistem lanskap kota.

2.5.1.3 Shanghai Suhe MixC World / Kokaistudios

Proyek Shanghai Suhe MixC World yang dirancang oleh Kokaistudios merupakan pengembangan kawasan *mixed-use* yang terletak di sepanjang Suzhou Creek, Shanghai, Tiongkok. Proyek ini merupakan bagian dari strategi revitalisasi kawasan tepi sungai yang sebelumnya kurang aktif menjadi destinasi urban baru yang menggabungkan fungsi komersial, ruang publik, serta pelestarian bangunan bersejarah yang telah ada di kawasan tersebut. Pendekatan perancangan menempatkan sebagian besar fungsi komersial di bawah permukaan tanah, sementara area permukaan dikembangkan sebagai taman kota yang dapat diakses secara bebas oleh masyarakat. Strategi ini memungkinkan terciptanya keseimbangan antara kebutuhan ruang komersial di kawasan perkotaan yang padat dengan penyediaan ruang terbuka publik yang berkualitas. Integrasi antara lanskap, ruang komersial, serta elemen historis kawasan menjadikan proyek ini sebagai contoh pengembangan kawasan urban yang mampu mengaktifkan ruang publik sekaligus mempertahankan identitas lokal.

PRECEDENT STUDIES

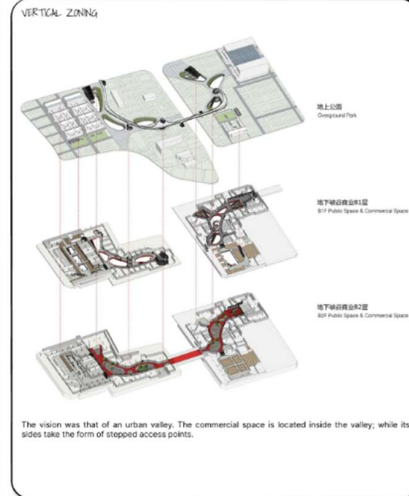
Shanghai Suhe MixC World / Kokaistudios

Typology: Office Buildings, Shopping Centers
Location: Shanghai, China
Area: 60,000m²
Year: 2022

The project's starting point was rethinking commercial spaces to better integrate with their surroundings. The resulting urban valley presents a brand-new public space in the city and sets a new benchmark for Shanghai. It is an urban valley, the floor of which is a subterranean commercial space that merges into its green land surroundings through a series of stepped slopes.



UNDERGROUND COMMERCIAL

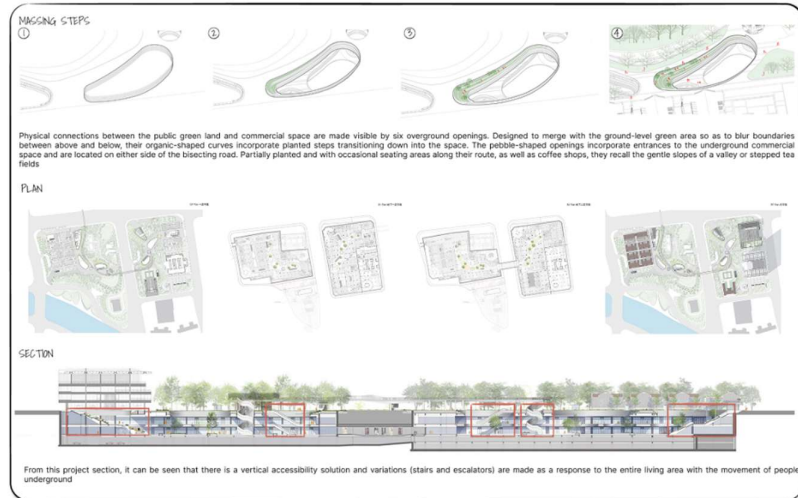


Gambar 2. 7 Studi Preseden Shanghai Suhe MixC World

Sumber: Penulis, 2026

Konsep

Konsep utama yang diterapkan dalam proyek ini adalah pendekatan *urban valley*, yaitu strategi desain yang menggabungkan lanskap dengan struktur bangunan sehingga menciptakan hubungan yang lebih cair antara ruang terbuka dan ruang komersial. Taman kota yang berada di atas bangunan dirancang dengan kontur yang landai dan bertingkat menyerupai lembah yang mengarahkan pergerakan pengunjung menuju berbagai bukaan menuju area komersial di bawah tanah. Bukaan tersebut tidak hanya berfungsi sebagai elemen sirkulasi vertikal, tetapi juga sebagai strategi pencahayaan alami yang memungkinkan cahaya matahari masuk ke dalam ruang bawah tanah. Dengan pendekatan ini, aktivitas komersial tidak terpisah dari ruang publik di permukaan, tetapi terhubung secara visual dan spasial dengan aktivitas yang berlangsung di taman kota.



Gambar 2. 8 Program Ruang Shanghai Suhe MixC World

Sumber: Penulis, 2026

Program Ruang

Program ruang pada proyek ini menggabungkan beberapa fungsi utama yang saling terintegrasi dalam satu kawasan, yaitu ruang komersial, ruang publik terbuka, serta fungsi budaya yang berkaitan dengan pelestarian bangunan bersejarah di sekitar tapak. Area komersial utama ditempatkan pada level bawah tanah yang berisi berbagai fasilitas *retail*, restoran, serta ruang rekreasi. Sementara itu, pada permukaan tanah dikembangkan taman kota yang berfungsi sebagai ruang publik bagi masyarakat untuk beraktivitas, bersosialisasi, maupun beristirahat. Integrasi antara fungsi komersial dan ruang publik ini memungkinkan terciptanya aktivitas yang berkelanjutan sepanjang hari, sekaligus memperkuat hubungan antara kegiatan ekonomi dengan kehidupan sosial di kawasan tersebut.

2.5.1.4 City under City Museum / ARTS Group

Proyek City under City Museum yang dirancang oleh ARTS Group merupakan museum arkeologi yang terletak di Xuzhou, Tiongkok dan selesai dibangun pada tahun 2022 dengan luas sekitar 3.735 m². Proyek ini dikembangkan sebagai bagian dari strategi pelestarian sejarah kota Xuzhou yang memiliki karakter unik sebagai kota dengan lapisan sejarah yang terus berkembang pada lokasi yang sama selama berabad-abad. Kondisi tersebut menciptakan fenomena “*stacked city*” atau kota berlapis, di mana berbagai peninggalan sejarah berada di bawah struktur kota modern. Perancangan museum ini bertujuan untuk menampilkan hubungan antara arsitektur, situs arkeologi, dan kehidupan kota masa kini melalui integrasi antara ruang pameran, ruang publik, serta koneksi dengan jaringan kota seperti plaza, area komersial bawah tanah, dan transportasi metro. Dengan pendekatan ini, museum tidak hanya berfungsi sebagai ruang pameran artefak sejarah, tetapi juga sebagai elemen urban yang terintegrasi dengan kehidupan kota modern.

PRECEDENT STUDIES

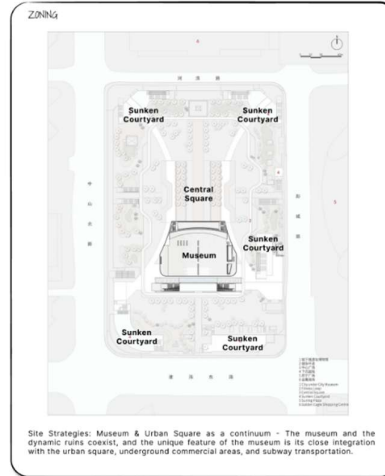
City under City Museum / ARTS Group

Typology: Museum
Location: Xuzhou, China
Area: 3.735 m²
Year: 2022

Xuzhou, formerly known as Pengcheng, was selected as the second batch of Chinese National Famous Historical and Cultural Cities in 1988. According to local chronicles, due to its unique geographical location, the Xuzhou city site has not been relocated and presents a superimposed state of the original site. City under the City Museum is a special urban node after the City Wall Museum project.



UNDERGROUND COMMERCIAL

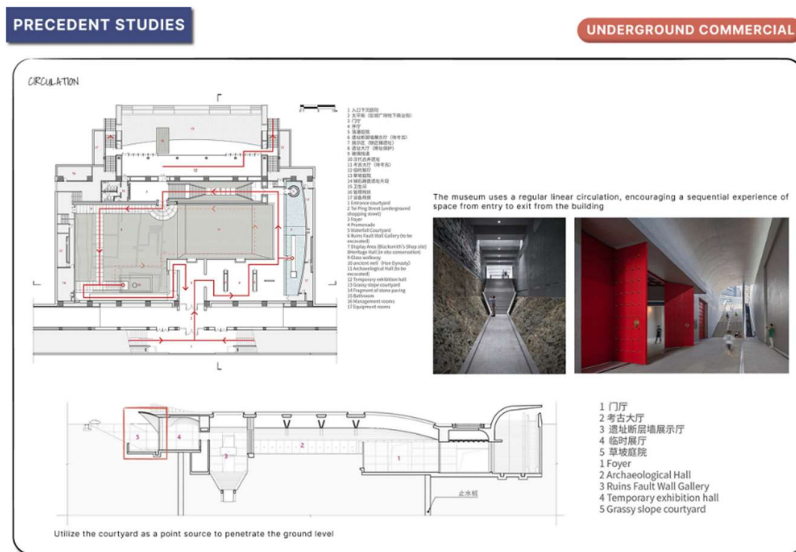


Gambar 2. 9 Studi Preseden City under City Museum

Sumber: Penulis, 2026

Konsep

Konsep utama yang diterapkan pada proyek ini adalah eksplorasi pengalaman ruang yang menggambarkan perjalanan antara masa lalu dan masa kini. Alih-alih menggunakan sistem sirkulasi linear seperti museum konvensional, desain museum ini menghadirkan pengalaman spasial yang menyerupai perjalanan waktu melalui rangkaian ruang yang saling terhubung. Integrasi *courtyard* ke dalam ruang interior memungkinkan terciptanya hubungan visual antara situs arkeologi bawah tanah dengan lingkungan kota modern di sekitarnya. Selain itu, pengaturan pencahayaan yang kontras antara area terang dan gelap digunakan untuk memperkuat pengalaman transisi antara ruang kota kontemporer dan lapisan sejarah yang berada di bawahnya, sehingga pengunjung dapat merasakan narasi ruang yang menggambarkan evolusi kota secara lebih imersif.



Gambar 2. 10 Program Ruang *City under City Museum*

Sumber: Penulis, 2026

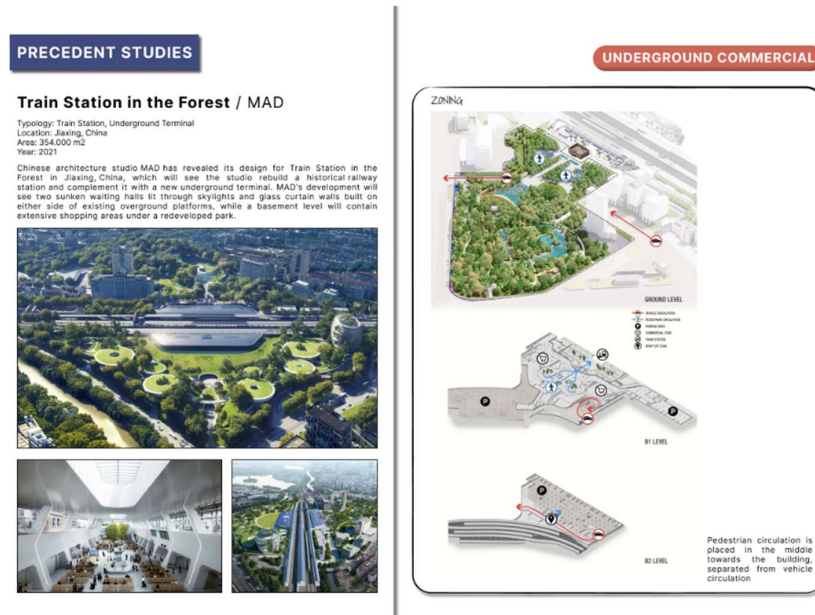
Program Ruang

Program ruang pada museum ini dirancang untuk mengakomodasi fungsi edukasi, rekreasi, serta aktivitas publik dalam satu sistem ruang yang terintegrasi. Fungsi utama terdiri dari ruang pameran arkeologi yang menampilkan artefak serta situs peninggalan sejarah yang ditemukan pada lokasi tersebut. Selain ruang pameran utama, terdapat pula ruang galeri temporer, ruang edukasi, area interpretasi sejarah, serta fasilitas pendukung seperti ruang administrasi, ruang penyimpanan koleksi, dan area servis. Museum ini juga dilengkapi dengan ruang publik seperti plaza terbuka, *courtyard*, serta area komersial bawah tanah yang terhubung dengan jaringan kota. Integrasi berbagai fungsi tersebut memungkinkan museum berperan tidak hanya sebagai fasilitas budaya, tetapi juga sebagai ruang publik yang aktif dan dapat diakses oleh masyarakat dalam aktivitas sehari-hari.

2.5.1.5 Train Station in the Forest / MAD

Proyek Jiaxing Train Station yang dirancang oleh MAD Architects merupakan proyek pembangunan kembali stasiun kereta di kota Jiaxing, Tiongkok, yang selesai pada tahun 2021. Proyek ini merupakan rekonstruksi dan perluasan dari stasiun lama yang sebelumnya memiliki kapasitas terbatas dan tidak lagi mampu menampung pertumbuhan mobilitas kota. Pendekatan desain yang diterapkan berupaya mengubah paradigma stasiun sebagai infrastruktur transportasi yang monumental menjadi ruang kota yang lebih humanis dan terintegrasi dengan lingkungan sekitarnya. Dalam proyek ini, sebagian besar fungsi transportasi ditempatkan di bawah tanah sehingga permukaan tanah dapat dikembalikan menjadi ruang hijau publik yang menyatu dengan taman kota di sekitarnya. Melalui strategi ini, stasiun tidak hanya berfungsi sebagai fasilitas mobilitas, tetapi juga sebagai

ruang publik yang dapat dinikmati oleh masyarakat dan pengguna transportasi.



Gambar 2. 11 Studi Preseden Train Station in the Forest

Sumber: Penulis, 2026

Konsep

Konsep utama yang diusung dalam proyek ini adalah “Train Station in the Forest”, yaitu gagasan menghadirkan stasiun kereta yang menyatu dengan lanskap alam. Alih-alih membangun bangunan transportasi berskala monumental seperti kebanyakan stasiun modern, desain ini menempatkan ruang transportasi utama di bawah tanah dan menghadirkan ruang terbuka hijau di atasnya. Pendekatan ini menciptakan sebuah “urban oasis” yang menghubungkan taman kota dengan ruang publik di sekitar stasiun. Pada bagian tengah tapak, bangunan stasiun lama yang direkonstruksi dari data arsip sejarah dipertahankan sebagai elemen identitas kota sekaligus museum sejarah kereta api, sehingga menciptakan dialog antara arsitektur historis dan struktur modern yang berada di sekitarnya.



Gambar 2. 12 Program Ruang Train Station in the Forest

Sumber: Penulis, 2026

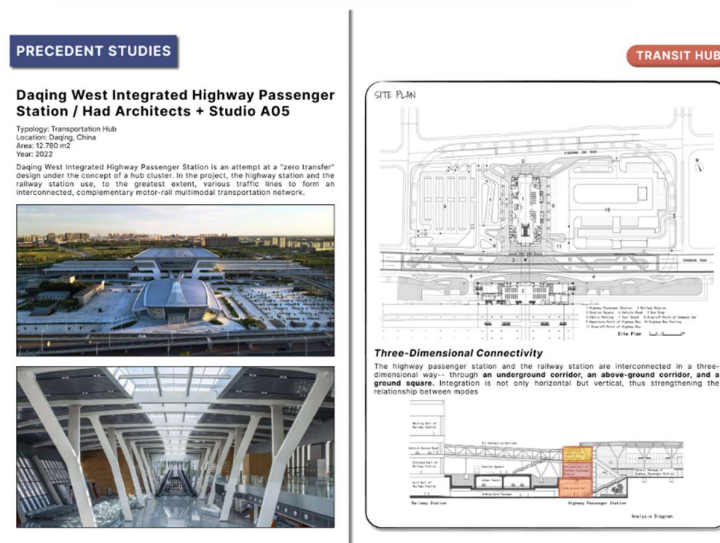
Program Ruang

Program ruang dalam proyek ini dirancang untuk mengintegrasikan fungsi transportasi, komersial, dan ruang publik dalam satu sistem ruang yang terhubung secara vertikal. Fungsi utama meliputi ruang tunggu penumpang, *concourse*, peron kereta, serta sistem sirkulasi masuk dan keluar yang ditempatkan di area bawah tanah. Selain itu, terdapat pula ruang komersial, fasilitas pelayanan penumpang, serta koneksi dengan berbagai moda transportasi seperti bus, metro, trem, taksi, dan area parkir yang terintegrasi dalam jaringan transportasi bawah tanah. Pada bagian permukaan, kawasan stasiun dilengkapi dengan plaza publik, taman kota dengan lebih dari seribu pohon, serta area komersial dan budaya yang dapat digunakan untuk berbagai kegiatan publik seperti festival, konser, dan pasar temporer. Integrasi program ruang tersebut menjadikan kawasan stasiun tidak hanya sebagai tempat transit, tetapi juga sebagai destinasi aktivitas kota.

2.5.2 Transit Hub

2.5.2.1 Daqing West Integrated Highway Passenger Station / Had Architects + Studio A05

Proyek Daqing West Integrated Highway Passenger Station yang dirancang oleh HAD Architects bersama Studio A05 merupakan fasilitas simpul transportasi terpadu yang terletak di Distrik Ranghulu, Kota Daqing, Tiongkok, dan selesai dibangun pada tahun 2022 dengan luas sekitar 12.780 m². Proyek ini dibangun pada area North Square dari Stasiun Kereta Daqing West dan berfungsi sebagai terminal transportasi darat yang terintegrasi dengan stasiun kereta api yang telah ada sebelumnya. Perancangan proyek ini berangkat dari gagasan pengembangan *hub cluster*, yaitu konsep integrasi berbagai moda transportasi dalam satu kawasan sehingga memungkinkan terciptanya sistem mobilitas yang lebih efisien. Dengan pendekatan tersebut, stasiun bus antarkota dan stasiun kereta api dihubungkan melalui jaringan sirkulasi yang saling terintegrasi sehingga membentuk sistem transportasi multimoda yang saling melengkapi.

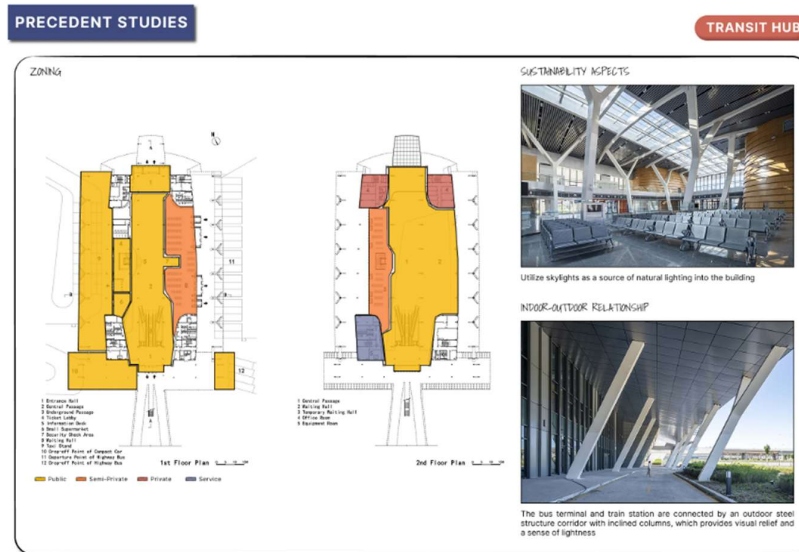


Gambar 2. 13 Studi Preseden Daqing West Integrated Highway Passenger Station

Sumber: Penulis, 2026

Konsep

Konsep utama yang diterapkan dalam proyek ini adalah pendekatan “*zero transfer*”, yaitu strategi perancangan yang bertujuan meminimalkan perpindahan antar moda transportasi bagi pengguna. Melalui konsep ini, berbagai sistem transportasi seperti kereta api, bus antarkota, serta kendaraan penjemput diorganisasikan dalam satu sistem sirkulasi yang saling terhubung. Perancangan tapak menempatkan bangunan terminal sebagai elemen pengarah distribusi lalu lintas kota, khususnya pada area plaza utara stasiun. Dengan demikian, kawasan stasiun tidak hanya berfungsi sebagai tempat transit penumpang, tetapi juga sebagai pusat distribusi mobilitas perkotaan yang menghubungkan berbagai jenis kendaraan dan jaringan transportasi.



Gambar 2. 14 Program Ruang Daqing West Integrated Highway Passenger Station

Sumber: Penulis, 2026

Program Ruang

Program ruang pada bangunan ini dirancang untuk mendukung fungsi terminal transportasi yang terintegrasi. Fungsi utama terdiri dari ruang tunggu penumpang, ruang tiket, area keberangkatan dan kedatangan bus, serta area *concourse* yang berfungsi sebagai ruang distribusi utama bagi pengguna. Di dalam bangunan terdapat *central lobby* yang berperan sebagai koridor utama yang menghubungkan stasiun kereta api dengan terminal bus. Ruang ini berfungsi sebagai area sirkulasi utama yang memungkinkan penumpang bergerak dengan mudah antara berbagai moda transportasi. Selain itu, area luar bangunan juga dilengkapi dengan sistem *pick-up* dan *drop-off*, area parkir, serta zona kendaraan yang dirancang secara terpisah untuk mengatur pergerakan berbagai jenis kendaraan di sekitar stasiun.

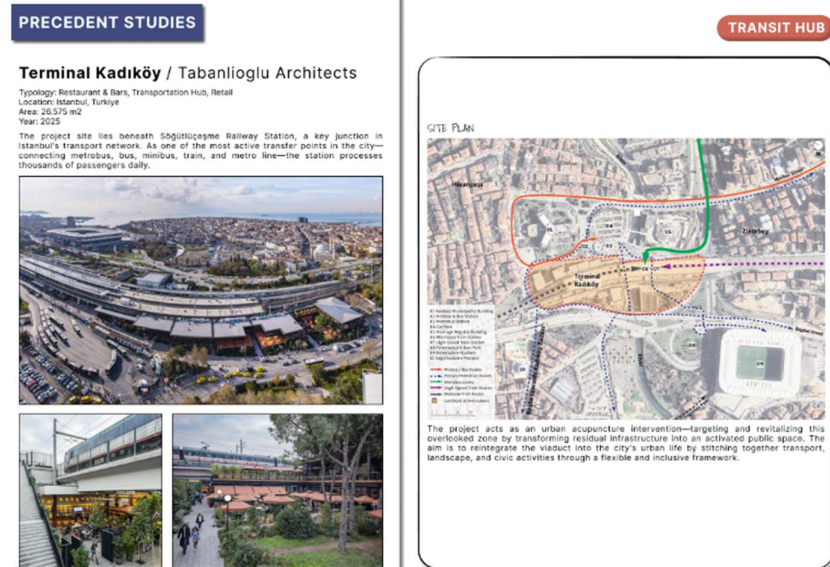
Strategi Integrasi Transportasi dan Sirkulasi

Salah satu strategi penting dalam proyek ini adalah penerapan sistem konektivitas tiga dimensi antara terminal bus dan stasiun kereta. Kedua fasilitas tersebut dihubungkan melalui koridor bawah tanah, koridor di atas tanah, serta plaza pada permukaan tapak, sehingga menciptakan jaringan pergerakan yang fleksibel bagi pengguna. Pendekatan ini memungkinkan distribusi arus penumpang berlangsung lebih efisien serta mengurangi konflik antara berbagai jenis pergerakan kendaraan dan pejalan kaki. Dengan sistem ini, penumpang dapat berpindah moda transportasi dengan jarak yang lebih singkat dan orientasi ruang yang lebih jelas.

2.5.2.2 Terminal Kadıköy / Tabanlıoğlu Architects

Preseden Terminal Kadıköy karya Tabanlıoğlu Architects sangat relevan dengan proyekmu karena sama-sama membahas *transit hub* yang dikombinasikan dengan ruang publik, komersial, dan *cultural activation*. Proyek ini berlokasi di distrik Kadıköy, Istanbul, tepatnya di bawah viaduk

Söğütlüçeşme Railway Station, salah satu simpul transportasi tersibuk di kota yang menghubungkan metrobus, bus, kereta, dan metro. Terminal ini memiliki luas sekitar 26.575 m² dan selesai pada 2025. Kawasan Kadıköy sendiri dikenal sebagai distrik yang sangat aktif secara sosial dan kultural, namun area di bawah viaduk sebelumnya cenderung terfragmentasi, kurang ramah pejalan kaki, dan minim ruang publik. Melalui proyek ini, area residual infrastruktur diubah menjadi *urban public hub* yang lebih hidup dan inklusif.



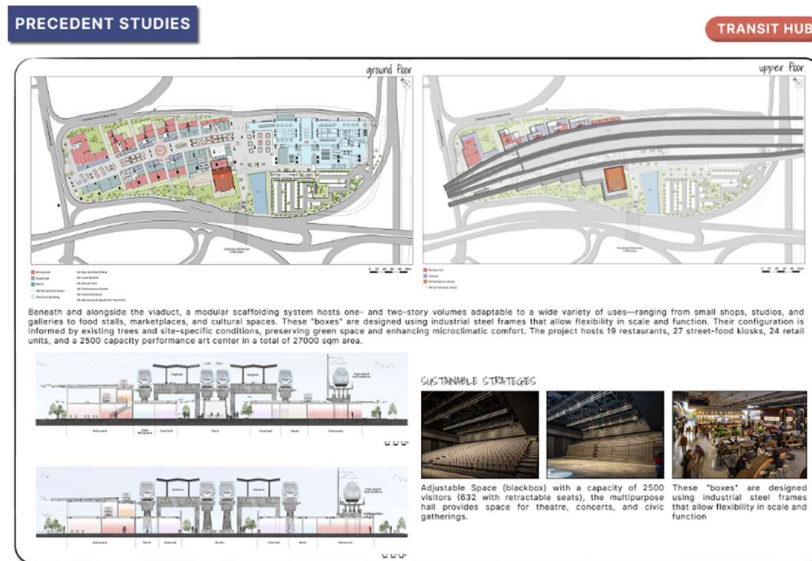
Gambar 2. 15 Studi Preseden Terminal Kadıköy

Sumber: Penulis, 2026

Konsep

Konsep utama Terminal Kadıköy adalah *urban acupuncture through infrastructure reuse*, yaitu mengubah infrastruktur transportasi yang sebelumnya menjadi *barrier* menjadi *urban connector*. Alih-alih melihat viaduk sebagai elemen yang memisahkan kota, proyek ini justru memperlakukannya sebagai *spine* yang menghubungkan berbagai aktivitas urban. Pendekatan ini sangat menarik karena mirip dengan isu pada tapak

di sekitar Stasiun Jakarta Kota, di mana infrastruktur transit berpotensi menjadi penghalang sekaligus penghubung.



Gambar 2. 16 Program Ruang Terminal Kadiköy

Sumber: Penulis, 2026

Program Ruang

Secara program, Terminal Kadiköy merupakan proyek *mixed-use transit hub* yang menggabungkan fungsi transportasi, komersial, F&B, dan budaya. Program ruangnya terdiri dari sekitar 19 restoran, 27 kios *street food*, 24 unit *retail*, serta sebuah *performance art center* berkapasitas 2500 orang. Kombinasi program ini menunjukkan strategi *zoning* yang tidak sekadar berdasarkan fungsi, tetapi berdasarkan intensitas aktivitas pengguna.

Area yang paling dekat dengan *flow transit* diisi oleh program *high-frequency* seperti *food stalls*, kios kecil, dan *retail* cepat yang melayani kebutuhan komuter. Sementara semakin ke area dalam, fungsi berubah menjadi lebih *experiential*, seperti *food hall*, *event space*, dan *cultural venue*.

2.5.3 Social/Community Hub

2.5.3.1 SUZANI by Madina Kasimbaeva Museum / ARC Architects

Proyek Suzani by Madina Kasimbaeva Museum yang dirancang oleh ARC Architects merupakan fasilitas budaya yang berfungsi sebagai museum, galeri, dan *workshop* kerajinan yang berlokasi di kawasan bersejarah Tashkent, Uzbekistan. Bangunan ini selesai pada tahun 2025 dengan luas sekitar 1.200 m² dan menjadi bagian dari kompleks historis Suzuk Ota yang mencakup masjid, mausoleum, taman, serta rumah-rumah kerajinan tradisional. Keberadaan bangunan ini dirancang untuk memperkuat karakter kawasan sekaligus menghadirkan ruang yang mendukung pelestarian tradisi bordir suzani, salah satu warisan tekstil penting di Asia Tengah. Dengan menempatkan fungsi budaya dan produksi kerajinan dalam satu kompleks, proyek ini tidak hanya berfungsi sebagai ruang pameran, tetapi juga sebagai pusat aktivitas budaya yang menghubungkan tradisi lokal dengan kehidupan kota kontemporer.

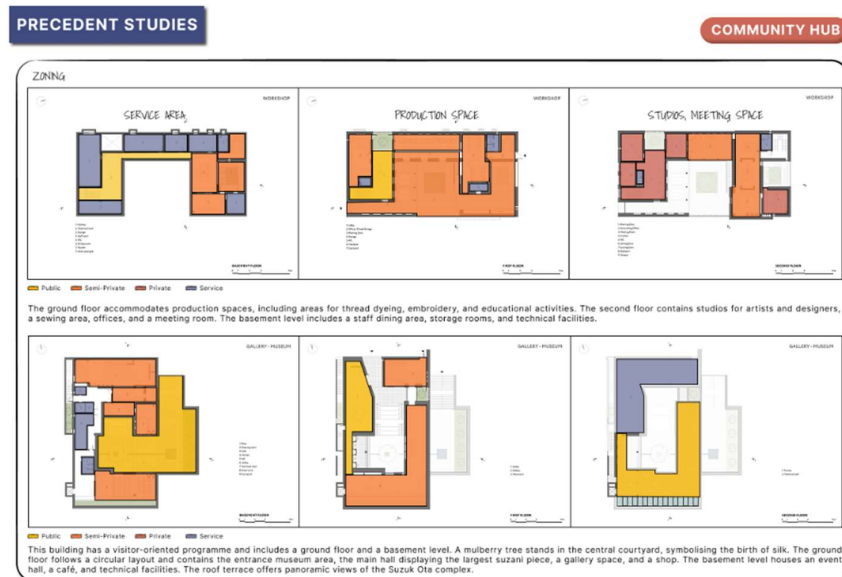


Gambar 2. 17 Studi Preseden SUZANI by Madina Kasimbaeva Museum

Sumber: Penulis, 2026

Konsep Perancangan

Konsep desain proyek ini berangkat dari reinterpretasi tipologi arsitektur tradisional Asia Tengah, khususnya rumah dan bengkel kerajinan yang berkembang dalam budaya lokal. Komposisi bangunan dirancang membentuk susunan massa yang mengelilingi serangkaian *courtyard* atau halaman dalam yang berfungsi sebagai pusat aktivitas dan ruang transisi antara interior dan eksterior. Halaman-halaman tersebut dilengkapi dengan elemen ayvan, yaitu ruang semi-terbuka beratap yang berorientasi pada arah angin dominan sehingga membantu menciptakan kenyamanan termal secara alami. Pendekatan ini memungkinkan bangunan tetap mempertahankan karakter arsitektur lokal sekaligus menciptakan pengalaman ruang yang lebih terbuka dan interaktif bagi pengunjung.



NUSANTARA
Gambar 2. 18 Program Ruang SUZANI by Madina Kasimbaeva Museum

Sumber: Penulis, 2026

Program Ruang

Program ruang dalam kompleks ini dibagi menjadi dua bangunan utama yang memiliki fungsi berbeda namun saling terintegrasi. Bangunan pertama merupakan galeri dan museum yang berfungsi sebagai ruang publik bagi pengunjung. Pada lantai dasar terdapat area penerimaan, ruang pameran utama yang menampilkan karya bordir Suzani berskala besar, galeri tambahan, serta toko souvenir. Di lantai bawah tanah terdapat ruang acara, kafe, serta ruang teknis pendukung. Sementara itu, bangunan kedua berfungsi sebagai *workshop* produksi yang menampung berbagai aktivitas pembuatan kerajinan, seperti area pewarnaan benang, ruang bordir, serta ruang pelatihan dan edukasi. Lantai atas bangunan *workshop* menampung studio bagi desainer dan seniman, ruang administrasi, serta ruang pertemuan. Pembagian program ini memungkinkan integrasi antara proses produksi kerajinan, pameran karya, dan aktivitas edukasi dalam satu sistem ruang yang saling terhubung.

2.5.3.2 Bogor Creative Hub /Local Architecture Bureau

Bogor Creative Hub dirancang oleh Local Architecture Bureau dan selesai pada tahun 2021 di Bogor. Bangunan ini memiliki luas sekitar 1.600 m² dan berdiri di atas lahan sekitar 1,3 hektar, berdekatan dengan bangunan kolonial berusia sekitar 200 tahun serta lanskap hijau yang terhubung dengan kawasan kebun raya dan area sekitar istana. Secara tipologi, proyek ini termasuk *community* dan *heritage architecture*, dengan tujuan menjadi ruang kolektif bagi komunitas kreatif sebagai tempat berkumpul, belajar, berekspresi, dan berkolaborasi. Tantangan utamanya adalah merancang bangunan baru yang tetap harmonis dengan konteks *heritage* dan *landscape* hijau tanpa mendominasi visual kawasan.

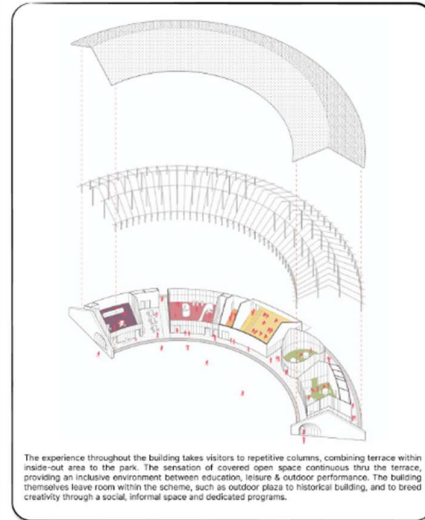
PRECEDENT STUDIES

Bogor Creative Hub / Local Architecture Bureau

Typology: Community Hub, Heritage
Location: Bogor, Indonesia
Area: 1600 m²
Year: 2021
Designed as a generator for creative people in Bogor, this creative hub aims as a collective space of activities that acts as an open platform for exchange, spontaneous, informal exercise & inspiring spaces. This building stands in 1.3 ha land with 200 years old existing building built by Dutch colonial time, leaves an open space that can be utilized as casual and extension activity.



COMMUNITY HUB

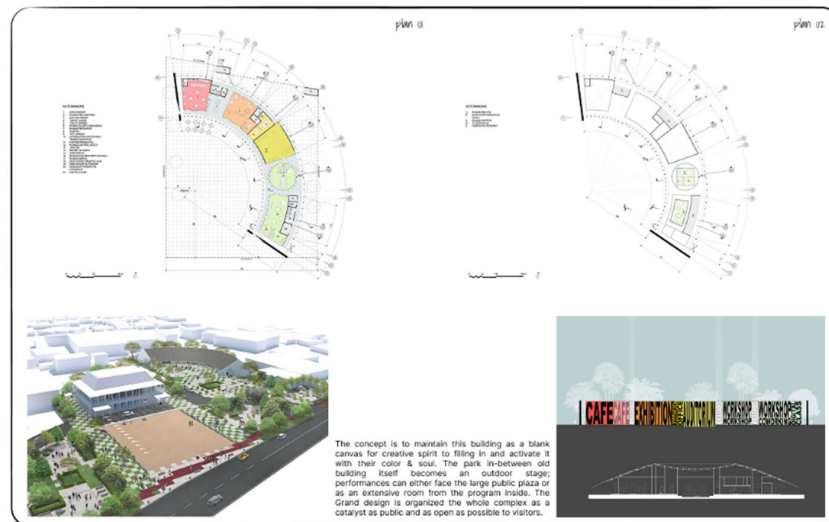


Gambar 2. 19 Studi Preseden Bogor Creative Hub

Sumber: Penulis, 2026

Konsep

Konsep utama Bogor Creative Hub adalah *open platform for creative exchange*, yaitu bangunan yang berfungsi sebagai wadah terbuka untuk pertukaran ide, kolaborasi, dan aktivitas kreatif yang berlangsung secara formal maupun informal. Arsitek memandang *creative hub* bukan sebagai objek ikonik yang menonjol, tetapi sebagai *blank canvas*—arsitektur yang cukup netral dan fleksibel sehingga dapat “diisi” oleh aktivitas pengguna. Pendekatan ini menghasilkan bangunan dengan bentuk *C-shaped massing* yang memeluk ruang terbuka di tengah, seolah menciptakan *courtyard* komunal yang menjadi jantung interaksi sosial.



Gambar 2. 20 Program Ruang Bogor Creative Hub

Sumber: Penulis, 2026

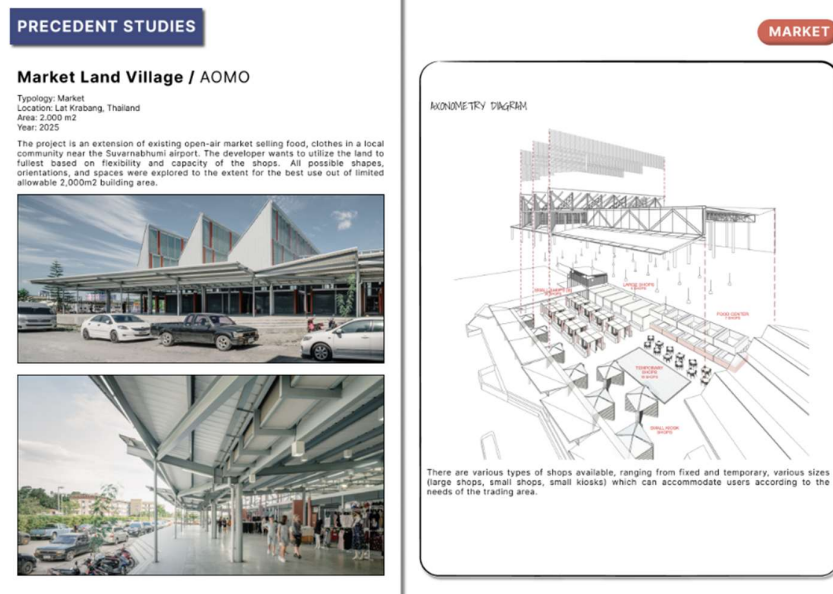
Program Ruang

Program ruang pada Bogor Creative Hub disusun untuk mendukung spektrum aktivitas kreatif yang beragam, mulai dari kegiatan edukasi hingga pertunjukan publik. Ruang-ruang utama yang tersedia meliputi auditorium atau *performance space*, ruang kelas, galeri pameran, serta ruang komunal *outdoor*. Menariknya, kekuatan proyek ini tidak hanya terletak pada ruang program utama, tetapi juga pada ruang transisi yang menghubungkan program-program tersebut. Teras, selasar, dan plaza terbuka dirancang sebagai ruang *semi-outdoor* yang fleksibel untuk diskusi informal, *workshop* kecil, maupun interaksi spontan antar pengguna. Dengan demikian, aktivitas tidak hanya terjadi di ruang tertutup, tetapi juga pada ruang di antaranya. Strategi ini menunjukkan bahwa sirkulasi tidak hanya berfungsi sebagai jalur perpindahan, melainkan juga sebagai ruang sosial yang aktif. Pelajaran penting dari pendekatan ini adalah bahwa kualitas sebuah *cultural hub* sering kali ditentukan oleh keberhasilan merancang *in-between space* yang mampu mendorong interaksi informal.

2.5.4 Commercial (Market)

2.5.4.1 Market Land Village / AOMO

Proyek Market Land Village yang dirancang oleh AOMO merupakan pengembangan pasar komunitas yang berlokasi di Lat Krabang, Bangkok, Thailand, dan selesai dibangun pada tahun 2017 dengan luas sekitar 2.000 m². Proyek ini merupakan perluasan dari pasar terbuka yang telah ada sebelumnya di kawasan permukiman yang dekat dengan Bandara Suvarnabhumi. Tujuan utama pengembangan ini adalah meningkatkan kapasitas dan fleksibilitas ruang perdagangan dengan memanfaatkan lahan yang terbatas secara lebih efisien. Desain pasar ini sangat dipengaruhi oleh konteks lokal, termasuk kondisi iklim tropis, aktivitas pengguna, serta karakter pasar tradisional yang ramai. Oleh karena itu, perancangan bangunan menekankan kesederhanaan bentuk arsitektur dengan ruang yang terbuka dan fleksibel sehingga dapat mendukung aktivitas perdagangan yang dinamis.

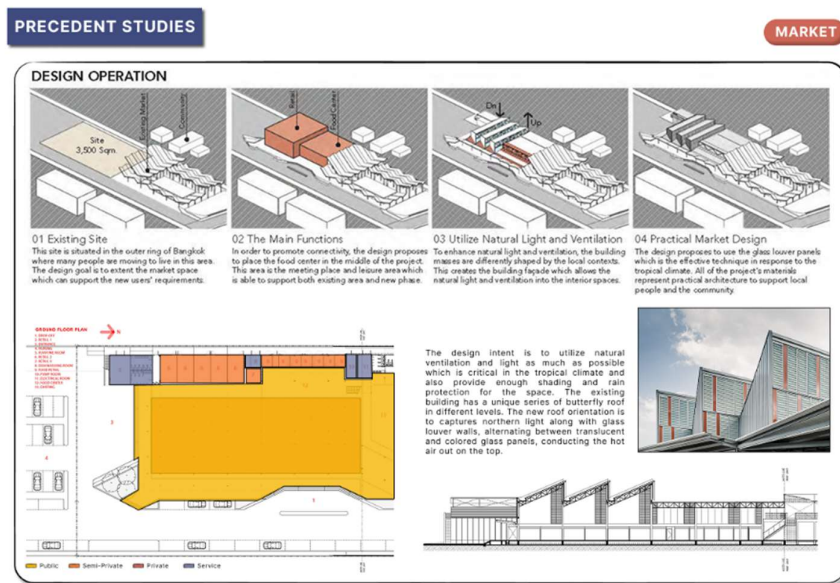


Gambar 2. 21 Studi Preseden Market Land Village

Sumber: Penulis, 2026

Konsep

Konsep utama dalam proyek ini adalah menciptakan ruang pasar yang terbuka, fleksibel, dan responsif terhadap iklim tropis. Perancangan bangunan mengeksplorasi berbagai kemungkinan bentuk massa, orientasi bangunan, serta pengaturan ruang untuk memaksimalkan penggunaan lahan yang terbatas. Bentuk arsitektur yang sederhana digunakan sebagai kerangka yang menampung aktivitas pasar yang kompleks dan dinamis di dalamnya. Selain itu, bangunan dirancang dengan karakter yang transparan dan permeabel sehingga menciptakan hubungan yang kuat antara aktivitas pasar dengan lingkungan sekitar. Pada malam hari, fasad kaca pada bangunan memancarkan cahaya dari dalam sehingga bangunan berfungsi seperti “lentera” yang menarik pengunjung dari area pasar lama maupun dari jalan utama di sekitarnya.



Gambar 2. 22 Program Ruang Market Land Village

Sumber: Penulis, 2026

Program Ruang

Program ruang pada proyek ini terdiri dari beberapa fungsi utama yang mendukung aktivitas perdagangan komunitas. Fungsi utama berupa area kios dan lapak pedagang yang menjual berbagai produk seperti makanan, pakaian, dan kebutuhan sehari-hari. Selain itu, terdapat pula area *food court* yang berfungsi sebagai ruang makan sekaligus sebagai ruang pertemuan sosial bagi masyarakat. Ruang sirkulasi dirancang terbuka dan fleksibel sehingga memungkinkan pengunjung bergerak secara bebas di antara deretan kios. Program ruang tersebut disusun untuk mendukung interaksi antara pedagang dan pengunjung serta menciptakan suasana pasar yang hidup dan aktif sepanjang hari.

2.5.4.2 SAMA Square Market / TKCA Architect

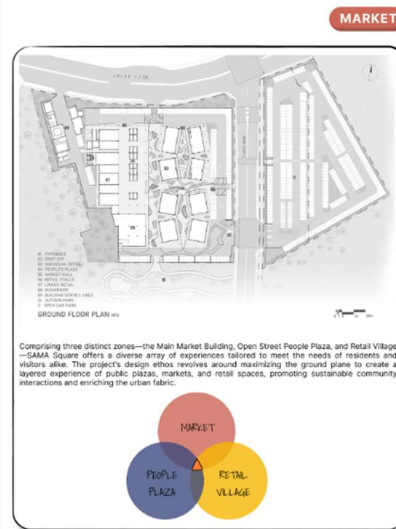
Sama Square Market merupakan proyek pasar komunitas karya Tan Kwon Chong Architect yang berlokasi di Kuala Lumpur dan dipublikasikan pada tahun 2024. Proyek ini dirancang sebagai reinterpretasi tipologi pasar tradisional dengan pendekatan arsitektur yang lebih terbuka, fleksibel, dan responsif terhadap iklim tropis. Alih-alih menghadirkan pasar sebagai bangunan tertutup yang kaku, proyek ini menempatkan pasar sebagai ruang publik komunal yang mampu menampung aktivitas ekonomi sekaligus interaksi sosial. Hal ini menjadikan Sama Square Market bukan hanya tempat transaksi jual-beli, tetapi juga ruang pertemuan masyarakat sehari-hari. Dalam konteks tipologi, proyek ini menarik karena menunjukkan bagaimana pasar kelas menengah ke bawah tetap dapat memiliki kualitas spasial yang baik tanpa kehilangan karakter informal dan kerakyatannya.

PRECEDENT STUDIES

SAMA Square Market / TKCA Architect

Typology: Public Architecture, Retail, Market
Location: Malaysia
Area: 7,437 m²
Year: 2023

SAMA Square, situated in the bustling heart of Setapak, Kuala Lumpur, represents a paradigm shift in market and retail development, embodying the essence of unity and communal engagement. The name "SAMA SQUARE," meaning "togetherness," reflects its ethos of bringing people together to celebrate life through shopping, dining, leisure, and activities.



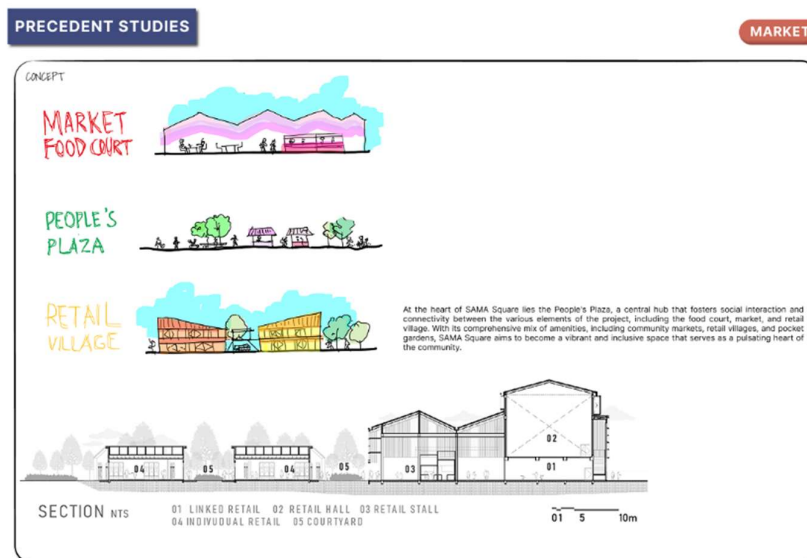
Comprising three distinct zones—the Main Market Building, Open Street People Plaza, and Retail Village—SAMA Square offers a diverse array of experiences tailored to meet the needs of residents and visitors alike. The project's design ethos revolves around maximizing the ground plane to create a layered experience of public plazas, markets, and retail spaces, promoting sustainable community interactions and enriching the urban fabric.

Gambar 2. 23 Studi Preseden SAMA Square Market

Sumber: Penulis, 2026

Konsep

Konsep utama Sama Square Market adalah *market as social infrastructure*, yaitu pasar yang tidak hanya berfungsi sebagai wadah ekonomi, tetapi juga sebagai infrastruktur sosial yang mempertemukan berbagai lapisan masyarakat. Arsitektur proyek ini menekankan keterbukaan, permeabilitas, dan fleksibilitas agar aktivitas pasar dapat berlangsung secara dinamis. Massa bangunan dirancang dengan pendekatan yang ringan dan *porous*, memungkinkan terjadinya aliran udara alami, pencahayaan yang baik, serta koneksi visual yang kuat antara interior dan eksterior. Pendekatan ini menghasilkan ruang yang terasa lebih inklusif dan mudah diakses dari berbagai arah. Konsep tersebut memperlihatkan bahwa aktivitas informal seperti pasar justru berkembang optimal ketika ruang dirancang tidak terlalu kaku, melainkan mampu beradaptasi terhadap perubahan intensitas aktivitas sepanjang hari. Pelajaran penting dari preseden ini adalah bahwa ruang komersial informal dapat menjadi katalis interaksi sosial apabila dirancang sebagai bagian dari ruang publik, bukan sekadar area transaksi.



Gambar 2. 24 Program Ruang SAMA Square Market

Sumber: Penulis, 2026

Program Ruang

Program ruang pada Sama Square Market berfokus pada fungsi pasar harian yang dipadukan dengan ruang komunal pendukung. Ruang utama diisi oleh unit-unit kios dagang yang menampung pedagang makanan, kebutuhan sehari-hari, dan usaha kecil lokal. Namun yang membuat proyek ini menarik adalah keberadaan area duduk bersama, ruang makan komunal, dan koridor terbuka yang memperluas fungsi pasar menjadi ruang sosial. Organisasi program disusun mengikuti intensitas aktivitas pengguna, di mana area dengan mobilitas tinggi ditempatkan dekat jalur masuk dan sirkulasi utama, sementara area duduk dan interaksi komunal berada pada titik-titik yang memungkinkan pengguna berhenti lebih lama. Dengan demikian, program tidak hanya mendukung transaksi cepat, tetapi juga aktivitas singgah, makan, dan interaksi antar pengguna. Strategi ini menunjukkan bahwa ruang komersial skala pasar dapat lebih hidup ketika dikombinasikan dengan ruang yang mendorong *dwell time* dan interaksi sosial.

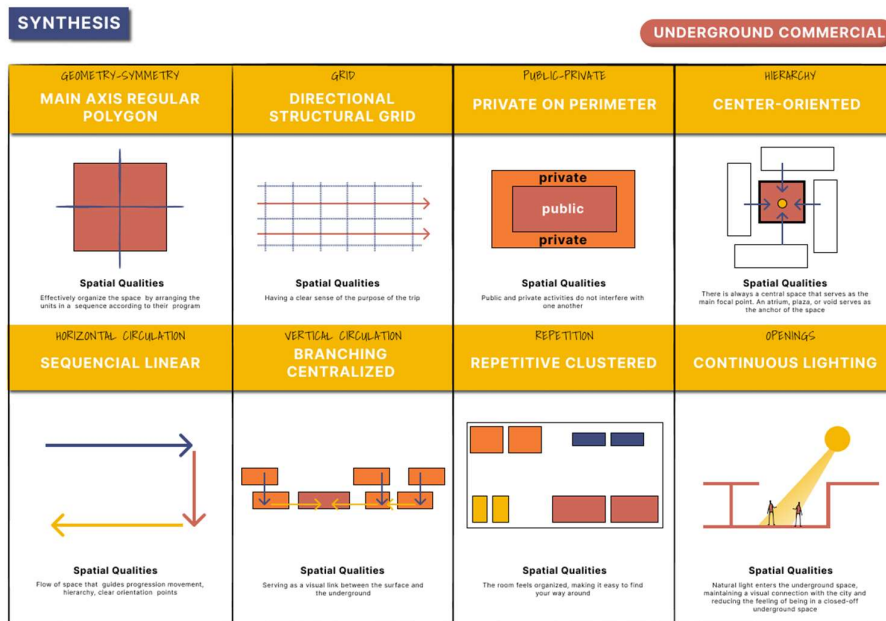
2.5.5 Komparasi/Perbandingan Objek Perancangan *Underground Commercial*

	GEOMETRY-SYMMETRY	GRID	PUBLIC-PRIVATE	HIERARCHY	HORIZONTAL CIRCULATION	VERTICAL CIRCULATION	REPETITION	OPENINGS
Commercial Podium in East Alley of Shanghai Suhe MixC World / Kokoiastudios								
Magok Central Plaza / Wooridongjin Architects								
Shanghai Suhe MixC World / Kokoiastudios								
City under City Museum / ARTS Group								
Train Station In The Forest / KAD								
	The mass tends to be arranged in an orderly and easily readable manner, with its form following the logic of function and the main circulation routes	The modular grid system allows for flexibility	Areas with a more enclosed layout are placed at the edges of the floor plan	There is a main node/ underground plaza (central atrium)	Corridors tend to branch so they do not cause congestion during peak hours	Vertical circulation is strategically placed (center of gravity of the space) to become an element that forms the orientation	The repetition of spatial and structural elements creates a consistent visual rhythm	Utilize skylights/open areas to maintain natural light and create a visual connection with the ground surface

Gambar 2. 25 Diagram Perbandingan Aspek Studi Preseden *Underground Commercial*

Sumber: Penulis, 2026

Studi preseden menunjukkan bahwa desain ruang komersial bawah tanah yang efektif ditentukan oleh pengaturan massa dan *grid* yang terorganisir, penyediaan beberapa akses menuju ruang bawah tanah, serta adanya hierarki ruang yang jelas seperti plaza atau atrium sebagai pusat orientasi. Selain itu, sirkulasi horizontal dan vertikal perlu dirancang strategis untuk mendistribusikan pergerakan pengunjung secara efisien. Pencahayaan alami melalui elemen seperti *skylight*, *void*, *sunken courtyard*, atau bukaan lainnya juga berperan penting dalam meningkatkan kenyamanan ruang serta menjaga keterhubungan antara ruang bawah tanah dan permukaan.



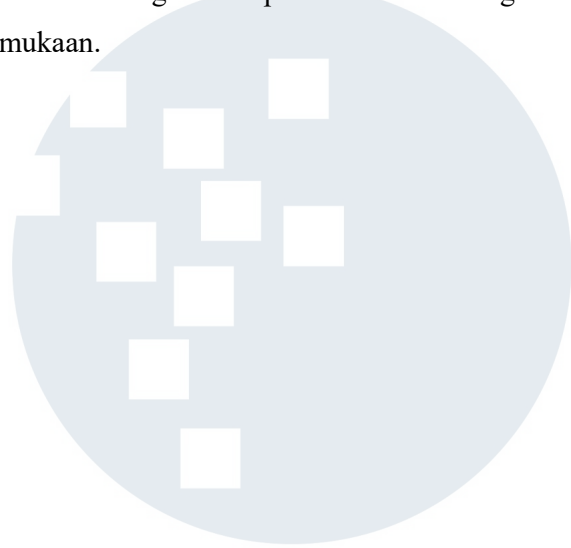
Gambar 2. 26 Sintesis Studi Preseden *Underground Commercial*

Sumber: Penulis, 2026

Berdasarkan hasil studi preseden, ruang komersial bawah tanah menunjukkan pola perancangan yang menekankan keteraturan geometri, efisiensi sirkulasi, serta kualitas ruang yang nyaman bagi pengguna. Secara geometri, massa bangunan cenderung menggunakan bentuk *main axis regular polygon* yang memungkinkan pengorganisasian ruang secara efektif. Hal ini diperkuat dengan penggunaan *directional structural grid* yang memberikan arah sirkulasi yang jelas serta mendukung fleksibilitas tata ruang. Pada aspek zonasi, area publik umumnya ditempatkan di bagian tengah, sementara area privat berada di perimeter untuk meminimalkan gangguan terhadap aktivitas utama. Hierarki ruang juga cenderung *center-oriented*, di mana ruang utama seperti atrium atau plaza berfungsi sebagai pusat orientasi dan *focal point* aktivitas.

Dari aspek pergerakan, sirkulasi horizontal umumnya mengikuti pola *sequential linear*, yang membantu menciptakan alur pergerakan yang terarah dan mudah dipahami pengguna. Sementara itu, sirkulasi vertikal menerapkan pola *branching centralized*, yang menghubungkan permukaan dengan ruang bawah

tanah melalui titik-titik akses utama secara strategis. Pola penataan ruang komersial juga menunjukkan susunan *repetitive clustered*, sehingga memudahkan orientasi dan navigasi antar tenant. Selain itu, strategi bukaan berupa *continuous lighting* menjadi elemen penting untuk menghadirkan pencahayaan alami ke ruang bawah tanah, sehingga mampu meningkatkan kenyamanan visual sekaligus memperkuat keterhubungan antara ruang bawah tanah dan permukaan.



UMMN
UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA