



LAPORAN TUGAS AKHIR - RA.141581

**AGREGASI: PERANCANGAN TERMINAL  
KAMPUNG MELAYU JATINEGARA,  
JAKARTA TIMUR**

MUHAMMAD NURIL ARDAN  
3213100028

DOSEN PEMBIMBING:  
ANGGER SUKMA M, ST., MT.

PROGRAM SARJANA  
DEPARTEMEN ARSITEKTUR  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER  
SURABAYA  
2017





LAPORAN TUGAS AKHIR - RA.141581

**AGREGASI: PERANCANGAN TERMINAL  
KAMPUNG MELAYU JATINEGARA,  
JAKARTA TIMUR**

MUHAMMAD NURIL ARDAN  
3213100028

DOSEN PEMBIMBING:  
ANGGER SUKMA M, ST., MT.

PROGRAM SARJANA  
DEPARTEMEN ARSITEKTUR  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER  
SURABAYA  
2017



FINAL PROJECT REPORT - RA.141581

**AGGREGATION: THE DESIGN OF KAMPUNG  
MELAYU TERMINAL, JATINEGARA,  
EAST JAKARTA**

MUHAMMAD NURIL ARDAN  
3213100028

TUTOR :  
ANGGER SUKMA M, ST., MT.

UNDERGRADUATE PROGRAM  
DEPARTEMENT OF ARCHITECTURE  
FAKULTAS OF CIVIL ENGINEERING AND PLANNING  
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER  
SURABAYA  
2017

LEMBAR PENGESAHAN

**AGREGASI: PERANCANGAN TERMINAL  
KAMPUNG MELAYU JATINEGARA,  
JAKARTA TIMUR**



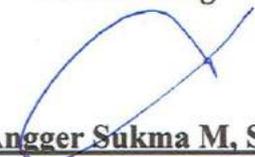
Disusun oleh :

**MUHAMMAD NURIL ARDAN**  
NRP : 3213100028

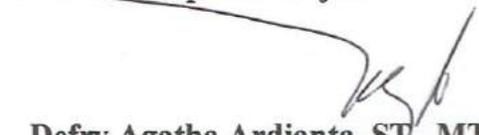
Telah dipertahankan dan diterima  
oleh Tim penguji Tugas Akhir RA.141581  
Departemen Arsitektur FTSP-ITS pada tanggal 12 Juni 2017  
Nilai : AB

Mengetahui

Pembimbing

  
**Angger Sukma M, ST. MT.**  
NIP. 198203022008121002

Kaprodi Sarjana

  
**Defry Agatha Ardianta, ST., MT.**  
NIP. 198008252006041004



## LEMBAR PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini,

N a m a : Muhammad Nuril Ardan

N R P : 32 13 100 028

Judul Tugas Akhir : Agregasi: Perancangan Terminal Kampung Melayu, Jatinegara,  
Jakarta Timur

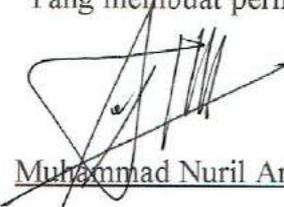
Periode : Semester Gasal/Genap Tahun 2016 / 2017

Dengan ini menyatakan bahwa Tugas Akhir yang saya buat adalah hasil karya saya sendiri dan benar-benar dikerjakan sendiri (asli/orisinal), bukan merupakan hasil jiplakan dari karya orang lain. Apabila saya melakukan penjiplakan terhadap karya mahasiswa/orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi akademik yang akan dijatuhkan oleh pihak Departemen Arsitektur FTSP - ITS.

Demikian Surat Pernyataan ini saya buat dengan kesadaran yang penuh dan akan digunakan sebagai persyaratan untuk menyelesaikan Tugas Akhir RA.141581

Surabaya, 12 Juli 2017

Yang membuat pernyataan



Muhammad Nuril Ardan

NRP. 3213100028

## **ABSTRAK**

### **AGREGASI: PERANCANGAN TERMINAL KAMPUNG MELAYU, JATINEGARA, JAKARTA TIMUR**

Oleh

**Muhammad Nuril Ardan**

**NRP : 3213100028**

Kota dengan segala perkembangannya menarik orang dengan segala etnis, suku dan budayanya untuk hijrah dari desa ke kota. Hal ini menjadikan komposisi kota semakin heterogen dan beragam. Heterogenitas inilah yang kemudian secara tidak langsung menciptakan “batasan” (red. Segregasi) antar kelompok tertentu (dalam hal ini etnis) dalam kawasan perkotaan. dan hal ini pula yang memungkinkan terjadinya konflik perkotaan.

Heterogenitas perkotaan perlu di biaskan (red. Agregasi). Agar kota tetap kondusif dengan segala kompleksitasnya. Dengan menggunakan pendekatan ruang dan aktivitas manusia yang beragam karakteristik etnis, diharapkan batasan-batasan tersebut akan terbiaskan. Melalui arsitektur yang berorientasi pada penyelesaian permasalahan sosial, perancangan pasar dan terminal sebagai ruang interaksi di masyarakat menjadi bagian dari respons segregasi. Dengan pendekatan agregasi dan penyelesaian melalui metode hybrid, rancangan arsitektur diupayakan menjadi rancangan yang interaktif dan bermanfaat.

***Keyword: Segregasi, Agregasi, Arsitektur Hybrid***

## **ABSTRACT**

### **AGGREGATION: THE DESIGN OF KAMPUNG MELAYU TERMINAL, JATINEGARA, EAST JAKARTA**

By:

**Muhammad Nuril Ardan**

**NRP : 3213100028**

The city with all its development attracts people of all ethnicities, tribes and culture to migrated from the village to the city. It makes the composition of the city increasingly heterogeneous and diverse. This heterogeneity then indirectly created the "restrictions" (red. Segregation) between certain groups (in this case ethnicity) in urban areas. And its also allows for urban conflict. Urban heterogeneity needs to be biated (red aggregation). By using a space approach and human activity with a variety of ethnic characteristics, it is expected that these limits will be refracted.

Through settlement-oriented architecture fornurturing social, design market and terminal as a spaces of interaction in the community became part of the response of segregation. With the aggregation and settlement approach through hybrid methods, architectural design is strived to be an interactively useful design.

Keyword: Segregation, Aggregation, Hybrid Architecture

# DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	
LEMBAR PERNYATAAN	
ABSTRAK _____	i
ABSTRACT _____	ii
DAFTAR ISI _____	iii
DAFTAR GAMBAR _____	iv
DAFTAR TABEL _____	v
DAFTAR LAMPIRAN _____	vi
I    PENDAHULUAN	
I.1 Latar Belakang _____	1
I.2 Isu dan Konteks Desain _____	2
I.3 Permasalahan dan Kriteria Desain _____	3
II   PROGRAM DESAIN	
II.1 Rekapitulasi Program Ruang _____	6
II.2 Deskripsi Tapak _____	8
III  PENDEKATAN DAN METODA DESAIN	
III.1 Pendekatan Desain _____	11
III.2 Metoda Desain _____	16
IV  KONSEP DESAIN	
IV.1 Eksplorasi Formal _____	21
IV.2 Eksplorasi Teknis _____	22
V   DESAIN	
V.1 Eksplorasi Formal _____	23
V.2 Eksplorasi Teknis _____	25
VI  KESIMPULAN _____	33
DAFTAR PUSTAKA _____	37
LAMPIRAN _____	38

## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar I.1</b>	Kepadatan DKI Jakarta (vivanews.com) _____	2
<b>Gambar II.1</b>	Lokasi Lahan (Sumber: Google maps) _____	8
<b>Gambar II.2</b>	Karakteristik Lingkungan Lahan _____	8
<b>Gambar II.3</b>	Zonasi Lahan (Sumber: DTCRK DKI Jakarta) _____	9
<b>Gambar II.4</b>	Situasi Lahan _____	11
<b>Gambar III.1</b>	Tahapan Metode William M. Pena _____	21
<b>Gambar III.2</b>	Konsep <i>Grouping</i> William M. Pena _____	21
<b>Gambar III.3</b>	Peta Alur Metode Hybrid _____	21
<b>Gambar IV.1</b>	Konsep Desain _____	21
<b>Gambar V.1</b>	Ruang Publik Segala Usia _____	23
<b>Gambar V.2</b>	Penggabungan Fugsi _____	23
<b>Gambar V.3</b>	Ornamen Betawi _____	23
<b>Gambar V.4</b>	Proses Tahap Modifikasi _____	24
<b>Gambar V.5</b>	Proses Tahap Penggabungan _____	24
<b>Gambar V.6</b>	Pola Sirkulasi _____	25
<b>Gambar V.7</b>	Skema Pergerakan Kendaraan _____	26
<b>Gambar V.8</b>	Zonasi Antar Moda _____	26
<b>Gambar V.9</b>	Pola Sirkulas Tiap Moda _____	27
<b>Gambar V.10</b>	Potongan Sirkulasi antar Moda _____	27
<b>Gambar V.11</b>	Sirkulasi Manusia _____	28
<b>Gambar V.12</b>	<i>High Pedestrianway</i> _____	29
<b>Gambar V.13</b>	Eskalator dan Tangga Sirkulasi _____	29
<b>Gambar V.14</b>	Site Plan _____	30
<b>Gambar V.15</b>	Zonasi Lantai Basemen _____	31
<b>Gambar V.16</b>	Zonasi Lantai 1 _____	31
<b>Gambar V.17</b>	Zonasi Lantai 2 _____	31
<b>Gambar V.18</b>	Zonasi Lantai 3 _____	31
<b>Gambar V.19</b>	Tampak 1 _____	32
<b>Gambar V.20</b>	Tampak 2 _____	32
<b>Gambar V.21</b>	Tampak 3 _____	32

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel I.1</b>	Rasio kejadian konflik massal di Indonesia _____	1
<b>Tabel II.1</b>	Rekapitulasi Program Ruang _____	6
<b>Tabel III.1</b>	Desain Kriteria Agregasi _____	13
<b>Tabel III.2</b>	Desain Kriteria <i>Public Space</i> _____	15

## DAFTAR LAMPIRAN

<b>Lampiran 1</b>	Layout _____	39
<b>Lampiran 2</b>	Denah Lantai Basemen _____	40
<b>Lampiran 3</b>	Denah Lantai 1 _____	41
<b>Lampiran 4</b>	Denah Lantai 2 _____	42
<b>Lampiran 5</b>	Denah Lantai 3 _____	43
<b>Lampiran 6</b>	Potongan 3D (a) _____	44
<b>Lampiran 7</b>	Potongan 3D (b) _____	45
<b>Lampiran 8</b>	Konsep Sirkulasi Manusia _____	46
<b>Lampiran 9</b>	Tampak _____	47
<b>Lampiran 10</b>	Utilitas _____	48

# BAB I

## PENDAHULUAN

### I.1 Latar Belakang

#### SEGREGASI - AGREGASI

Masyarakat yang hidup di daerah perkotaan memiliki berbagai hal yang menarik. Salah satunya adalah keberagaman masyarakat kota. sebagai akibatnya masyarakat penghuni perkotaan pun juga terdiri dari berbagai macam etnis budaya. Bahkan akhirnya jika kita amati dalam sebuah kawasan perkotaan akan terjadi pengelompokan kawasan perkotaan, dimana kemudian terdapat kawasan pecinan, kauman (kampung arab), permukiman madura, kampung timur, dll. Hal lain lagi adalah keberadaan strata/kelas sosial, baik secara eksplisit atau implisit ini yang juga kemudian

memunculkan permasalahan lain antar kelas tersebut. Yang paling terlihat adalah adanya kecemburuan sosial yang kemudian memicu konflik sosial tersendiri dalam lingkungan tersebut, yang kemudian menjadikan antar kelas sosial tadi saling memisahkan diri dan memberi jarak satu sama lain, hal inilah yang kemudian disebut dengan Segregasi Sosial. Bahkan tak jarang adanya segregasi ini menjadikan kelompok-kelompok tertentu dalam perkotaan menjadi bersitegang dan menimbulkan konflik massal.

**Jumlah dan Persentase Desa/Kelurahan yang Ada Kejadian Konflik Massal Selama Setahun yang Lalu Menurut Provinsi, Tahun 2008, 2011, dan 2014**

Jenis Perkolahan Massal	2008		2011		2014	
	N	%	N	%	N	%
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Aceh	64	1,00	69	1,06	61	0,94
Sumatera Utara	140	2,43	119	2,05	118	1,93
Sumatera Barat	30	3,25	50	4,84	45	3,93
Riau	56	3,49	47	2,84	38	2,07
Maluku	112	12,36	146	14,26	160	14,71
Maluku Utara	98	9,46	110	10,19	186	15,55
Papua Barat	23	1,91	79	5,49	59	3,77
Papua	230	6,95	306	7,80	197	4,04
<b>INDONESIA</b>	<b>2.283</b>	<b>3,03</b>	<b>2.562</b>	<b>3,26</b>	<b>2.779</b>	<b>3,38</b>

Sumber: Diolah dari Podes 2008, Podes 2011, dan Podes 2014

Catatan : \* Provinsi Kalimantan Utara pada Podes 2008 dan 2011 masih bergabung dengan Provinsi Kalimantan Timur

Tabel I.1 Rasio kejadian konflik massal di Indonesia  
sumber: bps.co.id



Gambar I.1 Kepadatan DKI Jakarta  
sumber: vivanews.com

## *RUANG*

Meskipun tidak bisa dihindari, perbedaan kelas sosial ini harusnya menjadi nilai positif dan bagaimanapun itu fenomena seperti ini harusnya bisa dibiarkan. Sehingga tembok yang secara nyata ada tadi mulai bisa menjadi media transisi interaksi antar kelas tersebut. Dengan adanya media transisi tersebut, ruang sosial baru akan muncul untuk kemudian membiarkan pemisah antar kelas tersebut.

Ruang sosial yang bersifat masif menjadi salah satu usulan ide yang patut dipertimbangkan dalam hal ini. Pola dan fungsi ruang publik yang menjadi jembatan dan sekaligus pembias sosial dan interaksi dalam suatu komunitas sosial menjadi penting adanya. Namun masalahnya saat ini adalah keberadaan ruang-ruang semacam ini sangat terbatas, bahkan belum cukup mampu mengurangi kemungkinan berkembangnya segregasi

dalam kawasan tertentu. Ruang publik yang berkembang dalam perkotaan saat ini bukan malah mereduksi adanya segregasi dalam kawasan tertentu namun kecenderungannya malah justru menciptakan pola segregasi baru seperti dengan munculnya mall-mall yang barang tentu tak terjangkau oleh segala kalangan.

## **I.2 Isu dan Konteks Desain**

Isu yang menjadi pembahasan adalah sebagai berikut:

### **“KOTA: SEGREGASI – AGREGASI”**

Kota dengan segala perkembangannya menarik orang dengan segala etnis, suku dan budayanya untuk hijrah dari desa ke kota. Hal ini menjadikan komposisi kota semakin heterogen dan beragam. Heterogenitas inilah yang kemudian secara tidak langsung menciptakan “batasan” (red. Segregasi) antar kelompok tertentu (dalam hal ini etnis)

dalam kawasan perkotaan. dan hal ini pula yang memungkinkan terjadinya konflik perkotaan.

Heterogenitas perkotaan perlu di biaskan (red. Agregasi). Agar kota tetap kondusif dengan segala kompleksitasnya.

Salah satu yang bisa dilakukan menanggapi hal tersebut adalah dengan meningkatkan kualitas interaksi antar kelompok segregasi. Interaksi akan mampu menambah kualitas untuk salaing berkomunikasi dan berinteraksi antar kelompok masyarakat. Dalam arsitektur hal ini dapat diwujudkan dengan menciptakan ruang-ruang interaksi dalam suatu kawasan. Dengan menggunakan pendekatan ruang dan aktivitas manusia yang beragam karakteristik etnis, diharapkan batasan-batasan tersebut akan terbiaskan.

Jakarta sebagai kota metropolitan terbesar di Indonesia tentu menyimpan semua kerumitan perkotaan serta sosial sebagaimana yang dibahas diatas. Konteks kejakartaan tentu menjadi sesuatu yang menarik untuk kemudian disandingkan dengan arsitektur. Tentang bagaimana permasalahan sosial, karakteristik kawasan serta lokalitas budaya setempat tersebut menjadi pertimbangan dalam menciptakan suatu arsitektur.

### **I.3 Permasalahan dan Kriteria Desain**

#### ***Permasalahan***

Berdasarkan latar belakang diatas, berikut adalah pokok permasalahannya:

1. Urbanisasi menjadikan heterogenitas perkotaan, dimana diantara sisi negatif heterogenitas ini adalah munculnya kelompok kelas dalam masyarakat perkotaan
2. Segregasi menjadikannya suatu kawasan perkotaan terkotak-kotak dalam kelompok spasial tertentu (dalam hal ini etnis)
3. Sergegasi menjadikan munculnya kemungkinan konflik dalam suatu kawasan perkotaan
4. Heterogenitas etnis dan suku budaya dikawasan perkotaan (khususnya kawasan Kampung Melayu, Jatinegara, Jakarta Timur)
5. Kebutuhan akan ruang sosial yang masif guna membiaskan fenomena segregasi sosial dalam kawasan perkotaan.

#### ***Kriteria desain***

Intangible:

1. Berdasar deskriptif Agregasi, komponen arsitektur yang dihadirkan hendaklah berfungsi

- memicu interaksi dan komunikasi antar manusia* dan mewadahi kegiatan yang sifatnya publik atau bersama-sama
2. Obyek arsitektur dapat *menciptakan suasana tenang dan nyaman* sehingga akan menjadikan kawasan tersebut menjadi pusat tujuan
  3. Arsitektur yang mewadahi kegiatan pasif dapat dilakukan dengan cara semisal duduk-duduk atau berdiri sambil melihat aktivitas yang terjadi di sekelilingnya untuk menciptakan perasaan tertentu
  4. ruang publik agar di dalamnya terjadi suatu aktivitas yang tidak monoton
- lokalitas/arsitektur tradisional setempat
4. Menjadi shelter antar moda transportasi yang saling terintegrasi

Tangible:

1. Ruang yang dihadirkan adalah ruang-ruang dengan *enclosure* yang bias serta memaksiamalkan *exposure* agar pola interaksi dapat terwadahi
2. Berkaitan dengan proporsi, ukuran dan luasan ruang serta jangkauan untuk menciptakan kenyamanan dalam desain
3. Arsitektur yang memiliki identitas terhadap

## BAB II

### PROGRAM DESAIN

Ruang publik pada dasarnya adalah ruang kosong yang sangat berguna dalam lingkungan. Ruang publik merupakan salah satu kebutuhan pokok bagi masyarakat kota sehingga bisa terjalin interaksi sosial di masyarakat kota itu sendiri. Program arsitektur yang dimungkinkan dalam menciptakan aktivitas interaksi diantaranya bisa berupa: taman, pasar, pusat kuliner dan bangunan-bangunan publik lainnya.

Taman merupakan salah satu ruang publik yang sangat memungkinkan munculnya interaksi yang masif antar manusia didalamnya. Taman juga termasuk *eksternal public space* (ruang publik eksternal) (*teori ruang publik Zang & lowsons*).

Interaksi yang sangat dominan selanjutnya terjadi di obyek arsitektur berupa pasar. Berdasar jurnal "*Perkembangan Pasar dalam Masyarakat Jawa*" disebutkan bahwa pasar merupakan tempat *bakulan* (jual beli), dimana didalamnya mencakup kegiatan tukar menukar/transaksi yang dilakukan dalam suasana kemasyarakatan/sosial. Sehingga pasar dapat didefinisikan sebagai tempat terjalinnya hubungan dan kenyamanan

antara, bakul, wong toko dan kegiatan bakulan. Dengan merujuk pada Schulz (1977), berarti pasar berperan mewedahi fungsi komersial sekaligus pengembangan nilai sosial pun juga interaksi sosial.

Berdasarkan kajian terhadap kebutuhan kawasan, kajian fungsi lahan serta tata peraturan lahan maka rancangan yang akan di buat adalah merupakan rancangan terminal dan area publik dikawasan kampung melayu yang menunjang pola interkasi untuk menciptakan agregasi (penyatuan) pada kawasan kampung melayu, jatinegara, Jakarta timur. Produk rancangan ini telah melalui tahap analisa dimana dari ketiga produk (terminal dan ruang publik) dianggap sangat memungkinkan timbulnya pola interkasi yang secara langsung akan meminimalisir adanya geeskan dan memiliki kecenderungan engagegasikan orang-orang dalam kawasan atau sekitar dari kawasan tersebut.

## II.1 Rekapitulasi Program Ruang

### *TERMINAL*

Terminal bus dapat didefinisikan sebagai prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan antara moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

Terminal/bus shelter memiliki kelas-kelas tertentu dalam skala desain peruntukan dan kapasitas terwadahnya. Dalam desain kali ini tipe terminal yang difasilitasi adalah terminal tipe C. Dimana Terminal bus tipe C merupakan tipe terminal yang berfungsi melayani kendaraan penumpang umum untuk angkutan pedesaan atau angkutan dalam kota.

Sesuai keputusan menteri perhubungan no. 31 tahun 1995 tentang terminal, transportasi jalan dan pedoman teknis pembangunan terminal angkutan penumpang, maka fasilitas terminal penumpang tipe C terdiri dari:

- Fasilitas utama: fasilitas utama merupakan suatu fasilitas yang mutlak dimiliki dalam suatu terminal meliputi:
  1. Area keberangkatan
  2. Area kedatangan
  3. Area menunggu
  4. Area lintas

- Fasilitas penunjang: selain fasilitas utama dalam sistem terminal terdapat pula fasilitas penunjang sebagai fasilitas pelengkap yaitu:

1. Ruang kantor
2. Towe/menara pengawas
3. Pos pemeriksaan KPS/TPR
4. Pelataran parkir kendaraan umum
5. Peron
6. Loket
7. Taman, dll.
8. Musholla
9. Kios
10. WC/Kamar mandi

Dengan melihat kondisi eksisting yang ada maka fasilitas moda yang akan ditampung adalah meliputi moda Kopaja, Angkutan kota berbasis feeder (angkot masa depan) serta bus Trans jakarta.

Tabel II.1 Program ruang

Fasilitas Terminal				
Ruang	Nama ruang	Kapasitas	sumber	luasan
Area dagang	Kios	20 unit	Perda	240
	Los	3 unit	Perda	360
	Konter	10	Perda	90
	<b>Total</b>			<b>2.687</b>
Area bus	R. Kedatangan	200 org	AJM	186
	R. Keberangkatan	200 org	AJM	186
	R. Tunggu	200 org	N	200
	Jalur Kopaja	3 jalur	SLJ	1050
	Pull Kopaja	15 bus	N	375
	<b>Total</b>			<b>2.687</b>
	<b>Total</b>			<b>2.687</b>
Area angkot	R. Kedatangan	50 org	AJM	46,5
	R. Keberangkatan	50 org	AJM	46,5
	R. Tunggu	50 org	N	50
	Jalur Angkot	6 jalur	SLJ	1.620
	Pul Angkot	25 angkot	N	230
	<b>Total</b>			<b>1993</b>
Area bustrans Jakarta	Pos Tiket	1	A	15
	Area Ticket Checking	3 jalur	A	21,6
	R. Tunggu	200 org	N	200
	<b>Total</b>			<b>236,6</b>
Kantor terminal	R. Kepala Terminal	1 org	N	15
	R. Skeertaris	1 org	N	9
	R. Staff	20	N	96
	R. Rapat	20	N	50
	R. Karyawan	20	N	44
	R. Tamu	10	AJM	22
	R. Keamanan	5	A	12
	Gudang	-	S	12 m2
	Toilet	2 unit	N	50
	<b>Total</b>			<b>310</b>

N : Nufert  
 AJM : AJ Metric  
 A : Asumsi  
 SLJ : Standarisasi Lintas Jalan

Fasilitas penunjang				
Area foodcourt	Kios pedagang	20 kios	Perda	240
	Dapur	-	N	168
	Kasir		N	21
	Area makan	300 org	SNU	600
	Area bongkar muat	2 lajur	AJM	340
	gudang		N	48
	<b>Total</b>			<b>1.417</b>
Area service	Toilet	2 unit	N	50
	Atm	3 unit	A	9
	R. Informasi	6 org	TSS	15
	R. Keamanan	6 org	AJM	15
	Sirkulasi Service		A	141,7
	Fire Control	4 unit	A	6
<b>Total</b>			<b>236,7</b>	
Ruang utilitas	R. Kepala Me	3 org	A	28,5
	R. Mesin		A	30
	R. Pompa		A	20
	R. Genset & Panel		A	20
<b>Total</b>			<b>98,5</b>	
Area parkir	Parkir Mobil	30 mobil	A	360
	Parkir Motor	120 motor	A	240
	Parkir Mobil Barang	6 mobil	A	78
	<b>Total</b>			<b>678</b>

## Rekapitulasi Luasan

- Terminal	<b>5.226,6</b>
- Fasilitas Penunjang	<b>2.430,2</b>
- Sirkulasi moda	<b>2.351,97</b>
- Taman	<b>1.568</b>

**Total luasan****11.576,75**

**Luas Lahan yang ada**  
 (dalam m2)

**15.800**

## II.2 Deskripsi Tapak

Berdasarkan kriteria lahan yang telah dielaborasi di atas, maka lahan yang dipilih terletak di kawasan Terminal Kampung Melayu, Jatinegara, Jakarta Timur, Jakarta.

Batasan lahan:

Utara: Jl. Otto Iskandar Dinata

Timur: Jl. Jatinegara Timur

Selatan: Jl. Jatinegara barat 4

Barat: Jl. Jatinegara barat

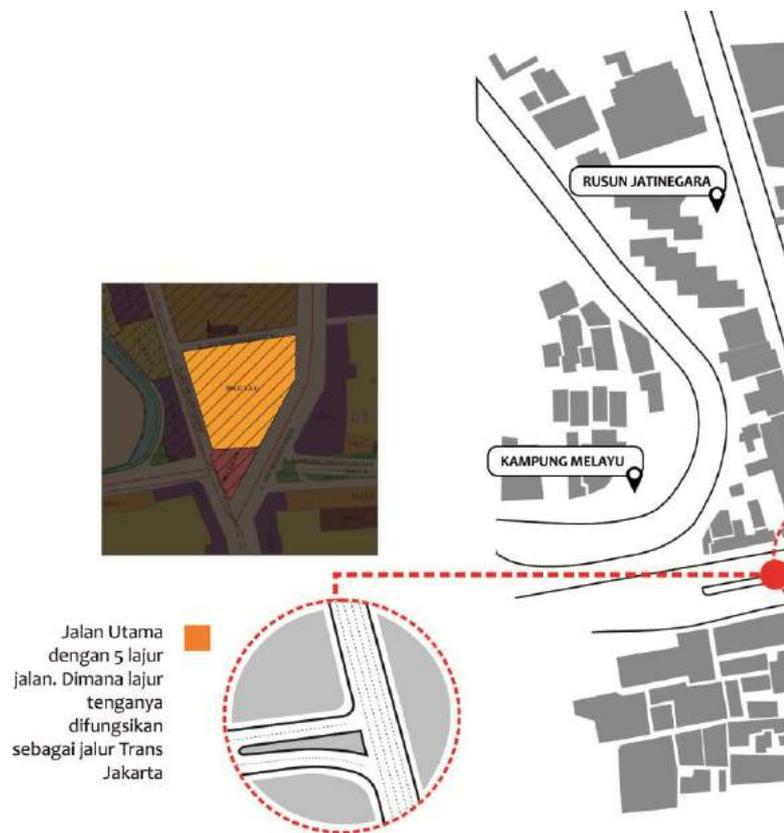
Kawasan ini merupakan kawasan padat aktivitas dan merupakan jalur sirkulasi yang penuh baik itu pedestrian atau pejalan kaki maupun kendaraan. Lokasi ini juga merupakan tempat pertemuan keberagaman kawasan yang ada di lingkungannya. Eksistengnya yang berupa terminal sangat jelas mengindikasikan bahwa kawasan ini merupakan kawasan yang ramai dan merupakan ruang publik di lingkungannya.

Secara umum aktivitas site yang terjadi saat ini adalah sebagai terminal bayangan kendaraan umum yang melayani rute dari Jakarta pusat – kampung melayu – depok. Terdapat pula halte busway yang merupakan halte transit dari arah PGC/Kampung Rambutan serta arah Pulogadung dan

Ancol. Terdapat juga pasar kaget di pagi hari yang berada pada ujung jalan menuju arah stasiun tebet.



Gambar II.1 Lokasi lahan sumber: google maps



Gambar II.2 Karakteristik lingkungan lahan Sumber: dokumentasi pribadi



Gambar II.3 Zonasilahan  
Sumber: DCTRK DKI Jakarta

Berikut rute yang dilayani dalam terminal kampung melayu:

1. Trans Jakarta Busway

Koridor 7 Kp. Rambutan – Kp. Melayu

Koridor 5 Kp. Melayu – Ancol

Koridor 11 Kp. Melayu – Pulo Gebang

Koridor 7A PGC Cililitan – Harmoni

Koridor 7B PGC Cililitan – Ancol

2. Bus Besar

PPD P 213 Grogol – Kp. Melayu

AJA P AC 119 Kp. Melayu – Cimone Tangerang

3. Bus Sedang

MetroMini 53 Kp. Melayu – Kp. Rambutan

MetroMini 506 Kp. Melayu – Pondok Kopi

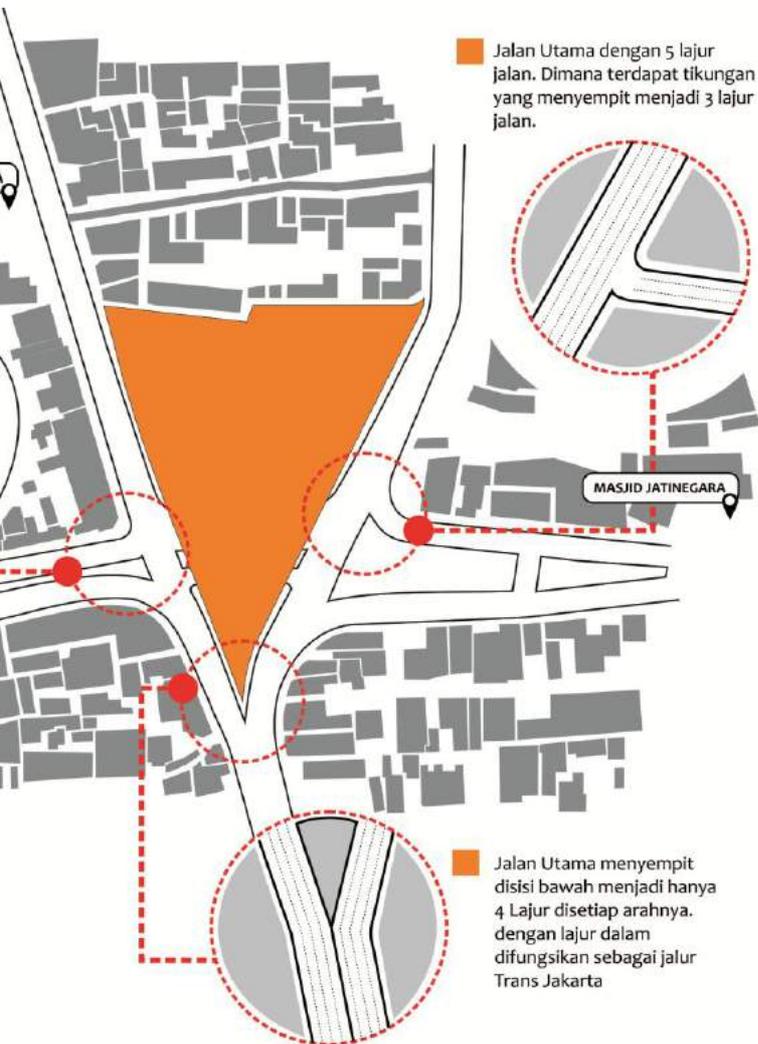
MetroMini T 46 Kp. Melayu – Pulogadung

Kopaja S 612 Kp. Melayu – Ragunan Belakang

MetroMini T 52 Kp. Melayu – Stasiun Cakung

Dian Mitra BS 07 Kp. Melayu – Tanah Abang

Kopaja T 502 Kp. Melayu – Tanah Abang



#### 4. Mobil / Angkot / Bemo

Mikrolet M 16 Pasar Minggu – Kp. Melayu

Mikrolet 26 Kp. Melayu – Bekasi

Mikrolet M 06 Kp. Melayu – Gandaria

Mikrolet 03 Kp. Melayu – Kompleks PWI

Mikrolet M 01A Kp. Melayu – Pasar Senen

Mikrolet M 32 Kp. Melayu – Perumnas Klender

Mikrolet 18 Kp. Melayu – Pondok Gede

Mikrolet 28 Kp. Melayu – Pondok Gede

Mikrolet M 31 Kp. Melayu – Pondok Kelapa

Mikrolet M 27 Kp. Melayu – Pulogadung

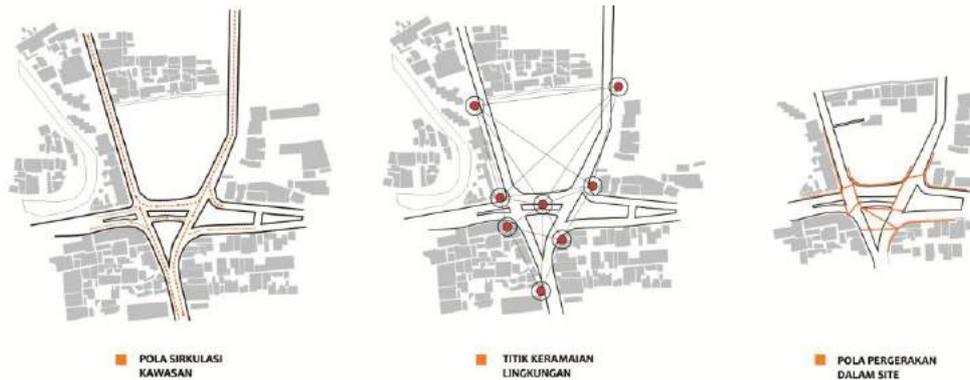
Sesuai dengan peta peruntukan, lahan memiliki kode lokasi 006.C.I.a.b dan 007.S.6.a.b dimana area ini diarahkan untuk dimanfaatkan sebagai ruang layanan pelayanan sosial (terminal) serta area campuran. Menilik dari tata aturan mengenai koefisien dasar bangunan dan standar ukur lahan dari pemda DKI, lokasi tersebut masuk kedalam kawasan dengan kode lokasi:

#### Intensitas Pergerakan Kawasan

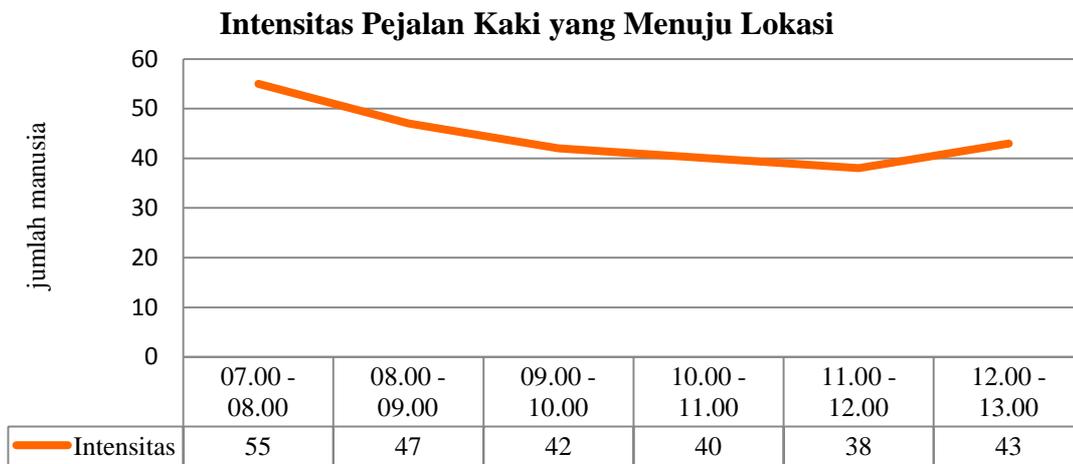
- Intensitas Manusia yang Menuju Lokasi

Analisa terhadap bus transJakarta. Bus trans Jakarta transit rata-rata tiap 15 menit sekali. Dimana pada halte kampung melayu, terdapat 5 pintu tujuan, yang berarti terdapat kurang lebih 5 bus yang transit dalam 15 menit sekali. Jika rata-rata kapasitas terisi tiap bus adalah 25 orang maka diperkirakan intensitas angkutnya dalam 15 menit sekali untuk keseluruhan bustransJakarta yang transit di halte kampung melayu adalah kurang lebih 125 orang tiap 15 menitnya atau 400 orang tiap jamnya (asumsi rentang susutan 20%).

Jika ditambahkan dengan angkutan umum yang daya tampungnya dibawah transJakarta maka jika kendaraan umum diasumsikan 15 orang per 10 menitnya maka terdapat kurang lebih 150 orang yang menuju lokasi tiap jamnya



Gambar II.4 Situasi lahan  
Sumber: dokumentasi pribadi



Tabel II.2 Intensitas pejalan kaki  
Sumber: dokumentasi pribadi

- Intensitas Pejalan Kaki yang Menuju Lokasi  
Data merupakan asumsi rata-rata terhadap jumlah kapasitas angkut kendaraan yang datang ke lokasi, baik itu bustrans Jakarta ataupun angkutan umum lainnya.
- Intensitas pergerakan kendaraan yang keluar masuk lokasi
  - a. Busway memasuki halte rata-rata dalam 15 menit sekali, dimana di halte kampung melayu terdapat 5 pintu tujuan. Jadi rata-rata kedatangan bus trans Jakarta di halte perjamnya sejumlah 20 bus.
  - b. Kopaja memasuki terminal dari arah jalan jatinegara timur dengan kedatangan rata-rata tiap 15 menit sekali, sehingga perjamnya kurang lebih terdapat 4-5 bus transit di terminal
  - c. Angkot memasuki terminal dari arah jalan jatinegara timur dan arah jalan otto iskandar dinata dengan kedatangan rata-rata tiap 5-6 menit sekali, sehingga perjamnya kurang lebih terdapat 8-10 angkot.

Dari analisis yang dilakukan, diperoleh kesimpulan bahwa kawasan ini merupakan kawasan yang padat aktivitas dan pengunjung. Umumnya merupakan calon atau penumpang busway dan kendaraan umum seperti metromini, kopaja dan angkot yang naik dan turun dari atau ke lokasi. Tidak ada jalur pedestrian yang jelas pada kawasan ini menjadikan pergerakan pedestrian menjadi semrawut dan tak teratur, kebanyakan dari pejalan kaki menyeberang pada jalan yang berada di bawah layang untuk kemudian menuju terminal ataupun halte busway. Posisi pintu masuk halte busway yang berada di utara-timur menjadikan para pejalan kaki dari arah barat atau selatan harus memutar dan melewati area jalan raya ataupun jalur trans Jakarta.

### **Permasalahan Lahan dan Kawasan**

Adapun kekurangan atau permasalahan lahan yang menjadi tantangan dalam eksplorasi desain yaitu:

- Tidak adanya trotoar pada lingkaran lahan
- Tidak adanya pengaturan lalu lintas yang mempermudah penyeberangan jalan yang menuju ke lokasi
- Adanya pedagang kaki lima yang berjualan di sekitar kawasan site

serta bawah jembatan layang yang sering kali menyebabkan kemacetan

- Tidak adanya area parkir untuk pembeli menyebabkan kemacetan pula
- Kebiasaan ngetem sembarangan oleh para sopir angkutan umum yang menjadikan kawasan semakin semrawut dan macet
- Kurangnya perteduhan di sekitar lokasi terminal kampung melayu

### **Potensi Lahan**

Jika dianalisa, lahan ini mempunyai beberapa potensi penunjang yang dapat menjadi penunjang dalam desain, yaitu:

- Lahan merupakan titik pertemuan dari segala aktivitas urban yang ada, sehingga memicu adanya interaksi yang lebih antara subyek dan subyek ataupun antara subyek dengan obyek serta lingkungannya
- Lahan merupakan pusat moda transportasi dalam hal ini, terminal serta halte transJakarta yang keduanya selalu ramai setiap harinya.
- Lahan juga merupakan titik persimpangan jalan yang menjadi akses utama dalam kota, sehingga lahan bisa difungsikan sebagai kawasan pembentuk memori bagi parapengguna jalan raya untuk mengetahui titik kawasan tersebut.

## BAB III

### PENDEKATAN DAN METODA DESAIN

#### III.1 Pendekatan Desain

##### *Agregasi*

Agregasi Sosial adalah kumpulan orang yang memiliki kesadaran bersama akan keanggotaan dan saling berinteraksi. Kelompok diciptakan oleh anggota masyarakat. Kelompok juga dapat memengaruhi perilaku para anggotanya. Agregasi social (*gregariousness group*) kelompok sosial merupakan kesatuan atau himpunan manusia yang hidup bersama dalam hubungan yang saling mempengaruhi dan kesadaran untuk saling menolong (Mu'arifin, 2010).

- *Faktor Pendorong Terbentuknya Agregasi*

Terdapat suatu pendapat yang menyatakan bahwa factor pendorong terbentuknya suatu agregasi social didasarkan atas adanya persamaan atas dirinya dan orang lain, antara lain:

1. Adanya persamaan nasib
2. Tujuan yang sama
3. Ideologi yang sama
4. Adanya interaksi

<b>AGREGASI</b>	<b>DESAIN CRITERIA</b>
	<b>INTANGIBLE</b>
<b>FUNGSIONALISM</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Berdasar deskriptif Agregasi, komponen arsitektur yang dihadirkan hendaklah berfungsi memicu interaksi dan komunikasi antar manusia dan mewadahi kegiatan yang sifatnya publik atau bersama-sama</li> <li>2. Berdasar syarat terbentuknya agregasi. Menjadikannya sebagai pendekatan / metode untuk kemudian dijadikan sebagai pendasaran dalam menentukan rangkaian aktivitas, pola hubungna ruang dan sistem manusa dalam desain.</li> </ol>
<b>APPROACH</b>	
<b>RUANG INTERAKSI</b>	<b>TANGIBLE</b>
	<p>Ruang yang dihadirkan adalah ruang-ruang dengan <i>enclosure</i> yang bias serta memaksiamalkan <i>exposure</i> agar pola interaksi dapat</p>

Tabel III.1 Desain kriteria agregasi

### ***Interaksi***

Interaksi sosial terjadi apabila memenuhi dua syarat, yaitu; adanya kontak sosial dan adanya komunikasi. Bentuk-bentuk interaksi bisa terwujud dalam kerjasama, persaingan dan pertentangan. Berlangsungnya suatu proses interaksi didasarkan pada berbagai faktor, antara lain, faktor imitasi, sugesti, identifikasi dan simpati. Faktor-faktor tersebut dapat bergerak sendiri, terpisah maupun tergabung.

Terdapat beberapa teori interaksi sosial berhubungan dan mengadopsi teori psikologi sosial, yaitu;

Teori perbandingan sosial adalah proses saling mempengaruhi dalam interaksi sosial yang ditimbulkan karena adanya kebutuhan untuk menilai diri sendiri dengan membandingkan diri dengan orang lain. Menurut Brigham (1991), pada umumnya yang dijadikan perbandingan adalah orang yang dinilai mempunyai kesamaan atribut dengannya, misalnya sama dalam hal usia, jenis kelamin, sikap, emosi, pendapat, kemampuan atau pengalaman.

### ***Public Space***

Ruang publik pada dasarnya adalah ruang kosong yang sangat

berguna dalam lingkungan. Ruang publik merupakan salah satu kebutuhan pokok bagi masyarakat kota sehingga bisa terjalin interaksi sosial di masyarakat kota itu sendiri.

Menurut Car et al. Dalam *carmona dkk.,(2003)* ruang publik dalam suatu permukiman akan berperan secara baik jika mengandung unsur antara lain:

#### *a. Comfort*

Merupakan salah satu syarat mutlak keberhasilan ruang publik. Lama tinggal seseorang di ruang publik dapat dijadikan tolak ukur comfortable tidaknya suatu ruang publik. Dalam hal ini kenyamanan ruang publik dipengaruhi antara lain oleh: *environmental comfort*, yang berupa perlindungan dari pengaruh alam seperti, sinar matahari, angin, dll.; *physical comfort*, yang berupa ketersediaannya terhadap fasilitas penunjang yang cukup seperti tempat duduk; *social and psychology comfort*

#### *b. Relaxion*

Merupakan aktivitas yang erat kaitannya dengan psychological comfort. Suasana rileks mudah dicapai jika badan dan pikiran dalam kondisi sehat dan senang. Kondisi ini dapat dibentuk dengan

menghadirkan unsur-unsur alam seperti tanaman/pohon/air dengan lokasi yang terpisah atau terhindar dari kebisingan atau hirup pikuk kendaraan di sekelilingnya.

c. *Passive engagement*

Aktivitas ini sangat dipengaruhi oleh kondisi lingkungannya. Kegiatan pasif dapat dilakukan dengan cara duduk-duduk atau berdiri sambil melihat aktivitas yang terjadi di sekelilingnya atau melihat pemandangan yang berupa taman, air mancur, patung atau karya seni lainnya.

d. *Active engagement*

Suatu ruang publik dikatakan berhasil jika dapat memfasilitasi aktivitas kontak/interaksi antar anggota masyarakat dengan baik.

e. *Discovery*

Merupakan suatu proses mengelola ruang publik agar di dalamnya terjadi suatu aktivitas yang tidak monoton

DESAIN CRITERIA	
INTANGIBLE	
<b>PUBLIC SPACE</b>	
<b>RELAXION</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Obyek arsitektur dapat menciptakan suasana tenang dan nyaman sehingga akan menjadikan kawasan tersebut menjadi pusat tujuan</li> </ul>
<b>PASSIVE ENGAGEMENT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arsitektur Kegiatan pasif dapat dilakukan dengan cara duduk-duduk atau berdiri sambil melihat aktivitas yang terjadi di sekelilingnya untuk menciptakan perasaan tertentu</li> </ul>
<b>ACTIVE ENGAGEMENT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Obyek arsitektur memfasilitasi aktivitas kontak/interaksi antar anggota masyarakat dengan baik</li> </ul>
<b>DISCOVERY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ruang publik agar di dalamnya terjadi suatu aktivitas yang tidak monoton</li> </ul>
<b>COMFORTABLE</b>	TANGIBLE
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Berkaitan dengan proporsi, ukuran dan luasan ruang serta jangkauan untuk menciptakan kenyamanan dalam desain</li> </ul>

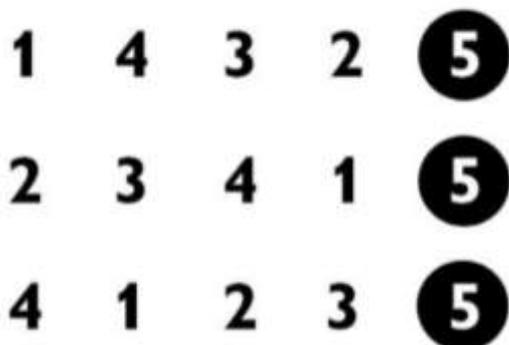
Tabel III.2 Desain kriteria *public space*

### III.2 Metoda Desain

Menurut William M. Pena,

*Metode merupakan sebuah sintesa dari analisis dan penyusunan sintesis yang dapat menjadi penerangan, wawasan dari pemecahan masalah;*

Metode berfikir / penggalian ide / analisis yang digunakan adalah metode Architectural Programming dari Williams M. Pena dalam bukunya Problem Seeking. Metode tersebut dipilih karena model metode program yang dikembangkan berbasis terhap isu dan fakta lapangan. Karena isu dan fakta lapangan yang diangkat merupakan suatu abstraksi terhadap latar dasar munculnya suatu arsitektur. Dengan metode ini pula juga untuk mempermudah alur berfikir hingga akhirnya menemukan konsep desain yang tepat.



Gambar III.1 Tahapan Metode William M. Pena

Metode William M. Pena ini terdiri dari:

1. Menetapkan **sasaran**
2. Mengumpulkan dan menganalisis **fakta**
3. Mengungkap dan menguji **konsep**
4. Menentukan **kebutuhan**
5. Menyatakan **permasalahan**

Berikut merupakan penerapan metode programming william pena dalam proses penggalian ide dapat disimpulkan sebagai berikut:

- **Sasaran/tujuan**

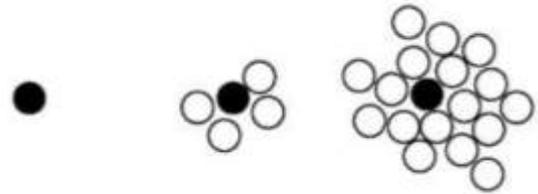
Sasaran dari desain ini adalah menyelesaikan permasalahan segregasi yang terjadi dalam beberapa kawasan yang karena dikhawatirkan mampu memicu munculnya konflik dalam kawasan tersebut.

- **Fakta**

Terdapat permasalahan segregasi dalam beberapa kawasan sehingga perlu adanya tindakan penyelesaian khususnya secara arsitektural. Inti permasalahan dari adanya segregasi ini adalah pola interaksi yang kurang antara satu sama lain, sehingga menjadi kurang akrab dan saling menjaga jarak antar masing-masing. Mengenai fakta analisa lahan akan dibahas pada poin selanjutnya.

- **Konsep**

Salah satu diagramatik konsep dari Pena ini adalah berkaitan dengan *People Grouping*. Konsep ini menekankan pada penggabungan individualis pada suatu kelompok. Konsep ini tentu sesuai dengan gambaran dari pendekatan diatas yang berkaitan dengan Agregasi, yang mana merupakan salah satu usulan solusi terhadap permasalahan segregasi ini.



Gambar III.2 Konsep Grouping William M. Pena

- **Kebutuhan**

- Pelaku: para segrekan yang berada dilingkungan kawasan serta penduduk sekitar kawasan
- Aktivitas: menyeberang jalan, menuju ke kendaraan umum, mengantre di halte, makan, bersantai
- Kebutuhan ruang: ruang pengelola, ruang pengunjung, ruang servis, ruang terbuka hijau
- Tuntutan ruang: terdapat ruang tunggu, ruang interaksi, ruang yang mempermudah jangkauan terhadap kendaraan umum, penyeberangan.

- **Permasalahan**

- terdapat pola tata sirkulasi dan tata ruang yang belum maksimal dan baik
- kebutuhan akan ruang interaksi yang tinggi

### **Hybrid Method**

Hibrid merupakan salah satu metode perancangan dalam sebuah karya Arsitektur yang muncul di era *Post Modern*. Secara etimologis Hibrid merupakan penggabungan beberapa aspek yang berbeda (binari oposisi), tentunya dalam bidang Arsitektural. Metode hibrid ini meliputi persilangan, pencampuran, penggabungan.

Menurut Jencks, hibrid merupakan suatu metode untuk menciptakan sesuatu dengan pola-pola lama (sejarah), namun dengan bahan dan teknik yang baru (Ikhwanuddin, 2005). Dengan kata lain menggabungkan bentuk-bentuk tradisional dengan teknik modern. Metode hibrid dinyatakan melalui tahapan-tahapan quotation, manipulasi elemen, dan unifikasi dan penggabungan. Metode ini memiliki kesamaan dengan versi Ventury, yang meliputi tatanan, fragmentasi, infleksi dan juxtaposition atau superimposisi. (Ikhwanuddin, 2005).

Metode Hibrid dilakukan melalui tahapan-tahapan quotation, manipulasi elemen dan unifikasi atau penggabungan. Metode ini memiliki kesamaan berfikir dengan metode 'both and' versi Venturi yang meliputi tatanan, fragmentasi dan infleksi dan

juxtaposition atau superimposisi. Metode Hibrid berpikir dari elemen atau bagian menuju keseluruhan. Sebaliknya pada metode 'both and', berpikir dilakukan dari keseluruhan menuju elemen atau bagian.

Tahapan metode Hibrid adalah sebagai berikut :



Gambar III.3 Peta alur metode *hybrid*

#### 1. Elektik/*Quotation*

Eklektik artinya menelusuri dan memilih perbendaharaan bentuk dan elemen Arsitektur dari masa lalu yang dianggap potensial untuk diangkat kembali. Eklektik menjadikan Arsitektur masa lalu sebagai titik berangkat, bukan sebagai model ideal. Asumsi dasar penggunaan Arsitektur masa lalu adalah telah mapannya kode dan makna yang diterima dan dipahami oleh masyarakat. Di sisi lain, *quotation* adalah mencuplik elemen atau bagian dari suatu karya Arsitektur yang telah ada sebelumnya.

#### 2. Manipulasi dan Modifikasi

Elemen-elemen atau hasil *quotation* tersebut selanjutnya

dimanipulasi atau dimodifikasi dengan cara-cara yang dapat menggeser, mengubah dan atau memutarbalikan makna yang telah ada. Beberapa teknik manipulasi yaitu:

- Reduksi atau simplifikasi. Reduksi adalah pengurangan bagian-bagian yang dianggap tidak penting. Simplifikasi adalah penyederhanaan bentuk dengan cara membuang bagian-bagian yang dianggap tidak atau kurang penting.
- Repetisi. Repetisi artinya pengulangan elemen-elemen yang di-*quotation*-kan, sesuatu yang tidak ada pada referensi.
- Distorsi bentuk. Perubahan bentuk dari bentuk asalnya dengan cara misalnya dipuntir (rotasi), ditekuk, dicembungkan, dicekungkan dan diganti bentuk geometrinya.
- Disorientasi. Perubahan arah (orientasi) suatu elemen dari pola atau tatanan asalnya.
- Disporsisi. Perubahan proporsi tidak mengikuti sistem proporsi referensi (model).
- Dislokasi. Perubahan letak atau posisi elemen di dalam model referensi

### 3. Penggabungan (Kombinasi atau Unifikasi)

Penggabungan atau penyatuan beberapa elemen yang telah dimanipulasi atau dimodifikasi ke dalam desain yang telah ditetapkan ordernya.

*(halaman ini sengaja dikosongkan)*

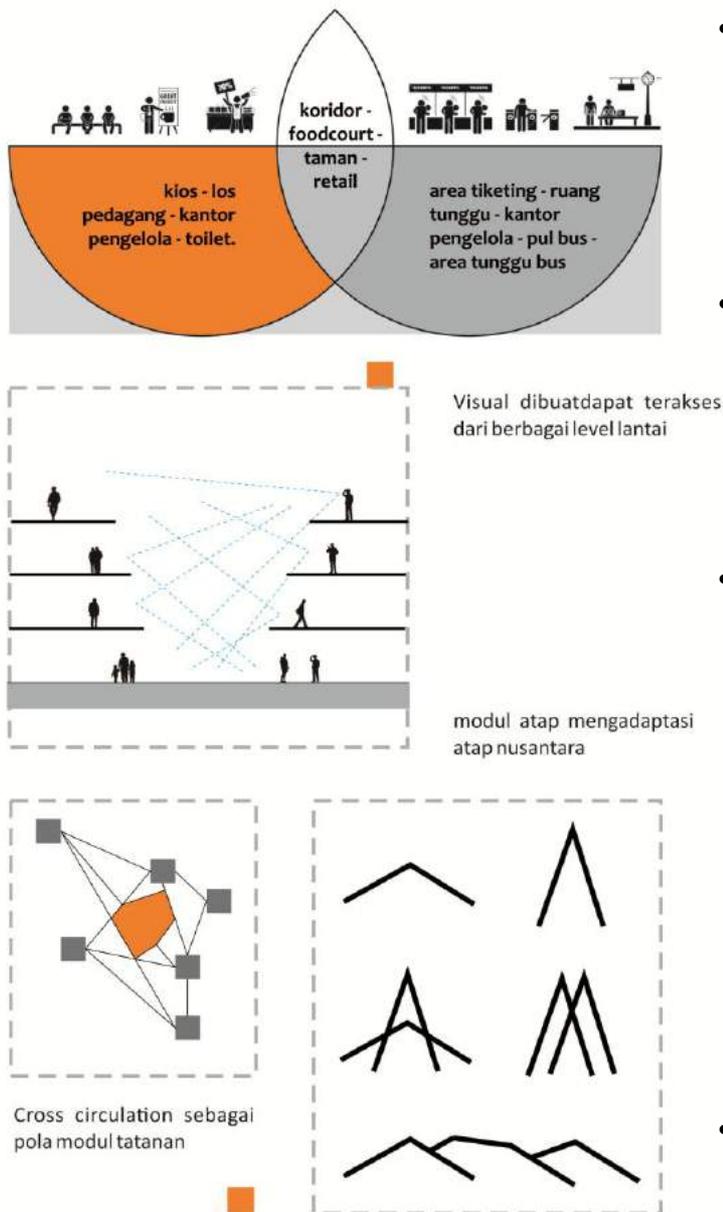
## BAB IV

### KONSEP DESAIN

#### IV.1 Eksplorasi Formal

Sebagaimana yang disebutkan dalam bab sebelumnya, dimana intensitas keseharian, interkasi dan pola hubungan akan membentuk suatu karakter baru dalam sekelompok atau beberapa kelompok yang berada dalam suatu kawasan. Intensitas keseharian, interkasi dan pola hubungan akan mampu mereduksi batas (Segregasi) sosial antar kelompok dalam kawasan. Pola ini pula yang sebenarnya terdapat dalam pendekatan Agregasi yang juga menjadi pondasi dalam konsep rancangan ini. Sehingga konsep yang diajukan hendaknya berhubungan dengan kriteria desain berikut:

- Segregasi sosial dapat diselesaikan melalui Agregasi sosial yaitu dengan pola interaksi dan komunikasi antar pihak yang segrekan. Menanggapi hal tersebut, maka diperlukan *suatu arsitektur yang memunculkan interaksi antar segrekan didalamnya.*
- Lawan dari segregasi adalah agregasi, agregasi muncul dengan cara penggabungan fungsi sosial. Dalam hal ini, secara arsitektural,
  - pendekatan Agregasi ini bisa diwujudkan/dirupakan dalam *penggabungan fungsi ruang atau membentuk ruang dengan batas-batas yang bias.* Sehingga kontak visual antar ruang akan semakin bebas.
  - Fungsi ruang yang memungkinkan dalam memicu pola interaksi dan komunikasi secara luas adalah ruang dengan kadar privasi rendah atau dengan kata lain adalah ruang semi publik hingga ruang publik. Dengan *menghadirkan ruang publik*, batas antar sosial akan bisa ditekan dan bahkan komunikasi antar segrekan.
  - Berdasarkan kajian ruang publik, *ruang publik dengan tipologi eksternal public space mampu mawadahi proses Agregasi*, karena ruang publik ini bersifat terbuka untuk umum, dengan tipologi semacam, taman, alun, alun, jalur pejalan kaki, dll.



Gambar IV.1 Konsep desain

## IV.2 Eksplorasi Teknis

Berikut konsep teknisnya:

- dibuat semi terbuka dengan pola penghawaanutamakan alami dengan pencahayaan dimaksimalkan pada pencahayaan alam pula.
- dibuat dengan model trap naik, hal ini sesuai dengan konsep minim enclosure sebagai media guna mempermudah jangkauan visual dari masing-masing zonasi.
- Area terminal dengan kepadatannya coba diurai dengan memisahkan jenis moda transportasi yang ada. Namun di antara kesemua moda tersebut, terdapat keterhubungan melalui ruang tertentu, sehingga pada akhirnya, pengunjung diarahkan tetap pada satu ruang utama dalam area.
- Untuk moda transportasi bus trans Jakarta sendiri akan diletakkan pada lantai 2 terminal, hal ini dilakukan untuk menghindari crossing yang terjadi di kedua moda transportasi yang lain. Kenapa transJakarta dipilih di atas juga karena moda transportasi ini tidak memerlukan area pul kendaraan, sehingga lebih minim penggunaan ruang terminal.

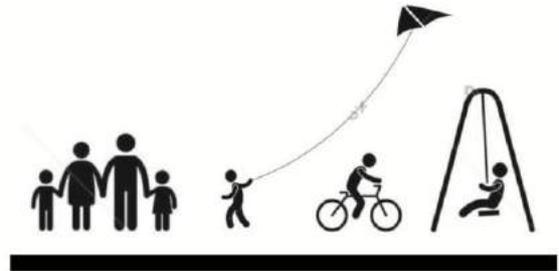
## BAB V DESAIN

### V.1 Eksplorasi Formal

Penerapan metode dalam perancangan:

#### 1. Tahap Elektik / *Quotation*

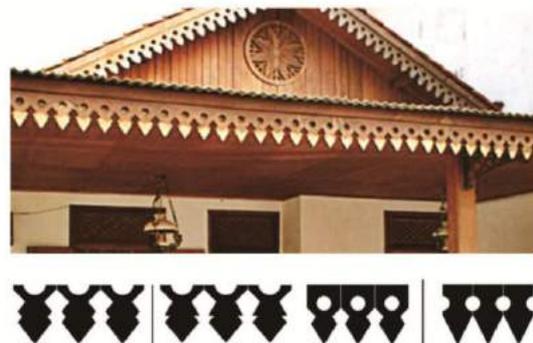
- Pemilihan fungsi area publik sebagai ruang yang ramah dari segala usia dan golongan masyarakat
- Pemilihan fungsi dari obyek pasar dengan terminal untuk kemudian digabungkan. Fungsi yang dipilih adalah koridor dan lobby dalam pertokoan dengan koridor pada terminal
- Pemilihan bentukan masa lalu/tradisional berupa arsitektur rumah adat Betawi, dimana unsur ornametasi dalam Arsitektur betawi menjadi unsur utama ciri dari rancangan yang akan dihadirkan



Gambar V.1 Ruang publik segala usia



Gambar V.2 penggabungan fungsi



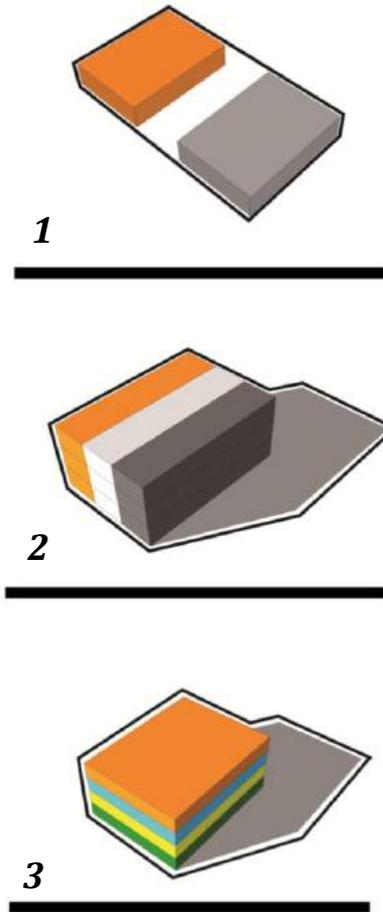
Gambar V.3 Ornamen betawi

## 2. Tahap Manipulasi / Modifikasi

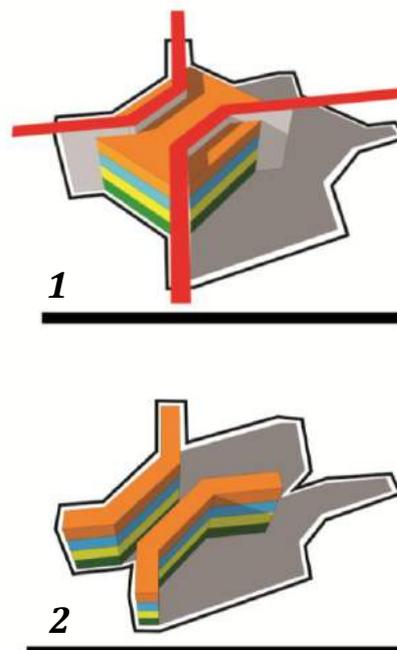
- Bauran ruang berupa koridor dibuat sebagai identitas kuat dari aspek interaksi
- Modifikasi ornamen menjadi bagian dari elemen struktur

## 3. Tahap Penggabungan

- Hasil penggabungan antara terminal dan pasar dalam satu sistem dan bangunan membentuk suatu tatanan masa baru, dimana akhirnya terbentuk masa transisi diantara kedua fungsi utama ini.
- Area transisi ini lah yang kemudian dimaksimalkan sebagai ruang interaksi dan agregasi dalam rancangan
- Selain itu, peggabungan model tradisional dan modern ini membentuk arsitektur perpaduan baru sebagaimana konsep hybrid ini diterapkan



Gambar V.4 Proses tahap modifikasi



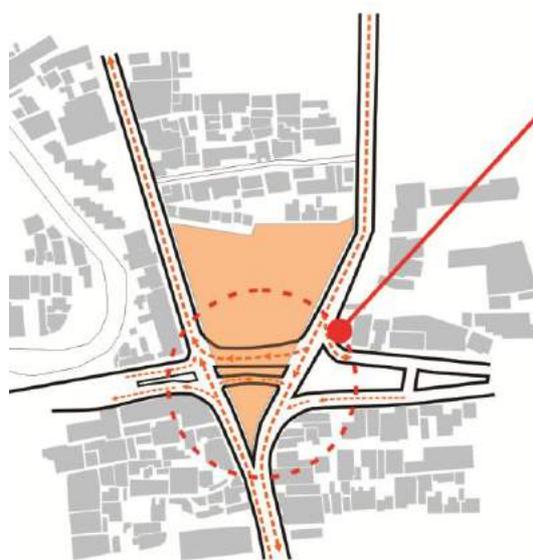
Gambar V.5 Proses tahap penggabungan

## V.1 Eksplorasi Teknis

### • *Sirkulasi Kendaraan*

Pola sirkulasi kendaraan berangkat dari model sirkulasi eksisting. Dimana terdapat 3 lengkung utama jalur moda transportasi. Yakni:

- 3 rute bus TransJakarta dari arah Utara dan puter balik di lahan
- 1 rute dari arah Selatan yang puterbalik
- 1 rute lurus, masuk dari pintu Selatan dan keluar dari pintu utara
- Masing-masing puter balik dari utara dan selatan untuk moda Kopaja dan Metromini.



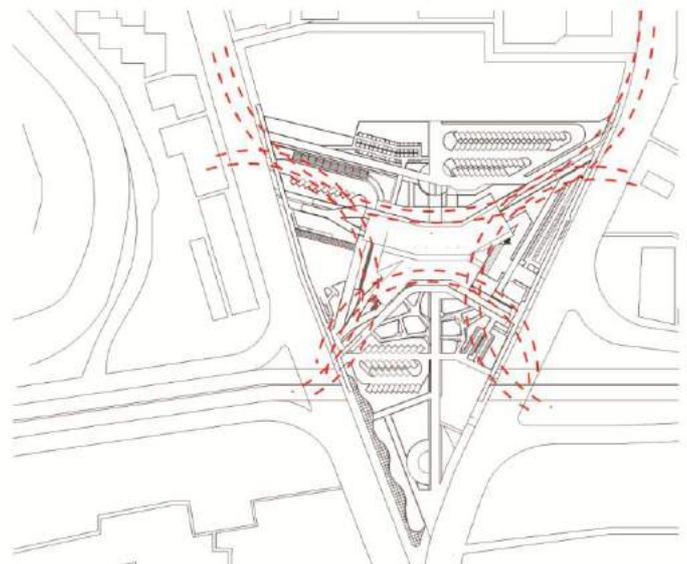
■ POLA SIRKULASI KAWASAN

Gambar V.6 Pola sirkulasi



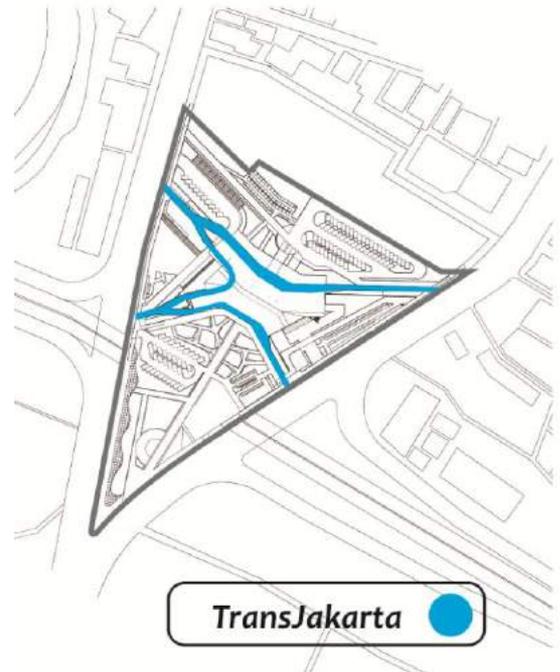
Sirkulasi Eksisting

Pola Sirkulasi baru

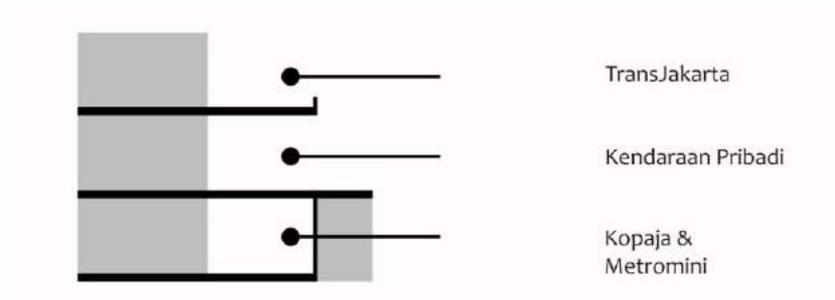


Area terminal dengan kepadatannya coba diurai dengan memisahkan jenis moda transportasi yang ada. Namun diantara kesemua moda tersebut, terdapat keterhubungan melalui ruang tertentu, sehingga pada akhirnya, pengunjung diarahkan tetap pada satu ruang utama dalam area.

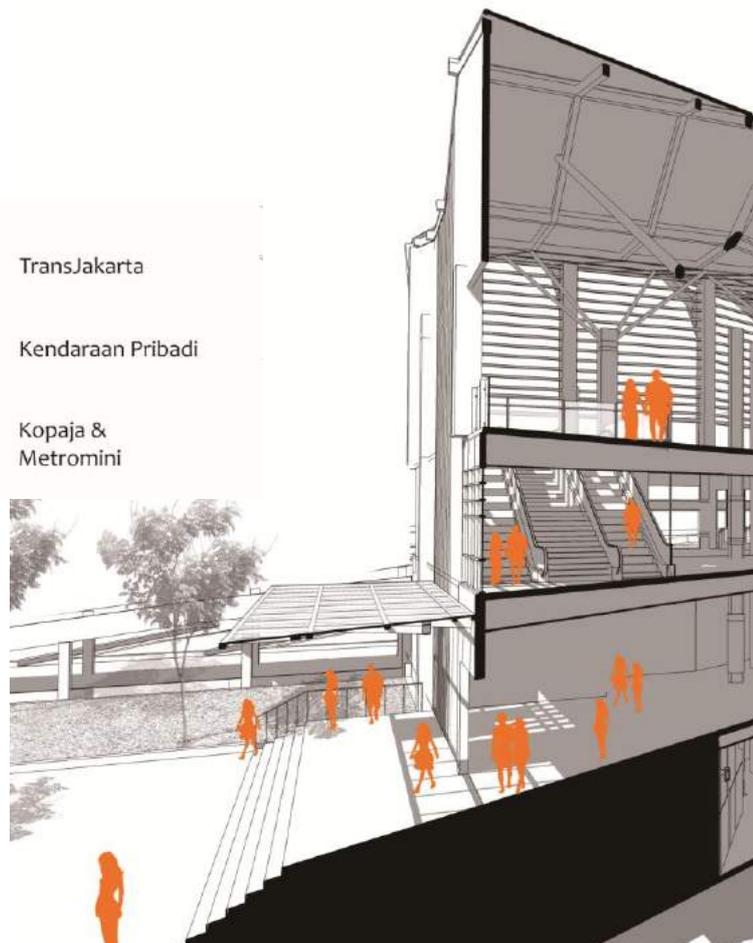
Pola awal yang berberupa himpitan berlawanan dipertahankan sebagai pola rancangan, hal ini karena dengan pola tersebut cukup mampu memisahkan crossing kendaraan yang keluar dan masuk terminal dari arah utara dan selatan lahan.

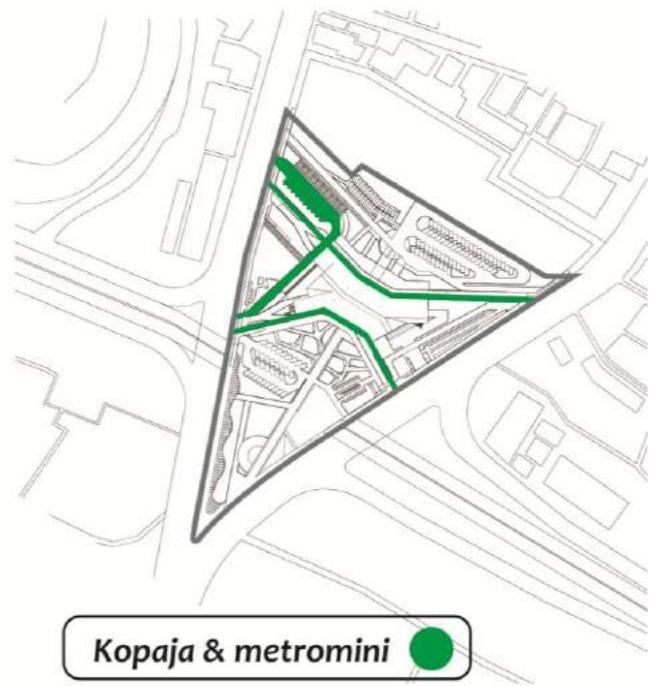
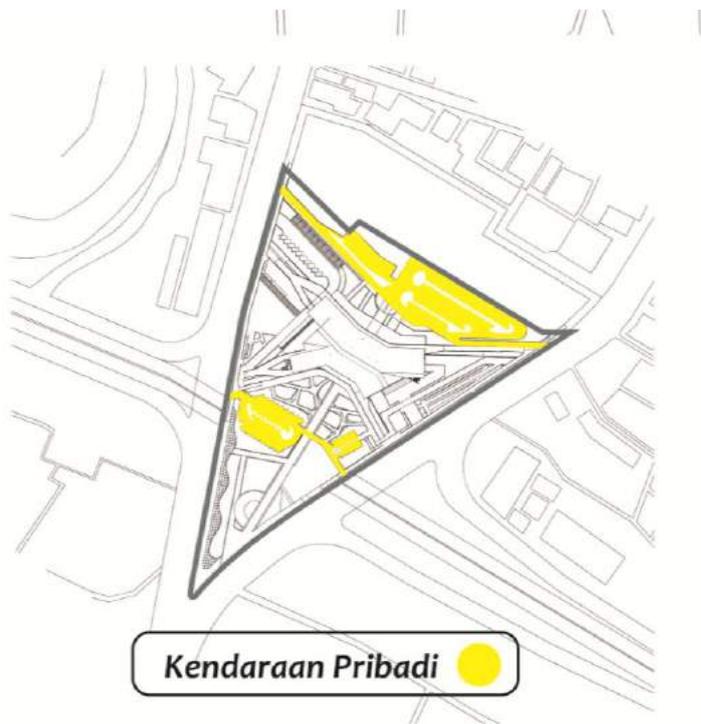


Gambar V.7 Skema pergerakan kendaraan



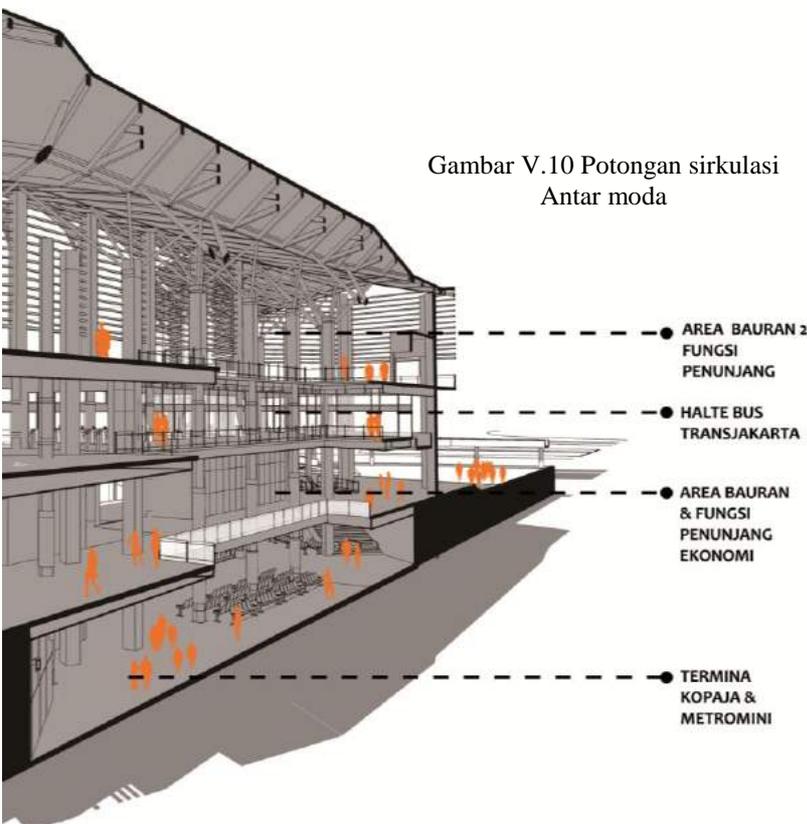
Gambar V.8 Zonasi antar moda





Gambar V.9 Pola sirkulasi tiap moda

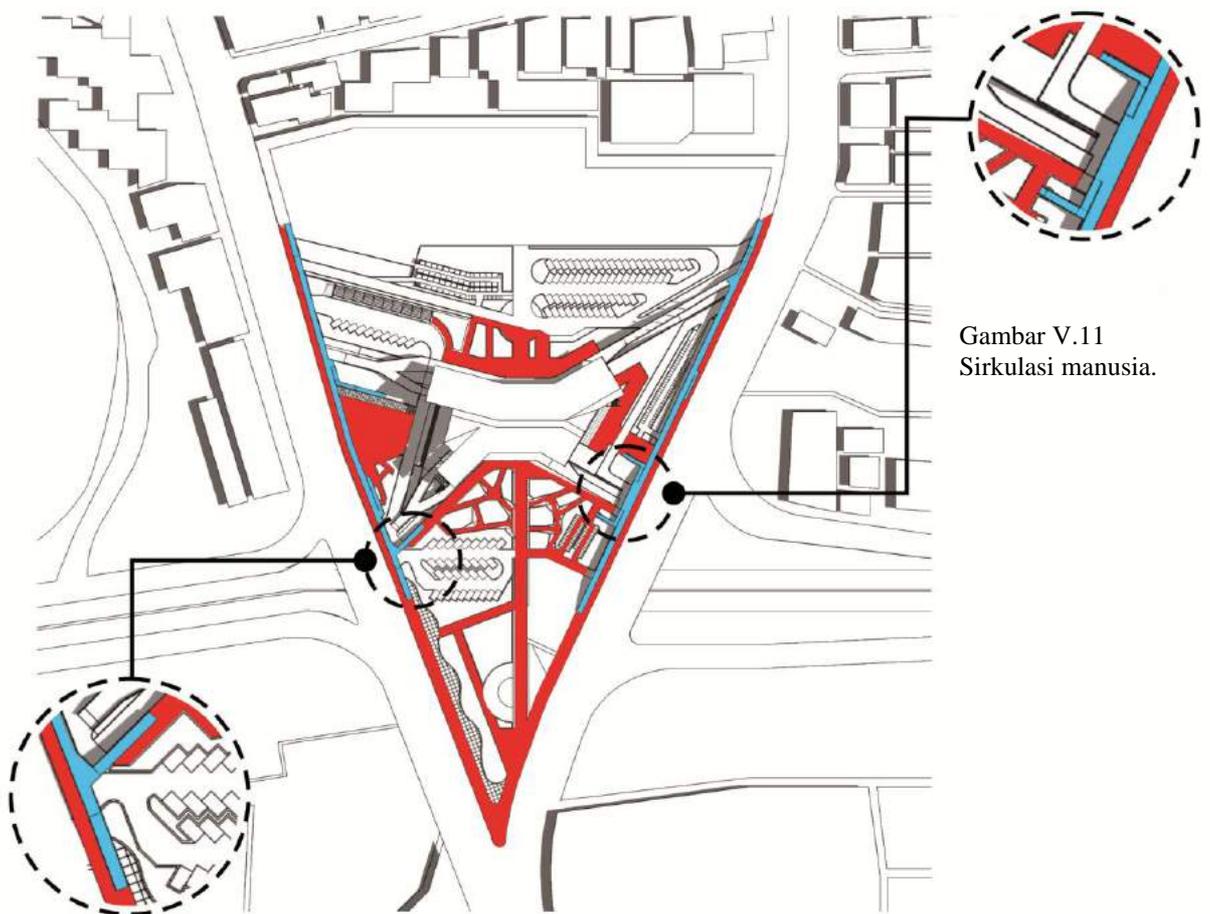
Gambar V.10 Potongan sirkulasi Antar moda



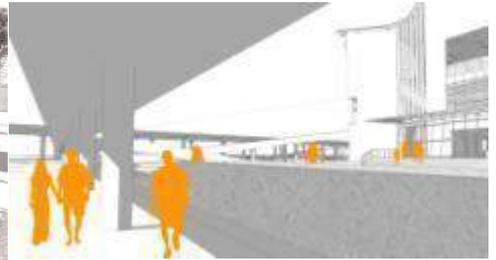
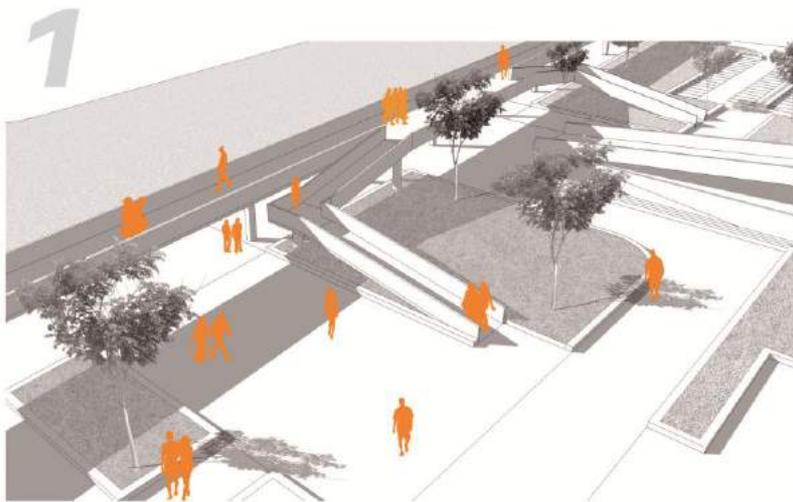
Untuk moda transportasi bus trans Jakarta sendiri akan diletakkan pada lantai 2 terminal, hal ini dilakukan untuk menghindari crossing yang terjadi di kedua moda transportasi yang lain. Kenapa transJakarta dipilih diatas juga karena moda transportasi ini tidak memerlukan area pul kendaraan, sehingga lebih minim penggunaan ruang terminal.

- **Sirkulasi Manusia**

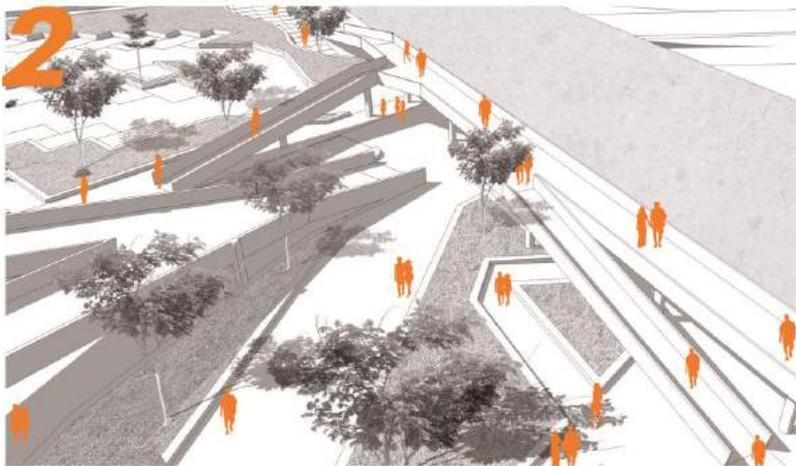
Bangunan dirancang untuk dapat terakses dari segala arah, utamanya pada sisi barat dan timur lahan, yang mana menjadi akses utama memasuki bangunan. Pola sirkulasi disusun berdasar pola pergerakan (eksisting) dalam kawasan. Pergerakan sirkulasi dalam bangunan dibantu oleh adanya tangga, eskalator dan lift. *High Pedestrianway* untuk mengatasi cross sirkulasi antara pergerakan manusia dan sirkulasi kendaraan



Gambar V.11  
Sirkulasi manusia.



Gambar V.12  
*High Pedestrianway.*



■ **High Pedestrianway** untuk mengatasi cross sirkulasi antara pergerakan manusia dan sirkulasi kendaraan



Gambar V.13 Eskalator dan tangga sirkulasi.



Gambar V.14 Site plan.

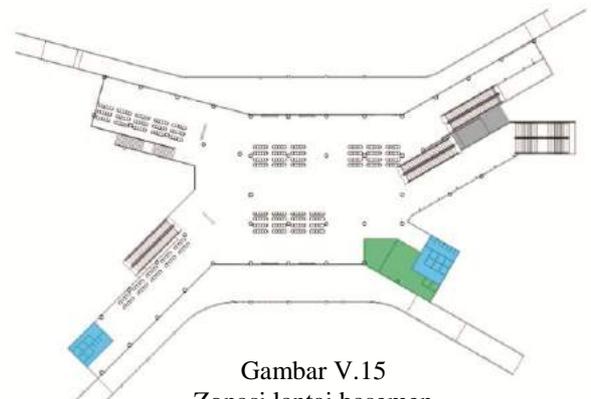
- **Konfigurasi Tatanan**

Area taman, sebagai bagian dari bauran antara fungsi pasar dan terminal direncanakan sebagai area yang full interactive, dimana area ini diupayakan untuk memicu panca indera untuk berinteraksi dengan masnuia ataupun dengan olahan alam.

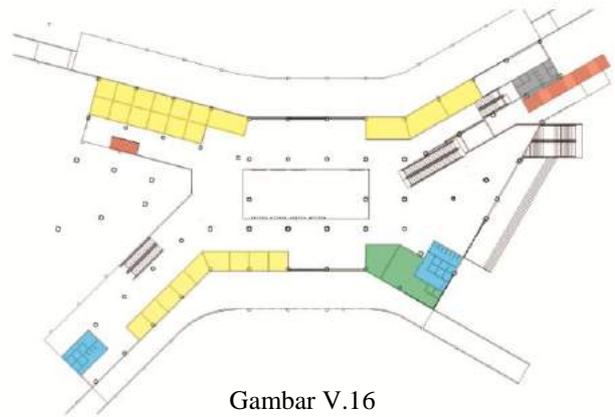
Selain itu, area ini juga dirancang terakses tidak hanya secara sirkulasi, namun juga secara visual ke setiap elemen utama rancangan kawasan lokasi ini.

- KETERANGAN**
1. Parkir Motor sisi utara
  2. Parkir Mobil
  3. Area dropoff sisi utara
  4. Area Shelter angkutan kota (feeder)
  5. Pintu keluar sisi barat
  6. Area drop off dan pintu masuk sisi barat
  7. Terminal
  8. Area dropoff dan pintu masuk sisi timur
  9. Area parkir sisi timur
  10. Pintu masuk kendaraan sisi timur
  11. Pintu keluar kendaraan sisi timur
  12. Taman
  13. Pintu masuk sisi barat
  14. Parkir mobil sisi selatan
  15. Area taman

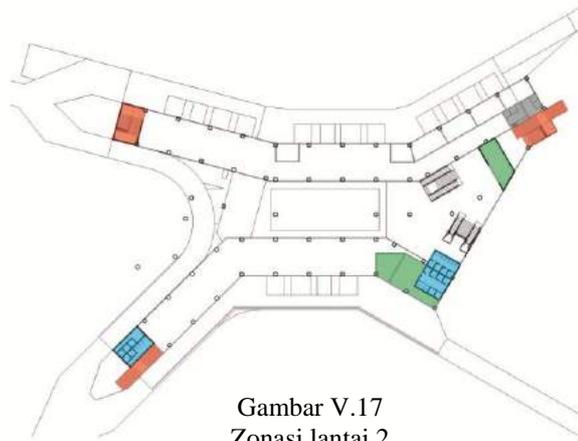
- AREA PERDAGANGAN/KIOS**
- AREA PENUNJANG KEDARURATAN**
- RUANG UTILITAS**
- RUANG PENGELOLA**
- AREA KAMAR MANDI**



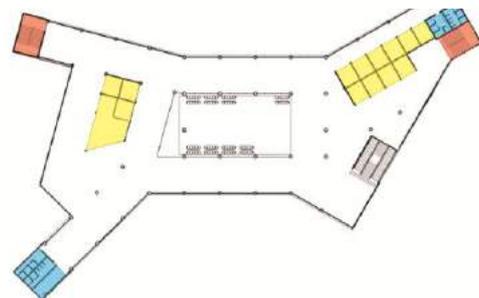
Gambar V.15  
Zonasi lantai basement



Gambar V.16  
Zonasi lantai 1



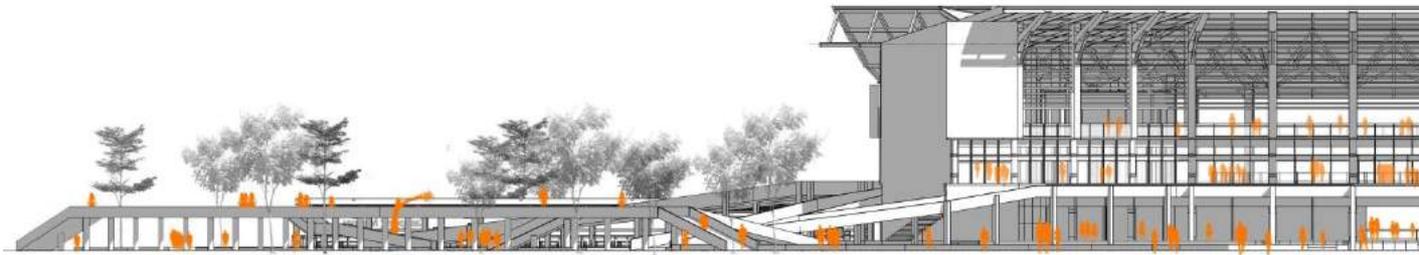
Gambar V.17  
Zonasi lantai 2



Gambar V.18  
Zonasi lantai 3

- **Tampang Bangunan**

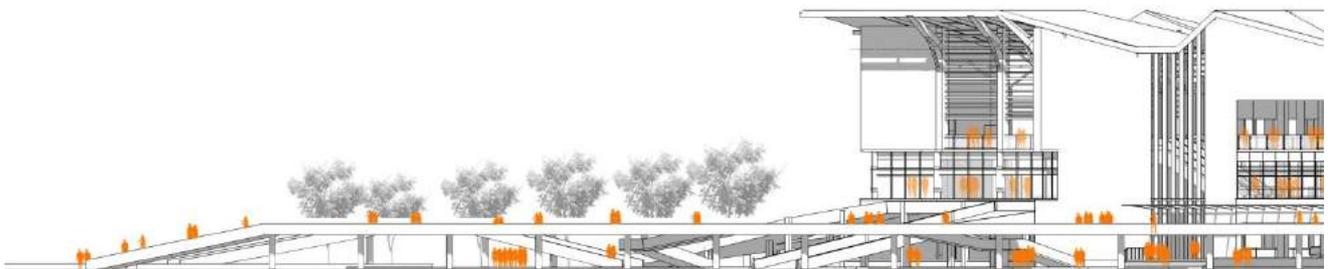
Bentukan atap diadaptasi dari bentukan atap arsitektur nusantara dimana didominasi oleh atap-atap pelana ataupun perisai. Jenis atap nusantara ini kemudian digubanh tanpa menghilangkan fungsi dan ciri utamanya, dengan mengikuti lekuk dari masa bangunan yang ada.



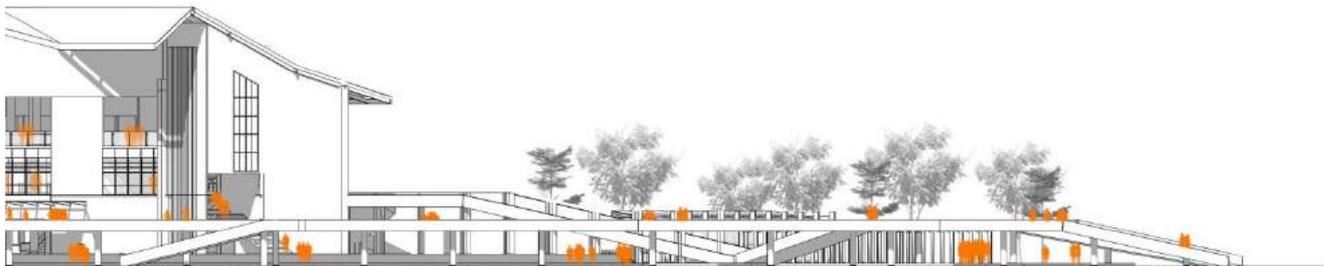
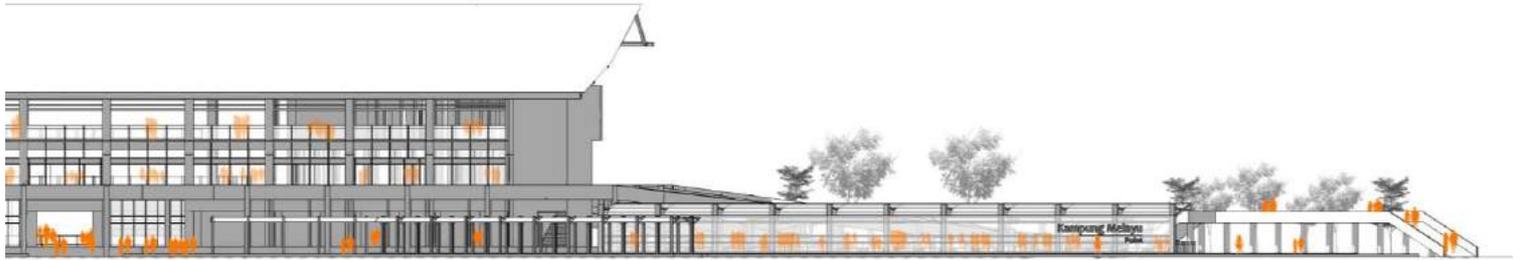
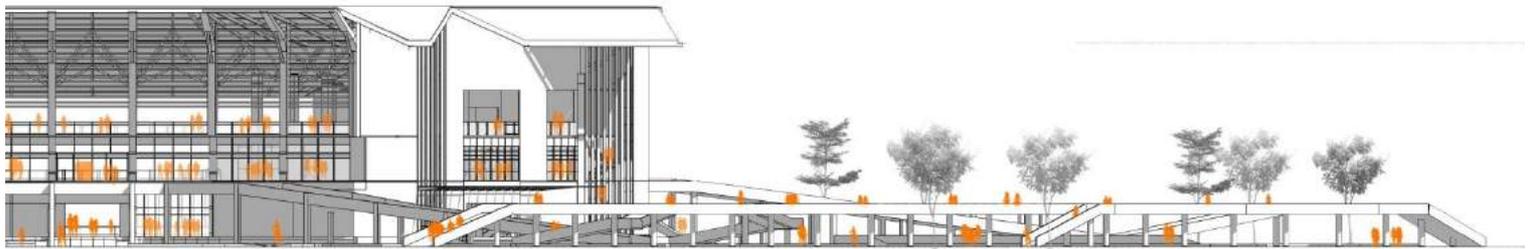
Gambar V.19 Tampak 1



Gambar V.20 Tampak 2



Gambar V.21 Tampak 3



*(halaman ini sengaja dikosongkan)*

## **BAB VI**

### **KESIMPULAN**

Melihat permasalahan isu dan berdasarkan hipotesa berupa rancangan desain Terminal Kampung Melayu bisa menjadi salah satu usulan perancangan dan pengaplikasian terhadap metode *hybrid*. Metode ini bisa diterapkan dalam kondisi kasus dan isu tersebut namun masih dengan beberapa catatan. Dalam artian tidak semua dari metode hybrid ini dapat diaplikasikan dan diwujudkan dalam bentuk desain rupa rancang terminal kampung melayu.

Namun dari hal ini penulis mengakui masih banyak kekurangan baik analisis dan sintesis dari penerapan metode ini. Kedepan penulis berharap metode ini bisa menjadi bahan ajar dan terus untuk di evaluasi untuk kemudian menjadi benar-benar bisa di terapkan dalam desain.

*(halaman ini sengaja dikosongkan)*

## DAFTAR PUSTAKA

- [1] Badan Pusat Statistik Nasional. 2015. *Statistik Kriminalitas 2015*. Jakarta: BPSN
- [2] Huda. (2015). *68% penduduk indonesia diramalkan sesaki kota pada 2025*. [Online]. Website: <http://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20150126124532-78-27377/68-persen-penduduk-indonesia-diramalkan-sesaki-kota-pada-2025/>
- [3] Badan Perencanaan Daerah DKI Jakarta. 2014. *Peta Jakarta*. Jakarta: BAPPEDA DKI Jakarta
- [4] Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 1 Tahun 2014 Tentang Rencana Detail Tata Ruang Dan Peraturan Zonasi
- [5] Melati, Putri. (2014). *Memahami teori interaksi sosial*. [Online]. Website: <http://ensiklo.com/2015/08/memahami-teori-interaksi-sosial/>
- [6] Surasetja, Irwan. 2007. *Bahan Ajar Pengantar Arsitektur : "Fungsi, Ruang, Bentuk Dan Ekspresi Dalam Arsitektur"*. Jakarta: Arena press
- [7] Badan Standarisasi Nasional Indonesia. 2012. *"Pasar Rakyat" SNI 8152:2015*. Jakarta: BSNI
- [8] Marlina, Endy, Dkk. 2015. *Jurnal Humaniora : "Pasar Sebagai Ruang Seduluran Masyarakat Jawa"*. Yogyakarta: Aksara
- [9] Saputro, Wisnu Dinan.(2007). *Evaluasi lokasi dan tapak terminal tipe C*. Universitas 11 Maret Press. Solo
- [10] Jencks, C. 1997. *Theory And Manifestoes*. Academy Edition. New York.
- [11] Ikhwanuddin. 2005. *Menggali Pemikiran Postmoderisme Dalam Arsitektur*. Gajah MadaUniversity Press. Jogjakarta.
- [12] Pena, William. 2001. *Fourth edition: problem seeking an architectural programming primer*. New York: HOK Group, Inc.
- [13] Neufert, Ernest. 1996. *Data Arsitek 1*. Jakarta: Erlangga

*(halaman ini sengaja dikosongkan)*

