



TESIS PERANCANGAN - DA185411

**PERANCANGAN BANGUNAN PUSAT
PERBELANJAAN BERBASIS RUANG PEDESTRIAN
DENGAN PENDEKATAN MOBILITAS URBAN**

**KAPINDRO HARI SASMITA
08111750070008**

**Dosen Pembimbing
Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono
Prof. Dr. Ir. Vincentius Totok Noerwasito, M.T**

**Program Magister
Bidang Keahlian Perancangan Arsitektur
Departemen Arsitektur
Fakultas Teknik Sipil, Perencanaan dan Kebumihan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya
2020**



DESIGN THESIS - DA185411

**DESIGNING SHOPPING CENTRE BUILDING BASED
ON PEDESTRIAN SPACE WITH URBAN-MOBILITY
APPROACH**

**KAPINDRO HARI SASMITA
08111750070008**

Supervisors

Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono

Prof. Dr. Ir. Vincentius Totok Noerwasito, M.T

Master Program

Major of Architectural Design

Department of Architecture

Faculty of Civil, Planning and Earth Engineering

Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Surabaya

2020

LEMBAR PENGESAHAN TESIS

Tesis disusun untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar

Magister Arsitektur (M.Ars)

di

Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh:

KAPINDRO HARI SASMITA

NRP: 08111750070008

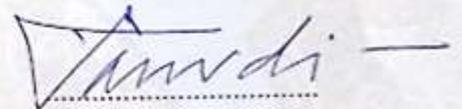
Tanggal Ujian: 07 Januari 2020

Periode Wisuda: Maret 2020

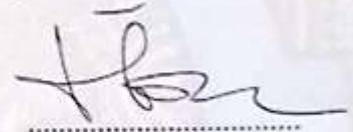
Disetujui oleh:

Pembimbing:

1. Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono
NIP: 196105201986011001

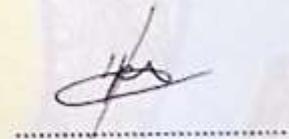


2. Prof. Dr. Ir. Vincentius Totok Noerwasito, M.T
NIP: 195512011981031003

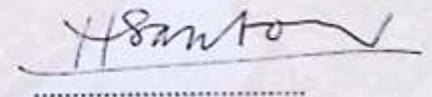


Penguji:

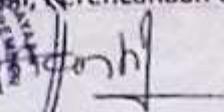
1. Dr. Arina Hayati, ST, MT
NIP: 197907052008122002



2. Prof. Ir. Happy Ratna Santosa, M.Sc, Ph.D
NIP: 194602021976032001



Kepala Departemen Arsitektur,
Fakultas Teknik Sipil, Perencanaan dan Kebumihan


Dr. Dewi Septanti, S.Pd, ST, MT

DEPARTEMEN ARSITEKTUR
NIP: 196909071997022001

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Kapindro Hari Sasmita

NRP : 08111750070008

Program Studi : Magister (S2)

Departemen : Arsitektur

dengan ini menyatakan, bahwa isi sebagian maupun keseluruhan tesis saya dengan judul:

PERANCANGAN BANGUNAN PUSAT PERBELANJAAN BERBASIS RUANG PEDESTRIAN DENGAN PENDEKATAN MOBILITAS URBAN

adalah benar-benar hasil karya intelektual mandiri, diselesaikan tanpa menggunakan bahan-bahan yang tidak diijinkan dan bukan merupakan karya pihak lain yang saya akui sebagai karya sendiri.

Semua referensi yang dikutip maupun dirujuk telah ditulis secara lengkap pada daftar pustaka.

Apabila ternyata pernyataan ini tidak benar, saya bersedia menerima sanksi sesuai peraturan yang berlaku.

Surabaya, 07 Januari 2020

Yang Membuat Pernyataan



Kapindro Hari Sasmita

NRP: 08111750070008

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah Rabbil-Alamiin, segala puji bagi Allah, Tuhan seluruh alam, karena atas izin dan pertolongan-Nya penulis dapat menyelesaikan tesis ini yang mana merupakan persyaratan utama kelulusan dari Program Magister di Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS).

Tesis yang berjudul *Perancangan Bangunan Pusat Perbelanjaan Berbasis Ruang Pedestrian dengan Pendekatan Mobilitas Urban* ini juga merupakan wujud kepedulian penulis atas kondisi lingkungan hidup di Indonesia, khususnya ruang pedestrian di lingkungan urban yang mana menjadi isu utama di dalam tesis ini. Penulis berharap penelitian dan perancangan dalam tesis ini dapat memberikan sumbangsih gagasan dalam perencanaan dan perancangan bangunan komersial di Indonesia menjadi lebih mempertimbangkan mobilitas untuk para pedestrian (pejalan-kaki).

Penulis tidak mungkin sanggup menyelesaikan tesis ini tanpa dukungan dan bantuan dari orang lain, karena itu penulis mengucapkan terima kasih banyak kepada pihak-pihak berikut ini:

1. Bapak AKP. Mulyono, S.H dan Ibu Silvia Lusiani, selaku kedua orang tua penulis yang selalu mendoakan dan mendukung keberhasilan penulis dengan penuh ketulusan, khususnya dalam menyelesaikan studi di kampus ITS ini.
2. Bapak Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono, selaku Dosen Pembimbing I yang banyak sekali memberikan bimbingan secara kritis, baik mengenai substansi maupun mengenai tata-tulis pada tesis ini.
3. Bapak Prof. Dr. Ir. Vincentius Totok Noerwasito, M.T, selaku Dosen Pembimbing II yang juga banyak memberikan bimbingan, khususnya mengenai penyajian ilustrasi dan konsep pada tesis ini.
4. Ibu Dr. Arina Hayati, ST, MT, selaku Dosen Penguji I yang banyak sekali mengkritisi tesis ini, khususnya mengenai metodologi perancangan, sehingga tesis ini menjadi lebih baik.

5. Ibu Prof. Ir. Happy Ratna Santosa, M.Sc, Ph.D, selaku Dosen Penguji II yang juga banyak mengkritisi tesis ini, khususnya mengenai tata-tulis dan penyajian ilustrasi, sehingga tesis ini menjadi lebih baik.
6. Bapak Sahal Junaidi dan para karyawan lainnya di Pascasarjana FADP-ITS yang selalu menyampaikan informasi-informasi penting mengenai pelaksanaan preview dan ujian tesis.
7. Teman-teman penulis di Program Magister ITS ini yang sering kali saling menyampaikan informasi penting mengenai tesis, serta saling memberikan semangat dan rasa percaya diri.

Tidak ada gading yang tak retak, walaupun tesis ini telah melewati tahap-tahap preview dan ujian, namun penulis yakin masih ada khilaf dan kesalahan dalam penyusunan tesis ini. Maka dari itu, penulis akan sangat terbuka terhadap masukan dan saran dari para pembaca mengenai aspek apapun ke alamat email penulis, yaitu pindrosasmita@gmail.com.

Surabaya, 12 Nopember 2019

Penulis

PERANCANGAN BANGUNAN PUSAT PERBELANJAAN BERBASIS RUANG PEDESTRIAN DENGAN PENDEKATAN MOBILITAS URBAN

Nama Mahasiswa : Kapindro Hari Sasmita
NRP : 08111750070008
Pembimbing : Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono
Co-Pembimbing : Prof. Dr. Ir. Vincentius Totok Noerwasito, M.T

ABSTRAK

Mobilitas berkontribusi pada kualitas hidup (Muller, 2016). Di Indonesia selama ini, bangunan pusat perbelanjaan dan ruang pedestrian kota belum saling mendukung dalam mewadahi aktivitas berjalan-kaki, akibatnya masyarakat lebih suka menggunakan kendaraan pribadi dalam berlalu-lalang di perkotaan, meskipun permukimannya tidak begitu jauh dari area komersial yang dituju. Pemasalahan ini berdampak ke permasalahan lain, seperti kepadatan lalu-lintas, kecelakaan, pencemaran udara, tekanan pikiran, dan sebagainya. Maka, sangat perlu untuk merancang bangunan pusat perbelanjaan yang yang tidak hanya menjadi titik destinasi berbelanja, tapi juga berperan sebagai ruang perpindahan masyarakat berupa infrastruktur untuk para pedestrian umum yang memiliki mobilitas yang baik. Sehingga, *gaya hidup berjalan-kaki* dapat kembali populer di Indonesia.

Penelitian yang dijadikan basis perancangan pada tesis ini ditujukan untuk menemukan kriteria dan pola rancang yang terbaik untuk bangunan pusat perbelanjaan yang dapat memberikan mobilitas untuk pedestrian umum dengan berpedoman pada teori utama *mobilitas urban* yang di dalamnya terdapat aspek *walkability*, *multi-modal mobility options*, *mix-use development* dan *ecological awareness*.

Metodologi yang diterapkan adalah *Pattern-Based Framework*, yaitu metode untuk mengeksplorasi pola atau tipologi dari karya-karya sebelumnya untuk diterapkan pada situasi yang baru. Input utama dalam penerapannya pada tesis ini adalah preseden-preseden bangunan pusat perbelanjaan modern yang juga berbasis ruang pedestrian, serta relatif berhasil memberikan mobilitas untuk pedestrian umum di lingkungan urban. Kesamaan atau kemiripan karakteristik rancangan pada preseden-preseden ini diidentifikasi dan dianalisa, kemudian dirumuskan menjadi kriteria dan pola rancang yang penting.

Hasil akhir dari tesis adalah skematik rancangan bangunan pusat perbelanjaan dimana terdapat ruang-ruang terbuka antar-massa bangunan yang berperan sebagai ruang pedestrian umum yang polanya meneruskan ruang-ruang pedestrian di lingkungan sekitarnya menuju ruang *off-street* transit angkutan umum sebagai sarana pendukung aktivitas berjalan-kaki. Selain itu, terdapat ruang plaza terbuka yang dapat mewadahi event-event tertentu, serta ruang-ruang pedestrian transisi berupa terasiring yang berperan sebagai ruang publik yang menarik datangnya para pedestrian.

Kata kunci: Gaya Hidup, Mobilitas Urban, Pusat Perbelanjaan, Ruang Pedestrian.

DESIGNING SHOPPING CENTER BUILDING BASED ON PEDESTRIAN SPACE WITH URBAN MOBILITY APPROACH

Student's Name : Kapindro Hari Sasmita
NRP : 08111750070008
Supervisor : Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono
Co-Supervisor : Prof. Dr. Ir. Vincentius Totok Noerwasito, M.T

ABSTRACT

Mobility contributes to quality of life (Muller, 2016). In Indonesia, shopping center buildings and urban pedestrian spaces have not been supporting each other in accommodating pedestrian activity. It stimulates people to drive more automobile instead of walking even though their settlement is actually convenient from the commercial places. This problem is causing the other matters such as traffic jam, accident, air pollution, anxiety, and so on. It is important to design a shopping center building that not only becomes a shopping destination, but also space for public pedestrians that has good mobility in urban environment, so that the *walking lifestyle* could be popular again in Indonesia.

The research utilized as the basic of design in this thesis is aimed to find the best design criteria and pattern for a shopping center building that is able to give mobility for public pedestrians. The main theory guiding this research is *urban mobility* which is involving some aspects that are walkability, multi-modal mobility options, mix-use development and ecological awareness.

Methodology utilized in this thesis is *Pattern-Based Framework*, a method to explore pattern or typology of previous works to be applied in new situation. The main input in the application is the precedents of modern shopping center building that are also based on pedestrian space and have been succeed relatively to provide mobility for public pedestrians in urban environment. The similarities of the design characteristic at these precedents are identified and analyzed, then formulated to be important criteria and pattern. The parameter of evaluation for these precedents is the aspects of urban mobility theory as mentioned and also supported by the other theories.

The final result is design schemes of shopping centre building which is providing open spaces between the masses as the public pedestrian space. The pattern of these open spaces extend the existing pedestrian spaces from neighborhood areas toward an *off-street* transit area for public transports which is aimed to support the walking activity. There are also any open plaza provided to accommodate certain events and any transitional pedestrian space formed as public terraces to attract pedestrians.

Keywords: Lifestyle, Pedestrian Space, Shopping Center, Urban Mobility.

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN TESIS	V
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TESIS	VII
KATA PENGANTAR	IX
ABSTRAK	XI
ABSTRACT	XIII
DAFTAR ISI	XV
DAFTAR GAMBAR	XVII
DAFTAR TABEL	XXI
BAB 1	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Permasalahan Perancangan	7
1.3 Tujuan Perancangan	7
1.4 Manfaat Perancangan	8
1.5 Batasan Perancangan	8
BAB 2	11
KAJIAN PUSTAKA	11
2.1 Definisi Pusat Perbelanjaan	11
2.1.1 Definisi Menurut Bahasa	11
2.1.2 Definisi Menurut Pemerintah	13
2.2 Tipologi Bangunan Pusat Perbelanjaan	15
2.2.1 Market Area Classification	15
2.2.2 Pattern Classification	19
2.2.3 Ownership Classification	22
2.2.4 Merchandising Classification	22
2.3 Teori Ruang Pedestrian	26
2.3.1 Hakikat Ruang Pedestrian	26
2.3.2 Elemen-Elemen Ruang Pedestrian	28
2.4 Teori Mobilitas Urban	32
2.5 Hubungan Arsitektur dan Mobilitas Urban	36
2.6 Sintesa Kajian Pustaka	38
2.7 Kajian Preseden	42
2.7.1 Kuta Beachwalk	44
2.7.2 Mega Foodwalk	51
2.7.3 Namba Parks	58
2.7.4 Meydan Retail Complex	66
2.8 Sintesa Kajian Preseden	73
BAB 3	77
METODOLOGI PERANCANGAN	77
3.1 Pendekatan Perancangan	77
3.2 Obyek Rancangan	79
3.3 Aspek-Aspek Eksplorasi Perancangan	79
3.4 Framework Proses Perancangan	81
3.5 Penggabungan Metode-Metode Perancangan	85

BAB 4	89
ANALISA POLA RANCANGAN.....	89
4.1 Context: Kajian Tapak Perancangan	90
4.1.1 Analisa Kriteria Tapak.....	90
4.1.2 Analisa Bangunan Komersial Eksisting	93
4.1.3 Analisa Ruang Pedestrian dan Sistem Transit	95
4.2 Context-Elements-Parts (Pada Preseden)	98
4.2.1 Analisa pada Kuta Beachwalk	99
4.2.2 Analisa pada Mega Foodwalk.....	103
4.2.3 Analisa pada Namba Parks	108
4.2.4 Analisa pada Meydan Retail Complex	112
4.2.5 Sintesa Pola Aktivitas dan Elemen Ruang.....	116
4.2.6 Sintesa Pola Hubungan Ruang.....	117
4.3 Context-Elements-Parts (Penerapan).....	120
4.3.1 Respon terhadap Pola Ruang Pedestrian Eksisting.....	121
4.3.2 Respon terhadap Kawasan Komersial Eksisting	122
4.3.3 Pembagian Massa Bangunan dan Zona Ruang.....	124
BAB 5	133
KONSEP DAN SKEMATIK RANCANGAN.....	133
5.1 Assembly: Susunan Ruang di dalam Bangunan	135
5.2 Assembly: Susunan Massa Bangunan	140
5.3 Assembly: Susunan Ruang Pedestrian	142
5.4 Proposal: Planometri dan Detail Ruang	147
BAB 6.....	155
KESIMPULAN DAN SARAN	155
6.1 Kesimpulan.....	155
6.2 Saran Penelitian dan Perancangan.....	156
6.2.1 Saran Penelitian	156
6.2.2 Saran Perancangan	157
DAFTAR PUSTAKA.....	159
LAMPIRAN: VALIDASI METODOLOGI PERANCANGAN	163
BIOGRAFI SINGKAT.....	167

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 1 Jumlah Langkah Rata-Rata Penduduk Setiap Negara (BBC.com, 2017)	1
Gambar 1 2 Area Komersial Kecil Menengah di Jl. Arief Rachman Hakim dan Jl. Mulyosari, Surabaya (Survei, 2019)	3
Gambar 1 3 Area Komersial Menengah ke Atas di Jl. Basuki Rahmat dan Jl. Embong Malang, Surabaya (Survei, 2019)	3
Gambar 1 4 Skema Permasalahan antara Bangunan Pusat Perbelanjaan dan Ruang Pedestrian Umum (Hasil Analisa, 2018).....	4
Gambar 2 1 Contoh Commercial Strip Center (Nbc12.com, 2018).....	16
Gambar 2 2 Contoh Neighborhood Center (Colliers.com.au, 2017)	16
Gambar 2 3 Contoh Community Center (Cincinnatiusa.com, 2019).....	17
Gambar 2 4 Contoh Regional Center (Meridianprecast.com, 2019)	18
Gambar 2 5 Contoh Super Regional Center (Colliers.com.au, 2017).....	18
Gambar 2 6 Contoh Pola L-Shaped (Zarrabian.com)	19
Gambar 2 7 Contoh Pola U-Shaped (Mouton, 2014).....	20
Gambar 2 8 Contoh Pola Cluster (Mallsinamerica.com, 2016).....	20
Gambar 2 9 Contoh Pola T-Design (Shopcarytownecentermall.com, 2017).....	21
Gambar 2 10 Contoh Pola Dumbbell (Surreyquays.co.uk)	21
Gambar 2 11 Contoh Pola Double Dumbbell (Farehamshopping.com, 2014).....	21
Gambar 2 12 Contoh Fashion/Specialty Center (Burgessrawson.com.au, 2018) .	23
Gambar 2 13 Contoh Outlet/Off-Price Center (Premiumoutlets.com, 2019)	23
Gambar 2 14 Contoh Retail Park (Birminghampost.co.uk, 2018).....	24
Gambar 2 15 Contoh MXD (Realestatenewsturkey.com, 2015)	24
Gambar 2 16 Contoh Theme/Festival Center (Worldation.com, 2018).....	25
Gambar 2 17 Contoh Lifestyle Center (Istanbulview.com)	25
Gambar 2 18 Pembagian Zona pada Ruang Pedestrian Sidewalk (Community Design & Architecture, Inc, 2002).....	30
Gambar 2 19 Curb Cuts pada Ilustrasi Kiri Lebih Dianjurkan (Community Design & Architecture, Inc, 2002)	31
Gambar 2 20 Tiga Macam Urban Fabric di dalam Suatu Kota (Newman dkk, 2016)	33
Gambar 2 21 Ruang Pedestrian dan Jalan Raya di Kawasan Komersial Kuta (Jaybalitours.com, 2017).....	44
Gambar 2 22 Jaringan Transit Angkutan Umum (Turindo.co.id, 2015) dan Salah Satu Angkutan Minibus (Balibuddies, 2014).....	45
Gambar 2 23 Bangunan Pusat Perbelanjaan Kota Beachwalk (Nowbali.co.id, 2017)	45

Gambar 2 24 Ruang Pedestrian dan Jalan Raya di Kawasan Komersial Bangkok (Silentgunman, 2016)	52
Gambar 2 25 Jaringan Transit BMTA (wikiwand.com) dan Bus-Bus Kota di Bangkok (en.wikipedia.org)	52
Gambar 2 26 Bangunan Mega Foodwalk disamping Bangunan Induk Mega Bangna Shopping Complex (kiri) dan jalan tol (kanan) (Nationmultimedia.com, 2018).....	53
Gambar 2 27 Ruang Pedestrian di Kawasan Komersial Osaka (Koh, 2018) dan Osaka City Bus (Kyodo 2018).....	59
Gambar 2 28 Jaringan Transit Osaka Metro Network dan Salah Satu Kereta Kommuter (en.wikipedia.org, 2019)	59
Gambar 2 29 Bangunan Namba Parks diantara Nankai Namba Station (kiri) dan Namba Office Tower di Kota Osaka (Urbancapture.com, 2017).....	60
Gambar 2 30 Ruang Pedestrian dan Jalur Trem di Kawasan Komersial Istanbul (Istanbeautiful.com) dan Salah Satu Trem Modern-nya (en.wikipedia.org).....	67
Gambar 2 31 Jaringan Transit Metro Bus (istanbulmap360.com) dan Salah Satu Busnya (en.wikipedia.org).....	67
Gambar 2 32 Bangunan Pusat Perbelanjaan Meydan Retail Complex di Kawasan Sub-Urban Istanbul (Farshidmoussavi.com, 2018)	68
Gambar 3 1 Mobilitas Urban sebagai Teori untuk Memahami Permasalahan dan Sebagai Pendekatan Perancangan (Hasil Analisa, 2018)	77
Gambar 3 2 Posisi Metodologi Perancangan pada Tesis ini (Hasil Analisa, 2019)	78
Gambar 3 3 Aspek-Aspek di Luar Arsitektur (Non-Arsitekural) Membentuk Batas-Batas Perancangan Arsitektural (Plowright, 2014)	80
Gambar 3 4 Aspek-Aspek Eksplorasi Perancangan pada Tesis ini (Hasil Analisa, 2019).....	81
Gambar 3 5 Skema Dasar dari Pattern-Based Framework (Plowright, 2014).....	82
Gambar 3 6 Diagram Rinci dari Pattern-Based Framework (Plowright, 2014)	83
Gambar 3 7 Penerapan Pattern-Based Framework pada Tesis ini (Hasil Analisa, 2019).....	84
Gambar 3 8 Penetapan Metode untuk Setiap Tahap pada Pattern-Based Framework dalam Tesis ini (Hasil Analisa, 2019)	88
Gambar 4 1 Tahap-Tahap yang Dilakukan pada Bab 4 ini Berdasarkan Framework (Hasil Analisa, 2019).....	89
Gambar 4 2 Foto Satelit Lokasi, Ukuran Tapak dan Situasi Sekitar (Google.com/maps, 2019)	91
Gambar 4 3 Peta RTRW di Kawasan Sekitar Tapak (Petaperuntukan.surabaya.go.id, 2016)	92

Gambar 4 4 Penzoningan Situasi Eksisting di Kawasan Sekitar Tapak (Hasil Analisa, 2019 dan Google.com/maps)	93
Gambar 4 5 Tempat-Tempat Komersial Eksisting di Kawasan Barat dan Selatan Tapak (Hasil Analisa, 2019 dan Google.com/maps)	94
Gambar 4 6 Tempat-Tempat Komersial Eksisting di Kawasan Timur dan Utara Tapak (Hasil Analisa, 2019 dan Google.com/maps)	94
Gambar 4 7 Ruang-Ruang Pedestrian Eksisting di Kawasan Sekitar Tapak (Survei, 2019 dan Google.com/maps).....	95
Gambar 4 8 Peta Rencana Jaringan Angkutan Umum di Surabaya dan Kawasan Sekitar Tapak (Skyscrapercity.com)	96
Gambar 4 9 Contoh BRT yang Sudah Beroperasi di Surabaya (Survei, 2019)	97
Gambar 4 10 Perkiraan Arah-Arah Mobilitas Pedestrian saat Tersedia BRT (Hasil Analisa, 2019)	98
Gambar 4 11 Elemen-Element Ruang pada Kuta Beachwalk (Hasil Analisa, 2019)	100
Gambar 4 12 Pola Hubungan Ruang pada Kuta Beachwalk (Hasil Analisa, 2019)	102
Gambar 4 13 Elemen-Element Ruang pada Mega Foodwalk (Hasil Analisa, 2019)	104
Gambar 4 14 Pola Hubungan Ruang pada Mega Foodwalk (Hasil Analisa, 2019)	107
Gambar 4 15 Elemen-Element Ruang pada Namba Parks (Hasil Analisa, 2019)	109
Gambar 4 16 Pola Hubungan Ruang pada Namba Parks (Hasil Analisa, 2019)	111
Gambar 4 17 Elemen-Element Ruang pada Meydan Retail Complex (Hasil Analisa, 2019)	113
Gambar 4 18 Pola Hubungan Ruang pada Meydan Retail Complex (Hasil Analisa, 2019)	115
Gambar 4 19 Sintesa Matriks Hubungan Ruang pada Preseden-Preseden (Hasil Analisa, 2019)	118
Gambar 4 20 Sintesa Pola Hubungan Ruang dari Preseden-Preseden (Hasil Analisa, 2019)	119
Gambar 4 21 Respon terhadap Pola Ruang Pedestrian Eksisting (Hasil Analisa, 2019)	121
Gambar 4 22 Respon Terhadap Kawasan Komersial Eksisting (Hasil Analisa, 2019)	123
Gambar 4 23 Penggabungan Sintesa-Sintesa dari Analisa-Analisa Sebelumnya (Hasil Analisa, 2019)	125
Gambar 4 24 Penetapan Pola Ruang Pedestrian dan Pembagian Massa Bangunan (Hasil Analisa, 2019)	126
Gambar 4 25 Alternatif-Alternatif Pola Ruang Pedestrian yang Membagi Massa Bangunan (Hasil Analisa, 2019)	127

Gambar 4 26 Penempatan Ruang untuk Transit, Parkir, Plaza dan Taman (Hasil Analisa, 2019).....	129
Gambar 4 27 Pembagian Zona Komersial pada Masing-Masing Massa Bangunan (Hasil Analisa, 2019).....	130
Gambar 5 1 Tahap-Tahap yang Dilakukan pada Bab 5 Berdasarkan Framework (Hasil Analisa, 2019).....	133
Gambar 5 2 Sistem Modular untuk Penyewa Medium dan Kecil (Hasil Analisa, 2019).....	136
Gambar 5 3 Pembagian Ruang di dalam Massa-Massa Bangunan (Hasil Analisa, 2019).....	137
Gambar 5 4 Pembagian Ruang Komersial di dalam Masing-Masing Bangunan (Hasil Analisa, 2019).....	138
Gambar 5 5 Pembagian Ruang Komersial di dalam Masing-Masing Bangunan (Hasil Analisa, 2019).....	139
Gambar 5 6 Pembagian Zona Ruang Perlantai Bangunan (Hasil Analisa, 2019)	140
Gambar 5 7 Aspek Walkability dalam Konsep Detail Bangunan	141
Gambar 5 8 Detail Susunan Bangunan dan Ruang Dalam	142
Gambar 5 9 Susunan Ruang Pedestrian diantara Ruang-Ruang Toko/Komersial	143
Gambar 5 10 Detail Susunan Ruang Pedestrian Transisi	144
Gambar 5 11 Ruang Pedestrian Transisi dan Ruang Pedestrian Plaza.....	145
Gambar 5 12 Ruang-Ruang Pedestrian Koridor.....	146
Gambar 5 13 Ruang Transit Angkutan Umum dan Tribun Event.....	146
Gambar 5 14 Site Plan Kompleks Bangunan dan Lingkungan Sekitar.....	147
Gambar 5 15 Lay Out Plan Kompleks Bangunan dan Lingkungan Sekitar	148
Gambar 5 16 Area Toko Bakery, Toko Kue dan Toko Elektronik	148
Gambar 5 17 Area Supermarket, Drop Off Kendaraan Pribadi dan Jalur Masuk-Keluar Basement.....	149
Gambar 5 18 Area Toko Distro, Transit Angkutan Umum, serta Outlet Bakery, Kue dan Kopi.....	149
Gambar 5 19 Area Department Store: Toko Furnitur, Sepatu, Tas, Pakaian, Boutique dan Lainnya.....	150
Gambar 5 20 Area Game Zone, Kafe dan Restoran	150
Gambar 5 21 Area Restoran, Co-Working Space, Plaza dan Taman Hijau	151
Gambar 5 22 Area Tribun Event, Terasiring dan Penyeberangan Jalan	151
Gambar 5 23 Denah Keseluruhan Kompleks Bangunan	152
Gambar 5 24 Potongan A-A' dan B-B' Keseluruhan Kompleks Bangunan	153

DAFTAR TABEL

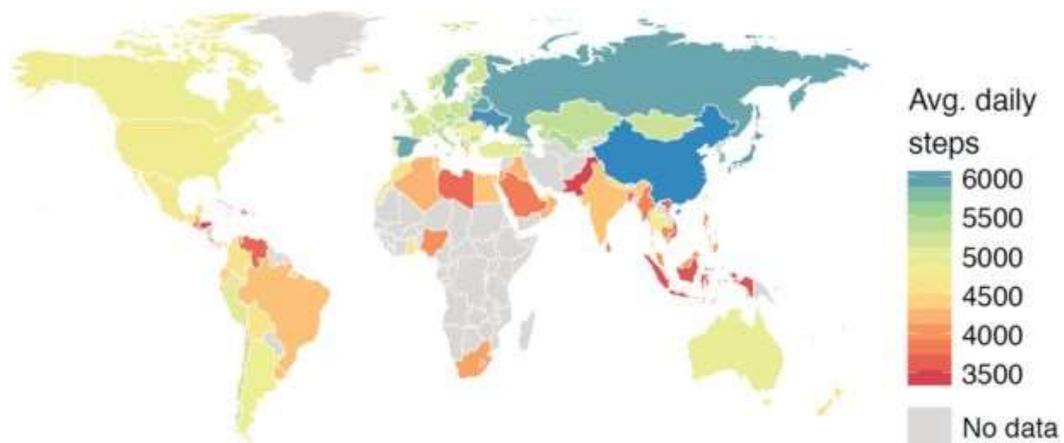
Tabel 2 1 Indikator-Indikator Kelayakan Fisik Ruang Pedestrian.....	28
Tabel 2 2 Perbandingan Kualitas-Kualitas Kota dengan Parameter Urban Fabric	35
Tabel 2 3 Sintesa Kajian Pustaka dan Kriteria Umum.....	38
Tabel 2 4 Format dan Teori-Teori yang Digunakan untuk Mengkaji Preseden ...	43
Tabel 2 5 Kajian Perancangan Kuta Beachwalk	46
Tabel 2 6 Kajian Perancangan Mega Foodwalk dengan Teori Mobilitas Urban..	53
Tabel 2 7 Kajian Perancangan Namba Parks dengan Teori Mobilitas Urban.....	61
Tabel 2 8 Kajian Perancangan Meydan Retail Complex	68
Tabel 2 9 Sintesa dari Kajian Preseden dan Kriteria Umum	73
Tabel 3 1 Penetapan Metode dan Alat pada Setiap Tahap Proses Perancangan...	85
Tabel 5 1 Penilaian Alternatif-Alternatif Pola Ruang Pedestrian dengan Parameter Aspek Walkability.....	128

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Ruang-ruang komersial, khususnya pusat perbelanjaan, merupakan tempat yang dikunjungi oleh masyarakat setiap hari untuk mencari barang atau jasa. Sebagai suatu titik destinasi sehari-hari, bangunan pusat perbelanjaan tidak dapat dipisahkan dari ruang dimana masyarakat berpindah dari suatu titik ke titik yang lain, yaitu ruang *pedestrian* (pejalan-kaki) dan jalan raya. Berjalan-kaki masih menjadi aktivitas yang fundamental karena itu merupakan bentuk yang paling dasar dari sistem perpindahan atau mobilitas. Hakikatnya setiap orang berjalan-kaki dan semua jenis perjalanan melibatkan jaringan-jaringan untuk berjalan-kaki (Amoroso dkk, 2012). Maka dari itu, hubungan antara bangunan pusat perbelanjaan dan ruang pedestrian perlu untuk diamati.



Gambar 1.1 Jumlah Langkah Rata-Rata Penduduk Setiap Negara (BBC.com, 2017)

Aktivitas berjalan-kaki masyarakat Indonesia masih tergolong paling rendah di seluruh dunia dengan parameter jumlah langkah rata-rata perhari (Gambar 1.1). Para peneliti di Universitas Stanford menggunakan data menit per menit dari 700.000 orang yang menggunakan *Argus*, yaitu suatu aplikasi pemantau

aktivitas, pada telepon seluler mereka. Hasilnya, penduduk yang paling malas berjalan-kaki di dunia adalah orang Indonesia yang berada pada posisi terbuncit dengan mencatat 3.513 langkah perhari (BBC.com, 2017).

Dapat dibandingkan perilaku masyarakat berdasarkan skala pusat perbelanjaan serta kualitas infrastruktur ruang pedestrian dan jalan raya-nya, yaitu pada area komersial kecil menengah dan menengah ke atas atau elit. Area komersial kecil menengah di Surabaya, contohnya di *Jl. Arief Rachman Hakim, Jl. Mulyosari* dan lainnya, dalam perkembangannya cenderung tidak menyisakan ruang untuk para pedestrian, padahal area komersial ini dikunjungi sebagian besar masyarakat setiap hari (Gambar 1.2). Selain karena jaraknya yang sangat terjangkau dari permukiman-permukiman mereka, barang dan jasa yang tersedia adalah kebutuhan sehari-hari yang harganya juga terjangkau. Namun dari segi fisik, ruang-ruang pedestrian di area ini tidaklah aman dan nyaman, misalnya terlalu sempit, tersamarkan dengan jalan raya, digunakan sebagai parkir, ditutupi oleh pedagang kaki lima dan sebagainya. Akibatnya, hanya untuk menjangkau area yang berdekatan pun masyarakat masih menggunakan kendaraan pribadi karena memang tidak ada ruang yang layak untuk berjalan-kaki. Sedangkan pada area komersial menengah ke atas atau elit di Surabaya, contohnya di *Jl. Basuki Rahmat, Jl. Embong Malang* dan lainnya terdapat ruang-ruang pedestrian yang lebar, teduh dengan vegetasi, struktur perkerasannya bagus dan memiliki suasana yang rekreatif dengan taman dan elemen skulpturalnya (Gambar 1.3). Hanya saja area komersial ini relatif jauh dari permukiman, sehingga sebagian besar masyarakat masih memilih kendaraan pribadi daripada berjalan-kaki.

Kesimpulannya, ada ketidak-seimbangan antara ruang komersial dan ruang pedestrian di lingkungan urban seperti kota Surabaya. Dalam lingkup yang lebih arsitektural, bangunan pusat perbelanjaan dan ruang-ruang pedestrian belum saling mendukung. Akibatnya, masyarakat lebih suka menggunakan kendaraan pribadi dalam berlalu-lalang di kota, meskipun permukimannya tidak begitu jauh dari area komersial yang dituju. Pemasalahan ini berdampak ke permasalahan lain, seperti kepadatan lalu-lintas, kecelakaan, pencemaran udara, tekanan pikiran, dan sebagainya.



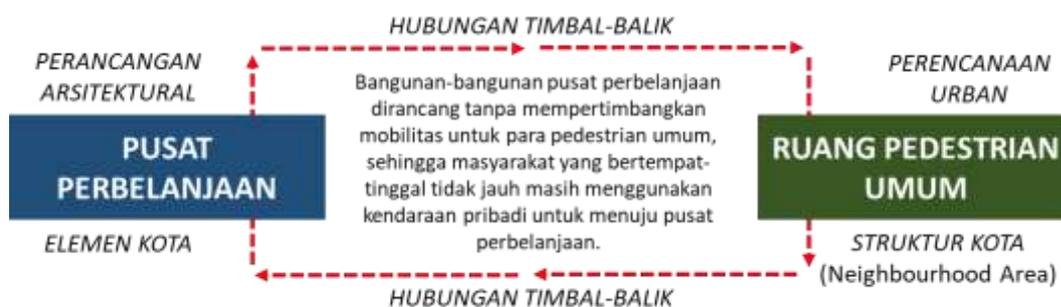
Gambar 1 2 Area Komersial Kecil Menengah di Jl. Arief Rachman Hakim dan Jl. Mulyosari, Surabaya (Survei, 2019)



Gambar 1 3 Area Komersial Menengah ke Atas di Jl. Basuki Rahmat dan Jl. Embong Malang, Surabaya (Survei, 2019)

Sebagai elemen yang besar dan sangat berpengaruh di lingkungan urban, bangunan pusat perbelanjaan tidak dapat dipandang hanya sebagai elemen arsitektural tunggal (Gambar 1.4). Bangunan pusat perbelanjaan selama ini hanya

berperan sebagai titik pusat kegiatan perekonomian, serta tidak memiliki peran dalam membentuk lingkungan hidup yang aman, nyaman dan sehat bagi para pedestrian umum di sekitarnya. Bangunan-bangunan pusat perbelanjaan di Surabaya seperti Tunjungan Plaza, Galaxy Mall dan Royal Plaza yang dirancang ibarat sebuah benteng bangunan tunggal, besar dan menonjol tanpa adanya kesinambungan ruang dengan lingkungan urban di sekitarnya, apalagi menyediakan mobilitas untuk para pedestrian dari area permukiman mereka ke area lain, misalnya area komersial.



Gambar 1 4 Skema Permasalahan antara Bangunan Pusat Perbelanjaan dan Ruang Pedestrian Umum (Hasil Analisa, 2018)

Suatu teori mengenai *mobilitas urban*, yaitu sistem perpindahan masyarakat di lingkungan kota, perlu digunakan untuk menguraikan permasalahan tersebut. *Mobilitas berkontribusi pada kualitas hidup* (Muller, 2016). Memberikan mobilitas untuk para pedestrian bukan hanya bertujuan untuk mewedahi pilihan gaya hidup masyarakat, namun juga menaikkan kualitas hidup mereka.

Berkaitan dengan mobilitas ini, perancangan arsitektur pada lingkup urban harus melibatkan empat sasaran penting (Walters, 2014), yaitu (1) *Walkability* untuk mendukung gaya hidup sehat masyarakat dan menanggapi pilihan pengguna dalam kegiatan hidup sehari-hari, (2) *Multi-modal Mobility Options* untuk memperbanyak pilihan-pilihan pribadi terkait mobilitas dan mengurangi gas karbon (dengan mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi), (3) *Mixed-use or Multi-use Development* untuk menyediakan keluwesan perdagangan untuk mendukung gaya hidup keberlanjutan di lingkungan urban, serta (4) *Ecological*

Awereness untuk memahami dan meninggikan peran lingkungan alami pada lingkungan urban.

Jika mengacu pada teori diatas, dapat terlihat bahwa perancangan bangunan pusat perbelanjaan di Surabaya umumnya kurang memperhatikan aspek *walkability*, yang mana kegiatan pedestrian, seperti berjalan-kaki, bersepeda, duduk-duduk, berekreasi dan sebagainya, tidak didukung oleh hadirnya bangunan tersebut dan kadang-kadang justru terhalangi, misalnya ruang pedestrian eksisting yang terputus oleh hadirnya bangunan tersebut dan hilir mudik kendaraan keluar-masuk. Aspek *mix-use development* juga jarang diterapkan, misalnya dalam perencanaan KDB (Koefisien Dasar Bangunan), KLB (Koefisien Lantai Bangunan) dan GSB (Garis Sempadan Bangunan), diperhitungkan pada setiap meter bagiannya bagaimana retail-retail akan ditempatkan dan berapa keuntungan ekonomi yang dapat segera diperoleh, sehingga dihasilkan suatu bangunan yang masif, tunggal dan tertutup. Sangat jarang bangunan pusat perbelanjaan yang menerapkan karakteristik berbeda dalam *site planning* (perencanaan bangunan terhadap situasi tapak) yang lebih luwes, majemuk dan terbuka, serta mendukung terbentuknya ruang untuk para pedestrian umum.

Menimbang permasalahan tersebut dengan mengacu pada teori mobilitas urban, maka sangat perlu untuk merancang bangunan pusat perbelanjaan yang berbasis pada ruang pedestrian, yaitu bangunan yang tidak hanya menjadi titik destinasi berbelanja, tapi juga berperan sebagai ruang perpindahan masyarakat berupa infrastruktur untuk para pedestrian umum yang memiliki mobilitas yang baik. Sehingga, *gaya hidup berjalan-kaki* dapat kembali populer di Indonesia.

Terdapat beberapa rancangan bangunan pusat perbelanjaan yang telah menerapkan konsep ruang pedestrian umum sebagai basisnya. *Kuta Beachwalk* di Bali, Indonesia, yang dirancang oleh ENVIRO TEC ini merupakan pusat perbelanjaan yang berperan sebagai ruang pedestrian umum yang sangat rekreatif dan ramai dikunjungi karena lokasinya yang strategis menghubungkan antara area kota dan pantai Kuta (*walkability*), serta berdiri dalam satu kompleks dengan hotel Sheraton disampingnya (*mixed-use development*). Menurut pihak perancang, Enviro Tec, konsep bentuknya diambil dari karakter teras-teras sawah padi yang

khas di Bali (Et-envirotec.com, 2018). Selain itu, lanskap hijau di tengah kompleks bangunan ini mengimbangi kepadatan bangunan yang semakin tinggi di Kuta (ecological awareness). Untuk pengguna angkutan umum, disediakan area khusus transit di dalam tapak (multi-modal mobility options).

Mega Foodwalk di sub-urban Bangkok, Thailand, merupakan kompleks bangunan pusat perbelanjaan khusus kuliner dan restoran yang dibangun sebagai perluasan bangunan eksisting, Mega Bangna Shopping Complex di kota Samutprakarn, Thailand. Pihak perancang, yaitu FOS, memiliki konsep bahwa bangunan tambahan ini harus dapat berperan sebagai “lembah hijau” untuk kompleks bangunan induk Mega Bangna yang besar dan masif (Archdaily, 2018). Kemudian, bangunan ini dirancang berupa dua barisan massa memanjang yang diantara keduanya ada ruang lanskap hijau dengan hardscape diatas kolam (ecological awareness) yang dapat dilewati pedestrian umum yang hendak menuju bangunan utama, Mega Bangna Shopping Complex (walkability).

Namba Parks di Osaka, Jepang, merupakan kompleks bangunan pusat perbelanjaan yang berdiri diatas lahan bekas stadion baseball di tengah kota Osaka tepatnya disamping stasiun kereta kommuter Nankai Namba Station yang merupakan pemberhentian pertama dari Kansai Airport. Pihak perancang, Jerde, menyatakan bahwa pengganti stadion baseball ini mestinya berupa ruang hijau di tengah kepadatan dan kekakuan kota Osaka (ecological awareness) (Jerde.com). Bangunan ini dirancang dengan massa semi majemuk dimana ruang celah antar massanya dirancang sebagai ruang untuk pedestrian umum (walkability). Karena ukurannya yang luas dan lokasinya yang strategis, pusat perbelanjaan ini memiliki pengaruh yang sangat besar terhadap mobilitas di kota tersebut, khususnya aktivitas pedestrian dan transit angkutan umum karena menyediakan akses langsung menuju stasiun kereta kommuter disampingnya (multi-modal mobility options).

Meydan Retail Complex di sub-urban Istanbul, Turkey, merupakan pusat perbelanjaan yang terletak di kawasan sub-urban yang sangat cepat perkembangannya di Istanbul bagian asia. Menurut pihak perancang, Farshid Moussavi, kompleks pusat perbelanjaan ini dipersiapkan untuk melayani penduduk yang terus-menerus bertambah di kawasan tersebut dan direncanakan sekaligus

sebagai *urban centre* untuk mereka (Farshidmoussavi.com, 2008). Karena itu, basis perancangannya adalah ruang lanskap hijau (ecological awareness) dan ruang pedestrian yang rekreatif. Ruang pedestrian umum dirancang berupa hardscape pada lanskap atap dan juga pada lapangan plaza diantara massa-massa bangunannya (walkability).

Keempat preseden diatas memiliki kekhasan situasi pada lingkungan urbannya masing-masing yang mana agak berbeda satu-sama lain. *Keterbaruan* pada tesis ini adalah meletakkan pola dan kriteria rancang dari preseden-preseden tersebut pada situasi yang baru, yaitu tapak di kota Surabaya, yang pastinya memiliki kekhasan situasi lingkungannya sendiri dalam banyak aspek, khususnya tempat-tempat komersial eksisting dan ruang pedestrian eksisting.

1.2 Permasalahan Perancangan

Sebagai elemen lingkungan urban yang dikunjungi setiap hari oleh masyarakat untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari, bangunan pusat perbelanjaan di Indonesia umumnya hanya dirancang sebagai titik pusat kegiatan perekonomian, tanpa mempertimbangkan *mobilitas* untuk para pedestrian umum, sehingga masyarakat yang bertempat-tinggal tidak jauh masih menggunakan kendaraan pribadi untuk menuju pusat perbelanjaan.

Menimbang permasalahan tersebut, bagaimanakah *kriteria* dan *pola* rancangan bangunan pusat perbelanjaan yang dapat mendukung terbentuknya ruang pedestrian umum yang layak, serta memiliki mobilitas yang baik? Selain itu bagaimanakah kriteria dan pola tersebut dapat diterapkan pada situasi tapak dan lingkungan sekitarnya?

1.3 Tujuan Perancangan

Penyelesaian yang diharapkan dari permasalahan diatas adalah suatu rancangan arsitektural yang dapat memberikan sumbangsih positif terhadap perencanaan urban, yaitu ruang pedestrian umum, sehingga berjalan-kaki kembali

menjadi gaya hidup yang populer dalam aktivitas berbelanja dan komersial lainnya di kota-kota Indonesia. Maka, dirumuskanlah tujuan pada tesis ini, yaitu *merancang bangunan pusat perbelanjaan yang tidak hanya menjadi titik destinasi, tapi juga berperan sebagai ruang pedestrian umum*. Tujuan ini menjadi landasan penulisan judul tesis ini, yaitu “Perancangan Bangunan Pusat Perbelanjaan Berbasis Ruang Pedestrian dengan Pendekatan Mobilitas Urban.”

1.4 Manfaat Perancangan

Diharapkan perancangan yang berbasis penelitian ini dapat memberikan manfaat, baik secara teoritis maupun praktis, sebagai berikut:

- a. *Manfaat teoritis* untuk para akademisi arsitektur adalah teori mobilitas urban yang diterapkan sebagai pendekatan pada tesis ini dapat dijadikan aspek penting di dalam penelitian dan perancangan bangunan pusat perbelanjaan lainnya di lingkungan urban Indonesia. Sehingga, mobilitas untuk para pedestrian umum selalu menjadi pertimbangan penting.
- b. *Manfaat praktis* untuk para praktisi arsitektur adalah pola dan kriteria rancang yang berhasil dirumuskan dari mengkaji preseden-preseden, dapat diterapkan pada perancangan bangunan pusat perbelanjaan lainnya di lingkungan urban Indonesia dengan melakukan penyesuaian-penyesuaian terhadap situasi lingkungan sekitar yang khas.

1.5 Batasan Perancangan

Batasan-batasan yang ditetapkan demi fokus dan efisiensi dalam proses perancangan dan penelitiannya adalah sebagai berikut:

- a. Lingkup perancangan pada tesis ini menitik-beratkan pada hubungan antara arsitektur bangunan komersial dan perencanaan lingkungan urban, maka pembahasan mengenai aspek-aspek yang kompleks di luar hubungan tersebut, misalnya teknologi, ekonomi, ekologi, hukum, dan sebagainya akan lebih dibatasi.

- b. Penelitian yang dijadikan basis perancangan pada tesis ini berpedoman pada teori utama *mobilitas urban*. Teori-teori lain yang disertakan pada tesis ini hanya dijadikan teori penunjang untuk menguatkan objektivitas dalam menganalisa, maka dari itu tidak menjadi parameter utama.
- c. Dalam hal fungsi, perancangan bangunan pusat perbelanjaan pada tesis ini tidak memfokuskan pada interior ruang secara detail dan penataan barang-barang yang dijual, tapi pola rancangan terbaik dimana bangunan pusat perbelanjaan dapat diintegrasikan dengan ruang untuk pedestrian umum.
- d. Bangunan pusat perbelanjaan ini harus memiliki pengaruh yang besar terhadap mobilitas pedestrian umum di lingkungan urban, maka mensyaratkan lokasi tapak yang strategis, yaitu kawasan komersial yang berdekatan kawasan permukiman, serta menghubungkan setidaknya dua ruang pedestrian eksisting.

BAB 2

KAJIAN PUSTAKA

Perancangan bangunan pusat perbelanjaan berbasis ruang pedestrian dengan pendekatan mobilitas urban ini memiliki tujuan, yaitu merancang bangunan pusat perbelanjaan yang tidak hanya menjadi titik destinasi, tapi juga berperan sebagai ruang pedestrian umum. Maka dari itu, dibutuhkan wawasan-wawasan dari kajian pustaka berkaitan dengan pusat perbelanjaan, ruang pedestrian dan mobilitas urban. Hasil dari kajian ini akan dirumuskan menjadi kriteria-kriteria umum yang penting untuk menghasilkan produk rancangan yang sesuai dengan tujuan diatas.

Demi objektivitas, kajian pustaka ini perlu diawali dari pengetahuan yang paling fundamental (mendasar), yaitu apa *definisi pusat perbelanjaan* itu sendiri. Selain itu, untuk menentukan tipe pusat perbelanjaan seperti apa yang sesuai dengan tujuan diatas, diperlukan pustaka tentang *tipologi pusat perbelanjaan*. Berkaitan dengan ruang pedestrian, untuk merancang suatu ruang yang benar-benar layak untuk aktivitas berjalan-kaki, diperlukan pustaka tentang *teori ruang pedestrian*. Kemudian, mengenai bagaimana rancangan bangunan yang dapat menyediakan ruang untuk para pedestrian di lingkungan urban, diperlukan pustaka tentang *teori mobilitas urban* dan *hubungan arsitektur dan mobilitas urban*.

2.1 Definisi Pusat Perbelanjaan

2.1.1 Definisi Menurut Bahasa

Masyarakat Indonesia telah lama menggunakan bermacam-macam istilah untuk menyebut bangunan pusat perbelanjaan berdasarkan ciri-ciri tertentu, misalnya pasar, supermarket, swalayan, mall, plaza dan sebagainya yang mengikuti perkembangan jaman, sehingga makna dari pusat perbelanjaan itu sendiri semakin kabur. Untuk merumuskan pengertian dan ciri-ciri yang fundamental dari pusat perbelanjaan, sangat perlu untuk mengkaji terlebih dahulu definisinya dari segi bahasa, yaitu bahasa nasional dan internasional.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), *Pusat Perbelanjaan adalah tempat terbuka dekat dengan gedung-gedung di kota yang memiliki tempat untuk berjalan dan berbelanja; plaza* (kbbi.kemdikbud.go.id, 2016). Definisi ini mengindikasikan bahwa pusat perbelanjaan sejatinya tidak berwujud gedung, namun tempat terbuka dengan ruang pedestrian untuk aktivitas berbelanja di lingkungan urban, itu artinya tak terkecuali pasar tradisional, barisan pedagang kaki lima, warung-warung dan sebagainya. Selain itu, pusat perbelanjaan di-sinonimkan dengan kata “plaza” yang memiliki beberapa arti, yaitu (1) alun-alun di kota; (2) pusat pertokoan dengan tempat parkir; (3) tempat yang luas dan beraspal untuk mobil (kbbi.kemdikbud.go.id, 2016). Definisi ini menegaskan adanya area parkir kendaraan.

Sedangkan menurut kamus bahasa Inggris-Inggris, *Shopping Center is (1) a group of shops with a common area for cars to park; (2) a large building or a group of buildings containing a lot of different stores* (dictionary.cambridge.org, 2019). Definisi pertama agak berbeda dengan definisi pada bahasa Indonesia karena menggambarkan tempat berbelanja sebagai kelompok toko-toko dan definisi kedua mempertegas adanya gedung yang mewadahi bermacam-macam toko. Definisi ini juga dapat meluruskan pemahaman umum bahwa pusat perbelanjaan tidaklah harus berupa bangunan besar, tinggi dan masif seperti bangunan pusat perbelanjaan modern pada umumnya di jaman sekarang, tapi dapat juga berupa sekelompok masa bangunan majemuk (*a group of buildings*).

Sedangkan menurut kamus bisnis, *Pusat Perbelanjaan adalah sekelompok toko-toko retail, restoran dan bisnis lainnya dengan kepentingan umum menawarkan barang atau jasa. Fasilitas ini dikembangkan sebagai lokasi komersial yang terencana dan tipikal-nya menyediakan fasilitas off-street parking* (businessdictionary.com, 2018). Definisi ini hampir sama dengan definisi dalam bahasa inggris, hanya saja terdapat penekanan, yaitu adanya fasilitas *off-street parking*, yaitu parkir kendaraan yang terlepas secara tegas dari lalu-lintas jalan raya di sekitarnya, karena diperlukan ruang khusus untuk ratusan mobil dan ribuan sepeda motor yang berpotensi mengganggu ketertiban lalu-lintas umum di

sekitarnya jika tidak dikondisikan. Off-street parking ini dapat berupa gedung parkir tersendiri, lantai basement atau lahan parkir yang sangat luas.

Dapat dirumuskan suatu benang merah dari definisi-definisi diatas, yaitu pusat perbelanjaan merupakan lingkungan binaan yang mewadahi aktivitas berbelanja dan dapat dirancang berupa tempat terbuka, sebuah bangunan, atau sekelompok bangunan, serta dilengkapi dengan ruang pedestrian dan off-street parking.

2.1.2 Definisi Menurut Pemerintah

Sebagai lembaga yang secara hukum memberikan izin berdirinya usaha, pemerintah membuat definisi-definisi mengenai jenis-jenis tempat komersial. Berdasarkan *Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia (2008)*, terdapat definisi-definisi yang terpisah antara pasar tradisional, pusat perbelanjaan dan toko modern sebagaimana ditetapkan dalam Bab I Pasal I Ayat 1-5 berikut ini:

1. Pasar adalah area tempat jual-beli barang dengan jumlah penjual lebih dari satu baik yang disebut sebagai pusat perbelanjaan, pasar tradisional, pertokoan, mall, plasa, pusat perdagangan maupun sebutan lainnya.
2. Pasar Tradisional adalah pasar yang dibangun dan dikelola oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, Swasta, Badan Usaha Milik Negara dan Badan Usaha Milik Daerah, termasuk kerja sama dengan swasta dengan tempat usaha berupa toko, kios, los dan tenda yang dimiliki/dikelola oleh pedagang kecil, menengah, swadaya masyarakat atau koperasi dengan usaha skala kecil, modal kecil dan dengan proses jual-beli barang dagangan melalui tawar-menawar.
3. Pusat Perbelanjaan adalah suatu area tertentu yang terdiri dari satu atau beberapa bangunan yang didirikan secara vertikal maupun horizontal, yang dijual atau disewakan kepada pelaku

usaha atau dikelola sendiri untuk melakukan kegiatan perdagangan barang.

4. Toko adalah bangunan gedung dengan fungsi usaha yang digunakan untuk menjual barang dan terdiri dari hanya satu penjual.
5. Toko Modern adalah toko dengan sistem dengan pelayanan mandiri, menjual berbagai jenis barang secara eceran yang berbentuk *Minimarket*, *Supermarket*, *Department Store*, *Hypermarket* ataupun grosir yang berbentuk Perkulakan.

Dalam penerapannya, bangunan pusat perbelanjaan sering kali memuat toko-toko modern yang disebutkan pada poin ke-5 diatas. Berikut ini adalah beberapa pengertian dari toko-toko modern tersebut (id.wikipedia.org):

- a. *Minimarket* sebenarnya adalah semacam “toko kelontong” atau yang menjual segala macam barang dan makanan, perbedaannya adalah minimarket menerapkan sebuah sistem mesin kasir point of sale untuk penjualannya. Berbeda dengan toko kelontong, minimarket menerapkan sistem *Swalayan* dimana pembeli mengambil sendiri barang yang dia butuhkan dari rak-rak dan membayarnya di meja mesin kasir. Contoh minimarket di Indonesia, yaitu Alfamart, Indomaret, Ceriamart, Starmart dan lainnya.
- b. *Midimarket* juga sejenis swalayan, namun ukurannya lebih besar daripada Minimarket dan menjual daging dan buah-buahan, serta biasanya buka 24 jam. Contohnya adalah Alfamidi dan Hero.
- c. *Supermarket* merupakan toko serba ada yang menyediakan daging, ikan, buah-buahan, minuman, furnitur, pakaian, elektronik, farmasi dan sebagainya. Barang-barang seperti elektronik dan furnitur tidak dijual secara swalayan, namun pembeli mengambil barang setelah membayar di kasir. Contoh supermarket di Indonesia, yaitu Giant Supermarket, Carrefour Express, Super Indo, dan lainnya.
- d. *Department Store* menyediakan barang-barang yang hampir sama dengan Supermarket seperti sembako, selain itu menyediakan *food court*, sarana

hiburan, kebutuhan gaya hidup dan lainnya yang biasanya diletakkan pada lantai-lantai terpisah. Biasanya menawarkan barang dengan harga lebih rendah bahkan sampai mengurangi margin untuk menarik konsumen. Contoh Department Store di Indonesia, yaitu Sri Ratu, Macan Yauhan, Toserba Yogya, Bravo, Grand Toserba dan lainnya.

Dapat dirumuskan bahwa definisi pusat perbelanjaan menurut pemerintah mempertegas adanya bangunan, baik berupa bangunan tunggal maupun majemuk, serta membesar secara horizontal maupun vertikal, untuk memwadahi tempat-tempat komersial. Pemerintah juga membedakan antara pasar tradisional dengan toko modern yang menerapkan sistem pelayanan mandiri atau swalayan.

2.2 Tipologi Bangunan Pusat Perbelanjaan

Tipe-tipe bangunan pusat perbelanjaan dapat diklasifikasikan berdasarkan *market area, pattern, ownership* dan *merchandising*, namun pengklasifikasian ini tidaklah eksklusif satu sama lain, namun dapat ditemukan bermacam-macam kombinasi diantaranya (Realtors, 2014), artinya setiap pusat perbelanjaan dapat memiliki tipe-tipe dari masing-masing klasifikasi tersebut. Berikut ini adalah penjabarannya:

2.2.1 Market Area Classification

Pengklasifikasian ini relatif mudah karena luas kawasan yang dilayani oleh suatu pusat perbelanjaan biasanya tercermin dari ukuran pusat perbelanjaan itu sendiri. Berikut adalah tipe-tipe pusat perbelanjaan berdasarkan klasifikasi kawasan pemasaran:

- a. *Commercial Strip Center* merupakan pusat perbelanjaan kecil yang berada di pinggir-pinggir jalan yang terjangkau dari permukiman dan perkantoran, menyediakan bermacam-macam barang dan jasa dalam barisan toko-toko (Gambar 2.1). Luas bangunannya 10.000 sampai 30.000 kaki persegi (3.048 - 9.144 m²) dengan hanya menyediakan 4 hingga 10 ruang toko.



Gambar 2 1 Contoh Commercial Strip Center (Nbc12.com, 2018)

- b. *Neighborhood Center* juga merupakan pusat perbelanjaan yang terjangkau dari kawasan permukiman dan perkantoran, menyediakan ruang-ruang untuk sebuah supermarket dan apotek, serta 15 hingga 20 toko. Berdiri di lahan seluas kira-kira 3 hektar dan luas bangunannya sekitar 100.000 kaki persegi (30.480 m²). Hanya sebagian area lahan yang dimanfaatkan untuk bangunan utama, sedangkan sebagian lainnya untuk area parkir pengunjung dan pekerja, area *truck drop off*, akses kendaraan belakang dan lainnya (Gambar 2.2). Perencana kota sering menempatkan pusat perbelanjaan ini dalam satu zona dengan kawasan permukiman, namun pada situasi lain, sebagai pemisah antara kawasan permukiman yang tenang dari kawasan industri atau perkantoran yang berisik. Pusat perbelanjaan ini umumnya menarik pengunjung dalam radius 1.5 mil dan butuh setidaknya 1000 keluarga untuk menunjang aktivitasnya sehari-hari.



Gambar 2 2 Contoh Neighborhood Center (Colliers.com.au, 2017)

- c. *Community Center* merupakan kompleks pusat perbelanjaan yang menyediakan 20 hingga 70 ruang komersial yang diisi oleh sebuah supermarket, department store, toko-toko, serta kadang-kadang terdapat restoran-restoran siap saji dan bioskop (Gambar 2.3). Tipe pusat perbelanjaan ini lebih jarang ditemukan daripada dua tipe diatas. Berdiri di lahan seluas kira-kira 10 hektar, luas bangunannya 150.000 sampai 300.000 kaki persegi (45.720 – 91.440 m²). Umumnya didatangi oleh pengunjung dari tempat yang jauhnya sekitar 5 mil atau 10 hingga 15 menit berkendara, serta membutuhkan setidaknya 5000 keluarga untuk menunjang aktivitasnya sehari-hari.



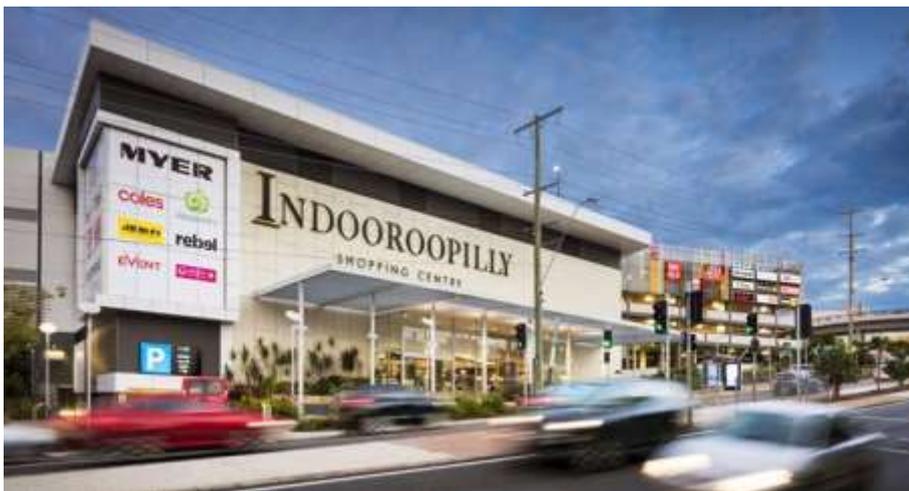
Gambar 2.3 Contoh Community Center (Cincinnati.com, 2019)

- d. *Regional Center* merupakan pusat perbelanjaan besar yang menyediakan 70 hingga 225 ruang komersial yang diisi oleh setidaknya 6 department store ternama, serta didampingi oleh toko-toko makanan, toko-toko barang, restoran-restoran dan beberapa bank (Gambar 2.4). Luas bangunannya 300.000 hingga 800.000 kaki persegi (91.440 – 243.840 m²). Umumnya menarik pengunjung dalam radius 5 hingga 15 mil dan untuk menunjang aktivitasnya sehari-hari, butuh setidaknya 50.000 hingga 150.000 keluarga.



Gambar 2 4 Contoh Regional Center (Meridianprecast.com, 2019)

- e. *Super Regional Center* merupakan tipe pusat perbelanjaan yang paling besar yang mana luas bangunannya sekitar 1.5 juta kaki persegi (457.200 m²) mewadahi penyewa-penyewa yang lebih banyak daripada *regional center* biasa, serta menyediakan gedung parkir dan basement sekaligus (Gambar 2.5). Biasanya ditempatkan di kawasan bisnis utama di pusat kota atau di kawasan sub-urban yang baru berkembang dimana terdapat pertemuan dua jalan raya utama atau jalan tol.

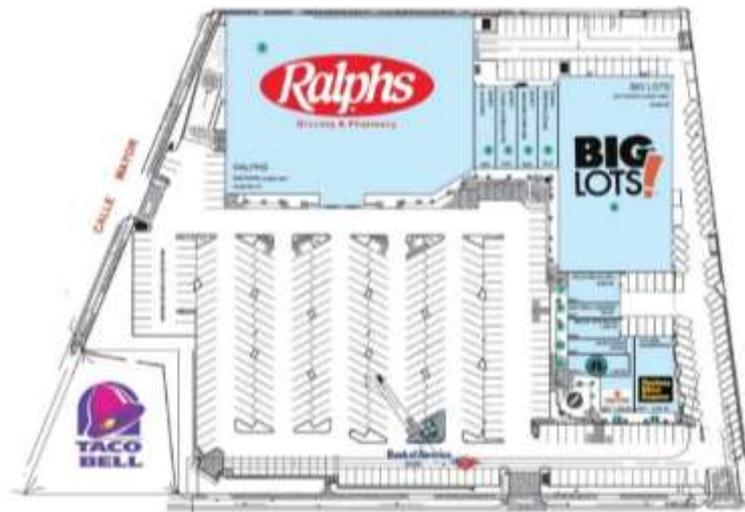


Gambar 2 5 Contoh Super Regional Center (Colliers.com.au, 2017)

2.2.2 Pattern Classification

Beberapa pola rancangan pusat perbelanjaan telah muncul dalam perkembangannya yang mempengaruhi atau dipengaruhi oleh pola perletakan dari *anchor tenants*, yaitu penyewa-penyewa utama/besar yang mendapatkan ruang yang lebih eksklusif daripada penyewa-penyewa biasa, umumnya berupa ukuran lantai yang lebih besar dan/atau posisi yang lebih terjangkau. Berikut ini beberapa tipe dengan klasifikasi ini:

- a. *L-Shaped* merupakan barisan linier toko-toko yang berbelok membentuk dua area, lalu penyewa-penyewa utama diletakkan pada setiap sudut (Gambar 2.6).



Gambar 2.6 Contoh Pola L-Shaped (Zarrabian.com)

- b. *U-Shaped* merupakan barisan linier toko-toko yang berbelok membentuk tiga area, lalu penyewa-penyewa utama diletakkan pada kedua ujung area pinggir dan satu penyewa paling utama diletakkan pada area tengah (Gambar 2.7).



Gambar 2 7 Contoh Pola U-Shaped (Mouton, 2014)

- c. *Cluster-Design* merupakan barisan toko-toko yang membentuk persegi dan sirkulasi-sirkulasi tengah. Penyewa-penyewa utama biasanya diletakkan di area-area luas di bagian tepi (Gambar 2.8).



Gambar 2 8 Contoh Pola Cluster (Mallsinamerica.com, 2016)

- d. *T-Design or Triangle* merupakan barisan radial toko-toko yang terbagi menjadi tiga area dimana penyewa-penyewa besar dapat diletakkan di area pusat secara bertetangga atau tersebar (Gambar 2.9).

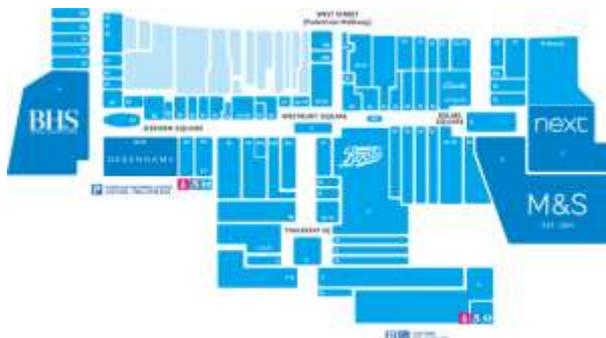


Gambar 2 9 Contoh Pola T-Design (Shopcarytownecentermall.com, 2017)

e. *Dumbbell or Double Dumbbell* merupakan dua barisan toko-toko yang saling berhadapan di sepanjang jalan. Penyewa-penyewa besar diletakkan pada setiap ujung (Gambar 2.10). Pola ini dapat digandakan dengan adanya jalan kedua yang arahnya melintang dari jalan pertama (Gambar 2.11).



Gambar 2 10 Contoh Pola Dumbbell (Surreyquays.co.uk)



Gambar 2 11 Contoh Pola Double Dumbbell (Farehamshopping.com, 2014)

2.2.3 Ownership Classification

Sebuah pusat perbelanjaan dapat dimiliki oleh satu individu, kelompok, atau perusahaan. Lahan yang digunakan bisa saja dimiliki oleh pihak yang berbeda dengan pusat perbelanjaannya. Namun, pembahasan tentang sistem kepemilikan ini tidak perlu dibahas secara mendalam karena kurang arsitektural. Berikut adalah beberapa tipe dengan klasifikasi ini:

- a. *An individual* (Perorangan)
- b. *A partnership or joint venture* (Kerja sama patungan)
- c. *A Limited Partnership* (Kemitraan terbatas)
- d. *A Corporation* (Perusahaan)
- e. *A Limited Liability Company (LLC)* (Perseroan Terbatas/PT)
- f. *A Real Estate Investment Trust (REIT)* (Kerja sama antar-investor)
- g. *A Trust* (Perserikatan/persekutuan)
- h. *A Land Lease* (Sewa tanah)

2.2.4 Merchandising Classification

Beberapa tipe yang lebih spesifik dari pusat perbelanjaan telah berkembang akibat pendekatannya dalam penjualan barang atau jasa. Berikut ini adalah beberapa tipe dengan klasifikasi ini:

- a. *Fashion/Specialty Center* merupakan pusat perbelanjaan yang memiliki spesialisasi pada barang atau jasa tertentu (Gambar 2.12). Biasanya dikunjungi pembeli-pembeli dari tempat yang sangat jauh karena spesifikasi barang yang mereka cari sulit ditemukan di tempat lain.



Gambar 2 12 Contoh Fashion/Specialty Center (Burgessrawson.com.au, 2018)

- b. *Outlet/Off-Price Center* merupakan suatu variasi dari pusat perbelanjaan barang-barang *discount* dan *second*, namun penyewa-penyewanya merupakan outlet dari perusahaan-perusahaan besar secara nasional atau internasional (Gambar 2.13). Pusat perbelanjaan ini umumnya ditemukan di jalan-jalan besar di kota-kota kecil dan sedang.



Gambar 2 13 Contoh Outlet/Off-Price Center (Premiumoutlets.com, 2019)

- c. *Power Center (Retail Park)* merupakan pusat perbelanjaan besar yang mewadahi penyewa-penyewa yang memiliki spesialisasi pada barang atau jasa tertentu, sehingga bisa dikatakan merupakan kumpulan dari bermacam-macam *specialty centers*. Tidak seperti pada bangunan mall, pada *retail park* ini, ruang-ruang toko secara berjajar langsung dihadapkan ke lapangan

parkir, sehingga pengunjung dapat secara langsung memasuki *entrance* toko yang mereka tuju tanpa melalui jalur-jalur tertentu (Gambar 2.14).



Gambar 2 14 Contoh Retail Park (Birminghampost.co.uk, 2018)

- d. *Mixed-Use Development (MXD)* merupakan istilah untuk kombinasi dari bermacam-macam kegunaan di dalam satu properti. Tujuan MXD ini adalah untuk memungkinkan orang yang bekerja dapat sekaligus tinggal, menemukan tempat makan, membeli sesuatu, bertransaksi, berolah-raga, dan sebagainya di satu area lokasi (Gambar 2.15). Namun, pada sistem ini ditetapkan adanya satu kegunaan yang paling mendominasi, biasanya pusat perbelanjaannya atau perkantorannya.



Gambar 2 15 Contoh MXD (Realestatenewsturkey.com, 2015)

- e. *Theme/Festival Center* merupakan pusat perbelanjaan yang berorientasi pada taman rekreasi, sehingga biasanya menerapkan tema arsitektural tertentu yang atraktif, berkarakter dan menghibur (Gambar 2.16). Banyak ruang yang disewakan untuk restoran dan fasilitas hiburan yang mana

dirancang dalam satu tema artifisial yang sama. Kadang-kadang pusat perbelanjaan semacam ini memanfaatkan bangunan tua yang direhabilitasi di kawasan bersejarah.



Gambar 2 16 Contoh Theme/Festival Center (Worldation.com, 2018)

- f. *Lifestyle Center / boutique mall* merupakan pusat perbelanjaan yang berorientasi pada gaya hidup kalangan kelas atas (Gambar 2.17). Tempat ini mewadahi toko-toko eksklusif dan biasanya berlokasi di daerah sub-urban yang memiliki lanskap dan pemandangan istimewa.



Gambar 2 17 Contoh Lifestyle Center (Istanbulview.com)

Dengan mengamati tipe-tipe pusat perbelanjaan dari keempat klasifikasi diatas, terlihat bahwa perancangan bangunan pusat perbelanjaan memerlukan pertimbangan kriteria yang cukup kompleks, namun tipe-tipe tersebut dapat

mengarahkan secara teratur tentang bagaimana merespon permasalahan atau isu yang bervariasi pada setiap pengadaan, perencanaan dan perancangan bangunan pusat perbelanjaan. Pada tesis ini, diperlukan tipologi tertentu sebagai kriteria dasar untuk bangunan pusat perbelanjaan yang memungkinkan adanya ruang pedestrian umum. Namun, pemilihan tipologi ini baru dapat dilakukan setelah mengkaji pola rancang pada preseden-preseden.

2.3 Teori Ruang Pedestrian

2.3.1 Hakikat Ruang Pedestrian

Ruang pedestrian mewadahi manusia untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain dengan berjalan-kaki. Berjalan-kaki merupakan bentuk yang paling dasar dari transportasi atau sistem perpindahan dengan alasan-alasan berikut ini (Amoroso dkk, 2012):

- a. Universal. Hakikatnya setiap orang berjalan-kaki dan semua jenis perjalanan melibatkan jaringan untuk berjalan-kaki.
- b. Terjangkau. Secara ekonomi dan sosial, masyarakat yang kurang beruntung sangat tergantung pada berjalan-kaki untuk transport/perjalanan.
- c. Menyediakan manfaat tambahan termasuk olah raga dan kenikmatan.
- d. Peningkatan fasilitas untuk berjalan-kaki disertakan dalam biaya pengadaan jenis transport lainnya, seperti fasilitas transit, terminal bandara, parkir dan terminal pelabuhan.

Berjalan-kaki masih merupakan aktivitas yang fundamental yang perlu dilakukan oleh masyarakat meskipun ketergantungan mereka pada kendaraan bermotor pribadi semakin tinggi. Diperlukan adanya ruang-ruang yang layak untuk mewadahi aktivitas berjalan-kaki yang dapat dilewati masyarakat dengan berbagai kondisi, serta terintegrasi saling mendukung dengan sistem angkutan umum, sehingga aktivitas ini menjadi semakin aktif dilakukan dan mengurangi ketergantungan pada kendaraan bermotor pribadi.

Area-area yang dirancang untuk memungkinkan pedestrian berjalan secara efisien dan aman dari suatu lokasi ke lokasi lain dapat diklasifikasikan sebagai berikut (Florida Department of Transportation, 1999):

- a. *Sidewalk* (Trotoar), yaitu area dengan perkerasan (biasanya beton) yang normalnya membentang secara paralel dengan lalu-lintas kendaraan dan terpisahkan dari permukaan jalan kendaraan tersebut oleh pembatas tertentu atau selokan.
- b. *Walkway* (Mall), yaitu area untuk kegunaan pedestrian publik/umum, seperti courtyard (lapangan ditengah gedung-gedung), plaza (alun-alun) dan pedestrian mall. Area ini terbagi menjadi tipe:
 - *Pedestrian Mall*, yaitu jalan yang tertutup untuk lalu-lintas kendaraan dan dikhususkan untuk pejalan-kaki. Kendaraan yang diizinkan lewat hanya untuk keperluan gawat darurat, pesan-antar dan pemeliharaan.
 - *Transit Mall*, yaitu jalan dimana para pedestrian berbagi ruang untuk aktivitas transit, seperti bus dan trem, serta dapat juga dilewati sepeda pancal. Kendaraan selain itu dilarang, kecuali untuk keperluan gawat darurat dan perawatan.
- c. *Path* (*Jalan Setapak*), yaitu area yang bisa saja temporer atau permanen yang umumnya hanya berupa tanah atau batu-batuan kerikil, namun ada beberapa berupa aspal. Area ini umumnya menandakan rute umum yang diambil para pedestrian diantara dua lokasi dan sering kali mengindikasikan kebutuhan akan tersedianya Sidewalk atau setidaknya perkerasan paving.

Berdasarkan klasifikasi diatas, bangunan pusat perbelanjaan idealnya berbasis pada ruang pedestrian *Walkway* bertipe *Pedestrian Mall* karena selain berfungsi sebagai ruang publik yang lapang, ruang ini juga menjadi orientasi dari bangunan-bangunan disekitarnya, contohnya courtyard dan plaza. Namun, pada sisi tertentu yang bersinggungan dengan jalan kendaraan, pusat perbelanjaan juga perlu menyediakan ruang pedestrian *Sidewalk* atau trotoar yang aman dan nyaman.

2.3.2 Elemen-Elemen Ruang Pedestrian

Pada suatu studi terhadap bermacam-macam karakteristik fisik yang dianggap mempengaruhi aktivitas berjalan-kaki, diusulkanlah indikator-indikator dasar dalam menilai kelayakan ruang pedestrian yang dijabarkan menjadi empat aspek, yaitu fungsionalitas, estetika, keamanan dan kepraktisan (Tabel 2.1). Kemudian, keempat aspek ini dijabarkan menjadi lebih rinci berupa elemen-elemen dan sub-sub elemen (Amoroso dkk, 2012). Elemen-elemen ini merupakan unsur apa saja yang dapat dirasakan orang saat berjalan-kaki di ruang pedestrian, sedangkan sub-elemen merupakan perwujudan fisik dari masing-masing unsur tersebut.

Tabel 2 1 Indikator-Indikator Kelayakan Fisik Ruang Pedestrian

No	Aspek	Elemen	Sub-Elemen
1	Fungsionalitas	Area yang tersedia untuk pedestrian	Tipe jalur; tipe perkerasan; perawatan infrastruktur; keberlanjutan rute.
		Jalan kendaraan	Persimpangan;
		Lalu-lintas pedestrian	Volume; kecepatan; perangkat pengendalian;
		Kemudahan akses	Fitur perancangan jalan dan penyeberangan jalan; jarak antar persimpangan yang berurutan; titik-titik akses lain;
2	Estetika	Lanskap (jalan) urban	Tumbuh-tumbuhan; perawatan taman dan jalan; polusi lingkungan; parkir; kebersihan;
		Visual	Pusat perhatian arsitektural
3	Keselamatan & Keamanan	Personal	Penerangan jalan dan pengawasan;
		Lalu-lintas kendaraan	Persimpangan dan sistem pendukungnya; jarak antara lalu-lintas pedestrian dan kendaraan bermotor; penandaan jalur;
4	Kepraktisan	Struktur untuk kegunaan praktis	Kemudahan-kemudahan publik dan pribadi (parkiran, area istirahat, toko-toko, dll).

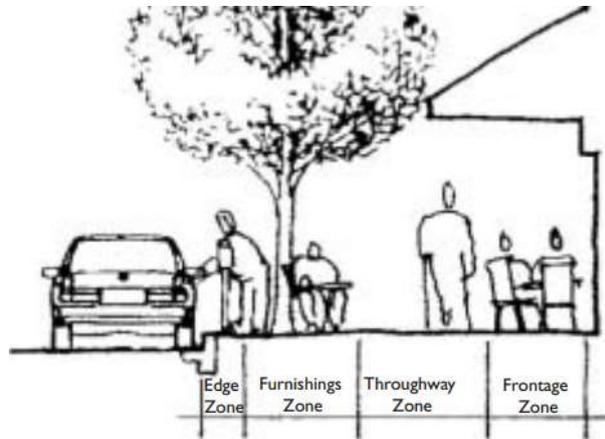
Sumber: Amoroso dkk, 2012

Elemen-elemen diatas perlu diterjemahkan menjadi lebih arsitektural untuk dapat diterapkan secara praktis dalam perancangan. Ruang pedestrian yang layak terwujud dari penerapan elemen-elemen, yaitu *Zones, Surfacing, Grades, Cross-Slope, Curb-Cuts, Amenities, Seating, Lighting, Landscape* dan lainnya (Community Design and Architecture, Inc, 2002).

a. *Zones* (Pembagian Ruang). Ruang pedestrian khususnya yang bertipe trotoar idealnya tersusun oleh empat bagian di sepanjang jalurnya, yaitu *Edge Zone, Furnishing Zone, Throughway Zone* dan *Frontage Zone* (Gambar 2.18).

- *Edge Zone* (Zona Tepi) merupakan area batas antara permukaan jalan kendaraan dan badan trotoar. Lebar minimumnya adalah 6 inci (± 15 cm) untuk menambah ruang buka pintu mobil dan menghindari tubrukan dengan perabot-perabot diatas trotoar. Pada tempat transit dengan shelter, misalnya halte, zona ini harus diperlebar hingga 4 kaki (± 120 cm).
- *Furnishing Zone* (Zona Perabot) merupakan area untuk menempatkan pepohonan dan taman, serta berperan sebagai pemisah yang tegas antara ruang pedestrian dan jalan kendaraan. Perabot-perabot lain yang biasanya ditempatkan di zona ini, yaitu tiang-tiang utilitas (seperti tiang listrik), rambu-rambu, meteran parkir, fire hydrant, rak sepeda pancal, tempat duduk, dan sebagainya.
- *Throughway Zone* (Zona Lewat Pedestrian) merupakan area khusus untuk lalu-lintas berjalan-kaki dan harus bebas dari rintangan benda apapun, seperti perabot-perabot diatas. Lebar minimum zona ini adalah 4 kaki (± 120 cm) hingga 8 kaki (± 240 cm) tergantung kepadatan aktivitas pedestrian di kawasan.
- *Frontage Zone* (Zona Muka Bangunan) merupakan area yang bersinggungan dengan properti bangunan, seperti fasad depan, lanskap taman, atau pagar. Area ini juga memberikan ruang untuk aktivitas *window shop* (pembelian melalui jendela) dan ruang untuk aktivitas

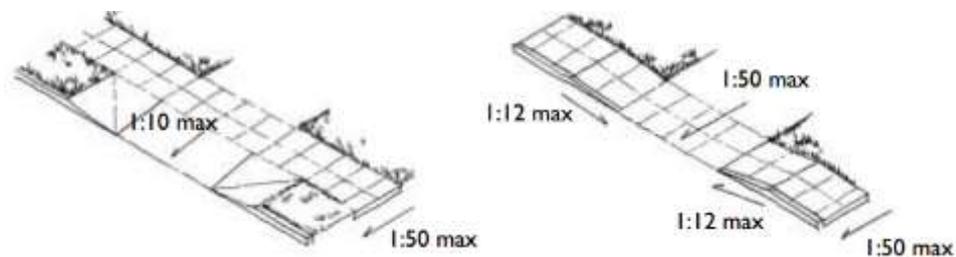
keluar-masuk bangunan. Berkaitan dengan usaha, area ini juga sering digunakan untuk meletakkan *display* dan tempat-tempat duduk.



Gambar 2 18 Pembagian Zona pada Ruang Pedestrian Sidewalk (Community Design & Architecture, Inc, 2002)

- b. *Surfacing* (Permukaan/Perkerasan). Struktur permukaan jalan untuk berjalan-kaki harus bersifat stabil, kokoh dan *slip-resistant* (mencegah tergelincir). Umumnya struktur ini terbuat dari bahan *Portland Cement Concrete* (PCC) yang tahan lama dan layak untuk bermacam-macam pola. Bahan *Asphaltic Concrete Pavement* (ACP) (paving aspal) dapat dijadikan pilihan untuk kawasan yang rendah kepadatan pedestriannya, namun ini tidak setahan lama PCC dan cenderung tidak terpasang rapi. Selain kedua bahan tersebut, dapat juga menggunakan paving biasa, batu-bata dan keramik. Hal yang penting adalah ketepatan pemasangan agar permukaan ini benar-benar rata.
- c. *Grades*, *Cross-Slope* dan *Curb-Cuts*. *Grades* (Tanjakan) yang kemiringannya melebihi 5% (1:20) sulit untuk dilewati oleh orang dengan masalah mobilitas, maka harus kurang dari ini khususnya untuk ruang pedestrian bertipe *walkway* (mall), sedangkan untuk *sidewalk* (trotoar) jika peninggiannya lebih dari ini dan bersinggungan langsung dengan jalan kendaraan, harus dipasang handrail. *Cross-Slope* (Ramp Persilangan), yaitu permukaan miring yang arahnya tegak lurus dari arah jalan pedestrian, diperlukan untuk drainase dan menaikkan pengguna kursi roda.

Kemiringannya harus tidak melebihi 2% (1:50). *Curb-Cuts* (Persimpangan Kendaraan) disediakan dimana jalan kendaraan perlu menyeberangi jalan pedestrian. Sangat dianjurkan persilangan ini tetap meneruskan pola jalan pedestrian yang ada, maka pada lokasi persilangan ini, permukaan jalan kendaraan tersebut harus ditanjakkan setinggi jalan pedestriannya daripada jalan pedestrian tersebut yang diturunkan setara dengan jalan kendaraannya, kecuali pada situasi yang tidak memungkinkan (Gambar 2.19). Begitu juga perkerasannya harus tetap meneruskan pola jalan pedestrian yang ada.



Gambar 2 19 Curb Cuts pada Ilustrasi Kiri Lebih Dianjurkan (Community Design & Architecture, Inc, 2002)

- d. *Amenities and Seating* (Kemudahan dan Tempat Duduk). Fasilitas-fasilitas untuk kemudahan para pedestrian, seperti tempat sampah, bangku, kotak telepon, kran air minum, rompong PKL dan tempat transit tidak perlu diletakkan secara teratur (misalnya diletakkan di setiap 40 kaki dsb), namun disediakan sesuai kebutuhan pada lokasi tertentu. Selain itu, fasilitas-fasilitas tersebut perlu mencerminkan karakter atau identitas lokal di lingkungan sekitar, seperti kawasan industri, tradisional, kontemporer dan sebagainya. Tempat-tempat duduk merupakan elemen yang ramah, serta mengundang para pedestrian berdatangan untuk beristirahat, berbincang-bincang, membaca, menunggu, atau hanya melihat-lihat. Fasilitas ini juga berperan membentuk *passive monitoring* (pengawasan pasif) terkait keamanan dengan penglihatan para pengguna tempat-tempat duduk.
- e. *Lighting* (Penerangan). Level penerangan yang baik adalah penting untuk menjaga keselamatan dan keamanan ruang pedestrian di malam hari. Lampu-lampu jalan kendaraan memang secara otomatis menyediakan

penerangan ini, namun kurang layak untuk pedestrian. Para pedestrian memiliki luas lapangan/area fokus yang lebih sempit dibandingkan pengemudi kendaraan bermotor saat melaju, selain itu mereka bergerak lebih lambat, melihat lebih banyak detail, serta lebih sering berhenti dengan waktu lama. Karena itu, mereka butuh standar penerangan yang lebih rendah, namun mengarahkan intensitas cahaya yang lebih kuat ke area yang lebih sempit.

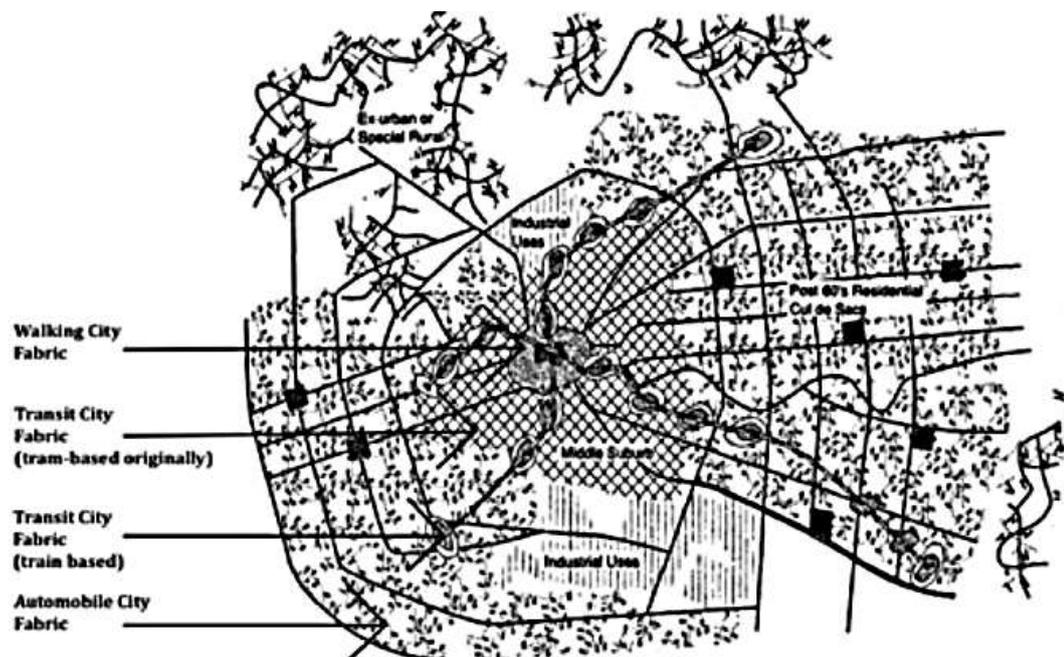
- f. *Landscape* (Lanskap). Tumbuh-tumbuhan khususnya pepohonan memberikan peneduhan yang sangat ramah, membuat irama yang menarik pada jalan dan menjadi pembatas yang efektif antara jalan pedestrian dan jalan kendaraan. *Groundcover* (batu-batuan, kerikil, rumput, dsb) dan semak-semak juga layak untuk diterapkan di sepanjang jalan pedestrian untuk memperkuat karakter dan pembatas secara visual.
- g. *Building Design* (Rancangan Bangunan Sekitar). Lingkungan ruang pedestrian yang baik membutuhkan lebih dari sekadar adanya jalan untuk berjalan-kaki. Keterkaitan antara pengembangan jalan dan lahan bangunan juga penting untuk *Pedestrian-oriented Design* (Rancangan berorientasi ruang pedestrian). Menjaga keberlanjutan visual akan memperpanjang jarak para pedestrian untuk tetap berjalan-kaki. Ruang pedestrian perlu didukung dengan rancangan yang konsisten pada fasad depan bangunan-bangunan, khususnya pada artikulasi detail pintu, jendela, kanopi, balkon, dan lainnya.

2.4 Teori Mobilitas Urban

Pengkajian mengenai aktivitas berjalan-kaki di lingkungan urban juga perlu melibatkan teori tentang mobilitas urban karena berjalan-kaki itu sendiri saling mempengaruhi dengan sistem-sistem perpindahan lainnya seperti angkutan umum dan kendaraan pribadi. Mobilitas artinya gerakan berpindah-pindah (Kbbi.kemdikbud.go.id, 2016). *Mobilitas berkontribusi pada kualitas hidup. Mobilitas juga merupakan prasyarat untuk pertumbuhan ekonomi, pekerjaan, serta kreativitas sebagaimana juga kesehatan* (Muller, 2016). Jadi, mobilitas merupakan

hal penting pada ruang pedestrian yang dapat berkontribusi positif pada kualitas hidup masyarakat di lingkungan kota.

Di sepanjang sejarah peradaban, sistem perpindahan manusia di kota berkembang menjadi tiga jenis, yaitu *walking urban fabric*, *transit urban fabric* dan *auto urban fabric*. Istilah urban fabric (struktur kota) dalam teori ini adalah produk dari gaya/pola hidup terkait transportasi yang memerlukan elemen-elemen fisik dan lingkungan yang memungkinkan aktivitasnya. Sebuah kota atau suatu area di dalam kota dapat disebut dengan *walking city*, *transit city* atau *automobile city* tergantung urban fabric apa yang paling dominan (Gambar 2.20). Faktanya, kota-kota di seluruh dunia memiliki salah satu yang paling menonjol dari ketiganya, misalkan di kota-kota asia tenggara, yang paling kuat adalah *auto-fabric*-nya, sedangkan di kota-kota eropa yang dominan adalah *walking-fabric*-nya (Newman dkk, 2016).



Gambar 2 20 Tiga Macam Urban Fabric di dalam Suatu Kota (Newman dkk, 2016)

a. *The Walking Urban Fabric* (Struktur Kota untuk Pedestrian)

Kota berbasis ruang pedestrian telah ada pada sepanjang sejarah permukiman manusia sebagaimana berjalan-kaki itu sendiri pernah menjadi satu-

satunya bentuk transportasi yang memungkinkan untuk menjelajahi kota dengan kecepatan sekitar 3 hingga 4 km/jam. Contoh kota-kota dalam kategori ini, yaitu Krakow, Barcelona, Ho Chi Minh, Mumbai, Hong Kong, dan lainnya. Kota semacam ini biasanya memiliki kepadatan sekitar 100 orang per hektar, terdapat area *mix-used* dengan jalan-jalan sempit dengan panjang rata-rata 2 hingga 4 km. Banyak kota-kota di seluruh dunia yang ingin menghidupkan kembali pola *walkability* seperti ini, namun tidak akan berhasil jika mereka tidak menghargai jaringan ruang pedestrian yang sudah terlanjur ada atau eksisting.

b. The Transit Urban Fabric (Struktur Kota untuk Angkutan Umum)

Struktur kota untuk transit angkutan umum telah ada sejak tahun 1850-an, awalnya berbasis pada kereta api, kemudian trem. Setelah itu, kota menyebar menjadi dua arah, yang pertama adalah kawasan dimana trem-trem membentuk *inner transit urban fabric* (struktur kota untuk transit dalam) sepanjang 10 hingga 20 km, seringkali jaringan ini berbasis pada grid-grid jalan raya yang teratur dimana trem-trem ini beroperasi, yang kedua adalah kawasan dimana jalur kereta api membentuk *outer transit urban fabric* (struktur kota untuk transit luar) sepanjang 20 hingga 40 km. Selain itu, kawasan pusat dari jaringan *Subway* (kereta bawah tanah) di Paris, London dan New York yang berasal dari abad ke-19 sejatinya dirancang untuk memperluas *walking urban fabric*-nya, yaitu berupa jaringan-jaringan jalan pedestrian yang mengelilingi stasiun-stasiun.

c. The Auto Urban Fabric (Struktur Kota untuk Kendaraan Pribadi)

Auto Urban Fabric telah banyak menggantikan *walking urban fabric* dan *transit urban fabric* setelah tersedianya jalan-jalan raya untuk kendaraan bermotor. Trem seringkali tergantikan oleh bus dan mobil pribadi yang mana semakin menghilangkan jaringan transit kota. Selama pembangunan kota tidak lagi mengembangkan jalur-jalur pedestrian dan transit, maka jalan raya-lah yang terus berkembang tak terkendali. Kota-kota berbasis automotif sejak tahun 1950-an dapat meluas melebihi 20 km hingga 80 km berkenaan dengan kecepatan automotif rata-rata 50 hingga 80 km/jam. Kawasan-kawasan semi-urban biasanya bermunculan sebagai area industri yang penuh dengan truk.

Telah dilakukan perbandingan mengenai kualitas-kualitas kota di seluruh dunia dengan menggunakan parameter ketiga jenis struktur kota diatas. Kualitas-kualitas yang dibandingkan dikelompokkan kedalam lima aspek, yaitu bentuk kota, transportasi, ekonomi, sosial dan lingkungan (Tabel 2.2).

Tabel 2 2 Perbandingan Kualitas-Kualitas Kota dengan Parameter Urban Fabric

No	Fabric Qualities	Walking Urban Fabric	Transit Urban Fabric	Automobile Urban Fabric
1	Kualitas bentuk kota			
	Kepadatan manusia	Tinggi	Medium	Rendah
	Mix kegiatan manusia	Tinggi	Medium	Rendah
2	Kualitas transportasi			
	Kepemilikan mobil	Rendah	Medium	Tinggi
	Level of Service (LOS)	High LOS	High LOS transit	High LOS car
	Aktifitas transportasi	Tinggi aktivitas pedestrian-nya	Tinggi aktivitas transitnya	Tinggi aktivitas mobilnya
3	Kualitas Ekonomi			
	Perkembangan biaya infrastruktur perkapita	Rendah-Medium	Medium-Rendah	Tinggi
	GDP perkapita	Tinggi	Medium	Rendah
	Intensitas pekerja	Tinggi	Medium	Rendah
4	Kualitas sosial			
	Kesenjangan antara yang miskin dan yang kaya	Rendah	Medium	Tinggi
	Kemampuan/kesempatan menolong orang lain	Tinggi	Medium	Rendah
	Kesehatan berjalan-kaki	Tinggi	Medium	Rendah
	Kehidupan sosial perkapita	Tinggi	Medium	Rendah
	Keamanan	Variabel	Variabel	Variabel
5	Kualitas lingkungan			
	Emisi gas rumah kaca perkapita	Rendah	Medium	Tinggi
	Konsumsi minyak perkapita	Rendah	Medium	Tinggi
	Zat sisa perkapita	Rendah	Medium	Tinggi

Sumber: Newman dkk, 2016

Pada perbandingan diatas, terlihat bahwa *walking urban fabric* memiliki banyak keunggulan dibandingkan dua *fabric* lainnya, yaitu nilai yang tinggi pada kepadatan manusia, mix kegiatan manusia, GDP perkapita, intensitas pekerja, kesehatan berjalan-kaki, kemampuan/kesempatan menolong orang, serta kehidupan

sosial perkapita. Disamping itu, *fabric* ini memiliki nilai yang rendah pada kepemilikan mobil, kesenjangan sosial, emisi gas, konsumsi minyak dan zat sisa perkapita. Jadi, untuk membentuk lingkungan kota dengan kualitas yang baik dengan aspek-aspek diatas, maka perencanaannya harus berbasis pada *walking urban fabric* atau dalam lingkup yang lebih sempit, adalah pada perancangan bangunan pusat perbelanjaan yang mana dikunjungi oleh masyarakat setiap hari.

Disamping itu, sinergi antara masing-masing struktur diatas harus terjalin saling mendukung. *Walking urban fabric* di banyak negara maju masih terpelihara dengan baik karena saling mendukung dengan *transit urban fabric*, misalnya bus kota dan trem, dimana banyak ruang pedestrian yang dilengkapi dengan halte-halte untuk para pedestrian yang ingin menuju tempat yang sulit dijangkau dengan berjalan-kaki.

2.5 Hubungan Arsitektur dan Mobilitas Urban

Sebagai suatu elemen yang besar dan sangat berpengaruh di lingkungan urban, bangunan pusat perbelanjaan tidak dapat dipandang sebagai suatu wujud arsitektural tunggal, tapi harus dirancang dengan melibatkan perencanaan urban agar dapat bersinergi dengan ruang yang lebih luas di sekitarnya, yaitu lingkungan urban. Aspek yang sangat penting adalah bagaimana bangunan ini dapat turut serta membentuk mobilitas yang baik untuk para pedestrian umum.

Teori mobilitas urban tidak hanya dikhususkan untuk perencanaan urban fabric dan master-plan kota, tapi juga perancangan arsitektur. *Sebagian besar perancangan arsitektur dalam lingkup urban harus melibatkan empat sasaran penting* (Walters, 2014), yaitu:

- a. *Walkability* (Kesanggupan Berjalan-kaki) untuk mendukung gaya hidup sehat masyarakat dan menanggapi pilihan pengguna dalam kegiatan hidup sehari-hari. Artinya, masyarakat memiliki kesanggupan untuk berjalan-kaki atau bersepeda dengan aman dan terjangkau menuju toko, rumah makan, tempat ibadah, sekolah, serta menuju pilihan transportasi.

- b. *Multi-modal Mobility Options* (Pilihan Sarana Mobilitas) untuk memperbanyak pilihan-pilihan pribadi terkait mobilitas dan mengurangi gas karbon (dengan mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi). Masyarakat memiliki pilihan-pilihan transportasi meliputi bus, trem, kereta cepat atau kereta kommuter sebagai alternatif selain kendaraan pribadi.
- c. *Mixed-use or Multi-use Development* (Pengembangan Multi-kegunaan) untuk menyediakan keluwesan perdagangan dan mendukung pilihan gaya hidup keberlanjutan di lingkungan urban. Pola pengembangan ini menyediakan tempat-tempat destinasi yang bermanfaat and menarik untuk berjalan-jalan dan bersepeda.
- d. *Ecological Awareness* (Kesadaran Ekologi) untuk memahami dan meninggikan peran lingkungan alami pada lingkungan urban. Lingkungan alami dan ekologi dari suatu komunitas terpelihara dan ditingkatkan dengan melibatkan lanskap taman, jalur hijau, taman bermain dan lapangan bola. Ruang-ruang hijau ini harus disinergikan dengan struktur komunitas-komunitas yang ada pada tingkat master plan.

Dapat disimpulkan bahwa arsitektur bangunan termasuk pusat perbelanjaan harus turut berperan dalam membentuk lingkungan urban yang layak untuk para pedestrian umum (*walkability*), sehingga mendukung gaya hidup sehat masyarakat. Bangunan publik yang besar seperti pusat perbelanjaan juga perlu menyediakan pilihan-pilihan mobilitas masyarakat, seperti menyediakan area transit angkutan umum, serta jalur dan area parkir sepeda pancal (*multi-modal mobility options*), sehingga mendukung gaya hidup berjalan-kaki dan mengurangi ketergantungan pada kendaraan bermotor pribadi. Selain itu, diperlukan juga pola penataan massa dan ruang yang lebih terbuka terhadap aktivitas diluar komersial, khususnya dalam menyediakan ruang-ruang untuk para pedestrian umum di sekitarnya (*multi-use development*). Hal ini perlu didukung dengan mensinergikan lingkungan alami dengan bangunan pusat perbelanjaan sebagai lingkungan buatan, sehingga membentuk situasi yang sehat untuk para pedestrian (*ecological awareness*).

2.6 Sintesa Kajian Pustaka

Dapat disimpulkan dari kajian-kajian pustaka diatas bahwa bangunan pusat perbelanjaan yang berbasis ruang pedestrian dapat dirancang berupa massa tunggal atau majemuk dan berorientasi pada ruang pedestrian yang memenuhi aspek *fungsionalitas*, aspek *estetika*, aspek *keselamatan-keamanan* dan aspek *kepraktisan*. Bangunan pusat perbelanjaan juga memiliki tipologi tertentu berdasarkan klasifikasi *market area*, *pattern*, *ownership* dan *mercandising* yang perlu ditentukan sebagai kriteria dasar. Selain itu, agar dapat menyediakan ruang pedestrian umum dengan mobilitas yang baik, bangunan ini harus memenuhi aspek *walkability*, *multi-modal mobility options*, *mixed-use development* dan *ecological awareness*. Sebagai elemen yang besar di lingkungan urban, bangunan pusat perbelanjaan memiliki peran yang penting dalam hal mobilitas urban, maka dari itu bangunan ini perlu menyediakan ruang atau fasilitas yang mendukung struktur-struktur mobilitas di lingkungan sekitarnya, yaitu *walking urban fabric*, *transit urban fabric* dan *auto urban fabric*.

Dari semua kajian-kajian pustaka diatas, dapat dijabarkan sintesa-sintesa yang dapat dirumuskan menjadi kriteria-kriteria umum rancangan yang relatif terbaik sebagaimana dijabarkan dalam Tabel 2.3 berikut ini:

Tabel 2 3 Sintesa Kajian Pustaka dan Kriteria Umum

NO	PUSTAKA	SINTESA	KRITERIA UMUM
1	Definisi Pusat Perbelanjaan	Memiliki tempat untuk berjalan dan berbelanja. <i>(Sumber: Kbbi.kemdikbud.go.id, 2016)</i>	Tersedia ruang pedestrian disamping ruang komersial.
		Dapat memuat bermacam-macam toko dan tempat komersial lainnya. <i>(Sumber: Dictionary.cambridge.org, 2019)</i>	Tersedia lantai yang memadahi dengan sistem pembagian ruang-ruang komersial.
		Secara fisik, dapat berupa ruang terbuka, bangunan tunggal atau bangunan majemuk. <i>(Sumber: Kbbi.kemdikbud.go.id, 2016 dan Dictionary.cambridge.org, 2019)</i>	Dapat menerapkan massa bangunan majemuk dan terbuka (tidak harus tunggal-masif).
		Tersedia area parkir off street/terlepas dari jalan raya. <i>(Sumber: Businessdictionary.com: 2018)</i>	Tersedia area parkir di dalam area tapak.

		Terdiri dari satu atau beberapa bangunan yang didirikan secara vertikal maupun horizontal. (Sumber: Kementerian Perdagangan, 2008)	Massa bangunan dapat membesar secara horizontal atau vertikal.
2	Tipologi Bangunan Pusat Perbelanjaan	Market Area , adanya klasifikasi berdasarkan luas kawasan pemasaran. (Sumber: RRES, 2014)	Tipe ukuran bangunan ditentukan oleh target luas kawasan sekitar yang dilayani.
		Pattern , adanya klasifikasi berdasarkan pola penempatan ruang-ruang komersial seperti berbentuk L, U, T/ segitiga, persegi atau dumbbell. (Sumber: RRES, 2014)	Pola penataan toko mengikuti pola sirkulasi utama.
		Ownership , adanya klasifikasi berdasarkan kepemilikan seperti apakah itu individu, kemitraan, perusahaan atau lainnya. (Sumber: RRES, 2014)	Adanya sistem kepemilikan yang mempengaruhi perencanaan.
		Merchandising , adanya klasifikasi berdasarkan pendekatan penjualan seperti: - <i>Specialty</i> (spesialisasi barang tertentu) - <i>Off-Price</i> (khusus barang diskon dan second) - <i>Power Centers</i> (kumpulan toko spesialisasi) - <i>Mixed-Use</i> (keterpaduan dengan kegunaan lain, misalnya real estate) - <i>Festival Centers</i> (tema tertentu) - <i>Lifestyle Centers</i> (gaya hidup) (Sumber: RRES, 2014)	Tipe bentuk bangunan dan susunan ruang ditentukan oleh pendekatan penjualan.
3	Hakikat Ruang Pedestrian	Aspek Fungsionalitas , - Infrastruktur perkerasan yang kuat, aman dan nyaman. - Ukuran yang memadahi para pedestrian. - Rute yang berkelanjutan. (Sumber: Amoroso dkk, 2012)	Kondisi fisik ruang pedestrian harus aman dan nyaman untuk berjalan-kaki, serta berkelanjutan.
		Aspek Estetika , - Tumbuh-tumbuhan peneduh dan hiasan. - Elemen-elemen pusat perhatian arsitektural. - Tempat-tempat sampah yang merata. (Sumber: Amoroso dkk, 2012)	Secara estetika, ruang pedestrian perlu menarik datangnya para pedestrian.

		<p>Aspek Keselamatan & Keamanan,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sistem pemisah antara jalur pedestrian, sepeda, disabilitas dan kendaraan bermotor. - Rambu peringatan pada persilangan dengan jalur kendaraan. <p><i>(Sumber: Amoroso dkk, 2012)</i></p>	Adanya sistem pemisahan yang jelas antara lalu-lintas pedestrian dan kendaraan, serta kaum disabilitas.
		<p>Aspek Kepraktisan,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tempat-tempat duduk dan elemen peneduh yang merata. - Sistem parkir yang mudah. <p><i>(Sumber: Amoroso dkk, 2012)</i></p>	Tersedianya fasilitas-fasilitas untuk kegunaan praktis (pendukung aktivitas pedestrian).
4	Elemen-Elemen Ruang Pedestrian	<p>Zones, Ruang pedestrian khususnya yang bertipe trotoar tersusun oleh empat bagian di sepanjang jalurnya, yaitu Edge Zone, Furnishing Zone, Throughway Zone dan Frontage Zone.</p> <p><i>(Sumber: Community Design and Architecture, Inc, 2002)</i></p>	Adanya pemisahan zona untuk lalu-lintas pedestrian, perletakan perabot, batas dengan jalan kendaraan, serta area muka bangunan.
		<p>Surfacing, adanya perkerasan yang stabil, kokoh dan slip resistant.</p> <p><i>(Sumber: Community Design and Architecture, Inc, 2002)</i></p>	Menghindari faktor tergelincir/tersandung pada permukaan.
		<p>Grades, Cross Slope and Curb Cuts, kemiringan tanjakan harus < 5% (1:20), kemiringan ramp pada persilangan harus < 2% (1:50). Permukaan jalan persimpangan dengan jalan kendaraan lebih baik rata dengan rata dengan jalan pedestriannya.</p> <p><i>(Sumber: Community Design and Architecture, Inc, 2002)</i></p>	Adanya kemiringan harus selandai mungkin untuk pedestrian.
		<p>Amenities and Seating, fasilitas-fasilitas untuk kemudahan para pedestrian disediakan sesuai kebutuhan pada lokasi tertentu.</p> <p><i>(Sumber: Community Design and Architecture, Inc, 2002)</i></p>	Tersedia fasilitas-fasilitas pendukung sesuai dengan keperluan setempat.
		<p>Lighting, dibutuhkan intensitas cahaya yang kuat ke luas area yang lebih kecil daripada lampu jalan kendaraan.</p> <p><i>(Sumber: Community Design and Architecture, Inc, 2002)</i></p>	Tersedia pencahayaan yang khusus menyoroti ruang pedestrian.

		<p>Landscape, tumbuh-tumbuhan diterapkan sebagai peneduh dan pembatas yang tegas antara jalan pedestrian dan jalan kendaraan.</p> <p><i>(Sumber: Community Design and Architecture, Inc, 2002)</i></p>	Tersedia vegetasi sebagai peneduh sekaligus pembatas jalan.
5	Teori Mobilitas Urban	<p>Walking Urban Fabric, struktur kota untuk para pedestrian umum tidak akan berhasil jika tidak menghargai jaringan ruang pedestrian yang sudah terlanjur ada.</p> <p><i>(Sumber: Newman, Kosonen dan Kenworthy, 2016)</i></p>	Tersedia jaringan-jaringan ruang pedestrian dengan meneruskan pola ruang pedestrian eksisting di sekitarnya.
		<p>Transit Urban Fabric, struktur kota untuk transit angkutan-angkutan umum sejatinya dirancang untuk memperluas walking urban fabric.</p> <p><i>(Sumber: Newman, Kosonen dan Kenworthy, 2016)</i></p>	Turut serta menyediakan ruang transit angkutan umum untuk mendukung aktivitas berjalan-kaki.
		<p>Automobile Urban Fabric, struktur kota untuk kendaraan-kendaraan pribadi terus berkembang selama pembangunan kota tidak lagi mengembangkan jalur-jalur pedestrian dan transit.</p> <p><i>(Sumber: Newman, Kosonen dan Kenworthy, 2016)</i></p>	Jaringan jalan kendaraan pribadi lebih dikesampingkan di dalam area tapak.
6	Hubungan Arsitektur dan Mobilitas Urban	<p>Walkability, memberikan kesanggupan untuk berjalan-kaki.</p> <p><i>(Sumber: Walters, 2014)</i></p>	Ruang pedestrian dijadikan basis / orientasi penataan bangunan.
		<p>Multi-modal mobility Options, memberikan pilihan-pilihan sarana mobilitas.</p> <p><i>(Sumber: Walters, 2014)</i></p>	Tersedia ruang transit angkutan umum untuk mendukung aktivitas berjalan-kaki.
		<p>Mixed-use Development, Perlu adanya pengembangan untuk multi-kegunaan.</p> <p><i>(Sumber: Walters, 2014)</i></p>	Penataan ruang komersial yang fleksibel terhadap fungsi lain, khususnya ruang pedestrian.
		<p>Ecological Awareness, menghadirkan lingkungan alami pada lingkungan urban.</p> <p><i>(Sumber: Walters, 2014)</i></p>	Tersedia ruang hijau yang mendampingi area terbangun.

Sumber: Hasil Analisa, 2018

Kriteria-kriteria umum dari kajian-kajian pustaka diatas masih bersifat teoritis dan belum bisa diterapkan secara langsung tanpa adanya kajian mengenai elemen-elemen bangunannya. Diperlukan kajian mengenai strategi rancangan pada karya-karya yang sudah ada (Preseden), yaitu bangunan-bangunan pusat perbelanjaan yang juga berbasis ruang pedestrian, khususnya mengenai rancangan elemen-elemen fisik yang mewujudkan teori-teori diatas, khususnya teori utama Mobilitas Urban.

2.7 Kajian Preseden

Terdapat beberapa bangunan pusat perbelanjaan yang telah menjadikan ruang pedestrian umum sebagai basis perancangannya. Untuk memahami strategi-strategi perancangan yang telah diterapkan, karya-karya arsitektur ini perlu dikaji dengan parameter teori-teori yang telah dijelaskan sebelumnya. Teori utama yang perlu dijadikan parameter adalah hubungan mobilitas bangunan dan ruang pedestrian yang terdiri dari aspek *walkability*, *multi-modal mobility options* dan *mixed-use development* karena teori ini dapat secara langsung mengaitkan antara bangunan pusat perbelanjaan dan ruang pedestrian umum. Sedangkan aspek *ecological awareness* tidak perlu dikaji secara khusus karena ekologi bukan isu pada tesis ini dan masuk dalam batasan permasalahan.

Untuk memperkuat parameter penilaian diatas, teori tentang aspek-aspek penting ruang pedestrian, yaitu *fungsionalitas*, *estetika*, *keamanan* dan *kepraktisan*, dimasukkan kedalam aspek *Walkability* untuk memahami strategi merancang ruang pedestrian umum yang layak pada bangunan pusat perbelanjaan. Macam-macam mobilitas urban, yaitu *walking fabric*, *transit fabric* dan *automobile fabric*, dimasukkan kedalam aspek *Multi-modal Mobility Options* untuk memahami strategi merencanakan sarana-sarana mobilitas yang mendukung aktivitas berjalan-kaki. Tipologi pusat perbelanjaan berdasarkan klasifikasi *market area*, *pattern*, *ownership* dan *merchandising*, dimasukkan kedalam aspek *Mixed-use Development* untuk memahami pola rancangan pusat perbelanjaan yang dapat mewadahi kegunaan lain, yaitu ruang pedestrian umum. Jadi, parameter pengkajian

preseden-preseden ini menggunakan keterpaduan dari teori-teori yang telah dikaji sebelumnya sebagaimana yang dirumuskan berupa format Tabel 2.4.

Bangunan-bangunan yang dijadikan preseden, yaitu *Kuta Beachwalk* di Bali, *Mega Foodwalk* di Bangkok, *Namba Parks* di Osaka dan *Meydan Retail Complex* di Istanbul. Strategi-strategi perancangan yang diterapkan pada masing-masing preseden ini dapat dijadikan kriteria-kriteria umum untuk perancangan bangunan pusat perbelanjaan lainnya yang berbasis ruang pedestrian pada situasi-situasi yang hampir sama, misalnya karakteristik tapak dan lingkungan sekitar.

Tabel 2 4 Format dan Teori-Teori yang Digunakan untuk Mengkaji Preseden

ASPEK PERANCANGAN <i>(Dikaji dengan teori Mobilitas Urban)</i>	STRATEGI RANCANGAN <i>(Dikaji dengan teori-teori penunjang)</i>
<i>1. Walkability</i> Bagaimana merancang ruang pedestrian umum yang layak pada bangunan pusat perbelanjaan?	Teori Kelayakan Ruang Pedestrian: a. Fungsionalitas b. Estetika c. Keselamatan dan Keamanan d. Kepraktisan
<i>2. Multi-Modal Mobility Options</i> Bagaimana merencanakan pilihan mobilitas yang mendukung aktivitas berjalan-kaki?	Teori Macam-Macam Mobilitas Urban: a. Walking Urban Fabric b. Transit Urban Fabric c. Automobile Urban Fabric
<i>3. Mixed-use Development</i> Bagaimana pengembangan bangunan pusat perbelanjaan yang dapat mewadahi kegunaan lain, yaitu ruang pedestrian umum?	Teori Tipologi Pusat Perbelanjaan: a. Market Area b. Pattern c. Ownership d. Merchandising

Sumber: Hasil Analisa, 2018

Sebelum dilakukan pengkajian dengan format diatas, dilakukan juga kajian singkat mengenai *situasi* mobilitas urban di lingkungan sekitar sebagai pengantar untuk melihat bagaimana masing-masing preseden merespon situasi tersebut.

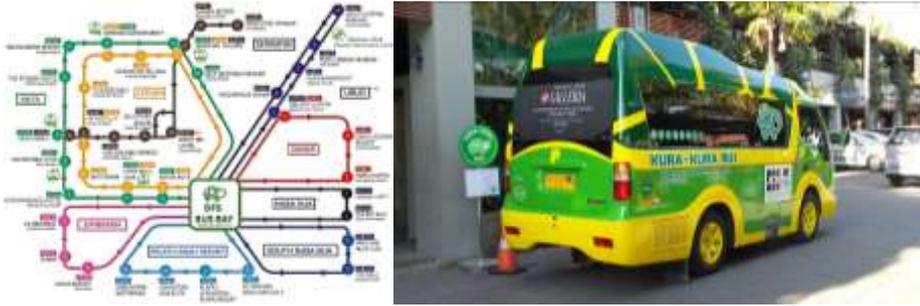
2.7.1 Kuta Beachwalk

Kuta Beachwalk merupakan pusat perbelanjaan yang terletak pinggir pantai Kuta, kecamatan Kuta, *kabupaten Badung*, Propinsi Bali, Indonesia. Kuta merupakan kawasan urban berbasis pariwisata dan perdagangan. Dahulunya kawasan ini adalah sebuah desa nelayan yang kemudian berkembang menjadi kawasan wisata yang potensial dengan keindahan alam dan budayanya, serta didukung oleh keberadaan *bandara internasional Ngurah Rai* di Denpasar selatan yang merupakan bandara tersibuk kedua di Indonesia setelah bandara internasional Soekarno-Hatta (en.wikipedia.org, 2019). Pada tahun 2015, jumlah penduduk lokal di kabupaten Badung sebanyak 615.146 jiwa (id.wikipedia.org, 2019) dengan ditambah kunjungan wisatawan sebanyak 5.910.702 orang pada tahun 2017 (Badra, 2019). Situasi-situasi tersebut membuat mobilitas urban di Kuta sangat aktif.

Aktivitas berjalan-kaki di Kuta sangat aktif selain karena tersedianya trotoar-trotoar yang memadahi, juga karena didukung oleh sistem angkutan umum, meskipun banyak juga suka menggunakan kendaraan pribadi (Gambar 2.21). Mobilitas masyarakat dan wisatawan di kawasan ini dilayani oleh sistem transit angkutan umum yang terstruktur seperti pada diagram dibawah ini (Gambar 2.22), masing-masing warna mewakili maskapai angkutan tertentu seperti minibus dan bus kota yang memiliki jalur dan titik-titik pemberhentian tertentu.



Gambar 2 21 Ruang Pedestrian dan Jalan Raya di Kawasan Komersial Kuta (Jaybalitours.com, 2017)



Gambar 2 22 Jaringan Transit Angkutan Umum (Turindo.co.id, 2015) dan Salah Satu Angkutan Minibus (Balibuddies, 2014)

Pusat perbelanjaan Kuta Beachwalk juga berperan sebagai ruang pedestrian umum yang sangat rekreatif dan ramai dikunjungi berhubung lokasinya yang strategis menghubungkan antara area kota dan pantai Kuta. Bangunannya berada dalam satu kompleks dengan *Sheraton Hotel* disampingnya. Menurut pihak perancang, Enviro Tec, konsep bentuknya diambil dari karakter teras-teras sawah padi yang khas di Bali (Et-envirotec.com, 2018). Selain itu, lanskap hijau di tengah kompleks bangunan ini mengimbangi kepadatan bangunan yang semakin tinggi di kawasan urban Kuta (Gambar 2.23).



Gambar 2 23 Bangunan Pusat Perbelanjaan Kuta Beachwalk (Nowbali.co.id, 2017)

Berikut rincian tentang bangunan pusat perbelanjaan ini (*Et-envirotec.com, 2018*):

- Lokasi: Kecamatan Kuta, Kabupaten Badung, Propinsi Bali, Indonesia
- Luas Bangunan: 93.000 m² (Jumlah luas lantai)
- Tahun Pembangunan: 2009-2012
- Kegunaan: Pusat Perbelanjaan, Restoran dan Botanical Garden
- Pengembang: Sahid Kuta Resort
- Arsitek Perancang Bangunan dan Lanskap : PT. Enviro Tec Indonesia
- Penghargaan yang diperoleh:
 - ✓ WAF 2013 Kategori Shopping Center dari INSIDE Singapore
 - ✓ A+ Awards 2015 Finalist dari Achitizer Amerika Serikat

Tabel 2 5 Kajian Perancangan Kuta Beachwalk

ASPEK	STRATEGI (Dikaji dengan teori-teori penunjang)
<p>1. Walkability (Keanggupan berjalan-kaki).</p> <p>Bagaimana merancang ruang pedestrian umum yang layak pada bangunan pusat perbelanjaan?</p>	<p>Dikaji dengan Teori <i>Kelayakan Ruang Pedestrian</i>:</p> <p><i>a. Fungsionalitas</i> Ruang pedestrian pada pusat perbelanjaan ini berbasis pada ruang teras terbuka yang teduh dan <i>hardscape</i> taman di tengah kompleks bangunan. Elemen-elemen peneduhnya, yaitu dak lantai atas yang diselubungi tanaman rambat, pohon-pohon rendah dan kanopi-kanopi (Gambar 2.19 dan a). Sehingga, para pedestrian dapat merasa nyaman berjalan-kaki dibawah terik matahari pantai Kuta.</p> <p><i>b. Estetika</i> Jalur sirkulasi mengikuti bentuk massa-massa bangunan yang oval dan organik, serta diiringi oleh vegetasi-vegetasi dan kolam-kolam, sehingga memperkuat kesan <i>softscape</i>-nya. Sebagian besar penutup lantainya bukan keramik, tapi material batu-batuan, papan kayu dan plester, sehingga menambah kesan <i>hardscape</i>-nya (Gambar a).</p>  <p>Gambar a. Ruang Pedestrian Kuta Beachwalk (Cwfoodtravel.blogspot.com, 2015)</p> <p><i>c. Keselamatan & Keamanan</i></p>

	<p>Secara keseluruhan, bangunan hanya terdiri dari dua dan tiga lantai, serta membesar secara horizontal, linier dan melingkar, sehingga pola sirkulasinya sederhana dan mudah dilewati oleh para pedestrian, termasuk lansia dan disabilitas (Gambar b). Selain itu juga tidak ada sudut persimpangan tajam yang membahayakan lalu-lintas para pedestrian karena pola sirkulasinya luwes dan organik (Gambar h).</p>  <p>Gambar b. Bangunan dan Lanskap Kuta Beachwalk (Arsitag.com, 2016)</p> <p><i>d. Kepraktisan</i></p> <p>Area entrance utama tidak berupa pintu lobby yang memiliki privasi yang tegas, namun hanya berupa tangga terasiring yang memisahkan ruang pedestrian luar dan dalam tapak, serta terdapat skulptural tulisan dan kolam (Gambar c). Sehingga, para pedestrian dapat masuk secara leluasa.</p>  <p>Gambar c. Salah Satu Entrance Kuta Beachwalk (Cwfoodtravel.blogspot.com, 2015)</p>
<p>2. Multi-modal mobility Options (Pilihan sarana mobilitas).</p> <p>Bagaimana merencanakan pilihan mobilitas yang mendukung aktivitas berjalan-kaki?</p>	<p>Dikaji dengan Teori <i>Macam-Macam Mobilitas Urban</i>:</p> <p><i>a. Walking Urban Fabric</i></p> <p>Terdapat lima area entrance yang tersebar di empat sisi kompleks pusat perbelanjaan ini, masing-masing dinamai <i>pedestrian entry point</i>, <i>main drop-off entry point</i>, <i>secondary drop-off entry point</i>, <i>boutique area entry point</i>. Sehingga, jalur sirkulasinya dapat dilalui oleh pedestrian dari arah kota menuju pantai dan sebaliknya (Gambar h).</p>



Gambar d. Kuta Beachwalk dan Sheraton Hotel (Melali.news, 2018)

Pusat perbelanjaan ini sejatinya berada dalam satu kompleks dengan *Sheraton Hotel Resort* di sebelah kanannya karena dimiliki oleh pengembang yang sama. Jalur pedestrian antar keduanya saling terhubung, sehingga pusat perbelanjaan ini memberikan mobilitas bagi penghuni hotel untuk berjalan-kaki ke area kota (Gambar e).



Gambar e. Site Plan Kuta Beachwalk (Et-envirotec.com, 2018)

b. Transit Urban Fabric

Pusat perbelanjaan ini menjadi salah satu titik transit angkutan umum mini bus bernama *Kura-Kura Bus* karena tersedia area khusus untuk aktivitas transit ini di dalam area tapak (Gambar f).

	 <p>Gambar f. Warna Hijau adalah Rute Transit Kura-Kura Bus (Turindo.co.id, 2015 dan Blog.kura2guide.com, 2018)</p> <p><i>c. Automobile Urban Fabric</i> Area drop-off kendaraan pribadi diletakkan di sisi samping dan di titik paling jauh dari jalan raya pantai Kuta (Gambar h), sehingga aktivitas keluar masuk kendaraan tidak seberapa mengganggu lalu-lintas umum. Area drop-off ini cukup luas untuk antrean kendaraan, sehingga menghindari kemacetan di luar (Gambar g).</p>  <p>Gambar g. Area Drop-off Kuta Beachwalk (behance.net 2013)</p>
<p>3. Mixed-use Development (Pengembangan untuk multi-kegunaan).</p> <p>Bagaimana pengembangan bangunan pusat perbelanjaan</p>	<p>Dikaji dengan Teori <i>Tipologi Pusat Perbelanjaan</i>:</p> <p><i>a. Market Area</i> Pusat perbelanjaan ini masuk kedalam tipe <i>Neighborhood Center</i> karena pada dasarnya hanya menargetkan kunjungan dari wisatawan yang sedang tinggal di sekitar pantai Kuta, khususnya Sheraton Hotel, sehingga ukurannya pun tidak begitu besar (Gambar d). Namun, dapat pula masuk kedalam tipe <i>Community Center</i> karena menyediakan antara 20 hingga 70 ruang komersial.</p>

yang dapat mewadahi kegunaan lain, yaitu ruang pedestrian umum?

b. Pattern

Secara keseluruhan ruang-ruang toko dirangkai secara linier dan berbelok membentuk pola *U-shaped* memutar lanskap di tengah, namun karena bentuk bangunannya organik dan semi-majemuk, pada area tertentu tidak memiliki pola yang jelas (Gambar h).



Gambar h. Denah Lantai 1 Kuta Beachwalk dan Sheraton Hotel (10.aecafe.com, 2017)

c. Ownership

Kepemilikan yang sama antara Beachwalk dengan Sheraton Hotel membuat perencanaan sirkulasi antar keduanya saling terintegrasi, sehingga saling mendukung secara komersial dan mobilitas (Gambar d dan e).

d. Merchandising

Dari segi pendekatan penjualan barang dan jasa, Beachwalk ini masuk kedalam tipe *Outlet Center* karena ruang-ruang toko dan restoran disewa oleh cabang dari perusahaan-perusahaan besar. Terdapat papan yang mencantumkan logo-logo perusahaan yang menjadi *anchor tenants* (penyewa utama/besar) pada pusat perbelanjaan ini (Gambar i).



Gambar i. Anchor Tenants di Beachwalk Kuta (Blog.kura2guide.com, 2018)

Namun, dapat juga masuk kedalam tipe *Theme/Festival Center* karena berbasis pada tema yang natural dan rekreatif, yaitu terasiring

	sawah khas Bali, serta bebas dilewati oleh pedestrian umum dan wisatawan meskipun mereka tidak hendak berbelanja (Gambar 2.23).
--	---

Sumber: Hasil Analisa, 2019

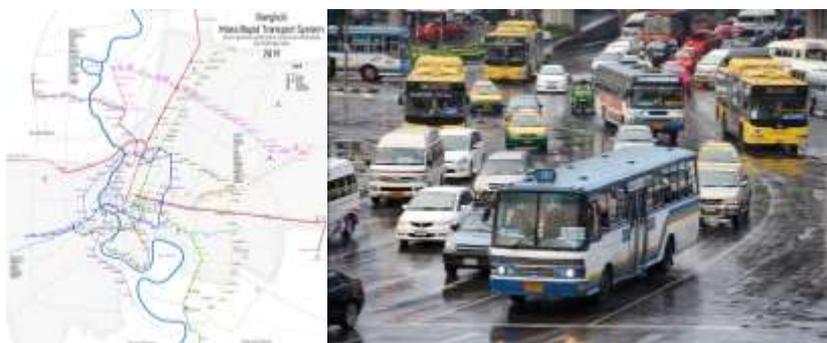
2.7.2 *Mega Foodwalk*

Mega Foodwalk merupakan pusat perbelanjaan yang terletak di kawasan Sub-urban dari kota *Bangkok*, Propinsi Samut Prakan, Thailand. Kota Bangkok sendiri merupakan ibu kota negara dengan jumlah penduduk lebih dari 8 miliar jiwa atau 12.6 persen dari jumlah penduduk Thailand keseluruhan. Kawasan Bangkok dan sekitarnya disebut dengan *Bangkok Metropolitan Region* dengan jumlah penduduk lebih dari 14 miliar jiwa. Kawasan ini merupakan pusat dari kegiatan politik, ekonomi, pendidikan dan kehidupan modern di negara tersebut (en.wikipedia.org). Dari segi pariwisata, Bangkok telah menerima 20.5 juta wisatawan pada tahun 2017 dan menurut majalah *Forbes* merupakan kota yang paling banyak dikunjungi tahun 2017 (Talty, 2018). Situasi-situasi tersebut membuat mobilitas urban di kawasan sub-urban Bangkok juga sangat aktif.

Bangkok telah lama menjadi kota pariwisata berbasis ruang pedestrian dimana banyak objek-objek wisata yang tersebar di kota tersebut, sehingga aktivitas berjalan-kaki di kota ini sangat aktif (Gambar 2.24). Disamping itu juga didukung oleh sistem transit angkutan umum salah satunya adalah bus-bus kota yang dimonopoli oleh *Bangkok Mass Transit Authority* (BMTA) yang memuat tiga juta orang perhari (wikiwand.com) dan beberapa bus yang dikelolanya disebut dengan *Bus Rapid Transit* (BRT) yang melayani rute-rute tertentu yang lebih eksklusif dibandingkan dengan bus-bus lain (en.wikipedia.org) (Gambar 2.25).



Gambar 2 24 Ruang Pedestrian dan Jalan Raya di Kawasan Komersial Bangkok (Silentgunman, 2016)



Gambar 2 25 Jaringan Transit BMTA (wikiwand.com) dan Bus-Bus Kota di Bangkok (en.wikipedia.org)

Mega Foodwalk merupakan kompleks bangunan pusat perbelanjaan khusus kuliner dan restoran yang dibangun sebagai perluasan bangunan eksisting, Mega Bangna Shopping Complex (Gambar 2.26). Pihak perancang, yaitu FOS, memiliki konsep bahwa bangunan tambahan ini harus dapat berperan sebagai “lembah hijau” untuk kompleks bangunan induk Mega Bangna yang besar dan masif (Archdaily, 2018). Kemudian, bangunan ini dirancang berupa dua barisan massa memanjang yang diantara keduanya ada ruang lanskap hijau dengan hardscape diatas kolam yang dapat dilewati pedestrian umum yang hendak menuju bangunan utama Mega Bangna Shopping Complex.



Gambar 2 26 Bangunan Mega Foodwalk disamping Bangunan Induk Mega Bangna Shopping Complex (kiri) dan jalan tol (kanan) (Nationmultimedia.com, 2018)

Berikut rincian mengenai bangunan pusat perbelanjaan ini (Archdaily, 2018):

- Lokasi: Sub-urban Bangkok, Samut Prakan, Thailand
- Luas Bangunan: 58.000 m2 (Jumlah luas lantai)
- Tahun Selesai Pembangunan: 2018
- Pengembang: Mega City
- Arsitek Utama: Makakrai (Jay) Suthadarat / FOS Co.,Ltd
- Arsitek Lanskap: Somkiet (Boyd) Chokvijitkul
- Perancang Interior: PIA
- Perancang Pencahayaan: WGC International

Tabel 2 6 Kajian Perancangan Mega Foodwalk dengan Teori Mobilitas Urban

ASPEK	STRATEGI (Dikaji dengan teori-teori penunjang)
<p>1. Walkability (Keanggupan berjalan-kaki).</p> <p>Bagaimana merancang ruang pedestrian umum yang layak pada bangunan pusat perbelanjaan?</p>	<p>Dikaji dengan Teori <i>Kelayakan Ruang Pedestrian</i>:</p> <p><i>a. Fungsionalitas</i></p> <p>Ruang untuk pedestrian umum dibentuk pada ruang plaza yang luas diantara dua massa bangunan yang memanjang. Terdapat elemen peneduh diatas ruang antar-massa tersebut berupa atap polycarbonat semi terbuka untuk melindungi dari hujan dan mengurangi terik matahari, namun masih melewatkan cahaya alami yang terang (Gambar a).</p>



Gambar a. Ruang Antar-Massa pada Mega Foodwalk (Archdaily, 2018)

b. Estetika

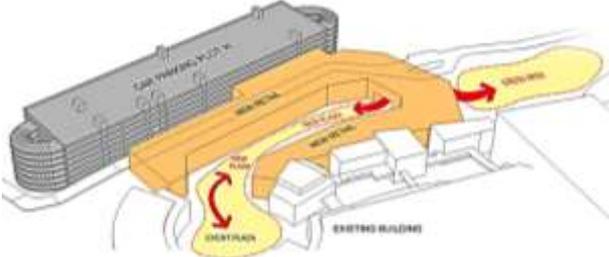
Ruang pedestrian ini terbagi menjadi beberapa hirarki, yaitu mulai dari teras depan, terasiring menurun, halaman atrium, hardscape taman, kemudian tribun dan ruang event (Gambar a). Masing-masing memiliki kekhasan suasananya tersendiri, khususnya bagian hardscape taman yang dirancang berupa beberapa jalur menyeberangi semak-semak, pepohonan dan kolam (Gambar b).

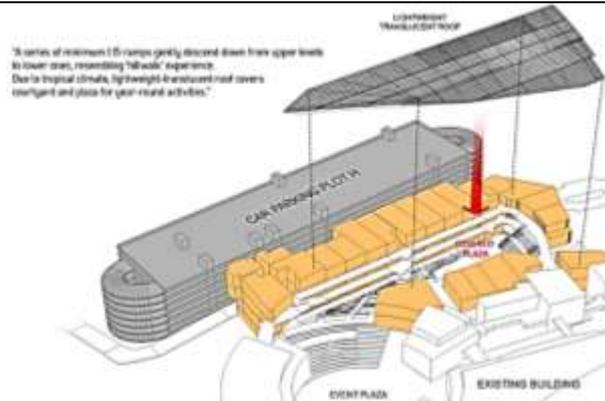


Gambar b. Hardscape Taman di dalam Mega Foodwalk (Archdaily.com, 2018)

c. Keselamatan & Keamanan

Terdapat dua pilihan untuk para pedestrian yang melewati ruang antar-massa bangunan ini, yaitu pertama, selasar atau teras yang datar dan lurus di bagian tepi. Kedua, ruang plaza yang memiliki beberapa hirarki, yaitu terasiring, halaman atrium, hardscape taman dan seterusnya (Gambar a). Sehingga, para pedestrian yang kondisi fisiknya berbeda-beda dapat memanfaatkan ruang antar massa bangunan ini.

	<p><i>d. Kepraktisan</i></p> <p>Pada ruang pedestrian ini, disediakan eskalator dan lift meskipun bangunan hanya terdiri dari tiga lantai diatas basement. Terdapat eskalator menuju balkon-balkon yang memanjang mengikuti ruang pedestrian dibawahnya, sehingga balkon-balkon tersebut juga dapat memberikan mobilitas (Gambar c).</p>  <p>Gambar c. Balkon, Eskalator dan Lift pada Mega Foodwalk (Archdaily, 2018)</p>
<p>2. Multi-modal mobility Options (Pilihan sarana mobilitas).</p> <p>Bagaimana merencanakan pilihan mobilitas yang mendukung aktivitas berjalan-kaki?</p>	<p>Dikaji dengan Teori <i>Macam-Macam Mobilitas Urban</i>:</p> <p><i>a. Walking Urban Fabric</i></p> <p>Bangunan Mega Foodwalk ini pada dasarnya direncanakan untuk menambah mobilitas ruang yang rekreatif bagi para pedestrian yang menuju <i>Mega Bangna Shopping Complex</i> dan <i>IKEA Furniture</i>. Posisinya menjembatani dua bangunan eksisting, yaitu bangunan induk Mega Bangna dan gedung parkir (Gambar d). Terhadap posisi permukiman, bangunan ini cukup jauh dijangkau dengan berjalan-kaki, namun tersedianya atap semi-terbuka diatas ruang pedestriannya (Gambar e) disertai tribun terasiring dan lanskap hijaunya bermanfaat untuk peristirahatan (Gambar a).</p>  <p>Gambar d. Perencanaan Massa Bangunan Mega Foodwalk (Archdaily, 2018)</p>



Gambar e. Peneduhan diantara Massa Bangunan Mega Foodwalk (Archdaily.com, 2018)

b. Transit Urban Fabric

Perusahaan pemilik pusat perbelanjaan ini menyediakan angkutan bus gratis yang bernama *Mega Bangna Shuttle Bus* dan *IKEA Shuttle Bus* yang mana memiliki rute satu arah menuju stasiun *BTS Udom Sook* (Gambar f). Mengingat masih sepiunya permukiman di kawasan sub-urban ini, sebagian besar pengunjung datang dari jauh dengan angkutan umum dan kendaraan pribadi. Ruang Transisnya sendiri adalah area Drop-off di dalam dalam tapak (off-street transit).



Gambar f. Bus-Bus gratis Menuju Mega Bangna dan IKEA (Kikijourney.com, 2018 dan Notyourtypicaltourist.com, 2018)



Gambar g. Area Transit di dalam Kompleks Mega Bangna (Bangkokhasyou.com, 2014)

c. Automobile Urban Fabric

Sebagian besar pengunjung pusat perbelanjaan ini datang menggunakan mobil yang melewati jalan tol di sebelahnya karena lokasinya di daerah sub-urban yang baru berkembang (Gambar h).

	<p>Karena itu, tersedia tiga macam area off-street parking sekaligus, yaitu lapangan parkir, gedung parkir dan basement.</p>
<p>3. Mixed-use Development (Pengembangan untuk multi-kegunaan).</p> <p>Bagaimana pengembangan bangunan pusat perbelanjaan yang dapat memwadahi kegunaan lain, yaitu ruang pedestrian umum?</p>	<p>Dikaji dengan Teori <i>Tipologi Pusat Perbelanjaan</i>:</p> <p><i>a. Market Area</i></p> <p>Jika diperhitungkan bersama dengan bangunan induk Mega Bangna, Mega Foodwalk ini masuk kedalam tipe <i>Regional Center</i> karena menargetkan kunjungan dari masyarakat luas di kota tersebut, serta dari luar kota karena terhubung dengan jalan tol (Gambar f). Selain itu, tersedianya gedung parkir juga merupakan ciri dari <i>Regional Center</i>. Namun, bangunan Mega Foodwalk itu sendiri masuk kedalam tipe <i>Community Center</i> karena menyediakan antara 20 hingga 70 ruang komersial.</p>  <p>Gambar h. Komplek Bangunan Mega Foodwalk disamping Jalan Tol (Avigilon.com)</p> <p><i>b. Pattern</i></p> <p>Dari segi pola penataan ruang-ruang toko, restoran dan komersial lainnya, Mega Foodwalk ini dapat masuk kedalam tipe <i>Dumbbell-shaped</i> dimana terdapat ruang sirkulasi pedestrian diantara dua barisan ruang yang saling berhadapan. Namun, dapat juga masuk kedalam tipe <i>U-shaped</i> jika hanya dilihat dari susunan massanya, sirkulasi teras dan balkonnnya (Gambar i).</p>  <p>Gambar i. Susunan Ruang-Ruang Mega Foodwalk terhadap Ruang Pedestrian di tengah (Archdaily, 2018)</p>

	<p><i>c. Ownership</i> Bangunan ini dimiliki oleh perusahaan pengembang bangunan induk Mega Bangna Shopping Complex yang juga melibatkan bangunan milik IKEA Furniture, sehingga direncanakan saling mendukung dalam mendatangkan pengunjung dan penyediaan area parkir dan drop-off.</p> <p><i>d. Merchandising</i> Dari segi pendekatan penjualan barang dan jasa, pusat perbelanjaan ini masuk kedalam tipe <i>Outlet Center</i> karena ruang-ruang toko dan restoran disewa oleh cabang dari perusahaan-perusahaan besar. Terdapat papan neon box yang mencantumkan logo-logo perusahaan yang menjadi <i>anchor tenants</i> (penyewa utama/besar) (Gambar 2.26). Namun, dapat juga masuk kedalam tipe <i>Festival Center</i> karena berbasis pada tema arsitektural tertentu, yaitu “lembah hijau” yang terwujud berupa lanskap vegetasi dan kolam di ruang antar-massa bangunan (Gambar b).</p>
--	--

Sumber: Hasil Analisa, 2019

2.7.3 Namba Parks

Namba Parks merupakan pusat perbelanjaan yang terletak di kota Osaka, ibu kota dari *Osaka Prefecture*, Kansai Region, Jepang, berbatasan langsung dengan kota besar lain, yaitu Kyoto. Kota ini merupakan kota metropolitan terbesar kedua di Jepang setelah Tokyo, namun merupakan pusat finansial yang paling utama di negara tersebut. Dahulunya, Osaka merupakan pusat kebudayaan Jepang pada jaman Edo, kemudian kota ini membesar dengan cepat seiring dengan industrialisasi pada jaman Restorasi Meiji. Pada tahun 2015, jumlah penduduk Osaka sebanyak 19.302.746 jiwa. Kota ini dilayani oleh dua bandara, yaitu *Kansai International Airport* (mengutamakan international) dan *Osaka International Airport* (mengutamakan domestik) (en.wikipedia.org, 2019). Situasi-situasi tersebut membuat mobilitas urban di kota ini sangat aktif.

Aktivitas berjalan-kaki di Osaka sangat aktif selain karena tersedianya ruang-ruang pedestrian yang memadahi, juga karena didukung sistem-sistem transit (Gambar 2.27). Mobilitas masyarakat di Kota ini dilayani oleh sistem transit angkutan umum yang terstruktur, misalnya *Osaka Metro Network*, suatu jaringan

kereta komuter yang juga terintegrasi dengan kota-kota sekitar (Gambar 2.28) dan *Osaka City Bus*, suatu jaringan bus kota yang padat (en.wikipedia.org, 2019).



Gambar 2 27 Ruang Pedestrian di Kawasan Komersial Osaka (Koh, 2018) dan Osaka City Bus (Kyodo 2018)



Gambar 2 28 Jaringan Transit Osaka Metro Network dan Salah Satu Kereta Komuter (en.wikipedia.org, 2019)

Bangunan Namba Parks berdiri diatas lahan bekas stadion baseball di tengah kota Osaka tepatnya disamping stasiun kereta komuter *Nankai Namba* yang merupakan pemberhentian pertama dari bandara internasional Kansai. Pihak perancang, Jerde, menyatakan bahwa pengganti stadion baseball ini mestinya berupa ruang hijau di tengah kepadatan dan kekakuan kota Osaka (Jerde.com). Karena ukurannya yang luas dan lokasinya yang strategis, pusat perbelanjaan ini memiliki pengaruh yang sangat besar terhadap mobilitas di kota tersebut, khususnya aktivitas pedestrian dan transit angkutan umum. Pada kompleks ini juga terdapat sebuah bangunan tinggi bernama *Parks Tower* yang berfungsi sebagai kantor, sehingga aktivitas berjalan-kaki dan transit di kompleks tersebut sangat aktif (Gambar 2.29).



Gambar 2 29 Bangunan Namba Parks diantara Nankai Namba Station (kiri) dan Namba Office Tower di Kota Osaka (Urbancapture.com, 2017)

Berikut rincian mengenai bangunan pusat perbelanjaan ini (Jerde.com):

- Lokasi: Kota Osaka, Osaka Prefecture, Kansai Region, Jepang
- Luas Tapak: 8.33 hektar
- Luas Bangunan: 243.000 m² (Jumlah luas lantai)
- Tahun Selesai Pembangunan: 2003
- Kegunaan: Ruang Publik/Terbuka, Hiburan, Retail, Hunian dan Pusat Budaya
- Klien/Pengembang: Nankai Electric Railway Co., Ltd., Obayashi Corporation
- Arsitek Perancang: JERDE
- Arsitek Proyek: Obayashi Corporation
- Arsitek Lanskap: EDAW, Inc.
- Perancang Pencahayaan: Joe Kaplan Architectural Lighting
- Perancang Water Feature: WET Design
- Perencana Lingkungan: Selbert Perkins Design Collaborative, Inc.
- Perancang Office Tower: Nikken Sekkei Ltd.
- Penghargaan yang diperoleh:
 - ✓ Good Design Award, Architecture and Environmental Design 2004 dari Good Design Award (Japan).
 - ✓ Merit Certificate, Innovative Design and Development 2005 dari ICSC International Design and Development Awards.
 - ✓ SADI Award for New Open-Air Center 2005 dari Retail Traffic Magazine.
 - ✓ SADI Grand Award 2005 dari Retail Traffic Magazine.

Tabel 2 7 Kajian Perancangan Namba Parks dengan Teori Mobilitas Urban

ASPEK	STRATEGI (Dikaji dengan teori-teori penunjang)
<p>1. Walkability (Kesanggupan berjalan-kaki).</p> <p>Bagaimana merancang ruang pedestrian umum yang layak pada bangunan pusat perbelanjaan?</p>	<p>Dikaji dengan Teori <i>Kelayakan Ruang Pedestrian</i>:</p> <p><i>a. Fungsionalitas</i> Terdapat jalur sirkulasi utama yang lebar, terbuka dan teduh yang diberi nama <i>Canyon Street</i> yang dibentuk pada celah antar-massa bangunan yang semi-majemuk. Jalur ini sekaligus berfungsi sebagai lobby dan atrium yang mengantarkan pengunjung ke koridor-koridor toko di kanan dan kirinya (Gambar a). Jalur inilah yang berperan sebagai ruang pedestrian umum.</p> <p><i>b. Estetika</i> Celah antar-massa dirancang dengan pola lengkung membentuk belokan-belokan pada ruang pedestrian di tengahnya. Dinding-dindingnya ditutup dengan clading bertekstur garis-garis horizontal seperti tebing Grand Canyon (Gambar a). Meskipun ruang pedestrian ini secara keseluruhan linier, namun belokan-belokan tersebut membuat para pedestrian merasakan adanya hirarki, sehingga tidak membosankan.</p> <div data-bbox="544 992 1187 1442" style="text-align: center;"> </div> <p>Gambar a. Canyon Street di Namba Parks (Amusingplanet.com, 2012)</p> <p><i>c. Keselamatan & Keamanan</i> Sudut-sudut persimpangan antar jalur sirkulasi sangat aerodinamis dengan pola lengkung dinding-dindingnya, sehingga menghindari tabrakan antar pengunjung. Jalur <i>Canyon Street</i> ini memiliki ukuran lebar dan berperan sekaligus sebagai plaza, sehingga para pengunjung mudah menjaga jarak satu-sama lain.</p>



Gambar b. Canyon Street sebagai Atrium dan Plaza (Muza-chan.net, 2018)

d. Kepraktisan

Ruang pedestrian umum ini dapat dimasuki dari empat arah, yaitu dari stasiun kereta api, jalur pedestrian disamping jalan raya, lapangan parkir mobil dan jalur pedestrian disamping rel kereta api yang disebut *Carnival Mall* (Gambar c).

2. Multi-modal mobility Options
(Pilihan sarana mobilitas).

Bagaimana merencanakan pilihan mobilitas yang mendukung aktivitas berjalan-kaki?

Dikaji dengan Teori *Macam-Macam Mobilitas Urban*:

a. Walking Urban Fabric

Jalur pedestrian yang disebut *Canyon Street* ini dapat mengantarkan para pedestrian dari area komersial eksisting, apartemen dan jalan raya menuju stasiun kereta api yang bernama *Nankai Namba Station* dan sebaliknya (Gambar c). Bagi pengguna sepeda, tersedia ruang parkir khusus yang diletakkan di basement tepatnya disamping sirkulasi menuju stasiun (Gambar d).



Gambar c. Denah Lantai 1 Namba Parks (Nambaparks.com.e.uq.hp.transer.com)

b. Transit Urban Fabric

Jalur pedestrian Canyon Street ini berhubungan langsung dengan pintu *Nankai Namba Station* di ujungnya, sehingga pusat perbelanjaan ini mudah dikunjungi oleh para wisatawan dengan sekali transit (Gambar c). Selain itu, tersedia juga halte bus yang diletakkan di basement yang disebut *Osaka Wander Loop Bus Stop* dimana tersedia banyak pilihan rute transit dalam jaringan *Osaka City Bus* (Gambar d). Perletakan yang *off-street* ini membuat bus-bus berhenti tanpa mengganggu lalu-lintas.



Gambar d. Sebagian Denah Basement Namba Parks (Nambaparks.com. e.uq.hp.transer.com)

c. Automobile Urban Fabric

Tersedia basement yang terintegrasi dengan lapangan parkir Nankai Namba Station karena salah satu pemilik dari Namba Parks adalah *Nankai Electric Railway Co., Ltd* (Gambar e). Sehingga, pengunjung dapat parkir di lapangan parkir ini, kemudian berjalan-kaki ke Namba Parks.



Gambar e. Jalur Basement Namba Parks (Travel.tribunnews.com, 2017)

3. Mixed-use Development
(Pengembangan untuk multi-kegunaan).

Bagaimana pengembangan bangunan pusat perbelanjaan yang dapat mewadahi kegunaan lain, yaitu ruang pedestrian umum?

Dikaji dengan Teori *Macam-Macam Mobilitas Urban*:

a. Market Area

Pusat perbelanjaan ini masuk kedalam tipe *Community Center* karena menyediakan antara 20 sampai 70 ruang komersial, serta menargetkan datangnya pengunjung dari tempat-tempat yang jauh dengan cara membuat sirkulasi yang terintegrasi dengan stasiun kereta api, serta menyediakan halte bus di basement dan area parkir kendaraan pribadi.

b. Pattern

Pola penataan ruang-ruang toko pada bangunan ini dapat masuk dalam kedalam tipe *Double-Dumbbell* karena ruang-ruang tersebut saling berhadapan di sepanjang jalur sirkulasi yang bercabang-cabang (Gambar c dan f).



Gambar f. Denah Lantai 2 Namba Parks (Nambaparks.com.e.uq.hp.transer.com)

c. Ownership

Pembangunan Namba Parks ini adalah hasil kerja sama antara dua perusahaan besar, yaitu Nankai Electric Railway Co., Ltd dan Obayashi Corporation, sehingga pada perencanaan massa dan sirkulasi antara stasiun, pusat perbelanjaan, office tower dan area parkir, terdapat integrasi yang saling mendukung secara mobilitas dan komersial.

d. Merchandising

	Pendekatan dalam penjualan barang dan jasa pada pusat perbelanjaan ini dapat masuk kedalam tipe <i>Theme/Festival Center</i> karena berbasis pada tema yang natural dan rekreatif, yaitu “Canyon Street” dan lanskap atap, yang mana bebas dilewati oleh pedestrian umum dan wisatawan meskipun mereka tidak hendak berbelanja (Gambar g).
--	--

Sumber: Hasil Analisa, 2019

2.7.4 Meydan Retail Complex

Meydan Retail Complex merupakan pusat perbelanjaan yang terletak di kawasan sub-urban yang sangat cepat perkembangannya di *Istanbul bagian Asia*, Propinsi Istanbul, Turkey. Istanbul saat ini merupakan kota yang paling banyak populasinya di Turkey dengan jumlah penduduk 15 juta jiwa di kawasan metropolitannya dan merupakan pusat dari ekonomi, kebudayaan dan sejarah di negara tersebut. Kota ini terbagi dua oleh selat Bosphorus menjadi Istanbul bagian Eropa dan bagian Asia. Sepertiga penduduk Istanbul tinggal di sisi Asia. Pada tahun 2015 kota ini menerima lebih dari 12 juta wisatawan asing dan masuk lima besar peringkat kota yang paling banyak dikunjungi (en.wikipedia.org). Situasi-situasi tersebut membuat mobilitas urban di kota ini sangat aktif.

Istanbul merupakan pusat kegiatan komersial yang masih berbasis pada ruang pedestrian seperti kota-kota di Eropa dan aktifitas berjalan-kaki di kota ini masih sangat aktif selain karena tersedianya ruang-ruang trotoar dan plaza yang lebar juga karena didukung oleh sistem-sistem transit. Mobilitas masyarakat dan wisatawan di Istanbul didukung oleh sistem transit angkutan umum yang terstruktur, misalnya yang terkenal adalah trem-trem modern-nya yang dikelola oleh *Istanbul Electricity, Tramway, Tunnel General Management (IETT)* (Gambar 2.30). Selain itu tersedia juga Bus Rapid Transit (BRT), kapal feri, kereta kommuter dan funiculars (kereta rel kecil). Sistem BRT di Istanbul disebut dengan *Metro Bus* yang memiliki 35 titik transit (Gambar 2.31).



Gambar 2 30 Ruang Pedestrian dan Jalur Trem di Kawasan Komersial Istanbul (Istanbeautiful.com) dan Salah Satu Trem Modern-nya (en.wikipedia.org)



Gambar 2 31 Jaringan Transit Metro Bus (istanbulmap360.com) dan Salah Satu Busnya (en.wikipedia.org)

Menurut pihak perancang, Farshid Moussavi, kompleks pusat perbelanjaan ini dipersiapkan untuk melayani penduduk yang terus-menerus bertambah di kawasan sub-urban Istanbul ini dan direncanakan sekaligus sebagai *urban centre* untuk mereka (Farshidmoussavi.com, 2008). Karena itu, basis perancangannya adalah ruang lanskap hijau dan ruang pedestrian plaza yang rekreatif diantara kawasan permukiman dan komersial eksisting. Bangunan ini juga berdiri disamping bangunan eksisting milik IKEA, yaitu pusat perbelanjaan khusus furnitur yang terkenal (Gambar 2.32).



Gambar 2 32 Bangunan Pusat Perbelanjaan Meydan Retail Complex di Kawasan Sub-Urban Istanbul (Farshidmoussavi.com, 2018)

Berikut rincian mengenai bangunan pusat perbelanjaan ini (Archdaily.com, 2008):

- Lokasi: Sub-urban Istanbul (sisi Asia), Propinsi Istanbul, Turkey
- Luas Bangunan: 55.000 m2 (Jumlah luas lantai)
- Tahun Selesai Pembangunan: 2007
- Pengembang: Metro Group AG
- Arsitek Utama: FOA (Foreign Office Architects), Farshid Moussavi dan Alejandro Zaera Polo
- Arsitek Kolaborator: Friedrich Ludewig, Kenichi Matzusawa, Chris Yoo, Christian Wittmeir, Samina Azhar, Andrei Gheorghe, Emory Smith, Ebru Simsek, Eduarda Lima

Tabel 2 8 Kajian Perancangan Meydan Retail Complex

ASPEK	STRATEGI (Dikaji dengan teori-teori penunjang)
<p>1. Walkability (Keanggupan berjalan-kaki).</p> <p>Bagaimana merancang ruang pedestrian umum yang layak pada bangunan pusat perbelanjaan?</p>	<p>Dikaji dengan Teori <i>Kelayakan Ruang Pedestrian</i>:</p> <p><i>a. Fungsionalitas</i></p> <p>Hampir semua area dari Meydan Retail Complex ini dapat dilangkahi oleh pedestrian termasuk atap-atapnya yang dirancang sebagai <i>hardscape</i> dan <i>softscape</i>, serta dihubungkan dengan lapangan plaza yang luas di tengah massa-massa bangunan yang mana dapat digunakan untuk mewadahi event-event tertentu (Gambar a). Hardscape lapangan dan atap inilah yang berperan sebagai ruang pedestrian umum yang terhubung dengan ruang pedestrian di luar (Gambar 2.23).</p>



Gambar a. Lanskap Atap di Meydan Retail Complex (Archdaily.com, 2008)

b. Estetika

Penyatuan antara lanskap lapangan paving dan atap hijau ini membentuk kesan perbukitan di tengah lingkungan sub-urban, serta membentuk suatu keberlanjutan ruang antara area dalam dan area luar kompleks ini (Gambar b).



Gambar b. Keberlanjutan Ruang Lanskap di Meydan Retail Complex (Worldarchitecturemap.org)

c. Keselamatan & Keamanan

Ruang pedestrian umum di pusat perbelanjaan ini tidak berupa jalur-jalur sirkulasi, tapi lapangan paving luas yang dilingkari oleh kompleks bangunannya, sehingga para pedestrian dapat berjalan-kaki dengan leluasa tanpa berdesak-desakan. Keadaan ini sangat baik bagi kaum lansia dan disabilitas (Gambar c).



Gambar c. Lapangan Plaza di Meydan Retail Complex (Digitalsecuritymagazine.com, 2015)

d. Kepraktisan

Tidak ada ruang entrance yang khusus seperti lobby yang memiliki kesan privasi yang kuat, para pedestrian dapat memasuki kompleks ini dari lima jalur entrance terbuka yang tersebar di tiga sisi (Gambar d dan e).



Gambar d. Salah Satu Entrance di Meydan Retail Complex (Archdaily.com, 2008)

2. Multi-modal mobility Options
(Pilihan sarana mobilitas).

Bagaimana merencanakan pilihan mobilitas yang mendukung aktivitas berjalan-kaki?

Dikaji dengan Teori *Macam-Macam Mobilitas Urban*:

a. Walking Urban Fabric

Meydan Retail Complex ini berada dalam satu kawasan dengan permukiman eksisting, serta bertetangga dengan blok-blok perumahan yang sedang dikembangkan dan sebuah pusat perbelanjaan furnitur milik IKEA. Situasi ini membuat ruang-ruang pedestrian di pusat perbelanjaan ini melengkapi jaringan ruang pedestrian eksisting di sekitarnya. Titik-titik entrance diletakkan pada posisi berhadapan langsung dengan persimpangan-persimpangan jalan perumahan, sehingga jalur-jalur pedestrian di pusat perbelanjaan ini dapat dijangkau langsung (Gambar e).



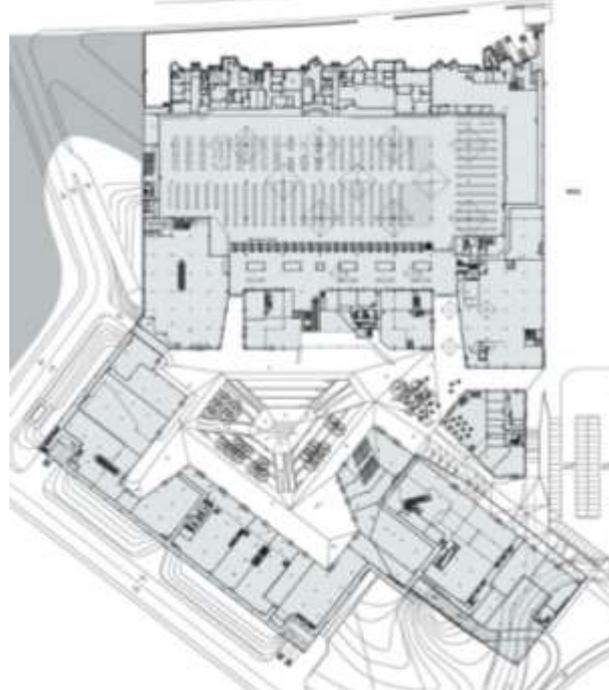
Gambar e. Site Plan Meydan Retail Complex dan Situasi Sekitarnya (Archdaily.com, 2008)

b. Transit Urban Fabric

Pusat perbelanjaan ini menyediakan ruang transit angkutan umum untuk taxi di area parkir dan bus kota di trotoar luarnya (Gambar e). Para pedestrian dari kawasan perumahan dapat melewati kompleks ini untuk menuju area transit bus.

c. Automobile Urban Fabric

	<p>Terdapat area basement untuk area parkir mobil. Selain itu, pusat perbelanjaan ini memiliki lapangan parkir bersama dengan IKEA di sebelahnya (Gambar f).</p>  <p>Gambar f. Lapangan Parkir Meydan Retail Complex bersama IKEA (Archdaily.com, 2008)</p>
<p>3. Mixed-use Development (Pengembangan untuk multi-kegunaan).</p> <p>Bagaimana pengembangan bangunan pusat perbelanjaan yang dapat memwadahi kegunaan lain, yaitu ruang pedestrian umum?</p>	<p>Dikaji dengan Teori <i>Tipologi Pusat Perbelanjaan</i>:</p> <p><i>a. Market Area</i> Meydan Retail Complex masuk kedalam tipe <i>Regional Center</i> karena menargetkan kunjungan dari masyarakat luas di kawasan sub-urban di sekitarnya dan dari pusat kota Istanbul, serta dari luar kota karena terhubung dengan dua jalan bebas hambatan. Karena itu, bangunannya dirancang dengan ukuran besar dan menampung banyak <i>anchor tenants</i> (penyewa besar/utama). Namun, dapat juga masuk kedalam tipe <i>Community Center</i> karena menyediakan antara 20 hingga 70 ruang komersial.</p> <p><i>b. Pattern</i> Dari segi pola penataan ruang-ruang toko pusat perbelanjaan ini masuk kedalam tipe <i>L-shaped</i> yang digandakan untuk membentuk pola melingkar berorientasi pada lapangan paving di tengah (Gambar g). Sekilas terlihat masuk kedalam tipe <i>Cluster-shaped</i>, tapi tipe ini mensyaratkan adanya koridor-koridor sirkulasi diantara ruang-ruang toko, namun Meydan Retail Complex berbasis pada lapangan pedestrian terbuka.</p>



Gambar g. Denah Lantai 1 Meydan Retail Complex (Archdaily.com, 2008)

c. Ownership

Kompleks pusat perbelanjaan ini dikelola oleh kerjasama antara Metro Group dan IKEA, karenanya saling mendukung dalam mendatangkan pengunjung dan menyediakan lahan parkir (Gambar 2.32).

d. Merchandising

Dari segi pendekatan penjualan, dapat juga masuk kedalam tipe *Outlet Center* karena ruang-ruang toko-nya disewa sebagai cabang dari perusahaan-perusahaan ternama (Gambar h). Namun, dapat juga masuk kedalam tipe *Theme/Festival Center* karena berbasis pada tema yang natural dan rekreatif, yaitu karakter perbukitan hijau di tengah lingkungan sub-urban, serta bebas dilewati oleh pedestrian umum dan wisatawan meskipun mereka tidak hendak berbelanja (Gambar 2.32).



Gambar h. Salah Satu Anchor Tenant di Meydan Retail complex (Archdaily.com, 2008)

Sumber: Hasil Analisa, 2019

2.8 Sintesa Kajian Preseden

Situasi-situasi lingkungan urban pada masing-masing preseden diatas memiliki kekhasan atau perbedaan satu-sama lain, namun dapat dirumuskan suatu kemiripan situasi (Situation/Type), yaitu tersedianya sistem angkutan umum yang terstruktur dengan baik (transit urban fabric) yang mendukung aktivitas berjalan-kaki disamping tersedianya jaringan ruang pedestrian (walking urban fabric) pada kawasan komersial yang sibuk, artinya kota-kota tersebut pada dasarnya sudah memiliki *walkability* dan *multi-modal mobility options* yang baik.

Dari kajian terhadap preseden-preseden diatas, dapat disimpulkan sintesa-sintesa yang dapat dirumuskan menjadi kriteria-kriteria umum yang relatif terbaik untuk perancangan bangunan pusat perbelanjaan yang berbasis ruang pedestrian di lingkungan urban sebagaimana pada tabel berikut:

Tabel 2 9 Sintesa dari Kajian Preseden dan Kriteria Umum

ASPEK	SINTESA	KRITERIA UMUM
1. Walkability Bagaimana merancang ruang pedestrian umum yang layak pada bangunan pusat perbelanjaan?	a. Fungsionalitas. Ruang pedestrian umum berupa ruang celah antar-massa bangunan (Ex: Namba Parks, Mega Foodwalk), teras terbuka, hardscape taman (Ex: Kuta Beachwalk, Mega Foodwalk), lanskap atap, lapangan plaza di tengah massa-massa bangunan (Ex: Meydan Retail Complex). Tujuannya untuk membuat ruang yang bersifat publik untuk dilewati para pedestrian umum.	Ruang pedestrian dibentuk berupa ruang terbuka antar-massa bangunan.
	b. Estetika. Daya tarik estetika berupa analogi alam, misalnya lembah sungai (Ex: Mega Foodwalk), celah tebing (Ex: Namba Parks), lanskap perbukitan (Ex: Meydan Retail Complex) dan terasiring sawah berbentuk organik (Ex: Kuta Beachwalk). Tujuannya untuk mengimbangi karakter lingkungan urban di sekitarnya yang padat dan kaku.	Menerapkan karakter bentuk atau fasad yang natural atau mengimbangi karakter lingkungan urban.
	c. Keselamatan dan Keamanan. Kecelakaan dapat dihindari dengan sudut persimpangan lengkung dan aerodinamais (Ex: Kuta Beachwalk, Namba Parks), atau dengan ruang sirkulasi lapangan (Ex: Meydan Retail Complex). Tujuannya untuk memberikan	Menerapkan pola persimpangan yang menghindarkan pengunjung dari kecelakaan.

	<p>pandangan visual yang luas bagi pengunjung sehingga terhindar dari kecelakaan.</p> <p>d. Kepraktisan. Kompleks bangunan dapat dimasuki dari beberapa entrance yang tersebar untuk para pedestrian, serta tidak menyediakan ruang lobby khusus (<u>Ex: Kuta Beachwalk, Mega Foodwalk, Namba Parks, Meydan Retail Complex</u>). Tujuannya agar mudah diakses oleh para pedestrian umum di sekitarnya.</p>	<p>Menyediakan beberapa akses masuk yang tersebar di banyak sisi kompleks bangunan.</p>
<p>2. Multi-Modal Mobility Options</p> <p>Bagaimana merencanakan sarana-sarana mobilitas yang mendukung aktivitas berjalan-kaki?</p>	<p>a. Walking Urban Fabric. Menyediakan beberapa entrance yang tersebar, serta memberikan jalur-jalur mobilitas untuk pedestrian umum dari satu lokasi ke lokasi lain, misalnya antara perkantoran dan stasiun (<u>Ex: Namba Parks</u>), antara kota dan pantai (<u>Ex: Kuta Beachwalk</u>), antara permukiman dan permukiman (<u>Ex: Meydan Retail Complex</u>), antara permukiman dan pusat perbelanjaan eksisting (<u>Ex: Mega Foodwalk</u>). Tujuannya untuk memberikan mobilitas bagi para pedestrian dari satu lokasi ke lokasi lain.</p>	<p>Ruang pedestrian di dalam tapak menghubungkan lokasi-lokasi penting di sekitarnya.</p>
	<p>b. Transit Urban Fabric. Menyediakan jalur sirkulasi yang terhubung langsung dengan bangunan transit eksisting (<u>Ex: Namba Parks</u>). Menyediakan ruang transit <i>off-street</i> berupa halte bus di basemen (<u>Ex: Namba Parks</u>), area drop off untuk bus (<u>Ex: Mega Foodwalk, Kuta Beachwalk</u>), atau lapangan parkir (<u>Ex: Mega Foodwalk, Meydan Retail Complex</u>). Tujuannya untuk mendukung aktivitas berjalan-kaki dari tempat yang jauh dan menjaga ketertiban lalu-lintas umum.</p>	<p>Menyediakan ruang off-street transit (area transit angkutan umum di dalam tapak).</p>
	<p>c. Automobile Urban Fabric. Menyediakan area drop-off pada sisi yang jauh dari jalan raya utama (<u>Ex: Kuta Beachwalk dan Meydan Retail Complex</u>). Menyediakan ruang parkir yang terintegrasi dengan ruang parkir bangunan lain (<u>Ex: Kuta Beachwalk, Mega Foodwalk, Namba Parks, Meydan Retail Complex</u>). Tujuannya agar aktivitas kendaraan pribadi di dalam tapak tidak padat.</p>	<p>Jika pusat perbelanjaan dimiliki oleh pemilik yang sama dengan bangunan eksisting, dapat menyediakan area parkir bersama.</p>

<p>3. Mixed-use Development</p> <p>Bagaimana pengembangan bangunan pusat perbelanjaan yang dapat memwadahi kegunaan lain, yaitu ruang pedestrian umum?</p>	<p>a. Market Area. Berdasarkan ukuran dan banyaknya ruang toko, serta luasnya tapak, dapat masuk tipologi <i>Community Center</i> (Ex: <u>Kuta Beachwalk, Mega Foodwalk, Namba parks, Meydan Retail Complex</u>). Namun, dapat juga termasuk <i>Neighborhood Center</i> (Ex: <u>Kuta Beachwalk</u>) dan <i>Regional Center</i> (Ex: <u>Mega Foodwalk, Meydan Retail Complex</u>). Semuanya termasuk tipe <i>Community Center</i> agar memiliki pengaruh yang signifikan terhadap masyarakat luas.</p>	<p>Tipologi bangunannya adalah <i>Community Center</i>, yaitu pusat perbelanjaan yang menyediakan antara 20 hingga 70 ruang komersial, serta berdiri di lahan seluas sekitar 10 hektar. (Halaman 17: <u>Community Center</u>)</p>
	<p>b. Pattern. Penataan ruang-ruang toko dapat masuk tipologi <i>Dumbbell-shaped</i> (Ex: <u>Mega Foodwalk, Namba Parks</u>), <i>U-Shaped</i> (Ex: <u>Kuta Beachwalk, Mega Foodwalk</u>), atau <i>L-Shaped</i> (Ex: <u>Meydan Retail Complex</u>). Jadi, tipologi penataan ruangnya bervariasi mengikuti pola ruang pedestriannya atau sirkulasi utama.</p>	<p>Pola penataan ruangnya mengikuti pola ruang pedestrian atau sirkulasi utamanya. (Halaman 19: <u>Pattern Classification</u>)</p>
	<p>c. Ownership. Dua kompleks bangunan berbeda dapat dimiliki oleh satu perusahaan (Ex: <u>Kuta Beachwalk</u>) atau dapat juga beberapa perusahaan bekerja sama mengembangkan satu kompleks bangunan (Ex: <u>Namba Parks, Meydan Retail Complex, Mega Foodwalk</u>). Tujuannya untuk saling mendukung dalam mendatangkan pengunjung dan menyediakan area parkir.</p>	<p>Ada kepemilikan bersama dengan bangunan lain di sebelahnya. (Halaman 22: <u>Ownership Classification</u>)</p>
	<p>d. Merchandising. Berdasarkan pendekatan penjualan, dapat masuk tipologi <i>Theme/Festival Center</i> (Ex: <u>Kuta Beachwalk, Mega Foodwalk, Namba Parks, Meydan Retail Complex</u>) dan <i>Outlet Center</i> (Ex: <u>Kuta Beachwalk, Mega Foodwalk, Meydan Retail Complex</u>). Tujuannya agar bangunan pusat perbelanjaan menjadi elemen kota yang atraktif bagi para pedestrian umum.</p>	<p>Tipologi dalam pendekatan penjualannya adalah <i>Theme/Festival Center</i> yang mana berorientasi pada tema tertentu. (Halaman 24: <u>Theme/Festival Center</u>)</p>

Catatan: Ex = Example (Contoh Preseden)

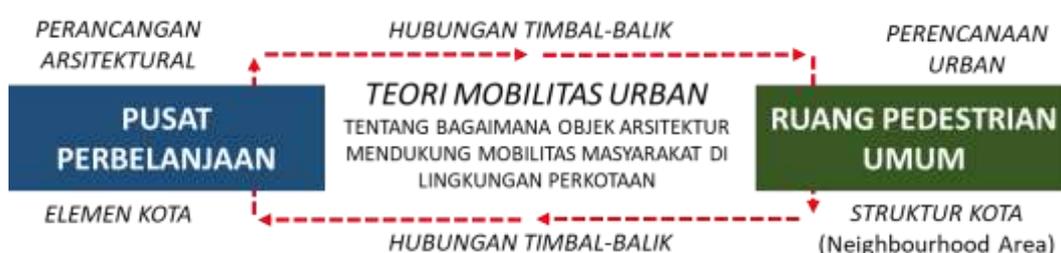
Sumber: Hasil Analisa, 2019

BAB 3

METODOLOGI PERANCANGAN

3.1 Pendekatan Perancangan

Pendekatan perancangan pada bangunan pusat perbelanjaan ini adalah teori Mobilitas Urban, yaitu tentang bagaimana objek arsitektur dapat mendukung mobilitas (aktivitas perpindahan) masyarakat di lingkungan urban, khususnya para pedestrian (Gambar 3.1). Sebelumnya, teori ini telah digunakan sebagai parameter penilaian terhadap fenomena permasalahan (Subbab Latar Belakang) dan parameter penilaian terhadap preseden-preseden (Subbab Kajian Preseden). Selanjutnya, teori ini digunakan sebagai pendekatan yang dapat mengarahkan pada solusi yang menjawab permasalahan.

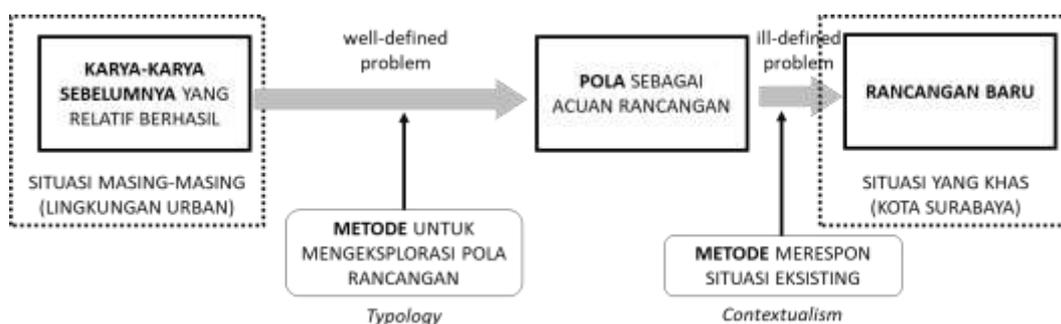


Gambar 3 1 Mobilitas Urban sebagai Teori untuk Memahami Permasalahan dan Sebagai Pendekatan Perancangan (Hasil Analisa, 2018)

Secara teoritis, permasalahan terbagi menjadi dua jenis, yaitu *well-defined problem* dan *ill-defined problem*. Permasalahan *well-defined* merupakan masalah yang memiliki tujuan, arah solusi dan rintangan yang jelas berdasarkan informasi yang diberikan, contohnya masalah bagaimana cara menghitung harga barang. Sebaliknya, permasalahan *ill-defined* dicirikan dengan kurangnya arah solusi yang jelas, miskin dengan pernyataan permasalahan yang jelas, serta mempersulit dalam mendefinisikan dan mempresentasikan permasalahan tersebut, contohnya bagaimana cara menemukan pendamping hidup (Pretz dkk, 2003).

Pada tesis ini, permasalahan perancangan dapat digolongkan sebagai *well-defined* sekaligus *ill-defined*, yaitu bagaimanakah *kriteria* dan *pola* rancangan bangunan pusat perbelanjaan yang dapat mendukung terbentuknya ruang pedestrian umum yang layak, serta memiliki mobilitas yang baik (Halaman 6). Karena pola rancangan dapat ditemukan pada karya-karya yang telah ada, maka permasalahan ini tergolong *well-defined*. Sedangkan kriteria rancangan terbaik belum dapat dipastikan karena setiap proyek memiliki kekhasan situasi, misalnya karakter lingkungan eksisting dan gaya hidup masyarakat sekitar, maka permasalahan ini tergolong *ill-defined*.

Diperlukan suatu metodologi untuk mengidentifikasi *pola* rancangan dari karya-karya sebelumnya yang relatif berhasil untuk dijadikan *acuan* rancangan, yaitu bangunan-bangunan pusat perbelanjaan yang juga berbasis ruang pedestrian umum di lingkungan urban (Gambar 3.2). Acuan ini diharapkan dapat menjamin keberhasilan rancangan pada proyek yang baru meskipun dibutuhkan adanya penyesuaian-penyesuaian mengenai perbedaan situasi, misalnya karakteristik urban fabric, perilaku masyarakat, jenis komersial eksisting, dan sebagainya. Inilah letak metodologi perancangan pada tesis ini.



Gambar 3 2 Posisi Metodologi Perancangan pada Tesis ini (Hasil Analisa, 2019)

Kebutuhan akan adanya pola sebagai acuan rancangan adalah dasar dari pemilihan kerangka proses perancangannya, yaitu *Pattern-Based Framework* yang mana berbasis pada eksplorasi terhadap kesamaan/kemiripan pola atau *tipologi* dari rancangan-rancangan yang sudah ada (preseden) yang relatif berhasil menjadi

solusi untuk permasalahan yang sama/mirip, kemudian diterapkan pada proyek baru yang menjumpai situasi yang khas (Gambar 3.2). Penerapan Pattern-Based Framework pada tesis ini akan dijelaskan lebih dalam pada Sub-Bab 3.4.

“The use of past projects from which succesful patterns and characteristics of spatial use can be identified and classified is called typology” (Plowright, 2014)

Pada proses penerapan pola yang telah dirumuskan dari mengkaji preseden-preseden ke tapak yang baru, yaitu di kota Surabaya, diperlukan adanya metode penunjang untuk menyesuaikan pola tersebut dengan situasi yang khas atau agak berbeda dengan situasi yang ada pada preseden-preseden meskipun sama-sama lingkungan urban (Gambar 3.2). Metode yang digunakan pada tahap ini adalah *Contextualism*. Metode ini tidak hanya cara untuk merespon situasi tapak, tapi juga menggambar diagram-diagram abstrak mengenai morfologi lingkungan sekitar, serta kemudian mencoba untuk merekonstruksi komposisi baru (Jormakka, 2014).

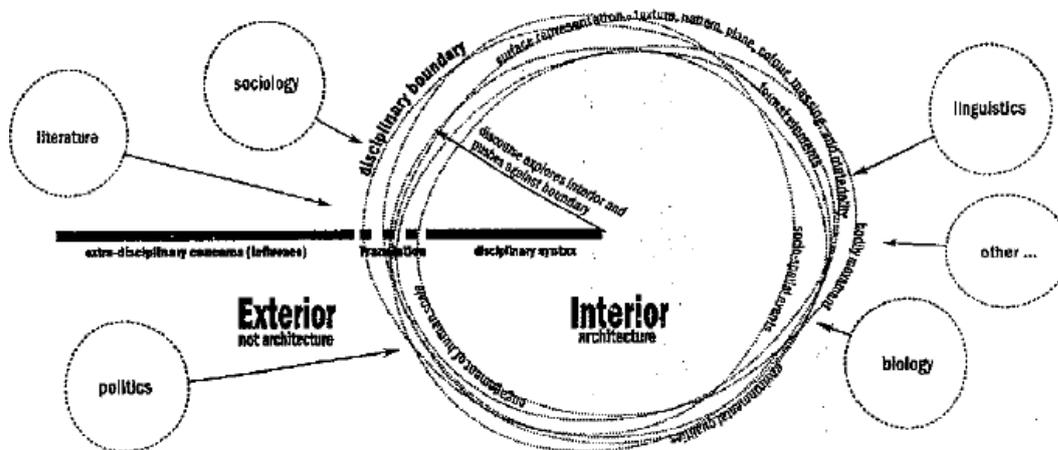
3.2 Obyek Rancangan

Sesuai dengan tema perancangan, yaitu *Perancangan Bangunan Pusat Perbelanjaan Berbasis Ruang Pedestrian dengan Pendekatan Mobilitas Urban*, maka obyek utama yang akan dirancang adalah bangunan pusat perbelanjaan di lingkungan perkotaan. Dari segi skala ukuran, bangunan ini harus memiliki pengaruh yang besar tidak hanya terhadap perekonomian, tapi juga gaya hidup berjalan-kaki dengan cara memberikan ruang-ruang untuk pedestrian secara layak, serta memiliki mobilitas yang baik. Maka, pemilihan tapaknya harus seluas kira-kira lebih dari lima hektar sebagaimana yang diterapkan pada preseden-preseden, serta berposisi strategis menghubungkan setidaknya dua area penting.

3.3 Aspek-Aspek Eksplorasi Perancangan

Aspek-aspek di luar disiplin arsitektur perlu dilibatkan untuk menentukan hal-hal apa saja yang perlu dipertimbangkan untuk menghasilkan suatu produk

arsitektural yang sesuai dengan tujuan. *Semua aspek (disiplin di luar arsitektur) ini telah lama dikaitkan dengan disiplin arsitektur dan dapat secara langsung diikuti-sertakan melalui perangkat dari disiplin tersebut. Banyak proyek arsitektural yang berawal dari pengaruh eksternal atau inspirasi (Plowright, 2014).* Jadi, aspek-aspek apa saja yang akan dieksplorasi pada perancangan ini tergantung pada aspek-aspek non-arsitektural disamping arsitektural yang dapat mempengaruhi batasan-batasan perancangan (Gambar 3.3).

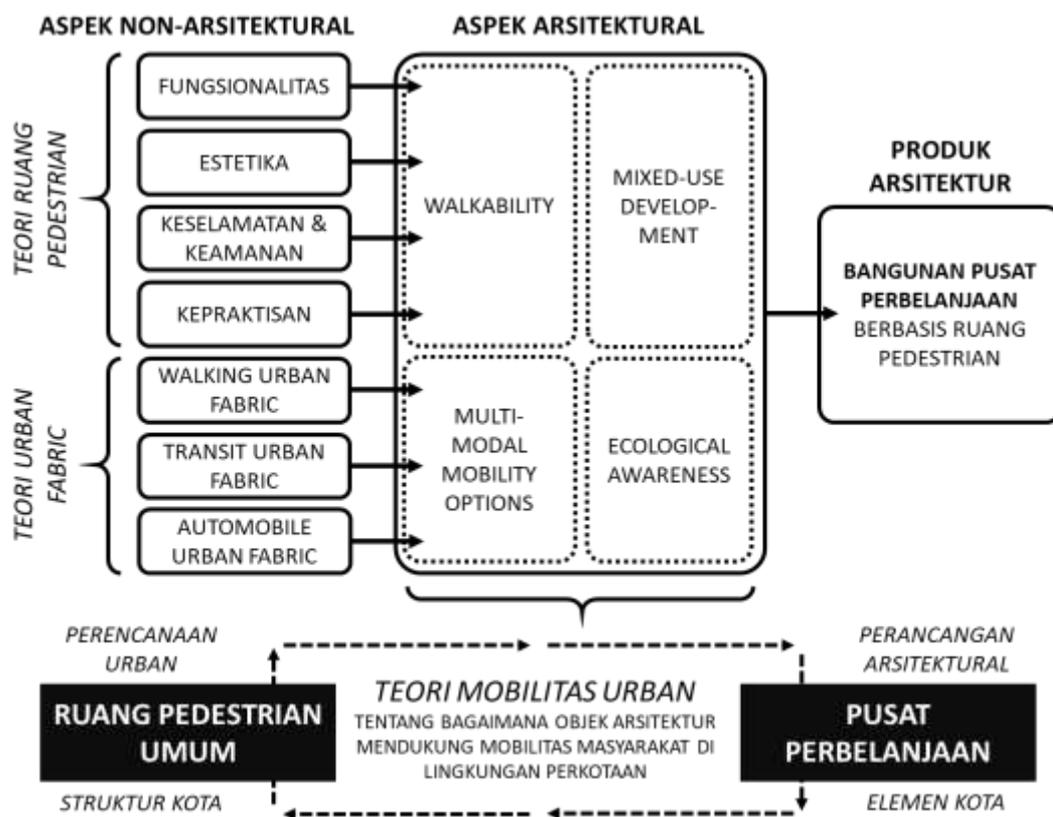


Gambar 3.3 Aspek-Aspek di Luar Arsitektur (Non-Arsitektural) Membentuk Batas-Batas Perancangan Arsitektural (Plowright, 2014)

Tujuan dari tesis ini adalah merancang bangunan pusat perbelanjaan yang tidak hanya menjadi titik destinasi, tapi juga berperan sebagai ruang perpindahan masyarakat berupa infrastruktur untuk pedestrian umum yang memiliki mobilitas yang baik, maka aspek eksplorasi arsitektural yang perlu dilibatkan diambil dari teori tentang bagaimana objek arsitektur dapat mendukung mobilitas masyarakat di lingkungan perkotaan, yaitu teori Mobilitas Urban yang di dalamnya terdapat aspek *walkability*, aspek *multi-modal mobility options*, aspek *multi-use development* dan aspek *ecological awareness* (Gambar 3.4).

Sedangkan aspek eksplorasi non-arsitektural-nya diambil dari teori-teori lain sebagai penunjang objektivitas dalam menggali kriteria-kriteria rancang, yaitu teori Ruang Pedestrian yang di dalamnya terdapat aspek *fungsionalitas*, aspek

estetika, aspek keselamatan-keamanan dan aspek kepraktisan, untuk memperkuat objektivitas dalam aspek Walkability. Selain itu juga teori tentang macam-macam mobilitas urban atau Urban Fabrics yang terdiri dari *walking urban fabric*, *transit urban fabric* dan *auto urban fabric*, untuk memperkuat objektivitas dalam aspek Multi-Modal Mobility Options (Gambar 3.4).



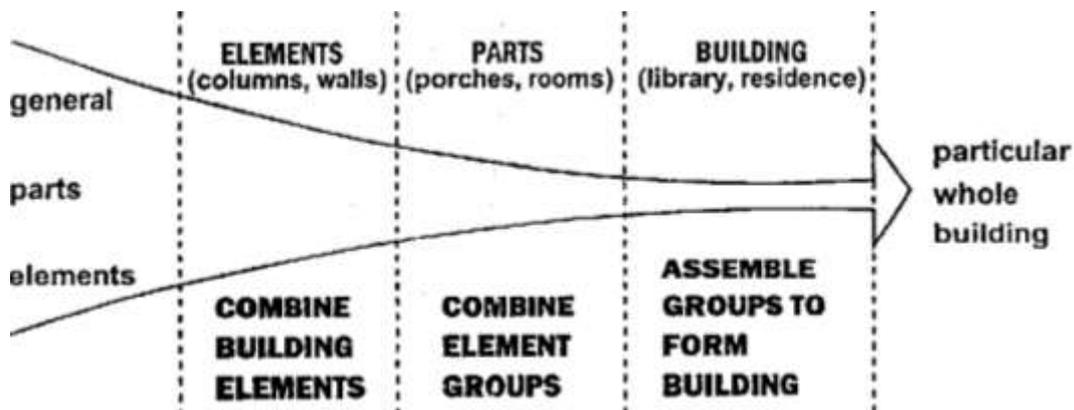
Gambar 3 4 Aspek-Aspek Eksplorasi Perancangan pada Tesis ini (Hasil Analisa, 2019)

3.4 Framework Proses Perancangan

Agar aspek-aspek perancangan diatas dapat terpenuhi dengan baik, diperlukan adanya contoh-contoh rancangan yang telah (relatif) berhasil dari bangunan-bangunan pusat perbelanjaan lainnya yang juga berbasis ruang pedestrian umum di lingkungan urban. Sebagaimana yang telah disebutkan sebelumnya, kebutuhan akan adanya *pola* sebagai *acuan* rancangan adalah dasar dari pemilihan kerangka proses perancangannya, yaitu *Pattern-Based Framework*

(Plowright, 2014) yang mana berbasis pada analisa terhadap kesamaan/kemiripan pola atau tipologi dari rancangan-rancangan yang sudah ada (preseden) yang relatif berhasil menjadi solusi untuk permasalahan yang sama/mirip, kemudian diterapkan pada proyek baru yang menjumpai situasi yang khas atau agak berbeda dengan situasi pada preseden.

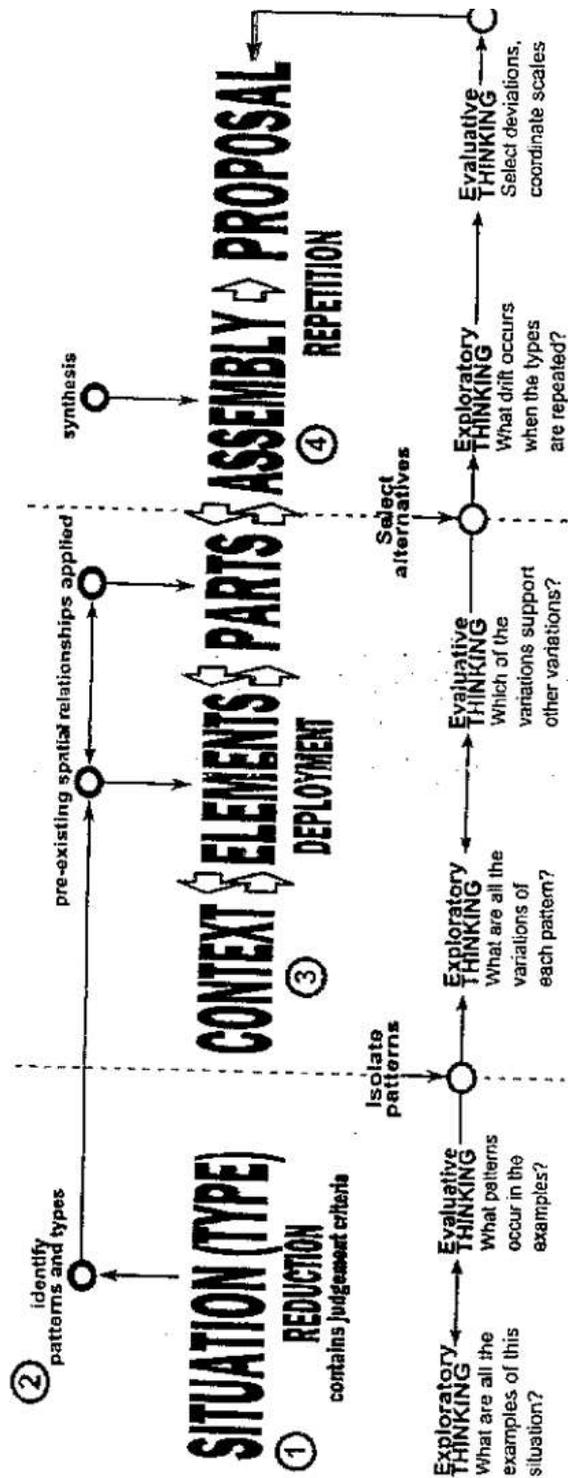
Pattern-Based Framework yang dirumuskan oleh Philip D. Plowright ini berangkat dari framework yang digagas oleh pendahulunya, yaitu *Jean Nicolas Louis Durand*. Framework ini berangkat dari prinsip yang sederhana, yaitu mengeksplorasi tipologi dari karya-karya yang telah ada, dimulai dari bagian-bagian penting yang terkecil (Elements), kemudian mengeksplorasi bagian-bagian besar pembentuk bangunan (Parts), hingga satu-kesatuan bangunan (Building) (Gambar 3.5).



Gambar 3.5 Skema Dasar dari Pattern-Based Framework (Plowright, 2014)

Plowright menjabarkan suatu General Framework yang berangkat dari prinsip diatas, yaitu berawal dari mengeksplorasi terhadap situasi yang ada pada karya-karya sebelumnya dan mengevaluasi pola rancangan terkait situasi tersebut (*Situation/Type*). Kemudian, mengeksplorasi variasi-variasi pola rancangan dan mengevaluasi variasi-variasi mana yang saling mendukung untuk merumuskan kesamaan atau kemiripan pola rancangan (*Context-Elements-Parts*). Terakhir, mengeksplorasi penyimpangan atau keterbaruan yang terjadi saat pola tersebut

diulang pada situasi yang baru (*Assembly*) untuk kemudian diterapkan secara skalatis (*Proposal*) (Gambar 3.7).



Gambar 3.6 Diagram Rinci dari Pattern-Based Framework (Plowright, 2014)

Berikut ini adalah penerapan dari pattern-based framework tersebut sebagai proses perancangan bangunan pusat perbelanjaan berbasis pada ruang pedestrian dengan pendekatan mobilitas urban pada tesis ini (Gambar 3.8):

	FRAMEWORK	PENERAPAN PADA TESIS INI	
BAB 2: TINJAUAN PUSTAKA	SITUATION (TYPE)	<p>EXPLORATORY THINKING <i>What are all the examples of this situation?</i></p> <p>1. Mengkaji rancangan pada masing-masing preseden dengan parameter teori Mobilitas Urban.</p>	<p>EVALUATIVE THINKING <i>What patterns occur in the examples?</i></p> <p>Merumuskan kriteria-kriteria umum rancangan dari preseden-preseden tersebut.</p>
	BAB 4: ANALISA POLA RANCANGAN	CONTEXT	<p>EXPLORATORY THINKING <i>What are all the variations of each patterns?</i></p> <p>2. Menganalisa kriteria tapak dan lingkungan sekitarnya. 3. Menganalisa aktivitas apa saja yang diwadahi masing-masing preseden.</p>
ELEMENTS		<p>4. Menganalisa elemen-elemen pembentuk ruang yang mewadahi aktivitas-aktivitas tersebut.</p>	<p>Menerapkan elemen-elemen tersebut ke dalam tapak dengan situasi yang khas.</p>
PARTS		<p>5. Menganalisa variasi pola hubungan ruang pada masing-masing preseden.</p>	<p>Menerapkan pola hubungan ruang tersebut ke dalam tapak dengan situasi yang khas.</p>
BAB 5: SKEMATIK RANCANGAN	ASSEMBLY	<p>EXPLORATORY THINKING <i>What drift occurs when the types are repeated?</i></p> <p>6. Menetapkan susunan bangunan dan zona ruang dengan kriteria-kriteria khusus.</p>	<p>EVALUATIVE THINKING <i>Select deviations, coordinate scales</i></p> <p>Menetapkan keterbaruan bangunan dan ruang utama secara skalatis.</p>
	PROPOSAL	<p>7. Membuat skematik rancangan berupa lay out dan site plan.</p>	<p>Membuat skematik rancangan berupa planometri dan perspektif</p>

Gambar 3 7 Penerapan Pattern-Based Framework pada Tesis ini (Hasil Analisa, 2019)

Proses perancangan dengan *pattern-based framework* yang dirumuskan oleh Plowright tersebut secara tidak langsung telah diterapkan oleh perancang dan konsultan arsitektur masa kini dalam merancang bangunan pusat perbelanjaan, contohnya Pradera Barcelona yang dirancang oleh Ecosystema Urbano. Proyek tersebut dibahas pada halaman Lampiran: Validasi Metodologi Perancangan yang mana terdapat Tabel berisi penerapan setiap tahap proses yang dilakukan oleh

perancang. Studi kasus ini dapat menjadi *validasi* bahwa framework ini memang layak untuk diterapkan dalam merancang bangunan pusat perbelanjaan.

3.5 Penggabungan Metode-Metode Perancangan

Masing-masing tahap pada proses perancangan diatas memerlukan metode-metode dan alat-alat untuk melaksanakannya agar menghasilkan output sebagaimana yang diharapkan pada masing-masing tahap tersebut (Tabel 3.1 dan Gambar 3.8). Disamping itu, perlu diamati konteks dari masing-masing tahap tersebut untuk menetapkan metode yang memiliki tujuan yang sama, sehingga tidak menyimpang dari prinsip *framework* utamanya.

Tabel 3 1 Penetapan Metode dan Alat pada Setiap Tahap Proses Perancangan

TAHAPAN PROSES		METODE	ALAT
1. SITUATION (TYPE)	Exploratory Thinking <i>What are all the examples of this situation?</i> Mengkaji rancangan pada masing-masing preseden dengan parameter teori Mobilitas Urban.	LITERATURE SEARCHING Metode untuk menemukan informasi terpublikasi yang dapat mempengaruhi dengan baik/menguntungkan output dari perancang dan dapat diperoleh tanpa biaya dan penundaan yang tak diharapkan (Jones, 1970).	- Buku Literatur - Artikel Online - Tabel-tabel klasifikasi - Foto-Foto ilustrasi - Gambar-gambar denah/layout
	Evaluative Thinking <i>What patterns occur in the examples?</i> Merumuskan kriteria-kriteria umum rancangan dari preseden-preseden tersebut.	CHECKLISTS Metode untuk memungkinkan perancang menggunakan ilmu/wawasan tentang syarat-syarat yang telah ditemukan menjadi relevan pada situasi yang serupa (Jones, 1970).	Tabel klasifikasi
2. CONTEXT	Exploratory Thinking <i>What are all the variations of each patterns?</i> Menganalisa situasi tapak yang baru dan lingkungan sekitarnya. Menganalisa aktivitas apa saja yang diwadahi masing-masing preseden.	LITERATURE SEARCHING Metode untuk menemukan informasi terpublikasi yang dapat mempengaruhi dengan baik/menguntungkan output dari perancang dan dapat diperoleh tanpa biaya dan penundaan yang tak diharapkan (Jones, 1970).	- Google Maps - Peta Rencana Tata Ruang dan Wilayah Surabaya

	Evaluative Thinking	<p><i>Which of the variations support other variations?</i></p> <p>Menganalisa situasi tapak yang baru dan lingkungan sekitarnya.</p> <p>Menerapkan aktivitas-aktivitas tersebut kedalam tapak dengan situasi yang khas.</p>	<p>CONTEXTUALISM</p> <p>Metode ini tidak hanya cara untuk merespon situasi tapak, tapi juga menggambar diagram-diagram abstrak mengenai morfologi lingkungan sekitar, serta kemudian mencoba untuk merekonstruksi komposisi baru (Jormakka, 2014)</p>	Gambar Diagram dan Konsep.
3. ELEMENTS	Exploratory Thinking	<p><i>What are all the variations of each patterns?</i></p> <p>Menganalisa elemen-elemen pembentuk ruang yang mewadahi aktivitas-aktivitas tersebut.</p>	<p>LITERATURE SEARCHING</p> <p>Metode untuk menemukan informasi terpublikasi yang dapat mempengaruhi dengan baik/menguntungkan output dari perancang dan dapat diperoleh tanpa biaya dan penundaan yang tak diharapkan (Jones, 1970).</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Artikel Oline - Foto-Foto ilustrasi - Gambar-gambar denah/layout
	Evaluative Thinking	<p><i>Which of the variations support other variations?</i></p> <p>Menerapkan elemen-elemen tersebut kedalam tapak dengan situasi yang khas.</p>	<p>CONTEXTUALISM</p> <p>Metode ini tidak hanya cara untuk merespon situasi tapak, tapi juga menggambar diagram-diagram abstrak mengenai morfologi lingkungan sekitar, serta kemudian mencoba untuk merekonstruksi komposisi baru (Jormakka, 2014)</p>	Gambar Diagram dan Konsep.
4. PARTS	Exploratory Thinking	<p><i>What are all the variations of each patterns?</i></p> <p>Menganalisa variasi pola hubungan ruang pada masing-masing preseden.</p>	<p>INTERACTION NET</p> <p>Metode untuk menampilkan pola hubungan-hubungan antara elemen-elemen di tengah permasalahan rancangan (Jones, 1970).</p> <p>INTERACTION MATRIX (Jones, 1970)</p> <p>Metode untuk memungkinkan pencarian sistematis terhadap hubungan-hubungan antara elemen-elemen di dalam permasalahan (Jones, 1970).</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Diagram-Diagram hubungan ruang - Matriks sintesa hubungan ruang

	Evaluative Thinking	<i>Which of the variations support other variations?</i> Menerapkan pola hubungan ruang tersebut kedalam tapak dengan situasi yang khas.	CONTEXTUALISM Metode ini tidak hanya cara untuk merespon situasi tapak, tapi juga menggambar diagram-diagram abstrak mengenai morfologi lingkungan sekitar, serta kemudian mencoba untuk merekonstruksi komposisi baru (Jormakka, 2014)	Gambar Diagram dan Konsep.
5. ASSEMBLY	Exploratory Thinking	Menetapkan susunan bangunan dan zona ruang dengan kriteria-kriteria khusus.	PLANOMETRIC PROJECTION Bidang mendatar didirikan secara tegak vertikal untuk memperlihatkan hubungan antara denah dan elevasi/ketinggian (Leupen, 1997)	Gambar Planometri
	Evaluative Thinking	Menetapkan keterbaruan bangunan dan ruang utama secara skalatis.	PLANOMETRIC PROJECTION Bidang mendatar didirikan secara tegak vertikal untuk memperlihatkan hubungan antara denah dan elevasi/ketinggian (Leupen, 1997)	Gambar Planometri
6. PROPOSAL	Exploratory Thinking	Menetapkan secara skalatis dan skematik massa-massa dan ruang-ruang utama.	PLANOMETRIC PROJECTION Bidang mendatar didirikan secara tegak vertikal untuk memperlihatkan hubungan antara denah dan elevasi/ketinggian (Leupen, 1997)	Gambar Planometri
	Evaluative Thinking	Membuat skematik rancangan berupa planometri dan perspektif.	PLANOMETRIC PROJECTION Bidang mendatar didirikan secara tegak vertikal untuk memperlihatkan hubungan antara denah dan elevasi/ketinggian (Leupen, 1997)	Gambar Planometri dan Perspektif

Sumber: Hasil Analisa, 2019

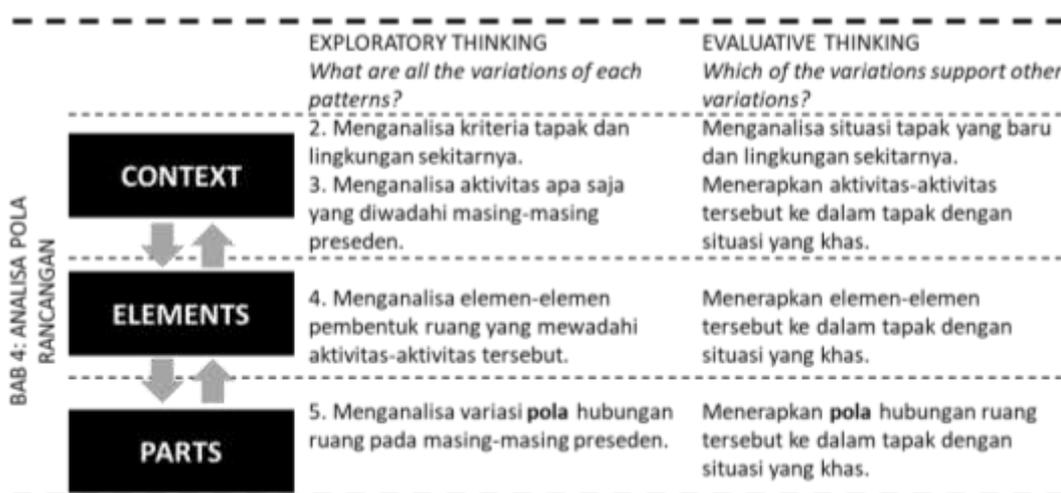


Gambar 3 8 Penetapan Metode untuk Setiap Tahap pada *Pattern-Based Framework* dalam Tesis ini (Hasil Analisa, 2019)

BAB 4

ANALISA POLA RANCANGAN

Proses-proses yang dilakukan pada Bab 4 ini didasarkan pada tahap yang ditetapkan pada kerangka proses perancangannya, yaitu *Pattern-Based Framework*, yang mana telah dijabarkan dalam Bab Metodologi Perancangan (Gambar 3.8). Tahap *Situation (Type)* telah dilakukan pada Sub-Bab Kajian Preseden, maka selanjutnya adalah tahap *Context* untuk menganalisa situasi tapak yang baru dan lingkungan sekitarnya, serta aktivitas apa saja yang diwadahi pada masing-masing preseden untuk diterapkan kedalam tapak tersebut, lalu tahap *Elements* untuk menganalisa variasi elemen pembentuk ruangnya. Kemudian, *Parts* untuk menganalisa variasi hubungan antar ruang (Gambar 4.1). Semua itu ditujukan untuk menemukan kesamaan atau kemiripan pola-pola rancangan yang dapat dijadikan kriteria-kriteria penting.



Gambar 4 1 Tahap-Tahap yang Dilakukan pada Bab 4 ini Berdasarkan Framework (Hasil Analisa, 2019)

4.1 Context: Kajian Tapak Perancangan

Kajian tapak perancangan merupakan tahap penting sebelum membagikan massa dan zona ruang yang dirumuskan dari preseden-preseden kedalam tapak yang baru sebagaimana yang telah ditetapkan pada Framework diatas. Sehingga, perencanaan massa dan zona ruang tersebut akan sesuai dengan situasi-situasi tertentu yang berbeda dengan situasi pada masing-masing preseden, khususnya mengenai karakteristik eksisting dari kawasan permukiman, komersial dan ruang pedestrian.

4.1.1 Analisa Kriteria Tapak

Seperti yang telah dijelaskan pada sintesa kajian preseden, situasi-situasi lingkungan urban pada masing-masing preseden tersebut memiliki kekhasan atau perbedaan satu-sama lain, namun dapat dirumuskan suatu kemiripan situasi, yaitu tersedianya sistem angkutan umum yang terstruktur dengan baik (transit urban fabric) yang mendukung aktivitas berjalan-kaki disamping tersedianya jaringan ruang pedestrian (walking urban fabric) pada kawasan komersial yang sibuk, artinya kota-kota tersebut pada dasarnya sudah memiliki *walkability* dan *multi-modal mobility options* yang baik. Maka, kriteria pemilihan tapak untuk perancangan pada tesis ini adalah sebuah lahan yang di lingkungan sekitarnya telah tersedia ruang pedestrian eksisting yang cukup baik, serta tersedia juga sistem angkutan umum yang layak dan terstruktur untuk mendukung aktivitas berjalan-kaki.

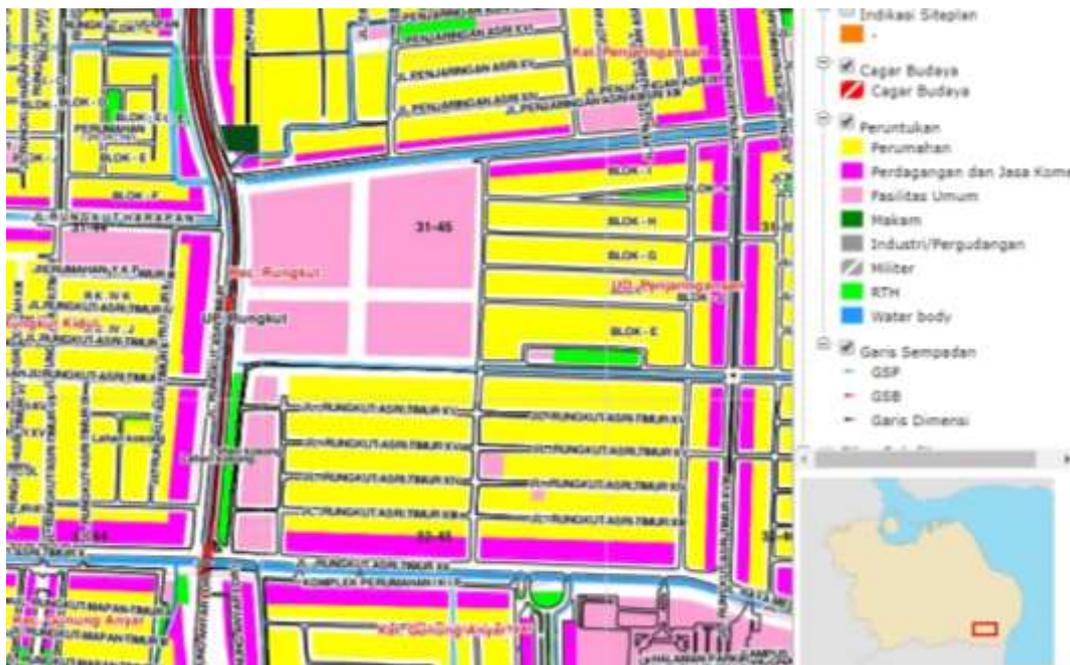
Juga berdasarkan sintesa kajian preseden, bangunan pusat perbelanjaan berbasis ruang pedestrian umum termasuk dalam tipologi *Community Center* yang mana berdasarkan tinjauan pustaka memerlukan luas tapak sekitar *10 hektar* (100.000 meter persegi) dan luas bangunan antara 46.000 – 91.000 meter persegi, serta mewadahi 20 hingga 70 ruang komersial yang diisi oleh sebuah supermarket, department store, toko-toko, serta bisa juga terdapat restoran-restoran siap saji dan bioskop. Selain itu, membutuhkan setidaknya 5000 keluarga untuk menunjang aktivitasnya sehari-hari (Halaman 17). Kriteria-kriteria tersebut tidak

hanya mensyaratkan luasan tapak, tapi juga karakteristik kawasan sekitar, khususnya kepadatan area permukiman yang dapat menjamin keramaian pengunjung.

Pada tesis ini, tapak yang dipilih adalah sebuah lahan di sudut persimpangan jalan Dr. Ir. H. Soekarno dan jalan Penjaringan Asri, Kecamatan Rungkut, Kota Surabaya, yang memiliki luas 91.500 meter persegi atau 9,15 hektar. Posisinya berada diantara kawasan permukiman padat dan kawasan perdagangan (Gambar 4.2). Lahan ini dimiliki oleh Yayasan Kas Pembangunan (YKP) atau PT. Yekape Surabaya.



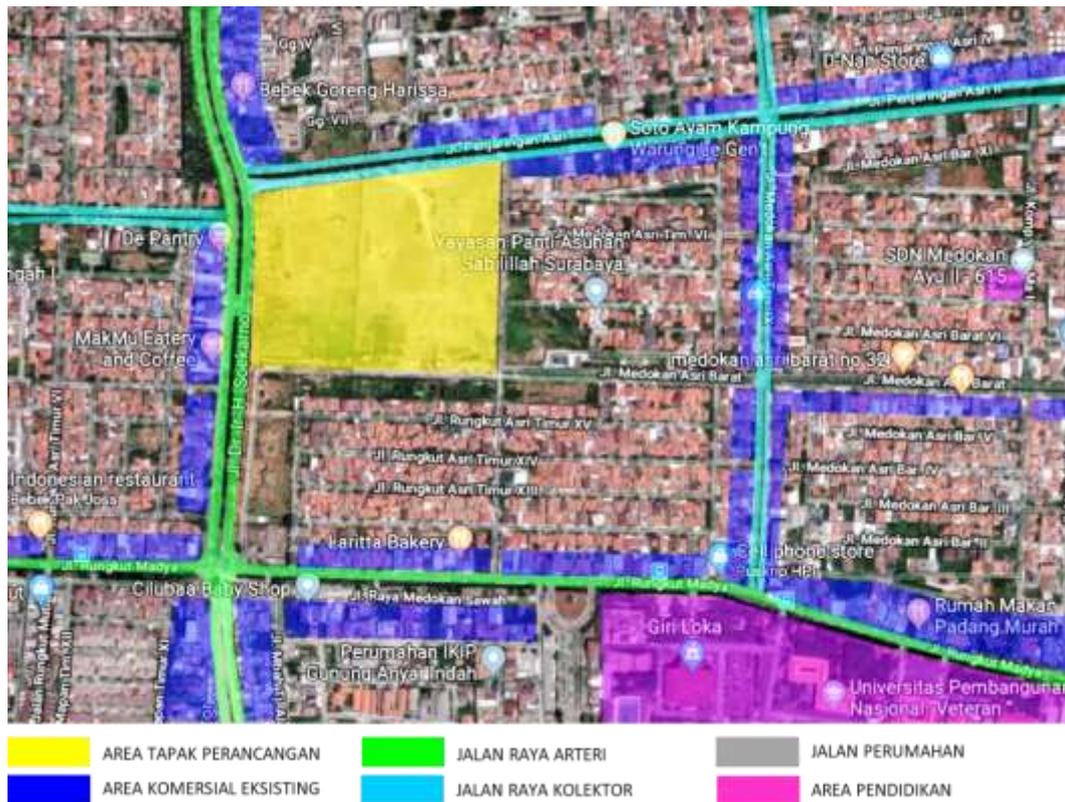
Gambar 4 2 Foto Satelit Lokasi, Ukuran Tapak dan Situasi Sekitar (Google.com/maps, 2019)



Gambar 4 3 Peta RTRW di Kawasan Sekitar Tapak (Petaperuntukan.surabaya.go.id, 2016)

Berdasarkan peta RTRW (Rencana Tata Ruang dan Wilayah) Surabaya, lahan ini diperuntukkan sebagai fasilitas umum, artinya tanah ini dimiliki oleh pemerintah dan digunakan untuk kepentingan bersama (Gambar 4.3). Berbeda dengan area sekitarnya yang diperuntukkan sebagai zona perdagangan dan permukiman. Maka dari itu, diasumsikan bangunan pusat perbelanjaan yang berbasis ruang pedestrian ini juga dimiliki dan dikelola oleh pemerintah sebagai suatu ruang bersama untuk memfasilitasi mobilitas para pedestrian dan transit angkutan umum, disamping komersial.

Posisi tapak berada pada persimpangan jalan arteri dan jalan kolektor. Jalan arteri adalah jalan raya utama berkapasitas tinggi untuk lalu-lintas kendaraan dan terhubung dengan jalan raya arteri lain, sedangkan jalan kolektor adalah jalan raya yang menghubungkan jalan raya arteri dengan jalan-jalan perumahan yang menyebar luas dan bercabang-cabang (Gambar 4.4).



Gambar 4 4 Penzoningan Situasi Eksisting di Kawasan Sekitar Tapak (Hasil Analisa, 2019 dan Google.com/maps)

4.1.2 Analisa Bangunan Komersial Eksisting

Suatu hal yang penting untuk diidentifikasi adalah jenis-jenis komersial yang sudah ada di sekitar tapak untuk mengantisipasi terjadinya persaingan yang dapat merugikan usaha-usaha tersebut setelah bangunan pusat perbelanjaan baru ini dibangun. Persaingan ini juga dapat menghambat terbentuknya mobilitas pedestrian umum di dalam tapak karena masyarakat sekitar merasa kurang perlu mendatangi tempat komersial yang sama dengan yang sudah tersedia.

Bangunan-bangunan komersial eksisting berdiri di sepanjang tepi jalan raya arteri dan kolektor. Di sepanjang jalan arteri di sebelah barat, berdiri bangunan-bangunan komersial satu dan dua lantai yang umumnya difungsikan untuk kafe dan dua minimarket, sedangkan di jalan arteri di sebelah selatan, berdiri bangunan-bangunan ruko dua lantai yang umumnya difungsikan untuk restoran, rumah makan, bakery, serta pada jarak yang cukup jauh terdapat dua buah supermarket (Gambar 4.5). Di sepanjang jalan kolektor di sebelah timur dan utara tapak, terdapat

bangunan-bangunan satu lantai yang umumnya difungsikan untuk toko dan kios, selain itu juga terdapat beberapa warung makan dan restoran (Gambar 4.6).



Gambar 4 5 Tempat-Tempat Komersial Eksisting di Kawasan Barat dan Selatan Tapak (Hasil Analisa, 2019 dan Google.com/maps)

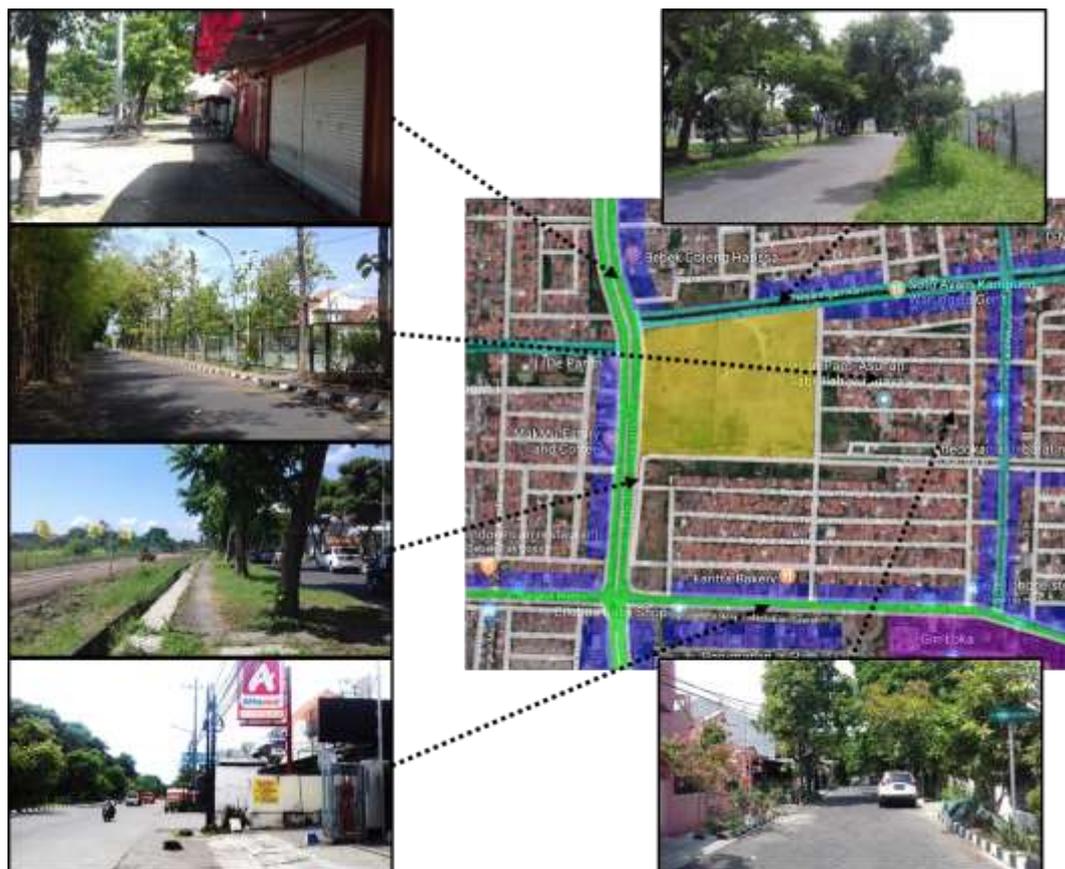


Gambar 4 6 Tempat-Tempat Komersial Eksisting di Kawasan Timur dan Utara Tapak (Hasil Analisa, 2019 dan Google.com/maps)

4.1.3 Analisa Ruang Pedestrian dan Sistem Transit

Berkaitan dengan penyediaan mobilitas untuk para pedestrian, hal yang penting untuk diidentifikasi adalah pola ruang pedestrian eksisting. Situasi eksisting ini perlu untuk dianalisa polanya untuk kemudian diteruskan atau diperkaya di area tapak, sehingga ada *keberlanjutan ruang* yang dirasakan masyarakat sekitar dan mereka merasa terstimulasi untuk pergi berbelanja dengan berjalan-kaki.

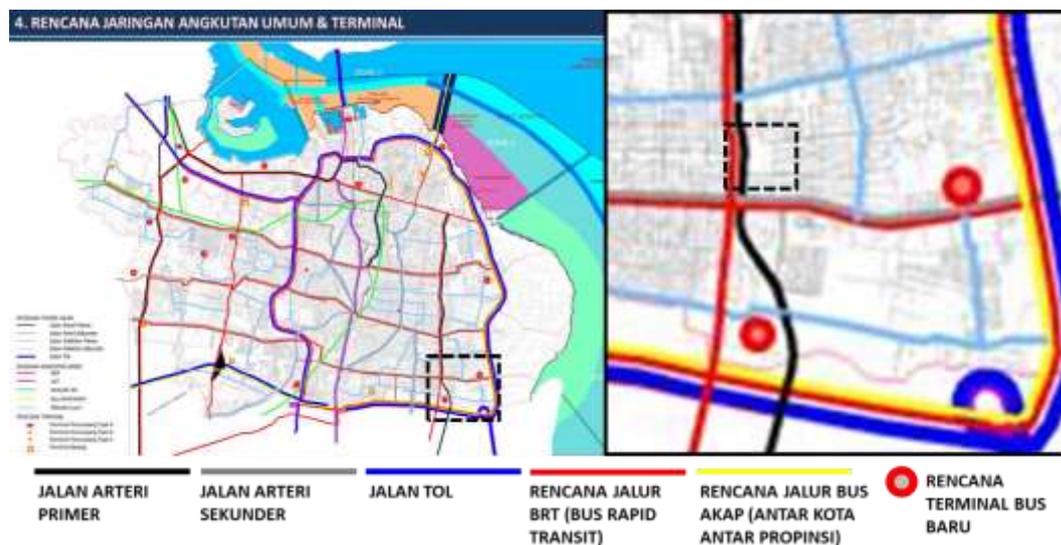
Secara fisik, ruang pedestrian eksisting di sekitar tapak tidaklah berupa trotoar yang layak atau jalur khusus untuk berjalan-kaki, tapi berupa paving perumahan dan jalan aspal kendaraan yang sering difungsikan masyarakat setempat untuk berjalan-kaki dan bersepeda (Gambar 4.7).



Gambar 4.7 Ruang-Ruang Pedestrian Eksisting di Kawasan Sekitar Tapak (Survei, 2019 dan Google.com/maps)

Dalam hal mobilitas, masyarakat di perumahan cenderung untuk berjalan-kaki menuju bangunan-bangunan komersial eksisting di pinggir jalan-jalan raya. Hal ini menyebabkan jalan-jalan perumahan selama ini berfungsi sebagai ruang-ruang pedestrian.

Hal lain yang menstimulasi masyarakat untuk berjalan-kaki adalah angkutan umum. Selama ini masih banyak masyarakat di kawasan ini yang masih menggunakan jasa angkutan umum mikrolet meskipun tidak tersedia halte-halte pemberhentian khusus. Berdasarkan *Rencana Jaringan Angkutan Umum dan Terminal* di kota Surabaya, jalan Dr. Ir. H. Soekarno, yaitu jalan arteri di depan tapak, akan dilayani oleh *Bus Rapid Transit (BRT)* seperti pada Gambar 4.9. Selain itu, akan tersedia dua terminal bus baru di dua area pinggir kecamatan rungkut dan terhubung dengan jalan tol. Selain jalur untuk BRT, akan tersedia juga jalur untuk Bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP), hanya saja posisinya jauh dan tidak dapat diakses langsung dari area tapak (Gambar 4.8). Perencanaan jaringan-jaringan angkutan umum baru ini akan semakin menstimulasi mobilitas masyarakat sekitar tapak untuk berjalan-kaki mencari angkutan umum.



Gambar 4 8 Peta Rencana Jaringan Angkutan Umum di Surabaya dan Kawasan Sekitar Tapak (Skyscrapercity.com)



Gambar 4.9 Contoh BRT yang Sudah Beroperasi di Surabaya (Survei, 2019)

Berikut ini adalah perkiraan arah-arah mobilitas para pedestrian setelah rencana jaringan angkutan umum diatas direalisasikan (Gambar 4.10). Umumnya, masyarakat dari area perumahan berjalan-kaki untuk menuju area-area komersial di pinggir jalan-jalan raya, namun setelah BRT direalisasikan, mobilitas para pedestrian ini menjadi semakin panjang dari area dalam perumahan menuju dua jalan arteri yang dilewati BRT. Jalan-jalan perumahan yang semula jarang dilewati menjadi semakin sering dilewati para pedestrian termasuk jalan-jalan di sekitar tapak. Pola jaringan ruang pedestrian ini penting untuk direspon pada perencanaan ruang pedestrian di pusat perbelanjaan di dalam tapak, sehingga mobilitas mereka terdukung dengan baik.



Gambar 4 10 Perkiraan Arah-Arah Mobilitas Pedestrian saat Tersedia BRT (Hasil Analisa, 2019)

4.2 Context-Elements-Parts (Pada Preseden)

Pada Bab Kajian Pustaka telah dilakukan kajian preseden yang secara teoritis menggunakan parameter penilaian teori mobilitas urban, serta teori-teori penunjang. Sedangkan analisa kali ini bertujuan mengidentifikasi aktivitas-aktivitas yang diwadhahi setiap preseden (*Context*), bagaimana elemen-elemen ruang untuk memungkinkan aktivitas tersebut (*Elements*), serta bagaimana pola hubungan ruangnya (*Parts*). Metode analisa yang digunakan pada tahap context dan element tersebut adalah *Literature Searching* dengan alat berupa gambar-gambar denah, layout plan dan foto-foto ilustrasi, sedangkan pada tahap parts *Interaction Net* dengan alat berupa diagram hubungan ruang dan matriks.

Preseden-preseden yang dianalisa sama dengan yang dianalisa pada kajian preseden di Bab 2, yaitu Kuta Beachwalk di Indonesia, Mega Foodwalk di Thailand, Namba Parks di Jepang dan Meydan Retail Complex di Turkey.

4.2.1 Analisa pada Kuta Beachwalk

Context: Secara komersial, Kuta Beachwalk dan Sheraton Hotel ditujukan untuk melayani wisatawan di sekitar pantai Kuta di depannya, karena itu entrance utama untuk memasuki tapak dan kompleks bangunan diletakkan pada sisi yang menghadap pantai tersebut. Elements: Ruang entrance utama tersebut dirancang berupa tangga terasiring lebar yang mendaki dari trotoar eksisting (Gambar 4.11 No.1). Terasiring ini berfungsi sebagai ruang transisi bagi para pedestrian yang hendak memasuki kompleks bangunan dan juga sebagai ruang publik berupa tribun untuk wisatawan yang ingin duduk bersantai menyaksikan pantai. Selain itu, terdapat skulptural tulisan nama Beachwalk diatas kolam.

Context: Pengunjung yang datang ke pusat perbelanjaan ini tidak hanya wisatawan di pantai Kuta dan masyarakat lokal, tapi juga masyarakat dari tempat yang jauh dan luar kota. Mereka datang dengan kendaraan pribadi dan angkutan umum. Elements: Tersedia area drop off luas untuk aktivitas transit angkutan umum dan kendaraan pribadi yang diletakkan pada taman samping yang disebut *drop-off garden*, serta terhubung dengan pintu masuk parkir basement (Gambar 4.11 No.5). Drop-off garden ini berupa jalur yang melingkari taman kecil berbentuk lingkaran. Di depannya adalah teras dengan peneduhan dak lantai atas yang berbentuk lengkung dan diselubungi dengan tanaman rambat. Teras ini berfungsi sebagai salah satu entrance yang disebut *entry point*.

Context: Setelah itu, para pengunjung mulai mencari ruang komersial tertentu untuk berbelanja atau makan, sedangkan para pedestrian umum mencari jalan untuk melewati area tapak dan menyeberang ke sisi lain. Elements: Terdapat ruang teras lebar yang memiliki jalur berbentuk linier berbelok-belok dan melingkar mengikuti bentuk bangunan yang oval dan organik (Gambar 4.11 No.2 dan No.4). Perkerasan lantainya berupa plester. Jalur ini dapat mengantarkan menuju entrance di sisi lain, yaitu entry point, yang terhubung dengan area drop-off dan trotoar di sisi lain tapak. Peneduhannya berupa dak balkon yang di tepinya diselubungi tanaman rambat yang menjalar ke bawah. Selain jalur teras tersebut, terdapat alternatif sirkulasi lain berupa hardscape pada taman tengah yang terdiri dari pohon-pohon rendah, semak-semak dan kolam-kolam (Gambar 4.11 No.4).

Hardscape taman ini juga berperan sebagai ruang plaza kecil dan juga dapat mengantarkan pengunjung menuju Sheraton Hotel dan sebaliknya.

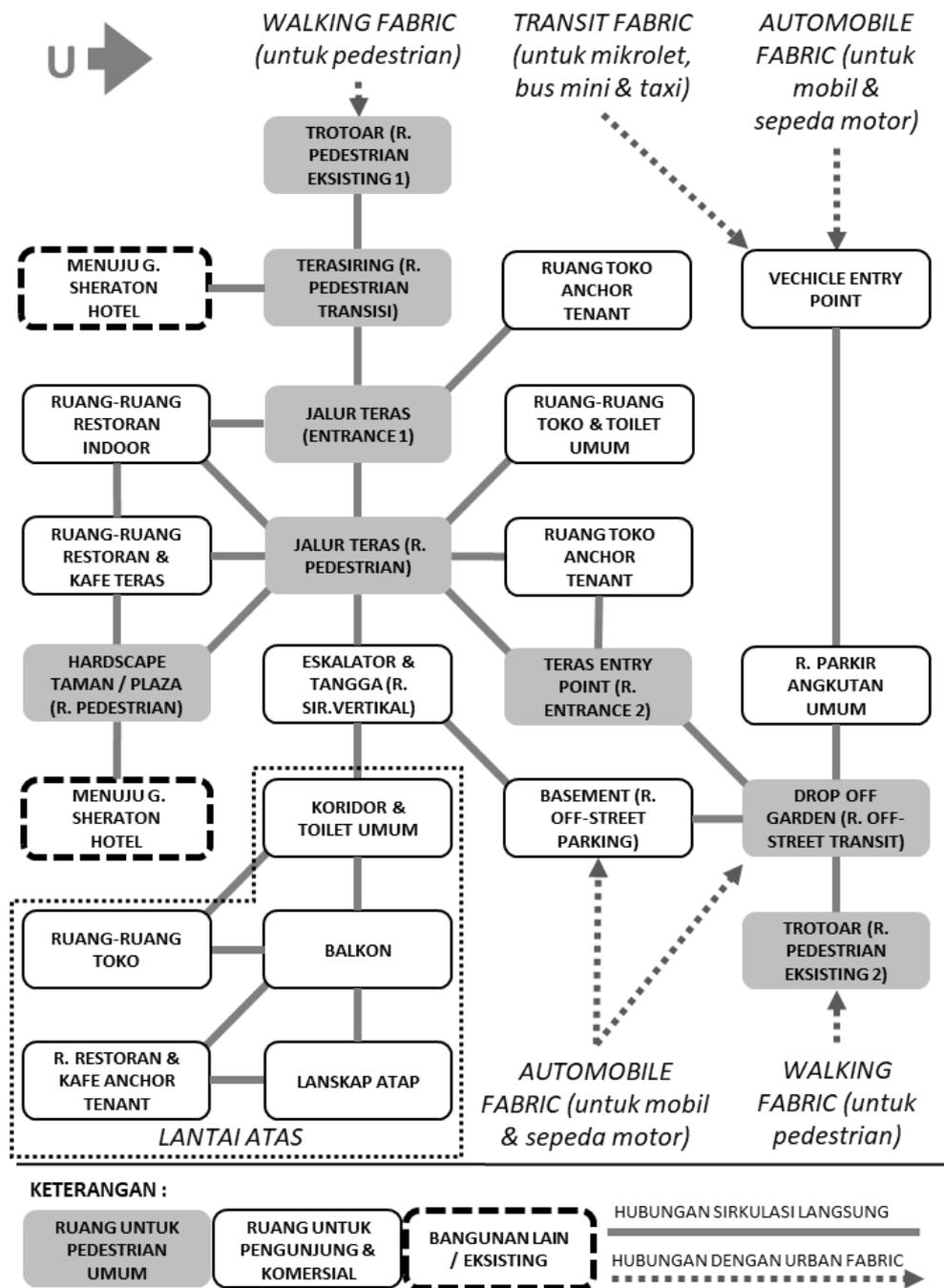


Gambar 4 11 Elemen-Elemen Ruang pada Kuta Beachwalk (Hasil Analisa, 2019)

Context: Pada umumnya, pengunjung pusat perbelanjaan telah mengenali nama atau merk toko yang sudah terkenal, seperti nama-nama retail, minimarket, supermarket, department store dan lainnya. Perusahaan-perusahaan pemilik toko terkenal pasti ingin ruang komersialnya diletakkan di tempat yang lebih eksklusif dibandingkan dengan toko lain. Elements: Terdapat beberapa *anchor tenants* (penyewa besar/utama) yang ukuran ruangnya paling besar dibandingkan ruang-ruang toko lain, serta diletakkan di posisi paling dekat dengan dua entrance, sehingga paling mudah ditemukan oleh pengunjung (Gambar 4.11 No.6).

Context: Selain berbelanja, masyarakat dan wisatawan mengunjungi pusat perbelanjaan juga untuk beristirahat, makan dan minum, khususnya bagi wisatawan pantai Kuta yang mencari peneduhan dan makan siang di tengah terik matahari. Aktivitas makan dan minum biasanya memerlukan waktu yang lebih lama dan santai dibandingkan dengan aktivitas berbelanja, serta memerlukan pemandangan yang menenangkan. Elements: Ruang-ruang restoran pada Kuta Beachwalk semuanya dirancang berupa ruang teras dan balkon, sementara dapur berupa ruang indoor (Gambar 4.11 No.7). Restoran-restoran yang berada di teras diletakkan di tepi lanskap yang dikelilingi kolam-kolam, serta terdapat peneduhan berupa pohon, kanopi, dak lantai atas dan tanaman rambat. Sedangkan restoran di balkon memiliki peneduhan berupa teritisan atap bangunan.

Parts: Dibawah ini adalah diagram hubungan ruang pada Kuta Beachwalk yang didasarkan pada gambar-gambar denah, serta analisa sebelumnya mengenai pola aktivitas dan elemen ruang.



Gambar 4 12 Pola Hubungan Ruang pada Kuta Beachwalk (Hasil Analisa, 2019)

Para pedestrian dari arah pantai Kuta berjalan dari trotoar (ruang pedestrian eksisting) menuju tangga terasiring mendaki (ruang pedestrian transisi), kemudian menuju ruang teras terbuka (ruang pedestrian utama) yang mengelilingi seluruh kompleks bangunan Kuta Beachwalk (Gambar 4.12).

Ruang teras terbuka ini dapat mengantarkan mereka menuju teras entry point (entrance) di sisi lain bangunan, kemudian mereka dapat menuju trotoar di sisi lain tapak (ruang pedestrian eksisting). Para pedestrian dapat berjalan dari arah sebaliknya. Melalui teras ini juga, pengunjung dapat menuju semua ruang toko, restoran di lantai satu dan lanskap, selain itu pada teras ini terdapat dua eskalator menuju lantai. Jadi, teras ini merupakan pusat sirkulasi pedestrian pada bangunan Kuta Beachwalk.

Para pengguna angkutan umum dapat mengawali sirkulasi dari area drop-off garden (ruang off-street transit), kemudian menuju teras entry point (ruang entrance) yang terhubung langsung dengan ruang teras (ruang pedestrian eksisting), sedangkan para pengguna kendaraan pribadi mengawali sirkulasi dari basement (ruang off-street parking), kemudian menuju eskalator dan tangga (ruang sirkulasi vertikal) yang terhubung langsung dengan ruang teras.

4.2.2 Analisa pada Mega Foodwalk

Context: Pusat perbelanjaan Mega Foodwalk direncanakan sebagai perluasan dari bangunan induk/eksisting Megabangna Shopping Complex yang dibangun di area sub-urban yang sedang berkembang di pinggiran kota Bangkok. Untuk mengantisipasi perkembangan permukiman di sekitar kompleks bangunan, pengembang merencanakan bangunan baru ini dapat memberikan mobilitas yang rekreatif bagi para pedestrian yang menuju bangunan eksisting tersebut. Elements: Terdapat suatu area drop-off berupa jalan ramp mendaki, luas dan panjang yang dapat digunakan bersama oleh pengunjung yang hendak menuju bangunan Mega Foodwalk atau menuju bangunan induk Megabangna (Gambar 4.13 No.1). Area ini juga berfungsi sebagai ruang pedestrian transisi. Di depannya terdapat teras entrance yang terhubung dengan teras bangunan induk. Peneduhannya berupa overstek atap. Jadi, area drop-off dan teras ini merupakan pusat sirkulasi menuju kedua bangunan.



Gambar 4 13 Elemen-Element Ruang pada Mega Foodwalk (Hasil Analisa, 2019)

Context: Mega Foodwalk terletak di pinggir jalan tol di daerah sub-urban yang masih sepi dari permukiman, sehingga sebagian besar pengunjung datang dari jauh dengan angkutan umum dan kendaraan pribadi. Elements: Disamping bangunan, telah ada lapangan parkir dan gedung parkir eksisting yang dimiliki oleh bangunan induk Megabangna, sedangkan Mega Foodwalk hanya menyediakan jalur-jalur berupa jembatan dan koridor yang terhubung dengan gedung parkir tersebut (Gambar 4.13 No.8). Kemudian, koridor ini terhubung ke balkon pada ruang antar-massa.

Context: Dari teras entrance, para pengunjung mulai mencari ruang komersial tertentu untuk berbelanja atau makan atau sekadar mencari jalan untuk melewati bangunan dan menyeberang ke sisi lain dimana terdapat tribun ruang publik dan event. Elements: Bangunan Mega Foodwalk terdiri dari tiga massa yang

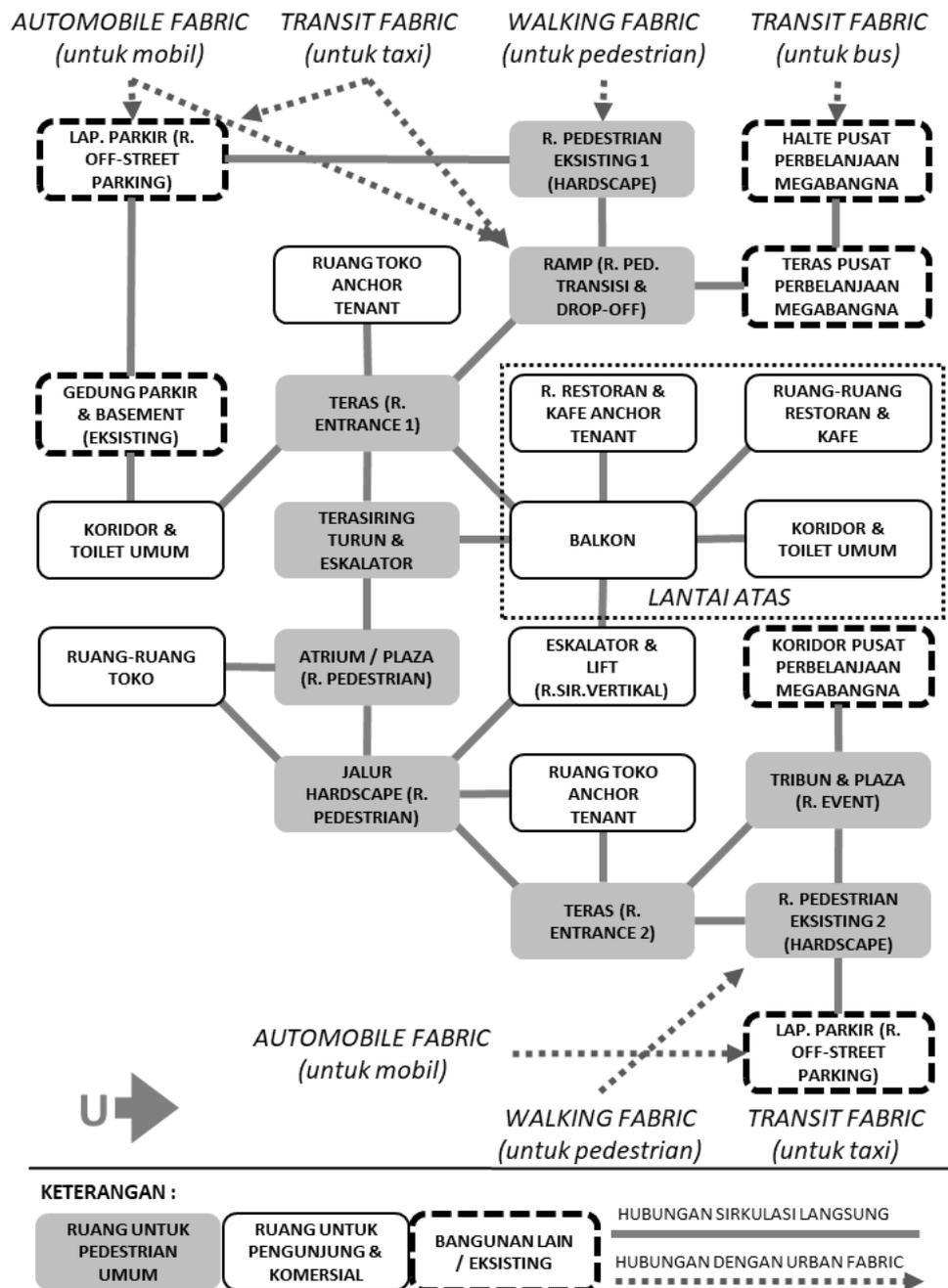
dirangkai dengan pola U yang mana dua massa samping berbentuk memanjang dan saling berhadapan. Ruang terbuka antar dua massa tersebut dirancang sebagai ruang pedestrian utama yang terbagi menjadi empat segmen atau hirarki ruang. Segmen pertama berupa tangga terasiring menurun yang dapat dimanfaatkan sebagai tribun untuk duduk bersantai atau menyaksikan event (Gambar 4.13 No.2). Segmen kedua berupa halaman atrium yang cukup luas untuk mewadahi event tertentu (Gambar 4.13 No.4). Segmen ketiga berupa jalur hardscape taman dengan perkerasan kayu yang dirancang dengan analogi jembatan menyeberangi sungai (Gambar 4.13 No.5). Taman ini terdiri dari pohon-pohon rendah dan semak-semak. Segmen keempat arahnya berbelok ke kiri berupa terasiring melingkar, menurun menuju ruang event dan kompleks bangunan induk Megabangna (Gambar 4.13 No.6). Dari segmen ketiga, para pedestrian tidak harus melewati segmen keempat ini, tapi dapat juga bergerak lurus menuju drop-off samping dan ruang pedestrian eksisting (Gambar 4.13 No.8)

Context: Pada umumnya, pengunjung pusat perbelanjaan telah mengenali nama atau merk toko yang sudah terkenal, seperti nama-nama retail, minimarket, supermarket, department store dan lainnya. Perusahaan-perusahaan pemilik toko terkenal pasti ingin ruang komersialnya diletakkan di tempat yang lebih eksklusif dibandingkan dengan toko lain. Elements: Terdapat beberapa *anchor tenants* (penyewa besar/utama) yang ukuran ruangnya lebih besar dibandingkan ruang-ruang toko lain. Beberapa diletakkan di posisi paling dekat dengan entrance teras depan dan beberapa diletakkan di posisi paling dekat dengan tribun ruang event, sehingga paling diperhatikan oleh pengunjung.

Context: Secara komersial, Mega Foodwalk ini direncanakan sebagai pusat perbelanjaan khusus kuliner, kebutuhan pokok, restoran dan kafe. Umumnya, aktivitas beristirahat dan makan-minum di restoran memerlukan waktu yang lebih lama dan santai daripada aktivitas berbelanja, serta memerlukan pemandangan yang menenangkan, sedangkan aktivitas berbelanja memerlukan kepraktisan untuk memperoleh barang yang dicari. Elements: Ruang-ruang untuk restoran dan kafe pada pusat perbelanjaan ini diletakkan pada lantai-lantai atas dimana ruang antar-massa di tengah yang memiliki lanskap hijau dapat menjadi latar-belakang suasana

yang menarik, hal ini didukung dengan selubung dinding depan yang sepenuhnya berupa kaca transparan. Ruang-ruang untuk toko diletakkan di lantai bawah dan berhubungan langsung dengan ruang pedestrian utama, sehingga aktivitas berbelanja menjadi lebih praktis dan cepat.

Parts: Dibawah ini adalah diagram hubungan ruang pada Mega Foodwalk yang didasarkan pada gambar-gambar denah, serta analisa sebelumnya mengenai pola aktivitas dan elemen ruang.



Gambar 4 14 Pola Hubungan Ruang pada Mega Foodwalk (Hasil Analisa, 2019)

Para pedestrian yang mengunjungi Megabangna berjalan dari teras depan (ruang pedestrian eksisting) menuju suatu ramp naik (ruang pedestrian transisi sekaligus drop-off) menuju teras (ruang entrance) bangunan Mega Foodwalk (Gambar 4.14). Kemudian mereka menghadapi dua pilihan, yaitu melewati tangga terasiring turun yang menuju halaman atrium (ruang antar-massa) atau melewati

eskalator (ruang sirkulasi vertikal) yang menuju lantai atas dan juga menuju atrium. Dari halaman atrium ini (ruang antar massa), mereka menuju hardscape (ruang pedestrian utama) yang menyeberangi taman hingga berakhir di suatu teras (ruang entrance) dan tribun dan plaza outdoor (ruang event) yang terhubung langsung dengan teras bangunan Megabangna dan area drop-off angkutan umum dan kendaraan pribadi.

Di sekeliling area hardscape taman tersebut berjajar ruang-ruang toko besar, selain itu tersedia lift dan eskalator menuju lantai-lantai atas yang terdapat ruang-ruang restoran dan kafe. Jadi, hardscape taman ini merupakan pusat sirkulasi pedestrian pada bangunan Mega Foodwalk selain teras entrance depan.

Untuk pengguna angkutan umum, sebagaimana dijelaskan sebelumnya, terdapat jalan ramp naik sekaligus area drop-off di depan teras entrance. Pengguna taksi dapat memulai sirkulasi dari tempat ini. Selain itu, terdapat ruang drop-off lain disamping tribun dan plaza outdoor. Sedangkan untuk pengguna bus umum, tersedia area drop-off pada area parkir bangunan Megabangna.

4.2.3 Analisa pada Namba Parks

Context: Kompleks bangunan Namba Parks dibangun disamping bangunan yang vital untuk aktivitas transit di kota Osaka, yaitu stasiun kereta komuter Nankai Namba Station yang mana merupakan transit pertama dari Kansai Airport. Di sisi lain, pusat perbelanjaan yang berdiri diatas bekas stadion baseball ini dikelilingi oleh bangunan-bangunan perkantoran dan apartemen. Elements: Area entrance utama berupa ruang pedestrian transisi yang panjang dan terhubung langsung dengan ruang pedestrian pada bangunan stasiun (Gambar 4.15 No.1). Ruang pedestrian transisi ini ramp mendaki dan jembatan diatas jalan kendaraan. Di bagian samping di sepanjang ruang ini terdapat pergola-pergola sebagai peneduh.

Context: Pengunjung yang datang tidak hanya masyarakat setempat yang memerlukan mobilitas untuk berjalan-kaki, tapi juga masyarakat dari tempat jauh untuk berwisata di lanskap atap Namba Parks. Mereka datang dengan angkutan

umum dan kendaraan pribadi. Elements: Disamping tersedianya bangunan stasiun eksisting, pada bangunan Namba Parks disediakan halte bus kota di basement yang disebut *Osaka Wander Loop Bus* yang terdapat eskalator dan lift. Sedangkan untuk pengguna mobil, disediakan gedung parkir otomatis berupa elevator mobil yang disebut *Multilevel Car Park Elevator*, sehingga mobil tidak perlu berputar melalui jalur spiral pada gedung parkir konvensional. Elevator mobil ini juga terhubung dengan lapangan parkir.



Gambar 4 15 Elemen-Elemen Ruang pada Namba Parks (Hasil Analisa, 2019)

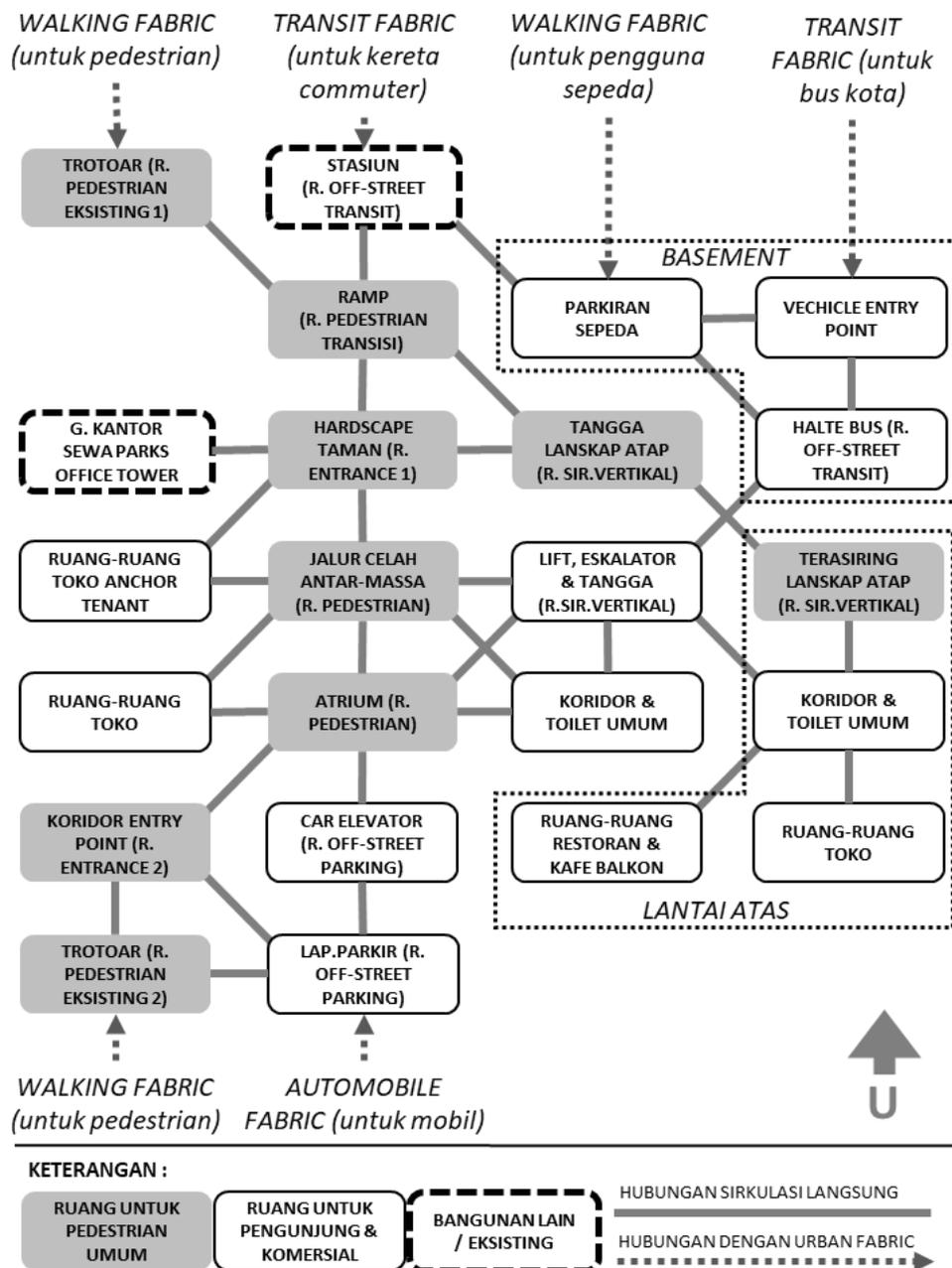
Context: Setelah itu, para pengunjung mulai mencari ruang komersial tertentu untuk berbelanja atau makan, sedangkan para pedestrian umum mencari jalan untuk melewati area tapak dan menyeberang ke sisi lain. Banyak juga wisatawan yang datang untuk berjalan-jalan di lanskap hijau di atap bangunan Namba Parks. Elements: Secara garis besar terdapat dua ruang pedestrian umum

pada Namba Parks, yaitu ruang celah antar-massa bangunan yang disebut *Canyon Street* (Gambar 4.15 No.2) dan hardscape pada lanskap atap (Gambar 4.15 No.7). Ruang Canyon Street tersebut memiliki mobilitas yang baik karena berbentuk linier lurus mengantarkan para pedestrian dari stasiun menuju kawasan perkantoran di seberangnya atau sebaliknya. Pola lekukan-lekukan pada dinding ruang ini yang memberi kesan adanya segmen-segmen ruang atau urutan ruang dimana pada ujungnya terdapat atrium sekaligus plaza kecil yang disebut *Glacier Court* (Gambar 4.15 No.4). Di kanan dan kiri jalur Canyon Street dan Glacier Court ini berjajar ruang-ruang toko dan sirkulasi vertikal, yaitu beberapa eskalator dan beberapa lift, serta koridor-koridor. Sedangkan ruang lanskap atap dikhususkan sebagai ruang rekreasi dan event yang terdiri dari tangga-tangga terasiring, semak-semak dan pohon-pohon rendah (Gambar 4.15 No.7).

Context: Pada umumnya, pengunjung pusat perbelanjaan telah mengenali nama atau merk toko yang sudah terkenal, seperti nama-nama retail, minimarket, supermarket, department store dan lainnya. Perusahaan-perusahaan pemilik toko terkenal ingin ruang komersialnya diletakkan di tempat yang eksklusif dibandingkan dengan toko lain. Elements: Terdapat beberapa *anchor tenants* (penyewa besar/utama) yang ukuran ruangnya lebih besar dibandingkan ruang-ruang toko lain, serta diletakkan di posisi paling dekat dengan ruang pedestrian transisi, sehingga paling mudah ditemukan oleh pengunjung.

Context: Umumnya, banyak pengunjung yang datang dari perjalanan jauh dengan kereta kommuter kemudian beristirahat di Namba Parks. Aktivitas beristirahat dan makan-minum di restoran memerlukan waktu yang lebih lama dan santai daripada aktivitas berbelanja, serta memerlukan pemandangan yang menyenangkan, sedangkan aktivitas berbelanja memerlukan kepraktisan untuk memperoleh barang yang dicari. Elements: Ruang-ruang untuk restoran dan kafe pada Namba Parks ini diletakkan pada balkon-balkon yang menghadap ruang antar-massa di tengah dan juga pada balkon-balkon pada atap yang memiliki lanskap hijau (Gambar 4.15 No.6). Sedangkan ruang-ruang untuk toko diletakkan di lantai bawah dan berhubungan langsung dengan ruang pedestrian utama, sehingga aktivitas berbelanja menjadi lebih praktis dan cepat (Gambar 4.15 No.3).

Parts: Dibawah ini adalah diagram hubungan ruang pada Namba Parks yang didasarkan pada gambar-gambar denah, serta analisa sebelumnya mengenai pola aktivitas dan elemen ruang.



Gambar 4 16 Pola Hubungan Ruang pada Namba Parks (Hasil Analisa, 2019)

Para pedestrian dari jalan trotoar eksisting dan dari stasiun komuter Namba Station berjalan menuju suatu jalan ramp panjang mendaki (ruang pedestrian transisi), kemudian melewati hardscape taman (ruang entrance) dimana terdapat tangga menuju lanskap atap dan terdapat jalur menuju gedung high-rise Parks Office Tower (Gambar 4.16). Setelah itu, mereka menuju ruang celah antar-massa bangunan yang memanjang (ruang pedestrian utama) hingga menuju suatu ruang atrium yang lebih lebar, serta berakhir pada koridor entry point (ruang entrance) yang terhubung dengan trotoar (ruang pedestrian eksisting) di sisi lain tapak. Para pedestrian dapat berjalan dari arah sebaliknya.

Dari ruang celah dan atrium ini, pengunjung dapat langsung menuju ruang-ruang toko di kanan-kirinya dan koridor-koridor, serta dapat secara langsung menemukan beberapa lift, eskalator dan tangga menuju lantai-lantai atas dan basement. Jadi, ruang celah dan atrium ini merupakan pusat sirkulasi pedestrian pada bangunan Namba Park.

Untuk para pengguna sepeda, tersedia parkir sepeda di basement dimana terdapat tangga, eskalator dan lift menuju ruang celah dan atrium. Untuk para pengguna angkutan umum bus, tersedia sebuah halte (ruang off-street transit) di basement yang sama, sedangkan pengguna kereta komuter, tersedia juga jalur basement dimana mereka akan melewati area yang sama dengan parkir sepeda kemudian menuju tangga, eskalator dan lift.

Para pengguna kendaraan pribadi mobil dapat memarkirkan kendaraannya pada suatu multilevel car elevator (ruang off-street parking) yang dapat dihubungkan dengan ruang atrium. Mereka juga dapat memarkirkan kendaraan di lapangan parkir yang dimiliki bersama dengan Namba Station dan Parks Tower.

4.2.4 Analisa pada Meydan Retail Complex

Context: Pusat perbelanjaan Meydan Retail Complex dikembangkan untuk memberikan mobilitas untuk para pedestrian sekaligus ruang publik di lingkungan sub-urban Istanbul yang sedang berkembang pesat. Di kawasan sekitar tapak telah berdiri banyak permukiman dan bangunan komersial eksisting, salah satunya pusat

perbelanjaan furnitur yang terkenal, yaitu IKEA. Elements: Sebagian besar atap bangunan dirancang sebagai lanskap hijau yang memiliki hardscape paving yang menghubungkan ruang luar, yaitu ruang pedestrian eksisting, dengan ruang dalam, yaitu lapangan hardscape paving yang luas (Gambar 4.17 No.1). Ketika menaiki atap, para pedestrian melewati ramp yang panjang dan landai, sedangkan ketika turun menuju lapangan, mereka melewati terasiring karena kemiringannya lebih curam (Gambar 4.17 No.2). Dari lapangan ini mereka dapat langsung menyeberang ke sisi lain bangunan yang memiliki koridor menuju bangunan IKEA dan ruang pedestrian eksisting lain (Gambar 4.17 No.7).



Gambar 4 17 Elemen-Elemen Ruang pada Meydan Retail Complex (Hasil Analisa, 2019)

Context: Situasi kawasan sekitar tapak Meydan Retail Complex hampir sama dengan Mega Foodwalk, yaitu daerah sub-urban dipinggir jalan tol. Hanya saja permukiman di kawasan ini sudah cukup padat. Meski demikian, masih banyak pengunjung yang datang dari jauh dengan kendaraan pribadi dan angkutan umum

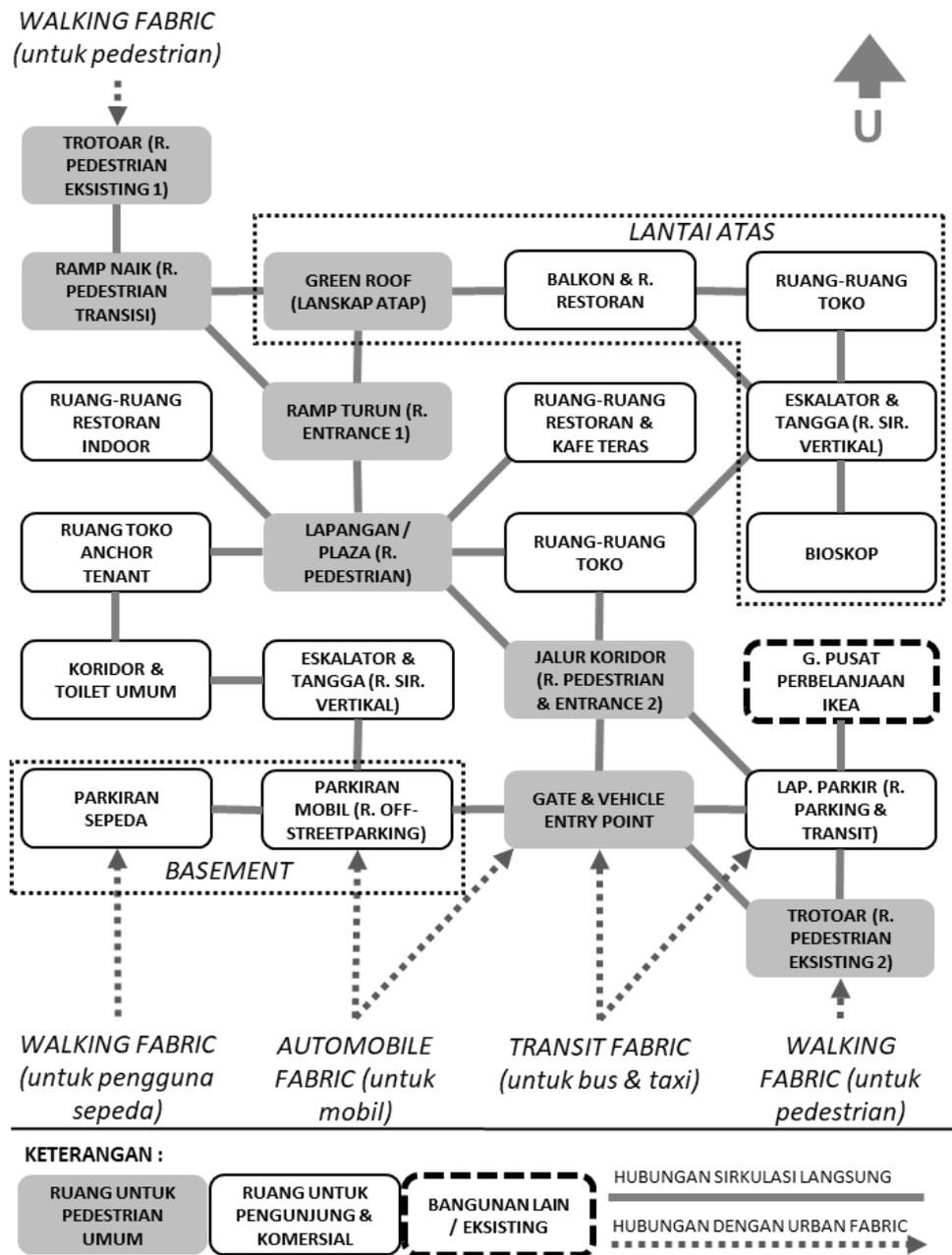
melalui jalan tol. Elements: Tersedia lapangan parkir yang dimiliki bersama dengan IKEA yang terhubung langsung dengan basement luas dibawah bangunan Meydan Retail Complex (Gambar 4.17 No.8). Di basement ini tersedia ramp eskalator dan tangga menuju massa bangunan yang paling besar.

Context: Di lapangan hardscape tersebut, para pengunjung mulai mencari ruang komersial tertentu untuk berbelanja, makan atau lainnya, sedangkan para pedestrian umum mencari jalan untuk melewati area tapak dan menyeberang ke sisi lain. Elements: Massa-massa bangunan disusun melingkar mengelilingi lapangan hardscape, sehingga lapangan ini menjadi pusat sirkulasi menuju ruang-ruang dalam bangunan dan menuju sirkulasi-sirkulasi yang lain (Gambar 4.17 No.3). Pada lapangan ini juga terdapat terasiring dan ramp menurun menuju area lapangan yang lebih kecil di tengah, yaitu point of interest ketika diselenggarakan event tertentu. Selain itu terdapat beberapa pohon peneduh dan tempat duduk.

Context: Pada umumnya, pengunjung pusat perbelanjaan telah mengenali nama atau merk toko yang sudah terkenal, seperti nama-nama retail, minimarket, supermarket, department store dan lainnya. Perusahaan-perusahaan pemilik toko terkenal ingin ruang komersialnya diletakkan di tempat yang lebih eksklusif dibandingkan dengan toko lain. Elements: Sebagian besar ruang toko dan restoran di Meydan Retail Complex ini merupakan *anchor tenants* (penyewa besar/utama) (Gambar 4.17 No.7), namun terdapat sebuah anchor tenant berupa supermarket yang ukuran ruangnya paling besar dibandingkan ruang-ruang lain, serta diletakkan di satu massa yang sebagian besar lantainya hanya untuk mewadahi toko tersebut (Gambar 4.17 No.5). Entrance dari massa tersebut dapat dijangkau langsung dari entrance utama dan sirkulasi vertikal dari basement.

Context: Dalam tradisi berjalan-kaki di Turkey dan negara-negara Eropa, para pedestrian biasanya mampir duduk di restoran terbuka dimana meja-kursi berjajar di jalan paving yang hanya untuk dilewati pedestrian, serta hanya dinaungi kanopi-kanopi. Elements: Para pedestrian umum yang melewati kompleks Meydan Retail Complex juga merasakan pengalaman serupa dimana terdapat restoran-restoran di area-area tepi lapangan paving (Gambar 4.17 No.4).

Parts: Dibawah ini adalah diagram hubungan ruang pada Meydan Retail Complex yang didasarkan pada gambar-gambar denah, serta analisa sebelumnya mengenai pola aktivitas dan elemen ruang.



Gambar 4 18 Pola Hubungan Ruang pada Meydan Retail Complex (Hasil Analisa, 2019)

Para pedestrian dari jalan-jalan perumahan dan trotoar (ruang pedestrian eksisting) berjalan menuju jalur ramp mendaki (ruang pedestrian transisi) kearah lanskap atap, kemudian mereka melewati jalur ramp menurun (ruang entrance) menuju lapangan hardscape atau plaza (ruang pedestrian utama) yang dikelilingi oleh massa-massa bangunan. Di sudut yang berseberangan dari ramp ini, terdapat koridor entry menuju lapangan parkir (ruang off-street parking dan transit) yang terhubung langsung dengan trotoar di sisi lain tapak (ruang pedestrian eksisting). (Gambar 4.18)

Dari ruang lapangan hardscape, pengunjung dapat langsung menuju ruang-ruang restoran pada teras bangunan dan menuju ruang-ruang toko dan restoran di dalam bangunan. Jumlah lantai pada setiap ruang bervariasi, umumnya hanya satu dan dua lantai. Ruang-ruang toko yang setinggi dua lantai memiliki tangga atau eskalator tersendiri. Pada area tertentu, ruang-ruang toko ini terhubung oleh koridor, namun berpindah dari satu bagian massa ke bagian massa lain lebih mudah dengan melalui ruang lapangan di tengah. Jadi, lapangan hardscape ini merupakan pusat sirkulasi pedestrian di bangunan Meydan Retail Complex.

Pengguna angkutan umum dapat mengawali sirkulasi dari lapangan parkir yang dimiliki bersama dengan gedung IKEA. Lapangan parkir ini memiliki area khusus drop-off dan jalan ramp menuju basement untuk parkir kendaraan pribadi mobil dan sepeda. Di ruang basement ini, mereka dapat langsung menemukan beberapa tangga dan eskalator menuju ruang-ruang toko tertentu.

4.2.5 Sintesa Pola Aktivitas dan Elemen Ruang

Dari analisa-analisa diatas, dapat dirumuskan kesamaan-kesamaan atau kemiripan-kemiripan pola aktivitas dan elemen pembentuk ruangnya, sehingga dapat dianggap sebagai konsep terbaik untuk perancangan bangunan pusat perbelanjaan yang berbasis ruang pedestrian umum.

Tabel 4.1 Sintesa Pola Aktivitas dan Elemen Ruang dari Preseden-Preseden

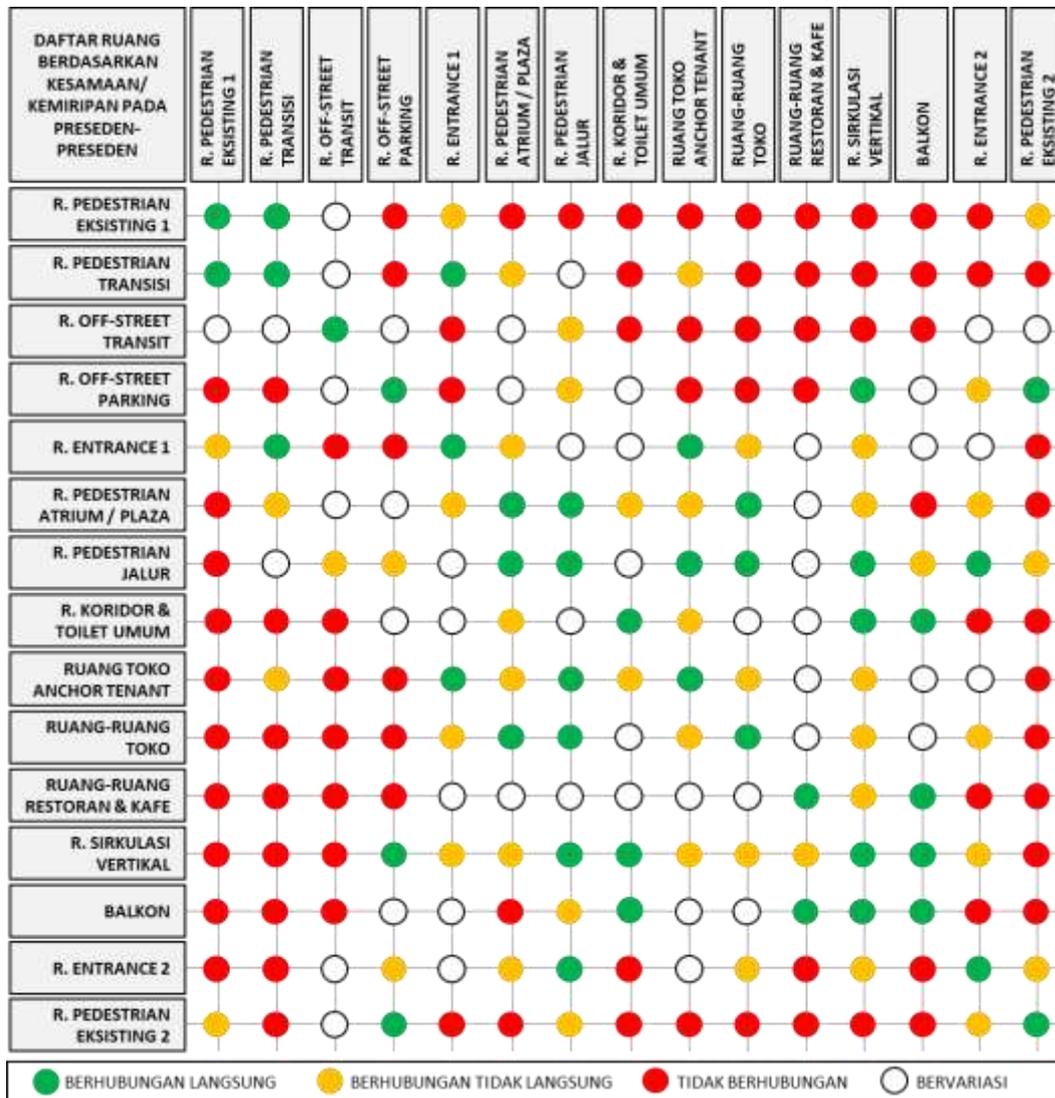
NO	KEMIRIPAN AKTIVITAS (CONTEXT)	KEMIRIPAN ELEMEN RUANG (ELEMENTS)
1	Berjalan-kaki dan menggunakan angkutan umum di lingkungan sekitarnya.	<ul style="list-style-type: none"> • Ruang-ruang trotoar yang layak dan memadai. • Bangunan dan fasilitas transit angkutan umum.
2	Berjalan-kaki dari ruang pedestrian eksisting di sekitar tapak (walking fabric)	Ruang pedestrian transisi berupa ramp atau terasiring dengan kemiringan landai. Ruang transisi ini juga berperan sebagai ruang publik yang menarik datangnya pedestrian.
3	Datang dengan angkutan umum (transit fabric)	Ruang <i>off-street transit</i> berupa area drop-off, halte atau area parkir angkutan umum.
4	Datang dengan kendaraan pribadi (automobile fabric)	Ruang <i>off-street parking</i> berupa basement, lapangan atau gedung parkir.
5	Mencari toko atau tempat komersial tertentu.	<ul style="list-style-type: none"> • Ruang pedestrian utama sebagai pusat sirkulasi berupa ruang terbuka antar-massa bangunan dimana ruang-ruang toko berjajar di sekelilingnya. • Sirkulasi vertikal yang diletakkan berhubungan langsung dengan ruang ini.
6	Melewati kompleks bangunan sebagai ruang pedestrian menuju area di seberangnya.	<ul style="list-style-type: none"> • Ruang pedestrian untuk umum adalah ruang antar-massa yang dapat berupa jalur teras, atrium, hardscape taman, celah/koridor atau lapangan plaza. • Area entrance yang tersebar dan berseberangan.
7	Berbelanja/membeli barang di tempat komersial ternama.	Ruang khusus <i>anchor tenants</i> (penyewa besar/utama) berupa ruang yang paling besar dan berdekatan dengan entrance utama.
8	Berbelanja secara praktis, cepat dan mudah.	Ruang-ruang toko umumnya diletakkan di lantai bawah yang terhubung langsung dengan ruang pedestrian utama, serta mudah dijangkau dari area transit dan parkir.
9	Beristirahat, makan dan minum dengan santai.	Ruang-ruang restoran dan kafe diletakkan di balkon atau teras yang menghadap ruang antar-massa bangunan dimana terdapat vegetasi atau lanskap.

Sumber: Hasil Analisa, 2019

4.2.6 Sintesa Pola Hubungan Ruang

Sebelum menyimpulkan sintesa pola hubungan ruang dari preseden-preseden diatas, perlu untuk merumuskan terlebih dahulu matrix hubungan ruang untuk mengidentifikasi kesamaan-kesamaan diantara banyaknya variasi hubungan

ruang. Metode analisa yang digunakan adalah *Interaction Matrix* (Jones, 1970) dengan alat berupa diagram matrix.

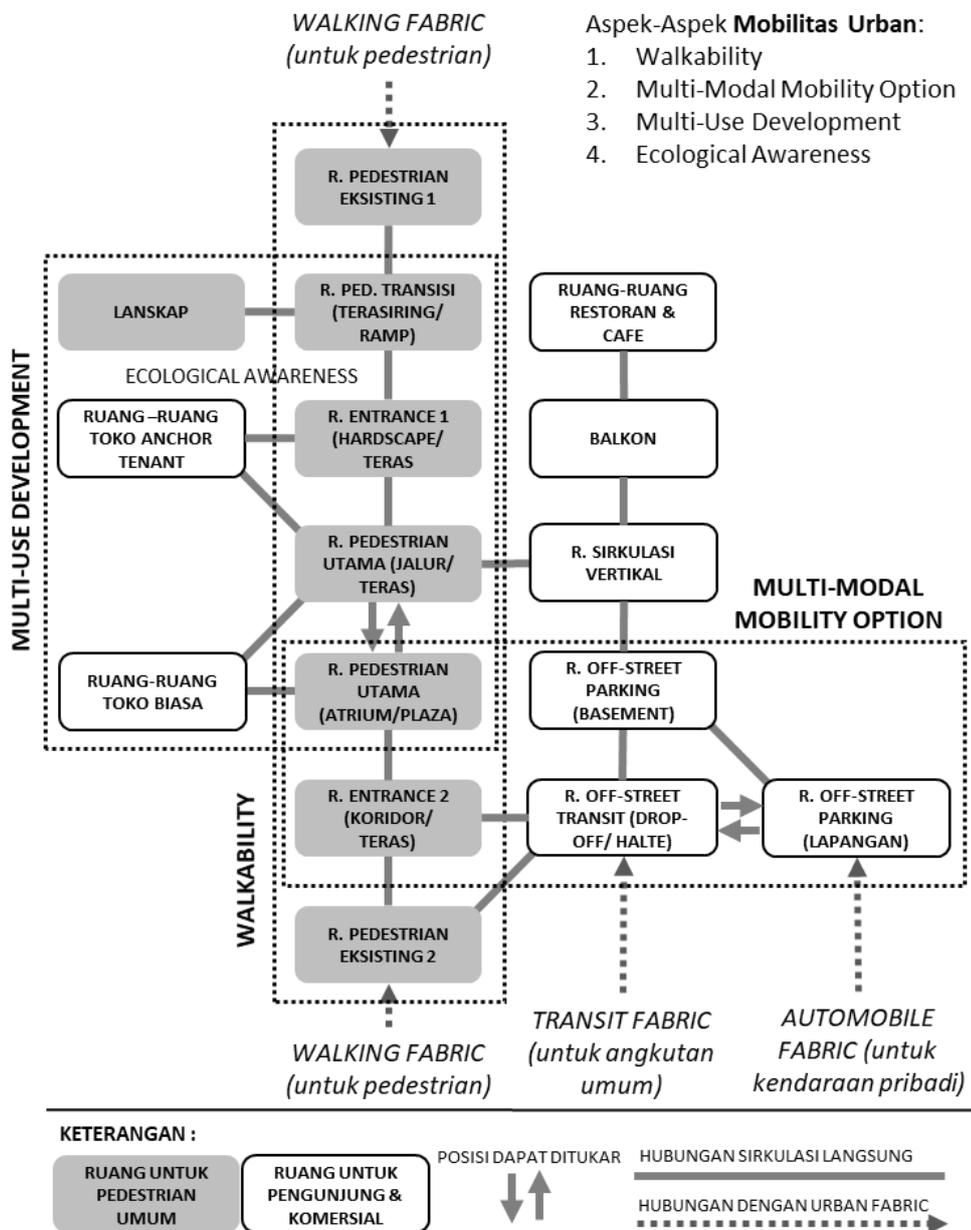


Gambar 4 19 Sintesa Matriks Hubungan Ruang pada Preseden-Preseden (Hasil Analisa, 2019)

Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya, hubungan antar-ruang disini bukan mengenai seberapa dekat jarak suatu ruang terhadap ruang-ruang lain, tapi bagaimana kelangsungan sirkulasinya, apakah secara langsung dapat dijangkau (biru) atau secara tidak langsung dapat dijangkau melalui ruang perantara (kuning). Jika diantara dua ruang terdapat lebih dari satu ruang perantara, maka dapat dikatakan tidak berhubungan (merah). Adapun ruang-ruang yang hubungannya

bervariasi pada setiap preseden atau tidak dapat dirumuskan suatu kesamaan (putih) (Gambar 4.19).

Setelah merumuskan matriks diatas, dapat disimpulkan sintesa pola hubungan ruang berupa diagram yang dapat dianggap sebagai konsep terbaik untuk penyusunan ruang-ruang pusat perbelanjaan yang berbasis ruang pedestrian umum (Gambar 4.20).



Gambar 4 20 Sintesa Pola Hubungan Ruang dari Preseden-Preseden (Hasil Analisa, 2019)

Dalam diagram-diagram diatas, terdapat dua kelompok besar ruang, yaitu *ruang untuk pedestrian umum* dan *ruang untuk komersial* dan terdapat Terdapat tiga macam pengunjung dalam setiap diagram, yaitu pengunjung dari *walking fabric* (para pejalan-kaki), dari *transit fabric* (pengguna angkutan umum) dan dari *automobile fabric* (pengguna kendaraan pribadi). Diagram tersebut dapat dibagi-bagi menjadi beberapa kelompok hubungan ruang yang didasarkan pada aspek-aspek dalam teori Mobilitas Urban, yaitu *walkability*, *multi-modal mobility options*, *multi-use development* dan *ecological awareness*.

Aspek *walkability* diwujudkan berupa kesinambungan ruang-ruang yang bersifat publik dan bebas untuk dilewati pedestrian umum, yaitu mulai dari ruang pedestrian eksisting 1, ruang pedestrian transisi, ruang entrance 1, ruang-ruang pedestrian utama, ruang entrance 2 hingga ruang pedestrian eksisting 2. Perletakan ruang-ruang lain diorientasikan pada rangkaian ruang ini, sehingga memiliki pola yang jelas dan terarah. Aspek *multi-modal mobility options* diwujudkan berupa hubungan langsung antara ruang entrance 2, ruang off-street transit dan off-street parking.

Aspek *multi-use development* diwujudkan diwujudkan berupa hubungan langsung antara ruang-ruang toko dengan ruang pedestrian utama. Ruang-ruang *anchor tenant* (penyewa besar/utama) berhubungan langsung dengan entrance 1 dan ruang pedestrian utama sehingga dapat diakses dengan lebih mudah karena sifatnya yang eksklusif. Sedangkan ruang-ruang toko biasa berjajar di sepanjang ruang pedestrian utamanya.

4.3 Context-Elements-Parts (Penerapan)

Sebagaimana telah dijelaskan pada Bab Metodologi Perancangan, metode yang digunakan pada tahap ini adalah *Contextualism*, yaitu suatu jenis metodologi untuk *site-planning* dan *form-making* dengan merespon situasi lingkungan sekitar. *Contextualism* tidak hanya merupakan cara untuk *merespon* situasi tapak, tapi juga menggambarkan *diagram abstrak tentang morfologi dari lingkungan sekitar*,

kemudian mencoba untuk merekonstruksi komposisi yang baru (di dalam tapak) (Jormakka, 2014).

4.3.1 Respon terhadap Pola Ruang Pedestrian Eksisting

Pada kajian tapak perancangan, telah dilakukan analisa terhadap pola ruang-ruang pedestrian eksisting. Situasi penting yang telah diidentifikasi tersebut perlu untuk direspon dengan metode *Contextualism* tersebut untuk membuat diagram tata massa bangunan pusat perbelanjaan yang mendukung terbentuknya ruang pedestrian umum yang layak sesuai dengan situasi-situasi yang ada di sekitar tapak (Gambar 4.21).



Gambar 4 21 Respon terhadap Pola Ruang Pedestrian Eksisting (Hasil Analisa, 2019)

Berikut ini adalah respon perencanaan ruang pedestrian di dalam tapak terhadap pola ruang pedestrian eksisting:

- a. Diantara jaringan-jaringan ruang pedestrian eksisting terdapat dua titik yang berpotensi menjadi titik paling ramai dilalui para pedestrian karena posisinya sebagai persimpangan jalan yang menengahi jaringan-jaringan ruang pedestrian yang ada. Dua titik ini perlu dihubungkan dengan suatu jalur baru di dalam tapak, sehingga kedua titik ini saling mendukung dalam memberikan mobilitas bagi para pedestrian dan menstimulasi mereka untuk lebih aktif berjalan-kaki.
- b. Terdapat tiga jalur ruang pedestrian perumahan di sisi timur yang perlu diteruskan ke arah barat hingga ke jalan raya arteri yang dilewati *Bus Rapid Transit* (BRT), sehingga membentuk kesinambungan ruang bagi para pedestrian dari arah permukiman yang hendak mencari angkutan umum.
- c. Berkaitan dengan itu, pada sisi barat yang berhubungan langsung dengan jalan raya arteri, perlu direncanakan adanya area off-street transit berupa halte BRT.
- d. Memperbaiki ruang-ruang pedestrian eksisting di sekeliling tapak untuk membuat ruang transisi yang baik dari ruang-ruang pedestrian eksisting.

4.3.2 Respon terhadap Kawasan Komersial Eksisting

Pada kajian tapak perancangan, telah dilakukan analisa terhadap jenis-jenis komersial eksisting. Situasi yang telah diidentifikasi tersebut juga perlu untuk direspon dengan metode *Contextualism* untuk membuat diagram proporsi pembagian jenis-jenis komersial di dalam tapak dan posisinya terhadap kawasan komersial eksisting sebagai aspek *mixed-use development* dengan lingkungan sekitar (Gambar 4.22).

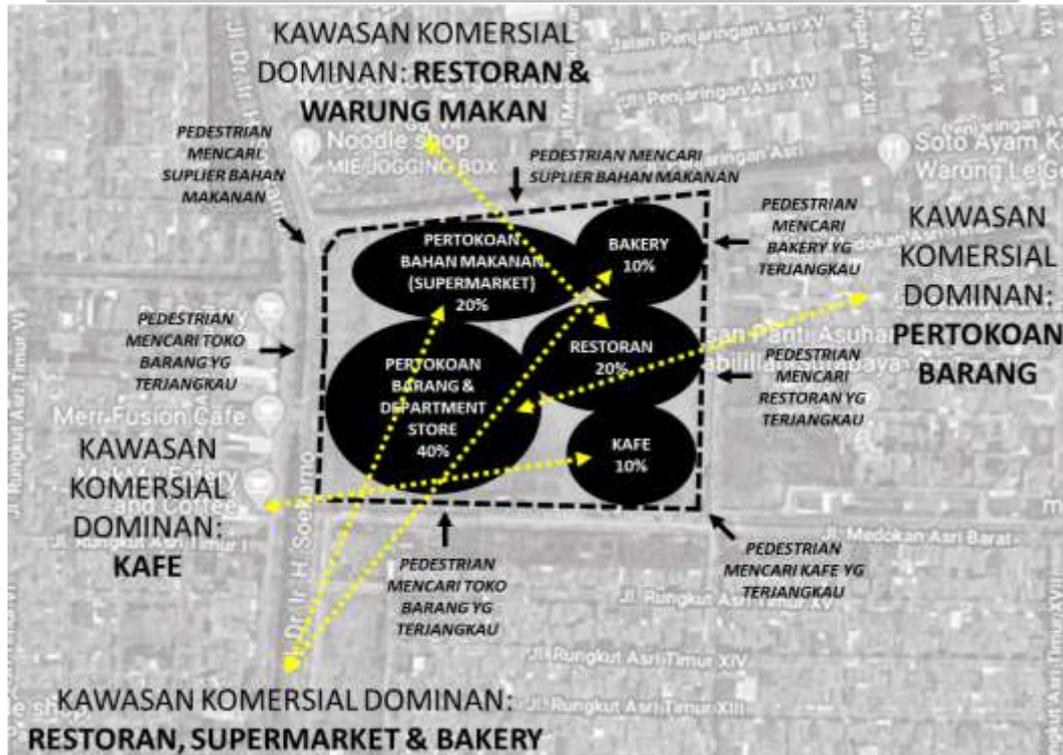
Sebagaimana yang telah disebutkan, proporsi dan posisi ini penting untuk menghindari persaingan yang dapat menghambat munculnya mobilitas pedestrian karena masyarakat merasa kurang perlu mendatangi tempat komersial yang sama dengan yang sudah ada di dekat rumah tinggal masing-masing. Persaingan ini juga berpotensi saling merugikan dan membentuk lingkungan komersial yang kurang produktif.

SITUASI / PERMASALAHAN

Di setiap kawasan memiliki jenis usaha-usaha eksisting yang dominan. Persaingan dengan usaha-usaha tersebut dapat menghambat terbentuknya mobilitas pedestrian di pusat perbelanjaan yang baru ini karena masyarakat merasa kurang perlu mendatangi tempat komersial yang sudah tersedia.

RESPON / PENYELESAIAN

Meletakkan zona-zona usaha di dalam tapak dengan posisi yang berlawanan dengan zona-zona usaha eksisting di kawasan sekitar.



Gambar 4 22 Respon Terhadap Kawasan Komersial Eksisting (Hasil Analisa, 2019)

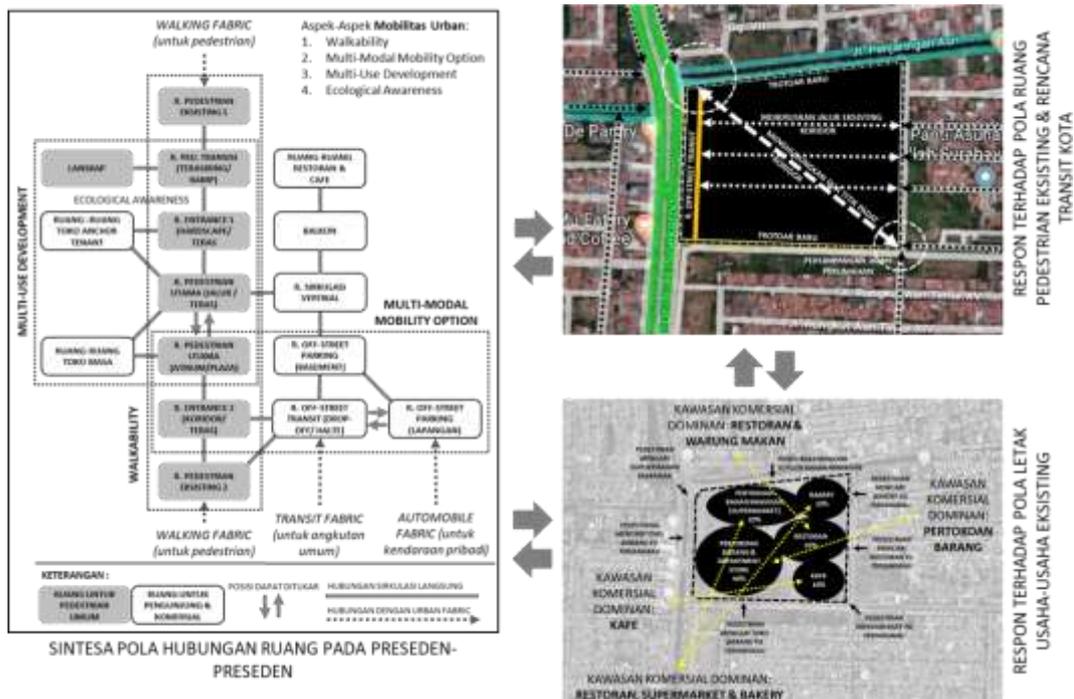
Untuk menstimulasi masyarakat sekitar agar berjalan-kaki menuju tempat-tempat komersial, perlu direncanakan proporsi dan posisi ruang komersial di dalam kompleks bangunan sebagai berikut:

- a. Ruang untuk restoran direncanakan sekitar 20% dan kafe 10%, serta diletakkan pada sisi tenggara, yaitu sudut terjauh dari dua jalan raya di barat dan utara, sehingga masyarakat yang tinggal di seberang jalan raya lebih cenderung mendatangi bangunan-bangunan restoran dan kafe eksisting, sedangkan masyarakat yang tinggal di sebelah timur dan selatan tapak cenderung berjalan-kaki menuju restoran dan kafe yang baru karena lebih terjangkau dari permukiman mereka.

- b. Ruang untuk bakery direncanakan sekitar 10%, serta diletakkan di sudut timur laut karena di sekitarnya belum ada bangunan bakery eksisting, sehingga masyarakat akan berjalan-kaki menuju bakery baru yang terjangkau dari permukiman mereka ini.
- c. Ruang untuk pertokoan bahan makanan, yaitu berupa supermarket, diletakkan pada sisi utara yang mana di sekitarnya terdapat restoran-restoran dan rumah-rumah makan eksisting. Para pelaku usaha atau karyawan dari komersial-komersial eksisting tersebut akan berjalan-kaki menuju supermarket yang baru ini untuk mencari bahan-bahan baku.
- d. Ruang untuk department store dan pertokoan barang diletakkan pada sisi paling barat dimana di sekitarnya belum tersedia department store eksisting. Maka, masyarakat sekitar akan berjalan-kaki menuju department store baru ini dari semua sisi, termasuk dari seberang jalan di sebelah barat.

4.3.3 Pembagian Massa Bangunan dan Zona Ruang

Tahap ini memasukkan sintesa pola hubungan ruang dari preseden-preseden yang telah dikaji sebelumnya kedalam tapak yang baru dalam tesis ini, sehingga diperlukan penyesuaian-penyesuaian berkaitan dengan situasi-situasi eksisting di sekitar tapak, khususnya pola ruang pedestrian eksisting dan usaha komersial eksisting. Diagram-diagram respon terhadap situasi tapak yang telah dieksplorasi sebelumnya telah cukup untuk dijadikan konsep awal penataan massa dan ruang, namun pola hubungan ruang yang telah disintesakan dari preseden-preseden tetap menjadi acuan utama dalam perletakan ruang-ruang penting. Jadi, pembagian massa dan ruang pada pusat perbelanjaan ini adalah penggabungan dari sintesa-sintesa dari analisa-analisa sebelumnya (Gambar 4.23).



Gambar 4.23 Penggabungan Sintesa-Sintesa dari Analisa-Analisa Sebelumnya (Hasil Analisa, 2019)

Bagian-bagian besar yang sangat penting dalam penyesuaian ini adalah ruang pedestrian transisi, ruang pedestrian utama, ruang-ruang sewa, ruang off-street transit dan parkir. Pusat perbelanjaan ini ditujukan khususnya untuk melayani masyarakat sekitar yang datang dengan berjalan-kaki, maka ruang pedestrian transisi sebagai ruang perantara yang atraktif harus direncanakan berhadapan langsung dengan area perumahan yang paling berdekatan di sebelah selatan dan timur. Ruang pedestrian transisi ini berupa terasiring mendaki yang menyebar di sepanjang tepi selatan dan timur area tapak. Selain itu, perlu disediakan ramp-ramp di beberapa titik penting, yaitu yang berhubungan langsung dengan ruang-ruang pedestrian eksisting (Gambar 4.24).



SITUASI / PERMASALAHAN

Terdapat empat jalur pedestrian eksisting di perumahan yang perlu di perpanjang menuju jalan arteri yang tersedia BRT. Terdapat dua titik ramai pedestrian yang perlu dihubungkan

RESPON / PENYELESAIAN

Massa bangunan dibagi menjadi beberapa massa untuk membentuk jalur-jalur pedestrian yang polanya meneruskan jaringan ruang pedestrian eksisting.

R. PEDESTRIAN TRANSISI (TERASIRING)

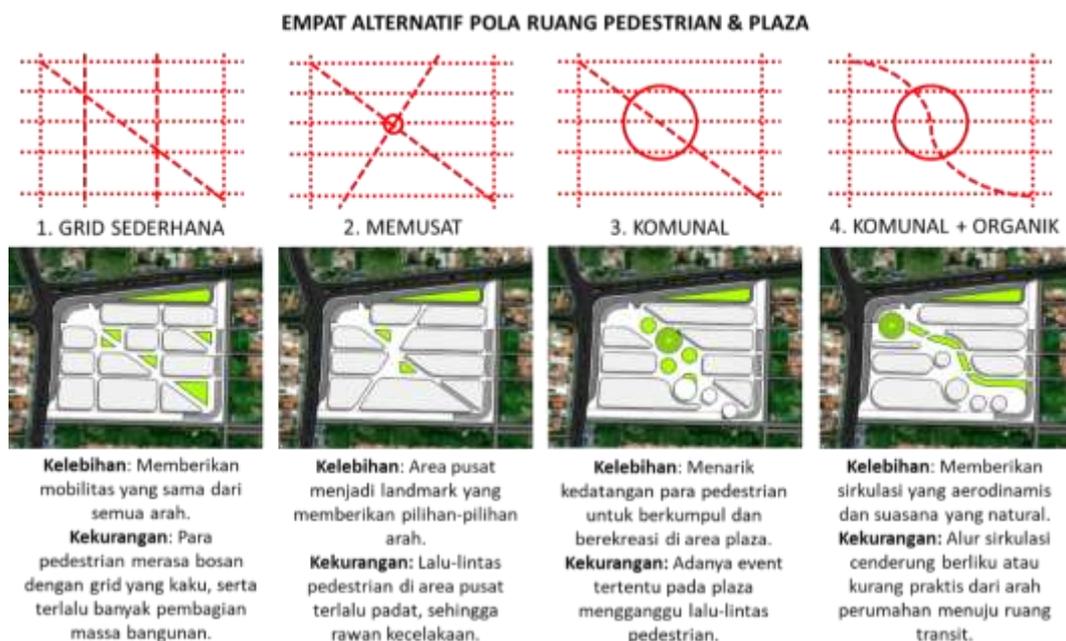
TAMAN SOFTSCAPE ENTRANCE 1 (UTAMA)



Gambar 4 24 Penetapan Pola Ruang Pedestrian dan Pembagian Massa Bangunan (Hasil Analisa, 2019)

Ruang-ruang pedestrian di dalam tapak direncanakan sebagai respon dari pola ruang-ruang pedestrian eksisting di sekitarnya sebagaimana yang telah dirumuskan sebelumnya pada diagram diatas untuk membentuk kesinambungan ruang dan mobilitas, sehingga menstimulasi masyarakat untuk berjalan-kaki. Perlu ditekankan bahwa bagian muka sebagai entrance utama untuk pedestrian adalah sisi yang menghadap perumahan di sebelah timur dan selatan, bukan sisi yang menghadap jalan raya seperti bangunan-bangunan pusat perbelanjaan umumnya.

Terdapat beberapa kemungkinan atau alternatif pola ruang pedestrian dan plaza yang dapat diterapkan di dalam tapak, yaitu grid sederhana, memusat, atau komunal (Gambar 4.25). Masing-masing pola memiliki kelebihan dan kekurangan.



Gambar 4 25 Alternatif-Alternatif Pola Ruang Pedestrian yang Membagi Massa Bangunan (Hasil Analisa, 2019)

Penilaian terhadap ketiga alternatif diatas menggunakan aspek walkability, serta didukung dengan aspek-aspek dari teori penunjang, yaitu teori ruang pedestrian yang terdiri dari fungsionalitas, estetika, keamanan-keselamatan, dan kepraktisan (Tabel 5.1).

Tabel 5 1 Penilaian Alternatif-Alternatif Pola Ruang Pedestrian dengan Parameter Aspek Walkability

Alter-natif	WALKABILITY				Nilai
	Fungsionalitas	Estetika	Keamanan & Keselamatan	Kepraktisan	
1	Memberikan mobilitas yg sama dari semua arah (+)	Grid yang kaku menimbulkan rasa bosan (-)	Terlalu banyak persimpangan, sehingga rawan kecelakaan (-)	Mudah diakses dari semua sisi (+)	2
2	Area pusat menjadi landmark yg memberikan pilihan-pilihan arah (+)	Bentuk massa-massa bangunan terlalu bervariasi atau kurang teratur (-)	Lalu-lintas pedestrian di area pusat terlalu padat, sehingga rawan kecelakaan (-)	Mudah diakses dari semua sisi (+)	2
3	Ruang plaza dan event di tengah menjadi daya tarik para pedestrian (+)	Bentuk massa bangunan berbeda kontras dengan pola lingkaran pada taman (-)	Adanya event tertentu dapat mengganggu lalu-lintas pedestrian (-)	Pola sirkulasinya sederhana dimana plaza menjadi pusat orientasi (+)	2
4	Memberikan sirkulasi yang aerodinamis dan suasana yang natural (+)	Bentuk massa-massa bangunan berpola lengkung dan organik, selaras dengan tamannya (+)	Sisi-sisi lengkung bangunan membuat ruang luar yang lebih lapang dan fleksibel terhadap lalu-lintas berjalan-kaki (+)	Alur sirkulasi cenderung berliku dari arah perumahan menuju ruang transit (-)	3

Catatan: Nilai adalah jumlah dari penilaian positif (+)

Sumber: Hasil Analisa, 2019

Dari ketiga alternatif diatas, pola yang relatif terbaik untuk menstimulasi masyarakat sekitar untuk berjalan-kaki adalah alternatif ke empat karena memiliki nilai positif (+) yang terbanyak. Selain itu, alternatif ini tidak hanya memenuhi aspek *walkability* dan *multi-modal mobility options*, tapi juga *mixed-use development* yang menarik berupa ruang terbuka yang mewadahi event tertentu.



Gambar 4 26 Penempatan Ruang untuk Transit, Parkir, Plaza dan Taman (Hasil Analisa, 2019)

Transit fabric dan *walking fabric* diupayakan dapat saling mendukung karena salah satu elemen yang menstimulasi aktivitas berjalan-kaki adalah tersedianya fasilitas transit angkutan umum yang praktis, aman dan nyaman. Ruang off-street transit direncanakan berupa halte yang lebar dan memanjang di sisi barat tapak sebagai pemberhentian *Bus Rapid Transit* (BRT) dan mikrolet. Area ini diletakkan bersebelahan langsung dengan jalan arteri untuk mempermudah aktivitas keluar masuk angkutan umum (Gambar 4.26). Sedangkan aktivitas transit untuk taxi dan ojek, baik konvensional maupun online, dapat dilakukan di ruang drop-off di sebelah utara bangunan yang digunakan juga untuk kendaraan pribadi.

Ruang off-street parking direncanakan berupa halaman parkir dan basement. Halaman parkir luar dan pintu masuk-keluar basement diletakkan di sisi

utara yang bersebelahan dengan jalan raya yang lebih sepi, yaitu jalan kolektor menuju perumahan-perumahan. Tujuannya untuk menghindari kemacetan di jalan arteri yang telah direncanakan untuk aktivitas masuk-keluar angkutan umum (Gambar 4.26).



Gambar 4 27 Pembagian Zona Komersial pada Masing-Masing Massa Bangunan (Hasil Analisa, 2019)

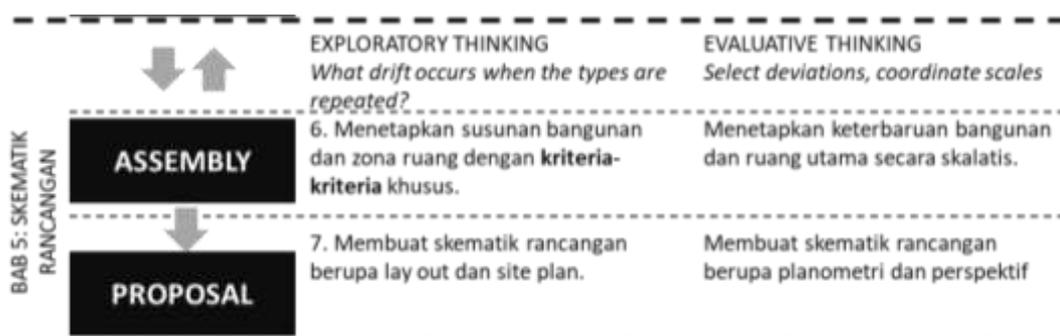
Perletakan ruang-ruang untuk komersial di dalam kompleks bangunan adalah sebagaimana yang telah dirumuskan sebelumnya pada diagram Gambar 4.22 dengan pertimbangan, yaitu menghindari persaingan dengan komersial-komersial eksisting yang dapat menghambat aktifnya mobilitas pedestrian. Kafe, restoran dan pujasera diletakkan di sudut tenggara untuk menghindari persaingan dengan kawasan yang telah tersedia banyak kafe, restoran dan rumah makan di sisi barat dan utara jalan raya (Gambar 4.27). Bakeri dan kue diletakkan di sudut timur laut

dimana di kawasan sekitarnya belum tersedia. Supermarket diletakkan di sisi utara untuk mendukung penyediaan bahan baku bagi restoran-restoran dan rumah-rumah makan eksisting di kawasan utara. Department store, furnitur, distro dan elektronik diletakkan di sisi selatan dan barat karena di kawasan sekitarnya belum tersedia.

BAB 5

KONSEP DAN SKEMATIK RANCANGAN

Proses-proses yang dilakukan pada Bab 5 ini didasarkan pada dua tahap terakhir yang ditetapkan pada framework proses perancangannya, yaitu tahap *Assembly* untuk menetapkan susunan bangunan dan zona ruang untuk kemudian menetapkan keterbaruannya secara skalatis, kemudian tahap *Proposal* untuk membuat skematik rancangan, hingga dapat tergambarkan hasil akhir rancangan yang menjawab permasalahan (Gambar 5.1).



Gambar 5 1 Tahap-Tahap yang Dilakukan pada Bab 5 Berdasarkan Framework (Hasil Analisa, 2019)

Tahap Assembly ini juga perlu diawali dengan merumuskan kriteria-kriteria rancang yang lebih khusus daripada kriteria-kriteria umum yang telah dijabarkan sebelumnya pada Sub-Bab *Sintesa Kajian Pustaka* dan Sub-Bab *Sintesa Kajian Preseden* dengan cara mempertimbangkan analisa-analisa situasi pada tapak dan lingkungan sekitarnya yang agak berbeda atau memiliki kekhasan dibandingkan dengan situasi pada masing-masing preseden (Tabel 5.1). Kriteria-kriteria khusus ini juga diklasifikasikan dengan teori utama, yaitu mobilitas urban, serta diperdalam dengan teori-teori penunjang.

Tabel 5.1 Kriteria Khusus dari Memadukan Kriteria Umum dan Analisa Situasi

KRITERIA UMUM (Dari Preseden)	ANALISA SITUASI EKSISTING	KRITERIA KHUSUS (Respon terhadap Situasi)
1. WALKABILITY		
a. Fungsionalitas. Ruang pedestrian dibentuk berupa ruang terbuka antar-massa bangunan.	Terdapat ruang-ruang pedestrian eksisting berupa jalan-jalan perumahan, jalan trotoar dan jalan aspal.	a. Fungsionalitas. Pola ruang pedestrian di dalam tapak meneruskan jaringan ruang pedestrian eksisting di sekitarnya.
b. Estetika. Menerapkan karakter bentuk atau fasad yang natural atau mengimbangi karakter lingkungan urban.	Terdapat kawasan perumahan padat di sebelah timur dan selatan tapak, serta kawasan komersial di sepanjang jalan raya arteri di barat dan jalan kolektor di utara.	b. Estetika. Massa-massa bangunan berorientasi pada ruang terbuka hijau, misalnya plaza yang dilengkapi pepohonan sebagai ruang publik.
c. Keselamatan dan Keamanan. Menerapkan pola persimpangan yang menghindari pengujung dari kecelakaan.	Umumnya trotoar-trotoarnya sempit dan tidak memiliki permukaan atau material perkerasan yang layak.	c. Keselamatan dan Keamanan. Menerapkan ruang sirkulasi lebar, misalnya plaza, dengan permukaan datar dan bertekstur (anti-slip).
d. Kepraktisan. Menyediakan beberapa akses masuk yang tersebar di banyak sisi kompleks bangunan.	Mobilitas pedestrian adalah dari area perumahan menuju area komersial di tepi jalan raya arteri dan kolektor.	d. Kepraktisan. Posisi entrance utama menghadap arah datangnya para pedestrian (misalnya perumahan).
2. MULTI-MODAL MOBILITY OPTIONS		
a. Walking Fabric. Ruang pedestrian di dalam tapak menghubungkan lokasi-lokasi penting di sekitarnya.	Perkiraan mobilitas masyarakat setelah tersedia Bus Rapid Transit (BRT) adalah berjalan-kaki dari area perumahan menuju jalan arteri di barat.	a. Walking Fabric. Menyediakan akses mobilitas untuk para pedestrian umum dari area perumahan ke area transit BRT.
b. Transit Fabric. Menyediakan ruang off-street transit (area transit di dalam tapak). Dapat berupa halte, area drop off, basement atau lapangan parkir.	Berdasarkan rencana pemerintah, akan diadakan jalur BRT di jalan raya arteri di sebelah barat tapak.	b. Transit Fabric. Menyediakan ruang off-street transit (area transit angkutan umum di dalam tapak) di tepi jalan arteri berupa halte BRT, serta drop-off taxi dan ojek.
c. Automobile Fabric. Jika pusat perbelanjaan dimiliki oleh pemilik yang sama dengan bangunan eksisting, dapat menyediakan area parkir bersama.	Akan tetap banyak masyarakat yang datang dengan kendaraan pribadi, khususnya yang tinggal jauh dari jalur BRT.	c. Automobile Fabric. Menyediakan ruang drop-off mobil dan basement untuk area parkir kendaraan-kendaraan pribadi.
3. MIXED-USE DEVELOPMENT		

a. Market Area. Tipologi bangunannya adalah <i>Community Center</i> , yaitu pusat perbelanjaan yang menyediakan antara 20 hingga 70 ruang komersial, serta berdiri di lahan seluas sekitar 10 hektar.	Terdapat area-area komersial eksisting yang dominan dengan jenis komersial tertentu. Area dominan restoran dan rumah makan di utara, kafe di barat bakery di selatan dan pertokoan di timur.	a. Market Area. Bangunan bertipe <i>Community Center</i> dengan perletakan zona-zona komersial di dalam tapak bersilangan/berseberangan dengan zona komersial eksisting di sekitarnya.
b. Pattern. Pola penataan ruangnya mengikuti pola ruang pedestrian atau sirkulasi utamanya.	Bangunan-bangunan komersial eksisting berorientasi pada jalan raya.	b. Pattern. Pembagian ruang-ruang toko/komersial berorientasi pada pola ruang pedestrian di dalam tapak.
c. Ownership. Ada kepemilikan bersama dengan bangunan lain di sebelahnya.	Tapak berada di lahan milik pemerintah dengan peruntukan Fasilitas Umum dan Komersial.	c. Ownership. Bangunan dimiliki oleh pemerintah, sedangkan aktivitas komersialnya diisi oleh pihak-pihak swasta.
d. Merchandising. Tipologi dalam pendekatan penjualannya adalah <i>Theme/Festival Center</i> yang mana berorientasi pada tema tertentu.	Umumnya bangunan komersial di sekitar tapak adalah rumah-usaha satu lantai dan rumah-toko dua lantai.	d. Merchandising. Tema arsitekturalnya ruang publik berkarakter natural.
4. ECOLOGIAL AWARENESS		
Menyediakan lanskap vegetasi (<i>Softscape</i>) di sekitar ruang pedestrian utama (<i>hardscape</i>).	Terdapat vegetasi-vegetasi eksisting yang teduh terutama pohon trembesi.	Massa-massa bangunan berorientasi pada ruang terbuka hijau, misalnya plaza yang dilengkapi pepohonan sebagai ruang publik.

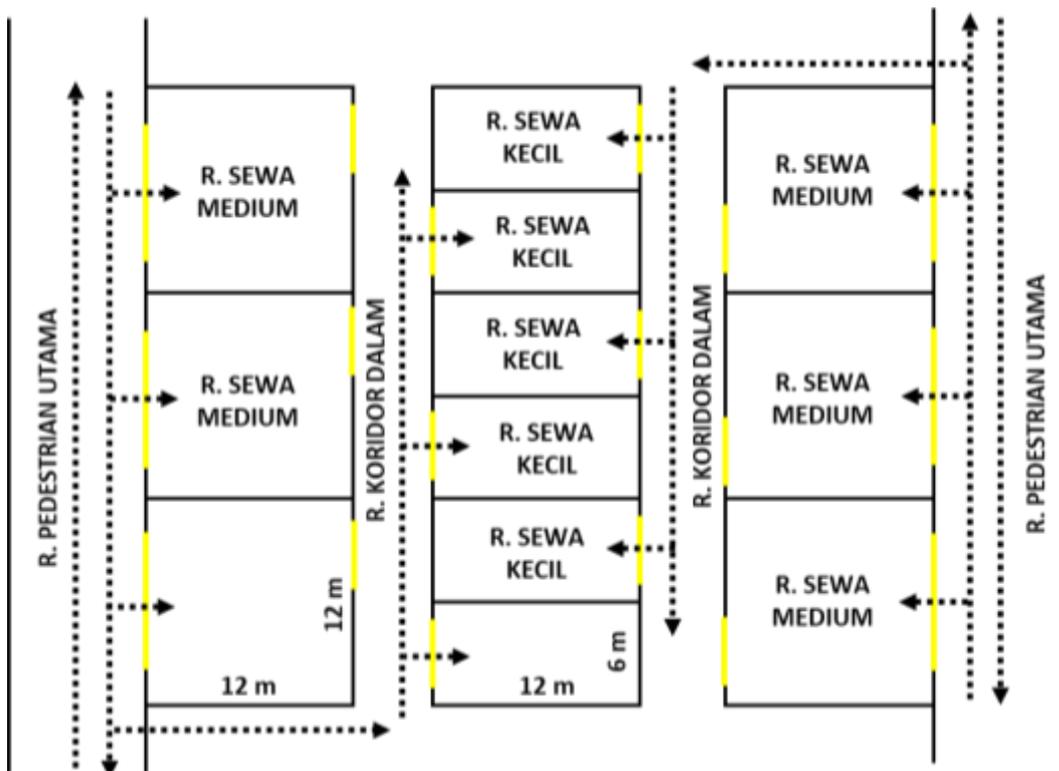
Sumber: Hasil Analisa, 2019

5.1 Assembly: Susunan Ruang di dalam Bangunan

Masing-masing massa bangunan perlu dibagi menjadi ruang-ruang yang teratur untuk disewa pelaku usaha. Ruang-ruang untuk *anchor tenants* disediakan berupa ruang-ruang luas yang memenuhi seluruh lantai pada sisi-sisi tertentu bangunan dikarenakan kemampuan perusahaan besar untuk membayar harga sewa. Sedangkan ruang-ruang untuk penyewa biasa dibagi secara modular dengan beberapa macam ukuran, yaitu 6x6 dan 6x12 untuk ruang sewa kecil dan 12x12

untuk ruang sewa medium, untuk menyesuaikan dengan kebutuhan penjualan dan kemampuan finansial masing-masing pelaku usaha (Gambar 5.2).

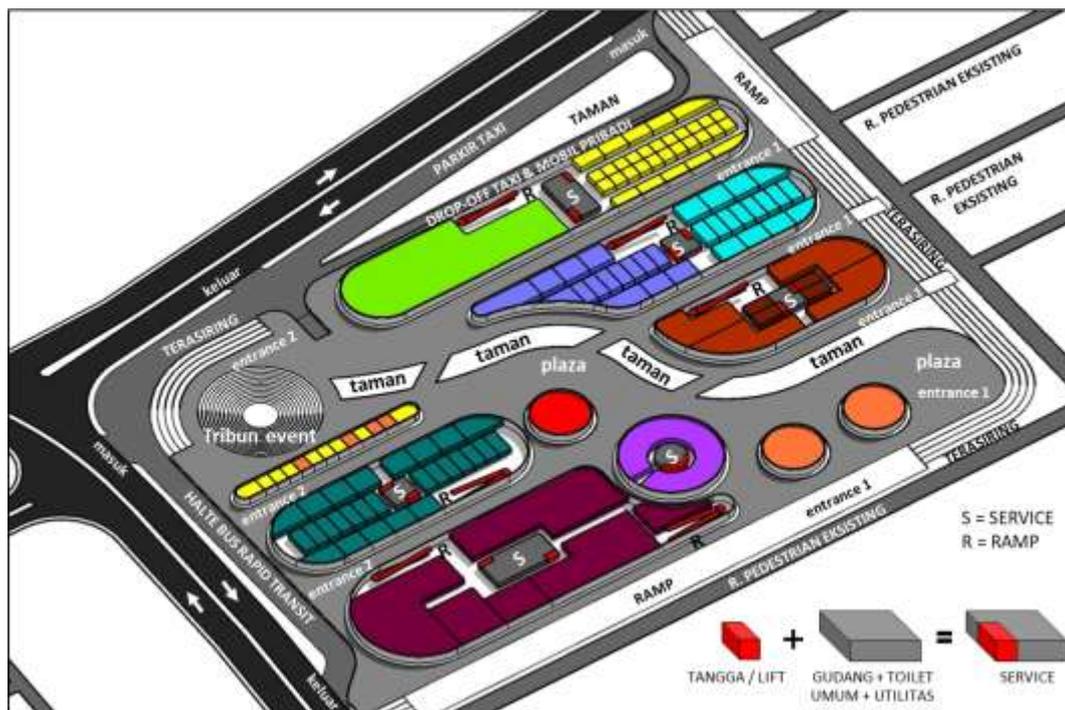
Dari segi penempatan, ruang-ruang sewa medium lebih eksklusif daripada ruang sewa kecil dimana posisinya berhubungan langsung dengan ruang pedestrian utama di luar, serta memiliki bukaan pintu dan jendela etalase yang menghadap langsung ruang pedestrian tersebut, sehingga lebih mudah dijangkau para pengunjung (Gambar 5.2). Sedangkan ruang-ruang sewa kecil hanya dapat dijangkau dengan memasuki bangunan dan melewati koridor-koridor dalam. Selain itu, bukaan untuk ruang-ruang sewa kecil ini diletakkan berlawanan secara berselang-seling untuk memberikan jarak aktivitas jual-beli, sehingga aktivitas sirkulasi di dalam bangunan lebih leluasa.



Gambar 5 2 Sistem Modular untuk Penyewa Medium dan Kecil (Hasil Analisa, 2019)

Disamping ruang untuk komersial, ditetapkan juga perencanaan untuk keperluan sirkulasi vertikal dan servis. Sebagaimana yang telah dirumuskan dalam

sintesa kajian preseden, sirkulasi vertikal utama diletakkan pada posisi yang berhubungan langsung dengan ruang pedestrian utama. Pada pusat perbelanjaan ini, sirkulasi vertikal yang utama adalah ramp-ramp indoor yang diletakkan pada sisi-sisi samping, sehingga dapat dijangkau langsung baik dari ruang pedestrian di luar maupun ruang sirkulasi di dalam bangunan (Gambar 5.3).



Gambar 5.3 Pembagian Ruang di dalam Massa-Massa Bangunan (Hasil Analisa, 2019)

Perencanaan ruang servis ini tidak didasarkan pada kajian preseden, namun pada pertimbangan kepraktisan dan efisiensi ruang. Zona untuk ruang servis ini direncanakan berupa modul kesatuan dari gudang, tangga, toilet umum dan shaft-shaft utilitas. Kemudian, modul ini diletakkan pada bagian pusat masing-masing bangunan dengan penyesuaian ukuran, bentuk dan kebutuhan (Gambar 5.3). Zona servis dengan sistem terpusat ini memberikan luas yang maksimal untuk zona komersial di sekelilingnya selain memudahkan untuk dijangkau dari semua sisi bangunan.

Berikut ini adalah diagram pembagian zona-zona ruang sewa di dalam masing-masing bangunan (Gambar 5.4 dan 5.5) dengan pertimbangan yang telah dijelaskan sebelumnya pada Sub-Bab *Respon terhadap Kawasan Komersial Eksisting*.

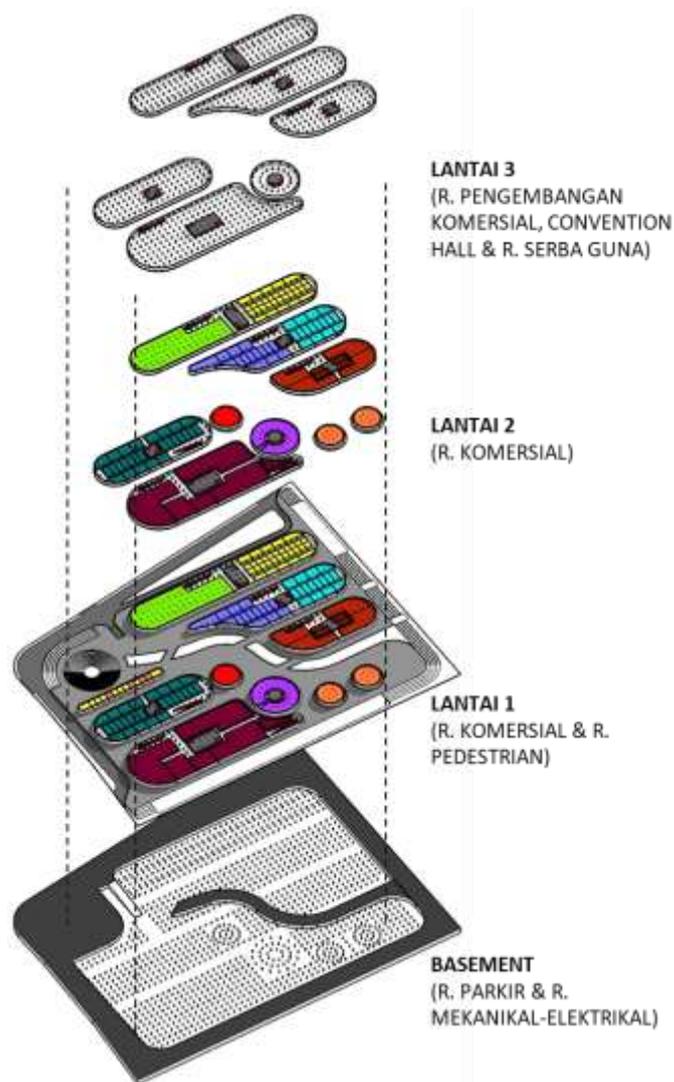


Gambar 5 4 Pembagian Ruang Komersial di dalam Masing-Masing Bangunan (Hasil Analisa, 2019)



Gambar 5.5 Pembagian Ruang Komersial di dalam Masing-Masing Bangunan (Hasil Analisa, 2019)

Sebagaimana dimensi massa bangunan pada preseden-preseden yang membesar secara horizontal, demikian juga yang perlu diterapkan pada bangunan pusat perbelanjaan ini agar sesuai untuk aktivitas berjalan-kaki para pedestrian umum. Keseluruhan ruang luar dimaksimalkan untuk aktivitas para pedestrian dan transit angkutan-angkutan umum sebagai perwujudan dari aspek *multi-modal mobility options*, maka area parkir kendaraan pribadi diutamakan di basement (Gambar 5.6). Lantai 1 dan 2 memiliki fungsi tipikal mewadahi ruang-ruang komersial, sedangkan lantai 3 untuk mewadahi pengembangan komersial di masa depan.



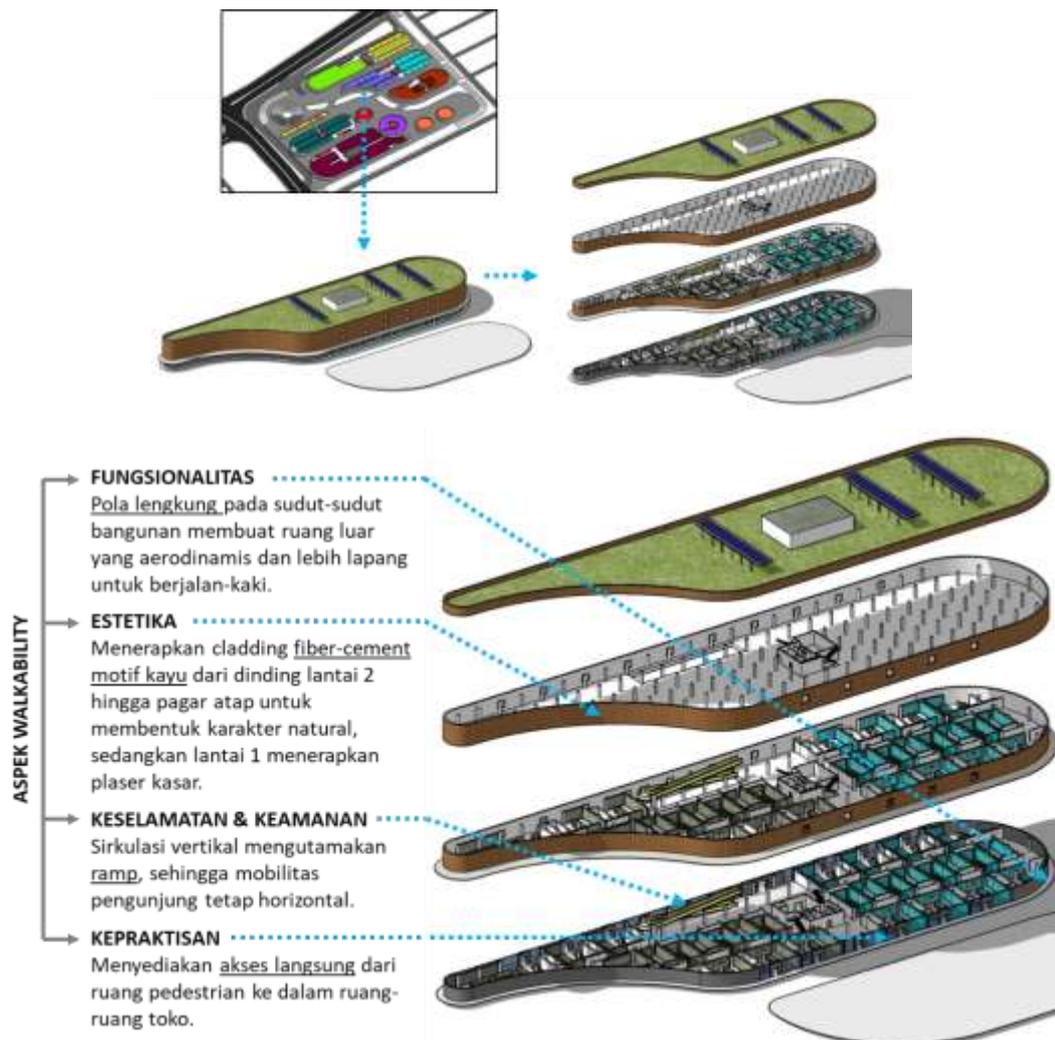
Gambar 5.6 Pembagian Zona Ruang Perlantai Bangunan (Hasil Analisa, 2019)

5.2 Assembly: Susunan Massa Bangunan

Konsep detail bangunan juga perlu dikaitkan dengan aspek *walkability* pada teori mobilitas urban agar dapat turut serta membentuk ruang pedestrian yang nyaman, aman dan rekreatif. Bagian yang terpenting adalah bagaimana bangunan dapat menyediakan peneduhan pagi para pedestrian di ruang luar, maka diterapkan suatu *kanopi kantilever* selebar 200 cm di sekeliling bangunan untuk menambah area bayangan selain bayangan yang dibentuk oleh ketinggian bangunan itu sendiri karena posisi Surabaya tidak tepat dibawah khatulistiwa (Gambar 5.7). Selain itu,

kanopi juga lebih efektif sebagai peneduhan di saat hujan daripada menggunakan pohon-pohon.

Dinding lantai dua hingga pagar atap bangunan secara menerus dilapisi *fiber cement* bermotif kayu, yaitu material pabrikan menyerupai kayu asli, namun lebih tahan cuaca dan rayap (Gambar 5.7).

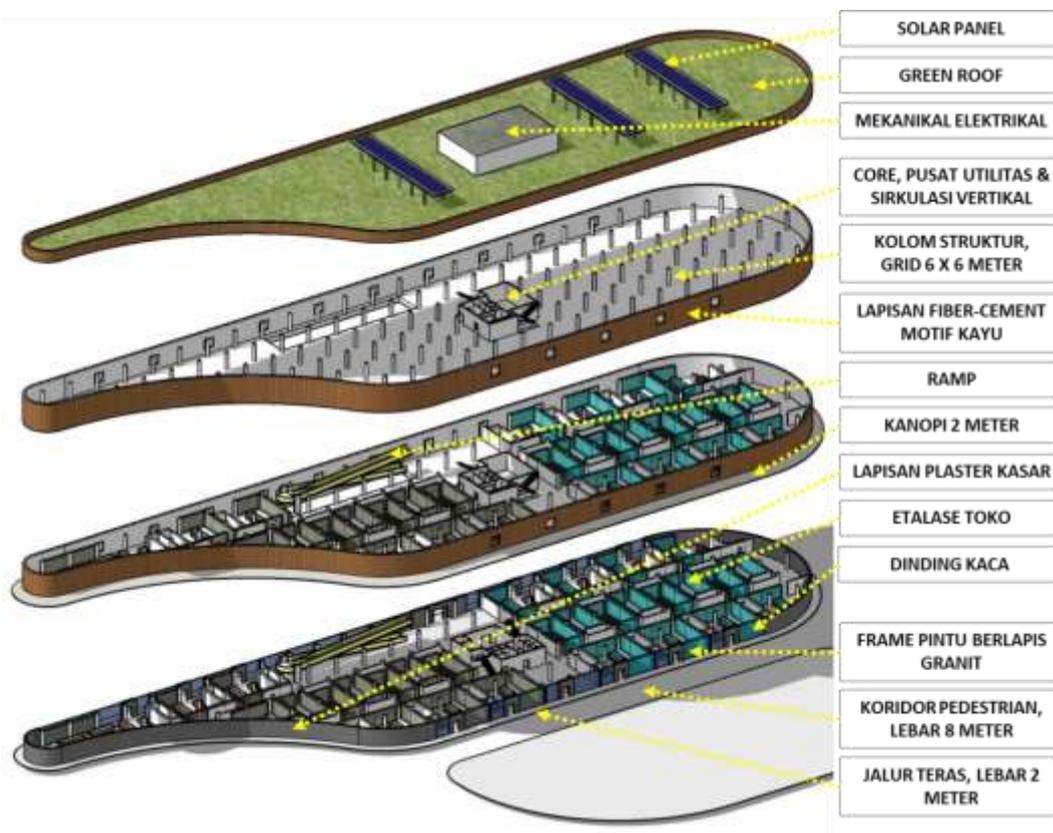


Gambar 5 7 Aspek Walkability dalam Konsep Detail Bangunan

Sedangkan dinding lantai satu didominasi oleh kaca transparan untuk memberi kesan keterbukaan terhadap para pedestrian dan untuk memamerkan barang-barang yang dijual. Masing-masing ruang toko/komersial utama diberi

akses langsung dari ruang pedestrian utama di luar seperti halnya toko-toko di pinggir jalan pedestrian pada umumnya, sehingga membuat suatu kepraktisan antara aktivitas berjalan-kaki dan berbelanja (Gambar 5.8).

Sirkulasi pada masing-masing bangunan mengutamakan ramp dengan kemiringan landai ($< 7^{\circ}$) agar mobilitas para pengunjung tetap horizontal, sehingga lebih nyaman bagi kaum lansia dan disabilitas. Sedangkan untuk sirkulasi tangga dan lift diletakkan pada area *core* yang ditempatkan di tengah bangunan agar mudah di akses dari semua sisi bangunan (Gambar 5.8).



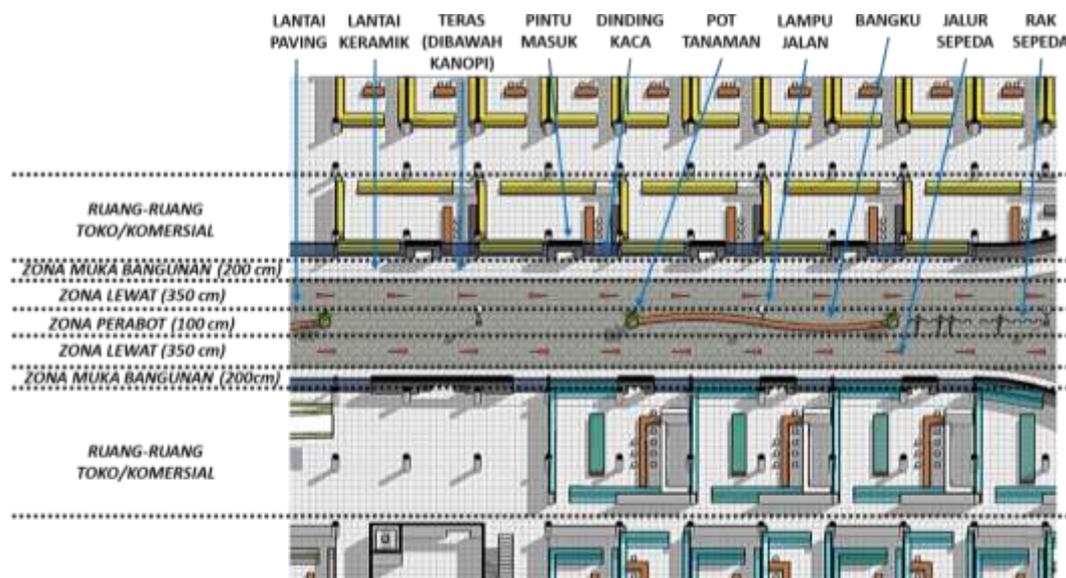
Gambar 5.8 Detail Susunan Bangunan dan Ruang Dalam

5.3 Assembly: Susunan Ruang Pedestrian

Penyusunan bagian-bagian ruang pedestrian utama di pusat perbelanjaan ini didasarkan pada teori elemen-elemen ruang pedestrian yang mana terdiri dari *Zones, Surfacing, Grades, Cross Slope, Curb Cuts, Amenities, Seating, Lighting,*

Landscape dan lainnya (Community Design and Architecture, Inc, 2002). Elemen *Zones* (Pembagian Ruang) terbagi lagi menjadi sub-sub elemen, yaitu *Zona Tepi*, *Zona Perabot*, *Zona Lewat* dan *Zona Muka Bangunan*. Hanya saja karena ruang-ruang pedestrian utama pada pusat perbelanjaan ini berada diantara massa-massa bangunan yang berhadapan satu-sama lain, maka terdapat dua baris *Zona Muka Bangunan* dan dua baris *Zona Lewat*, serta dipisahkan oleh satu baris *Zona Perabot*, sehingga dapat dikondisikan dua arus lalu-lintas pedestrian (Gambar 5.9).

Zona Muka Bangunan dibuat selebar 200 cm sejajar dengan bentang kantilever di atasnya. *Zona* ini dikhususkan untuk aktivitas keluar-masuk toko, berdiri melihat-lihat barang di etalase, peneduhan dari hujan, tempat untuk meja-kursi di luar restoran dan kafe, serta tempat untuk meletakkan papan display (Gambar 5.9). *Zona Lewat* dibuat selebar 350 cm sebagai area khusus lalu-lintas para pedestrian dan memungkinkan juga untuk dilewati sepeda pancal.



Gambar 5.9 Susunan Ruang Pedestrian diantara Ruang-Ruang Toko/Komersial

Zona Perabot dikhususkan untuk meletakkan fasilitas-fasilitas pendukung aktivitas berjalan-kaki yang terdiri dari bangku-bangku, pot-pot tanaman, lampu-lampu jalan, dan sebagainya. Bangku-bangku dibuat memanjang dan berpola lengkung untuk membuat ruang yang lebih dinamis pada *Zona Lewat*. Pot tanaman

dirangkai satu-kesatuan bersama dengan bangku dan lampu jalan agar menjadi rapi ketika kesatuan ini diulang-ulang disepanjang ruang pedestrian utama.

Ruang pedestrian transisi yang terdiri dari ramp dan terasiring dilapisi dengan perkerasan *Gravel Paving*, yaitu sejenis paving yang dilapisi batu-batuan kerikil untuk menghindari permukaan licin saat hujan (*slip-resistance*) (Gambar 5.10). Paving-paving ini dipasang dengan celah-celah lebar untuk memungkinkan resapan air hujan. Pada bagian permukaan ramp juga dipasang penanda *track* atau arah jalur sepeda untuk membuat lalu-lintas yang teratur. Selain itu juga dipasang railing untuk kaum lansia dan disabilitas. Kemiringan ramp itu sendiri adalah sekitar 4° , kurang lebih seperti yang ditetapkan pada teori elemen ruang pedestrian, yaitu 1:20.



Gambar 5 10 Detail Susunan Ruang Pedestrian Transisi

Elemen peneduhan pada bagian transisi ini adalah pohon-pohon, kemudian pada sepanjang koridor, peneduhannya adalah kanopi kain yang dipasang kantilever selebar dua meter di sekeliling bangunan-bangunan (Gambar 5.10).

Disamping itu, ketinggian bangunan itu sendiri, yaitu 15 meter, menimbulkan area bayangan yang luas pada waktu pagi dan sore.

Hasil akhir dari proses perancangan ini adalah kompleks bangunan pusat perbelanjaan dimana terdapat ruang-ruang terbuka antar-massa bangunan yang berperan sebagai ruang pedestrian umum (Gambar 5.11). Sebagaimana yang telah dijelaskan, pola ruang pedestrian ini meneruskan ruang-ruang pedestrian di lingkungan sekitarnya menuju ruang *off-street* transit angkutan umum sebagai sarana pendukung aktivitas berjalan-kaki (Gambar 5.12). Selain itu, terdapat ruang plaza terbuka yang dapat mewadahi event-event tertentu, serta ruang-ruang pedestrian transisi berupa terasiring yang berperan sebagai ruang publik yang menarik datangnya para pedestrian (Gambar 5.11). Ruang plaza ini dilengkapi dengan tribun atau amphitheater sederhana berupa terasiring melingkar dan menurun menghadap sebuah panggung. Tribun ini dapat disesuaikan untuk event-event tertentu dengan menambahkan kursi-kursi dan elemen peneduh (5.13).



Ruang pedestrian transisi dari arah Perumahan berupa terasiring.



Plaza terbuka ruang pedestrian utama dan taman hijau diantara massa-massa bangunan.

Gambar 5 11 Ruang Pedestrian Transisi dan Ruang Pedestrian Plaza



Jalur koridor dengan perabot rak sepeda, pot tanaman, bangku dan penanda arah sepeda.



Jalur koridor disamping restoran dilengkapi dengan meja-kursi teras dibawah kanopi.

Gambar 5 12 Ruang-Ruang Pedestrian Koridor



Ruang transit angkutan umum dengan fasilitas kanopi, rak sepeda dan outlet bakery.



Ruang tribun event di sudut ruang plaza yang dapat ditambahkan kursi-kursi dan kanopi.

Gambar 5 13 Ruang Transit Angkutan Umum dan Tribun Event

5.4 Proposal: Planometri dan Detail Ruang

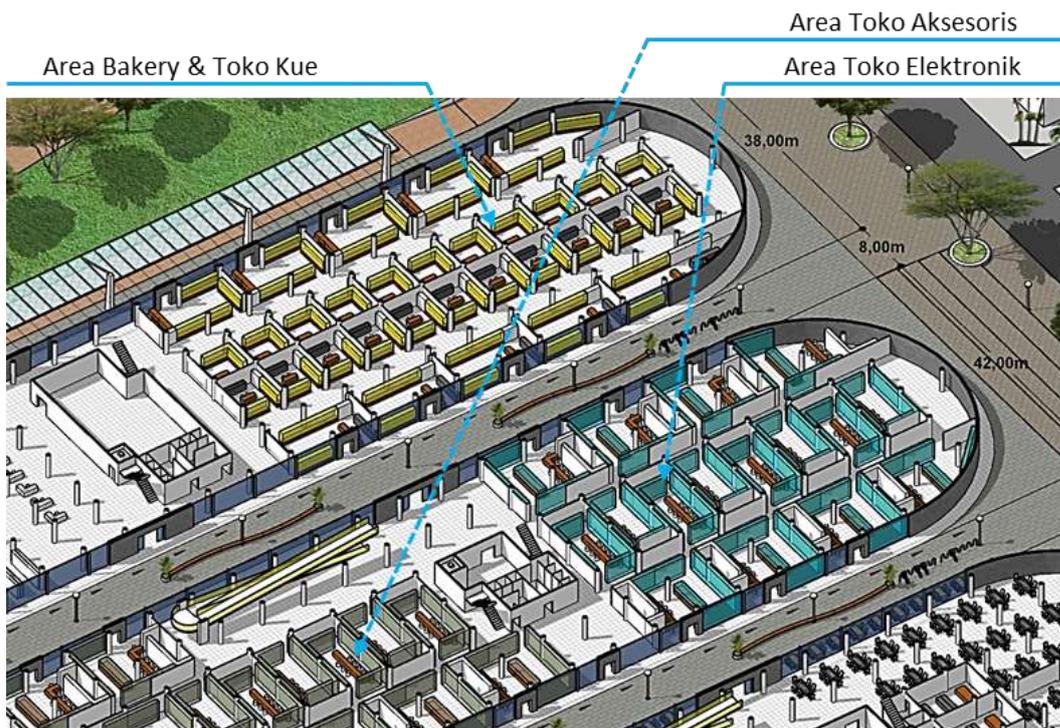
Pembagian ruang yang telah berhasil dirumuskan diatas selanjutnya perlu di-detail-kan untuk menggambarkan suasana nyata ketika bangunan pusat perbelanjaan ini dibangun. Suatu ilustrasi yang presentatif diperlukan pada tahap ini, yaitu penggambaran *lay-out plan* secara tiga dimensi (3D). Metode yang digunakan adalah *Planometric Projections*, yaitu metode penggambaran tiga dimensi untuk mendukung analisa dimana garis-garis pada sumbu yang sama dibuat sejajar (paralel) tanpa diarahkan pada titik lenyap seperti teknik perspektif, sehingga semua sisi kompleks bangunan, baik yang dekat maupun yang jauh, dapat terlihat dengan jelas dengan jarak pandang yang sama, karenanya hubungan-hubungan antar-ruang dapat mudah dipahami secara tiga dimensi (Gambar 5.14 – Gambar 5.22).



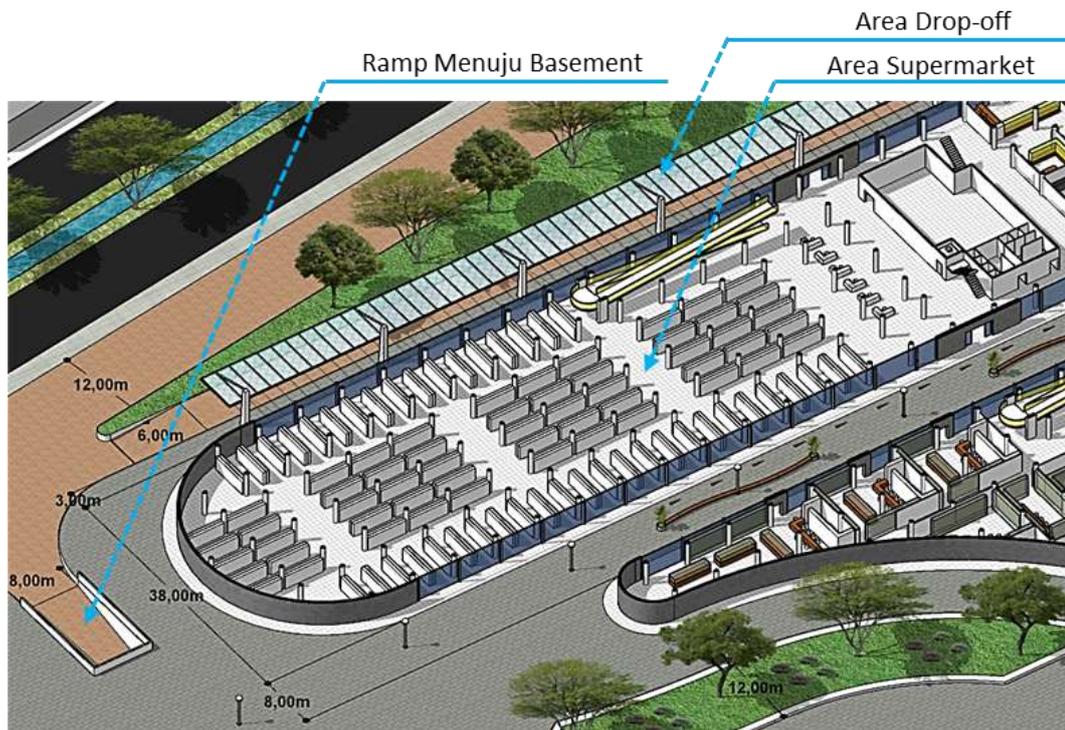
Gambar 5 14 Site Plan Kompleks Bangunan dan Lingkungan Sekitar



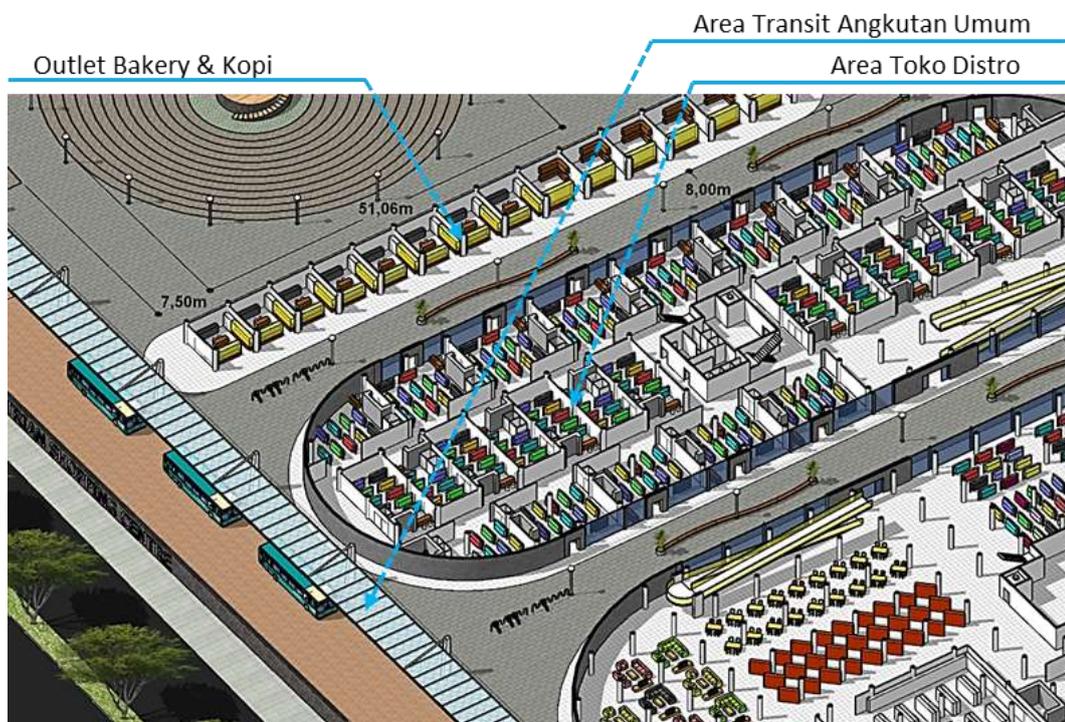
Gambar 5 15 Lay Out Plan Kompleks Bangunan dan Lingkungan Sekitar



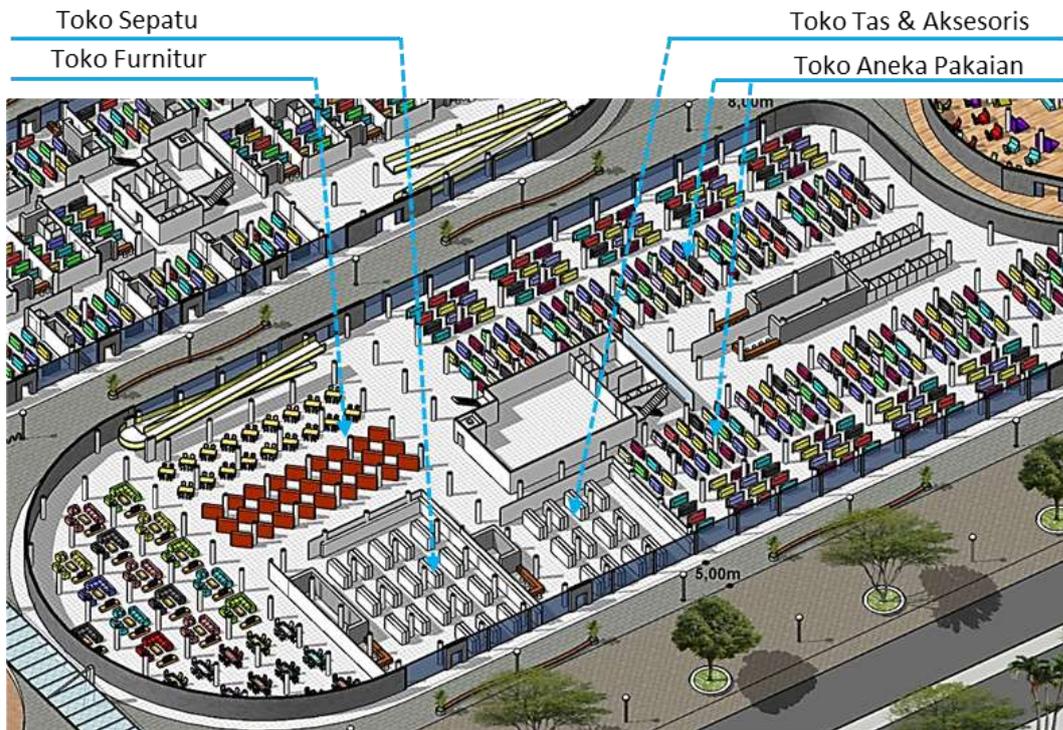
Gambar 5 16 Area Toko Bakery, Toko Kue dan Toko Elektronik



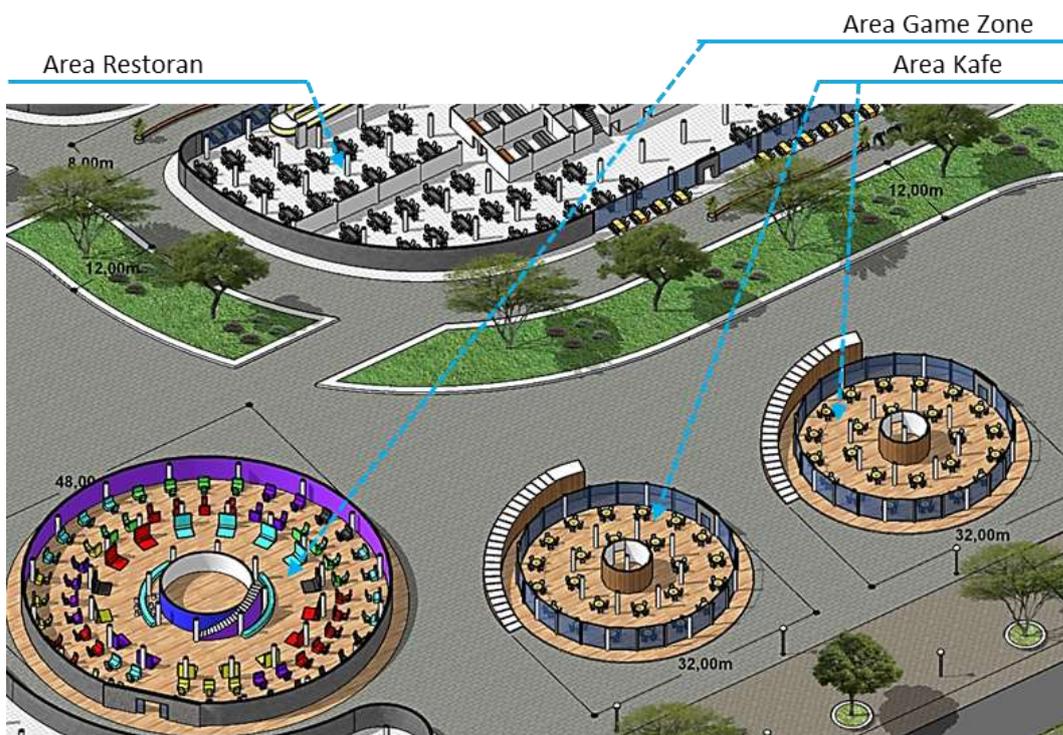
Gambar 5 17 Area Supermarket, Drop Off Kendaraan Pribadi dan Jalur Masuk-Keluar Basement



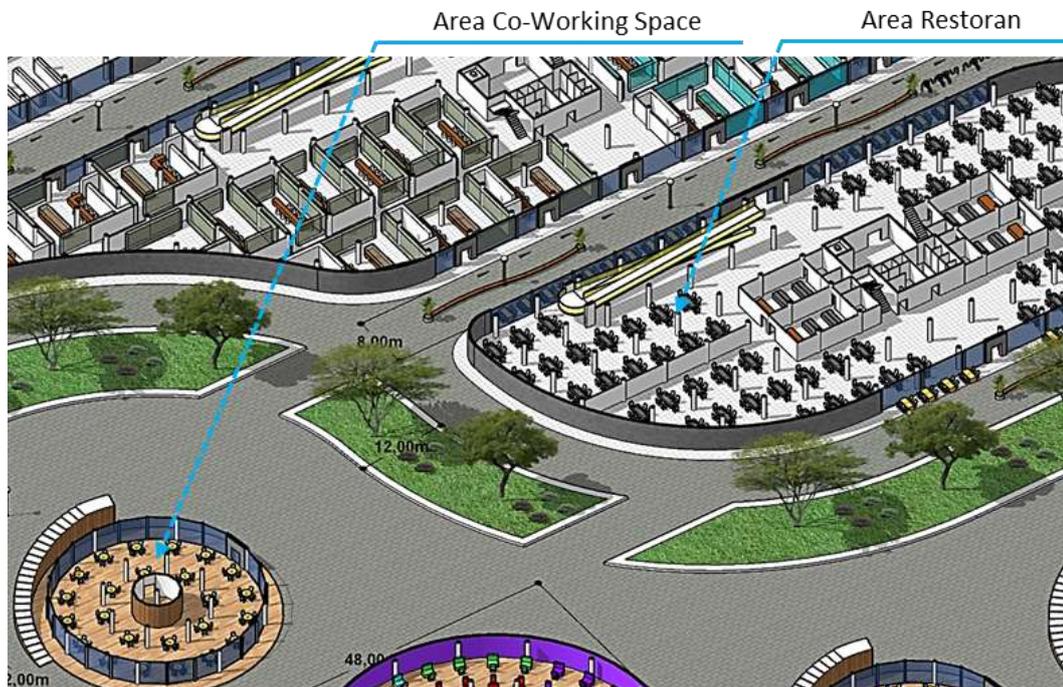
Gambar 5 18 Area Toko Distro, Transit Angkutan Umum, serta Outlet Bakery, Kue dan Kopi



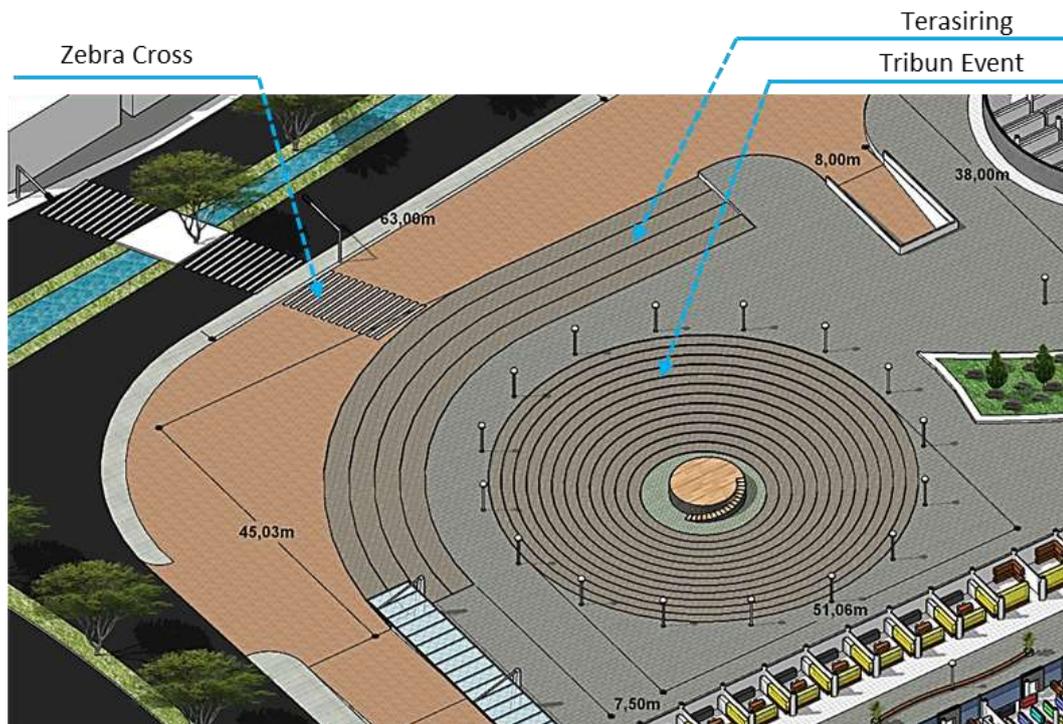
Gambar 5 19 Area Deparment Store: Toko Furnitur, Sepatu, Tas, Pakaian, Boutique dan Lainnya



Gambar 5 20 Area Game Zone, Kafe dan Restoran

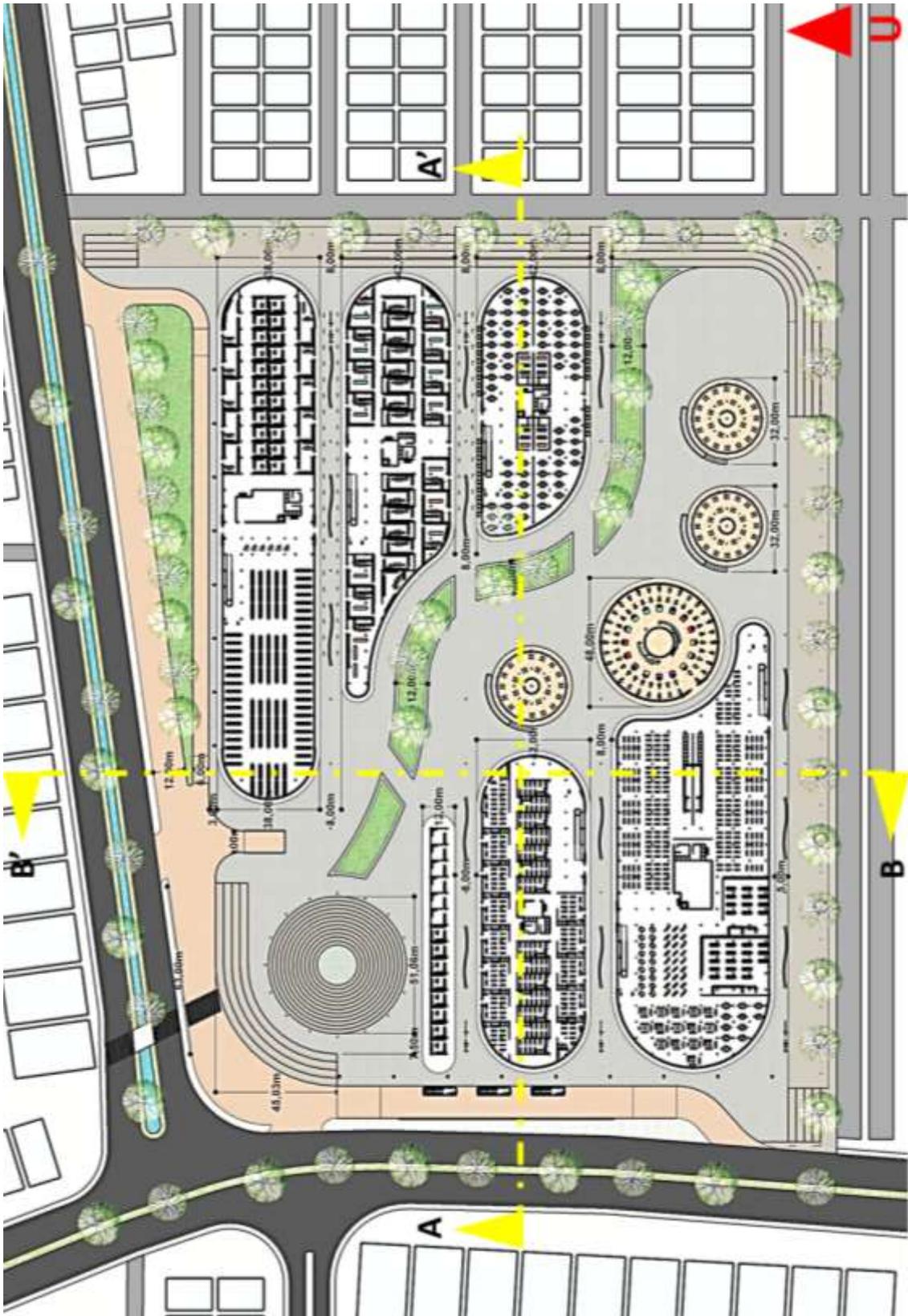


Gambar 5 21 Area Restoran, Co-Working Space, Plaza dan Taman Hijau

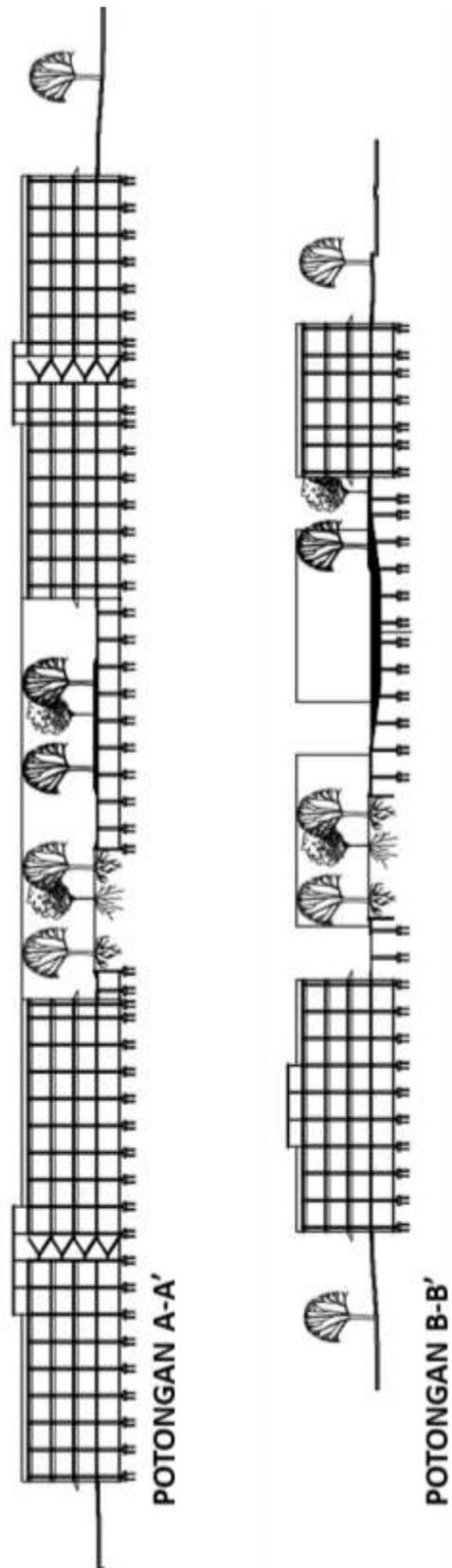


Gambar 5 22 Area Tribun Event, Terasiring dan Penyeberangan Jalan

Berikut ini adalah gambar denah dan potongan keseluruhan kompleks bangunan untuk mengilustrasikan suasana secara dua dimensi.



Gambar 5 23 Denah Keseluruhan Kompleks Bangunan



Gambar 5 24 Potongan A-A' dan B-B' Keseluruhan Kompleks Bangunan

BAB 6

KESIMPULAN DAN SARAN

Mengingat permasalahan dari tesis ini, yaitu bagaimanakah *kriteria* dan *pola* rancangan bangunan pusat perbelanjaan yang dapat mendukung terbentuknya ruang pedestrian umum yang layak, serta memiliki mobilitas yang baik? Jawaban atas permasalahan tersebut secara bertahap dapat dirumuskan mulai dari kajian pustaka, kajian preseden, analisa pola rancangan, hingga respon terhadap situasi lingkungan sekitar.

6.1 Kesimpulan

Dimulai dari kajian pustaka, dapat disimpulkan kriteria umum bahwa bangunan pusat perbelanjaan yang berbasis ruang pedestrian dapat dirancang berupa massa tunggal atau majemuk dan berorientasi pada ruang pedestrian yang memenuhi aspek *fungsionalitas*, aspek *estetika*, aspek *keselamatan-keamanan* dan aspek *kepraktisan*. Selain itu, bangunan ini perlu menyediakan ruang atau fasilitas yang mendukung struktur-struktur mobilitas di lingkungan sekitarnya, yaitu *walking urban fabric*, *transit urban fabric* dan *auto urban fabric*.

Permasalahan bahwa bangunan pusat perbelanjaan di Indonesia umumnya hanya dirancang sebagai titik pusat kegiatan perekonomian, tanpa mempertimbangkan mobilitas untuk para pedestrian umum, dapat dijawab dengan teori Mobilitas Urban, yaitu tentang bagaimana objek arsitektur mendukung mobilitas masyarakat di lingkungan perkotaan, yang didalamnya terdapat aspek *walkability*, *multi-modal mobility options*, *mixed-use development* dan *ecological awareness*.

Aspek *walkability* diterapkan dengan cara membuat ruang pedestrian berupa ruang terbuka antar-massa bangunan, menerapkan karakter bentuk atau fasad yang natural atau mengimbangi karakter lingkungan urban, menerapkan pola persimpangan yang menghindarkan pengunjung dari kecelakaan, serta menyediakan beberapa akses masuk yang tersebar di banyak sisi kompleks bangunan. Aspek *multi-modal mobility*

options diterapkan dengan cara menyediakan akses mobilitas untuk para pedestrian umum dari area perumahan ke area transit BRT berupa halte di dalam tapak yang memanjang tepi jalan arteri. Aspek *mixed-use development* diterapkan berupa Bangunan bertipe Community Center dengan perletakan zona-zona komersial di dalam tapak bersilangan/berseberangan dengan zona komersial eksisting di sekitarnya, serta pembagian ruang-ruang toko/komersial berorientasi pada pola ruang pedestrian di dalam tapak.

Hasil akhir dari tesis adalah skematik rancangan bangunan pusat perbelanjaan dimana terdapat ruang-ruang terbuka antar-massa bangunan yang berperan sebagai ruang pedestrian umum yang polanya meneruskan ruang-ruang pedestrian di lingkungan sekitarnya menuju ruang *off-street* transit angkutan umum sebagai sarana pendukung aktivitas berjalan-kaki. Selain itu, terdapat ruang plaza terbuka yang dapat mewadahi event-event tertentu, serta terdapat ruang-ruang pedestrian transisi berupa terasiring yang berperan sebagai ruang publik yang menarik datangnya para pedestrian.

6.2 Saran Penelitian dan Perancangan

Proses perancangan yang telah dilakukan ini melibatkan penelitian-penelitian ringkas untuk menemukan kriteria dan pola rancangan yang relatif terbaik untuk bangunan pusat perbelanjaan berbasis ruang pedestrian. Berikut ini adalah saran-saran untuk para akademisi dan praktisi arsitektur dalam hal bangunan pusat perbelanjaan berbasis ruang pedestrian:

6.2.1 Saran Penelitian

- a. Penerapan metode *Pattern-Based Framework* dalam mencari pola rancang dari preseden perlu disertai dengan metode *Contextualism* pada tahap pembagian massa dan ruang di dalam tapak (tahap assembly) untuk merespon situasi lingkungan sekitar yang khas atau berbeda dengan situasi yang ada pada preseden tersebut.

- b. Penelitian yang lebih mendalam mengenai aktivitas berjalan-kaki di Indonesia perlu melibatkan referensi atau studi yang khusus mengenai psikologi, sosial-budaya, sejarah dan lainnya karena aktivitas yang fundamental ini memiliki dinamika yang sulit diprediksi.
- c. Dalam mengkaji tapak perancangan, perlu melibatkan peta jaringan transit kota yang sudah/akan dikembangkan oleh pemerintah untuk direspon berupa perencanaan *off-street transit* di dalam tapak.

6.2.2 Saran Perancangan

- a. Penerapan metode *Contextualism* dapat diterapkan berupa respon terhadap situasi yang lebih luas dari kawasan sekitar tapak, misalnya kondisi geografis, iklim, budaya, potensi alam dan sebagainya.
- b. Untuk menstimulasi masyarakat aktif berjalan-kaki menuju pusat perbelanjaan, perlu dihindari pengadaan jenis-jenis komersial yang sudah banyak tersedia di kawasan terdekat karena mereka merasa kurang perlu mendatangi tempat komersial yang telah tersedia.
- c. Penggambaran lay out ruang secara 3D sebaiknya menggunakan metode Aksonometri daripada Perspektif untuk memperlihatkan keseluruhan kompleks bangunan dengan jarak pandang yang sama, sehingga dapat terlihat hubungan-hubungan ruang dengan lebih jelas.

DAFTAR PUSTAKA

- Soeprijanto, A dan Soemitro, R.A.A, (2014), *Pedoman Penyusunan Tesis*, Pascasarjana ITS, Surabaya.
- Amoroso, S dan Castellucio, F dan Maritano, L, (2012), “Indicators for Pedestrians Mobility”, *Urban Transport*, Vol. 128, hal. 173-185.
- Muller, Gerd, (2016), *Urban Mobility: Strategies for Liveable Cities*, Federal Ministry for Economic Cooperation and Development, Berlin.
- Walters, David, (2014), *Urban Design for Architects: Space, Place, and Urban Infrastructure, Online Version*, PDH Academy, Pewaukee.
- Menteri Perdagangan Republik Indonesia (2008), *Pedoman Penataan dan Pembinaan Pasar Tradisional, Pusat Perbelanjaan dan Toko Modern*, No. 53/M-DAG/PER/12/2008, Kementerian Perdagangan RI, Jakarta.
- Realtors (2014), *Anatomy of A Shopping Center: 3 Hour Elective CE*, REALTORS Real Estate School, Chicago.
- Florida Department of Transportation (1999), *Florida Pedestrian Planning and Design Handbook*, University of North Carolina, Florida.
- Community Design and Architecture, Inc (2002), *Planning and Designing for Pedestrians*, San Diego’s Regional Planning Agency, San Diego.
- Newman, P dan Kosonen, L dan Kenworthy, J, (2016), “Theory of Urban Fabrics: Planning the walking, transit/public transport automobile/motor car for reduced car dependency”, *Town Planning Review*, hal. 429-459.
- Pretz, J E dan Naples, A J dan Sternberg, R J, (2003), “Recognizing, Defining, and Representing Problems”, *The Psychology of Problem Solving*, eds. Davidson, J E dan Sternberg, R J, Cambridge University Press, Cambridge, hal. 3-30.
- Plowright, Philip. D, (2014), *Revealing Architectural Design: Methods, Frameworks and Tools*, Roudledge, London dan New York.

Jones, J. Christopher, (1970), *Design Methods: Seeds of Human Future*, Jones Willey & Sons, Inc., New York.

Jormakka, Kari, (2008), *Basics: Design Methods*, Birkhauser, Vienna.

Leupen, Bernard, (1997), *Design and Analysis*, 010 Publishers, Rotterdam.

BBC News Indonesia. Majalah (2017), *Data Ponsel Dunia: Orang Indonesia Paling Malas Berjalan-Kaki*, <https://www.bbc.com/indonesia/majalah-40577906> (Diakses tahun 2019)

Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan. Badan Pengembangan Bahasa dan Perbukuan (2016), *KBBI Daring: Pusat Perbelanjaan*, <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/pusat-perbelanjaan> (Diakses tahun 2019)

Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan. Badan Pengembangan Bahasa dan Perbukuan (2016), *KBBI Daring: Plaza*, <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/plaza> (Diakses tahun 2019)

Cambridge Academic Content Dictionary. Cambridge University Press (2019), *Definition of Shopping Center*, <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/shopping-center> (Diakses tahun 2019)

Business Dictionary. WebFinance Inc (2018), *Shopping Center*, <http://www.businessdictionary.com/definition/shopping-center.html> (Diakses tahun 2019)

Enviro Tec. Portfolio (2019), *Beachwalk: Kuta Bali Indonesia*, <http://et-envirotec.com/portfolio/beachwalk-bali/> (Diakses tahun 2019)

PT. Kura-Kura. Kura-Kura Guide (2015), *All There Is to Know about Beachwalk Shopping Mall*, <http://blog.kura2guide.com/all-there-is-to-know-about-beachwalk-shopping-mall/> (Diakses tahun 2019)

Archdaily. Projects (2018), *Mega Foodwalk / FOS*, Entry from Gonzalez, Maria F. <https://www.archdaily.com/894133/mega-foodwalk-fos/> (Diakses tahun 2019)

- Archdaily. Projects (2018), *Refurbishment in Architecture: Mega Foodwalk Landscape / Landscape Collaboration*, Entry from Gonzalez, Maria F. <https://www.archdaily.com/901595/mega-foodwalk-landscape-landscape-collaboration/> (Diakses tahun 2019)
- Jerde Partnership. Expertise (2003), *Namba Parks*, <http://www.jerde.com/places/detail/namba-parks> (Diakses tahun 2019)
- Wordpress. Fustian Urge (2011), *Namba Parks: Urban Canyon Oasis*, Entry from Faust, Coronare M. <https://spfaust.wordpress.com/2011/01/28/namba-parks-urban-canyon-oasis/> (Diakses tahun 2019)
- Osaka Transportation Guide. Osaka Station (2019), *Namba Parks Shopping Complex*, <https://www.osakastation.com/namba-parks-shopping-complex/> (Diakses tahun 2019)
- Fashid Moussavi Architecture. Retail (2014). *Meydan Retail Complex and Multiplex Istanbul*, <https://www.farshidmoussavi.com/node/24> (Diakses tahun 2019)

LAMPIRAN: VALIDASI METODOLOGI PERANCANGAN

Metodologi : *Pattern Based Framework (Plowright, 2014)*
 Proyek : Renovasi bangunan pusat perbelanjaan Pradera Barcelona
 Perancang/Arsitek : Ecosystema Urbano
 Lokasi : Barcelona, Spanyol

Analisa-analisa pada setiap proses perancangan di bawah ini didasarkan pada pernyataan-pernyataan (Keyword/Statement) yang diutarakan sendiri oleh pihak perancang, yaitu Ecosystema Urbano melalui suatu artikel di situs *archdaily.com*. Dengan mengamati proses-proses yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa perancang menggunakan metodologi yang sesuai dengan *Pattern Based Framework* dalam merancang bangunan pusat perbelanjaan.

PROSES	KEYWORD/STATEMENT (dari Perancang)
1. SITUATION (TYPE)	
<p>Exploratory Thinking <i>What are all the examples of this situation?</i></p> <p>Awalnya, pihak perancang mempelajari tipologi pusat perbelanjaan di seluruh dunia yang cenderung menerapkan tipologi dari Amerika Serikat yang mana terbentuk dari gaya hidup bertransportasi dengan kendaraan pribadi. Padahal, setiap tempat di dunia memiliki geografi dan budaya yang berbeda-beda.</p> <p>Kemudian, mereka mencoba meneliti pola atau gaya hidup masyarakat masa kini untuk kemudian menimbang ulang perencanaan terbaik untuk pusat perbelanjaan.</p>	<p>In this collaboration, the Spanish office Ecosystema Urbano <i>analyzes</i> rise and fall of shopping centers as an <i>authentically American typology</i> of the twentieth century.. Imported from United States and <i>closely linked to car mobility</i>, the shopping center is a model that has been implemented in different geographies and culture with very limited variations..</p>  <p>“For us, urban planners who are concerned with <i>detecting the needs</i> of contemporary society, this project was a very stimulating reality injection that forced us to reconsider our position on malls and their role in the present city.” https://www.archdaily.com/882288/</p>

<p>Evaluative Thinking <i>What patterns occur in the examples?</i></p> <p>Mereka mengamati bahwa ekspresi elemen-elemen yang mewadahi aktivitas berbelanja selama ini hampir sama dimanapun, yaitu berkonsep “<i>closed space for shopping.</i>” Ekspresi elemen inilah yang mereka pilih untuk dirangkai ulang.</p>	<p>It is curious to see how buildings in such distant and distinct contexts <i>offer spaces, solutions, and elements so homoneneous.</i></p>  <p>The utopian Gruen’s original design for the Southdale Mall finally omitted the <i>rest of the elements</i> in its realization, and all of the innovation focused on the “<i>closed space for shopping</i>” format.</p> <p>https://www.archdaily.com/882288/</p>
---	--

2. CONTEXT – ELEMENTS – PARTS

<p>Exploratory Thinking <i>What are all the variations of each patterns?</i></p> <p>Mereka menganalisa budaya atau pola perilaku masyarakat di sekitar tapak untuk kemudian mengeksplorasi bagaimana menghubungkan secara akrab antara pusat perbelanjaan dengan masyarakat sekitar. Sehingga, nantinya kehadiran bangunan tersebut tepat guna bagi masyarakat di lingkungan tersebut.</p> <p>Mereka mengeksplorasi bahwa perencanaan pusat perbelanjaan selalu berkonsep ruang berupa koridor dimana kanan-kirinya adalah ruang-ruang retail, kemudian pengunjung bebas memilih yang mana yang akan mereka masuki.</p>	<p>Its location is particularly favorable, so the proposal has a strong urban character, where the main challenge has been the <i>identification</i> of revitalization strategy of questioning of its own identity in relation to the urban fabric that surrounds it:</p> <ul style="list-style-type: none"> • What activities or uses can be incorporated? • <i>How to connect with the citizens of the area?</i> • <i>How to respond to the social reality of the neighborhood?</i> • What role can this new building play? • How to maintain trade and economic activity, allowing this city to appropriate this space in current decadence? <p>https://www.archdaily.com/882288/</p>  <p>The concept of a <i>street space with trades on both sides</i>, where one can walk protected from weather and where the citizen/customer chooses in which shop to make their purchases...</p> <p>https://www.archdaily.com/882288/</p>
--	--

Evaluative Thinking

Which of the variations support other variations?

Mereka menganalisa bagaimana secara fisik dan konseptual membuat suatu integrasi antara ruang-ruang didalam dan diluar.

Mereka membagi kelompok-kelompok utama ruang yang perlu diadakan pada pusat perbelanjaan tersebut yang dapat mewadahi berbagai macam jenis kegiatan masyarakat atau pembeli.



One of the measures necessary to achieve the greatest possible *integration* of the commercial center the urban environment operations is to *dilute the boundaries between interior and exterior*...more physically and conceptually connected with its immediate environment.

<https://www.archdaily.com/882288/>

Strategies:

- Shopping Center + Physical Activity = Sport, physical activity, and leisure as a new motor of activation of the shopping center.



- Shopping Center + *Playground* = Programs associated with children/adolescents/adults.



- Shopping Center + *Creativity and Culture* = Connection with existing initiatives in the city: music groups, dance, circuses, etc.
- Shopping Center + *Digital Layer* = Enable new model of communication and information.
- Shopping Center + *Gastronomy* = Gastronomy as a catalyst for an intercultural encounter.



	<ul style="list-style-type: none"> • Shopping Center + <i>Networking</i> = Space of opportunity for new initiatives, entrepreneurs, shared spaces. <p>https://www.archdaily.com/882288/</p>
3. ASSEMBLY - PROPOSAL	
<p>Exploratory Thinking <i>What drift occurs when the types are repeated?</i></p> <p>Mereka kemudian merencanakan bagian fisik bangunan tersebut, misalnya fasad, agar dapat mendukung suatu aktifitas tertentu.</p>	<div style="display: flex; align-items: center;">   </div> <p><i>The façade becomes an interface</i> for citizens, serving as a support for many types of new activities (climbing, descending the toboggan, watching movies, visualizing digital platform to interact via cell phones, increasing the presence of plant species, etc..).</p> <p>https://www.archdaily.com/882288/</p>
<p>Evaluative Thinking <i>Select deviations, coordinate scales</i></p> <p>Usulan utama pada perancangan bangunan pusat perbelanjaan ini adalah memperkenalkan program baru dimana pusat aktivitas komersial dapat berperan sebagai ruang publik masyarakat dengan bermacam-macam aktivitas.</p>	<p><i>The proposal</i> addresses the reconfiguration of the center by introducing new programs in an attempt to make it a much more public space.. <i>The proposed model</i> of the commercial center in Barcelona could be an example of how these buildings can be converted into public equipment.</p> <p>https://www.archdaily.com/882288/</p>

Sumber: Hasil Analisa, 2020

BIOGRAFI SINGKAT

Penulis lahir di Jember, Jawa Timur, pada bulan Maret 1990, memulai perjalanan hidup di sebuah keluarga besar yang bernaung di bawah atap sebuah rumah retro era 60-an. Sejak kecil penulis sangat suka menggambar dan mengagumi seni rupa. Penulis memulai pendidikan formal pertama di TK Sumberjati Jember, lalu SDN Sumberjati 1 Jember. Pekerjaan sang ayah yang sering menuntut perpindahan dinas membuat penulis juga sering berpindah-pindah sekolah dan menyesuaikan diri dengan lingkungan-lingkungan baru, yaitu ke SDN Kebalenan 1 Banyuwangi, SDN Kalibaru Wetan 1 Banyuwangi, kemudian naik jenjang ke SMPN 1 Kalibaru Banyuwangi, SMPN 1 Silo Jember, hingga SMAN 1 Kalisat Jember. Selepas lulus dari SMA tersebut, penulis belajar keras untuk dapat masuk perguruan tinggi negeri, hingga akhirnya diterima di *Universitas Brawijaya* (UB) Malang tahun 2008 dengan memilih jurusan Arsitektur.

Dalam hal karir, penulis selama ini belumlah sukses. Selepas lulus S1 tahun 2013, penulis mulai bekerja di sebuah konsultan arsitektur sekaligus kontraktor bernama *CV. Karya Muda* di Surabaya, dimana setelah lima bulan bekerja, penulis lebih banyak dilibatkan di bidang pelaksanaan daripada perancangan, namun penulis merasa tidak cocok hingga memutuskan resign. Setelah itu, penulis bekerja secara freelance selama dua tahunan dengan penghasilan yang tidak pasti, lalu mencoba bekerja lagi secara formal di *PT. Tejacipta Rekasarana*, sebuah konsultan arsitektur dan pengawasan. Namun, cukup lama setelah itu perusahaan tersebut mengalami masalah finansial yang membuat gaji para karyawan tidak dicairkan selama beberapa bulan, akhirnya penulis kembali bekerja freelance.

Memasuki tahun 2017, penulis berpikir untuk meneruskan pendidikan ke S2 untuk menemukan jalan karir yang menurut penulis adalah yang terbaik, yaitu akademisi arsitektur. Setelah menjalani banyak proses pendaftaran, akhirnya penulis diterima di *Institut Teknologi Sepuluh Nopember* (ITS) Surabaya.

Surabaya, Januari 2020

