TUGAS AKHIR - DA 184801

KONSEP KATALIS URBAN PADA PERANCANGAN INTEGRASI PASAR DAN *INTERCHANGE* MANGGARAI

ADAM BIMOAJI EGA RAHADIANTO
08111640000044

Dosen Pembimbing
Dr. Arina Hayati, S.T., M.T.

Departemen Arsitektur
Fakultas Teknik Sipil, Perencanaan, dan Kebumian
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2020

TUGAS AKHIR – DA 184801

KONSEP KATALIS URBAN PADA PERANCANGAN INTEGRASI PASAR DAN *INTERCHANGE* MANGGARAI

ADAM BIMOAJI EGA RAHADIANTO
08111640000044

Dosen Pembimbing
Dr. Arina Hayati, S.T., M.T.

Departemen Arsitektur
Fakultas Teknik Sipil, Perencanaan, dan Kebumian
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2020

LEMBAR PENGESAHAN

KONSEP KATALIS URBAN PADA PERANCANGAN INTEGRASI PASAR DAN INTERCHANGE MANGGARAI

Disusun oleh:

ADAM BIMOAJI EGA RAHADIANTO

NRP : 08111640000044

Telah dipertahankan dan diterima

oleh Tim penguji Tugas Akhir (DA 184801)

Departemen Arsitektur FT-SPK ITS pada tanggal 06 Juli 2020

Dengan nilai : AB

Mengetahui

Pembimbing	Koordinator Tugas Akhir
Dr. Arina Hayati, S.T., M.T.	FX Teddy Badai Samodra, S.T., M.T., Ph.D.
NIP. 19790705 200812 2 002	NIP. 19800406 200801 1 008

Kepala Departemen Arsitektur FT-SPK ITS

KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER FAKULTAS TEKNIK SIPIL, PERENCANAAN, DAN KEBUMIAN DEPARTEMEN ARSITEKTUR

Dr. Dewi Septanti, S.Pd., S.T., M.T.

NIP. 19690907 199702 2 001

(*Halaman ini sengaja dikosongkan)*

LEMBAR PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini

Nama : Adam Bimoaji Ega Rahadianto

NRP : 08111640000044

Judul Tugas Akhir : Konsep Katalis Urban pada Perancangan Integrasi Pasar dan *Interchange* Manggarai

Periode : Semester ~~Gasal~~/Genap Tahun 2019/2020

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

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan penuh kesadaran dan akan digunakan sebagai persyaratan untuk menyelesaikan Tugas Akhir.

Surabaya, 06 Juli 2020

Yang membuat pernyataan

Adam Bimoaji Ega Rahadianto

NRP. 08111640000044

(*Halaman ini sengaja dikosongkan)*

KATA PENGANTAR

Puji syukur dipanjatkan kepada Tuhan yang Maha Esa, atas berkat, rahmat, dan kurnia-Nya Tugas Akhir yang berjudul **Konsep Katalis Urban pada Perancangan Integrasi Pasar dan *Interchange* Manggarai** dapat terselesaikan dengan segala kondisi yang menyelimuti di dalamnya.

Di lain sisi, penyusunan Tugas Akhir ini tidak akan berjalan dan terselesaikan tanpa adanya dorongan, bimbingan, bantuan, dan doa dari berbagai pihak terutama orang-orang terdekat yang selalu berada di sekitar. Dari berbagai hal yang telah dilalui terima kasih diucapkan kepada:

1. Dr. Arina Hayati, S.T, M.T, sebagai dosen pembimbing yang mengarahkan, memberi dorongan, dan peduli tidak hanya kepada proses perkembangan Tugas Akhir yang berlangsung tetapi juga pada tiap individu pada kelompok bimbingan yang sedang berjuang. Kontribusi beliau dalam membantu penyusunan tugas akhir berdampak sangat besar hingga proses ini selesai.
2. Orang tua yang selalu mendoakan, memberi dorongan, dan mengingatkan setiap saatnya, sehingga penyusun dapat menyusun Tugas Akhir ini dari awal hingga selesai.
3. Teman-teman perkuliahan, baik dari angkatan penyusun sendiri maupun adik tingkat, yang membantu dalam pemecahan masalah saat diskusi dan mengisi dalam kesenangan dalam pengerjaan Tugas Akhir ini saat kondisi sedang baik.
4. Teman-teman angkatan yang selalu sedia menemani melalui daring Zoom ataupun Discord dalam kondisi sulit, saling berdiskusi untuk membantu sesama, dan mengisi gelak tawa juga candaan ditengah kepenatan yang melanda.

Penyusunan Tugas Akhir ini tentu saja memiliki dua sisi yang berada dalam satu wadah. Hal baik tentu saja berkat bantuan dari berbagai pihak yang ada juga turun membantu dan sisi yang belum baik merupakan kesalahan penyusun yang tak luput sangatlah terbuka untuk diperbaiki, dikritik, dan juga diberikan saran. Karena pada akhirnya ketidaksempurnaan selalu melekat pada diri kita dan kesempurnaan hanyalah milik Tuhan semata.

Jakarta, 29 Juni 2020

Penyusun

KONSEP KATALIS URBAN PADA PERANCANGAN INTEGRASI PASAR DAN *INTERCHANGE* MANGGARAI

Nama	: Adam Bimoaji Ega Rahadianto
NRP	: 08111640000044
Pembimbing	: Dr. Arina Hayati, S.T., M.T.

ABSTRAK

Manggarai, sebuah kawasan di Jakarta Selatan yang penuh dengan berbagai kompleksitas permasalahan sosial dan elemen urban. Terdapat disintegrasi struktur urban terhadap penggunaan transportasi, membuat Manggarai tidak maksimal dalam perannya "menggerakan" aktivitas kota. Masalah ini menciptakan ketidakteraturan dan juga kekacauan di sekitar area tersebut. Di sisi lain, friksi sosial yang sering terjadi di kawasan Manggarai menciptakan fenomena tawuran yang tidak terhindar tiap saat dan seakan menjadi budaya, menimbulkan keresahan yang merugikan masyarakat Manggarai. Selain itu, Pasaraya sebagai wadah komunal Manggarai yang kini fungsinya mengalami "kematian", menyebabkan hilangnya wadah berkumpul warga Manggarai. Masalah tersebut masih menyelimuti Manggarai hingga saat ini.

Untuk merespon kompleksnya permasalahan, maka *Concept Based Framework* oleh Plowright digunakan untuk menentukan solusi dan fungsi dalam rancangan. Pendekatan perilaku, melalui *behavior setting* diimplementasikan untuk mengontrol elemen di dalamnya. Selain itu, rancangan juga menggunakan metode *transprograming* dan *superimpose* untuk menggabungkan beberapa penyelesaian desain yang menjadi solusi dalam sebuah wadah. Metode kontekstualisme digunakan untuk mengekspresikan kondisi wilayah ke dalam objek rancangan.

Dengan kompleksnya permasalahan, maka perancangan dimulai dengan menciptakan vitalisasi kawasan Manggarai. Berfungsi sebagai katalis, konsep perancangan yang utama adalah meningkatkan konektivitas dan permeabilitas Manggarai. Di lain sisi, pengintegrasian elemen baik secara sosial, ruang, dan juga elemen urban dalam sebuah wadah komunal berperan penting dalam menciptakan kontrol dan juga interaksi antar elemen yang ada. Pada akhirnya, perancangan menciptakan sebuah kondisi yang teratur di tengah ketidakteraturan kawasan yang ada.

Kata Kunci: Konektivitas, Permeabilitas, Wadah Komunal

(*Halaman ini sengaja dikosongkan)*

URBAN CATALYST CONCEPT OF MANGGARAI MARKET AND INTERCHANGE INTEGRATION DESIGN

Student's Name : Adam Bimoaji Ega Rahadianto
Student's ID : 08111640000044
Supervisor : Dr. Arina Hayati, S.T., M.T.

ABSTRACT

Manggarai, an area in South Jakarta that contains various social problems and urban element. Disintegration of urban structure of transportation usage, making Manggarai less optimal in fulfilling its role of "moving" activities of the city. This problem creates disorder and chaos around the area. Moreover, the social friction that often occurs in the Manggarai area creates a phenomenon of mass street fighting which is not spared at all times and seems to be a local culture, causing anxiety that harms the community of Manggarai. In addition, Pasaraya as a communal space for Manggarai, has now lost its functionality, causing the disappearance of the Manggarai community gathering place. These problem still occuring on Manggarai until now.

To respond the complexity of the problem, Plowright's Concept Based Framework is used to determine solutions and functions of the design. Behavioral approach, through the behavior setting is implemented to control the elements in the design. In addition, the design also uses transprograming and superimposed methods to combine several design solutions into one in a space. Contextualism method is used to express the surrounding region into the design object.

Given the complexity of the problems, the design begins by creating vitalization of the Manggarai area. Acting as a catalyst, the main design concept is to improve the connectivity and permeability of Manggarai. Moreover, the integration of elements both socially, space, and also urban elements in a communal space will play an important role in creating control and interaction between elements. In the end, the design creates an orderly condition amidst chaos of the existing region.

Keywords: Communal Space, Connectivity, Permeability

(*Halaman ini sengaja dikosongkan)*

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN i
LEMBAR PERNYATAAN iii
KATA PENGANTAR v
ABSTRAK vii
DAFTAR ISI xi
DAFTAR GAMBAR xiii
DAFTAR TABEL xvii
BAB 1 PENDAHULUAN 1
1.1. Isu Arsitektural 1
1.1.1. Vitalisasi dan Konektivitas Transportasi 1
1.1.2. Friksi Sosial Masyarakat Manggarai 2
1.1.3. Matinya Pasaraya Sebagai Ruang Komunal 3
1.2. Konteks Perancangan 4
1.2.1. Manggarai Sebagai Konteks 4
1.2.2. Konektivitas dan Permeabilitas 5
1.2.3. Ruang Komunal Sebagai Pengontrol Sosial 6
1.3. Data Pendukung 8
1.4. Permasalahan Perancangan 9
1.4.1. Disintegrasi Struktur Urban dan Friksi Sosial 9
1.4.2. *Problem-Issue Mindmaping* 10
1.5. Permasalahan dan Kriteria Desain 11
BAB 2 PROGRAM DESAIN 17
2.1 Program Aktivitas 17
2.2. Fungsi Bangunan 19
2.3. Rekapitulasi Program Ruang 20
2.2. Kajian Tapak dan Lingkungan 23
2.2.1. Penentuan Lokasi 23
2.2.2. Deskripsi Lokasi 24
2.2.3 Kajian Peraturan dan Data Terkait Tapak 28
BAB 3 PENDEKATAN DAN METODE DESAIN 31

3.1. Pendekatan dan Metode Desain pada Proses Perancangan 31
3.1.1. *Framework* 31
3.1.2. *Behaviour Setting* Sebagai Teori Pendekatan..... 32
3.1.3. *Contextualism* Sebagai Metode Rancang 34
3.1.4. Metode Perancangan Transprogramming..... 35
3.1.5. Metode Perancangan *Superimposed*..... 35
3.2. Kajian Teori Pendukung..... 37
BAB 4 KONSEP DESAIN 39
4.1. Eksplorasi Formal..... 39
4.1.1. Programming 39
4.1.2. Bentuk dan Tatanan Massa..... 46
4.1.3. *Chaos and Order* 51
4.2. Eksplorasi Teknis 51
BAB 5 DESAIN..... 55
5.1. Eksplorasi Formal..... 55
5.2. Eksplorasi Teknis 72
BAB 6 KESIMPULAN..... 77
DAFTAR PUSTAKA 79

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Keramaian dan Kepadatan Stasiun Manggarai ….…….……1

Gambar 1.2 Tawuran Manggarai ……..……....2

Gambar 1.3 Pasaraya Manggarai ……..……3

Gambar 1.4 Peta Kawasan Manggarai …….……... 4

Gambar 1.5 Keterhubungan Konektivitas dan Permeabilitas...……..….…. 6

Gambar 1.6 Christchurch Bus *Interchange*…….……..……...…..8

Gambar 1.7 Integrasi Isu….……..……...……10

Gambar 1.8 Domain Transfer dari Isu ke Kriteria Desain ……...11

Gambar 1.9 Ilustrasi *Connectivity* dan *Permeability*……..…….....11

Gambar 1.10 Ilustrasi *Integrated System* dan *Organized* ……12

Gambar 1.11 Ilustrasi *Adaptive* dan *Flexibility*..……..….……13

Gambar 1.12 Ilustrasi *Place to Connect*……..……..……13

Gambar 1.13 Ilustrasi *Space Renewal*……...……14

Gambar 1.14 Ilustrasi *Social Control*…….…….…..14

Gambar 1.15 Ilustrasi *Manggarai's Icon*……...….....…….15

Gambar 2.1 Lokasi Lahan…….……..……24

Gambar 2.2 Konteks Lahan pada Kawasan dan Wilayah Jakarta……24

Gambar 2.3 Area Jl. Manggarai Utara I ……..……25

Gambar 2.4 Area Jl. Manggarai Utara I I……..……...……25

Gambar 2.5 Area Jl. Manggarai Utara VII dan VIII ……..……..…..…26

Gambar 2.6 Fungsi Bangunan pada Lahan ……...……26

Gambar 2.7 Diagram Keramaian Aktivitas, Kebisingan, dan Sirkulasi Kendaraan……..……26

Gambar 2.8 View ke Lahan dari Jl. Manggarai I …….….……..27

Gambar 2.9 View ke Lahan dari Jl. Manggarai II …….…….27

Gambar 2.10 View ke Lahan dari Jl. Manggarai VIII …….….…27

Gambar 2.11 View ke Lahan dari Jl. Manggarai VII …….….....27

Gambar 2.12 Manggarai Sebagai Pusat Kegiatan Primer (Perda No 1 Tahun 2012, RTRW 2030)……..…….……..…..…..38

Gambar 2.13 Peta Zonasi Kecamatan Tebet ……..…..……..29

Gambar 3.1 *Concept Based Framework*……...…….....……....31

Gambar 3.2 *Concept Based Framework* Adaptasi……...…...……31

Gambar 3.3 *Spectrum of Determinism* …….…….33

Gambar 3.4 Kawasan Sekitar Lahan Menjadi Konteks ……...…….…34

Gambar 3.5 Diagram Transprogramming …….…….....35

Gambar 3.6 Diagram Konsep Superimposed …….....…..…..36

Gambar 3.7 MIT Manukau & Transport *Interchange* ……...……37

Gambar 3.8 Section MIT Manukau & Transport *Interchange* ……..……37

Gambar 4.1 Sirkulasi Kendaraan …….……..40

Gambar 4.2 Sirkulasi Manusia……..…….…..….41

Gambar 4.3 Layout - Sirkulasi Membentuk Tapak ……..……..…41

Gambar 4.4 Transprogramming Fungsi ……..…..…….42

Gambar 4.5 Ruang *Interchange* –Parkiran, Pangkalan, Halte, Ruang Tunggu Halte ……..……..... 43

Gambar 4.6 Pasar Stall Makanan-Minuman ……..…...43

Gambar 4.7 Pasar Kebutuhan Sehari-Hari ……..……..…44

Gambar 4.8 Ruang Komunal Eventual…….……..…45

Gambar 4.9 Kawasan Manggarai Sebagai Konteks…….…..…...46

Gambar 4.10 Area Kampung/Perumahan Kumuh ……...……....47

Gambar 4.11 Area Transportasi dan Stasiun Manggarai.…….....……..47

Gambar 4.12 Area Perumahan pada Bagian Timur dan Selatan Site…..…..…....47

Gambar 4.13 Siteplan – Pengolahan Massa …….……...48

Gambar 4.14 Respon Terhadap Konteks di Area Sekitar …….....……..50

Gambar 4.15 Aksonometri Bentuk Bangunan.…….....…….……..51

Gambar 4.16 Material yang Digunakan pada Kawasan Sekitar Site……....51

Gambar 4.17 Struktur Core ……...……....……..52

Gambar 4.18 Struktur Kolom Balok Beton Komposit ……....53

Gambar 4.19 Facade Cladding Seng dan Atap Spandek pada Objek ……..…..53

Gambar 4.20 Facade Cladding Seng dan Atap Spandek pada Objek ….……..54

Gambar 4.21 *Machine-Roomless Elevator*…….…..……54

Gambar 5.1 Perspektif Eksterior ……..…..……...55

Gambar 5.2 Perspektif Eksterior ……...……...56

Gambar 5.3 Aksonometri Bangunan …….56

Gambar 5.4 Siteplan ……..…..……..... 57

Gambar 5.5 Layout ……..……..……... 58

Gambar 5.6 Denah Basement ……..……..….…...59

Gambar 5.7 Denah Lantai 1 ……..……..…..60

Gambar 5.8 Denah Lantai 2 ……...……..……..61

Gambar 5.9 Denah Lantai 3 ……...……..…..62

Gambar 5.10 Potongan A-A' dan B-B' ……..……..….. 63

Gambar 5.11 Potongan C-C' dan D-D' ……..……..…….. 64

Gambar 5.12 Potongan Perspektif E-E' …….…..65

Gambar 5.13 Potongan Perspektif F-F' …….…..65

Gambar 5.14 Tampak Barat (Jl. Manggarai Utara I) dan Tampak Selatan (Jl.Manggarai Utara VIII) ….....…….……...……..66

Gambar 5.15 Tampak Timur (Jl. Manggarai Utara VII) dan Tampak Utara (Jl.Manggarai Utara II) ……....……...……..67

Gambar 5.16 Akses Masuk Underpass ……...…...…..68

Gambar 5.17 Parkir Mobil ……..……...…..68

Gambar 5.18 Ruang Tunggu Mobil/Ojek Online – Halte Transjakarta ……...68

Gambar 5.19 Pasar Area Sembako – Pasar Area Sayur …….…..68

Gambar 5.20 Pasar Area Pakaian – Pasar Area Buah ……..……...68

Gambar 5.21 Ruang Tunggu Halte ……..……....69

Gambar 5.22 Mini Library ……..……...…..69

Gambar 5.23 Stall Makanan dan Minuman – Area Makan …….....69

Gambar 5.24 Working Area …….…….…..69

Gambar 5.25 Rooftop/Area Komunal Rooftop …….…...70

Gambar 5.26 Area Komunal/RTH ……...……..70

Gambar 5.27 *Skybridge*……. ……..…….…...70

Gambar 5.28 Area Komunal ……..……70

Gambar 5.29 Ruang Komunal Eventual ……..…….....71
Gambar 5.30 Aksonometri Struktur dan Material ……..……....72
Gambar 5.31 Detail Bangunan ……..…….....73
Gambar 5.32 Sistem Transportasi Vertikal ……..……....…..73
Gambar 5.33 Utilitas Listrik …….……..……...…..74
Gambar 5.34 Utilitas Air Bersih ……..……..…..75
Gambar 5.35 Utilitas Air Kotor ……..…...……..75
Gambar 5.36 Utilitas Kebakaran ……....…..…...76

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Tabel Aktivitas Arus Transportasi…….…….…...17

Tabel 2.2 Tabel Aktivitas Transaksi (Jual-Beli**)**…….……18

Tabel 2.3 Tabel Aktivitas Komunal Eventual……..…..18

Tabel 2.4 Tabel Aktivitas Pengelolaan/ Maintenance……19

Tabel 2.5 Tabel Kebutuhan Ruang Utama *Interchange*……...…..21

Tabel 2.6 Tabel Kebutuhan Ruang Pasar…….....……21

Tabel 2.7 Tabel Kebutuhan Ruang Komunal……...…..…22

Tabel 2.8 Tabel Kebutuhan Ruang Penunjang……...22

Tabel 2.9 Tabel Kebutuhan Ruang Administrasi……..……...…..22

(*Halaman ini sengaja dikosongkan)*

BAB 1
PENDAHULUAN

1.1. Isu Arsitektural

Proses perancangan dimulai dengan melihat kawasan Manggarai yang merupakan sebuah kawasan di daerah Jakarta Selatan dan menjadi pusat dari beberapa aktivitas, mulai dari perdagangan, kuliner, transportasi dan juga aktivitas lainnya. Kawasan yang cukup padat dengan aktivitasnya tentu saja diimbangi dengan berbagai permasalahan di dalamnya dari berbagai lingkup, seperti permasalahan sosial, struktur urban, dan lain-lain. Dari hal tersebut, terdapat beberapa permasalahan yang dikedepankan menjasi isu yang akan direspon nantinya.

1.1.1. Vitalisasi dan Konektivitas Transportasi

Gambar 1.1 Keramaian dan Kepadatan Stasiun Manggarai (kompasiana.com, 2019)

Kelebihan yang dimiliki oleh kawasan Manggarai adalah sebagai vital transportasi dari berbagai daerah dan juga kawasan, terutama pada bagian kereta api. Stasiun Kereta Api Manggarai merupakan stasiun sentral regional dimana stasiun ini menampung kereta baik dari dalam dan luar daerah Jakarta serta menjadi sarana transit (*Interchange)*. Hal ini membuat Stasiun Manggarai menjadi salah satu stasiun terpadat dan terbesar di daerah Jakarta (Adhiprasasta & Noerwasito, 2018). Selain stasiun, kawasan Manggarai juga memiliki beberapa sirkulasi Transjakarta dan juga beberapa moda transportasi lainnya seperti angkot (mikrolet), metro mini, dan ojek online yang menunjang akomodasi ke berbagai tempat. Konektivitas

tercipta di Stasiun Manggarai ini, akan tetapi moda penunjang tersebut tidak dapat terintegrasi dengan baik. Dengan banyaknya fungsi transit dan juga transportasi yang ada, Manggarai sudah menjadi sebuah kawasan yang ramai dengan masalah yang diciptakan kondisi tersebut, antara lain macet, ketidakteraturan sirkulasi, dan kekacauan lalu lintas. Kawasan Manggarai kurang memiliki wadah untuk integrasi transportasi umum yang apabila tidak dibenahi akan menciptakan kelumpuhan. (Adhiprasasta & Noerwasito, 2018). Dalam rencananya pada Perda no 1 Tahun 2012 tentang RTRW Kota Jakarta 2030, Manggarai akan menjadi kawasan yang cukup vital, yaitu kawasan terpadu moda transportasi. Apabila kondisi Manggarai sekarang tidak dibenahi, permasalahan yang ada akan semakin bertambah. Dapat disimpulkan bahwa Manggarai membutuhkan sebuah wadah yang dapat mensinergiskan penggunaan moda transportasi antara satu dengan lainnya agar menjadi sebuah daerah yang vital untuk sarana terpadu moda transportasi.

1.1.2. Friksi Sosial Masyarakat Manggarai

Gambar 1.2 Tawuran Manggarai (Liputan6.com, 2019)

Moda transportasi yang ada membuat Manggarai menjadi kawasan yang ramai karena banyaknya pendatang dan aktivitas masyarakat Manggarai. Diluar permasalahan moda transportasi yang kurang terintegrasi, masyarakat Manggarai juga memiliki masalah sosial yang selalu terjadi. Terdapat sebuah kejadian yang tidak luput terjadi setiap tahunnya oleh beberapa warga Manggarai, yaitu tawuran. Kejadian tawuran ini sering terjadi antar warga kampung bagian di kawasan Manggarai. Dilansir dari *news.detik.com* (2019), tawuran antarwarga ini sudah menjadi kegiatan yang tidak dapat dihindari di Manggarai dan sering kali terjadi.

Ada yang mengatakan bahwa penyebab terjadinya tawuran tersebut adalah kesalahpahaman yang sering terjadi antar warga, ada juga yang mengatakan jika warga kampung sekitar tersebut sudah berselisih sejak lama. Yang merugikan adalah kegiatan tawuran ini bisa terjadi di berbagai tempat. Mulai dari rel kereta api yang menggangu jadwal aktivitas Stasiun Manggarai, jalan raya Manggarai yang dapat melumpuhkan lalu lintas, dan juga jembatan penyeberangan Kali Ciliwung. Tawuran menjadi masalah yang tidak pernah luput dan selalu memberikan dampak negatif bagi lingkungan dan masyarakat Manggarai lainnya.

1.1.3. Matinya Pasaraya Sebagai Ruang Komunal

Gambar 1.3 Pasaraya Manggarai (Google.com, 2019)

Di lain sisi, dengan banyaknya masyarakat Manggarai dan juga pengguna moda yang datang ke kawasan Manggarai, dibutuhkan juga sebuah wadah untuk memenuhi kebutuhan yang orang-orang tersebut. Manggarai memiliki sebuah *mall* yang pernah berjaya pada masanya, yaitu Pasaraya Manggarai, namun tidak untuk saat ini. Zaman yang sudah berubah sehingga merubah selera dari masyarakat dan juga munculnya banyak *mall* baru yang berada di sekitar kawasan Manggarai membuat Pasaraya Manggarai mati, sepi tanpa penghuni. Dilansir dari *cnnindonesia.com*(2019), Pasaraya putus dengan salah satu *department store* ternama dikarenakan kondisi tersebut, beberapa gerai makanan, pakaian, dan tempat bermain tutup, membuat Pasaraya kehilangan lebih banyak pelanggan Hal tersebut tidak mendorong *mall* untuk melakukan sebuah adaptasi dengan kondisi yang berjalan sekarang, mereka tetap berjalan dengan kondisi dan juga sistem yang ada. Dari sini, muncul sebuah pertanyaan, apa yang benar-benar membuat

masyarakat Manggarai tidak lagi menggunakan Pasaraya Manggarai? Apakah perubahan selera masyarakat? Munculnya *mall* lain yang membuat kalah bersaing? Apakah Pasaraya yang tidak adaptif dan fleksibel? Ataukah faktor lain?

1.2. Konteks Perancangan

1.2.1. Manggarai Sebagai Konteks

Gambar 1.4 Peta Kawasan Manggarai (google.maps.com, 2019)

Konteks perancangan diawali dari kawasan Manggarai itu sendiri. Kondisi kawasan Manggarai yang sedemikian rupa memiliki banyak komponen yang mendorong terjadinya fenomena-fenomena tersebut. Kawasan yang cukup luas, ramai, selalu aktif dan juga memiliki aktivitas yang beragam dari pagi hingga malam hari. Kawasan Manggarai didukung dengan infrastruktur di bidang transportasi, yaitu stasiun kereta dan juga terminal transjakarta/busway walaupun tidak terkoneksi dengan baik. Di lain sisi ada beberapa moda transportasi lain yang mendukung, antara lain angkot/mikrolet, metromini, bajaj, dan ojek online.

Kondisi urban kawasan Manggarai sendiri lebih banyak diperuntukan sebagai kawasan permukiman dan juga komersil. Wilayah permukiman yang berada di Manggarai pun dapat terbilang padat dengan kondisi masyarakat dengan tingkat ekonomi yang cukup beragam tetapi lebih didominasi tingkat menengah-ke bawah. Pada umumnya kawasan stasiun di DKI Jakarta kental dengan kondisi terbelakang, kumuh dan tertinggal. Lahan bebas disekitar stasiun seringkali digunakan sebagai tempat tinggal illegal yang terus menerus dibiarkan hingga menjadi padat dan cenderung slum (Irawati, 2013). Aktivitas yang banyak dilakukan oleh masyarakat

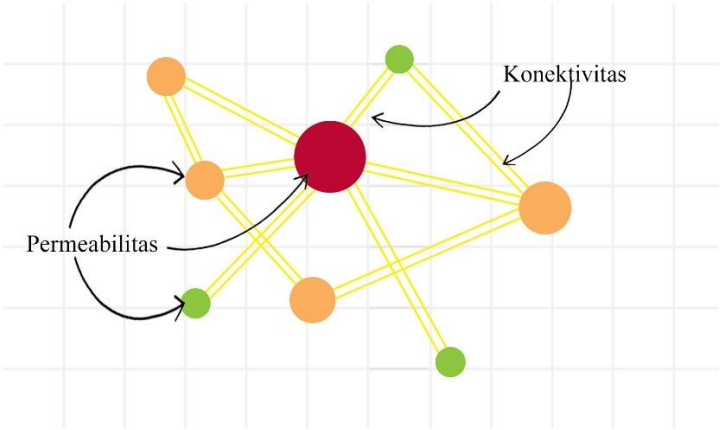
Manggarai adalah di bidang komersil, mulai dari kuliner, kebutuhan rumah tangga, hingga barang tangan kedua atau barang-barang loak.

Posisi kawasan Manggarai yang menjadi perbatasan antara 3 Kotamadya yaitu Jakarta Selatan, Jakarta Pusat, dan Jakarta Timur membuat Manggarai menjadi kawasan yang cukup padat. Hal ini dikarenakan pengguna yang berasal dari berbagai wilayah. Moda transportasi berupa kereta api yang juga mendukung bahkan mendorong datangnya pengguna yang berasal dari luar daerah Jakarta dan membuat manggarai menjadi salah satu stasiun terbesar yang beroperasi di Jakarta (Adhiprasasta & Noerwasito, 2018). Sehingga membuat pengguna yang datang dan berada di kawasan Manggarai memiliki latar belakang yang berbeda-beda, dari rentang usia, ekonomi, tujuan, hingga aktivitas yang dilakukan.

Dari isu permasalahan yang muncul dan sangat beragam, mulai dari ruang komunal dan sosial, gesekan sosial, dan kekacauan sistem urban, juga melihat konteks dari sebuah kawasan Manggarai konteks perancangan yang dibawa akan lebih mengarah kepada ruang atau wadah apa yang akan tercipta dan bisa jadi ditingkatkan kualitasnya untuk mengintegrasi juga mengatasi isu yang beragam dari lintas disiplin yang berbeda. Dari hal tersebut, eksistensi dan bagaimana sebenarnya sebuah ruang dalam konteks Manggarai coba dipertanyakan kembali dan akan diintegrasikan untuk menghasilkan sebuah wadah yang akan mengintegrasikan beberapa fungsi.

1.2.2. Konektivitas dan Permeabilitas

Dibutuhkan sebuah konektivitas antar elemen untuk mencoba mengatasi permasalahan integrasi yang ada di kawasan Manggarai. Konektivitas dalam konteks perancangan mengarah kepada bagaimana keterhubungan antara suatu tempat atau posisi dengan yang lainnya baik secara fisik maupun non fisik (Avery, Regmi, & Joshi, 2017). Adanya konektivitas memunculkan akses dari suatu tempat ke tempat lainnya. Keterhubungan atau konektivitas ini biasanya disertai dengan permeabilitas.



Gambar 1.5 Keterhubungan Konektivitas dan Permeabilitas

Permeabilitas diartikan sebagai perbandingan antara volume dalam sebuah wadah yang dianggap dapat diisi dan volume seluruh wadah (Ephes, 2006). Hubungan antara konektivitas dan permeabilitas adalah bagaimana keterhubungan antara suatu tempat dengan tempat lainnya memiliki kapasitas atau volume yang cukup untuk menampung kondisi yang ada. Semakin banyak konektivitas yang terdapat di suatu tempat, maka akan semakin besar permeabilitas atau daya tampung yang dibutuhkan tempat tersebut. Jika kondisi terhadap konektivitas dan permeabilitas cukup ideal, akan mengahasilkan aksesabilitas antar tiap tempat yang semakin efektif dan juga lebih teratur. Sehingga aktivitas urban akan berjalan dengan lancer dan saling terkoneksi satu sama lain. Konektivitas terjadi sudah terdapat cukup banyak di kawasan Manggarai dari berbagai sisi, akan tetapi permeabilitas pada kawasan ini dirasa kurang, elemen yang ada di kawasan Manggarai cukup banyak tetapi tidak diimbangi dengan kapasitas yang memadai sehingga memunculkan permasalahan-permasalahan yang membuat aktivitas urban menjadi terhambat. Oleh karena itu hal ini dibutuh sebuah katalis untuk menyelesaikan masalah tersebut.

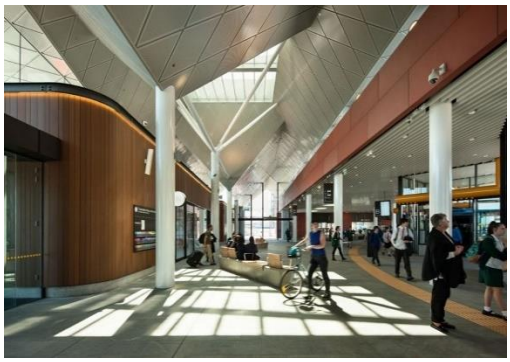
1.2.3. Ruang Komunal Sebagai Pengontrol Sosial

Selain pengintegrasian moda melalui konektivitas dan permeabilitas, konteks sosial dan juga kebutuhan akan pembaharauan ruang komunal coba diintegrasikan. Kondisi Pasaraya yang kian sepi mendorong untuk menciptakan suatu wadah komunal baru yang adaptif juga fleksibel agar bisa menyesuaikan dengan kondisi aktivitas sosial dan kebutuhan, dan secara tidak langsung mencoba untuk

mengontrol masyarakat Manggarai untuk meningkatkan interaksi antar masyarakat guna meminimalisir friksi sosial (Tawuran) yang terjadi di kawasan tersebut.

Menurut Steven Tiesdel dan Taner Oc (1993) dalam teori *Architecture and People,* pengaruh perilaku dimulai melalui lingkungan fisik, dimana pada nantinya lingkungan fisik akan membentuk perilaku yang sesuai. Dari hal tersebut, sebuah ruang harus bisa mendefinisikan perilaku seperti apa dan kontak sosial yang akan terjadi pada ruang tersebut (Appleyard, 1979) Sehingga kondisi wadah atau ruang yang akan diadakan diharap dapat membentuk perilaku masyarakat Manggarai yang lebih teratur dan lebih tertata. Interaksi dengan pendatang dan warga akan menjadi sebuah nilai tambah dari hal tersebut sehingga muncul sebuah wadah yang terintegrasi. Dari kondisi yang ada, dalam hal ini konteks wadah komunal (Pasaraya) dan konteks sosial (Friksi warga Manggarai), konteks perancangan yang coba dihadirkan mengarah ke integrasi fungsi sebuah wadah untuk berkumpul yang secara tidak langsung mencoba untuk mengontrol kondisi sosial dengan ruang yang coba diintegrasikan.

1.3. Data Pendukung



Gambar 1.6 Christchurch Bus *Interchange* (Archdaily.com, 2019)

Nama : Christchurch Bus *Interchange*

Tahun : 2015

Arsitek : Architectus

Lokasi : Christchurch, New Zealand

Merupakan sebuah objek yang difungsikan sebagai *interchange* yang dibangun setelah gempa yang terjadi di Christchurch. Yang membuat objek ini unik adalah bagaimana objek fungsi sebagai katalis revitalisasi kondisi kota, dalam kondisi baik maupun dalam proses pembangunan. Pembangunan sebuah *interchange* setelah terjadi gempa dianggap sangat penting, dikarenakan kondisi kota yang serba cepat membutuhkan integrasi transportasi yang efisien dan efektif untuk menghidupkan kondisi aktivitas kota.

Menurut sang arsitek, *interchange* merupakan bagian yang sangat vital dari infrastruktur dari sebuah kota yang tidak hanya membutuhkan sebuah *public transportation hub* yang efisien tetapi juga membangun identitas sebuah kawasan dan pengalaman *public space* di suatu kota. Objek ini mengintergrasikan bus, kereta dalam kota, taksi, pengendara sepeda, dan juga *light rail* yang akan datang. Pengintegrasian ini menghubungkan berbagai moda transportasi dan memudahkan aksesabilitas moda transportasi umum dan mobilisasinya.

Dari studi preseden yang ada, masalah utama kondisi urban setelah bencana adalah konektivitas untuk mempercepat pergerakan aktivitas ke seluruh kota. Pembangunan *interchange* menjadi solusi untuk katalis pergerakan aktivitas tersebut dan menjadi bagian vital dalam kota. Fungsi dari *interchange* juga bisa

digabungkan dengan fungsi-fungsi lainnya seperti penyimpanan kendaraan pribadi, ruang publik, dan juga fungsi lain yang dapat meningkatkan interaksi antar pengguna.

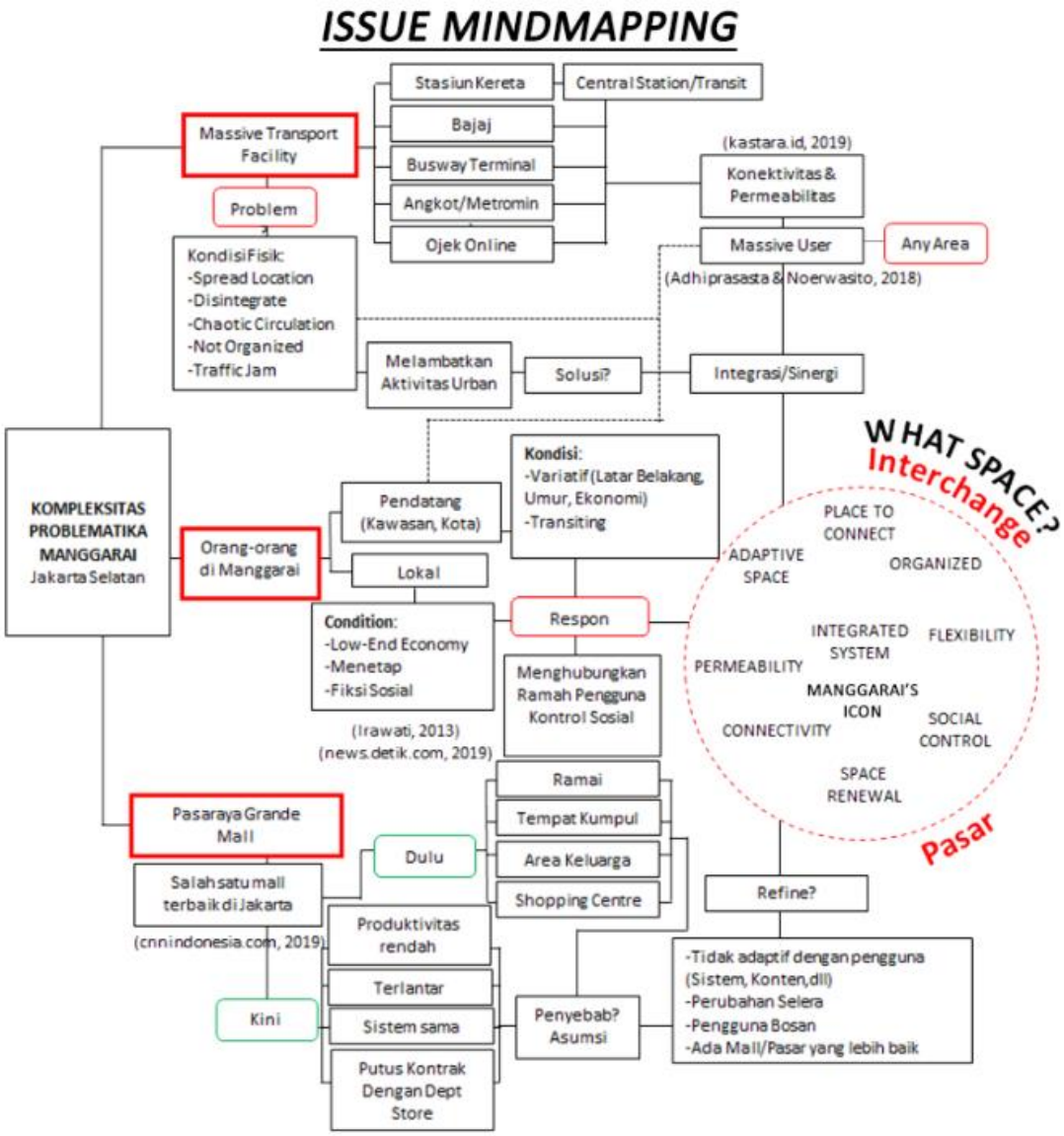
1.4. Permasalahan Perancangan

1.4.1. Disintegrasi Struktur Urban dan Friksi Sosial

Kompleksitas dan kekontrasan bidang permasalahan yang terjadi di Manggarai dengan segala aspek dibelakangnya, mulai dari kekacauan urban, gesekan sosial, dan juga kondisi wadah sosial yang ada, akan muncul sebuah kondisi yang mempertanyakan: Apakah arsitektur dapat menyelesaikan atau setidaknya mengurangi kompleksitas permasalahan dengan konteks yang ada di kawasan Manggarai? Dan apakah ada ruang yang dapat ditingkatkan kualitasnya untuk mengatasi dan mencapai hal tersebut?

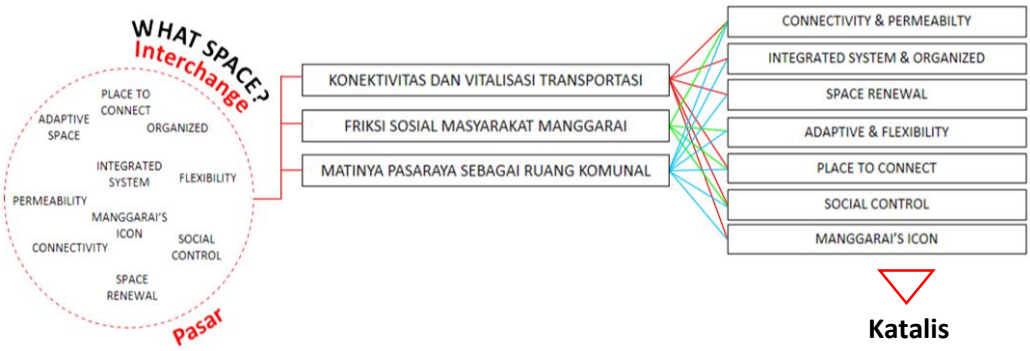
Permasalahan dari tiap isu yang yang ada akan direspon dalam bentuk perancangan. Dengan berbagai komponen yang cukup terlihat kontras tiap poinnya, fungsi ruang, program, elemen dan aktivitas yang diciptakan akan diintegrasikan satu sama lain sehingga menciptakan sebuah kondisi yang mencoba menyelesaikan tiap permasalahan Manggarai yang jika disatukan akan begitu kompleks. Yang pada akhir dari perancangan, objek rancangan setidaknya mengurangi penyebab dan dampak yang ditimbulkan dari isu perancangan yang ada jika tidak dapat mengurangi secara kesuluruhan.

1.4.2. *Problem-Issue Mindmaping*



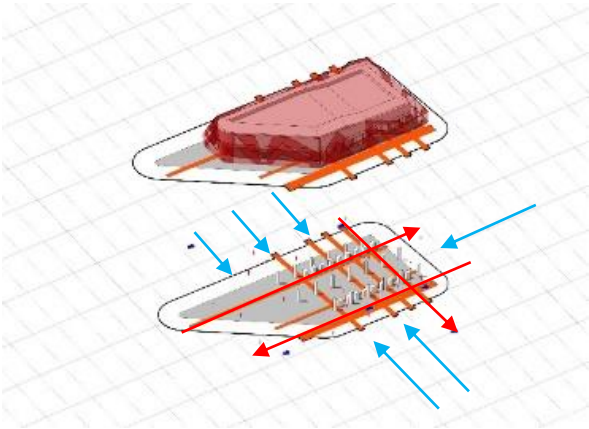
Gambar 1.7. Integrasi Isu Kawasan Manggarai

1.5. Permasalahan dan Kriteria Desain



Gambar 1.8. Domain Transfer dari Isu ke Kriteria Desain

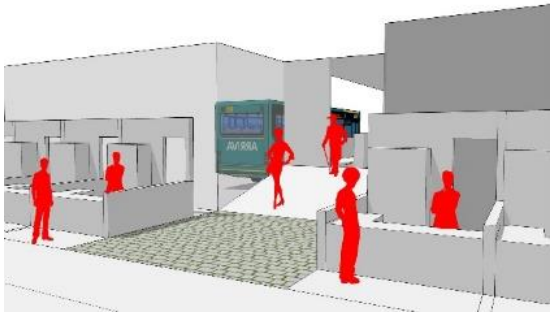
Ruang yang dirancang memiliki beberapa persyaratan yang dibutuhkan untuk mewujudkan kondisi-kondisi. Kondisi yang coba diciptakan mengarah untuk memperbaharui dan menciptakan sebuah kondisi yang baru untuk kawasan Manggarai. Kondisi yang diciptakan akan mencoba menjadi katalis aktivitas yang ada disekitarnya dan berdampak menerus ke kondisi urban dengan meningkatkan kecepatan juga tingkat arus aktivitas. Dari permasalahan yang ada, ditarik beberapa kondisi pada objek sebagai jalan keluar (Kriteria desain) penyelesaian adalah:



Gambar 1.9. Connectivity dan Permeability

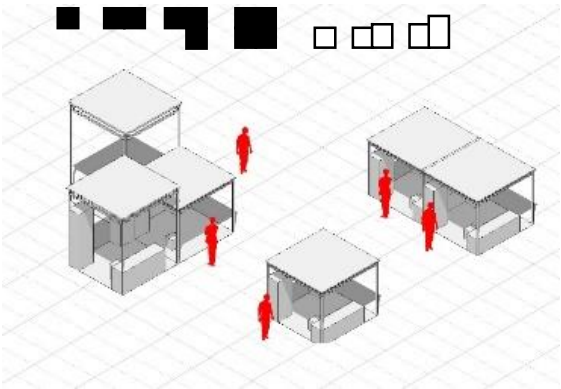
a. ***Connectivity*** **dan** ***Permeability***: Konektivitas dan permeabilitas menghasilkan aksesabilitas. Ruang yang ada harus dapat memberikan koneksi dan juga akses sirkulasi yang sesuai. Hal ini juga didorong dengan daya tampung ruang yang cukup besar, baik bagi pengguna maupun

transportasi yang keduanya menjadi elemen utama. Sirkulasi yang tertata dan mengarahkan dengan elemen seperti lanskap disertai kapasitas yang cukup akan menciptakan sebuah aksesabilitas yang efektif.



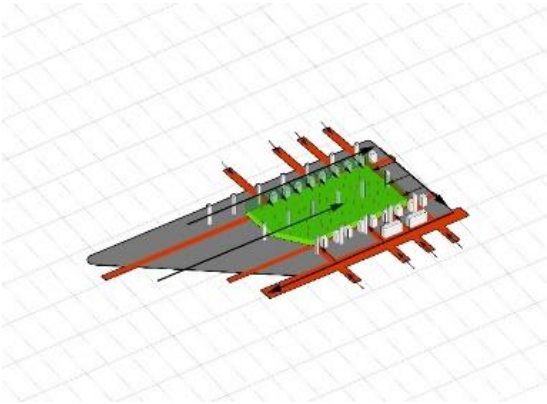
Gambar 1.10. Ilustrasi Integrated System dan Organized

b. ***Integrated System* dan *Organized***: Pengintegrasian sistem dan pengaturan program fungsi yang sudah ada dengan sistem yang baru terutama di bagian transportasi dan juga wadah aktivitas sosial. Implementasi dilakukan baik pada objek rancangan (*Interchange* dan pasar) dengan elemen di luar (Stasiun, Halte, dan lain-lain), maupun dengan elemen yang dimiliki objek itu sendiri (Program *interchange* dan program pasar). Hal ini dimaksudkan agar tidak terdapat elemen yang berdiri sendiri, tetapi saling mendukung, sehingga mengurangi dampak yang ada. Dengan adanya pengintegrasian pola aktivitas yang terjadi akan menjadi lebih cepat dan juga teratur.



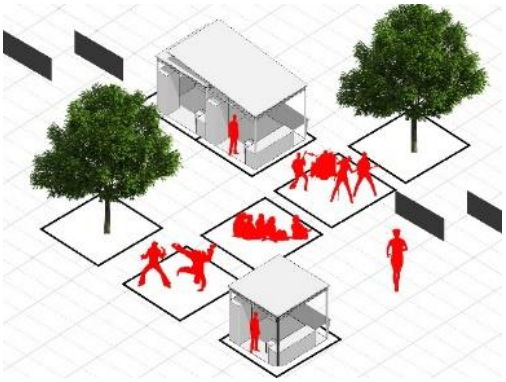
Gambar 1.11. Ilustrasi Adaptive dan Flexibility

c. ***Adaptive* dan *Flexibility***: Beberapa elemen ruang yang ada di dalam objek rancangan diusahakan dapat berdaptasi dengan kebutuhan aktivitas dan fungsi pelengkap yang dapat berubah sewaktu-waktu. Elemen pembentuk ruang seperti kolom, dinding, ataupun langit-langit dapat dipermainkan sesuai kebutuhan. Bahkan permainan cahaya, tekstur, warna dapat menjadi penyebab sebuah ruang terbentuk.



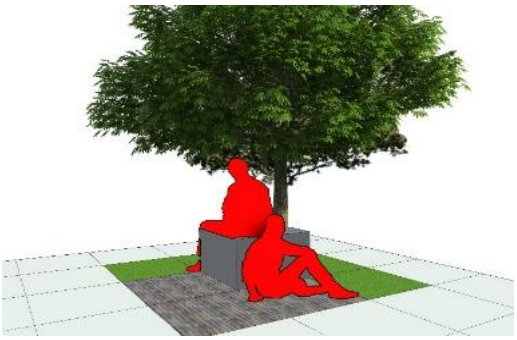
Gambar 1.12. Ilustrasi Place to Connect

d. ***Place to Connect***: Sirkulasi yang mengarah dan juga pengadaan sebuah ruang publik yang berfungsi sebagai “penghubung” untuk pengguna, yaitu warga Manggarai dan pengunjung yang bertransit, sehingga memunculkan interaksi satu sama lain. Aktivitas yang disajikan dalam sebuah ruang juga mendorong interaksi secara aktif maupun pasif.



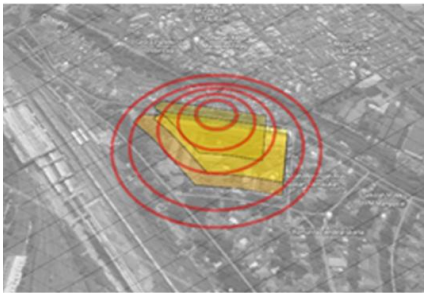
Gambar 1.13. Ilustrasi Space Renewal

e. ***Space Renewal***: Kebutuhan ruang komunal baru di area Manggarai sebagai pengganti Pasaraya, harus mempunyai pembaharuan dalam sistem dan juga konten yang terdapat di dalamnya. Sehingga kondisi yang baru dapat menjadi berkelanjutan. Hal ini didorong dengan mewujudkan pola aktivitas yang beragam dan variatif juga ruang yang atraktif. Elemen fisik dan non fisik yang dapat berubah pun memberikan suasana yang berbeda tiap saatnya



Gambar 1.14. Ilustrasi Social Control

f. ***Social Control***: Aktivitas yang terjadi di dalamnya tidak secara langsung mengatur/ mengontrol orang, tetapi dengan memberikan opsi untuk melakukan beberapa aktivitas melalui elemen fisik ataupun non-fisik yang ada di dalam bangunan. Seperti misalnya sebuah kubus beton yang terdapat dibawah pohon tidak mempunyai fungsi yang menentukan. Akan tetapi dari user sendiri yang memilih fungsi dari kubus beton tersebut. Di luar hal tersebut elemen yang ada coba mempertahankan pilihanpilihan tersebut agar tidak terjadi penyimpangan berlebih.



Gambar 1.15. Ilustrasi Manggarai's Icon

g. ***Manggarai's Icon***: Objek menjadi ikon atau landmark dari Manggarai yang nantinya menjadi salah satu pusat aktivitas dari kawasan Manggarai. Aktivitas yang terjadi menjadi penghubung antara warga di sekitar Manggarai dan juga dari luar Manggarai.

Kriteria desain yang ada tidak berdiri sendiri akan tetapi terhubung satu sama lain, sehingga beberapa penyelesaian yang dihasilkan dapat menyelesaikan beberapa kondisi. Dengan tercapainya kriteria yang diharapkan akan memunculkan kondisi yang mempercepat dan melancarkan kondisi urban.

(*Halaman ini sengaja dikosongkan)*

BAB 2
PROGRAM DESAIN

2.1 Program Aktivitas

Program aktivitas yang dibentuk berdasarkan dari fungsi utama yang diajukan, yaitu berkaitan dengan pasar dan juga *interchange*. Sehingga aktivitas yang berjalan fokus dengan fungsi tersebut dan disertai dengan aktivitas tambahan yang mendukung. Selain itu, terdapat aktivitas tambahan yang menyesuaikan dengan kebutuhan.

A. Arus Transportasi-Transit

Penggunaan transportasi merupakan salah satu aktivitas penting dan utama yang coba diwujudkan sebagai katalis aktivitas urban. Aktivitas penggunaan transportasi yang coba diwujudkan lewat pengguna mengarah kepada sirkulasi pengguna berupa transit atau perpindahan dari transportasi yang satu ke yang lain. Pengguna akan diarahkan ke arah yang mereka tuju untuk menaiki transportasi menuju destinasi selanjutnya.

Tabel 2.1 Tabel Aktivitas Arus Transportasi

Aktivitas Utama	Detail Aktivitas	Pelaku	Kebutuhan Ruang
Arus Transportasi-Transit	Menunggu Bis (TJ/Metro)	Pengunjung	Ruang Tunggu
	Menunggu Transportasi	Pengunjung	Area Duduk/Santai
	Menaikan Penumpang	Supir Transportasi	Halte
	Menurunkan Penumpang	Supir Transportasi	
	Operator Transportasi	Operator	Ruang Operator
	Menjemput penumpang	Supir Transportasi	Drop Off
	Mengantarkan Penumpang	Supir Transportasi	
	Menunggu Penumpang	Supir Transportasi	Pangkalan
	Memarkir Mobil	Pengunjung	Parkir Mobil
	Memarkir Motor	Pengunjung	Parkir Motor
	Ticketing	Staff	Ruang Ticketing

Selain aktivitas yang dilakukan oleh manusia, aktivitas juga dilakukan oleh transportasi umum yang berada di sekitar lahan. Transportasi menjadi objek pelaku aktivitas yang cukup penting disekitar area lahan. Memindahkan masa dari satu tempat ke tempat lainnya, pergerakan dari transportasi merupakan suatu kegiatan yang cukup penting sebagai katalis.

B. Transaksi (Jual-Beli)

Aktivitas lain yang coba diwujudkan adalah sebuah transaksi atau jual beli. Perwujudan sebuah interaksi dengan saling memberikan sesuatu baik material fisik maupun non fisik yang dapat ditukar antara subjek satu dengan subjek lainnya.

Tabel 2.2 Tabel Aktivitas Transaksi (Jual-Beli)

Aktivitas Utama	Detail Aktivitas	Pelaku	Kebutuhan Ruang
Transaksi/Jual-Beli	Berdagang	Pedagang	Kios/*Stall*
	Menjajakan dagangan	Pedagang	
	Menunggu pelanggan	Pedagang	
	Membeli dagangan	Pengunjung/Pembeli	
	Membayar/Transaksi	Pedagang/pengunjung	
	Memasukan dagangan	Pedagang	
	Membuang sampah	Pedagang	Tempat Pembuangan

Dalam hal ini tentu saja membutuhkan interaksi antara penjual dan pembeli. Interaksi tersebut bisa terjadi antara sesama warga Manggarai ataupun warga Manggarai dengan pengunjung yaitu orang yang sedang bertransit (Pengguna *interchange*). Hal ini mendukung untuk meningkatkan interaksi antara penggunanya.

C. Aktivitas Komunal Eventual

Aktivitas lain yang coba diciptakan adalah aktivitas eventual yang diadakan oleh pengelola dan juga warga Manggarai yang ada di sekitar objek. Merupakan aktivitas yang selalu berubah setiap saat, adaptif, fleksibel, dan menjadi aktivitas pelengkap dalam objek.

Tabel 2.3 Tabel Aktivitas Komunal Eventual

Aktivitas Utama	Detail Aktivitas	Pelaku	Kebutuhan Ruang
Aktivitas Komunal Eventual	Berkumpul	Pengunjung	Area Duduk/Santai-Ruang terbuka untuk massa berjumlah besar-Ruang terbuka hijau
	Bersantai	Pengunjung	
	Menunggu, Makan, Minum	Pengunjung	
	Bazaar	Pengelola	
	Acara Musik	Pengelola	
	Lomba	Pengelola	
	Pameran	Pengelola	

Aktivitas tersebut merupakan poin atraksi pada objek berupa event seperti bazaar, acara musik, dan lain-lain. Hal ini coba diciptakan untuk memunculkan

sebuah momen berinteraksi antar sesama pengguna dan menjadi saran berkumpul bagi warga di sekitarnya.

D. Pengelolaan/*Maintenance*

Tabel 2.4 Tabel Aktivitas Pengelolaan/Maintenance

Aktivitas Utama	Detail Aktivitas	Pelaku	Kebutuhan Ruang
Pengelolaan/ Maintenance	Pengelolaan Bangunan	Pengelola	Ruang Administrasi
	Rapat	Pengelola &Staff	Ruang Rapat
	Istirahat Staff	Staff	Ruang Staff
	Menjaga Keamanan	Security	Ruang Security
	Membersihkan Bangunan	Staff	Janitor
	Penyimpanan Barang	Staff	Gudang

Aktivitas pendukung yang disediakan adalah pengelolaan dari i*nterchange* dan juga pasar itu sendiri. Pengelolaan dilakukan oleh beberapa pihak pengelola dan staffnya untuk menjaga keberlangsungan dan keberlanjutan i*nterchange* dan pasar. Beberapa aktivitas yang dilakukan antara lain, pengelolaan bangunan, pengelolaan program, administrasi biaya, dan lain-lain.

2.2. Fungsi Bangunan

Pengarahan aktivitas penggunaan transportasi terutama transit dari transportasi satu ke yang lainnya mendukung untuk memunculkan sebuah fungsi i*nterchange*. *Interchange* sendiri akan menjadi pusat katalis aktivitas mulai dari kawasan Manggarai dan mendorong keluar. Hal ini membuat i*nterchange* sebagai pusat dari pergerakan di dalam daerah kota, baik dari transportasi umum sendiri dan maupun manusia. Hal ini secara tidak langsung memberi kontrol kepada pengguna agar tetap bergerak dan terarah.

Di lain sisi, fungsi pasar diwujudkan secara beriringan untuk menciptakan sebuah ruang sarana berkumpul bagi warga Manggarai dan orang-orang yang datang ke daerah Manggarai untuk berpindah transportasi. Hal ini juga mendorong terbentuknya wadah bagi warga Manggarai yang mayoritas berprofesi sebagai pedagang. Pasar akan menciptakan intensitas interaksi antara pengguna dengan kondisi keramaian yang ada, terutama antar warga Manggarai dari berbagai wilayah. Pasar sendiri akan memberikan efek yang cukup kontras dibandingkan

dengan i*nterchange*, yaitu kebebasan dalam bergerak, beraktivitas dan juga interaksi.

Terdapat juga sebuah ruang komunal fleksibel yang dapat digunakan warga Manggarai untuk membentuk aktivitasnya sendiri. Wadah tersebut merupakan area berkumpul yang tidak memiliki fungsi yang pasti, namun tercipta sesuai dengan kebutuhan. Hal diharap menciptakan integrasi antar penggunanya, sehingga mendorong interaksi lainnya. Membuat objek menjadi pusat dari aktivitas mendorong area ini menjadi ikon kawasan Manggarai, karena baik dari warga Manggarai ataupun pengguna moda transportasi akan mendatangi tempat ini.

2.3. Rekapitulasi Program Ruang

Pengukuran dimensi ruang yang dibutuhkan akan menggunakan standar pada data yang terdapat pada buku standar oleh Neufert (2002) volume satu dan dua. Pengukuran pada awalnya menggunakan standar yang ada sesuai konsep pasar dan i*nterchange* lalu dikembangankan. Pembagian ruang aktivitas secara garis besar disusun oleh dua bagian yaitu i*nterchange* dan juga pasar, yang di dalamnya juga terdapat fungsi komplementer yaitu ruang komunal. Dari fungsi tersebut beberapa elemen ruang muncul untuk menunjangnya.

A. Interchange

Aktivitas transportasi yang berlangsung adalah untuk menaikan dan menurunkan penumpang. Bus Transjakarta memiliki lebar 2,5m, sehingga lebar sirkulasi yang coba dibuat adalah sekitar 4m tiap jalurnya. Halte setidaknya memiliki ketinggian 110cm sesuai dengan tinggi pintu Transjakarta. Ruang tunggu setidaknya dapat menampung 60 orang yang akan masuk (kapasitas 1 bus Transjakarta) dan 60 orang yang akan keluar, sehingga setidaknya ruang tunggu/halte memiliki kapasistas 60 orang. Dengan asumsi 40 orang berdiri dan 20 orang duduk. Tiga halte dibuat untuk mengakomodasi empat koridor Transjakarta. Sirkulasi untuk transjakarta diusahakan hanya untuk drop-off, pick-up, lalu kembali berjalan.

Tabel 2.5 Tabel Kebutuhan Ruang Utama *Interchange*

INTERCHANGE/PARK & RIDE SYSTEM [I]			
Program	Ruang	Jumlah	Luas Ruang Total (m2)
Transportasi	Halte Transjakarta (TJ)	3	270
	Ruang Operator Halte (TJ)	3	9
	Area Mangkal Mobil (Online)	11	165
	Area Mangkal Ojek (Online)	80	160
	Parkir Mobil	275	4125
	Parkir Motor	650	1300
	Ruang Tunggu Transjakarta	2	300
	Ruang Tunggu Ojek/Kendaraan	1	280

Untuk ojek dan mobil online tidak disediakan terlalu banyak dikarenakan aktifnya pick-up penumpang yang terjadi di sekitar kawasan stasiun. Parkir mobil dan motor disediakan cukup banyak terutama untuk penitipan agar bisa berpindah moda.

B. Pasar

Konsep ruang pasar yang ditetapkan sendiri terdapat tiga jenis. Ruang pasar jenis pertama merupakan *stall* yang diletakkan di sekeliling area objek dan permanen.

Tabel 2.6. Tabel Kebutuhan Ruang Pasar

PASAR [P]			
Program	Ruang	Jumlah	Luas Ruang Total (m2)
Area Pasar	*Stall* Makanan dan Minum	20	180
	Stall Pasar	50	540
	Stall Pasar Portable	~(Kondisional)	~(Kondisional)

Stall menjadi area pasar untuk kebutuhan sembako membantu pasar yang ada di dekat Stasiun Manggarai. Ruang pasar kedua merupakan *stall* yang menjual makanan dan minuman. Dan *stall* yang ketiga merupakan *stall* portable yang digunakan untuk area bazaar pada ruang komunal eventual, dimana *stall* dapat dibongkar pasang dan menyesuaikan dengan kebutuhan.

C. Area Komunal

Aktivitas komunal utama dipusatkan pada ruang komunal eventual yang dikelilingi area duduk/santai. Aktivitas yang terjadi di dalamnya adaptif dan fleksibel serta berubah tiap saatnya.

Tabel 2.7 Tabel Kebutuhan Ruang Komunal

RUANG KOMUNAL [K]			
Program	Ruang	Jumlah	Luas Ruang Total(m2)
Area Komunal	Ruang Komunal Eventual	1	6500
	RTH/ Ruang Komunal	1	1400
	Area Duduk/Santai (Podium)	5	1330
	Area Makan &Minum	4	330
	Working Area	2	113,5
	Mini Library/Sitting Area	2	390
	Area Komunal Lt.2	4	640

Di lain sisi terdapat beberapa area komunal penunjang lainnya seperti area komunal lantai 2, working area, mini library, juga area makan dan minum untuk bersantai.

D. Penunjang/*Service*

Di luar itu juga terdapat beberapa ruang yang mendukung berjalannya ruang-ruang utama. Dimana ruangan yang ada berfungsi sebagai *maintenance* atau pemelihara kondisi bangunan.

Tabel 2.8 Tabel Kebutuhan Ruang Penunjang

SERVICE [S]			
Program	Ruang	Jumlah	Luasan Ruang (m2)
Utilitas Listrik	Ruang Genset	3	105
	Shaft Listrik	3	9
	Lift	3	27
Utiitas Sampah	Tempat Pembuangan	2	20
Utilitas Kebakaran	Hydrant	Menyesuaikan Luas Lahan	~
	Tangga Darurat	3	180
Utilitas Air	Toilet (KM Pria, 2 Toilet, 5 Urinoir, 1 Wastafel) (KM Wanita, 4 Toilet, 1 Wastafel	9	324
	Janitor	9	20
	Shaft Air	3	9
	Ruang Pompa	3	72
Parkir	Pos Satpam & Ticketing	7	42
Penyimpanan	Gudang	2	120
Ibadah	Musholla	1	70
	Tempat Wudhu	1	27

Tabel 2.9 Tabel Kebutuhan Ruang Administrasi

ADMINISTRASI [A]			
Program	Ruang	Jumlah	Luas Ruang Total (m2)
Administrasi & Maintenance	Ruang Staff	5	125
	Ruang Manajemen	2	50

Ruang aktivitas yang dibutuhkan adalah untuk administrasi, pengelolaan/*maintenance*, service, dan penunjang lainnya agar fungsi utama dari bangunan dapat berjalan dengan baik.

2.2. Kajian Tapak dan Lingkungan

2.2.1. Penentuan Lokasi

Konteks perancangan yang diambil berada di kawasan Manggarai terutama di wilayah yang mencakup tiga isu utama yang diangkat, sehingga penentuan lokasi berada di tempat yang dapat menghubungkan ketiga permsalahan tersebut dengan memperhatikan kriteria:

a. **Area yang diketahui perancang**
   Hal ini diperlukan untuk meningkatkan intensitas, mempermudah dan juga meminimalisir waktu yang dibutuhkan dalam mendapatkan data pada lokasi.
b. **Isu yang Diangkat**
   Melihat peracangan yang cukup kontekstual akan fenomena di sebuah wilayah Manggarai, pemilihan lokasi akan menitikberatkan di suatu tempat di kawasan Manggarai yang dapat menghubungkan ketiga permasalahan tersebut untuk diselesaikan.
c. **Titik Kumpul Utama Aktivitas Warga Manggarai**
   Selain itu adanya sebuah titik untuk berkumpulnya aktivitas warga Manggarai berpengaruh kepada aktivitas apa yang akan diwadahi, bentuk, dan kapasitas wadah yang akan dibentuk.
d. **Titik Transportasi Utama**
   Hal ini dipertimbangkan untuk menentukan titik mana yang dapat mencakup sebagian besar poin dalam rumusan masalah sarana transportasi yang ada dan menentukan bagaimana bentuk konektivitas yang akan membentuk aksesabilitas dengan kondisi isu wilayah Manggarai ini.

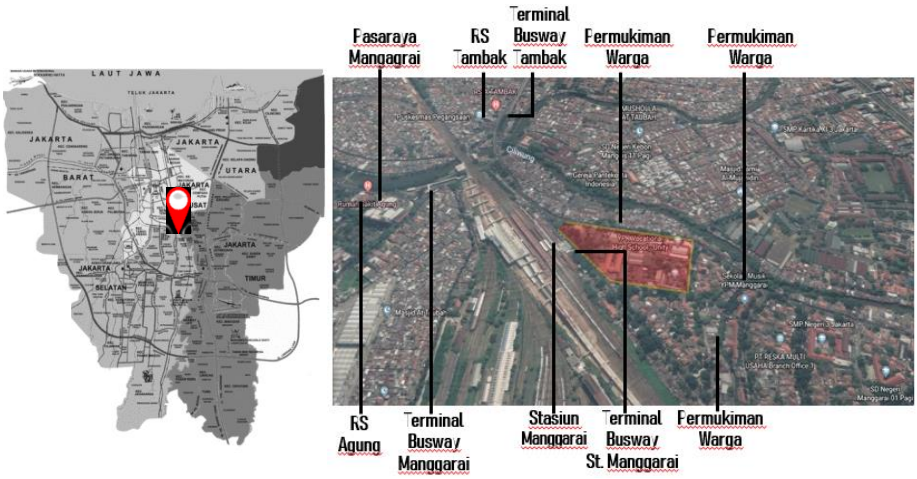
Dari pertimbangan tersebut, lokasi yang dipilih merupakan sebuah komplek lahan yang berada di depan stasiun Manggarai pada Jl.Manggarai 1, Kelurahan

Manggarai, Kecamatan Tebet, Jakarta Selatan. Pemilihan lokasi merupakan sebuah komplek lahan dengan berbagai fungsi bangunan beragam, mulai dari warung, tempat makan, agen pengiriman barang, masjid, dan juga sekolah. Lokasi ini akan dianggap sebagai lahan kosong dengan luas 30000m^2. Lokasi ini menjadi titik kumpul beberapa transportasi yang ada di kawasan Manggarai. Walaupun lokasi yang dipilih tidak terlalu menjadi titik aktivitas utama warga Manggarai, dengan kondisinya yang cukup ramai, titik kumpul aktivitas akan coba diwujudkan di lokasi ini.

2.2.2. Deskripsi Lokasi

Gambar 2.1 Lokasi Lahan (google.com/maps, 2019)

Lahan merupakan sebuah area komplek/blok pada Jl. Manggarai Utara yang sudah terbangun dan nantinya akan dianggap kosong. Lokasi memiliki luas sekitar 30000m^2 yang nantinya dipersempit dan diperkecil lagi.



Gambar 2.2 Konteks Lahan pada Kawasan dan Wilayah Jakarta

Secara kawasan, lahan berada dekat dengan beberapa tempat umum seperti Pasaraya Manggarai, Rumah Sakit Tambak, Rumah Sakit Agung, dan lain-lain. Di

lain sisi, banyak fasilitas transportasi yang mendukung untuk penggunaan kendaraan umum antara lain Stasiun Manggarai, Terminal Busway Manggarai, Terminal Busway Stasiun Manggarai, dan Terminal Busway Tambak. Hal ini sangat mendukung kondisi dimana banyak terdapat fasilitas publik, permukiman warga, dan posisi Manggarai yang berada pada perbatasan 3 kotamadya, yaitu Jakarta Selatan (Manggarai-Tebet), Jakarta Pusat (Cikini), dan Jakarta Timur (Pramuka).

Area di sekitar lahan merupakan beberapa area yang memiliki karakteristik berbeda yang nantinya dari tiap sisi akan coba diadaptasi karakternya dan diimplementasikan ke dalam objek bangunan.

Gambar 2.3 Area Jl. Manggarai Utara I (*google.com*)

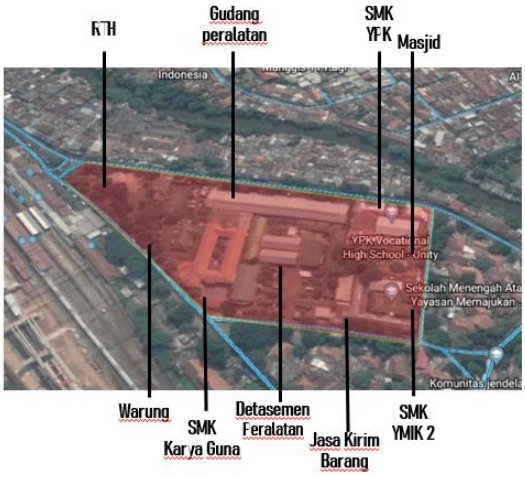
Bagian barat (Jl. Manggarai Utara I) terdapat Stasiun Manggarai dan juga area jalanan yang aktif akan aktivitas transportasi dan manusia.

Gambar 2.4 Area Jl. Manggarai Utara II (*google.com*)

Pada bagian utara (Jl. Manggarai Utara II) merupakan sebuah kampung perumahan kumuh pada bantaran kali ciliwung yang memiliki karakter yang berbeda-beda.

Gambar 2.5 Area Jl. Manggarai Utara VII dan VIII

Dan pada bagian selatan dan timur (Jl Manggarai Utara VII dan VIII) merupakan sebuah kawasan perumahan besar dan juga beberapa area hijau.



Gambar 2.6 Fungsi bangunan pada lahan

Lahan dikelilingi oleh jalan raya, sehingga dapat diakses dari segala arah. Lebar jalan yang ada di sekeliling lokasi rata-rata memiliki lebar 8m sehingga Garis Sempadan Bangunan (GSB) merupakan setengah lebar jalan pada sekeliling lokasi adalah 4m. Jalan raya yang ada memiliki sirkulasi satu arah. Pedestrian way di sekitar lokasi dengan lebar 1.5m-2,5m.

Gambar 2.7 Diagram Keramaian Aktivitas, Kebisingan, dan Sirkulasi Kendaraan

Aktivitas dan keramaian banyak terjadi di sisi barat lahan tepatnya di depan Stasiun Manggarai berupa aktivitas sirkulasi manusia dan juga transit di sekitar area stasiun. Selain itu penumpukan kendaraan juga terdapat di depan Stasiun Manggarai untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, hal ini menyebabkan kepadatan dan keramaian di depan stasiun.

Berbeda halnya dengan sisi utara, timur, dan selatan lahan yang tidak terlalu ramai akan tetapi tetap menjadi arus sirkulasi kendaraan. Hal ini disebabkan oleh sistem sirkulasi kendaraan di sekitar lahan merupakan sistem sirkulasi satu arah sehingga tidak ada arus yang salip menyalip serta berlawanan arah.

Lahan memiliki beberapa fungsi area seperti ruang terbuka hijau, area komersil, area gudang peralatan, area semi permukiman, area kumuh dan juga area pendidikan.

Gambar 2.8 View ke Lahan dari Jl. Manggarai I (google.com/maps, 2019)

Gambar 2.9 View ke Lahan dari Jl. Manggarai II (google.com/maps, 2019)

Gambar 2.10 View ke Lahan dari Jl. Manggarai VIII (google.com/maps, 2019)

Gambar 2.11 View ke Lahan dari Jl. Manggarai VII (google.com/maps, 2019)

2.2.3 Kajian Peraturan dan Data Terkait Tapak

Perda No 1 Tahun 2012

LAMPIRAN II
PERATURAN DAERAH PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA
NOMOR 1 TAHUN 2012
TENTANG RENCANA TATA RUANG WILAYAH 2030

TABEL 1
SISTEM PUSAT KEGIATAN WILAYAH PROVINSI DKI JAKARTA

NO	KAWASAN	PUSAT KEGIATAN PRIMER	PUSAT KEGIATAN SEKUNDER	PUSAT KEGIATAN TERSIER	KETERANGAN
1	Kawasan Medan Merdeka	√			Pusat Pemerintahan
2	Kawasan Mangga Dua	√			Pusat perdagangan
3	Kawasan Bandar Kemayoran	√			Pusat eksibisi dan informasi bisnis
4	Kawasan Sentra Primer Tanah Abang	√			Pusat perdagangan
5	Kawasan Dukuh Atas	√			Pusat perkantoran, perdagangan, dan jasa serta stasiun terpadu dan titik perpindahan beberapa moda transportasi dengan konsep Transit Oriented Development (TOD)
6	Kawasan Segitiga Emas Setiabudi	√			Pusat perkantoran dan jasa keuangan
7	Kawasan Manggarai	√			Pusat perkantoran, perdagangan, dan jasa serta stasiun terpadu dan titik perpindahan beberapa moda transportasi dengan konsep Transit Oriented Development (TOD)

Gambar 2.12 Manggarai Sebagai Pusat Kegiatan Primer (Perda No 1 Tahun 2012, RTRW 2030)

Pada Perda no 1 Tahun 2012 tentang RTRW Kota Jakarta 2030, terdapat beberapa pasal yang menjelaskan tentang arahan fungsi dan pengembangan kawasan Manggarai kedepannya, antara lain:

-Pasal 19 Ayat 1 : Sebagai pembentuk struktur ruang provinsi

-Pasal 29 Ayat 1.a : Pengembangan jaringan jalan arteri

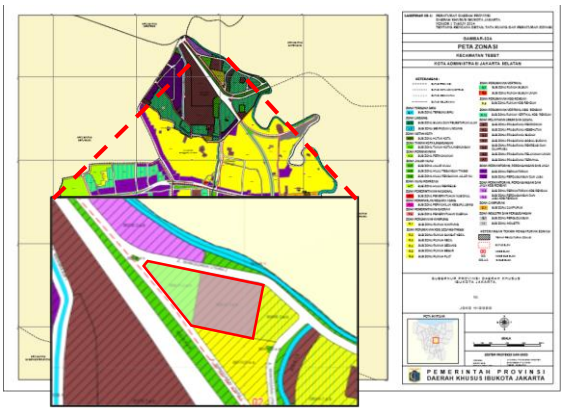
-Pasal 36 Ayat 1 : Pengembangan sistem jaringan transportasi massal berbasis rel

-Pasal 147 H & I : Pembangunan *Park and Ride* dan juga pembangunan terminal/stasiun terpadu sebagai penunjang pergerakan moda angkutan.

-Penjelas Pasal 19.g : Kawasan Manggarai sebagai stasiun terpadu dan titik perpindahan beberapa moda transportasi dengan konsep TOD.

Pada intinya, pengembangan Manggarai kedepannya akan menjadi kawsan terpadu dengan stasiun dan beberapa moda sebagai pust transit berbasis TOD.

Peta Zonasi



Gambar 2.13 Peta Zonasi Kecamatan Tebet (Sumber: Peta Zonasi Tebet)

Secara peruntukan area ini diperuntukan untuk sub zona prasarana pendidikan (coklat) dan juga sub zona hijau pengaman jalur KA (hijau) atau ruang terbuka hijau yang keduanya nanti akan dianggap kosong. Dalam *jakartasatu.jakarta.go.id* terdapat beberapa regulasi yang perlu diperhatikan saat akan mendirikan suatu bangunan pada lahan ini, yaitu:

-GSB (Garis Sempadan Bangunan) : 4m (Lebar Jalan sekeliling lahan 8m)
-KDB (Koefisien Dasar Bangunan) : 50%
-KLB (Koefisien Lantai Bangunan) : 2
-KB (Ketinggian Bangunan) : 4
-KDH (Koefisien Dasar Hijau) : 30%
-KTB (Koefisien Tapak Bangunan) : 55%

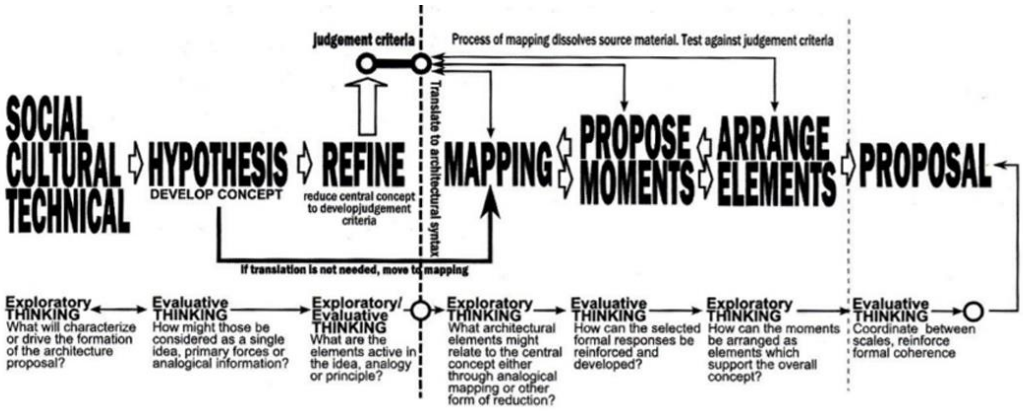
(*Halaman ini sengaja dikosongkan)*

BAB 3

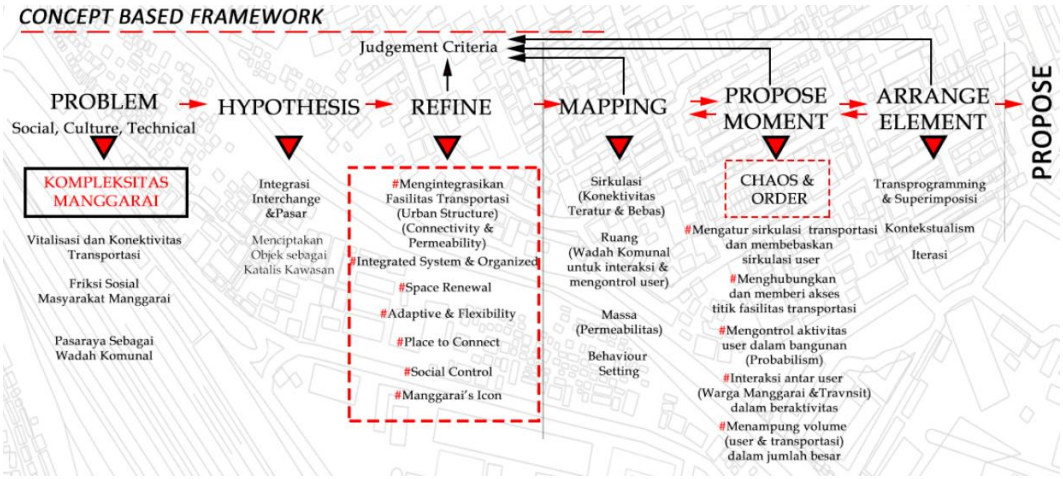
PENDEKATAN DAN METODE DESAIN

3.1. Pendekatan dan Metode Desain pada Proses Perancangan

3.1.1. *Framework*



Gambar 3.1 Concept Based Framework (Plowright, 2014)



Gambar 3.2 Adaptasi Concept Based Framework (Adaptasi Plowright, 2014)

Saat penentuan objek yang akan dirancang, pola pikir perancangan akan lebih mengarah kepada *Concept-Based Framework*. Dimana secara langsung, isu-isu yang muncul dan coba direspon langsung diarahkan kepada *interchange* untuk memunculkan fungsi konektivitas dan permeablitas sebagai katalis aktivitas urban, dan juga sebuah pasar yang akan menjadi sebuah wadah komunal ataupun berkumpul sekaligus pengontrol aktivitas warga Manggarai dan juga pendatang

yang transit di kawasan Manggarai. Hal ini diikuti dengan beberapa kriteria desain yang mendukung penggabungan kedua fungsi tersebun.

Dalam prosesnya, perancangan objek mencoba menggunakan pendekatan *contextualism*, dimana perancangan coba untuk menyusun objek berdasarkan elemen kawasan yang memunculkan sebuah kondisi dan objek yang dirancang akan coba memberikan respon baik secara arsitektural maupun non-arsitektural yang selanjutnya akan disusun menjadi satu kesatuan.

Untuk menyelesaikan isu permasalahan yang ada, elemen dalam konteks wilayah Manggarai yang memiliki pengaruh akan coba dimasukkan. Dimana konteks yang ada di kawasan Manggarai dan juga isu permasalahan yang diangkat akan dijadikan *force* dalam membentuk atribut dari objek yang akan dirancang. Yang pada akhirnya atribut yang muncul akan dirangkai menjadi sebuah objek rancang.

3.1.2. *Behaviour Setting* Sebagai Teori Pendekatan

Objek yang dirancang mengambil pendekatan *behaviour setting* atau perilaku dalam upaya mengontrol aktivitas yang ada. Dalam buku *Environmental Psychology for Design* oleh Dak Kopec (2006), James Averill menyatakan terdapat 3 jenis kontrol dalam lingkungan publik:

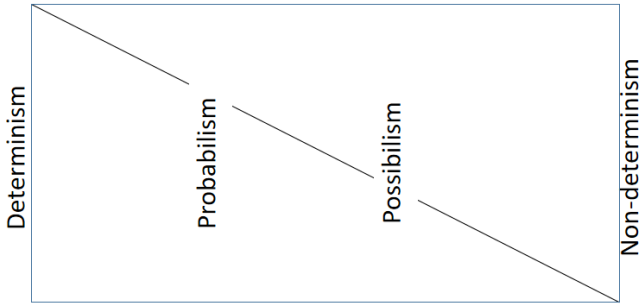
1. ***Behavioral Control***: Kemampuan untuk mengubah *event*/perilaku di lingkungan
2. ***Cognitive Control***: Kemampuan untuk mengubah cara memahami sebuah lingkungan
3. ***Decisional Control***: Kemampuan untuk memilih respons

Dari sini objek rancangan bertujuan untuk menciptakan lingkungan yang dapat mengontrol perilaku dan pola aktvitas yang ada di dalamnya melalui *behavior setting*. Hal itu coba dicapai dengan beberapa hal, yang dalam bukunya Dak Kopec (2006) menyebutkan ada tiga komponen dalam lingkungan publik untuk mencapai *behavior setting*:

1. *Physical Properties*

2. *Social Components*
3. *Environmental Setting*

Desainer pada umumnya akan mengarah kepada *physical properties* dan mengabaikan *social components* juga *environmental settings* yang akan mengarahkan ke *determinism*, dimana elemen fisik pada lingkungan mengikat perilaku apa yang akan terjadi (Farmer & Louw, 1993). Amos Rapoport (1977) menyatakan bahwa terdapat beberapa level dalam *determinism*. Tingkatan dimulai dari *determinism* sampai dengan *non-determinism*.



Gambar 3.3 *Spectrum of Determinism* (Amos Rapoport, *Companion to Architectural Contemporary Thought*, 1993)

Kontrol yang diciptakan akan lebih kepada *probabilism* yang berada diantara *determinism* dan *non-determinism*, dimana elemen fisik akan memberikan kemungkinan untuk dipilih dan tidak terlalu mengikat, beberapa elemen lebih memungkinkan untuk mengarahkan dibandingkan yang lain. Hal tersebut dimasukkan kedalam rancangan, yang nantinya objek dan lingkungannya tidak akan mengontrol secara penuh, akan tetapi lebih ke mengarahkan melalui opsi komponen-komponen fisik ataupun non-fisik yang terdapat dalam rancangan.

3.1.3. *Contextualism* Sebagai Metode Rancang

Gambar 3.4 Kawasan Sekitar Lahan Menjadi Konteks

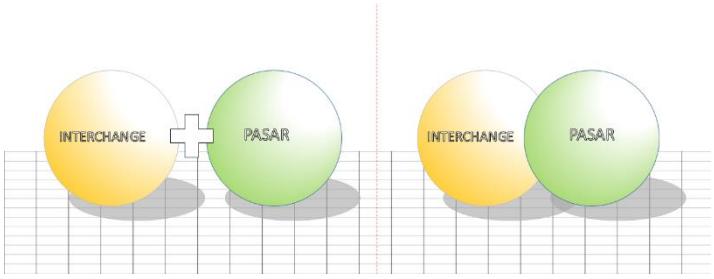
Dalam merumuskan objek yang akan diciptakan dan dengan kondisi isu yang coba diselesaikan dengan kondisi yang cukup spesifik dalam sebuah kawasan, pendekatan yang digunakan lebih mengarah kepada *response to site* dan lebih spesifik kepada *contextualism*.

Dalam bukunya, Kari Jormakka (2007) mengartikan *contextualism* sebagai sebuah metode yang digunakan untuk merancang objek berdasarkan konteks yang berada pada lingkungan tapak. Ia menjelaskan bagaimana façade dari Hans Hollein's Media Tower di Vienna dirancang dengan menggabungkan beberapa elemen yang mengimitasi kondisi bangunan di sekitarnya dari beberapa sisi seperti warna, proporsi, dan fenestrasi (pengaturan pintu jendela).

Rancangan objek melihat *contextualism* sebagai sebuah metode dalam merancang yang lebih memperhatikan konteks suatu kondisi, baik wilayah, suatu kondisi yang ada, sejarah, dan beberapa konteks yang ada coba diangkat, dengan kata lain mengambil "Identitas" dari suatu kondisi untuk diangkat, yang selanjutnya akan dijadikan sebagai dasaran dan koridor untuk merancang. Kawasan Manggarai akan dijadikan sebuah konteks dan atribut yang ada dalam konteks kawasan Manggarai akan direspon diekspresikan melalui bentuk dan elemen (Struktur, façade, material) dalam objek yang akan dirancang.

3.1.4. Metode Perancangan Transprogramming

Fungsi yang coba diangkat untuk merespon problematika yang ada pada Manggarai merupakan sebuah penggabungan dari i*nterchange*, sebuah tempat untuk transit antar moda transportasi satu sama lain dengan volume yang besar, dan juga pasar, yag merupakan sebuah wadah untuk berinteraksi dan melakukan transaksi. Hal ini memunculkan dua buah fungsi yang memiliki program dan juga kualitas spasial yang berbeda. *Interchange* memiliki sifat yang lebih teratur dan tertata, penuh dengan pergerakan, saling menghubungkan titik-titik tertentu. Sedangkan pasar yang diciptakan akan memiliki sifat yang fleksibel, tidak terlalu teratur, bebas tetapi tetap mengontrol, dan lain lain. Dua fungsi yang berbeda ini akan digabungkan atau ditambahkan dengan perbedaannya masing-masing dengan menggunakan *transprogramming.*



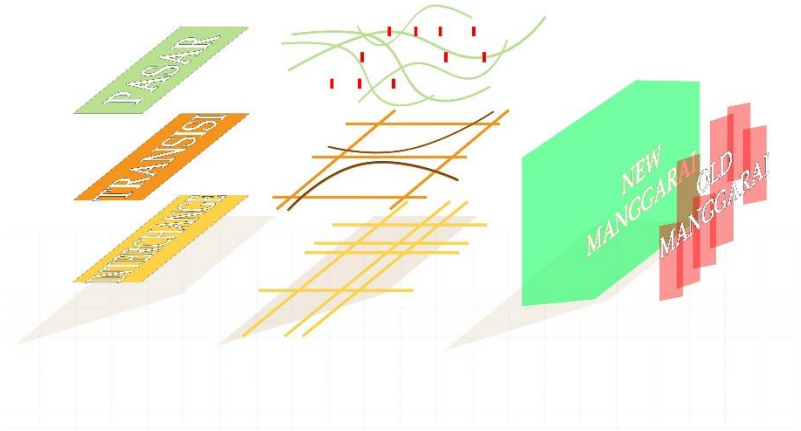
Gambar 3.5 Diagram *Transprogramming*

Transprogramming sendiri merupakan penggabungan dua program, apapun ketidakcocokan yang ada pada program tersebut, bersama dengan konfigurasi spasial masing-masing (Tschumi, 1994). Dua fungsi akan saling ditambahkan ke dalam sebuah wadah sehingga menghasilkan sebuah objek dengan fungsi gabungan yang saling mendukung satu sama lain. Dan dalam bukunya, Tschumi (1994) mengatakan bahwa pada akhirnya objek arsitektur yang dirancang bisa saja tidak terlihat seperti bagaimana fungsinya.

3.1.5. Metode Perancangan *Superimposed*

Fungsi *Interchange* dan pasar yang akan diajukan akan coba diletakkan dalam satu wadah yang sama. Penggunaan metode *transprograming* tidak semata mata meleburkan dua fungsi yang ada sehingga kedua sistem dan program saling

meniadakan satu sama lain. Mempertahankan perbedaan dari tiap sistem dan juga program yang ada akan tetap dimasukkan dengan menggunakan *superimposed*.



Gambar 3.6 Diagram Konsep *Superimposed*

Superimposed merupakan sebuah metode dengan cara meletakkan sebuah program di atas program yang lainnya menciptakan lapisan sistem. Masing-masing mewakili sistem yang berbeda dan otonom, yang superimposisinya terhadap yang lain dibuat mustahil "komposisi" apapun, mempertahankan perbedaan dan menolak naiknya sistem atau pengorganisasian istimewa (Tschumi, 1994). Tiap program akan tetap terjaga dengan kondisinya dan coba saling dihubungkan satu sama lain. Selain program dan juga sistem, bagaimana kondisi Manggarai yang awalnya kurang baik akan tetap diekspresikan melalui *superimposed* dengan kondisi baru yang lebih baik, menunjukkan dua kondisi yang kontras akan tetapi tetap terkespresikan dan terjaga.

3.2. Kajian Teori Pendukung

Gambar 3.7 MIT Manukau & Transport *Interchange* (Archdaily.com, 2019)

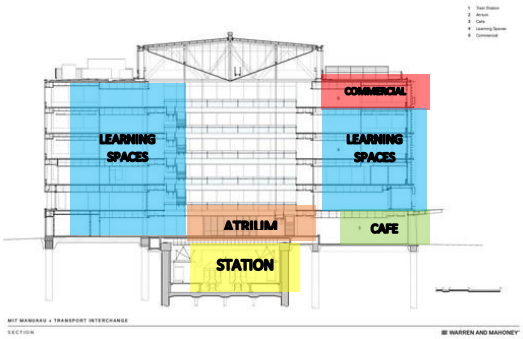
Nama : MIT Manukau & Transport *Interchange*

Tahun : 2014

Arsitek : Warren & Mahoney

Lokasi : Christchurch, New Zealand

MIT Manukau & Transport *Interchange* merupakan sebuah *interchange* untuk stasiun kereta bawah tanah dan juga institusi pendidikan atau bangunan edukasi. MIT Manukau & Transport *Interchange* ini menggunakan transprogramming karena menggabungkan beberapa fungsi yang cukup berbeda dan tidak memiliki keterhubungan, dengan fungsi utamanya yang merupakan sebuah kampus dan juga stasiun kereta bawah tanah.



Gambar 3.8 Section MIT Manukau & Transport *Interchange* (Archdaily.com, 2019)

Program antara stasiun kereta bawah tanah dan juga kampus digabungkan dalam satu wadah, satu fungsi diatas fungsi yang lainnya yang berbeda tetapi tetap

mempertahankan keberadaannya menciptakan sebuah sistem baru. Area atrium merupakan sebuah transisi dari permukaan di bawah tanah, menghubungkan area kampus dan juga stasiun. Atrium mempertemukan langsung pengguna dari kereta bawah tanah dan juga pelajar ataupun orang-orang yang berada di kampus, menciptakan interaksi dan juga mendorong pengguna kereta bawah tanah untuk mengeksplor program yang ada pada MIT Manukau.

Studi kasus tersebut menunjukkan bagaimana objek tersebut coba menggabungkan dua fungsi yang cukup kontras antara *interchange* dan juga sebuah kampus dengan mempertahankan programnya masing-masing. Dalam metode perancangan hal ini dapat termasuk dalam metode transprogramming. Selain itu bagaimana objek meletakkan berbagai fungsi satu di atas yang lainnya, menciptakan layer tanpa adanya peleburan, mempertahankan programnya masing-masing (hanya ada zona transisi (Atrium)) dapat mengarah pada metode superimpose.

BAB 4
KONSEP DESAIN

Penyusunan objek pada integrasi pasar dan *interchange* Manggarai dimulai dengan menyusun program yang diintergasikan dan juga melihat kondisi kawasan di sekitar eksisting pada kawasan Manggarai. Pada akhirnya program yang ada akan digabungkan menjadi objek rancangan.

4.1. Eksplorasi Formal

Ide dari formal yang ada adalah dengan menggabungkan kondisi kawasan yang baru dengan kondisi kawasan yang lama. Hal ini menyebabkan terdapat program dengan fungsi baru yang menyelesaikan isu dan juga ekspresi dari kawasan yang tetap dipertahankan

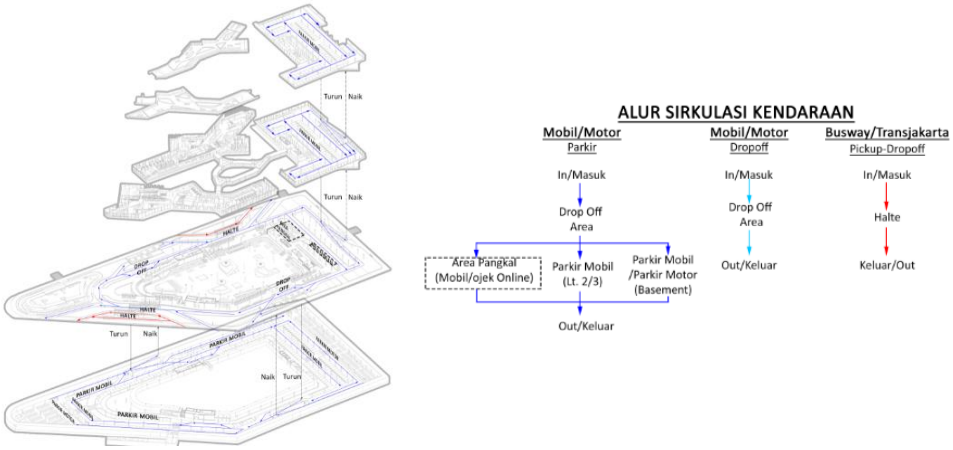
4.1.1 Programming

Konsep utama dalam menyelesaikan isu yang ada dengan program yang mencoba menggabungkan dua fungsi yang utama yaitu pasar dan *interchange* agar tercipta kondisi yang baru. Dalam fokusannya terdapat elemen utama berupa sirkulasi, ruang, dan massa yang di fokuskan untuk penyelesaiaan.

A.Sirkulasi

Fokus dari sirkulasi pada program bangunan adalah untuk memperbaiki dan juga mengurai kondisi dari sirkulasi yang terdapat di kawasan Stasiun Manggarai. Sirkulasi yang ada juga mendorong konsep *chaos and order*. Dari hal tersebut direncanakan beberapa jenis sirkulasi pada setiap program yang ada.

Pada program *interchange* fokus dari sirkulasi utama terletak pada kendaraan yang cukup aktif di kawasan tersebut. Terbagi menjadi dua bagian yaitu bus/transjakarta dan juga kendaraan pribadi (mobil dan motor) sebagai kendaraan utama. Di lain sisi terdapat sirkulasi manusia yang berbeda setiap lantainya untuk menyesuaikan fungsi program yang ada.



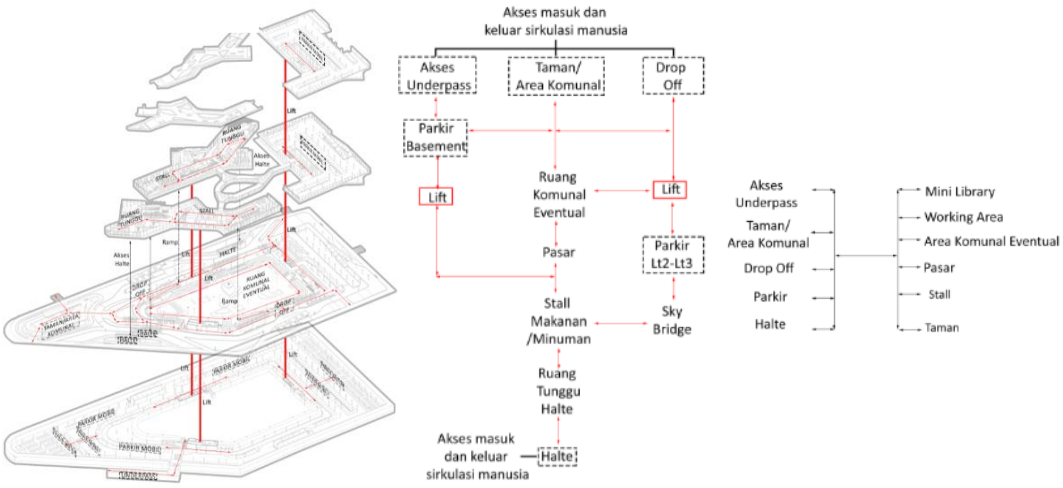
Gambar 4.1 Sirkulasi Kendaraan

1. Transjakarta

Pada bus atau Transjakarta, fokus sirkulasi aktivitas yang dilakukan adalah datang, pick-up/drop-off, lalu pergi. Pola sirkulasi yang ada membuat sirkulasi Transjakarta tidak memerlukan area yang luas dan panjang, melainkan cukup datang dan pergi dalam waktu singkat. Hal ini dilakukan agar menurangi penumpukan kendaraan yang disebabkan oleh transjakarta yang menampung penumpang tidak pada tempatnya (Tidak memiliki halte).

2. Mobil-motor

Program *interchange* yang juga mendukung fungsi *park and ride* sebagai salah satu media pendukung aktivitas transit, mendorong agar mobil dan motor memiliki akses untuk parkir. Hal ini mendorong agar mobil-motor memiliki akses mengelilingi bangunan yang secara tidak langsung mengeksplorasi sebagian besar bangunan untuk mengakses area yang dituju (parkir-drop off-keluar).



Gambar 4.2 Sirkulasi Manusia (Dokumentasi Pribadi)

3. Manusia

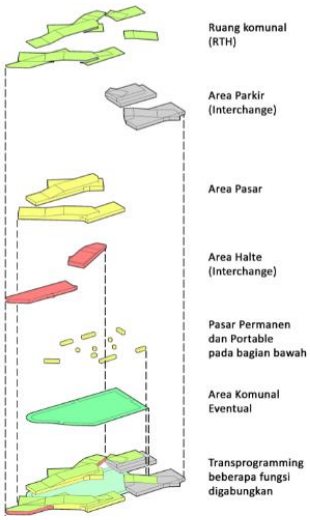
Sirkulasi untuk manusia terdapat dua jenis yang fokus untuk transit antara bangunan dengan stasiun dan juga yang datang untuk suatu program atau area yang ada pada bangunan. Hal ini menyebabkan terjadinya sirkulasi yang terarah dan juga sirkulasi yang bebas. Sirkulasi untuk transit lebih kepada sirkulasi yang terarah dengan maksud mendorong pengguna untuk segera sampai ke bagian yang dituju, sedangkan sirkulasi yang bebas mendorong pengguna untuk mengeksplorasi area yang ada di bangunan.

Gambar 4.3 Layout - Sirkulasi Membentuk Tapak

Sirkulasi kendaraan dan manusia yang ada ditumpuk pada lahan sehingga menciptakan sirkulasi yang berbeda setiap lantainya. Dengan mengangkat konektivitas agar terjadi aksesabilitas mendorong untuk menyediakan akses kendaraan dan juga manusia dari berbagai sisi bangunan sehingga secara tidak

langsung membentuk tapak yang memiliki banyak sirkulasi dan akses untuk masuk ke dalam bangunan. Hal ini juga membantu untuk pemerataan ruang terbuka hijau sebagai zona transisi yang terkumpul di bagian barat eksisting.

B. Ruang



Gambar 4.4 Transprogramming Fungsi

Isu yang beragam dan dari berbagai kondisi mendorong penyelesaiaan dengan menggabungkan beberapa fungsi. Dari isu tersebut ditarik dua buah fungsi program utama yaitu *interchange* untuk membantu kegiatan transit pada Stasiun Manggarai, Transjakarta, maupun penyediaan tempat parkir dan program pasar menjadi media interaksi dan berkumpul warga sekitar Manggarai serta penyedia kebutuhan bagi pengunjungnya. Selain itu terdapat ruang tambahan beruapa ruang komunal eventual dengan fungsi adaptif dan fleksibel yang menjadi wadah berkumpul bagi warga dan pengunjung

1. *Interchange*

Gambar 4.5 Ruang Interchane –Parkiran, Pangkalan, Halte, Ruang Tunggu Halte

Dimunculkan ruang yang mendukung untuk kegiatan transit/berpindah antar moda transportasi. Ruang dari bangunan transit rata-rata memiliki daya tampung besar dan sirkulasi yang lebih terarah dari satu area ke area yang lainnya seperti halte, area parkir motor, area parkir mobil, area pangkal, ruang tunggu halte dan lain-lain.

2. Pasar

Gambar 4.6 Pasar Stall Makanan-Minuman (Dokumentasi Pribadi)

Gambar 4.7 Pasar Kebutuhan Sehari-Hari

Pasar dimunculkan untuk membantu menjual kebutuhan sehari-hari dan juga sebagai media interaksi bagi pengunjungnya. Ruang pasar yang terbentuk dibagi menjadi dua jenis. Pasar yang pertama berupa pasar untuk menjual kebutuhan sehari- hari seperti sembako. Sedangkan pasar yang lainnya berupa stall yang menjual makanan dan juga minuman untuk keperluan konsumsi.

3. Ruang Komunal Eventual

Ruang komunal eventual merupakan sebuah ruang yang berada di tengah berupa area berkumpul/area komunal yang tidak memiliki fungsi spesisik. Area terbuka yang berada di tengah menyediakan beberapa tribun dan juga podium yang dapat digunakan untuk tempat kumpul komunal jika tidak terdapat aktivitas event yang sedang berlangsung di dalamnya

Gambar 4.8 Ruang Komunal Eventual

Fungsinya dapat menyesuaikan dengan kebutuhan dari warganya. Hal ini menyebabkan aktivitas dan juga konten yang terdapat di dalam ruang komunal eventual ini selalu baru dan berubah setiap saatnya.

C. Massa

Dengan semakin banyaknya konektivitas dan penggunaan ruang yang ada, permeabilitas (daya tampung) dari sebuah area haruslah semakin besar. Daya tampung terhadap manusia untuk aktivitas yang beragam dan juga daya tampung untuk kendaraan terutama penitipan parkir harus cukup besar. Agar bangunan tidak akan kelebihan muatan yang berujung pada permasalah lainnya.

4.1.2 Bentuk dan Tatanan Massa

A. Observasi Kawasan (Eksplorasi Konteks)

Gambar 4.9 Kawasan Manggarai sebagai Konteks

Penyusunan bentuk objek dimulai dengan melakukan observasi dan analisis elemen yang ada pada kawasan di sekitar site eksisting. Yang dimana nantinya atribut ataupun komponen yang ada di sekitar kawasan dijadikan ide untuk pengolahan objek. Observasi dilakukan dengan mengelilingi site dan juga area yang ada di sekitarnya. Dari observasi yang dilakukan terdapat 4 jenis area yang mengelilingi sisi dari site yaitu:

1. Area kampung/Permukiman Kumuh yang terdapat di bagian utara dan dekat bantaran kali ciliwung (Jl. Manggarai Utara II)

2. Area perumahan besar warga di bagian timur (Jl. Manggarai Utara VII)
3. Area perumahan besar warga di bagian selatan (Jl. Manggarai Utara VIII)
4. Area aktivitas transportasi dan Stasiun Manggarai di bagian barat (Jl. Manggarai Utara I)

Gambar 4.10 Area Kampung/Perumahan Kumuh

Gambar 4.11 Area Transportasi dan Stasiun Manggarai

Gambar 4.12 Area Perumahan pada Bagian Timur dan Selatan Site (*google*.com)

Kondisi area yang ada di sekitar site cukup variatif dengan fungsinya dimana memiliki karater masing-masing yang berbeda dan kontras tiap areanya. Karakter tersebut selanjut akan diadaptasi atau direspon ke dalam bangunan.

B. Analisis Elemen-Atribut (Kontekstualisme)

Dari tiap area yang ada coba diambil beberapa elemen ataupun atribut dari karakter dan kondisi tiap area yang nantinya diimplementasikan ke bentuk/formal bangunan yang menghadap ke area tesebut.

1. Area kampung/perumahan kumuh: tidak teratur, *chaos*, *overlapping*, perbedaan ketinggian, Variatif (material, bentuk, dan lain-lain)

2. Area perumahan besar: Teratur, *balance*, massa cukup besar (masif)

3. Area transportasi-Stasiun: Dinamis, kontras, perbedaan material

C. Respon-Adaptasi

Elemen- elemen tersebut coba diadaptasi dan direspon pada objek bangunan dengan berbagai pertimbangan. Adaptasi yang dilakukan terhadap tiap sisi bangunan akan merepson bagian yang menghadap area tertentu sehingga setiap sisi akan memiliki karakternya masing masing.Respon yang ada akan digabungkan dalam satu kesatuan objek dan juga program yang ada. Dari kondisi yang ada respon yang akan dihadirkan antara lain:

Gambar 4.13 *Siteplan* - Pengolahan Massa

1. Sisi Barat - Menghadap Area transportasi - Jl. Manggarai Utara 1.

Memiliki façade dan juga pengolahan massa yang dinamis. Façade menerus dan tersambung sampai dengan atap. Area bukaan yang menghadap stasiun mencoba mengikuti bentuk stasiun dan mengadaptasinya dengan memberikan naungan dan juga struktur tiang yang menopang.

2. Sisi Utara - Menghadap Kampung/Perumahan Kumuh - Jl. Manggarai Utara II.

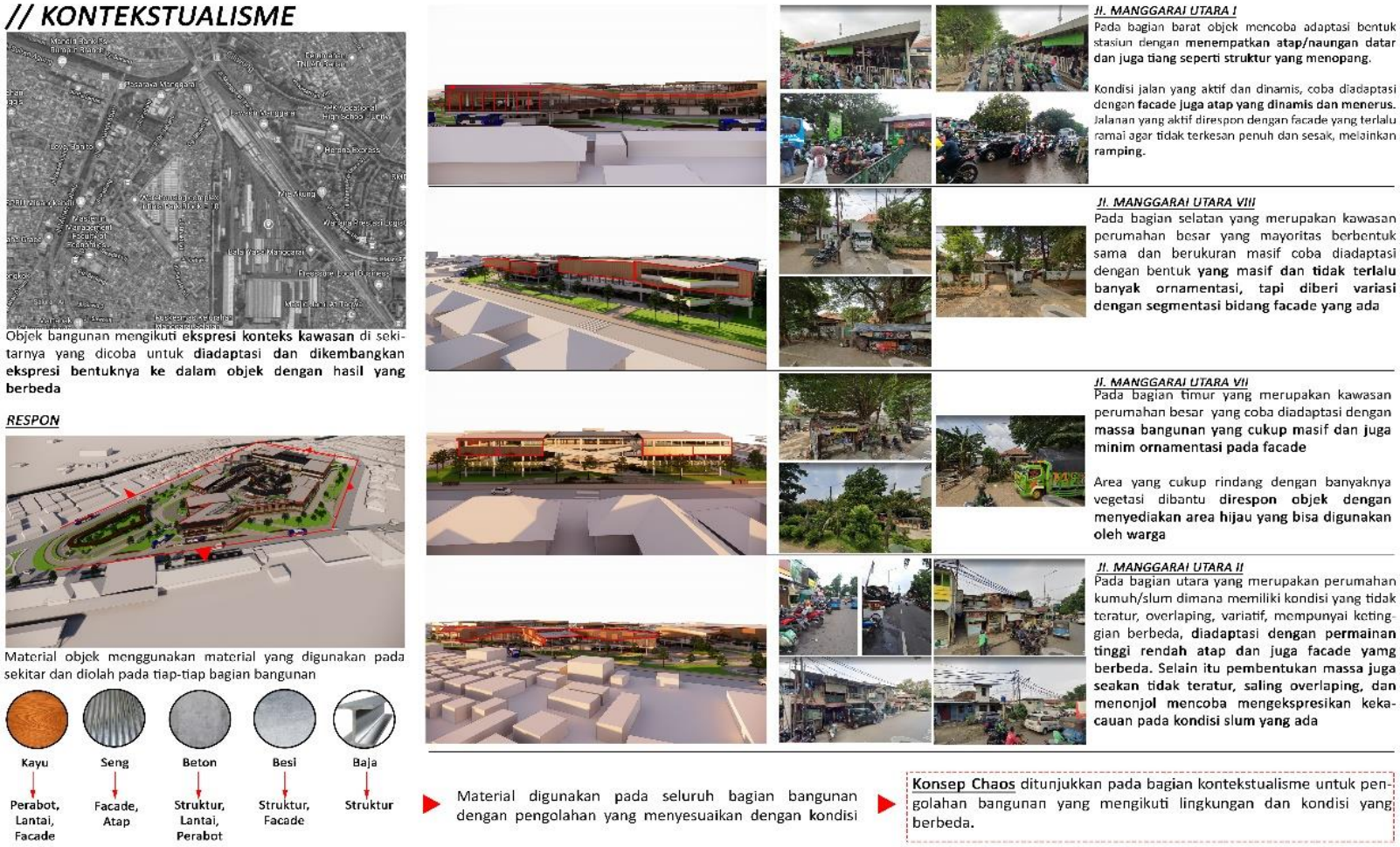
Permainan pada tinggi rendah atap mengadaptasi kondisi kampung yang ada. Pengolahan massa bertrasnsisi dari bagian barat ke utara semakin tidak teratur, beberapa bagian *overlapping* dengan bagian lainnya. Façade pada bagian sisi utara lebih ramai dengan cladding yang ada.

3. Sisi Timur - Menghadap Perumahan Besar - Jl. Manggarai Utara VII

Kondisi yang cukup monoton dan masif direspon dengan gubahan massa yang cukup masif, monoton, dan minim akan ornamentasi. Kondisi bagian timur yang cukup rindang dengan area hijau dimanfaatkan dengan penambahan ruang terbuka hijau pada area bangunan.

4. Sisi Selatan - Menghadap Perumahan Besar - Jl. Manggarai Utara VIII

Kondisi yang hampir sama dengan sisi timur, tetapi direspon dengan cara yang berbeda. Pengolahan bidang masif yang minim akan ornamentasi diolah dengan pemberian segmentasi pada beberapa bagian. Massa juga tersambung dan bertransisi dengan sisi barat



Gambar 4.14 Respon Terhadap Konteks di Area Sekitar

4.1.3 *Chaos and Order*

Setelah program yang ada disusun dan juga ekspresi untuk bentuk bangunan diciptakan, keduanya diintegrasikan dan dipadukan menjadi satu kesatuan. Pengintegrasian dari program yang ada dan juga pengolahan konteks yang dilakukan, menghasilkan kondisi *chaos and order*. Program *interchange* yang memiliki pola lebih teratur, terarah, dan mencoba mengontrol ketidakteraturan aktivitas pada area Stasiun Manggarai untuk memperbaiki kondisi isu yang ada masuk pada bagian *order*.

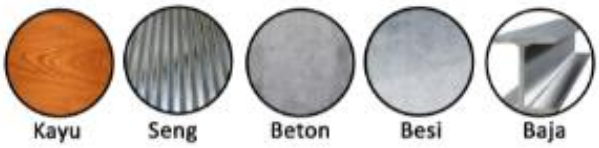
Gambar 4.15 Aksonometri Bentuk Bangunan

Sedangkan program juga sirkulasi pada pasar dan area komunal eventual yang lebih bebas, ekspresi kontekstual dari wilayah yang ada di sekitar masuk pada bagian *chaos*. Keduanya masuk kedalam satu objek sehingga secara tidak langsung terdapat superimposisi keteraturan dan ketidakteraturan di dalamnya, *chaos and order.*

4.2. Eksplorasi Teknis

A. Material

Dalam bukunya, Kari Jormakka (2007) menjelaskan bagaimana Media Tower di Vienna mecoba mengimitasi dan juga mengambil beberapa elemen pada bangunan di sekitarnya.

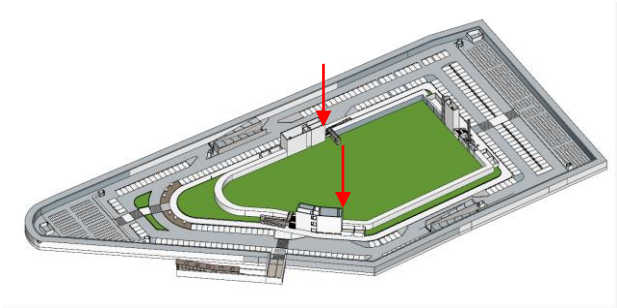


Gambar 4.16 Material yang Digunakan pada Kawasan Sekitar Site

Dengan memperhatikan kontekstualisme, eksplorasi elemen yang ada mencoba menggunakan material yang banyak digunakan pada bangunan sekitar yaitu kayu, seng, beton, besi, dan baja. Dimana material tersebut coba dipadukan dalam objek bangunan.

1. Kayu : Perabot, lantai, facade
2. Seng : Façade, atap (Spandek)
3. Beton : Struktur, lantai, perabot
4. Besi : Struktur, Façade
5. Baja : Struktur

B. Struktur *Core*



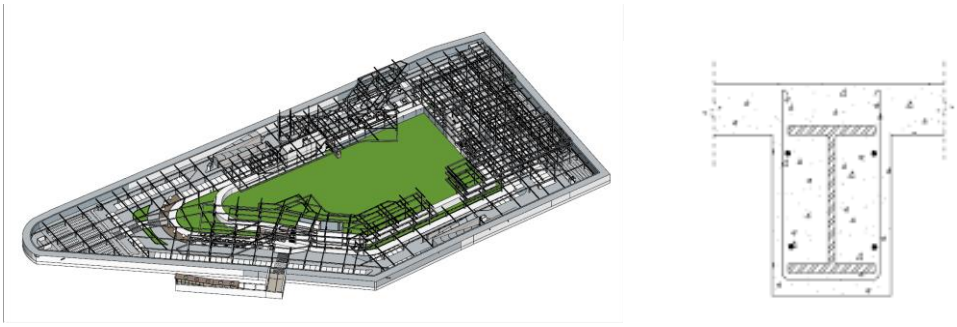
Gambar 4.17 Struktur *Core*

Struktur core menjadi struktur utama yang menerus dari lantai basement hingga lantai 2 dengan ketinggian 8 meter dan lebih tebal dibandingkan dinding pada umumnya. Core menjadi penghubung antar lantai untuk beberapa kebutuhan seperti kamar mandi/toilet, tangga kebakaran dengan dinding tahan api, dan juga shaft utilitas seperti listrik dan juga air. Letak core berada di tengah dari tiap massa agar mencakup kesuluruhan luasan massa.

C. Struktur Kolom Balok Beton Komposit

Kolom balok beton komposit baja merupakan percobaan untuk memadu padankan struktur dan material yang banyak digunakan pada lingkungan sekitar (Beton pada rumah di perumahan baik perumahan besar dan perumahan kumuh) dan juga baja (Digunakan pada stasiun). Kedua material coba digunakan untuk

membentuk struktur pada objek bangunan yang pada akhirnya membentuk struktur kolom balok beton dengan baja WF sebagai tulangan

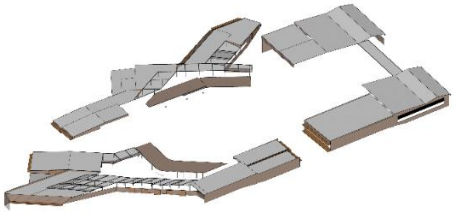


Gambar 4.18 Struktur Kolom Balok Beton Komposit

Hal ini membuat struktur pendukung mempunyai kekuatan yang tinggi karena penggabungan antara beton dan juga baja WF tersebut. Penggabungan kedua material menjadi struktur membantu *core* untuk menyalurkan beban vertikal dan horizontal.

D. Façade Cladding Seng dan Atap Spandek Laminasi

Penggunaan façade berupa cladding seng mengikuti konteks bangunan di sekitarnya yang banyak menggunakan atap berupa seng. Penggunaan seng merupakan material yang cukup ringan sehingga dapat dijadikan façade.



Gambar 4.19 Facade Cladding Seng dan Atap Spandek pada Objek

Selain itu penggunaan façade seng dapat membuat bangunan objek memiliki karakter yang hampir sama dengan lingkungannya. Sehingga karakteristik bangunan dapat berbaur dengan bangunan di sekitarnya.

Gambar 4.20 Facade Cladding Seng dan Atap Spandek pada Objek

Sebagai pengganti untuk atap, material seng digantikan dengan spandek laminasi foil. Penggunaan laminasi dilakukan pada atap spandek untuk mengurangi karakter yang ada pada atap, yaitu bising saat hujan.

E. Transportasi Vertikal

Transportasi veritkal dalam bangunan menggunakan tangga, ramp, dan juga lift pada umunya. Tangga memudahkan akses antar lantai terutama saat terjadi kebakaran yang membantu untuk sirkulasi vertical antar lanti untuk evakuasi. Ramp diberikan pada bangunan untuk memudahkan difabel dan juga lansia agar dapat mengakses bangunan. Lift yang digunakan di dalam bangunan adalah *machine-roomless elevator* dimana lift tersebut tidak membutuhkan ruang mesin pada bagian atasnya.

Gambar 4.21 *Machine-roomless elevator* (Sumber: *google.com*)

BAB 5
DESAIN

5.1. Eksplorasi Formal

Setelah melalui proses penataan program dan juga pengolahan bentuk berdasarkan konteks, bagian-bagian tersebut digabungkan menjadi satu objek rancangan. Objek rancangan memiliki konsep *chaos* dan *order*. Dimana *order* diwakilkan dengan program yang cukup tertata dan mengatur kondisi yang terdapat di sekitarnya. Sedangkan *chaos* diekspresikan melalui pengolahan bentuk dan ekspresi bangunan yang diadaptasi dari kondisi kawasan yang tidak teratur.

Gambar 5.1 Perspektif Eksterior

Gambar 5.2 Perspektif Eksterior

Gambar 5.3 Aksonometri Bangunan

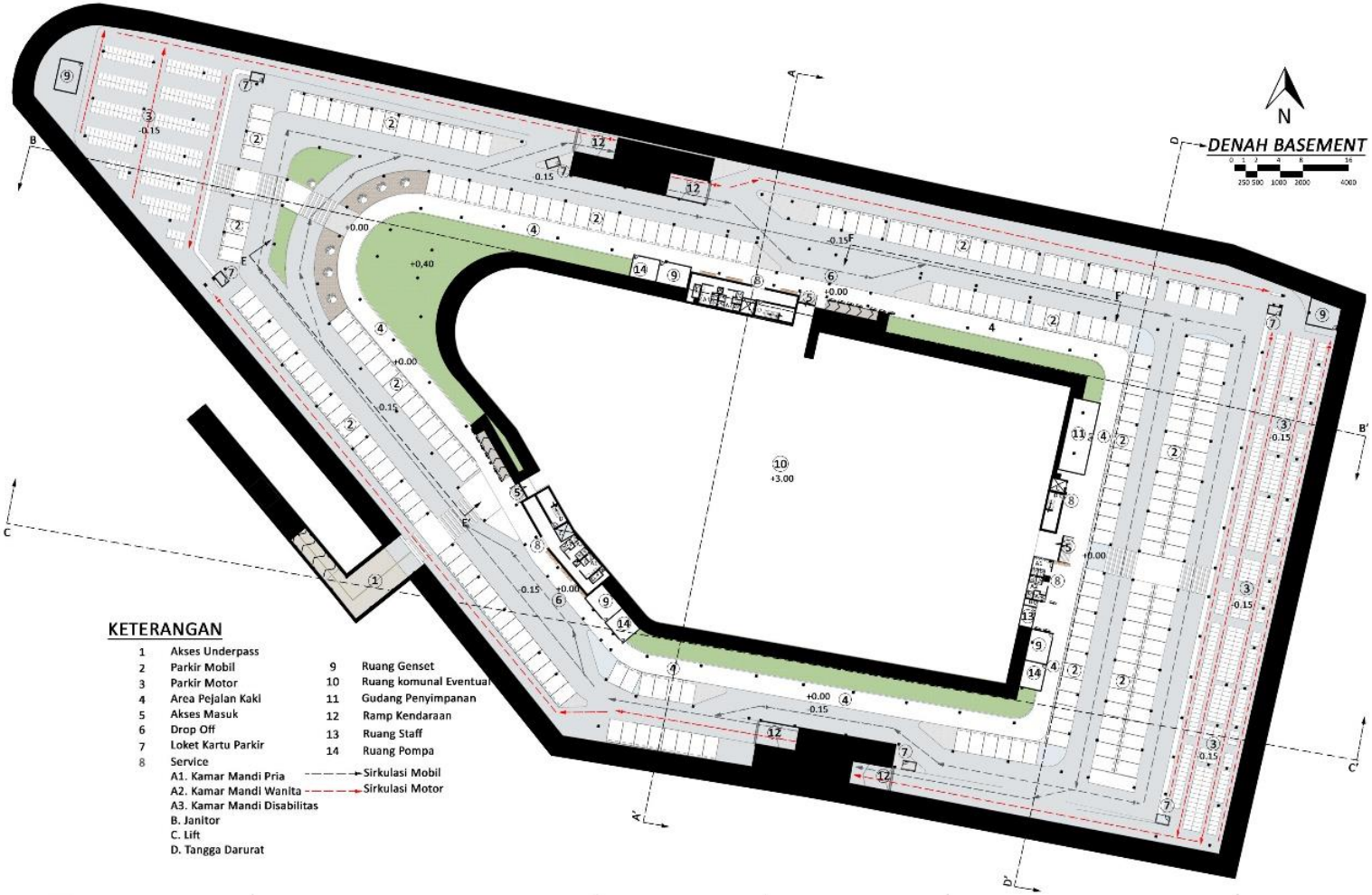
Gambar 5.4 *Siteplan*

Penataan massa bangunan mengikuti karakter pentaan bangunan pada bangunan sekitar yang selanjutnya diadaptasi dan diolah kembali menjadi bentuk baru. Tiap sisi bangunan merespon kondisi kawsan yang menghadap sisi tersebut sehingga menghasilkan bentuk dan hasil pengolahan yang berbeda di tiap sisinya.

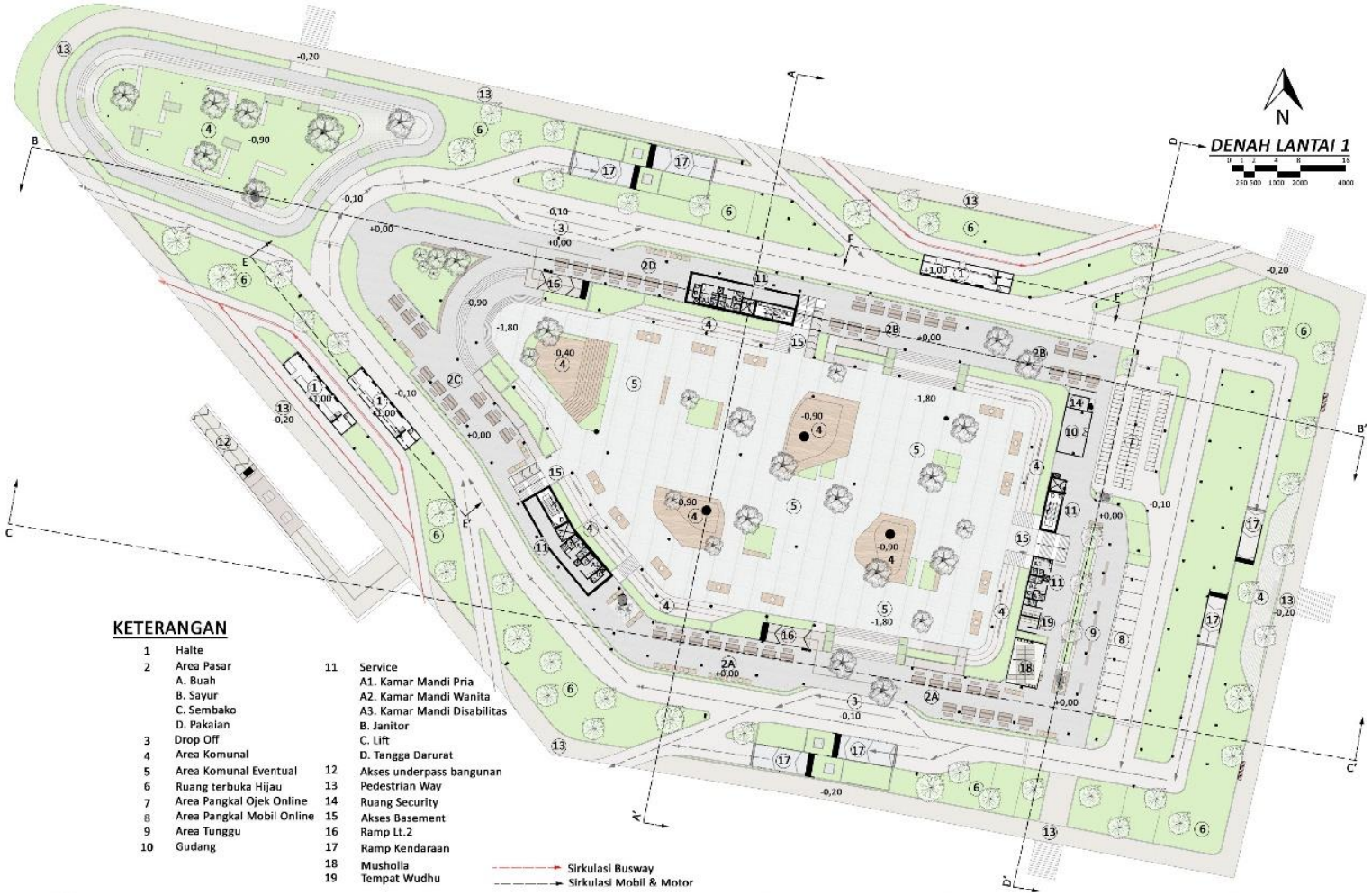
Gambar 5.5 *Layout*

Ruang terbuka hijau yang dibentuk merupakan pemerataan ruang terbuka hijau yang sebelumnya terkumpul di sisi barat lahan. Ruang terbuka hijau memiliki rasio sekitar 45% dari luas keseluruhan lahan. Ruang terhijau yang sebelumnya terkumpuldi sisi barat dari lahan selanjut disebarkan di sekeliling area lahan. Penyebaran tetap menjaga jumlah minimal rasio ruang terbuka hijau dengan keseluruhan lahan.

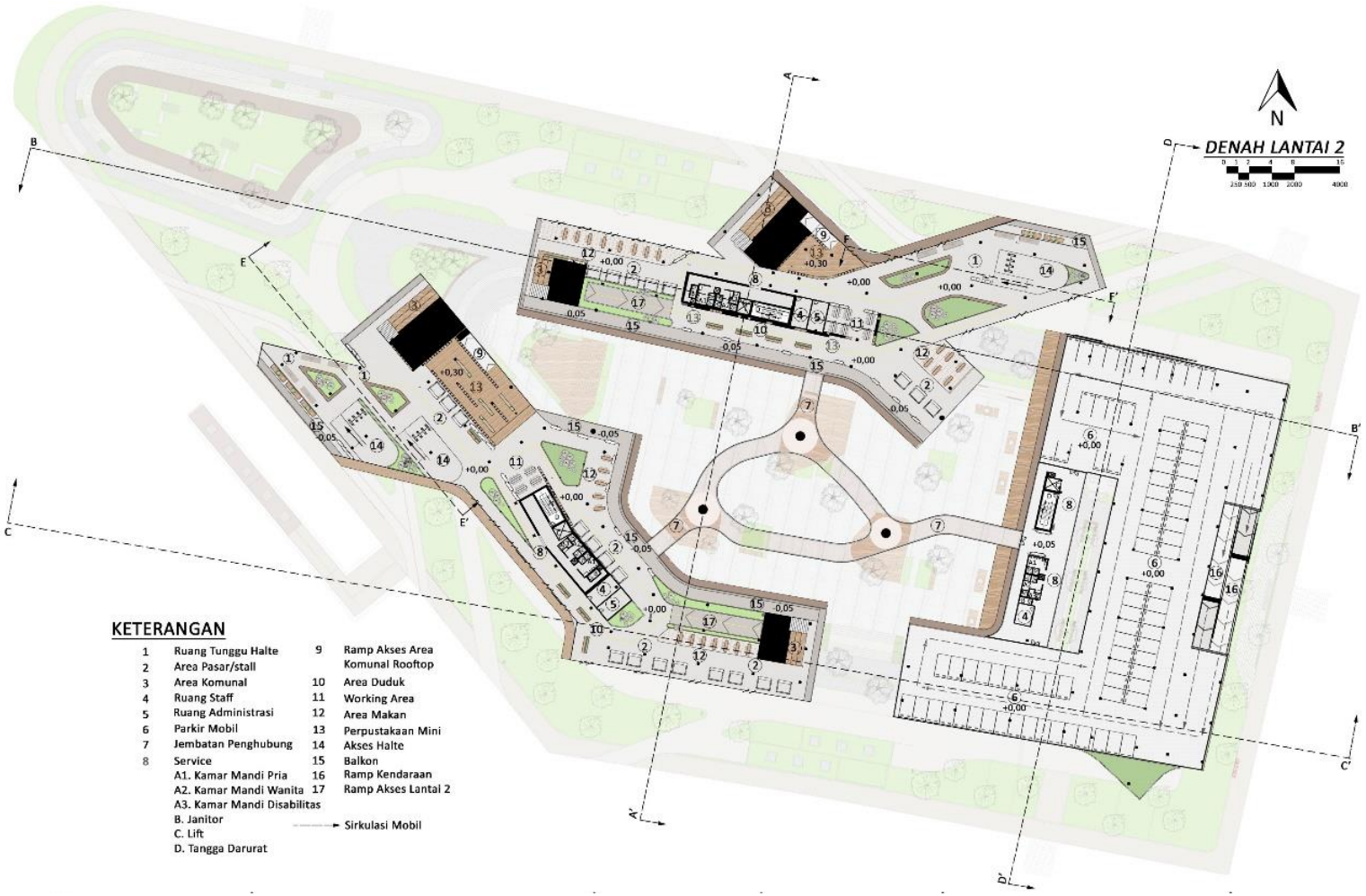
Di antara ruang terbuka hijau diletakkan sirkulasi kendaraan dan manusia. Hal ini dilakukan sebagai salah satu media kontrol agar pengguna tidak masuk dari akses sembarangan tetapi pada area yang sudah ditentukan.



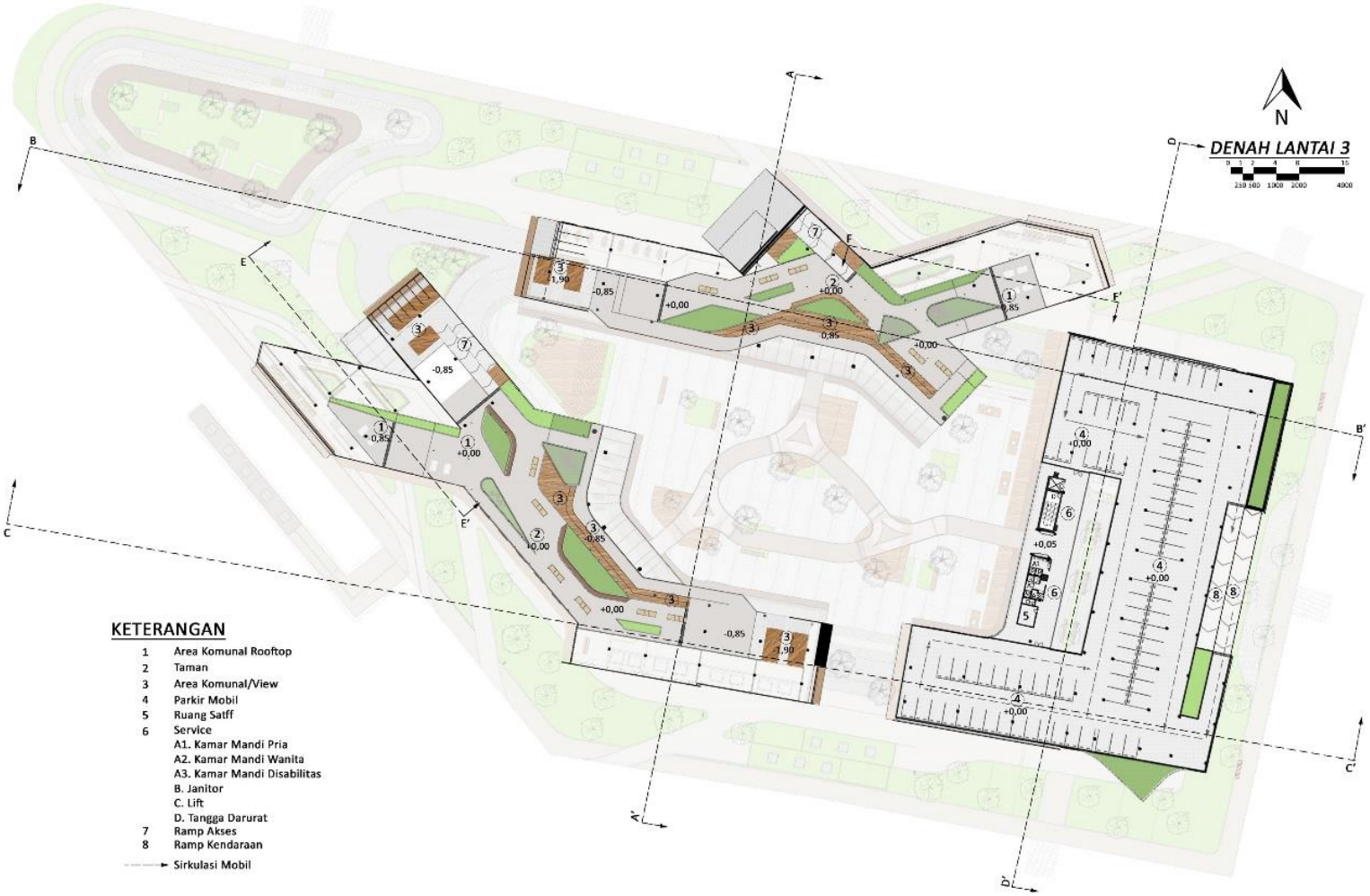
Gambar 5.6 Denah Lantai Basement



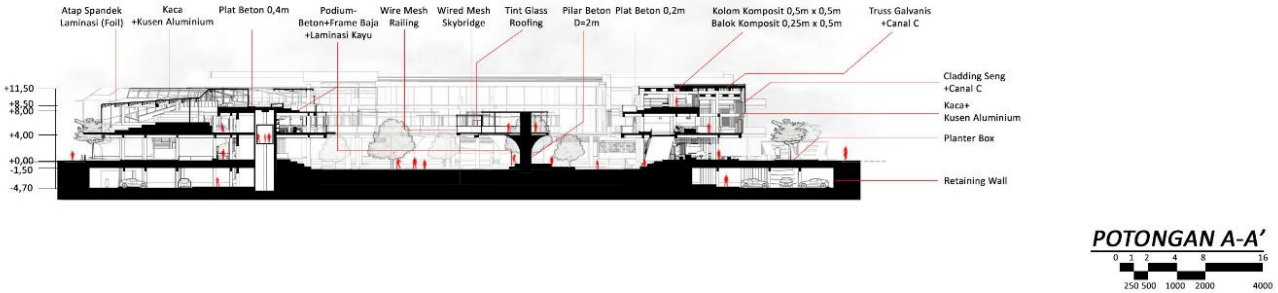
Gambar 5.7 Denah Lantai 1

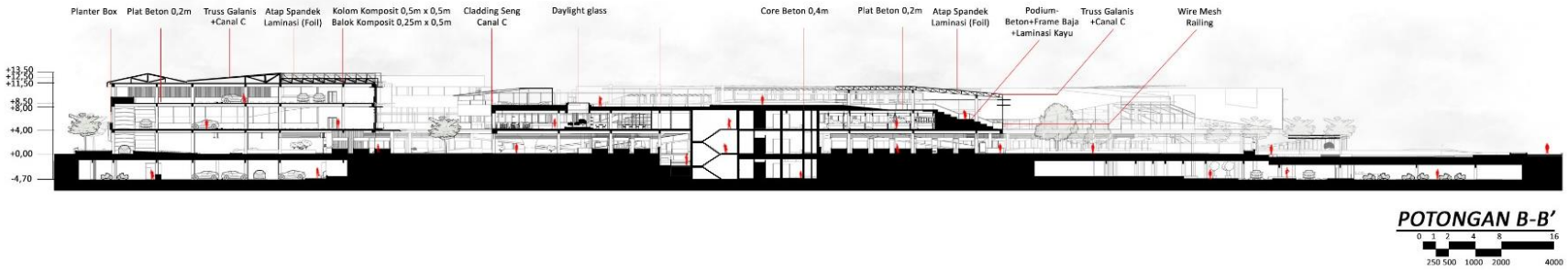


Gambar 5.8 Denah Lantai 2

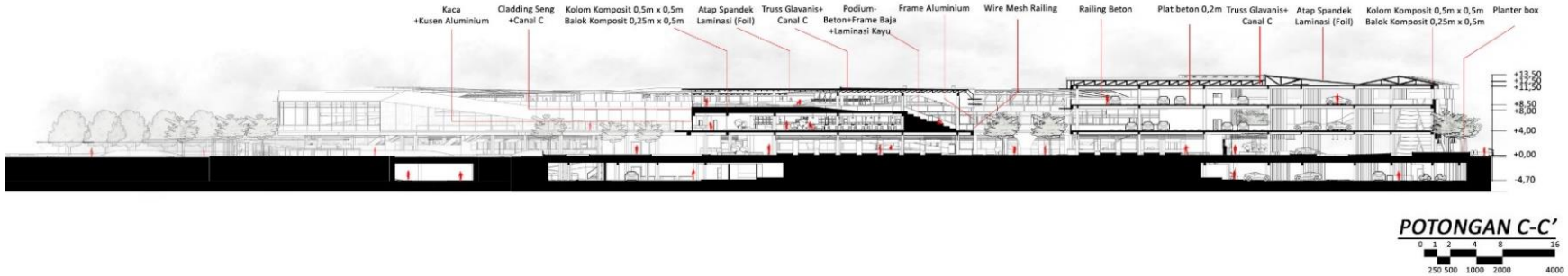


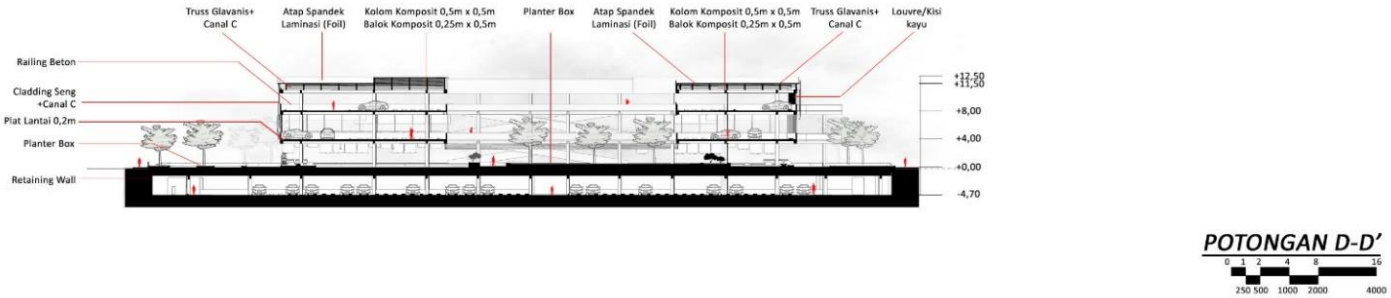
Gambar 5.9 Denah Lantai 3



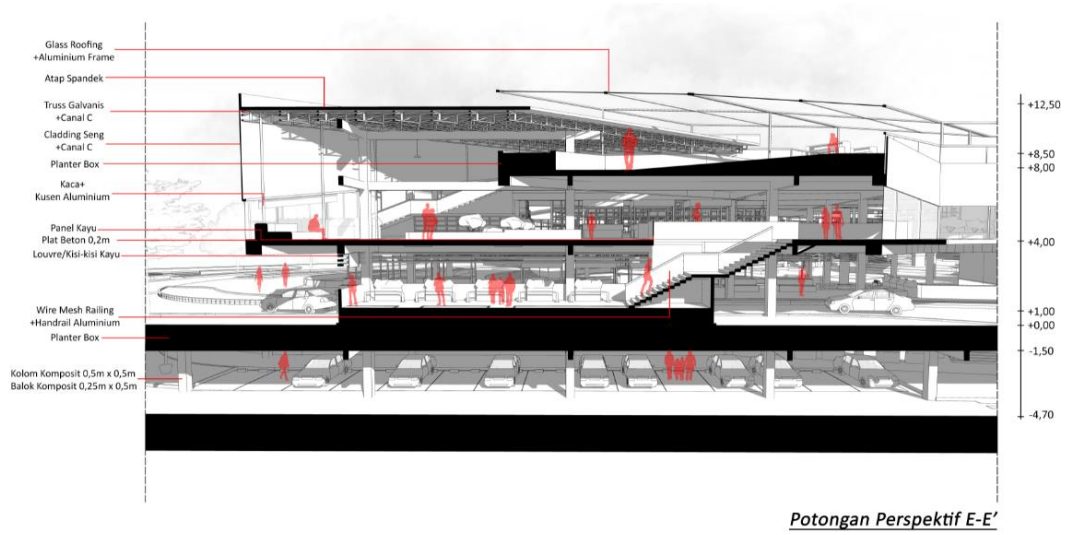


Gambar 5.10 Potongan A-A' dan B-B'

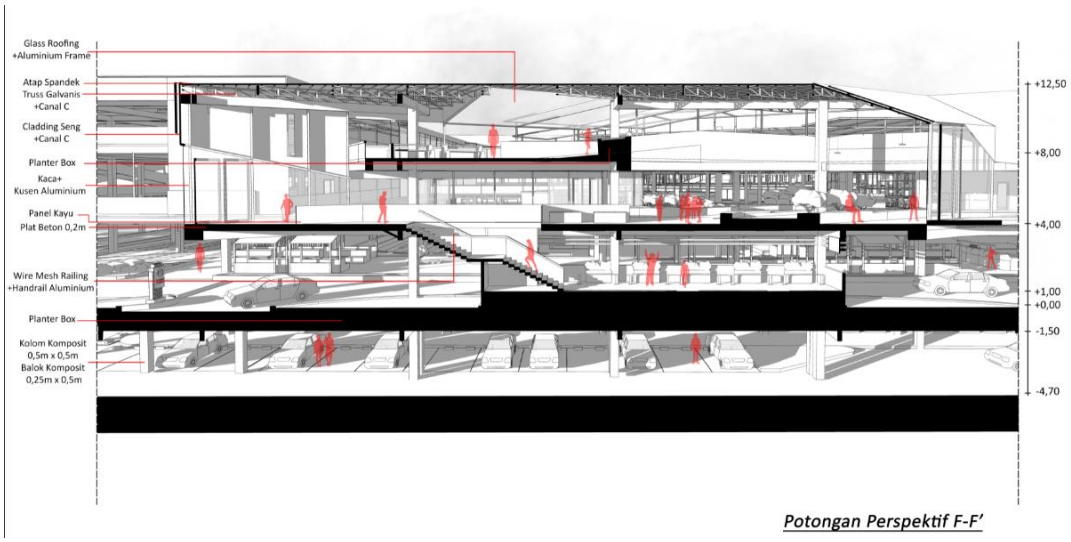




Gambar 5.11 Potongan C-C' dan D-D'



Gambar 5.12 Potongan Perspektif E-E'



Gambar 5.13 Potongan Perspektif F-F'

Gambar 5.14 Tampak Barat (Jl. Manggarai Utara I) dan Tampak Selatan (Jl. Manggarai VIII)

Gambar 5.15 Tampak Timur (Jl. Manggarai Utara VII) dan Tampak Utara (Jl. Manggarai Utara II)

Pengolahan tampak mencoba merespon kondisi tiap area yang menghadap tampak pada bangunan, sehingga tiap sisi bangunan memiliki karakternya tersendiri.

Gambar 5.16 Akses Masuk Underpass

Gambar 5.17 Parkir Mobil

Gambar 5.18 Ruang Tunggu Mobil/Ojek Online – Halte Transjakarta

Gambar 5.19 Pasar Area Sembako – Pasar Area Sayur

Gambar 5.20 Pasar Area Pakaian – Pasar Area Buah

Pasar menjadi salah satu pusat aktivitas pada objek rancangan. Dimana jarak antar stall yang cukup berdekatan memudahkan pengguna untuk melihat barang dagangan antar stall tersebut. Jarak yang cukup berdekatan antar stall dan area yang tidak terlalu luas meningkatkan suasana intim saat berbelanja.

Gambar 5.21 Ruang Tunggu Halte

Gambar 5.22 Mini Library

Gambar 5.23 Stall Makanan dan Minuman – Area Makan

Gambar 5.24 Working Area

Interior pada beberapa bagian dalam bangunan memiliki jarak antar lantai yang tidak terlalu tinggi dan lorong yang tidak terlalu luas sehingga mendorong pengguna untuk tetap bergerak. Beberapa bagian memiliki langit-langit yang cukup

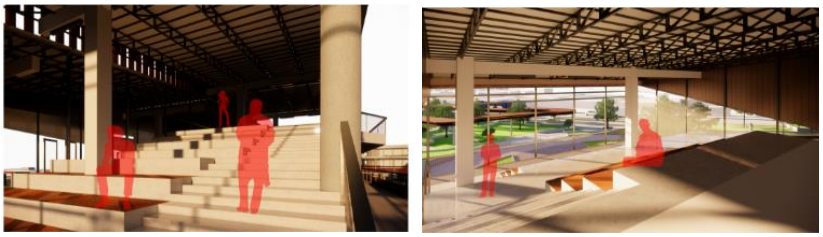
tinggi dan terbuka sebagai penanda tempat berkumpul, seperti ruang tunggu halte dan area makan. Area pada bagian dalam bangunan memiliki banyak bukaan sehingga berkesan tidak tertutup, terkesan cukup luas, dan disertai dengan pendiginan juga pencahayaan pasif melalui bukaan tersebut.

Gambar 5.25 Rooftop/Area Komunal Rooftop

Gambar 5.26 Area Komunal/RTH

Area komunal berupa beberapa taman tidak disertai fungsi khusus menjadi area yang tenang dengan banyaknya vegetasi yang menyejukan dan juga area beristirahat dari aktivitas. Area ini tidak memiliki banyak objek dan cukup luas sehingga dapat digunakan untuk aktivitas berkumpul.

Gambar 5.27 *Skybridge*



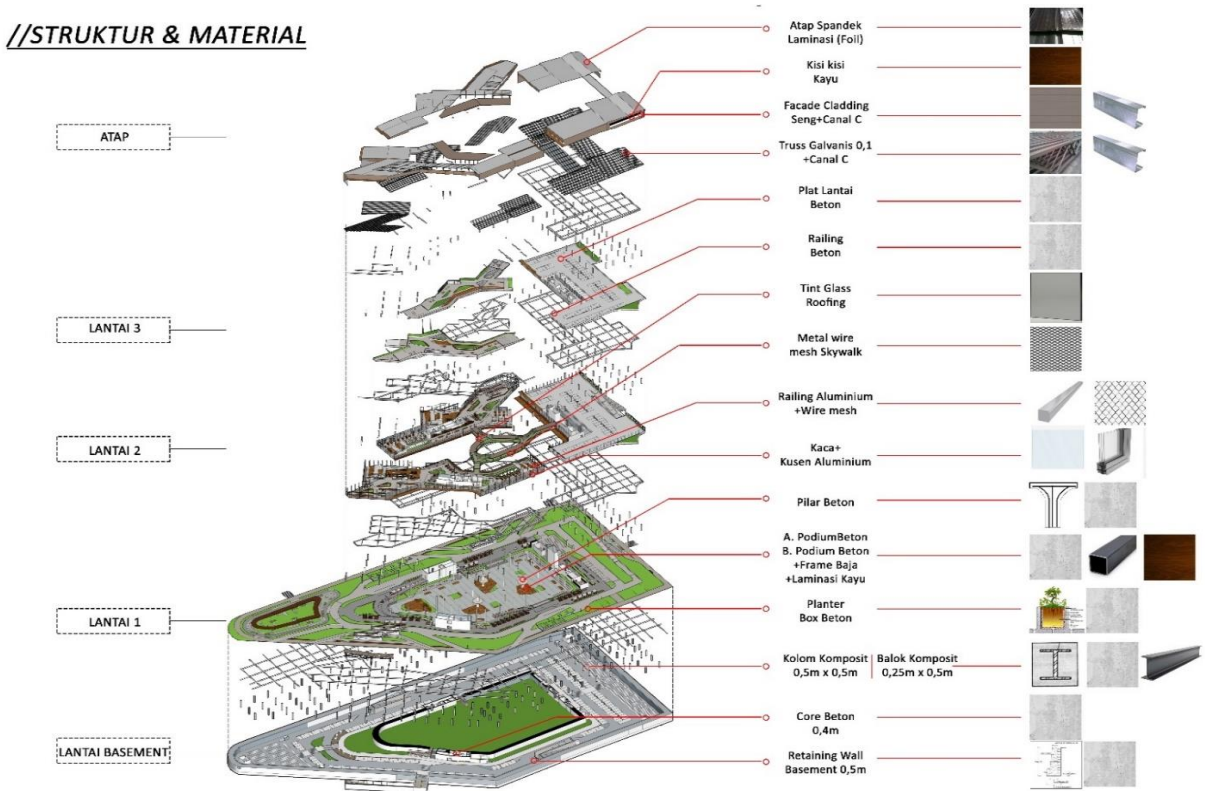
Gambar 5.28 Area Komunal

Gambar 5.29 Ruang Komunal Eventual

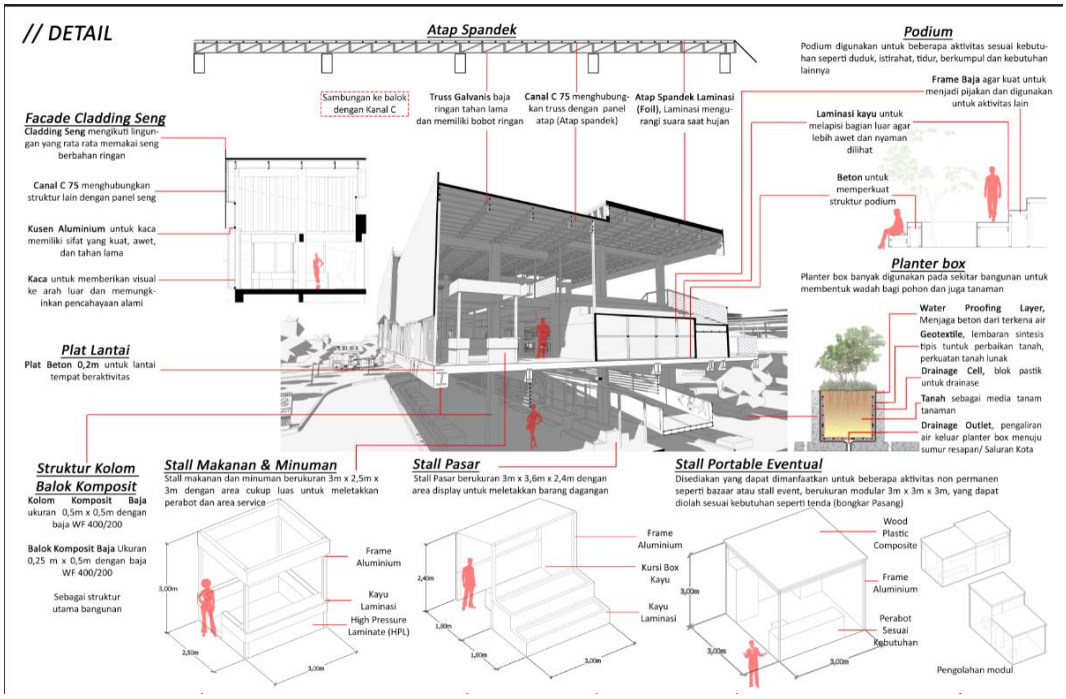
Ruang komunal eventual menjadi area terbuka dimana tidak banyak pembatas yang terdapat dia area ini sehingga terkesan luas dan dapat menaungi banyak pengguna. Beberapa vegetasi menjadi peneduh dan juga penyejuk ditengah area yang terbuka.

5.2. Eksplorasi Teknis

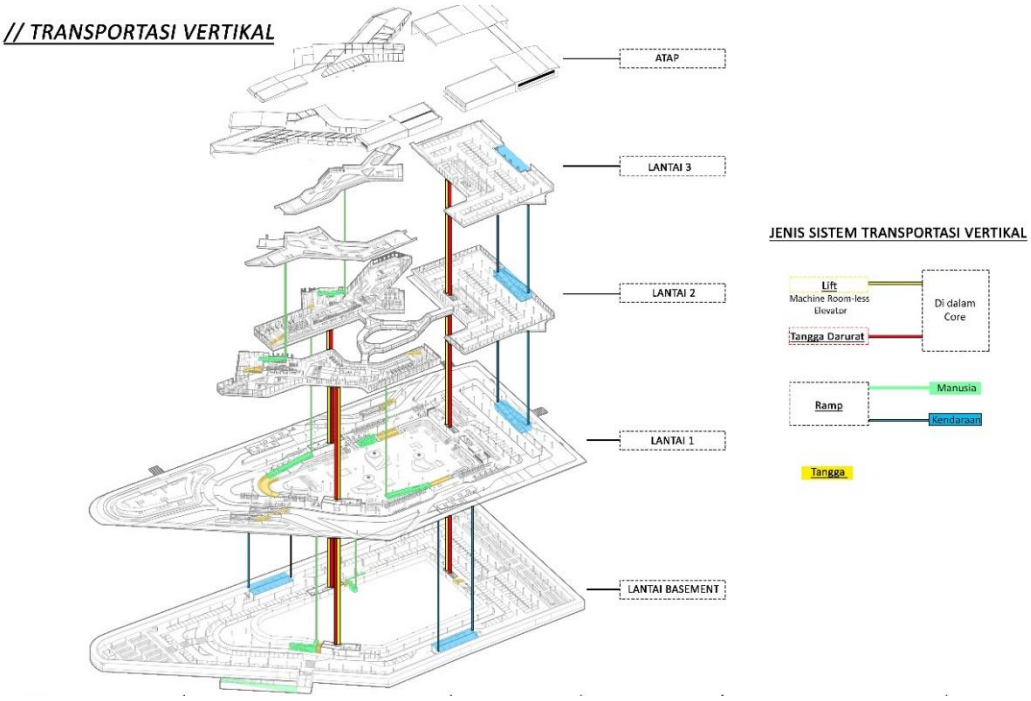
Material yang digunakan pada bangunan sekitar diadaptasi ke dalam rancangan pada beberapa bagian dan didukung juga digabungkan dengan penggunaan material yang lain untuk menghasilkan hasil akhir objek rancangan.



Gambar 5.30 Aksonometri Struktur dan Material



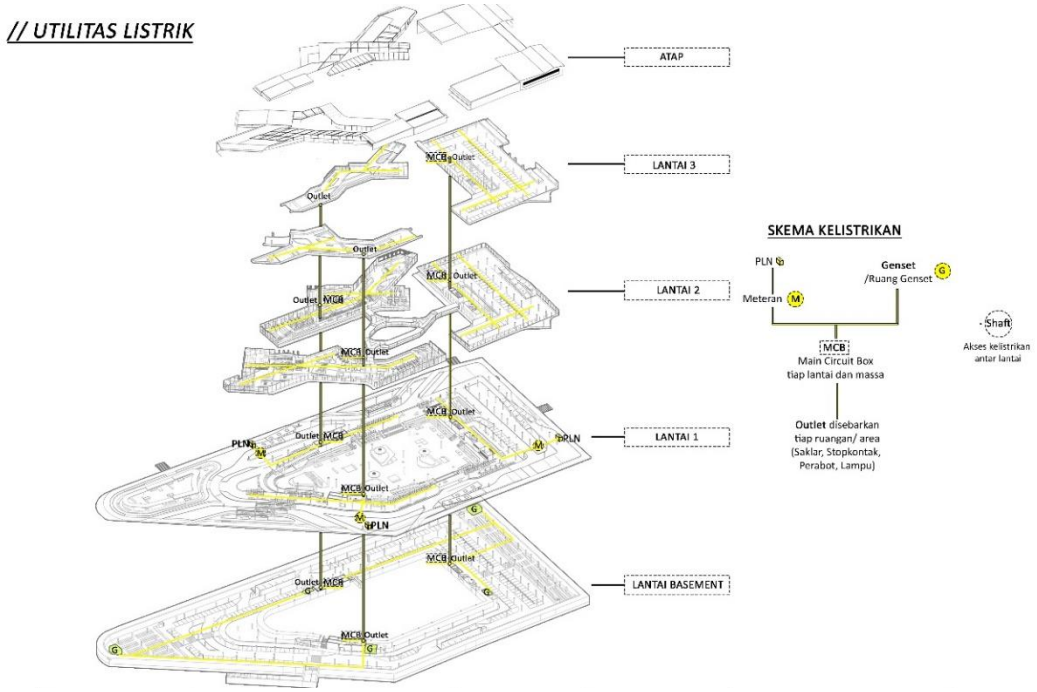
Gambar 5.31 Detail Bangunan



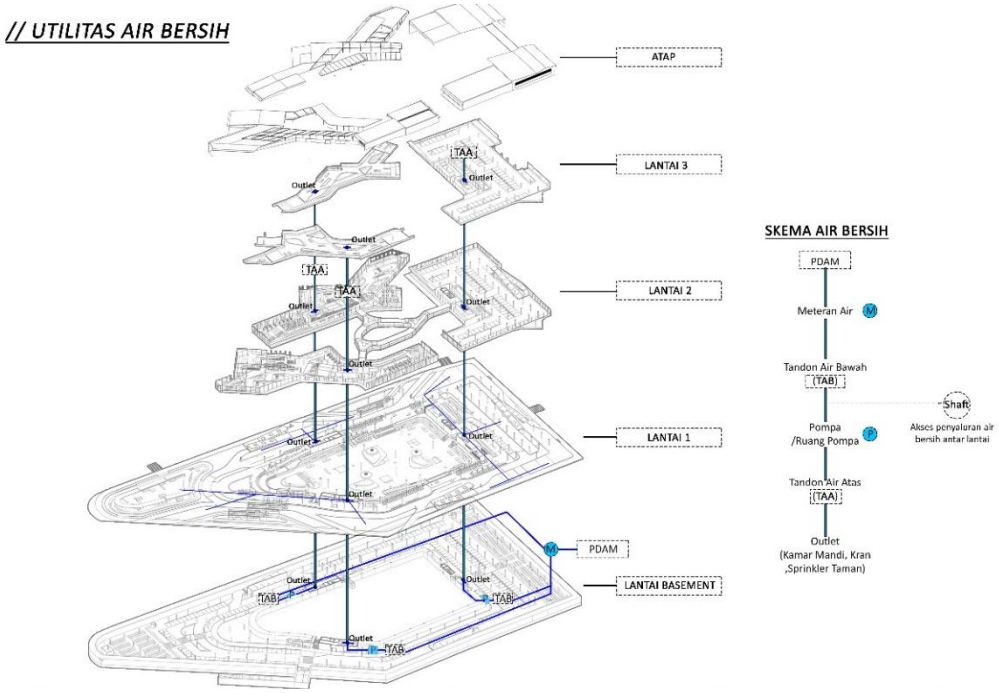
Gambar 5.32 Sistem Transportasi Vertikal

Objek rancangan menyediakan beberapa jenis transportasi vertikal yang membantu sirkulasi untuk mengakses beberapa bagian. Terdapat tangga yang berfungsi untuk akses antar lantai dan juga tangga darurat yang berfungsi untuk

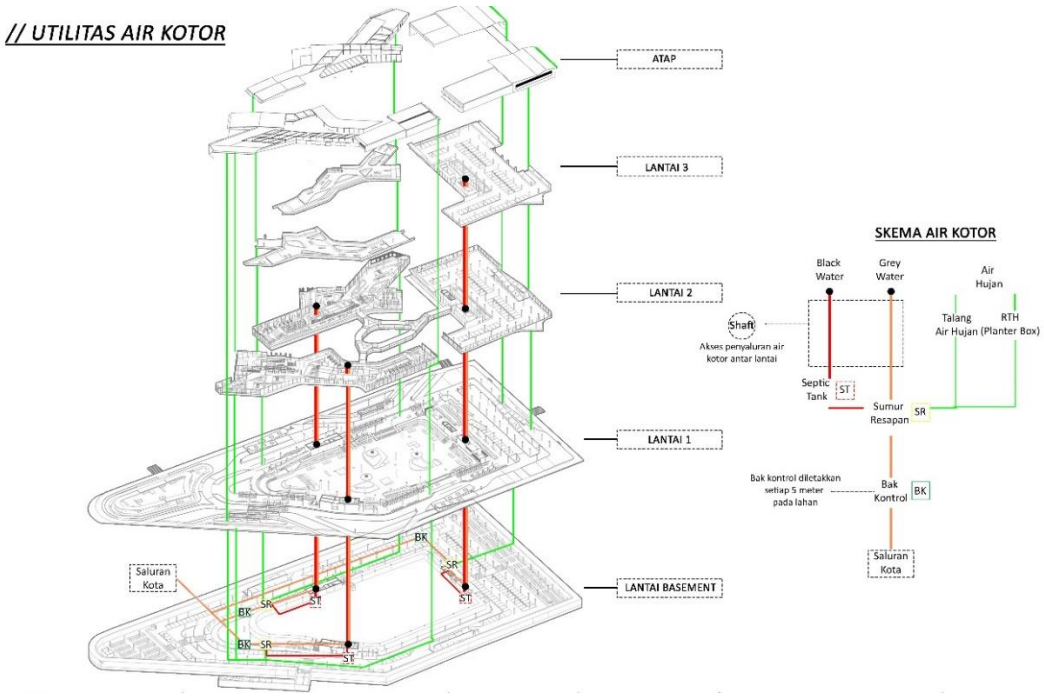
evakuasi apabila terjadi kebakaran. Ramp yang mempermudah sirkulasi secara vertikal untuk kendaraan dan juga ramp yang membantu akses sirkulasi manusia. Dan terakhir terdapat lift yang mempercepat sirkulasi dan membantu akses langsung antar lantai.



Gambar 5.33 Utilitas Listrik



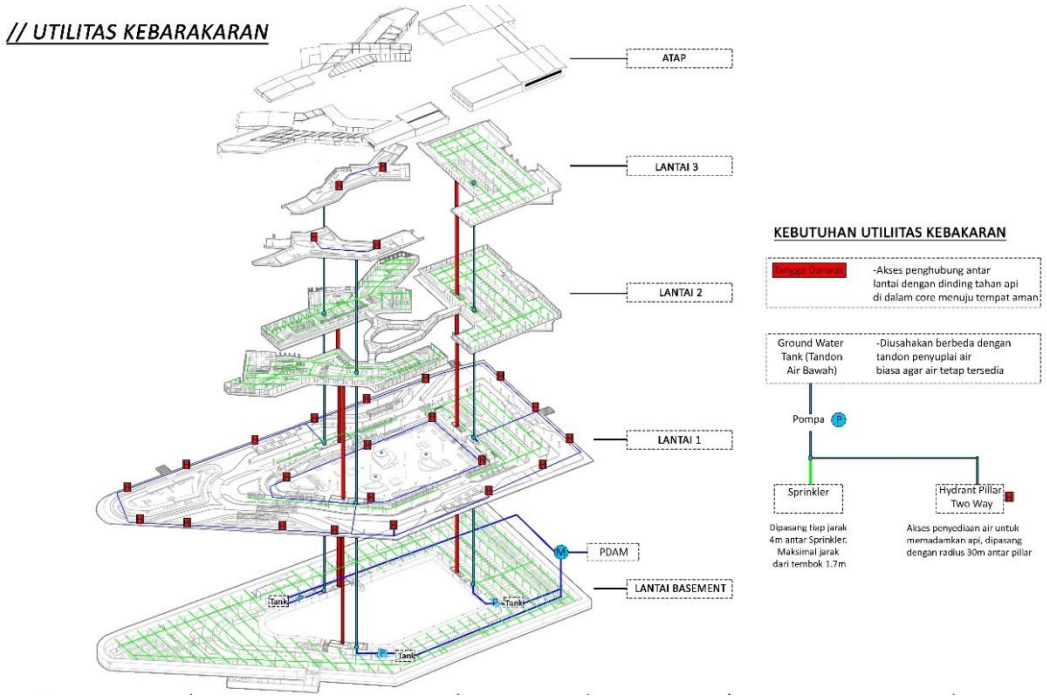
Gambar 5.34 Utilitas Air Bersih



Gambar 5.35 Utilitas Air Kotor

Pengolahan air bersih pada objek rancangan dibagi pada tiap massa. Tiap massa objek memiliki utilitas pengolahannya sendiri (Pompa, meteran, dan lain-lain) walaupun menggunakan sumber yang sama. Hal ini dimaksudkan agar memudahkan pemantauan apabila terjadi permasalahan pada penyaluran air bersih.

Begitu juga dengan pengolahan air kotor, tiap massa objek rancangan mempunyai utilitasnya masing-masing. Pada akhirnya semua pembuangan air tergabung menjadi satu saluran menuju saluran pembuangan air kota.



Gambar 5.36 Utilitas Kebakaran

Untuk mengantisipasi kebakaran yang sering terjadi pada area pasar, objek menggunakan beberapa utilitas kebakaran. Akses untuk menuju ketempat yang lebih aman dihubungkan menggunakan tangga darurat pada *core*. Sedangkan untuk memadamakan api terdapat beberapa utilitas yang dapat mengantisipasi, seperti *sprinkler* dan juga *hydrant pillar* yang diletakan di sekeliling objek rancangan.

BAB 6
KESIMPULAN

Kawasan Manggarai sebagai kawasan yang cukup vital sebagai konteks dengan berbagai isu, mulai dari vitalisasi dan konektivitas transportasi, friksi sosial masyarakat Manggarai, dan matinya Pasaraya sebagai wadah komunal, yang berdampak pada kondisi kawasan. Hal ini dicoba untuk diselesaikan dengan pengintegrasian program yaitu pasar dan juga *interchange*. Program yang disusun mencoba untuk mengontrol kondisi di sekitar kawasan baik dari segi struktur urban maupun kondisi sosial yang terjadi setiap saatnya.

Pendekatan *behavior setting* melalui *probabilism* bertujuan melakukan kontrol yang tidak terlalu mengikat untuk seluruh elemen rancangan, tetapi lebih mengarahkan suatu hal tertentu untuk menyelesaikan dan merespon isu. *Transprogramming* dan *superimposed* menjadi metode untuk menggabungkan dua program berupa pasar dan *interchange* ke dalam sebuah wadah menjadi satu bagian. Dan penggunaan metode kontesktualisme membuat objek rancangan memiliki ekspresi dan karakteristik yang mengadaptasi dengan kondisi area yang berada di sekitar kawasan Manggarai.

Hasil akhir rancangan yang berperan sebagai katalis berusaha merespon penyebab dan dampak dari isu permasalahan yang terjadi. Walaupun pada akhirnya tidak semua isu yang ada dapat terselesaikan secara keseluruhan terutama friksi sosial yang ada dikarenakan faktor lain berupa kondisi masyarakat itu sendiri. Dari hal tersebut objek rancangan setidaknya mencoba mengurangi kondisi permasalahan yang ada menjadi lebih baik dengan program yang ada.

Pengadaan wadah transportasi untuk mengintegrasikan struktur urban juga mengurai keramaian dan kekacauan yang ada, pengadaan ruang komunal baru berupa pasar dan juga ruang eventual yang membantu masyarakat, interaksi sosial yang ditingkatkan melalui wadah yang ada agar mengurangi friksi, menjadi upaya agar isu yang ada dapat berkurang dan menghasilkan pola aktivitas urban yang lebih cepat.

Penyelesaiaan beberapa isu yang cukup kompleks, terutama permasalahan sosial, adalah suatu hal yang rumit. Apabila dapat diselesaikan akan cukup memberikan dampak yang cukup signifikan bagi kondisi kawasan tersbut. Akan tetapi, banyaknya permasalahan yang terjadi dan fungsi waktu yang ada membuat pembahasan juga pengolahan elemen rancangan menjadi tidak terlalu fokus. Hal ini membuat beberapa penyelesaian perancangan terkesan parsial. Sebagai saran perancangan kedepannya lebih baik dalam pengolahan difokuskan ke dalam satu bagian dan cukup dibahas secara mendalam pada bagian tersebut, bagian yang lain dapat menjadi pelengkap untuk membantu merespon kondisi yang ada.

DAFTAR PUSTAKA

Adhiprasasta, M. A., & Noerwasito, V. T. (2018). Pengembangan Stasiun Pusat Regional di Manggarai. *Jurnal Sains Dan Seni Pomits Vol. 7*, G14-G18.

Anonymous. (2019, Februari 17). *Manggarai Jadi Sentral Integrasi Antarmoda Transportasi*. Retrieved from Kastara: https://kastara.id/17/02/2019/manggarai-jadi-sentral-integrasi-antarmoda-transportasi/

Appleyard, D. (1979). The Environment as a Social Symbol. 275.

Archdaily. (2015, June 18). *MIT Manukau & Transport Interchange / Warren and Mahoney*. Retrieved from Archdaily: https://www.archdaily.com/643544/mit-manukau-and-transport-*Interchange*-warren-and-mahoney

Archdaily. (2019, November 7). *Christchurch Bus Interchange / Architectus*. Retrieved from Archdaily: https://www.archdaily.com/791283/christchurch-bus-*Interchange*-architectus-plus-athfield-architects/?ad_source=myarchdaily&ad_medium=bookmark-show&ad_content=current-user

Avery, L. J., Regmi, M. B., & Joshi, G. R. (2017). Rural-Urban Connectivity in Achieving Sustainable Regional. *Intergovernmental Tenth Regiona Enviromentally*, 1-22.

Devi, R. W. (2019, September 5). *Tawuran di Manggarai, Begini Rangkaian Kejadiannya*. Retrieved from News Detik: https://news.detik.com/berita/d-4694464/tawuran-di-manggarai-begini-rangkaian-kejadiannya

Ephes, M. K. (2006). Architecture of Permeability-Urban Redevelopment of Fa Yuen Street. *Master of Architecture 2006 DESIGN REPORT*, 6-12.

Farmer, B., & Louw, H. (1993). *Companion to Contemporary Architectural Thought.* New York: Routledge.

Irawati, N. A. (2013). Masterplan Transit Oriented Development Stasiun Manggarai: Tinjauan Kesesuaian Terhadap Kondisi Ideal Teori dan Kondisi Eksisting Kawasan. 1-9.

Jormakka, K. (2007). *Basics Design Methods.* Basel: Birkhäuser Architecture.

Kopec, D. (2006). *Environmental Psychology for Design.* Illinois: Bloomsbury Academic & Professional.

Lavinda. (2018, Januari 17). *Polemik Tutup Gerai, Matahari dan Pasaraya Saling Gugat*. Retrieved from CNN Indonesia: https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20180117154452-92-269634/polemik-tutup-gerai-matahari-dan-pasaraya-saling-gugat

Manggarai Jadi Stasiun Tersibuk di Indonesia. (2018, Februari 1). Retrieved from Megapolitan Kompas: megapolitan.kompas.com/read/2018/02/01/16594071/manggarai-jadi-stasiun-tersibuk-di-indonesia

Neufert, E. (2002). *Data Arsitek/ Bauentwurfslehre.* Jakarta: Erlangga.

Plowright, P. (2014). *Revealing Architectural Design: Methods, Frameworks and Tools.* New York: Routledge.

Tschumi, B. (1994). *Architecture and Disjunction.* Cambridge: The MIT Press.

Perda No 1 Tahun 2012, RTRW 2030

Peta Zonasi Kecamatan Tebet

jakartasatu.jakarta.go.id