



9.65%

SIMILARITY OVERALL

SCANNED ON: 21 JUL 2025, 4:20 PM

Similarity report

Your text is highlighted according to the matched content in the results above.

 **CHANGED TEXT**
9.65%

Report #27594471

37 BAB I PENDAHULUAN 1.1 Latar Belakang Tata ruang kawasan Pasar

Ciputat saat ini kurang tertib. Kepadatan penduduk dan kegiatan ekonomi yang tinggi menyebabkan kemacetan lalu lintas, kerusakan lingkungan, dan kesulitan akses. Kurangnya pengawasan dari pihak berwenang juga menjadi faktor penyebab Pasar Ciputat menjadi salah satu yang perlu diperhatikan pemerintah Tangerang Selatan dalam rangka merevitalisasi untuk kenyamanan dan daya tariknya bagi pengunjung serta pedagang. Untuk mengatasi masalah ini, Pasar Ciputat direncanakan akan dialihfungsikan menjadi fasilitas komersial yang mencakup pasar modern, shopping center, yang terintegrasi stasiun MRT. Pembangunan pasar modern yang bersih dan nyaman diharapkan meningkatkan pengalaman berbelanja, sementara plaza yang terintegrasi akan menjadi destinasi belanja yang lebih menarik dengan stasiun MRT yang terhubung langsung akan memudahkan akses transportasi dan menjadi daya tarik pengunjung untuk datang ke pasar dan shopping center. Dengan penambahan ruang terbuka hijau dan fasilitas umum seperti area bermain anak, taman, dan tempat berkumpul juga perlu disediakan untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat sekitar. Kecamatan Ciputat merupakan bagian wilayah dari Tangerang Selatan yang menjadi pusat sejarah perdagangan yang cukup penting dalam perindustrian Kota Tangerang Selatan. Pada Kecamatan Ciputat ini terdapat dua pasar tradisional yang menjadi pusat perdagangan, yaitu Pasar Jombang dan Pasar Ciputat. Pada tahun



REPORT #27594471

1992, Pasar Ciputat dibangun oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Tangerang yang dikelola oleh Dinas Perdagangan dan Perindustrian yang bertujuan untuk menjadi pusat perdagangan yang memenuhi kebutuhan masyarakat sebagai solusi dari dampak perkembangan wilayah Ciputat yang lokasinya strategis menjadi jalur pintasan antara Tangerang Selatan dan Jakarta Selatan. Pasar Ciputat menjadi salah satu pasar tradisional besar di Kota Tangerang Selatan yang sudah ada sejak puluhan tahun lalu. 1 Pasar Ciputat merupakan pusat perdagangan penting bagi masyarakat sekitar, melayani kebutuhan harian dan barang-barang konsumsi bagi warga Ciputat dan sekitarnya. Sebagai salah satu pasar tradisional, Pasar Ciputat kerap kali menghadapi berbagai tantangan, baik dari segi infrastruktur maupun persaingan dengan pusat perbelanjaan modern dan e-commerce. Ciputat mengalami pertumbuhan penduduk yang semakin meningkat akibat dari urbanisasi yang membuat kebutuhan akan fasilitas publik dan pusat perbelanjaan dan transportasi yang efisien. Meskipun Pasar Ciputat memiliki nilai sejarah sebagai pusat perdagangan, kondisi fasilitas saat ini kurang memadai, dengan sanitasi buruk dan minimnya variasi barang, sehingga pengunjung beralih ke mall dan pasar modern di sekitarnya. Hal ini menyebabkan penurunan pendapatan pasar. Keterbatasan akses transportasi, terutama kemacetan pada jam sibuk, juga mengurangi potensi kunjungan ke pasar dan mall. Rencana pembangunan MRT di Jabodetabek, termasuk Ciputat,



bertujuan untuk meningkatkan mobilitas dan mengurangi kemacetan, meskipun tantangan integrasi dengan pasar dan mall perlu diatasi. Salah satu tujuan untuk mempertahankan eksistensi pasar tradisional yakni program merevitalisasi total menjadi pasar modern. Pada jurnal, semakin banyaknya pasar modern yang mengakibatkan keberadaan pasar tradisional menghilang yang seharusnya pasar tradisional dapat menjadi ikon bersejarah pada suatu wilayah, namun munculnya pasar modern pada seiring berkembangnya zaman modern membuat pasar tradisional tidak lagi menjadi efisien untuk berbelanja, pasar tradisional yang terkenal akan jorok, kotor, bau dan macet yang menimbulkan suasana yang tidak aman dan nyaman bagi pengunjung saat berbelanja. Kelemahan pasar tradisional menjadi bertambah di zaman modern di mana banyak pesaing seperti pasar modern ataupun fresh market yang membuat pasar tradisional terpinggirkan, dikarenakan pasar tradisional tidak memiliki kualitas pelayanan seperti pasar yang lebih modern. Masalah sosial yang bermunculan akibat banyaknya pedagang yang memilih berjualan di badan jalan dari pada di dalam gedung pasar maupun gedung plaza sebagaimana dilampirkan pada gambar 1.2. Hal tersebut menyebabkan pengunjung atau pembeli lebih memilih berbelanja di luar gedung dikarenakan lebih praktis tanpa perlu turun dari kendaraan. Selain itu, 2 Andriani & Ali (2013) ada ketegangan antara pedagang yang berjualan di dalam gedung dan yang berdagang di badan



jalan, pedagang di dalam merasa cemburu karena kehilangan pelanggan yang lebih memilih berbelanja di badan jalan yang menjadi masalah krusial yang sepi akibat berkurangnya daya beli di bagian dalam gedung Pasar Ciputat. Pada Gambar 1.3 dan 1.4, kios dan los yang berada di lantai 3 bagian teratas dari gedung Pasar Ciputat yang mengalami permasalahan seperti gedung Plaza Ciputat di mana kios yang kosong dikarenakan harga sewa yang mahal dan tidak sesuai dengan fasilitas yang diberikan oleh pihak pengelola, dari segi desain, tata letak yang kurang baik, penghawaan yang sumpek, dan sirkulasi yang terlalu sempit membuat pengunjung dan pedagang tidak nyaman melakukan kegiatan jual-beli. Dengan harga sewa yang mahal dan fasilitas yang tidak sebanding membuat banyaknya penyewa kios merasa keberatan sehingga tidak dapat membayar kios yang mahal lalu mendapat peringatan pemutusan kontrak. Penyebab pengunjung memilih hal yang praktis salah satunya yaitu pasar dan plaza yang mempunyai KDB terlalu besar menyebabkan tidak ada lahan parkir sedikitpun dan sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki yang terhalang pedagang kaki lima yang menyebabkan kemacetan dan parkir liar. Program revitalisasi pasar tradisional terjadi dikarenakan track record dari point of view masyarakat yang memiliki pengalaman buruk yang melekat dalam pada kondisi pasar tradisional. Untuk mewujudkan pasar tradisional yang layak adalah dengan melibatkan kelembagaan pengelola pasar dan Dinas

Perindustrian dan Perdagangan bagaimana memberi kebijakan bagi pedagang dan tata kelolanya, dengan mengembangkan program revitalisasi pasar tradisional diharapkan agar meningkatkan daya saing pasar tradisional dan mengembalikan kejayaan Pasar Ciputat sebagai pendapatan pusat perekonomian. Dengan demikian, berdasarkan permasalahan serta potensi yang sudah dipaparkan tersebut, diangkatlah pengembangan fasilitas komersial berupa pasar dan pusat belanja modern yang terintegrasi dengan stasiun MRT dan menampung berbagai macam fungsi dalam kawasan yang sama. Perancangan ini diharapkan dapat menjawab permasalahan yang ada pada Pasar Ciputat saat ini.

Fungsi bangunan yang akan dirancang sebagai berikut: 3 1. Pasar modern Ciputat (merespons kebutuhan pasar dengan memberikan lingkungan yang ramah bagi pengunjung dan pedagang dengan perluasan fungsi third place yang memfasilitasi pasar yang terdapat area fleksibel yang dapat mewadahi tempat beraktivitas selain fungsinya) 2. Shopping center Ciputat (merespons keadaan plaza ciputat yang hampir terbengkalai. Meningkatkan kualitas rancangan mall dengan perluasan fungsi third place dapat memfasilitasi ruang-ruang yang lebih fleksibel, dengan mempertimbangkan pergerakan sirkulasi yang efektif melalui zona- zona yang terstruktur dan waktu operasional yang terjadwal, sehingga aktivitas-aktivitas yang berlangsung dapat berjalan dengan lancar dan nyaman) 3. 1 7 12 MRT (Pembangunan Stasiun MRT untuk merespons rencana Pembangunan MRT di Tangerang Selatan yang terhubung langsung dengan fasilitas komersial akan memudahkan akses transportasi, dengan desain stasiun yang mempertimbangkan arus pengunjung untuk memfasilitasi pergerakan antara stasiun, pasar, dan plaza mall.)

1.2 Rumusan Masalah Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan pada pada sub bab yang sebelumnya, rumusan masalah dalam perancangan ini adalah sebagai berikut: 1. Bagaimana rancangan peningkatan kualitas rancangan

Pasar Ciputat dapat memenuhi kebutuhan pedagang serta masyarakat modern yang terus berkembang? 2. Bagaimana desain Pasar Ciputat, Plaza Ciputat, dan Stasiun MRT yang menciptakan visual dengan pergerakan pengguna yang terintegrasi? 1

30 1.3 Tujuan Perancangan Berdasarkan rumusan masalah yang telah

diuraikan, terdapat beberapa tujuan dari perancangan ini diantaranya: 1. Mampu menghadirkan desain rancangan yang ramah dan mudah diakses berdasarkan kebutuhan masyarakat sekitar dan pedagang Pasar Ciputat 2. Mampu menghadirkan desain Pasar Ciputat, Plaza Ciputat dan Stasiun MRT dapat terintegrasi secara harmonis sehingga menciptakan visual atau ruang yang Terhubung dalam keseluruhan desain. 1 4 1.4 Manfaat Perancangan Beberapa

manfaat yang diperoleh sebagai berikut: 1.4 1 Manfaat Akademis Peningkatan kualitas rancangan Pasar Ciputat menjadi kawasan komersial terintegrasi stasiun MRT dapat dijadikan saran serta referensi dalam pengembangan ilmu pada dunia arsitektur, khususnya yang terkait perancangan bangunan dengan tipologi mixed-use, market dan commercial . Selain itu juga menyediakan berbagai kalangan sosial untuk beraktivitas jual beli yang merespons TOD kawasan 1.4 2 Manfaat Praktis Manfaat praktis dengan peningkatan kualitas rancangan Pasar Ciputat menjadi kawasan komersial terintegrasi stasiun MRT adalah dengan memberikan pemahaman mengenai ilmu pengetahuan yang baru dalam merancang pusat belanja modern dan pasar semi tradisional dan modern yang terhubung stasiun MRT yang menampung berbagai macam fungsi dalam kawasan yang sama dengan menyesuaikan perkembangan zaman modern dan generasi yang lebih modern serta bagaimana arsitektur dapat merespons berbagai isu yang ada dalam kawasan ciputat. 1 35 1.5

Sistematika Penulisan Penyusunan proposal dilakukan dengan sistematika penulisan sebagai berikut: BAB. 1 7 I PENDAHULUAN Berisi data eksisting dan latar belakang masalah yang terkait isu krusial di kawasan Pasar Ciputat yaitu integrasi Pasar Ciputat, Plaza Ciputat dan Stasiun MRT dalam konteks modernisasi, ekonomi dan revitalisasi kawasan lalu, menjelaskan identifikasi masalah, rumusan masalah, tujuan perancangan, manfaat perancangan serta sistematika penulisan. 1 BAB II TINJAUAN PUSTAKA Bab ini menjelaskan kajian teori yang membahas pengembangan mixed-use pada kawasan Pasar Ciputat, Plaza Ciputat, Stasiun MRT. Berawal dari definisi, standar keseluruhan masing-masing fungsi bangunan dan juga menganalisis preseden bangunan yang sejenis yang sudah ada. 5 BAB III METODOLOGI

DESAIN Mengkaji metode desain seperti apa yang menghasilkan respons dari data data serta teori pada preseden ataupun referensi dan analisis makro dan mikro pada tapak. BAB IV ANALISIS KONSEP & HASIL RANCANGAN Pada bab ini akan menjelaskan proses dan hasil dalam merancang konsep serta cara yang digunakan dan memaparkan hasil rancangan yang telah dibuat. 1 38 BAB V PENUTUP Pada bab ini berisi Kesimpulan dari seluruh proses dan hasil rancangan serta saran.

1 42 BAB II TINJAUAN PUSTAKA 1.6 Kajian Teori 1.6 1 1 Definisi Pasar Pasar memiliki definisi berbeda-beda berdasarkan pendapat ahli maupun sumber yang ada.

Menurut , pasar merupakan suatu tempat untuk pembeli dan penjual berinteraksi mengenai jumlah barang dan menentukan harga yang akan dibeli ataupun dijual. Sedangkan, pengertian pasar secara sederhana adalah tempat transaksi pembelian dan penjualan yang dilakukan penjual dan pembeli yang terjadi pada waktu dan tempat tertentu. Dalam pengertian pasar%secara%luas adalah tempat perkumpulan penjual yang mempunyai kemampuan dalam menawarkan barang atau jasa dengan harga tertentu. 20 32 Pasar merupakan tempat yang

mempertemukan pihak antara penjual dan pembeli yang melakukan transaksi pembelian barang atau jasa. Pasar juga merupakan faktor dalam ekonomi yang dapat mewujudkan keberhasilan serta kesejahteraan masyarakat. Dalam pengelompokannya, pasar terbagi menjadi dua bentuk yaitu pasar tradisional serta pasar modern. 4 5 13 23 Pasar adalah tempat jual beli barang dari satu baik yang disebut sebagai pusat perbelanjaan, pasar tradisional, pertokoan, mall, plaza pusat perdagangan maupun sebutan lainnya. 6 Cahyani &

Wahjono (2023) (PERPRES NO. 112, 2007) 1.6.1.1 Fungsi Pasar Menurut , pasar terdiri atas beberapa fungsi diantaranya sebagai distribusi, mengorganisir produk, menetapkan nilai dan membentuk harga. 20 28 Fungsi pertama sebagai distribusi yang merupakan media pasar untuk menyalurkan barang dan jasa dari pihak produsen ke pihak konsumen. Fungsi kedua sebagai yang mengorganisir produk adalah pasar yang berfungsi dengan cara produsen agar menghasilkan barang yang sesuai dengan harga dipasaran. Fungsi ketiga yaitu menetapkan nilai, dikarenakan pasar berperan dalam memproduksi barang yang diinginkan konsumen sehingga mengetahui permintaan yang



diminati dan yang tidak diinginkan konsumen. Sehingga terjadi interaksi dengan menentukan harga nilai di pasar, fungsi lainnya pasar sebagai yang membentuk harga, yang terjadi sebagai hasil dari pertimbangan negosiasi antara penjual dan pembeli. 1.6 4 6 1.2 Jenis Pasar Menurut , pada Bab 1 Pasal 1 tahun 2007, pasar tradisional adalah pasar yang dibangun dan dikelola oleh pemerintah, pemerintah daerah, swasta, Badan Usaha Milik Negara dan Badan Usaha milik Daerah, termasuk Kerja sama dengan swasta dengan tempat usaha berupa toko, kios, los dan tenda yang dikelola oleh pedagang kecil, menengah, swadaya, masyarakat atau koperasi dengan usaha skala kecil, modal kecil dan dengan proses jual beli Menurut Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 420/MPP/Kep/10/1997, pasar modern adalah pasar yang dibangun oleh pemerintah, swasta, atau koperasi yang dalam bentuknya berupa, mal, supermarket , departement store , dan shopping centre di mana pengelolaannya dilaksanakan secara modern, dan mengutamakan pelayanan kenyamanan berbelanja dengan manajemen berada disatu tangan, bermodal relatif kuat dan dilengkapi label harga yang pasti 1.6 1.3 Klasifikasi Pasar Menurut Pedoman , yang membahas klasifikasi pasar rakyat yang terbagi menjadi 4 yakni: 1. Pasar Tipe I (pasar dengan jumlah pedagang lebih dari 750 orang.) 7 Aliyah (2017) PERPRES NO. 112 (2007) Badan Standardisasi Nasional SNI 8152:2015 (2015) 2. 13 18 25 Pasar Tipe II (pasar jumlah pedagang antara 501 sampai 750 orang.) 3. Pasar Tipe III (pasar dengan jumlah pedagang antara 250 sampai 500 orang.) 4. 13 18 Pasar Tipe IV (pasar dengan jumlah pedagang kurang dari 250 orang.) Menurut , pasar memiliki 4 jenis lingkup layanan yakni: 1. Pasar Regional Pasar yang mempunyai layanan berskala regional atau antar kota, yang menjual barang yang lengkap dan memiliki lokasi yang strategis dan sangat luas. 2. Pasar Kota Pasar yang mempunyai layanan berskala radius wilayah kota, menjual barang yang lengkap dan melayani 200.000-250.000 penduduk. 3. Pasar Wilayah Pasar wilayah/distrik yang mempunyai layanan dalam beberapa lingkup lingkungan pemukiman yang berskala kecamatan, menjual barang yang



lengkap dan melayani 10.000-15.000 penduduk. 34 4. Pasar Lingkungan pasar yang mempunyai layanan dalam lingkup pemukiman di sekitar pasar tersebut, menjual barang yang kurang lengkap. Berdasarkan status kepemilikannya, pasar dikelompokkan menjadi tiga jenis utama, yang masing-masing diantaranya: 1. Pasar pemerintah (pasar yang menjadi aset yang dimiliki pemerintah) 2. Pasar swasta (biasanya pasar modern yang merupakan aset perusahaan swasta yang dilindungi kuasa hukum yang memiliki izin pemerintah) 3. Pasar liar (pasar yang terbentuk karena kurangnya fasilitas, tempat, dan lokasi pasar yang tidak merata, pasar yang dikelola perorangan dan Ketua RW) Pasar Ciputat berdasarkan status kepemilikannya, termasuk ke dalam kelompok pasar pemerintah yang di mana merupakan aset yang dimiliki pemerintah Tangerang Selatan. 8 Sasanto & Yusuf (2010) Berdasarkan waktu operasi pasar, pasar dikelompokkan menjadi empat waktu seperti yang terlihat pada Tabel 2.1 Berdasarkan waktu operasi pasar, Pasar Ciputat termasuk jenis pasar siang malam yang beroperasi selama 24 jam non stop. Berdasarkan klasifikasi pasar yang telah disebutkan, dapat disimpulkan bahwa pasar terdiri dari berbagai macam klasifikasi yang tergantung dari tipe tingkatan pelayanan terhadap yang dibutuhkan oleh masyarakat. berdasarkan klasifikasi pasar tersebut, maka rancangan pasar ciputat ini termasuk kedalam pasar wilayah meskipun pada kondisi Pasar Ciputat sekarang yang seharusnya berpotensi menjadi pasar kota namun belum memadai, 1.6.1.4 Klasifikasi Pasar berdasarkan Zonasi Berdasarkan zonasi untuk para pedagang pasar sesuai standar pasar bersih, menurut , zonasi pasar ditentukan berdasarkan barang apa yang dijual, seperti pembagian zonasi antara pasar basah dan pasar kering. Zona pasar diatur sesuai dengan kebutuhannya masing-masing. Pasar basah yang ditambahkan partisi sehingga bau atau hal lainnya tidak mengganggu pengunjung pasar kering. 1. Pasar Kering Pembagian zona pasar kering diberi partisi dan jarak yang cukup diantara pasar basah dan pasar barang lainnya, pasar kering terdapat bahan makanan kebutuhan keseharian seperti, sayuran, bumbu, sembako, dan alat rumah tangga, dari pellet ikan tersebut agar bau dan cairan dari



pasar basah tidak terpapar ke pasar kering, sehingga pengunjung wisata tidak terganggu oleh aktifitas di pasar basah. 2. Pasar Basah Pembagian zona pasar basah harus lebih diperhatikan karena menjual daging halal maupun daging non-halal, jenis-jenis ikan dan ayam. Pembagian zona untuk daging non-halal diberi jarak diantara zona daging halal dan ikan-ikan dan ayam dan terletak di area yang cukup jauh. Setiap los pada pasar diberikan saluran pembuangan air serta gutter untuk mengalirkan air cucian dari daging-daging. Untuk 9 Akbar dkk. (2022) memudahkan pengunjung dalam beraktivitas di pasar, maka setiap zona perlu diberikan papan nama.

1.6.1.5 Sistem Pedagang Pasar Pedagang di pasar dikelompokkan berdasarkan status dan lokasi tempat berdagang seperti pedagang legal dan pedagang kaki lima yang dapat dibedakan sebagai berikut:

1. Pedagang legal Pedagang legal adalah pedagang yang secara sah menyewa bangunan kios ataupun los yang di mana pedagang memiliki hak untuk menggunakan dinding, lantai dan plafond yang akan digunakan untuk berdagang.
2. Pedagang kaki lima Pedagang kaki lima merupakan pedagang yang secara sah menyewa lahan untuk berdagang yang berada di luar bangunan pasar yang berdagang dengan los semi-permanen maupun tidak permanen dengan meja bongkar-pasang, gerobak dorong.

1.6.1.6 Konsumen Pasar Menurut McCarthy & Perreault dalam , konsumen adalah pembeli ekonomis yang tau-menau semua fakta yang membandingkan biaya dan nilai yang dimiliki untuk mendapatkan kepuasan berupa uang dan waktu yang telah digunakan. Menurut , perilaku pembelian konsumen dapat dikatakan sebagai suatu hal yang unik karena memiliki preferensi terhadap objek pada setiap konsumen yang berbeda-beda. Konsumen memiliki beberapa segmen yang diinginkan dan dibutuhkan. perilaku konsumen adalah proses yang dilakukan oleh tiap orang dalam mencari dan membeli barang dan jasa untuk memenuhi kebutuhan kesehariannya. Perilaku tersebut ditunjukkan dalam tahapan, konsumen pasar dapat dibedakan dalam 2 hal yakni:

1. Konsumen langsung, yaitu konsumen yang perilaku pembeliannya digunakan untuk mencari kebutuhan sehari-hari yang tidak dijual lagi, biasanya pembelian dilakukan satuan dengan jumlah yang

secukupnya. 10 Fanataf dkk. (2020) Putri dkk. (2022) 2. Konsumen tidak langsung, yaitu konsumen yang perilaku pembeliannya untuk dijual kembali karena untuk menghasilkan keuntungan yang perilaku pembeliannya berjumlah lebih banyak dan bersifat grosiran.

1.6.1.7 Fasilitas Aktifitas Pasar

Elemen penting pada fasilitas pasar merupakan hal yang mendukung kelancaran kegiatan pedagang dan pembeli untuk beraktifitas dalam jual beli serta kenyamanan bagi pedagang dan pembeli. Fasilitas yang mencakup sebagai berikut:

1. Elemen Utama
 - a. Kios Kios merupakan tipe toko yang tertutup dengan tingkat keamanan yang tinggi. Fungsi kios lebih memadai dikarenakan multifungsi sebagai tempat berbagai macam alat display. Memiliki tempat untuk gudang penyimpanan.
 - b. Los Los merupakan tipe toko yang lebih transparan dan terbuka dikarenakan tidak dibatasi dan tertutup seperti kios dan tidak memiliki gudang penyimpanan.
 - c. Ruang terbuka Ruang terbuka biasa disebut pelataran, disini para pedagang menyewa lorong per/m², di mana ruang terbuka menjadi pelataran yang ditempati los non-permanen.
2. Elemen Penunjang
 - a. Area bongkar muat barang dagangan Area ini merupakan tempat khusus untuk membongkar muat barang pedagang dari kendaraan yang terletak didekat akses jalan untuk mempermudah distribusi barang.
 - b. Pos Keamanan Berfungsi sebagai pusat tempat keamanan dan pengawasan pasar untuk pencegahan tindak kriminalitas.
 - c. Gudang penyimpanan barang Berfungsi untuk menyimpan stok barang dagangan yang berguna untuk pedagang menyimpan barang agar terorganisir dengan baik.
3. Elemen Pendukung
 - a. Pelayanan kesehatan Fasilitas berupa klinik untuk menyediakan layanan pertolongan pertama dan layanan medis darurat.
 - b. Penitipan anak Fasilitas untuk pengunjung yang memiliki anak dan menitipkan anak-anak agar lebih aman dengan tambahan pengawasan.
 - c. Pelayanan jasa Fasilitas seperti jasa kurir, foto kopi, toko perbaikan barang dan lain sebagainya.
 - d. Kantor pengelola pasar Fasilitas pasar untuk memudahkan para pedagang mengurus izin usaha dan pembayaran fasilitas sewa dan lain sebagainya.
 - e. Tempat ibadah Fasilitas ibadah dengan ruang yang nyaman dan bersih untuk pengunjung dan pedagang



selama berada di pasar. f. Lobby pengunjung dan barang Fasilitas untuk transportasi dan mobilisasi pengunjung dan pedagang menuju pasar yang memudahkan akses ke transportasi umum. Akses tersebut untuk distribusi barang dagangan dengan jalur yang khusus untuk angkutan barang. g. Ruang utilitas Jaringan utilitas yang mencakup fasilitas yang menunjang operasional pasar dengan baik yang berupa saluran listrik, air bersih dan kotor, hydrant dan pembuangan sampah. h. Area parkir Fasilitas yang penting untuk disediakan untuk pengunjung dan pedagang yang menampung jumlah kendaraan agar mengurangi kemacetan dan meningkatkan kenyamanan para pengunjung.

1.6.2 Shopping Center Menurut , shopping center merupakan bangunan komersil yang dirancang untuk memenuhi kebutuhan berbagai lapisan masyarakat, shopping center harus beradaptasi dan menawarkan lebih dari sekedar pengalaman berbelanja agar tetap ramai seiring berkembangnya zaman. Tak hanya itu, shopping center berfungsi menjadi 12 Sutrisno & Sastrawan (2020) tempat rekreasi dan interaksi sosial, baik bersama keluarga, teman, maupun kelompok lainnya. Kenyamanan menjadi kunci keberhasilan dari shopping center , karena ketika pengunjung merasa nyaman, mereka cenderung kembali dan menjadikan tempat tersebut menjadi tujuan utama untuk berkumpul dan beraktifitas. Shopping Center adalah suatu bangunan kompleks yang tergabung akan toko-toko ritel dan bisnis komersil menjadi satu, yang dirancang, dikembangkan, dimiliki, dikelola secara kolektif oleh satu entitas. Skala dan layout yang disesuaikan dengan karakteristik pasar yang menjadi target, biasanya memiliki dua bentuk utama, yakni shopping center tertutup atau mal, dan dereta toko terbuka seperti strip center

1.6.2.1 Klasifikasi Shopping Center Shopping Center sebagai fasilitas publik memang memiliki berbagai tipe dan jenis yang disesuaikan dengan kebutuhan dan karakteristik penggunaanya. Menurut terdapat 8 klasifikasi Shopping Center , seperti yang dapat dilihat dalam tabel 2.2

1. Neighborhood Center Shopping Center yang memenuhi kebutuhan keseharian konsumen di lingkungan sekitar. Menurut publikasi SCORE dari ICSC, neighborhood Center menawarkan supermarket, toko yang



menawarkan produk farmasi dan kesehatan, barang-barang keseharian, cemilan dan layanan pribadi. Neighborhood center biasanya dikonfigurasi sebagai garis lurus tanpa jalan setapak seperti mall tertutup dengan sebuah kanopi yang menghubungkan toko-toko. 2. Community Center Shopping center yang menjual berbagai produk pakaian dan barang lainnya, anchor yang umum termasuk supermarket, apotek besar, dan department store diskon, penyewa community center memiliki harga yang lebih murah dalam menjual pakaian, perabot rumah, mainan serta elektronik dan alat olahraga. Biasa disebut juga sebagai off-price center 13 (International Council of Shopping Centers ., 1999) International Council of Shopping Centers . (1999) dan pusat perbelanjaan ini berbentuk strip, garis lurus atau berbentuk “L” atau “U” 3. Regional Center Shopping center yang menjual dagangan umum yang memiliki jumlah besar dalam produk pakaian serta layanannya bermacam-macam, sebagai daya tarik utamanya adalah tradisional, departemen diskon, dan toko-toko khusus busana. Regional center memiliki ruang yang tertutup dengan orientasi ke bagian dalam toko yang terhubung jalan setapak umum dan dikelilingi parkir. 4. Superregional Center Kurang lebih sama dengan regional center namun ukurannya lebih besar yang memiliki lebih banyak jangkauan dalam barang dagangan, menarik basis populasi yang lebih besar dan konfigurasi tipikal sebagai mal tertutup dan bertingkat. 5. Fashion /Speciality Center Shopping center yang menjual pakaian mode kelas atas seperti butik dan toko kerajinan dengan kualitas dan harga yang mahal, shopping center seperti ini tidak memerlukan restoran ataupun hiburan untuk daya tarik karena peminatnya fokus pada fashion , fashion center memiliki desain yang canggih yang menekankan desain interior dan lansekap yang sangat berkualitas. 6. Power Center Shopping center yang didominasi department store , toko diskon dan toko yang menawarkan kategori barang dagang tertentu dalam harga rendah, biasanya bangunannya berdiri sendiri tidak terhubung dengan bangunan lain dan hanya sejumlah minimum penyewa. 7. Theme/Festival Center Shopping center ini memiliki tema yang menyatukan

jalanan dengan masing-masing toko dalam desain arsitektur. Memiliki daya tarik besar untuk wisatawan, dengan menambahkan fasilitas penunjang seperti 14 restoran dan fasilitas hiburan, theme center biasanya berada diperkotaan dan dapat menjadi fungsi campuran dengan fungsi lainnya. 8. Outlet Center Shopping center yang terletak di kawasan perdesaan atau lokasi wisata, yang menjual merek dagangan sendiri atau outlet produsen. Memiliki konfigurasi strip yang paling umum, dan beberapa lainnya mal tertutup dan dapat berbaur dengan desa.

1.6.2.2 Klasifikasi Shopping Center Berdasarkan Bentuk Ruang Menurut , berdasarkan bentuk ruang, shopping center terbagi menjadi 7 bentuk diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Deretan kios dan los yang memiliki layout yang sejajar dengan ruang terbuka dan tertutup. Bentuk ruang shopping center model ini adalah bentuk kuno yang sudah tidak menjadi tren.
2. Shopping center yang toko-tokonya memiliki pedestrian yang memiliki akses langsung dari pintu masuk.
3. Shopping center yang pertokoannya memiliki pedestrian yang bebas dari kendaraan dengan bentuk lingkaran.
4. Shopping center dengan pertokoan yang berada di bawah satu atap.
5. Shopping center yang bangunannya terdiri dari kompleks toko-toko yang memiliki berbagai macam barang dagangan dengan sistem jual swalayan.
6. Shopping center dengan sistem pertokoan yang disewakan atau dijual.
7. Shopping center dengan layout pertokoan diiringi satu koridor utama disepanjang pertokoan yang saling terhubung oleh pedestrian.

Berdasarkan bentuk arsitekturnya, shopping center dapat diklasifikasikan menjadi tiga jenis, yaitu:

1. Shopping Center dengan Desain Terbuka Aksesibilitas pada pedestrian yang mementingkan kenyamanan pejalan kaki dengan sistem desain ventilasi alami, shopping center yang memiliki desain terbuka cocok untuk iklim cuaca tidak terlalu panas dan desain ini menghemat penggunaan energi.

15 Beatrice Wiratno dkk. (2019)

2. Shopping Center dengan Desain Semi Terbuka Desain shopping center yang memiliki dua bagian yaitu tertutup dan terbuka yang di mana bagian tertutup berada di pusat bangunan yang menjadi titik atau hal yang menarik bagi pengunjung

untuk ke shopping center . 3. Shopping Center dengan Desain Tertutup Shopping center dengan desain yang tertutup atap dengan pendingin udara, memiliki kekurangan pada biaya yang mahal dan pemborosan energi. 1.6.2.3 Elemen Shopping center Pada shopping center terdapat elemen-elemen yang menentukan kualitas shopping center merujuk pada sumber yang sama, terdapat 3 elemen dalam menentukan kualitas shopping center diantaranya yaitu: 1. Hardware Hardware disini adalah suatu hal yang menarik pengunjung untuk datang ke shopping center yang berupa letak dan kondisi serta arsitektur dari shopping center yang mudah dijangkau serta menarik. a. Aksesibilitas Lokasi shopping center yang strategis dengan akses mudah, lingkungan berkualitas, serta dekat dengan pusat bisnis, pemukiman, dan transportasi sangat penting untuk menarik pengunjung. Faktor seperti luas area, potensi penjualan, dan kemudahan lalu lintas turut menentukan keberhasilan shopping center . b. Arsitektur Arsitektur desain yang unik dan fungsional membedakan identitas toko pada Shopping Center . Desain eksterior menciptakan kesan pertama yang nyaman dan menarik, sementara interior yang harmonis mendukung kenyamanan dan estetika. Selain itu, tata letak toko yang rapi memengaruhi pengalaman pengunjung dan minat berbelanja 2. Software Software merupakan benefit dan kepuasan yang ditawarkan dari penjualan shopping center , beberapa faktor yang memengaruhi jenis software diantaranya adalah: 16 a. Fasilitas penunjang (termasuk tempat parkir, AC, listrik, generator, lift, eskalator, toilet, bank, ATM, fasilitas tersebut untuk mendukung kenyamanan pengunjung) b. Fasilitas untuk keramaian pengunjung (berbagai macam toko kecil, seperti fashion , kosmetik yang meningkatkan daya tarik pengunjung dan reputasi shopping center) c. Anchor tenants (sebagai daya tarik utama bagi pengunjung di mana penyewa ternama yang meningkatkan angka pengunjung dan memperkuat reputasi Shopping Center) 3. Brainware Salah satu fasilitas pendukung yang mendorong keberhasilan sebuah shopping center , yang berfungsi sebagai faktor pendorong untuk konsumen agar membeli barang yang disediakan shopping center . Bagi pengelola shopping center hal

ini perlu menggunakan brainware dengan maksimal untuk mendukung reputasi dari shopping center, 3 jenis brainware diantaranya: a. Manajemen pengelola gedung (termasuk manajemen dalam pemeliharaan property perusahaan, layanan staf) b. Kualitas fasilitas penunjang (yang berhubungan dengan kenyamanan pengunjung seperti, kebersihan, keamanan, serta area parkir yang banyak). c. Pemasaran dan publikasi gedung (merupakan program untuk memasarkan gedung dan toko, berupa kualitas dan lain sebagainya).

1.6.2.4 Sistem Sirkulasi pada Shopping Center Menurut Sistem sirkulasi pada shopping center memiliki banyak jenis dan ciri-cirinya diantaranya adalah:

1. Many Corridor System Shopping center memiliki sistem sirkulasi yang memiliki jenis bentuk yang memiliki banyak koridor dengan ciri ciri yang dapat dilihat pada gambar 2.1 sebagai berikut: a. Memiliki banyak koridor namun tidak memiliki penunjuk arah yang khusus sehingga bentuk toko-toko terlihat serupa dengan 17 Beatrice Wiratno dkk. (2019), mempertimbangkan strategi posisi dekat pintu masuk sebagai penonjol utama.

b. Memanfaatkan seluruh area untuk ruang dalam desain toko. c.

Ciri-ciri many corridor system diterapkan pada desain bangunan sekitar

tahun 1960 di Indonesia. 2. Plaza System Sistem sirkulasi pada plaza

memiliki ciri-ciri seperti ruang terbuka yang luas atau void yang berfungsi sebagai pusat orientasi pengunjung, di mana seluruh aktivitas berpusat di area tersebut. Dengan sistem sirkulasi plaza yang dapat

dilihat pada gambar 2.2 sebagai berikut: a. Menggunakan pola desain

berupa koridor untuk memaksimalkan penggunaan ruang. b. Layout yang

memiliki hierarki yang jelas dengan menyusun tata letak yang disusun

strategis mengelilingi plaza. c. Memiliki pola desain void dan mezzanine

untuk pola pergerakan dan pengalaman yang menarik. 3. Mall System

Sistem sirkulasi pada mall memiliki ciri-ciri yang fokus kepada jalur

utama yang menghubungkan toko-toko besar sebagai daya tarik utamanya.

Sistem sirkulasi ini menghubungkan pusat sebagai fasilitas untuk pergerakan

pengunjung sebagai bagian menarik dari sebuah desain. Sistem sirkulasi

mall yang dapat dilihat pada gambar 2.3 sebagai berikut: a. Toko-toko

besar berada dipusat sedangkan yang kecil berada di sekitar jalur utama
b. Tata letak yang memudahkan pengunjung dari satu titik ke titik
lainnya melalui jalur utama. c. Jalur utama sebagai sirkulasi pengunjung
untuk memudahkan akses antara toko. 1.6.3 Transportation Hub 1.6.3.1 Mass
Rapid Transit pada Transportation Hub Pilihan dalam merencanakan
pembangunan moda transportasi MRT pun menjadi isu yang akan dibangun di
Tangerang Selatan dalam upaya pengembangan Kota Tangerang Selatan. Mass
Rapid Transit adalah moda transportasi raya terpadu yang merupakan
angkutan cepat 18 yang sistem transportasi transisinya cepat yang
menggunakan kereta rel Listrik. . Menurut , lokasi stasiun harus
dimulai dari sejumlah lokasi stasiun yang potensial secara tentatif, yang
berdasarkan estimasi permintaan kebutuhan masyarakat akan transportasi
yang diinginkan. Kebutuhan akan transportation hub yakni MRT sangat
dibutuhkan oleh masyarakat ciputat dikarenakan pertumbuhan penduduk yang
semakin meningkat dan isu kemacetan karena perbatasan Tangerang Selatan
dan Jakarta Selatan. Berdasarkan sumber yang sama, jalur, MRT terbagi
menjadi 3 jenis jalur yaitu MRT bawah tanah (Under Ground) atau
Subway yang beroperasi dibawah tanah seperti MRT Dukuh Atas dan lain
sebagainya. Lalu MRT layang atau disebut Elevated yang beroperasi dengan
jembatan layang yang berada diatas tanah dengan struktur yang menopang
seperti di Lebak Bulus dan Blok M. dan MRT permukaan yang disebut
At-grade yang beroperasi dipermukaan tanah seperti MRT di Kuala Lumpur.
Berdasarkan area pelayanan Metro atau Subway (heavy rail transit)
dalam kota dan commuter rail adalah jenis MRT yang mengangkut sejumlah
penumpang dari pinggiran kota ke dalam kota dan mengantar ke daerah sub-urban .

39 Yang berbeda dari LRT atau HRT dari MRT adalah rute perjalanan
dan jalur rel yang lebih Panjang. 1.6 15 22 3.2 Fasilitas Penumpang MRT
MRT merupakan transportasi publik yang memiliki desain universal yang
ramah terhadap penumpang prioritas seperti ibu hamil, lansia, anak kecil
dan penyandang disabilitas. 15 24 Kemudahan tersebut karena terdapat
wayfinding system yang merupakan rambu penunjuk yang dapat ditemukan di

luar stasiun dalam skala radius 200 meter dari stasiun. . Standar desain universal untuk penyandang disabilitas di MRT Jakarta, berdasarkan dan . Merancang desain stasiun perlu mementingkan kebutuhan untuk semua kalangan termasuk penyandang disabilitas, yang menghubungkan seluruh area di 19 (Fatoni & Hardianti, 2020) Vuchic (2017) (MRT, 2019) Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 95 (2019) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun (2019) dalam stasiun untuk memudahkan aksesibilitas penumpang prioritas yang dapat dilihat pada tabel 2. Dalam fasilitas yang dimiliki oleh MRT salah satu diantaranya adalah Platform Screen Door (PSD) sebagai pencegahan kecelakaan di rel untuk insiden keselamatan. Terdapat dua jenis PSD yaitu diantaranya: 1. Platform Screen Door dengan ketinggian penuh Pada sistem PSD dengan ketinggian penuh pada umumnya digunakan pada stasiun MRT atau metro yang berada di bawah tanah dengan tujuan keselamatan penumpang. Untuk mengurangi jumlah staf keamanan penumpang dan penurunan biaya energi AC dibawah tanah 2. Platform Screen Door dengan setengah ketinggian Pada sistem PSD dengan setengah ketinggian umumnya diterapkan di stasiun layang atau elevated untuk mengurangi insiden kecelakaan, demi keamanan penumpang saat kereta tiba. Untuk jalur layang, Ukuran PSD memiliki ketinggian 1,3 meter dengan lebar 2 meter. Fasilitas lainnya, merupakan Automatic Gate atau Gerbang Otomatis yang berfungsi untuk memasuki paid area concourse agar pergerakan penumpang terkontrol antara area berbayar dan tidak berbayar. Standar MRT Jakarta berdasarkan standar Jepang yakni JICA, tiga jenis Automatic Gate umumnya digunakan di berbagai kereta dan di seluruh dunia, dengan dua tipe yaitu tipe retractable atau flap-type dari segi teknis maupun desain. Automatic gate retractable umumnya digunakan di Singapura, Bangkok dan lain sebagainya, dikarenakan gerbang ini lebih unggul dari segi keamanan dibandingkan Flap-type namun keunggulan dari tipe ini dalam pemrosesan tiketnya yang lebih cepat. Pada MRT Jakarta kerap menggunakan flap-type pada bagian Automatic Gate. Mobile Access Platform merupakan akses platform yang bergerak dengan dimensi umum seperti yang disebutkan pada

gambar 2.5, sering digunakan untuk memberikan akses bebas ke bagian samping dan atap, biasanya terjadi dalam penggunaan akses ke platform dengan panjang yang penuh dan tidak praktis. Platform ini memudahkan pekerja untuk 20 (MRT JAKARTA, 2019a) mencapai area yang sulit dijangkau untuk menjaga operasional tetap efisien. Spesifikasi umum untuk kereta api perkotaan standar untuk negara- negara Asia termasuk Indonesia, menerapkan standar ukuran kendaraan untuk mengintegrasikan jalur MRT. Sebagaimana dijelaskan pada gambar 2.6, bagian kiri adalah bagian ukuran potongan standar untuk kendaraan elevated yang berada di atas permukaan tanah (at grade), sedangkan yang kiri merupakan standar ukuran untuk potongan kendaraan underground . Pada gambar 2.8 dan 2.9 menunjukkan struktur viaduct untuk rel kerta api dengan tipe rangka girder yang digunakan pada MRT Jakarta, pemilihan struktur viaduct tipe girder dikarenakan lalu lintas saat ini yang harus dijaga agar dimasa konstruksi tidak menyebabkan macet, tidak hanya saat masa konstruksi namun setelah konstruksi juga, karena volume lalu lintas saat ini telah mencapai titik jenuh. Penggunaan struktur viaduct rangka girder memberikan nilai plus dari segi efisiensi ekonomi, konstruksi, periode konstruksi, lansekap, dan dampak lingkungan, konstruksi tipe girder memiliki kelebihan karena tidak memotong badan jalan dan menghalangi arus lalu lintas sedangkan struktur rangka kaku mengurangi badan jalan dan menyebabkan macet dan menyebabkan kembali pembebasan lahan tambahan. Stasiun layang atau elevated pada sistem MRT terdiri dari dua lapisan yaitu lantai untuk concourse dan lantai untuk peron platform , seperti yang dapat dilihat pada gambar 2.10, pada umumnya, peron terpisah yang diterapkan untuk struktur peron dengan mempertimbangkan kontinuitas dengan struktur viaduct.

1.6.4 Sistem Pergerakan (Movement) Pada Bangunan

Dalam ranah arsitektur, sirkulasi menjadi pertimbangan yang penting dalam setiap desain bangunan. Konsep sirkulasi dalam pergerakan seperti darah pada manusia karena sirkulasi sangat penting dalam pergerakan di dalam bangunan. Sirkulasi merupakan cara untuk mengakses suatu bangunan atau ruang.



Desain sirkulasi yang baik membantu orang untuk memahami suatu ruang arsitektur dengan cara mereka bergerak melalui suatu ruang 21 (JICA REPORT, 2015a) (JICA REPORT, 2015b) sebagai sebuah perjalanan yang menghubungkan ruang-ruang dari segi interior maupun eksterior yang saling menciptakan pergerakan dalam waktu melalui ruang-ruang, Menurut Hamer dalam sebuah gedung memiliki area umum yang memiliki sirkulasi publik yang mudah diakses dari jalur utama yang menghubungkan ruang serta fungsi seperti lobby yang memerlukan kualitas pergerakan yang cepat dari banyaknya rute pelarian darurat sangat penting bagi banyak orang namun, sirkulasi privat memerlukan pergerakan yang lebih flow santai di dalam seperti bagian belakang pada gedung atau ruang manajemen serta layanan dan zona penyimpanan yang memerlukan tingkat privasi. Merujuk pada sumber yang sama, sirkulasi memiliki empat komponen yang terdapat arah-arah dalam pergerakan, frekuensi penggunaan, jenis penggunaan, waktu penggunaan. Arah pergerakan ini lebih mengacu ke horizontal maupun vertikal, yang digunakan pada tempat umum maupun tempat pribadi. Dengan jumlah penggunaan yang terbagi menjadi 2, yaitu umum dan darurat dengan waktu penggunaan yaitu pagi, siang dan malam atau 24 jam secara menerus. Dalam aspek pertimbangan arsitektur, jenis sirkulasi dan pergerakan bisa dikategorikan sebagai pergerakan cepat (fast movement) atau lambat (flow movement) secara otomatis atau manual yang berawal dari rush hour ataupun tidak, sementara jalur sirkulasi dapat berupa seamless berupa lembut atau berkelok-kelok ataupun langsung. Semua pola dalam pergerakan sirkulasi menuntut tata ruang dan layout bangunan. Ruang-ruang pada MRT harus tertata mulai dari tempat area keberangkatan dan area kedatangan yang diantaranya terdapat jalur MRT yang mengarah ke peron atau ruang tunggu dengan memisahkan zona masing-masing pertokoan dan ritel. Dengan pemisahan antara area keberangkatan dan kedatangan dengan ritel membantu pergerakan pengguna dan mengurangi kemacetan di dalam ruang transit. Pemisahan akses menuju kedua area dengan arus penumpang yang berfokus pada satu area tidak kondusif yang menyebabkan kemacetan



di dalam ruang transit, dengan ruang tunggu yang memiliki sirkulasi lurus yang 22 (Yuh Yao dkk., 2018) Yuh Yao dkk. (2018) langsung memungkinkan penumpang MRT dengan mudah menemukan akses mereka yang mengurangi kemacetan di rush hour karena selama jam, tersebut sirkulasi dan alur pergerakan sangat padat dan sesak sehingga memisahkan zona kedatangan dan keberangkatan di lantai yang berbeda, sehingga area ruang tunggu menjadi sirkulasi publik yang menjadi jalur utama, dan memisahkan area kedatangan dan keberangkatan di lantai yang berbeda namun, terhubung di ruang tunggu menjadikan sirkulasi vertikal menjadi salah satu elemen utama disaat penumpang berpergian dari lantai ke lantai lainnya. 1.6 19 5 Third Place Third place (ruang ketiga) merupakan ruang antara yang dipergunakan sebagai ruang relaksasi dan untuk bersosialisasi untuk masyarakat yang berupa tempat pelarian dari tempat pertama yang disebut sebagai rumah dan tempat kedua sebagai tempat kerja. Third place juga merupakan tempat untuk pengguna yang ingin mengobati stress, kesepian yang berupa suatu tempat berlindung sementara dari rasa bosan bukan hanya sebagai tempat melarikan diri namun sebagai tempat untuk bersantai, menghibur diri dan ketenangan. 10 Menurut , third place pada awalnya merupakan tempat untuk hangout berupa kafe dan bar yang mencirikan ruang terbuka, taman, plaza serta sidewalk yang menjadikan tempat untuk menghabiskan waktu untuk masyarakat bersama keluarga dan teman untuk menikmati suasana kota yang menjadikan third place sebagai a public meeting place. Beberapa tempat dalam arsitektur memiliki letak yang diabadikan secara pandangan, yang dapat dilihat maupun dialami. Terkadang suatu tempat diciptakan sebagai tempat yang formal, tempat yang tidak dapat berinteraksi dengan nyaman menyebabkan tempat itu terasa terpisah, memisahkan kehidupan antara pribadi dan publik. Third place merupakan tempat yang hadir sebagai ruang publik dan sosial yang tercipta untuk keluar dari suasana rumah dan pekerjaan. Pekerjaan memang melelahkan membuat seseorang membutuhkan interaksi agar menyembuhkan kesendirian dan memanfaatkan waktu luang dengan ruang sosial yang menjadi penyelamat dalam hidup, tempat di mana beristirahat selain

rumah dan pekerjaan. 23 Larice & Macdonald (2007) Menurut , third place merupakan tempat atau ruang yang melintasi batasan rumah dan kantor untuk menciptakan jaringan komunitas sosial. Tempat yang bersifat publik maupun semi-publik yang berperan dalam meningkatkan kepentingan emosional dalam suatu komunitas masyarakat. Third place menyediakan wadah bagi masyarakat yang mempunyai berbagai macam latar belakang, third place menciptakan tempat inklusif untuk bertemu, berinteraksi dan menjalin relasi sosial. Merujuk pada sumber yang sama, third place dapat merangkul masyarakat dari berbagai kalangan sosial, membentuk hubungan sosial dengan berinteraksi maupun bertukar pendapat. Third place memfasilitasi pengalaman bersama melalui desain yang inklusif yang memiliki tujuan untuk berkolaborasi dalam bentuk communal plaza , pusat komunitas, alun-alun ataupun kedai kopi. Tempat tersebut memiliki fungsi sebagai pendorong interaksi sosial yang mendukung rasa kebersamaan dengan meningkatkan kebahagiaan komunitas secara menyeluruh. Third place merupakan ruang publik di luar rumah maupun tempat kerja yang berkembang tiap tahunnya, termasuk kedai kopi, pub, taman dan lain sebagainya. Tempat-tempat ini menawarkan suatu lingkungan untuk komunitas berkumpul, berinteraksi yang dapat dicirikan dengan suasana yang santai dengan rasa nyaman. Semakin berkembangnya zaman, banyak orang menyadari third place penting disediakan di tempat kerja maupun di ruang publik lainnya. Banyak perusahaan yang menyediakan third place seperti ruang santai maupun kafe di mana pekerja dapat bersosialisasi, menikmati minuman dan bercakap-cakap dengan rekannya. Seiring dengan perkembangan zaman, arsitektur dapat menggabungkan third place menjadi bagian yang penting dalam merancang suatu bangunan maupun lingkungan yang mementingkan komunikasi antar individu dan kualitas hidup secara menyeluruh, dengan lokasi ruangan yang berfungsi sebagai tempat peralihan dari tempat kerja, taman, area rekreasi, maupun ruang publik yang dianggap sebagai contoh dalam ruang terbuka bagi seluruh kalangan masyarakat yang bebas dari transaksi di shopping center ataupun komersil yang memfasilitasi masyarakat untuk berinteraksi tanpa dipungut



biaya. 24 Oldenburg & Brissett (1982) Menurut Oldern Burg dalam , merumuskan 7 karakteristik Third Place yang membuat “ Third place as the heart of community diantaranya adalah: 1. On Neutral Ground Dengan adanya ruang publik yang netral membuat orang-orang merasa nyaman untuk datang dan pergi tanpa harus merasa terpaksa. Third place menjadi suatu lokasi yang akan dituju sesukanya tanpa batasan membuat orang akan datang dan pergi unruk menyatukan kehidupan sosial dari berbagai kalangan. 2. Leveler Ruang publik yang inklusif di mana tidak ada perbedaan level status yang mendominasi yang menjadikan third place yang mudah diakses masyarakat. 3. Conversation on the main activity Third place terdapat kegiatan utama yang menjadi kriteria third place secara kegiatannya merupakan bersosialisasi dan komunikasi yang nyaman dan menghibung personality orang yang datang ketempat third place. 4. Accesibility and Accomodation Memudahkan aktifitas dari segi akses dan akomadasi untuk mencapai tempat tesebut dari segi waktu dan transportasi. 5. The regulars Third place mempunyai langganan atau pengunjung tetap yang aturan dasar dari orang orang yang menggunakan third place . 10 6. Low profile Third place memiliki karakter yang sederhana dan yang tidak memiliki warna yang berlebihan dan tempat yang bersih serta tempat yang memiliki visual yang nyaman dan sederhana. 7. Mood is playful Mempunyai karakteristik ruang yang menyenangkan dan tidak membosankan, atmosfir yang ceria untuk pengguna yang membuat orang- orang akan mengunjungi third place datang terus menerus. Menurut , third place merupakan tempat- tempat publik yang dapat menjadi tempat yang fleksibel dan mewadahi suatu aktivitas selain fungsi seharusnya, third place bukan hanya sekedar tempat 25 Sujatini & Dewi (2021) Oldenburg & Brissett (1982) untuk beristirahat dan bersosialisasi, tetapi juga dapat menjadi tempat untuk beraktivitas, berkreasi dan berinovasi. Seperti taman kota yang digunakan sebagai tempat berkumpul dapat diubah menjadi tempat yang fleksibel dengan penambahan fasilitas berupa ruang untuk berolahraga, ruang seni dan tempat bermain anak. Dengan demikian, taman kota tersebut dapat menjadi

tempat yang mewadahi suatu aktivitas di luar fungsi seharusnya. Third place sebagai ruang yang mewadahi aktivitas selain fungsi utamanya, bahwa beberapa ruang publik di DKI Jakarta yang berkembang melampaui fungsi dasar mereka. Seperti, Taman Literasi Martha Tiahahu yang awalnya dirancang untuk mendukung kegiatan literasi kini juga digunakan sebagai tempat berkumpul para pengunjung. Pada masa kini, ruang-ruang publik semakin sering berfungsi sebagai tempat kebutuhan sosial dan virtual, baik untuk interaksi langsung maupun untuk menciptakan konten media sosial, memperluas fungsi third place menjadi lebih fleksibel dan multidimensi.

1.7 Studi Preseden

1.7.1 Pasar

1.7.1.1 Braga Municipal Market / APTO Architecture

Merujuk pada referensi dari , Braga Municipal Market atau Pasar Kota Braga yang dibangun oleh APTO Architecture yang berada di Braga, Portugal. Menjadi pasar kota modern yang diperbarui dari kondisi eksistingnya sejak 1956 dengan memperbarui dengan memperluas atap dan sayap tertutup pada bangunan dengan tata letak yang didesain ulang agar lebih fungsional untuk meningkatkan standar bangunan pasar modern. Bangunan pasar kota Braga ini mengusung konsep portuguese modernism dari segi grid eksisting maupun yang baru, bangunan pasar ditata ulang dari area publik yang tercampur di seluruh gedung dijadikan memusat di alun-alun pusat sehingga memudahkan pembeli dalam aksesibilitas mencapai stan mana pun dengan mudah dicari, dilihat dan dibaca. Secara keseluruhan bangunan ini dirancang dengan mengutamakan pengalaman ruang pasar yang memungkinkan koneksi baru antara penjual dan pembeli. Dengan penataan ulang area pendukung yang memiliki zona yang terpisah dari rute publik, memisahkan jalur bersih dan kotor, loading dock yang terpisah di area tunggal dan lain sebagainya.

26 (Bachtiar dkk., 2023) Archdaily (2023) Menghadirkan Food Court untuk meningkatkan daya tarik pasar, dengan tata letak stan keseluruhan menghadap ke pusat yang baru untuk interaksi publik. Memiliki sirkulasi open-air yang terbagi menjadi dua yakni koridor dengan perimeter yang lebar dan yang lebih kecil dengan perbedaan elevasi 3m ketinggian dengan desain inklusif

yang menghapus sebagian besar tangga menjadi jalan/tangga yang landai agar mudah digunakan bagi penyandang disabilitas dan lansia. Sirkulasi pada pasar kota Braga yang dapat dilihat pada gambar 2.12 dirancang untuk memaksimalkan kenyamanan spasial pengunjung dengan konsep alur sirkulasi ganda yang memisahkan alur untuk pedagang dan pengunjung yang membuat pergerakan mengalir sehingga suasana menjadi teratur dan menjadi nilai plus untuk tingkat keamanan dan kenyamanan. Dengan sirkulasi vertikal melalui tangga landai dan ramp serta lift mengoptimalkan kemudahan dalam aksesibilitas bagi semua kalangan. Pada gambar 2.13 dan 2.14 terdapat desain interior pasar kota Braga dirancang untuk kenyamanan dan fungsionalitas seperti lantai terbuka untuk memudahkan arah jalan dan ruang yang lebih maksimal. Dengan jenis-jenis stan yang variative dan terorganisir memudahkan pedagang untuk display produk dagangan. Desain arsitektur pada pasar kota Braga mempertahankan fasad eksisting dari tahun 1956 dengan menambahkan ruang terbuka untuk ruang publik yang open-air dengan menambahkan jendela besar dan atap transparan untuk memaksimalkan cahaya alami serta ventilasi alami untuk mengurangi kebutuhan AC, serta penggunaan kayu menciptakan kesan estetika. Dengan desain kanopi yang menggunakan proses generative yang berkontur kayu dengan rangka parametrik dari baja serta kaca dapat menjadi point estetika dan juga fungsi lain untuk mengoptimalkan kenyamanan spasial dan sistem rangka yang menopang kayu dan lapisan kaca untuk mengendalikan cuaca atau cahaya dan sistem drainase air hujan. Plaza kanopi yang koneksinya terhubung langsung secara seamless antara pintu entrance yang memiliki ketinggian yang berbeda dengan stalls market yang ditempatkan disepanjang grid sirkulasi ramp serta tangga landai seperti amphitheatre, seperti yang dapat dilihat pada gambar 2.15 27 Beberapa poin yang dapat diterapkan dari preseden ini untuk proses dan kriteria rancangan diantaranya adalah: - Pemisahan zona distribusi untuk menciptakan tata letak yang maksimal dari segi kenyamanan spasial dan juga sirkulasi di dalam pasar. - Memiliki sirkulasi yang mudah dan desain yang memusat

sehingga mampu memudahkan pengguna secara universal. - Desain yang modern dengan fasad interior dan eksterior yang generative dan parametric Pasar Kota Braga merupakan preseden untuk penerapan konsep pasar modern, third place dan open-air. Pasar ini memiliki pendekatan inovatif dengan pola sirkulasi memusat dan desain universal, memastikan kenyamanan dan keamanan bagi pengunjung. Pasar ini juga menerapkan waktu operasional jika di pagi hari hingga sore hari merupakan tempat berjualan atau pasar, pada sore hari ke malam hari menjadi tempat berkumpul. Pola pergerakan di pasar memerlukan sirkulasi luas untuk menghindari situasi tidak teratur dan memaksimalkan efisiensi. Oleh karena itu, perencanaan sirkulasi yang mengalir yang efektif, baik di dalam maupun di luar ruangan, menjadi kunci untuk menciptakan lingkungan yang nyaman dan aman bagi pedagang%dan%pengunjung.

1.7.1.2 Vila Nova De Famalicao / Rui Mendes Ribeiro

Merujuk Pada Referensi dari , Pasar Kota Vila Nova de Famalicao di Portugal, dirancang oleh Rui Mendes Ribeiro yang merancang untuk mengembangkan pasar ini menjadi pasar modern yang direvitalisasi dengan membuat ruang publik untuk komunitas pasar dengan lebih higienis dari sebelumnya dengan tujuan revitalisasi dengan meningkatkan karakter arsitekturnya dan memperbaiki kondisi eksisting. Desain pasar kota Vila Nova De Famalicao mengusung konsep yang ditonjolkan berupa open-air dengan atap transparan dan dinding kaca yang memaksimalkan pencahayaan alami dan ventilasi. Dengan tata letak ruang yang terstruktur membagi ruang-ruang menjadi area penjualan, food court, dan ruang komunitas. Tata letak pasar ini memudahkan pergerakan pengunjung dan kenyamanan pengunjung dengan penggunaan material koridor maupun jalan setapak menggunakan material lokal seperti batu dan kayu-kayuan menciptakan kesan nyaman dan autentik.

28 Archdaily (2021) Pasar ini berfungsi sebagai third place yang menghubungkan masyarakat dengan ruang komunitas menciptakan suasana interaksi sosial dengan kegiatan komunitas dengan partisipasi masyarakat Famalicao, Portugal. Desain sirkulasi pada tata letak pasar kota ini yang dapat dilihat pada gambar 2.18, efektif dengan alur pergerakan

dikategorikan menjadi dual circulation path dengan menghubungkan pintu masuk dan keluar dengan alur yang lurus dan efektif untuk pergerakan cepat. Pengaturan sirkulasi pada alur pergerakan efektif untuk menghindari ketidakteraturan situasi pasar. Sirkulasi pada pasar Vila Nova De Famalicao memiliki desain sirkulasi yang membuat pergerakan lancar antara penjual, pembeli serta area food court dan ruang komunitas dengan desain tersebut aksesibilitas meminimalkan suasana tidak teratur dan meningkatkan kenyamanan pengunjung Beberapa poin yang dapat diterapkan dari preseden ini untuk proses dan kriteria rancangan diantaranya adalah: -

Jalur sirkulasi yang intuitif yang memudahkan pembeli dan pedagang bergerak dengan mudah dengan lorong yang cukup lebar pada rush- hour.
- Pemisahan zona berdasarkan fungsi seperti zona belanja, interaksi dan distribusi. - Memiliki desain open-air yang menghubungkan zona belanja, food court , dan ruang interaksi. - Memiliki desain fasad yang memiliki pencahayaan alami dengan kanopi dengan fasad berpori transparan.

Pasar Kota Vila Nova de Famalicao merupakan preseden yang memiliki elemen-elemen seperti sirkulasi dengan ruang open-air yang memberikan fasilitas untuk aktivitas sosial menciptakan lingkungan yang inklusif untuk mengundang interaksi, sesuai dengan konsep third place . Oleh karena itu, bangunan pasar tidak hanya dapat menjadi pasar saja namun pasar menjadi ruang yang fleksibel untuk komunitas. Preseden Pasar Kota Vila Nova de Famalicao ini dipilih untuk memberikan acuan bagi penulis dalam merancang pasar modern Ciputat terkait tata letak dan pola pergerakan serta integrasinya dengan desain open-air dan third place . 29 1.7.2

Shopping Center & Transportation Hub 1.7.2.1 Falton Center / Grimshaw Architect Merujuk pada referensi dari , Fulton Center di Newyork dirancang oleh Grimshaw, merupakan pengembangan transportation hub serta shopping center yang mengintegrasikan desain modern dengan elemen historical yang menciptakan ruang publik yang fungsional. Serta pengembangan ini memperlancar konektivitas antara 9 jalur bawah tanah MTA New York City Transit (2,3,4,5,A,C,J,Z dan R) sekaligus meningkatkan

pengalaman bagi 300.000 penumpang. Fulton Center memiliki program ruang yang dikelilingi oleh atrium dengan skala besar yang mengurung fasad dengan transparan dan elegan, dengan inspirasi kolom baja yang runcing dari bangunan besi cor di lingkungan bersejarah tersebut yang terintegrasi restorasi Gedung Corbin disebelahnya. Fulton Center memiliki desain yang geometris yang dapat dilihat pada gambar 2.21, dengan struktur kaca dan baja yang mencolok serta layout yang terstruktur yang membagi ruang menjadi area transportasi, perbelanjaan dan ruang komunitas, dengan penggunaan material keberlanjutan dan teknologi canggih menciptakan kesan modern. Sirkulasi pada Fulton Center yang menjadikan pergerakan pengunjung lancar dari area transportasi ke pusat perbelanjaan dan ke ruang komunitas, dengan pintu masuk dan keluar yang ditata dengan cermat yang memudahkan pandangan menembus gedung, jalur yang jelas ke semua kereta, sirkulasi dari kontrol tarif dan kereta bawah tanah, penumpang akan mudah menemukan lorong yang lebih terang dan luas dengan penunjuk arah yang jelas menghubungkan deretan peron-peron. Sirkulasi yang efektif ini memudahkan pergerakan pengunjung dengan tangga dan eskalator yang strategis memfasilitasi aksesibilitas, desain tersebut meminimalkan ketidakteraturan saat rush hour dan meningkatkan kenyamanan pengunjung. Beberapa poin yang dapat diterapkan dari preseden Fulton Center untuk proses dan kriteria rancangan diantaranya adalah: 30 Archdaily (2014) - Desain skylight yang ikonik yang memberikan cahaya alami pada interior - Pemisahan zona Ruang komunal multifungsi dan zona retail yang terintegrasi transportation hub - Wayfinding system yang jelas dan fasilitas pendukung yang nyaman di kedua fungsi bangunan.. Preseden Fulton Center merupakan preseden yang telah berhasil menggabungkan sirkulasi fast movement dan konsep open-air untuk menciptakan transportation hub dan shopping center yang efisien dan nyaman. Dengan desain yang memfasilitasi pergerakan pengguna dengan lancar melalui konektivitas antar moda yang jelas dengan alur sirkulasi yang bebas hambatan saat rush hour. Skylight dan pencahayaan alami memberikan kesan ruang terbuka yang luas

mendukung kenyamanan spasial serta efisiensi energi. Secara keseluruhan Fulton Center merupakan preseden yang tepat untuk transportation hub dan shopping center . 1.7.2.2 Groove Central World / A49, FOS, SDA, TROP Merujuk Pada referensi , Groove Central World di Bangkok dirancang oleh A49, FOS, SDA dan TROP, merupakan sebuah ritel 2 lantai bagian dari shopping center Central World yang berhadapan dengan kondisi lalu lintas dan BTS Skytrain . Groove Central World memiliki fasad dan atap yang berfungsi sebagai identitas grafis bangunan yang berguna untuk menyembunyikan pandangan. Konsep desain Groove pada fasadnya adalah arus lalu lintas pejalan kaki dan kendaraan yang terus menerus di Jalan Ploenchit. Fasad yang diartikulasikan berupa garis-garis horizontal yang menerus serta mengubah ketinggian untuk mengakomodasi bukaan pada bagian depan restoran dan toko ritel serta area terasering. Konstruksi fasad dengan system panel alumunium yang digabungkan dengan lampu latar pencahayaan, grafis, identitas yang elegan, system lampu yang menciptakan efek cahaya pada fasad yang unik dimalah hari sehingga bangunan terlihat menonjol ditengah jalanan Bangkok. Groove Central World menciptakan pengalaman untuk menyantap makanan di luar ruangan yang menyenangkan, menghilangkan kebutuhan akan suhu sejuk yang diperlukan gedung bangunan. Desain ini mengurangi penggunaan energi yang cukup tinggi, namun dengan iklim Bangkok perlu diatasi dengan memberikan pengalaman yang lebih menyenangkan dengan ruang 31 Archdaily (2012) terbuka pada balkon ritel makanan serta taman vertikal dan area santai menciptakan kesan alami sebagai third place , Groove menawarkan ruang komunitas untuk interaksi sosial. Pada gambar 2.25 dan 2.26 konstruksi fasad terdapat teralis dengan desain terbuka untuk aliran udara yang melewati halaman dalam agar menciptakan ventilasi alami, yang juga berfungsi untuk menyaring sinar matahari sehingga efek cahaya menjadi teduh. Desain tersebut memberi kesan nyaman dengan sentuhan pengalaman ruang yang autentik dengan teralis ini menghasilkan pencahayaan sekitar yang alami menambahkan elemen atmosferik yang memikat ruang tersebut.

Sebagai pelengkap dari teralis terdapat kanopi yang dapat ditarik yang dirancang untuk kenyamanan termal dalam melindungi ruangan sehingga menjamin kenyamanan diberbagai kondisi cuaca, desain ini menghadirkan harmoni antara fungsi praktis serta estetika, menjadikan elemen arsitektural yang serbaguna untuk shopping center The Groove. Gambar 2.27 menunjukkan ruang third place di depan ritel makanan yang di luar ruangan dirancang dengan cermat untuk memberikan keteduhan dan perlindungan dari hujan dan panas di Bangkok, bangunan ini terasa seperti berada di luar ruangan namun tetap memberikan perlindungan dan terik matahari serta hujan. Dengan desain lansekap memainkan peran penting tidak hanya estetika namun juga menjaga suhu di sekitar bangunan agar lebih nyaman, baik dari segi fasad, teralis yang terbuka dirancang untuk tanaman-tanaman, dengan layout terbuka serta jalur pergerakan yang jelas memfasilitasi navigasi, sirkulasi yang efektif antara perbelanjaan, transportasi, restoran atau retail dan ruang komunitas menciptakan pengalaman yang nyaman. Beberapa poin yang dapat diterapkan dari preseden The Groove World Central untuk proses dan kriteria rancangan diantaranya adalah: - Desain skylight yang ikonik yang memberikan cahaya alami pada interior - Tata letak terbuka dengan jalur pergerakan jelas mendukung sirkulasi antara area hiburan, restoran, dan transportasi balkon, taman vertikal, 32 dan area santai menciptakan ruang semi-luar ruangan yang nyaman sebagai tempat interaksi sosial. - Penerangan strategis pada fasad memberikan efek atmosferik dan menjadikan bangunan lebih menonjol. - Vegetasi terintegrasi pada fasad yang dapat dilihat pada gambar 2.29, area luar ruangan membantu estetika sekaligus menjaga suhu sekitar tetap nyaman Preseden Groove Central World menampilkan pentingnya desain fasad sebagai identitas visual yang dinamis dan responsif terhadap konteks kota, dengan fitur ventilasi alami, strategi pencahayaan, dan integrasi elemen lanskap. Desain terbuka dan fleksibel menciptakan pengalaman ruangan semi-luar yang nyaman, hemat energi, dan mendukung interaksi sosial, sekaligus memastikan navigasi yang efisien antar ruang. 1.7.2.3 Mega

Foodwalk / FOS Merujuk pada referensi , Mega Foodwalk di Thailand yang dirancang oleh FOS Architect merupakan kompleks perbelanjaan yang berukuran sangat besar, bangunan utamanya yang seperti pusat kota, sedangkan pada bagian foodwalk di sayap timur digambarkan sebagai pedesaan dengan area hijau yang luas. Pada bagian yang diperluas yakni zona ritel di bagian timur yang dikonseptualisasikan menjadi lembah dengan topografi alam yang paling menyenangkan dengan ruang tengah yang dikelilingi pegunungan yang rimbun. Mega Foodwalk memiliki konsep arsitektur “the valley” yang dalam artian geografis metafora yang menciptakan suasana yang mirip dengan lembah alami, dengan layout shopping center yang mengintegrasikan open- air yang disusun di pusat di mana terdapat plaza cekung dengan amphitheatre yang berfungsi sebagai ruang komunitas untuk interaksi sosial bagi pelanggan. Pada gambar 2.32 dan 2.31 terdapat layout bagian tengah yang merupakan area hijau yang disebut bukit untuk memanjang perlahan yang terhubung dengan mega plaza yang terdapat di lantai 1, bukit yang dimaksud sebagai area santai untuk membenamkan diri kedalam lanskap rimbun dengan fitur air di dalam ruangan, dengan tanaman hijau yang terbuka ke halaman ataupun seluruh bangunan. Mega Foodwalk merupakan 33 Archdaily (2018) gabungan pasar dan taman atau tempat komunitas untuk interaksi sosial pengunjung. Sirkulasi pada Mega Foodwalk memudahkan pola pergerakan pengunjung antara lantai dasar dan lantai atas untuk memudahkan aksesibilitas dengan jalur pejalan kaki yang memanjang sepanjang pertokoan di setiap lantai yang dihubungkan melalui koridor dengan jembatan penghubung ke gedung parkir mobil dan terdapat jalan setapak yang tertutup untuk melengkapi sirkulasi yang mudah diakses antara kedua fase tanpa jalan yang buntu. Jalan setapak yang mempunyai kemiringan 1:15 yang diposisikan menerus dan menurun secara perlahan dari tingkat atas dan kebawah untuk menciptakan pengalaman seperti belanja di perbukitan. Begitu juga dengan lantai bawah dengan sirkulasi spiral yang tanpa batas dan berputar sampai lantai tingkat 4. Konsep yang menarik pada Mega Foodwalk yakni dengan

menjadikan shopping center menjadi lingkungan alam yang menjadi pengalaman spasial dalam berbelanja yang unik sebagai elemen arsitektur. Beberapa poin yang dapat diterapkan dari preseden Mega Foodwalk Thailand untuk proses dan kriteria rancangan diantaranya adalah: - Desain skylight yang ikonik yang memberikan cahaya alami pada interior - Memiliki pengalaman berbelanja menjadi sesuatu yang unik dengan menciptakan lingkungan belanja seperti berada di alam terbuka atau pedesaan dengan Mengintegrasikan open-air . - Memiliki ruang multifungsi yang menggabungkan area belanja dengan taman atau ruang publik untuk interaksi sosial Mega Foodwalk di Thailand merupakan preseden yang berhasil dari segi sirkulasi yang menampilkan jalur pergerakan yang jelas dan experience dengan eskalator maupun jalan setapak yang aksesibilitasnya mudah, sebagai third place , Mega Food Walk menyediakan ruang fleksibel untuk komunitas berbagai macam fungsi selain fungsi aslinya, sebagai fasilitas hiburan dengan mengintegrasikan open-air dan taman atap dengan pencahayaan alami yang meningkatkan kenyamanan pengunjung dengan desain yang modern dan ramah lingkungan menjadikan Mega Foodwalk 34 sebagai contoh yang tepat untuk pengembangan shopping center di Ciputat.

1.7.2.4 MRT Jakarta 1. 2 8 17 MRT

Lebak Bulus Merujuk pada referensi , Stasiun MRT Lebak Bulus merupakan stasiun layang atau elevated pertama di bagian ujung Selatan Jakarta, MRT Lebak Bulus memiliki identitas khas pada desainnya yang menggambarkan alam dengan nuansa warna fasad yang didominasi oleh warna hijau. 2 Mempunyai massa bangunan yang kotak ramping sehingga membaur dengan area di sekitarnya. 2 3 Stasiun

Lebak Bulus mempunyai luasan sekitar 6.760 m2 dengan Panjang bangunan 200 meter dan lebar bangunan 33,8 meter yang mempunyai konektivitas antara area permukiman dan retail di bagian luar (JPO), dengan ketinggian area peron penumpang setinggi 12,45 meter di atas permukaan jalan dan tinggi atap stasiun sekitar 20,9 meter dari permukaan jalan. 2 3 8 Stasiun

Lebak Bulus mempunyai 5 aksesibilitas masuk dan keluar stasiun penumpang berupa unit tangga dan dua unit lift yang digunakan untuk pengguna prioritas seperti disabilitas dan dua unit eskalator dari permukaan jalan

dan masuk ke dalam area concourse. 2 3 27 Stasiun Lebak Bulus memiliki lima unit toilet yang disediakan untuk penumpang pria dan wanita, serta toilet khusus penyandang disabilitas. Selain itu, terdapat satu unit ruang laktasi dan ruang staf stasiun. 2 Atap stasiun MRT Lebak Bulus menggunakan panel dengan material zinc alumunium. Stasiun ini dilengkapi dengan Platform Screen Door (PSD) tipe setengah ketinggian atau half-height, yang dipilih karena stasiun Lebak Bulus hingga Asean merupakan stasiun layang atau elevated. Tipe PSD ini berbeda dengan yang digunakan di stasiun MRT Senayan hingga Bundaran HI yang merupakan stasiun bawah tanah (underground), di mana tipe PSD yang digunakan adalah full-height atau ketinggian penuh.

2 3 8 Stasiun MRT Lebak Bulus juga memiliki area drop-off untuk menurunkan penumpang dari kendaraan bermotor roda dua maupun roda empat. 3 Pada gambar 2.37 menunjukkan bahwa MRT Lebak Bulus memiliki jalur masuk yang tertutup untuk menghindari cuaca, dengan material 35 MRT JAKARTA (2019) dinding yang terbuat dari panel-panel dengan material alumunium yang memiliki ukuran yang sama yang berfungsi untuk menutupi ruang mekanis. 3 36 MRT Lebak Bulus mengadopsi bentuk atap dengan desain terbuka yang memungkinkan keluar masuk udara. 3 Pada bagian interior lantai serta plafond menggunakan pattern kotak-kotak dengan gradasi antara warna abu-abu muda dan tua serta warna hitam untuk memvisualisasikan pola pergerakan penumpang MRT yang bergerak keluar-masuk stasiun. Dengan lantai concourse yang memfasilitasi bagian yang umum seperti retail yang memiliki jumlah 11 Retail dan bagian pendukung lainnya yaitu toilet pria dan Wanita serta difabel, ruang laktasi, lift untuk pengguna disabilitas, ATM center dan lain sebagainya. Pada lantai platform kereta dibuat lebih nyaman dengan platform screen door dengan lampu penanda di sekitar peron. Pada gambar 2.38 menunjukkan bahwa stasiun MRT Pasar Ciputat dirancang mengikuti standar ketinggian peron dan atap yang diterapkan di stasiun MRT Lebak Bulus. Hal ini disebabkan oleh kesamaan elevasi kontur tanah di kedua lokasi tersebut, di mana Pasar Ciputat dan Lebak Bulus memiliki ketinggian sekitar 41 hingga 51 meter di atas permukaan laut.

Kesesuaian ini memungkinkan perencanaan infrastruktur yang serupa dan efisien, dibandingkan dengan stasiun-stasiun lain yang memiliki ketinggian tanah berbeda. Untuk ketinggian dari permukaan jalan ke platform concourse menggunakan ketinggian rata-rata stasiun MRT Jakarta yakni di 12,5 meter.

2 2. MRT Blok M Merujuk pada referensi , Stasiun MRT Blok M terletak diantara Plaza Blok dan Taman Martha Tiyahahu serta Taman Ayodya. Stasiun Blok M memiliki fasad yang mempunyai warna yang mirip dengan taman kota yang mendominasi diseluruh fasad yakni warna hijau dan abu-abu terang. 2 11 14 16 Stasiun MRT memiliki luasan 4.550 m2, dengan panjang bangunan 175 meter dan lebar bangunan sebesar 26 meter, dan ketinggian platform peron berada di 14 meter dari permukaan jalan, dan tinggi atap stasiun yang berada di 25 meter di atas permukaan jalan. MRT Blok M memiliki 3 akses pintu masuk ke dalam concourse yakni di area timur dan dua dibagian barat 36 MRT JAKARTA (2019b) dengan eskalator dan 2 lift. 2 Atap stasiun pada MRT Blok M menggunakan material yang tidak mudah terbakar yaitu membrane roof agar mudah meneruskan matahari tanpa perlu repot untuk mengoptimalkan pencahayaan alami dari hal lain. Pada bagian concourse , memiliki desain universal yang dilengkapi dengan tac tile untuk penumpang yang tunanetra serta terdapat Wide Passenger Gate yang memiliki ukuran 90 cm untuk pengguna disabilitas yang menggunakan kursi roda. 2 11 14 29 Dan pada bagian platform menggunakan PSD dengan tipe setengah ketinggian atau half height yang memiliki ketinggian 1,3 meter. 2 11 16 Pada Stasiun MRT Blok M memiliki 3 jalur kereta dan peron yang digunakan sebagai area parkir kereta satu set.

Pada studi preseden Stasiun MRT Blok M, yang dapat diterapkan pada kriteria rancangan dari segi sirkulasi adalah alur pergerakan antara penumpang yang lancar dan efisien, mulai dari pintu masuk, scan ticket , hingga platform dan sebaliknya. Pemisahan flow penumpang masuk dan keluar dan tangga dengan aksesibilitas yang harus diperhatikan dengan menyediakan fasilitas seperti ramp , lift, eskalator, dan sign wayfinding untuk memudahkan seluruh kalangan pengguna, serta jalur evakuasi yang mudah diakses. Penyediaan ruang komersial seperti retail walaupun Stasiun

Blok M terkoneksi langsung dengan Plaza Blok M. Stasiun MRT Blok M berhasil mengintegrasikan dengan baik antara fasilitas sekitar dan transportasi maupun shopping center dan retail di sekitar dengan transisi yang mulus antara area dalam dan luar ruang yang meningkatkan kenyamanan dan orientasi penumpang. Merujuk pada sumber yang sama, MRT Jakarta memiliki waktu operasional yang fleksibel untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. MRT memiliki satu jalur yang beroperasi, yaitu Lin Utara-Selatan, yang menghubungkan Stasiun Lebak Bulus dengan Stasiun Bundaran HI.

40 Jalur ini memiliki 13 stasiun, dengan 7 stasiun layang dan 6 stasiun bawah tanah.

Berdasarkan studi preseden tersebut dapat diketahui waktu operasional MRT yang terdapat pada tabel 2.5 37 1.8 Kerangka Pemikiran 1.9 Kriteria Rancangan 1. Pasar 2. Shopping Center 3. MRT 2.4.1 Program Ruang Berdasarkan kriteria rancangan yang sudah dijelaskan sebelumnya, dapat ditentukan kebutuhan ruang-ruang apa saja yang diperlukan dalam rancangan pasar dan kawasan komersial yang terintegrasi stasiun MRT. Disesuaikan dengan pola aktivitas dan sirkulasi pengguna dengan standar dan klasifikasi yang sudah dijelaskan pada sub-bab sebelumnya. Kemudian, susunan program ruang yang dirincikan dengan detail untuk setiap fungsi dan ruang-ruang yang dibutuhkan berdasarkan sumber yakni, Neufert Architect Data (NAD), studi preseden serta analisis asumsi penulis (AAP) pada program ruang di bawah ini akan terbagi menjadi 8 bagian yang meliputi 3 massa bangunan yang dimaksud adalah pasar, shopping center dan MRT. 1

Berikut merupakan penjelasan detail terkait program ruang yang

dijelaskan pada tabel 2.8 Sampai dengan tabel 2.15 BAB III METODOLOGI

DESAIN 1.10 Paparan Data 1.10 1 Data Lokasi dan Kawasan 1.10 1.1

Rencana Penataan Kawasan Tapak yang dipilih berada di kawasan Pasar

Ciputat, Jalan Aria Putra, Kec. Ciputat, Kota Tangerang Selatan. Merujuk pada Peta

Rencana Wilayah Tata Kota Tangerang Selatan dalam rencana struktur ruang,

tapak rancangan termasuk ke dalam rencana halte transit MRT. Tapak

rancangan termasuk kedalam B3 atau kawasan peruntukan perdagangan dan

jasa yang merupakan area yang dikhususkan sebagai area perdagangan. 5 21 Berdasarkan



Pasal 17 Ayat 1, kawasan Pasar Ciputat sebagai PPK I yang merupakan pusat pemerintahan, pelayanan regional dan umum serta 38 (2012) perdagangan dan jasa skala regional dan perumahan dengan kepadatan tinggi yang diarahkan pada Kecamatan Ciputat. Di dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Tangerang Selatan yang sudah ditetapkan pada tahun 2011 yang telah disusun pula adanya halte transit MRT pada kawasan perdagangan dan jasa di Pasar Ciputat. Melalui data profil Kota Tangerang Selatan yang diterbitkan oleh Dinas Perindustrian dan Perdagangan (DISPERINDAG) Tangerang Selatan Pasar Ciputat termasuk kedalam pasar tipe I yang mempunyai luas tanah 5.670 m² dengan status pengelolaan pada dinas BPKAD. Rencana penataan kawasan Ciputat mencakup pengembangan infrastruktur transportasi yang strategis untuk menciptakan konektivitas dan mobilitas masyarakat Tangerang Selatan. Salah satu komponen utama dari rencana ini adalah pembangunan halte transit MRT di sekitar Ramayana di mana perlu pedestrian dari MRT, yang akan menjadi salah satu titik penting dalam jaringan transportasi umum di kawasan tersebut. Selain itu, terdapat rencana pembangunan stasiun MRT di Pasar Ciputat yang akan terintegrasi dengan fasilitas shopping center dan Pasar Ciputat yang telah direvitalisasi. Penataan ini diharapkan dapat mendorong pertumbuhan ekonomi lokal, mengurangi kemacetan, serta memberikan kemudahan akses bagi masyarakat menuju pusat-pusat kegiatan utama. Dalam berita di Medium, rencana pembangunan jalur dan stasiun MRT di Tangerang Selatan yang diajukan oleh Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) bahwa pembangunan MRT ini akan menembus ke Tangerang Selatan yang melintasi 10 stasiun yang berakhir di Rawa Buntu, jika diperpanjang kembali hingga ke Tangerang Kota. BPTJ membuat kajian rute MRT Jakarta yang menghubungkan dari Lebak Bulus ke Tangerang Selatan yang berakhir di Pondok Cabe. 1.10

1.2 Kondisi Eksisting Kawasan Sebagai sebuah kawasan perdagangan dan jasa yang sudah berdiri sejak lama pada tahun 1992, tentu memiliki beberapa kondisi eksisting yang perlu diperhatikan yang akan disesuaikan dengan rancangan. Kawasan Pasar Ciputat dikelola oleh banyak pihak termasuk pemerintah

dan pihak swasta sehingga data kondisi eksisting ini menjadi tolak ukur agar hasil rancangan 39 (Muhammad Khaidir, 2024) menjadi citra baru kawasan Pasar Ciputat yang terhubung dengan berbagai bangunan lainnya pada kawasan tersebut. Pasar Ciputat berada di Jalan Aria Putra yang berdekatan dengan flyover Ciputat memiliki luas lahan terbangun 5.670m² dan luas tapak 14.516 m². Pasar Ciputat memiliki 2 fungsi bangunan yang ada yakni pasar tradisional dan Plaza Ciputat. Bangunan pasar terdiri dari 3 lantai yang beroperasi selama 24 jam, sedangkan Plaza Ciputat memiliki 5 level lantai yang terdiri dari basement, lantai dasar, lantai 1, lantai 2 dan lantai 3 yang berfungsi sebagai perdagangan baju, food court, dan lain sebagainya. Pasar Ciputat memiliki 1.137 kios dan los, hanya 441 kios dan 68 los yang masih berjualan, diperkirakan sebanyak 698 kios dan 167 los yang tidak lagi berjualan.

33 Kebanyakan dari para pedagang lebih memilih untuk berjualan dibadan jalan dan di lantai dasar ataupun bagian luar gedung. **1** Maka dari itu, dapat diambil hipotesis bahwa penyebab utamanya karena lingkungan dan fasilitas yang ada saat ini di Pasar Ciputat kurang mendukung, dengan Pasar Ciputat sebagai salah satu pusat perdagangan dan jasa, tentu kawasan ini berperan penting untuk mendukung peningkatan ekonomi masyarakat dan pendapatan daerah di masa depan. Berikut data kondisi eksisting Pasar Ciputat yang dapat dilihat pada tabel 2.17.

1.10.2 Data Tapak Lokasi tapak berada di kawasan Pasar Ciputat, dengan rincian seperti di bawah ini: Letak Administratif : Jalan Aria Putra, Ciputat, Kota Tangerang Selatan, Banten. a. Luas Tapak : 20.000 m² b. Batas Tapak : Utara : Masjid Agung Al-jihad, KUA Kec. Ciputat Selatan : Toko-toko elektronik, Bailey's Apartement Timur : Pertokoan Elektronik, Emas, Masjid Al-Aminah Barat : Masjid Al-Ikhlas, Permukiman.

1.10.2.2 Data Regulasi Tapak Pasal 48 (1) Rencana pengembangan kawasan peruntukan perdagangan dan jasa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 huruf b meliputi : a. Pasar tradisional; b. Pusat perbelanjaan; dan c. Toko modern.

40 (2) Pasar tradisional sebagaimana dimaksud pada ayat (1)

huruf a meliputi : a. Pasar Ciputat di Kecamatan Ciputat; 5 9 Paragraf 1 Ketentuan

Umum Peraturan Zonasi Struktur Ruang Pasal 68 Ketentuan umum peraturan

zonasi struktur ruang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 67 ayat (3)

huruf a meliputi : a) Ketentuan umum peraturan zonasi sistem pusat

pelayanan b) Ketentuan umum peraturan zonasi sistem jaringan transportasi

c) Ketentuan umum peraturan zonasi sistem jaringan energi dan kelistrikan

d) Ketentuan umum peraturan zonasi sistem jaringan telekomunikasi e)

Ketentuan umum peraturan zonasi sistem jaringan sumber daya air f)

Ketentuan umum peraturan zonasi sistem infrastruktur perkotaan. Pada Pasal 48

Ayat 1 yang membahas rencana pengembangan kawasan yang diperuntukan

perdagangan dan jasa yang meliputi pasar tradisional, toko modern dan

pusat perbelanjaan yang dimaksud pada pasar ciputat yang berada diwilayah

Kecamatan Ciputat. Melihat Ketentuan Umum Peraturan Zonasi Ruang. Ketentuan

Umum Peraturan Zona PPK, kegiatan yang diperbolehkan meliputi kegiatan

pemerintahan, perdagangan dan jasa skala regional dan kota, sarana

pendidikan, sarana olahraga, kesehatan, sarana transportasi dan lain

sebagainya, dengan intensitas pemanfaatan ruang PPK yang meliputi: - KDB

: Maksimum 60% m² : 60% 20.000 m² : 12.000 m² (luas maksimal

lantai dasar) - KLB : 8 : 8 x 20.000 m² : 160.000 m² (luas

maksimal seluruh lantai) - KDH : Minimum 10% : 10% x 20.000 :

2.000 m² 41 1.10.2.3 Data Mikro Tapak Lokasi tapak yang akan

dirancang sebagai transit hub yang terintegrasi pusat perbelanjaan ini

berada di area perdagangan dan jasa di Jl. Aria putra, yang di mana

kondisi eksisting tapak saat ini adalah Pasar Ciputat dan Plaza Ciputat

yang dapat di akses dari jalan lingkungan di sekeliling tapak. Dalam

proses mengumpulkan data, penulis mengolah data dari hasil survey dan

juga berdasarkan bantuan dari web platform yakni PreDesign dari Trimble.

Penggunaan PreDesign ini sebagai pendukung data kontekstual pada tapak

dengan merespon untuk acuan pada strategi desain nantinya Pada Gambar

3.6, merupakan analisis konteks lokasi yang menunjukkan pengaruh matahari

dan angin yang menunjukkan lintasan matahari, termasuk posisi saat

ekuinox. Warna merah menunjukkan area dengan paparan sinar matahari yang sering dianggap merugikan, sementara warna biru menunjukkan paparan sinar matahari yang bermanfaat. Pada Gambar 3.7, dapat dilihat bahwa Ciputat memiliki iklim hutan hujan tropis yang memiliki suhu yang tinggi dan kelembaban udara yang cukup tinggi. Dengan kata lain, Ciputat mengalami hujan sepanjang tahun yang intensitas hujannya meningkat pada waktu tertentu, pada gambar 3.7 juga menunjukkan bahwa kondisi rata-rata sepanjang tahun bersifat hangat ke panas yang memiliki curah hujan yang deras dengan suhu rata rata sebesar 22°C - 32°C. Pada gambar 3.8 dapat dilihat selama periode 1 tahun tersebut kebutuhan akan pendinginan atau cooling berlangsung setiap periode perbulannya, dengan permintaan energi untuk pending yang konsisten tinggi, karena suhu dan polusi udara pada tapak. Pada gambar 3.9 dapat dilihat persentase angin berupa diagram berwarna hijau yang menunjukkan arah angin yang membawa penghawaan alami yang cukup banyak sekitar 20-40% angin datang dari barat dan barat daya, data ini menunjukkan bahwa angin dari arah tersebut memiliki bagian tapak yang cukup sejuk dan memberikan kenyamanan termal. Selanjutnya, dapat dilihat pada gambar 3.10 bahwa kualitas udara pada tapak dan sekitarnya dapat dikategorikan sebagai kualitas udara yang 42 buruk karena polusi udara yang sangat tinggi, hal ini terjadi karena wilayah di sekitar tapak yang berada di lalu lintas yang padat dan minim area hijau. View dari tapak menuju keluar bisa dikatakan padat dan kumuh, pada bagian sisi yang menghadap flyover dan yang menghadap pasar di luar tapak, sedangkan sebagian sisi lainnya menghadap ke pertokoan dan Apartement Baileys . Pada gambar 3. 11 menunjukkan view dari bagian utara yang terdapat Masjid Agung Al-Jihad lumayan dikatakan baik dibandingkan view lainnya. Untuk view dari luar kedalam tapak berpotensi baik karena posisi tapak yang berada di kawasan perdagangan jasa sehingga tidak terhalang oleh keberadaan bangunan tinggi di sekitar tapak Pada gambar 3.12 menunjukkan, aksesibilitas menuju tapak dapat tergolong berada di jalan lokal, kolektor dan arteri. Pasar



Ciputat memiliki banyak angkutan umum yang melewatinya. Tapak memiliki akses jalan yang cukup banyak terdapat 3 pintu masuk yang dapat digunakan. Pintu masuk utama yaitu berada di Jalan Aria Putra dan 2 pintu ke Jalan H. Usman dan yang satu dari permukiman warga. Pasar Ciputat memiliki keterbatasan akses di mana pedagang kaki lima yang menghalangi jalanan menyebabkan kemacetan, terutama pada rush hour. Hal ini mengurangi potensi kunjungan ke pasar dan shopping center. Akses ke parkir pun sulit karena hal tersebut ditambah kondisi eksisting tapak memiliki KDB yang cukup besar sehingga pasar dan Plaza Ciputat tidak memiliki lahan parkir yang tersedia membuat pengunjung parkir liar di sekitar.

1.11 Tema Rancangan Berdasarkan dari isu permasalahan dan data yang sudah diperoleh, maka tema rancangan yang akan diterapkan dengan pendekatan third place dan sirkulasi pergerakan dalam perancangan Pasar Ciputat sebagai kawasan komersil yang terintegrasi stasiun MRT dengan desain open-air. Tema rancangan ini fokus pada pendekatan yang mempertimbangkan lokasi strategis Pasar Ciputat, Plaza Ciputat, dan stasiun MRT di sekitarnya. Rancangan ini dirancang dengan memperhatikan pola pergerakan pengguna di area tersebut, seperti pembeli di pasar, pengunjung mall, serta penumpang MRT. Target utama dari rencana ini adalah menciptakan desain untuk memenuhi kebutuhan dan kenyamanan pengguna utama di kawasan ini, dengan 43 mempertimbangkan aksesibilitas, kemudahan transit, serta integrasi antara pusat perbelanjaan dan transportasi umum.

1.12 Konsep Dasar Rancangan Ciputat mengalami peningkatan jumlah penduduk yang membuat kebutuhan akan pusat perbelanjaan dan transportasi umum semakin meningkat, hal ini diperparah oleh semakin banyaknya pengguna kendaraan pribadi, sehingga penduduk Ciputat dan sekitarnya harus menempuh jarak yang cukup jauh untuk mencapai stasiun MRT dan halte transit. Dampak dari permasalahan tersebut mengakibatkan kebutuhan akan third place. Konsep dasar rancangan untuk peningkatan kualitas rancangan Pasar Ciputat menjadi kawasan komersial yang terintegrasi stasiun MRT difokuskan pada third place dan pergerakan pengguna. Konsep ini bertujuan untuk

mengintegrasikan berbagai fungsi melalui desain ruang terbuka yang multifungsi dan responsif terhadap kebutuhan pengguna. Pasar memiliki pola pergerakan yang bervariasi, mencakup ritme yang santai sekaligus cepat. Pengunjung pasar cenderung memiliki pola perilaku yang praktis, sering kali melibatkan proses tawar-menawar dengan para penjual. Selain itu, adanya ruang terbuka sangat penting untuk menyediakan area istirahat bagi pengunjung yang ingin beristirahat sejenak di tengah kegiatan berbelanja mereka. Di sisi lain, shopping center cenderung memiliki suasana yang lebih terorganisir, dengan fokus pada kenyamanan berbelanja tanpa banyak interaksi langsung antara pembeli dan penjual. Shopping center mengutamakan pergerakan tanpa hambatan dan experience, di mana pengunjung diarahkan melalui pola ruang dan pola sirkulasi yang dirancang untuk kenyamanan dan pengalaman menarik. Third place sangat penting dalam menunjang shopping center sebagai area tambahan yang menawarkan ruang sosial di mana pengunjung dapat bersantai dan berinteraksi sosial. Dengan adanya third place, shopping center tidak hanya berperan sebagai tempat berbelanja, tetapi juga menjadi tempat yang mendukung kegiatan komunitas, memperkuat interaksi sosial dan memperkaya pengalaman pengunjung. Elemen seperti kafe, communal plaza, ruang istirahat pada third place menjadikan shopping center sebagai destinasi yang lebih dari sekedar tempat berbelanja, namun juga sebagai pusat kehidupan sosial yang inklusif dan menarik bagi berbagai kalangan masyarakat. 44 MRT membutuhkan sirkulasi pergerakan cepat yang berfokus pada pola pergerakan dengan jalur sirkulasi yang terstruktur dan inklusif untuk semua kalangan pengguna. Para pengguna MRT membutuhkan ruang peralihan berupa third place, yaitu kawasan yang dirancang untuk memberikan kenyamanan dan fungsi transisi antara aktivitas transportasi dan kegiatan lainnya. Ruang ini dapat berupa area yang memiliki fungsi fleksibel yang memungkinkan pengguna untuk beristirahat sejenak, bersosialisasi, atau mempersiapkan diri sebelum melanjutkan perjalanan mereka. Maka dari itu menyatukan 3 fungsi ini, ditambahkan konsep third place sebagai penghubung yang ramah, hijau,

dan inklusif, dengan menggunakan desain ruang terbuka yang merupakan bagian dari sirkulasi pergerakan, menciptakan sirkulasi ruang transisi yang menyatukan kawasan komersial yang terintegrasi stasiun MRT. BAB II ANALISIS PERANCANGAN 2.1 Analisis Rancangan Dalam proses peningkatan kualitas rancangan fasilitas komersial terintegrasi stasiun MRT, perlu dilakukan pula analisis yang digunakan sebagai acuan dalam merancang sesuai isu dan permasalahan kontekstual. Hal ini dilakukan sebagai upaya pengoptimalan hasil rancangan dengan penyelesaian masalah dalam rancangan dan tapak rancangan. Dalam analisis rancangan, dilakukan antara lain adalah analisis terkait dengan tapak, fungsi dan pengguna. 2.1.1

Analisis Tapak Tapak Perancangan Fasilitas Komersial dan Stasiun MRT terletak di Jl. Jalan Aria Putra, Ciputat, Kota Tangerang Selatan, Banten. Pada bab sebelumnya telah dipaparkan data mikro Kawasan sekitar tapak yang berisi terkait iklim dan termal serta sirkulasi angin pada tapak. Data mikro Kawasan tersebut digunakan sebagai acuan dalam proses merancang Fasilitas Komersial dan Stasiun MRT. Pada gambar 4.1, Tapak perancangan berada di kawasan pusat perdagangan dan jasa yang berbatasan langsung oleh jalan raya ciputat dan fly over dengan luas 20.000 m², tapak yang akan diolah menjadi sebuah fasilitas komersial berupa pasar dan mall yang terintegrasi moda transportasi MRT. 45 2.1.2 Analisis Fungsi Perancangan stasiun MRT yang berhenti langsung di tapak Pasar Ciputat dan Mall Ciputat menjadi peluang strategis untuk menghidukan Kembali kawasan yang selama ini mengalami penurunan aktivitas dan kualitas ruang. Dengan kehadiran MRT tepat pada tapak, integrasi antara transportasi publik dan fungsi komersial dapat terwujud secara langsung, memungkinkan aliran komuter harian MRT untuk menjadi bagian dari peningkatan pasar dan mall. Pergerakan pengguna yang tinggi dapat mendorong pertumbuhan ekonomi lokal, meningkatkan penggunaan store di mall, serta memperluas jangkauan pasar tradisional menjadi modern. Perancangan ini juga memperkuat posisi kawasan sebagai simpul transit dan aktivitas warga, menjadikan Ciputat bukan hanya sebagai tempat persinggahan, tetapi

juga sebagai tujuan. Integrasi ini menciptakan peluang besar untuk merancang ruang kota yang lebih hidup, aman dan berorientasi pada pejalan kaki serta komunitas.

2.1.3 Analisis Pengguna Dalam perancangan bangunan multifungsi yang terintegrasi langsung oleh Stasiun MRT, Mall dan Pasar, terdapat beberapa kategori pengguna yang mempengaruhi perancangan ruang, sirkulasi dan zonasi akses dalam bangunan. Pengguna pertama adalah penumpang MRT, yang terdiri dari komuter harian, pelancong hingga pengguna layanan antar moda. Pengguna ini memiliki kebutuhan sirkulasi yang cepat dan langsung secara efisien menuju area concourse, peron serta akses keluar-masuk ke kawasan sekitar. Area yang dapat diakses oleh pengguna MRT meliputi zona tiket, concourse, peron, serta jalur langsung menuju mall dan pasar sebagai integrasi fungsi. Pengguna kedua adalah pengunjung mall, yang memiliki tujuan berbelanja, rekreasi atau berkegiatan di area komersial seperti food court, bioskop dan retail store. Pengunjung mall umumnya memiliki waktu kunjungan yang jauh lebih lama dan mobilitas yang lebih fleksibel dibandingkan pengguna MRT, sehingga sirkulasi yang dibutuhkan lebih luas, nyaman dan menyatu dengan zona publik mall, akses masuk ke mall juga dirancang terhubung langsung dari pintu masuk utama, area parkir serta dari area MRT untuk mempermudah integrasi pergerakan dalam bangunan. Selanjutnya, pengguna ketiga adalah pengunjung dan pedagang pasar yang memiliki pola aktivitas yang padat pada jam-jam tertentu, seperti MRT yang memiliki rush hour yang juga berdampak pada Mall dan Pasar, sehingga pasar terutama pada 46 pagi ke siang hari akan padat dengan pengunjung pasar yang biasanya berbelanja bahan pokok atau kebutuhan sehari-hari dengan waktu kunjungan yang singkat dan flow pergerakan yang cepat, sedangkan pedagang pasar membutuhkan akses untuk logistik dan sirkulasi barang dan penyimpanan yang efisien. Oleh karena itu zona pasar dirancang dengan akses tersendiri yang memisahkan alur pengunjung dan alur barang serta terhubung dengan jalur distribusi dari luar bangunan untuk zona loading dock.

2.2 Konsep Rancangan Perancangan Stasiun MRT Ciputat bertujuan

untuk meningkatkan dan menghidupkan Kembali kawasan Pasar Ciputat dan Plaza Mall Ciputat melalui integrasi Stasiun MRT langsung ke dalam tapak. Dengan memindahkan lokasi MRT ke antara pasar dan mall, stasiun berfungsi sebagai aksis utama yang menghubungkan aktivitas perdagangan dan komersial dan mobilitas publik. Pasar direvitalisasi menjadi pasar modern yang higienis dan multifungsi mencakup zona kuliner, zona perdagangan pangan dan kebutuhan lainnya. Sementara itu mall diubah menjadi pusat gaya hidup transit dengan retail dan ruang publik aktif seperti roof garden untuk meningkatkan atraksi dibagian atas dengan konektivitas pejalan kaki yang diperkuat dengan jalur tanpa putus yakni skybridge yang menghubungkan ketiga fungsi, serta ditopang oleh plaza publik sebagai ruang temu. Konsep ini tidak hanya meningkatkan kualitas ruang dan fungsi, tetapi juga membangun identitas baru Ciputat sebagai kawasan yang aktif, terintegrasi dan berorientasi dimasa depan. Konsep lainnya untuk mendukung peningkatan kualitas rancangan pasar ciputat dan mall ciputat terintegrasi MRT untuk mencapai tujuan- tujuan diatas yaitu: 2.2.1 Konsep Sirkulasi Pada gambar 4.2, perancangan komersial yang terintegrasi MRT, zoning dibagi menjadi 3 area utama yang memiliki fungsi berbeda, yaitu Pasar, Mall, dan Stasiun MRT. Ketiga area ini mengintegrasikan pergerakan pengguna secara vertikal dan horizontal dalam satu tapak. Konsep ini dirancang untuk memfasilitasi perpindahan ruang yang nyaman, cepat dan intuitif bagi pengguna dari ruang ke ruang lainnya serta dari pagi hingga malam hari.. Pada gambar 4.3, menunjukan skema pergerakan dari denah bangunan yang multifungsi yang dirancang dengan fungsi transportasi, komersial dan ruang publik. 47 Sirkulasi vertikal menjadi elemen utama dalam rancangan ini, ditandai dengan jalur lift dan escalator yang menghubungkan seluruh lantai mulai dari area MRT di bagian tengah lantai bangunan dan zona pasar dan mall dibagian bawah dan atas hingga food court , bioskop dan roof garden di lantai atas. Sirkulasi tersebut memudahkan pengguna dapat naik dan turun dari lantai tempat MRT berada, langsung menuju area pasar, kemudian ke mall dan naik

lebih tinggi ke food court , bioskop, serta roof garden sebagai zona rekreasi. Beberapa lantai menampilkan potongan ruang terbuka atau atrium yang menunjukkan bahwa sirkulasi didukung oleh pencahayaan alami dan ruang visual yang terbuka atau open air, memperkuat pengalaman spasial pengguna bergerak antar fungsi. Jalur sirkulasi ini dirancang untuk mengalir tanpa hambatan menciptakan konektivitas vertikal yang nyaman sekaligus memfasilitasi integrasi antara fungsi komersial, transportasi, dan publik dalam satu bangunan. Skema pergerakan pada gambar 4.3, menggambarkan keterhubungan yang dirancang untuk mengalir secara alami dari bawah hingga ke atas bangunan. Jalur perpindahan antar lantai disusun secara terstruktur, memungkinkan orang untuk berpindah dari satu fungsi ke fungsi lain tanpa hambatan. Setiap tingkat memiliki keterkaitan yang jelas, baik melalui bukaan visual maupun koneksi fisik, yang memungkinkan orientasi pengguna tetap terjaga. Selain sebagai penghubung, sistem ini juga membentuk pengalaman spasial yang dinamis, kegiatan dan aktivitas dapat terus berlangsung di berbagai zona secara bersamaan. Dengan demikian, pola gerak dalam bangunan ini menjadi tulang punggung yang memastikan semua fungsi berjalan secara kolaboratif dan responsif terhadap kebutuhan pengguna. Pada gambar 4.4. , Sirkulasi pergerakan dirancang dengan fleksibel mengikuti jam operasional fungsi bangunan, pada pagi dan siang hari seluruh bangunan terbuka sepenuhnya dapat diakses oleh seluruh pengguna memungkinkan pergerakan bebas dan saling terhubung antar fungsi. Di malam hari zona yang aktif adalah MRT, Food Court dan pasar yang Sebagian stalls nya difungsikan sebagai third place yakni stalls buah, sayur dan tanaman. Dari malam dan ke pagi hari hanya food court dan stalls pasar yang dapat diakses oleh pengguna. Serta jalur penghubung utama berupa skybridge terbuka, memungkinkan pengguna menikmati pemandangan aktivitas MRT dari ketinggian, sekaligus menjadi titik temu antara mobilitas vertikal selain eskalator dan lift. 48 Pada gambar 4.5, sistem sirkulasi pada stalls pasar yang dirancang mempertimbangkan kemudahan akses alur pengunjung. Pola sirkulasi dibagi menjadi tiga

elemen utama yaitu jalur utama (main road), akses langsung menuju stalls (to stalls) dan system sirkulasi yang menyeluruh (circulation systems). Jalur utama berfungsi sebagai koridor utama yang membelah area pasar secara diagonal, memungkinkan aliran pengunjung dari satu ke sisi lainnya dengan efisien. Akses ke stalls dalam pola grid yang memungkinkan pengguna mencapai tiap unit kios dengan mudah tanpa menciptakan kebingungan arah. Sementara itu, system sirkulasi keseluruhan membentuk jaringan alur yang terstruktur yang menyatukan seluruh koridor. Menciptakan pengalaman bergerak yang jelas, lancar dan nyaman di seluruh area pasar. Rancangan ini juga memudahkan alur bagi logistik dan pergerakan barang dapat berjalan tanpa mengganggu sirkulasi pengunjung.

2.2.2 Konsep Third place Pada Gambar 4.6, menunjukkan tiga tipe area kios dalam pasar yang masing- masing memiliki fungsi khas dan mendukung konsep ruang komunal atau third place . Kios bunga (flowers stands) ditempatkan dalam tata letak yang terbuka, mendorong interaksi visual dan sensorik dengan pengunjung melalui warna dan aroma, sehingga menciptakan atmosfer yang atraktif dan santai. Area buah dan sayur (fruit & vegetables stands) dirancang dengan rak-rak untuk meletakkan box dagangan. Sementara itu, kios yang difungsikan sebagai third place pada malam hari, mengusung konsep ruang sosial informal di mana pengunjung tidak hanya datang untuk berbelanja, tetapi juga untuk berkumpul, berbincang, dan beristirahat. Area ini pada umumnya dilengkapi dengan tempat duduk, elemen komunal, atau spot makan ringan, mendukung aktivitas sosial di luar rumah dan tempat kerja. Secara keseluruhan, pendekatan ini memperkuat nilai pasar bukan hanya sebagai ruang transaksi, tetapi juga sebagai pusat interaksi sosial yang inklusif dan berkesinambungan.

2.2.3 Konsep Bangunan Hijau Pada gambar 4.7, menjelaskan konsep desain bangunan berdasarkan prinsip Sustainable Environmental Design (SED) dari GBCI yang mengutamakan efisiensi energi dan kenyamanan termal pengguna. Elemen utama dalam konsep ini mencakup penggunaan kontrol cahaya matahari melalui desain shading pada fasad, penerapan ventilasi

silang dan pencahayaan alami yang maksimal (EEC 2 & 3), serta pemanfaatan 49 green roof sebagai area hijau pasif yang berfungsi menurunkan suhu atap dan memperbaiki kualitas udara. Aliran udara ditunjukkan melalui panah biru yang menunjukkan bagaimana ventilasi alami bekerja dari bawah hingga ke atas melalui void dan atrium bangunan, membantu sirkulasi udara segar di seluruh lantai. Atrium dirancang tidak hanya sebagai ruang visual dan sosial, tetapi juga sebagai jalur distribusi cahaya dan angin yang memperkuat kenyamanan dalam ruang. Integrasi dengan transportasi publik (ASD 3) juga diperlihatkan sebagai bagian dari konsep keterhubungan bangunan dengan konteks kota. Secara keseluruhan, konsep SED menciptakan bangunan yang ramah lingkungan, hemat energi, dan nyaman bagi pengguna.

2.2.4 Konsep Kelayakan Utilitas

Konsep utilitas dalam rancangan terdapat 4 bagian, diantaranya terdapat skema mekanikal, elektrik, dan plumbing serta emergency plan. Skema mekanikal pada rancangan dapat dilihat pada gambar 4.8. Transportasi yang digunakan dalam perpindahan lantai di dalam Mark@ Ciputat adalah eskalator, lift dan skybridge. Sistem mekanikal dalam bangunan ini didukung oleh adanya sistem elektrik bangunan yang dapat dilihat pada gambar 4.9 Skema di atas menunjukkan alur dari elektrik yang didistribusikan ke dalam bangunan Mark@ Ciputat untuk kebutuhan eskalator dan lift dan elektrikal untuk store dan lain sebagainya. Selain elektrik, skema plumbing juga dapat dilihat pada gambar di atas. Skema pada gambar 4.10, menunjukkan alur dari tangga darurat yang tersedia di dalam bangunan Mark@ Ciputat, memiliki 8 akses tangga darurat mulai dari lantai basement 1 hingga lantai 2 serta memiliki 6 lantai tangga darurat mulai dari lantai 4 hingga lantai 5, dan dari lantai 5b hingga lantai 7 memiliki 3 akses tangga darurat, dan 1 akses tangga darurat pada lantai 8.

2.2.5 Konsep Keterbangunan

Dalam merancang Mark@ Ciputat, Konsep keterbangunan proyek ini dirancang secara modular dan terintegrasi dari bawah hingga ke atas dengan sistem struktur yang efisien dan mendukung massa dan fasad.

31 Pada gambar 4.11, pondasi

menggunakan sistem bore pile yang menopang kolom dan beam beton berukuran 45 x 85 cm sebagai struktur utama. Di atasnya terdapat girder untuk mendukung jalur MRT 50 serta sky bridge sebagai elemen konektivitas antar massa bangunan. Bagian fasad dibalut dengan aluminium louvre yang tidak hanya berfungsi sebagai estetika tetapi juga sebagai solar control. Sementara itu, pada gambar 4.12, gambar detail memperlihatkan integrasi antar elemen seperti H-beam, plafond, dan slab, yang dirangkai untuk menopang struktur atap taman (roof garden) sekaligus sistem fasad. Seluruh elemen struktur ini disusun dengan pendekatan konstruksi bertingkat dan layered system , mendukung fleksibilitas ruang dan efisiensi pembebanan, serta mengakomodasi desain fasad yang responsif terhadap lingkungan.

2.2.6 Konsep Jalur Kereta MRT Mark@ Ciputat Station merupakan bagian dari rencana pengembangan jalur MRT di wilayah Tangerang Selatan yang bertujuan meningkatkan konektivitas dan mendorong integrasi kawasan.

Pada gambar 4.13 , skema ini, stasiun MRT diusulkan berada tepat di dalam tapak Pasar Ciputat, terhubung langsung dengan fungsi pasar dan mall, sehingga menciptakan simpul pergerakan yang aktif dan strategis. Jalur MRT ini menghubungkan berbagai stasiun penting seperti Lebak Bulus, UMJ, dan Pustekom, serta cabang lainnya menuju Pondok Cabe dan Puspiptek. Keberadaan stasiun di pusat aktivitas masyarakat ini diharapkan dapat menghidupkan kembali kawasan Pasar Ciputat yang saat ini mengalami penurunan kualitas ruang dan aktivitas. Saat ini, wilayah Ciputat belum memiliki fasilitas MRT yang terintegrasi secara langsung dengan kawasan pasar. Dengan mengusulkan pemberhentian MRT tepat di tapak pasar, proyek ini mendukung upaya revitalisasi dan keberlanjutan interkoneksi antar moda transportasi, serta menjadikan Ciputat sebagai pusat transit komersial baru yang inklusif dan berorientasi publik.

BAB III HASIL RANCANGAN 3.1

Rencana Tapak Pada gambar 5.1, menunjukkan gambar rencana tapak dari Mark@ Ciputat, berikut dengan denah lantai satu dari Mark@ Ciputat. Pada rencana tapak, dapat dilihat bahwa Mark@ Ciputat berada di sekitar kawasan perdagangan Pasar Ciputat. Mark@ Ciputat terletak pada lokasi yan

g dapat dengan mudah diakses baik itu dari area jalan raya. Pintu masuk utama ke dalam bangunan Mark@ Ciputat berada pada 51 bagian timur dan selatan, pada bagian tersebut berbatasan langsung dengan jalan raya dan flyover Ciputat. Pintu masuk bangunan berada pada lantai satu dari bangunan yang memiliki 4 lobby yaitu utara, selatan, timur dan barat. 3.2 Denah Bangunan Pada perancangan Mark@ Ciputat ini terbagi menjadi 3 fungsi utama yaitu Pasar, Mall, dan Stasiun MRT dan terdapat 9 lantai diatas tanah dan 3 lantai dibawah tanah yang memiliki fungsi sesuai dengan zona yang berbeda-beda. lantai Basement 1 dapat dilihat pada gambar 5.2 dengan satu keseluruhan massa bangunan difungsikan sebagai zona parkir mobil dan motor, ruang IPAL dan 8 Akses Tangga darurat serta lift. **41 Dengan jumlah kapasitas parkir untuk mobil sebanyak 190 mobil dan 190 motor.** Kemudian, untuk lantai basement 2 dilihat pada gambar 5.3 dengan satu keseluruhan massa bangunan difungsikan sebagai zona parkir mobil dan motor, dan 8 Akses Tangga darurat serta lift . Dengan jumlah kapasitas parkir untuk mobil sebanyak 252 mobil dan 190 motor. Pada gambar 5.4, menunjukkan denah lantai semi basement pada bangunan ini dirancang sebagai area penunjang utama aktivitas pasar, sekaligus menjadi penghubung antara komersial dan ruang untuk distribusi logistik. Berdasarkan pembagian zonanya, lantai semi basement terdiri dari area pasar basah untuk pasar ikan dan daging yang diletakkan berdekatan dengan akses langsung dari lobby pasar basah, untuk memudahkan sirkulasi pengunjung sekaligus menjaga batas antara zona kering dan zona basah. Di sisi barat terdapat area loading dock yang terhubung dengan service room dan jalur barang, agar proses bongkar-muat dilakukan tanpa mengganggu alur pengunjung. Area komunal dengan elemen lanskap terbuka ditempatkan di tengah bangunan, menciptakan ruang transisi sekaligus memberi pencahayaan dan ventilasi alami ke dalam lantai semi-basement. Fungsi mall mulai diaktifkan dari sisi timur lantai ini, terhubung secara vertikal dengan lantai atas melalui eskalator dan tangga. Perancangan lantai ini menunjukkan pendekatan integratif antara

fungsi logistik, perdagangan, dan kenyamanan pengguna, sekaligus mendukung operasional bangunan secara keseluruhan. Kemudian, pada gambar 5.5 menunjukkan denah lantai 1 pada bangunan ini yang berfungsi sebagai ruang transisi utama yang menghubungkan berbagai fungsi komersial dan sirkulasi publik secara langsung. Area ini didominasi oleh zona pasar 52 kering, seperti kios sayur, buah dan bunga serta tanaman yang tersebar di sepanjang koridor untuk menciptakan pengalaman belanja yang nyaman bagi pengunjung. Ketika memasuki zona pasar kering. Di bagian tengah terdapat titik temu sekaligus ruang perpindahan bagi pengguna ke area mall maupun pasar basah dibawahnya. Tiga akses utama mall yaitu pintu utara, selatan dan timur terintegrasi dengan jalur pedestrian luar, serta terkoneksi dengan entrance stasiun MRT yang diletakkan strategis di sisi timur dan utara tapak. Penempatan ruang komunal dan lanskap terbuka di berbagai sisi bangunan memperkuat konsep third place, menciptakan ruang bersantai yang inklusif dan mendukung aktivitas sosial luar ruang. Perpaduan antara fungsi komersial, transportasi, dan ruang publik ini memperkuat lantai 1 sebagai simpul pergerakan utama dalam keseluruhan sistem bangunan. Pada gambar 5.6 Lantai 2 memperkuat integrasi antara kios, mall, dan akses menuju concourse stasiun MRT. Area mall yang mendominasi sisi utara barat dan timur tapak, diisi oleh tenant store dengan akses yang mudah dijangkau melalui sirkulasi vertikal dari lantai bawah dan horizontal dari area balkon luar. Di bagian tengah terdapat area kios dagang yang didesain dalam pola terbuka dengan jalur sirkulasi yang menyatu secara visual, menciptakan suasana belanja yang lebih santai. Entrance MRT di lantai 2 memungkinkan pengguna komuter langsung terhubung ke dalam area mall dan pasar selain melewati entrance luar, dengan konsep konektivitas serta open air agar pengunjung dengan mudah menemukan dimana lokasi concourse dan peron MRT berada. Pada gambar 5.7 menunjukkan gambar Lantai 3 yang berfungsi sebagai area utama pusat perbelanjaan (mall) yang lebih besar dan jumlah store yang lebih banyak dengan penyusunan ruang yang

fleksibel untuk menampung store retail skala sedang hingga besar. Bentuk ruang mengikuti bentuk tapak yang mengalir, memungkinkan terciptanya pengalaman sirkulasi yang mudah bagi pengunjung. Beberapa titik atrium kecil dan bukaan alami tetap dipertahankan sebagai elemen pencahayaan dan penghawaan pasif, menciptakan open-air pada ruang dan semakin memudahkan pengguna untuk melihat akses menuju Concourse MRT. Lantai 3 juga memiliki akses keluar dan masuk dari mall ke concourse, menunjukkan konektivitas antara fungsi mall dan fungsi MRT. Pada gambar 5.8 dan gambar 5.9 menunjukkan denah Lantai 4 dan 5 berfungsi sebagai zona integrasi utama antara area pusat perbelanjaan (mall) dan area concourse stasiun MRT, menjadikannya sebagai simpul pergerakan horizontal dan 53 vertikal yang mudah di akses secara fisik maupun mata. Area concourse MRT membentang di bagian tengah hingga utara bangunan, memfasilitasi akses pengguna dari peron ke berbagai fasilitas publik dan komersial secara langsung. Sirkulasi pengguna dirancang terbuka dan efisien, dengan keberadaan eskalator, tangga, dan lift yang menghubungkan antar lantai secara jelas. Zona mall tetap dihadirkan di sisi barat dan selatan, berperan sebagai pelengkap aktivitas pengguna MRT yang datang maupun berpindah moda. Penempatan void dan bukaan alami tetap dipertahankan untuk mendukung pencahayaan dan ventilasi di area publik. Kemudian, Lantai 5B dapat dilihat pada gambar 5.10 dimana lantai 5B difungsikan sebagai area rekreatif dan kuliner yang menyatukan berbagai aktivitas dalam suasana open-air pada ruangan. Lantai 5B didominasi oleh food court, dan café cinema yang berada di sisi barat tapak, menyediakan ruang berkumpul yang mendukung aktivitas harian maupun hiburan bagi pengguna. Pada bagian tengah yang melintang dari utara-selatan terdapat sky bridge yang menghubungkan kedua sisi bangunan diatas jalur MRT, sekaligus menjadi elemen sirkulasi dan penghubung visual. Denah lantai 6 pada gambar 5.11, dirancang sebagai zona yang berfungsi sebagai ruang transisi antara eksterior dan interior bangunan melalui sky bridge dan roof garden, area ini menampung fungsi pendukung yang menjadi atraksi

yang membuat pengguna tertarik untuk menuju ke atas yaitu lounge dan ticketing cinema melalui sky bridge yang memberikan pengalaman ruang bagi pengunjung bioskop. Selain itu keberadaan roof garden di sisi timur bangunan menghadirkan ruang terbuka hijau yang berfungsi sebagai area relaksasi sekaligus kombinasi antara fungsi hiburan, sirkulasi, dan lanskap, lantai ini memperkuat karakter bangunan sebagai pusat aktivitas publik yang responsif terhadap lingkungan dan kebutuhan sosial masyarakat. Denah Lantai 7 pada gambar 5.12, menunjukkan fungsi sebagai area hiburan yang terdiri dari sky bridge yang juga menghubungkan area bioskop, ticketing dan roof garden. Pada sisi barat denah terdapat 4 teater yang ditata mengikuti sirkulasi menuju akses tangga darurat. Denah lantai 8 pada gambar 5.13 sebagai area terbuka hijau yang lebih bersifat santai dengan bagian tengah yaitu skybridge yang menjadi akses untuk ke lantai 8. Area roof garden yang luas dirancang dengan berbagai vegetasi dan area duduk, serta 54 menciptakan suasana hijau yang mendukung atraksi untuk pengguna melihat sekitar. Area roof garden sebagai ruang terbuka publik yang menjadi penyeimbang terhadap ruang tertutup dilantai bawah. Secara keseluruhan, visual dirancang untuk memanfaatkan penglihatan pengguna untuk menghadap dan menikmati pemandangan dari dalam bangunan, selain view dari luar tapak yang padat akan rumah penduduk. Menikmati pemandangan dari dalam seperti taman dan kereta MRT lewat dari lantai 8 maupun dari sky bridge 1 maupun 2.

3.3 Tampak Bangunan

Tampak bangunan Mark@ Ciputat ini berguna untuk memperlihatkan keseluruhan bentuk Fasad bangunan dari tiap sisi pada massa bangunan. Berikut hasil gambar tampak bangunan Mark@ Ciputat yang dapat dilihat pada gambar 5.14 hingga 5.17 di bawah ini. pada gambar 5.14 hingga 5.17 menunjukkan gambar tampak dari Mark@ Ciputat bahwa tapak bangunan Mark@ Ciputat berbatasan langsung oleh kepadatan rumah penduduk dan pasar tradisional di luar serta fly over Ciputat.

3.4 Potongan Bangunan

Pada gambar potongan A-A, B-B dan Potongan Tapak bangunan Mark@ Ciputat yang dipotong sesuai dengan notasi

yang berada pada denah yang sudah ditampilkan sebelumnya. Pada gambar ini menunjukkan letak posisi kolom dan struktur balok dan lain sebagainya. Hal ini dapat dilihat pada gambar 5.18 hingga 5.20 dibawah ini. Gambar potongan Kawasan menunjukkan integrasi bangunan dengan lingkungan sekitarnya, bangunan yang dirancang berada di antara akses jalan raya yaitu Jl. Dewi Sartika dan fly over Ciputat dari arah Lebak bulus. Sedangkan, program ruang secara vertikal mulai dari area pasar di bagian bawah, dan platform MRT dibagian tengah bersanding dengan mall, bioskop dan food court pada tiap lantainya. Penempatan fungsi-fungsi ini menunjukkan pendekatan desain yang responsive terhadap kebutuhan masyarakat, menggabungkan fungsi komersial, transportasi dan tempat rekreasi dalam satu bangunan.

3.5 Perspektif Eksterior

Perspektif eksterior merupakan gambaran yang mempresentasikan suasana dari hasil rancangan Mark @ Ciputat dari luar. Gambar perspektif ini disajikan dalam visualisasi rendering telah diolah sebelumnya terkait dengan penggunaan material.

5.5 Suasana pendukung, pencahayaan, onjek pembanding seperti pohon, manusia dan kendaraan.

Pada gambar 5.21 dan 5.22 merupakan gambar perspektif eksterior dari rancangan Mark@ Ciputat.

3.6 Perspektif interior

3.6.1 Interior MRT

Gambar interior MRT ini memperlihatkan bagaimana stasiun MRT menjadi hal penting dalam integrasi transportasi public dengan Kawasan komersial.

26 Dengan desain struktur atap dan kaca yang dinamis dan terbuka memberikan pencahayaan alami kedalam area peron, menciptakan suasana yang terang bagi pengguna. Pada gambar 5.23 hingga 5.26 menunjukkan visualisasi Stasiun MRT bahwa aksesibilitas pengguna sangat diperhatikan dengan adanya sky bridge yang menghubungkan mall dan stasiun MRT, sehingga mempermudah perpindahan antar fungsi tanpa hambatan, selain dengan adanya sky bridge. Stasiun MRT dirancang untuk dapat berfungsi secara mandiri bahkan saat fungsi bangunan lainnya belum aktif, mendukung aktivitas mobilitas pagi hari. Selain itu, pengalaman visual pengguna turut diperhatikan melalui skybridge yang memungkinkan pengguna menikmati pemandangan kereta yang melintas, menjadikan pengalaman transportasi bukan hanya efisien, tetapi

juga menarik secara visual. Keseluruhan desain interior ini menekankan pada kemudahan akses, kenyamanan, serta integrasi arsitektural yang sesuai antara fungsi transportasi dan komersial.

3.6.2 Interior Mall

Pada gambar 5.27 hingga 5.29 menampilkan interior mall dengan suasana yang modern, terbuka dan focus pada kenyamanan serta pengalaman pengunjung. Atrium atau void besar ditengah memungkinkan pencahayaan buatan menyebar secara merata dari langit-langit yang memiliki desain geometris estetik, sekaligus menjadi elemen visual utama yang memperkuat identitas ruang. Setiap lantai dipenuhi oleh deretan toko ritel dari berbagai merek ternama, yang tersusun secara terorganisir dan mudah diakses melalui eskalator serta jalur pejalan kaki lebar yang mengalir di sepanjang tepian atrium. Pada gambar 5.29 menunjukkan keunggulan utama dari desain ini adalah kemudahan akses dan konektivitas, di mana pengunjung dapat berpindah antara pasar, mall, dan stasiun MRT secara seamless tanpa perlu keluar dari area bangunan. Hal ini meningkatkan efisiensi mobilitas pengguna sekaligus memperpanjang durasi kunjungan dan kenyamanan berbelanja. 56

3.6.3 Interior Pasar

Pada gambar 5.30 hingga 5.32 menampilkan interior pasar dengan desain yang modern namun tetap mempertahankan esensi pasar tradisional sebagai ruang interaksi sosial dan aktivitas ekonomi masyarakat. Tata letak kios disusun secara teratur dengan lorong sirkulasi yang lebar, memberikan kemudahan dalam pergerakan pengunjung dan pedagang. Area pasar terbagi ke dalam beberapa zona, seperti pasar ikan, daging segar dan buah & sayuran, yang mempermudah orientasi dan pencarian produk oleh pembeli. Pada gambar 5.31 Stalls pasar dirancang sebagai ruang multifungsi. Pada malam hari atau hari tertentu, kios-kios pasar yang tidak terpakai dapat berubah fungsi menjadi ruang publik atau tempat nongkrong yang aktif dan nyaman, sebagaimana ditunjukkan dalam gambar utama. Pendekatan third place ini memberikan nilai tambah pada pasar, menjadikannya tidak hanya sebagai tempat jual beli, tetapi juga sebagai ruang sosial yang hidup dan fleksibel.

BAB IV PENUTUP

4.1 Kesimpulan Perancangan Mark@ Ciputat sebagai bangunan multifungsi yang

mengintegrasikan pasar, mall, dan stasiun MRT ini bertujuan untuk menghidupkan kembali kawasan Pasar Ciputat. Integrasi fungsi dilakukan dengan menempatkan stasiun MRT di dalam tapak, menciptakan keterhubungan langsung antara moda transportasi, ruang komersial, dan ruang publik. Sistem sirkulasi vertikal dan horizontal dirancang untuk mendukung pergerakan pengguna dengan optimal, inklusif, dan responsif terhadap aktivitas harian pengguna. Pendekatan desain juga memperhatikan aspek keberlanjutan melalui penerapan sistem pasif seperti pencahayaan alami, ventilasi silang, dan taman atap. Dengan mengusung konsep third place, bangunan ini tidak hanya menjadi simpul transit, tetapi juga ruang sosial baru yang mendorong interaksi dan kehidupan komunal masyarakat Ciputat.

4.2 Saran Ada beberapa saran yang dapat dipertimbangkan bagi peneliti yang ingin mengkaji terkait perancangan komersial, Stasiun MRT dan pasar, yaitu:

1. Tentukan tapak yang relevan secara sosial dan mobilitas
2. Pemilihan lokasi proyek sebaiknya mempertimbangkan urgensi kawasan terhadap permasalahan mobilitas, kepadatan aktivitas ekonomi, dan potensi ruang publik. Tapak seperti Pasar Ciputat, yang mengalami penurunan kualitas dan belum terintegrasi dengan moda transportasi modern, merupakan contoh yang strategis untuk intervensi berbasis transportasi.
3. Perluas referensi studi literatur dan proyek Lakukan eksplorasi terhadap proyek-proyek Transit dalam dan luar negeri, khususnya yang mengintegrasikan fungsi tradisional seperti pasar rakyat, untuk memahami pendekatan spasial, tantangan sosial, hingga strategi aktivasi ruang.
4. Integrasikan prinsip keberlanjutan Pertimbangkan elemen desain hijau seperti pengelolaan ventilasi alami, pemanfaatan cahaya matahari, penggunaan material ramah lingkungan, dan integrasi ruang hijau publik untuk meningkatkan kenyamanan termal serta efisiensi energi bangunan.
5. Uji skenario pergerakan dan keterhubungan antar fungsi Simulasikan alur pergerakan pengguna antar fungsi (pasar, mall, MRT) secara spasial dan waktu guna menghindari potensi konflik sirkulasi serta memastikan konektivitas berjalan optimal.



REPORT #27594471

Results

Sources that matched your submitted document.

● IDENTICAL ● CHANGED TEXT

INTERNET SOURCE		
1.	3.29% eprints.upj.ac.id https://eprints.upj.ac.id/id/eprint/9072/16/BUKTI%20LOLOS%20PLAGIARISME.p...	●
INTERNET SOURCE		
2.	1.88% www.seratusinstitute.com https://www.seratusinstitute.com/news/perjalanan-panjang-proyek-mass-rapid...	●
INTERNET SOURCE		
3.	1.29% jakartamrt.co.id https://jakartamrt.co.id/id/stasiun/stasiun-lebak-bulus	●
INTERNET SOURCE		
4.	0.92% repository.iti.ac.id http://repository.iti.ac.id/bitstream/123456789/1974/4/4%20BAB%20II.pdf	●
INTERNET SOURCE		
5.	0.82% dprd.tangerangselatankota.go.id https://dprd.tangerangselatankota.go.id/uploads/perda/18.pdf	●
INTERNET SOURCE		
6.	0.77% repo.uinsatu.ac.id http://repo.uinsatu.ac.id/24623/5/BAB%20II.pdf	●
INTERNET SOURCE		
7.	0.71% eprints.itn.ac.id http://eprints.itn.ac.id/14630/2/BAB%20I.pdf	●
INTERNET SOURCE		
8.	0.57% journals.upi-yai.ac.id https://journals.upi-yai.ac.id/index.php/ikraith-teknologi/article/download/2331..	●
INTERNET SOURCE		
9.	0.47% jdih.sigikab.go.id https://jdih.sigikab.go.id/peraturan/file/Perda_Nomor_1_Tahun_2021_tentang...	●



REPORT #27594471

INTERNET SOURCE

10. **0.44%** download.garuda.kemdikbud.go.id 
<http://download.garuda.kemdikbud.go.id/article.php?article=2948921&val=117...>

INTERNET SOURCE

11. **0.41%** jakartamrt.co.id 
<https://jakartamrt.co.id/id/stasiun/stasiun-blok-m-bca>

INTERNET SOURCE

12. **0.4%** perpustakaan.stan.ac.id 
http://perpustakaan.stan.ac.id/wp-content/uploads/ninja-forms/13/d-iii_pbb-p...

INTERNET SOURCE

13. **0.38%** jdih.salatiga.go.id 
<http://jdih.salatiga.go.id/common/dokumen/2020na3332retribusipasar.pdf>

INTERNET SOURCE

14. **0.32%** jakartamrt.co.id 
<https://jakartamrt.co.id/id/stasiun/stasiun-asean>

INTERNET SOURCE

15. **0.32%** jakartamrt.co.id 
<https://jakartamrt.co.id/id/info-terkini/mrt-jakarta-membangun-transportasi-pu..>

INTERNET SOURCE

16. **0.29%** id.wikipedia.org 
https://id.wikipedia.org/wiki/Stasiun_MRT_Blok_M_BCA

INTERNET SOURCE

17. **0.24%** www.academia.edu 
https://www.academia.edu/110999845/Karakteristik_Kawasan_Dukuh_Atas_Se...

INTERNET SOURCE

18. **0.23%** iptek.its.ac.id 
<https://iptek.its.ac.id/index.php/jmaif/article/download/20767/8558>

INTERNET SOURCE

19. **0.22%** journal.untar.ac.id 
<https://journal.untar.ac.id/index.php/jstupa/article/view/8510/6365>

INTERNET SOURCE

20. **0.21%** jurnal.uns.ac.id 
<https://jurnal.uns.ac.id/cakra-wisata/article/download/34367/22595>



REPORT #27594471

INTERNET SOURCE

21. **0.2%** www.slideshare.net

<https://www.slideshare.net/slideshow/materi-teknis-rtrw-tangerang-selatan/42...>

INTERNET SOURCE

22. **0.16%** repository.uajy.ac.id

https://repository.uajy.ac.id/id/eprint/30468/3/170116824_Bab%202.pdf

INTERNET SOURCE

23. **0.15%** bphn.go.id

<https://bphn.go.id/data/documents/07pr112.pdf>

INTERNET SOURCE

24. **0.15%** jakartamrt.co.id

<https://jakartamrt.co.id/id/info-terkini/mrt-jakarta-transportasi-publik-yang-ink...>

INTERNET SOURCE

25. **0.12%** disdagin.bogorkab.go.id

<https://disdagin.bogorkab.go.id/berita/Seputar-OPD/kegiatan-ekspose-akhir-pe...>

INTERNET SOURCE

26. **0.12%** repository.um-surabaya.ac.id

<https://repository.um-surabaya.ac.id/9043/3/BAB%202.pdf>

INTERNET SOURCE

27. **0.11%** www.jakartamrt.co.id

<https://www.jakartamrt.co.id/id/stasiun/stasiun-fatmawati-indomaret>

INTERNET SOURCE

28. **0.11%** www.brainacademy.id

<https://www.brainacademy.id/blog/pengertian-pasar-jenis-dan-contoh>

INTERNET SOURCE

29. **0.11%** redigest.web.id

<https://redigest.web.id/2021/05/platform-screen-doors-teknologi-pengamanan-...>

INTERNET SOURCE

30. **0.11%** digilib.esaunggul.ac.id

<https://digilib.esaunggul.ac.id/public/UEU-Undergraduate-16576-BAB%201.lma...>

INTERNET SOURCE

31. **0.11%** repository.upnjatim.ac.id

<https://repository.upnjatim.ac.id/13959/8/19051010071-bab6.pdf>



REPORT #27594471

INTERNET SOURCE	
32. 0.1% journal3.uin-alaudidin.ac.id	●
https://journal3.uin-alaudidin.ac.id/index.php/Iqtisaduna/article/download/3329..	
INTERNET SOURCE	
33. 0.1% www.djkn.kemenkeu.go.id	●
https://www.djkn.kemenkeu.go.id/kpknl-serang/baca-artikel/17015/ANALISIS-T...	
INTERNET SOURCE	
34. 0.1% eprints.undip.ac.id	●
https://eprints.undip.ac.id/15456/1/Delima_Boru_Manalu.pdf	
INTERNET SOURCE	
35. 0.09% sadasbor.tasikmalayakab.go.id	●
https://sadasbor.tasikmalayakab.go.id/sakip/uploads/2-RENJA-2023-5-2.%20Re...	
INTERNET SOURCE	
36. 0.08% jakartamrt.co.id	●
https://jakartamrt.co.id/id/stasiun/stasiun-blok	
INTERNET SOURCE	
37. 0.08% scholar.unand.ac.id	●
http://scholar.unand.ac.id/108249/2/BAB%20I.%20PENDAHULUAN.pdf	
INTERNET SOURCE	
38. 0.07% scholar.unand.ac.id	●
http://scholar.unand.ac.id/115861/2/BAB%20VI%20%28Penutup%29.pdf	
INTERNET SOURCE	
39. 0.07% journal.untar.ac.id	●
https://journal.untar.ac.id/index.php/jmistki/article/view/6019/10174	
INTERNET SOURCE	
40. 0.06% jakartamrt.co.id	●
https://jakartamrt.co.id/sites/default/files/2022-10/Buku%20OM%20MRT%20Ja...	
INTERNET SOURCE	
41. 0.06% eproceeding.itenas.ac.id	●
https://eproceeding.itenas.ac.id/index.php/fad/article/download/3734/3077/432..	
INTERNET SOURCE	
42. 0.03% eprints.umm.ac.id	●
https://eprints.umm.ac.id/id/eprint/6821/3/BAB%202.pdf	