

BAB III METODOLOGI DESAIN

3.1 Paparan Data

3.1.1 Data Lokasi dan Kawasan

3.1.1.1 Rencana Penataan Kawasan

Tapak yang dipilih berada di Kawasan SCBD, Jalan Jenderal Sudirman, Senayan, Kec. Kby. Baru, Kota Jakarta Selatan, Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Bila merujuk pada peta Kawasan SCBD, tapak rancangan termasuk dalam Lot 1 yang berada tepat di gerbang masuk kawasan. Berdasarkan peta kawasan SCBD, Lot 1 ini merupakan area yang dikhususkan sebagai area komersial.



Gambar 3.1 : Lokasi Tapak Rancangan Berdasarkan Peta Kawasan SCBD (Sumber : Olahan Penulis, 2024)

Jika melihat pada peta Jakarta Satu, tapak rancangan juga termasuk dalam kawasan perdagangan dan jasa skala kota (kode zona K-1). Beberapa bangunan yang diizinkan untuk berdiri di area ini diantaranya kantor dan bisnis profesional, department store atau pusat perbelanjaan, gedung serba guna, restoran, kafe/kedai minuman, Hotel, Apartemen, Kondominium, dan masih banyak fungsi lain yang dapat didirikan di area ini.



Gambar 3. 2 : Peruntukan Lahan Berdasarkan Peta Jakarta Satu (Sumber : Jakarta Satu, 2023)

Berdasarkan regulasi yang ada baik dari pihak pengembang SCBD maupun Jakarta Satu, fungsi rancangan yang diusulkan sudah memenuhi kriteria dan peruntukan yang ada.

3.1.1.2 Kondisi Eksisting Kawasan

Sebagai sebuah kawasan yang sudah berdiri sejak lama, yakni pada 1995, tentu terdapat beberapa kondisi eksisting yang harus diperhatikan sekaligus disesuaikan dengan rancangan. Hal ini diperkuat dengan SCBD sebagai satu kawasan terpadu yang dikelola oleh pihak tersendiri sehingga data kondisi eksisting ini perlu menjadi tolak ukur agar rancangan yang dihasilkan tetap mampu menjaga citra Kawasan SCBD sekaligus tetap saling terkoneksi dengan berbagai bangunan lainnya dalam kawasan.

a. Sosial Ekonomi

Bila dilihat secara sosial ekonomi, Kawasan SCBD termasuk kawasan dengan taraf sosial-ekonomi kelas elit. Hal ini

tergambarkan dari beberapa hal mulai dari harga tanah, fasilitas yang ditawarkan dalam kawasan, hingga rerata gaji bersih pekerja. Jika melihat faktor harga tanah, menurut (IDX, 2022), harga tanah di SCBD termasuk yang paling mahal di Jakarta bahkan melebihi harga tanah di kawasan elit lainnya seperti Menteng yang mana mencapai angka 60 – 200 juta/m². Selain dari harga tanah yang sangat fantastis, fasilitas yang disediakan di Kawasan SCBD juga tergolong elit. Mulai dari hotel, pusat perbelanjaan, hingga *apartment* yang ada termasuk ke dalam kelas elit. Rata-rata harga hotel di Kawasan SCBD bahkan mencapai 3,4 juta/malam dan untuk *apartment* mencapai 34,2 juta/bulan.

No.	Apartment	Harga unit / Bulan
1	SCBD Suites	35 Juta / bulan
2	Capital Residences	37,5 Juta / bulan
3	Kusuma Chandra	28 Juta / bulan
4	Sudirman Mansion	35,2 Juta / bulan
5	District 8	40 Juta / bulan
6	Residence 8	29 Juta / bulan
RATA - RATA		34,2 Juta / bulan

No.	Hotel	Harga / malam
1	Aliya SCBD	3,3 Juta / malam
2	Langham Jakarta	3,2 Juta / malam
3	Ritz Carlton	4,3 Juta / malam
4	Ashta Residences	2,8 Juta / malam
RATA - RATA		3,4 Juta / malam

Tabel 3. 1 : Harga Sewa *Apartment* per Bulan serta Hotel Bisnis per Malam pada Kawasan SCBD (Sumber : Google, diolah oleh penulis, 2023)

Untuk pusat perbelanjaan, melansir dari (KOMPAS, 2022), Pacific place merupakan salah satu pusat perbelanjaan elit di Jakarta dengan harga tarif sewa sebesar Rp.800.000 – Rp.1.200.000/m²/bulan. Selain dari segi fasilitas, rata-rata gaji bersih tiap bulan dari pekerja juga tergolong tinggi. SCBD secara administratif berada di Jakarta Selatan, menghimpun data dari (BPS, 2022), rata-rata gaji bersih dari pekerja di Jakarta Selatan

pada sektor jasa mencapai 5,98 Juta rupiah yang mana 24,75% lebih tinggi dibandingkan dengan UMP (Upah Minimum Perusahaan) Jakarta pada 2022 di angka 4,5 juta rupiah.

b. Jaringan Jalan

Lokasi tapak berada di persimpangan antara Jalan Jenderal Sudirman dengan jalan internal Kawasan SCBD. Pada Jalan Jenderal Sudirman terdiri atas empat jalur kendaraan pada masing-masing ruas serta satu koridor Transjakarta. Pada jalan internal kawasan SCBD terdiri atas dua jalur kendaraan pada masing-masing ruas jalan keluar dan masuk kawasan. Secara umum, kondisi jaringan jalan pada tapak rancangan sudah sangat memadai walaupun mengalami peningkatan kepadatan yang sangat signifikan pada jam sibuk.

c. Transportasi Umum

Transportasi publik untuk menuju tapak termasuk lengkap dan memadai, mulai dari MRT (*Mass Rapid Transit*), Transjakarta, Metrotrans, Hingga Bus SCBD. Untuk akses MRT terdekat yakni melalui Istora Mandiri Pintu Akses D. Untuk transjakarta pada Halte Polda Metro Jaya. Kemudian titik pemberhentian Bus Metrotrans pada halte Polda Metro Jaya, serta Bus SCBD pada halte AG yang berada tepat di antara tapak rancangan dengan Gedung Artha Graha. Akses dari luar kawasan serta internal Kawasan SCBD sudah tersedia dan dapat digunakan oleh pengguna sesuai dengan jam operasional yang berlaku pada masing-masing moda.

3.1.2 Data Tapak

Lokasi tapak berada di Kawasan SCBD Lot 1, dengan rincian seperti di bawah ini:



Gambar 3.3 : Dimensi Tapak Rancangan (Sumber : Google Earth, diolah oleh Penulis, 2024)

- a. Letak Administratif : Jalan Jenderal Sudirman, Senayan, Kec. Kby. Baru, Kota Jakarta Selatan, Daerah Khusus Ibukota Jakarta
- b. Luas Tapak : 15.075,5 m²
- c. Batas-batas tapak :
 - Utara : Jalan Jenderal Sudirman
 - Selatan : Klinik Arthakes & Gedung Artha Graha
 - Timur : Polda Metro Jaya
 - Barat : Gerbang Kawasan SCBD dan Gedung Bursa Efek Indonesia (BEI)

3.1.2.1 Data Regulasi Tapak

Melihat Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) DKI Jakarta tahun 2022, lokasi tapak termasuk dalam kawasan Perdagangan dan Jasa Skala Kota dengan rincian regulasi seperti berikut:

- a. KDB = $55\% \times 15.075.5 \text{ m}^2$
= $8.291,53 \text{ m}^2$ (luas maksimal lantai dasar)
- b. KLB = 6,84
= $103.116,42 \text{ m}^2$ (luas maksimal seluruh lantai)
- c. KDH = $20\% \times 15.075.5 \text{ m}^2$
= 3.015 m^2 (luas minimal area hijau)
- d. KTB = $60\% \times 15.075.5 \text{ m}^2$
= $9.045,3 \text{ m}^2$ (luas maksimal *basement*)
- e. GSB = Jalan Jenderal Sudirman (lebar 20 m)
= $\frac{1}{2} \times 20 \text{ m}$
= 10 m (GSB Utara)
= Jalan Internal SCBD (lebar 10 m)
= $\frac{1}{2} \times 10 \text{ m}$
= 5 m (GSB Barat)
- f. Jarak Bebas Bangunan (PERGUB No. 135 Th. 2019)
= 4 m (minimum) – Lantai 1 s.d. 4
= +0,5 m setiap kenaikan 1 lantai hingga mencapai 12,5 m (Lantai 5 s.d. 21)
= 12,5 m – Lantai 22 dan seterusnya

3.1.2.2 Data Mikro

3.1.2.2.1 Orientasi Matahari

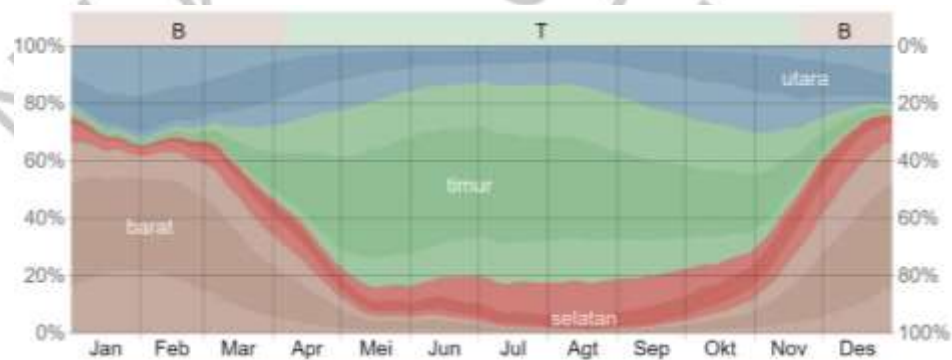
Orientasi Tapak menghadap sisi Barat Laut dengan sisi terpanjang menghadap Barat Daya dan Timur Laut. Dengan orientasi tapak yang sedemikian rupa, paparan sinar matahari baik terbit maupun terbenam tidak akan terlalu intens ditambah lagi dengan keberadaan kompleks bangunan tinggi di sekitarnya sehingga sinar matahari yang panas, terutama dari arah barat akan lebih terhalang. Sehingga paparan panas paling kuat hanya akan diterima oleh tapak pada Siang Hari saat siang hari. Namun, panas matahari siang ini masih dapat tersaring dengan cukup banyaknya vegetasi peneduh di sekeliling tapak.



Gambar 3.4 : Skema Orientasi Matahari dan Angin pada Tapak (Sumber : Olahan Penulis, 2024)

3.1.2.2.2 Orientasi Angin

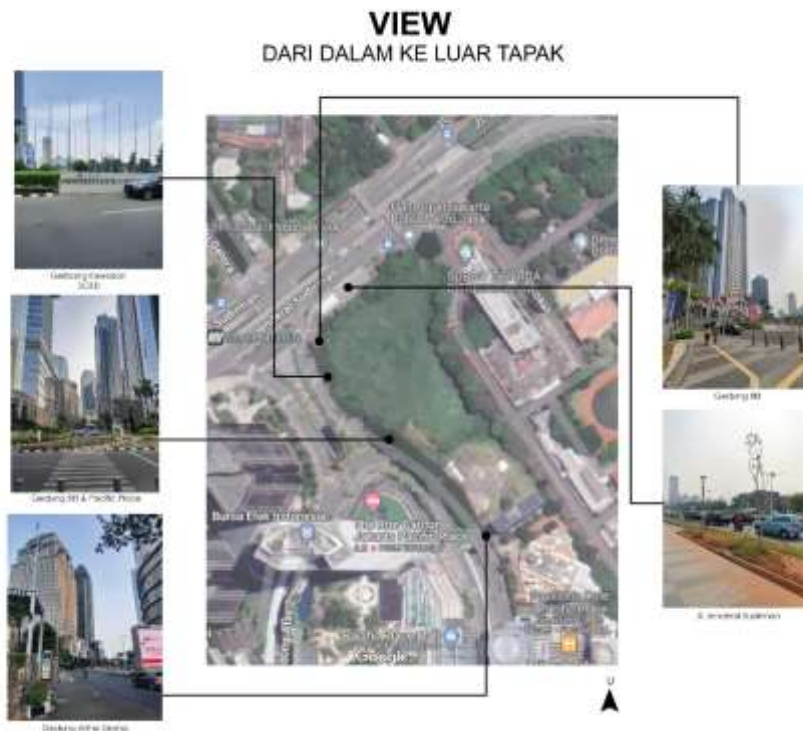
Merujuk data dari (Weather Spark, 2023), orientasi atau arah angin selama kurun waktu 2023 ini dominan bertiup dari arah timur selama 7,4 bulan (6 April – 19 November). Kemudian seringkali juga bertiup dari arah barat selama 4,6 bulan (19 November – 6 April). Pergerakan angin tentunya berubah setiap waktunya, namun arah timur dan barat merupakan arah dominan yang dilalui oleh angin.



Gambar 3.5 : Data Diagram Orientasi Angin (Sumber : Weatherspark.com, 2023)

3.1.2.2.3 View

View dari tapak menuju ke luar bisa dikatakan baik. Pada sebagian sisi menghadap ke *skyline* perkotaan DKI Jakarta sedangkan sebagian sisi lainnya menghadap ke kompleks gedung pada Kawasan SCBD dengan ada beberapa *view* yang menghadap langsung ke area hijau dari Kawasan GBK (Gelora Bung Karno). Untuk *view* dari luar ke dalam tapak juga cenderung baik mengingat posisi tapak yang berada tepat di Lot 1 SCBD sehingga tidak terhalang oleh keberadaan bangunan tinggi di sekitarnya.



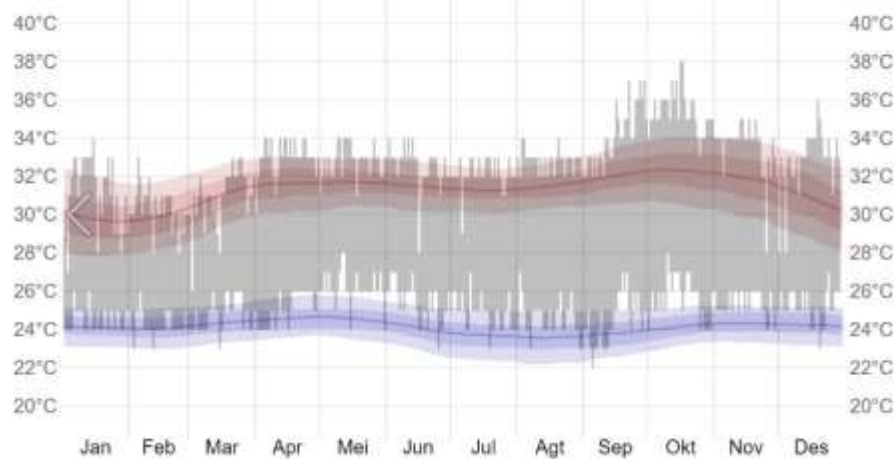
Gambar 3.6 : Skema View dari Dalam ke Luar Tapak (Sumber : Olahan Penulis, 2024)



Gambar 3.7 : Skema View dari Luar ke Dalam Tapak (Sumber : Olahan Penulis, 2024)

3.1.2.2.4 Suhu & Kelembaban

Merujuk data dari (Weather Spark, 2023), suhu di Provinsi DKI Jakarta cukup bervariasi. Namun, didapatkan data suhu tertinggi pada tahun 2023 ini pada Bulan Oktober yang mana mencapai 38 derajat celcius dan suhu terendah berada di Bulan September sebesar 22 derajat celcius. Namun, jika dilakukan perhitungan rata-rata dalam kurun waktu 1 tahun maka suhu tertinggi rata-rata di DKI Jakarta berada di angka 31,5 derajat celcius dan suhu terendah di 24,1 derajat celcius.



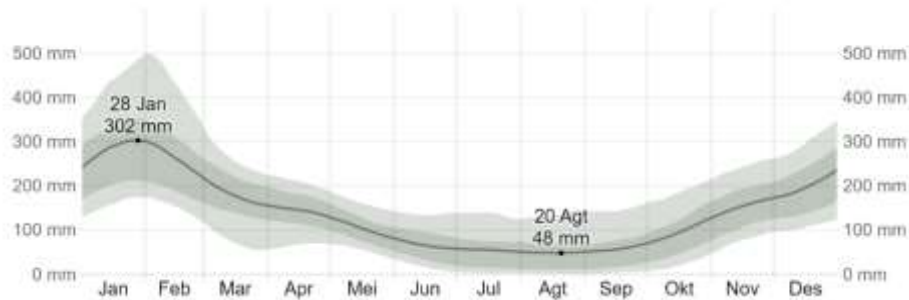
Gambar 3.8 : Data Grafik Suhu dalam Kurun Waktu 1 Tahun di DKI Jakarta (Sumber : Weatherspark.com, 2023)

Untuk Kelembaban, merujuk data dari (Weather Spark, 2023), Kelembaban di Provinsi DKI Jakarta berada pada rentang 75 – 90% yang mana rentang ini sudah tergolong tinggi dan melampaui batas kenyamanan di 65%.

3.1.2.2.5 Curah Hujan

Merujuk data dari (Weather Spark, 2023), rata-rata curah hujan DKI Jakarta selama kurun 2023 yakni sebesar 137,59 mm. Curah hujan tertinggi berada di bulan Januari dan Desember, masing-masing sebesar 289,8 mm dan 195,4 mm. Sedangkan curah hujan terendah berada di bulan Agustus yakni sebesar 48,4 mm. Melihat dari curah hujan rata-rata tersebut, maka DKI Jakarta dapat

dikategorikan memiliki curah hujan menengah dengan rentang berada di antara 100 – 300 mm.



Gambar 3.9 : Data Grafik Curah Hujan dalam Kurun Waktu 1 Tahun di DKI Jakarta (Sumber : Weatherspark.com, 2023)

3.1.2.2.6 Kebisingan

Lokasi tapak yang berada di Kawasan SCBD yang padat sekaligus berada tepat di sisi Jalan Jenderal Sudirman membuat kebisingan yang ada di tapak ini cukup tinggi. Berdasarkan hasil pengukuran yang dilakukan oleh penulis, didapatkan data kebisingan seperti berikut:

- a. Sisi Jalan Jenderal Sudirman :
Minimum = 78 dB
Maksimum = 86 dB
Rata-rata = 82 dB
- b. Sisi Persimpangan Jalan :
Minimum = 67 dB
Maksimum = 83 dB
Rata-rata = 75 dB
- c. Sisi Jalan internal Kawasan SCBD :
Minimum = 75 dB
Maksimum = 86 dB
Rata-rata = 80,5 dB

Berdasarkan hasil pengukuran, dapat dikatakan bahwa taraf kebisingan pada tapak sudah melampaui ambang batas kebisingan sekitar 5 – 12 dB sesuai fungsi perkantoran, perdagangan, dan jasa yang mana berada di rentang 65 – 70 dB (Menteri Negara

Lingkungan Hidup, 1996). Namun, keberadaan vegetasi eksisting pada tapak dapat membantu mengurangi taraf kebisingan yang ada di sekitar tapak, salah satunya adalah Pohon Trembesi. Menurut (Hamidun, Baderan, & Malle, 2021), Pohon Trembesi mampu mengurangi kebisingan sebesar 7,3 hingga 16 dB dengan jarak 1 meter hingga 5 meter di belakang pohon. Dengan demikian, kebisingan yang berlebih pada tapak sebesar 5 -12 dB secara tidak langsung akan berkurang dengan adanya pohon trembesi di sekeliling tapak.

3.1.2.2.7 Kualitas Udara (AQI)

Kualitas udara (AQI) pada kawasan SCBD berdasarkan survey langsung oleh penulis masuk dalam kategori tidak sehat (172) sampai sangat tidak sehat (222). Buruknya kualitas udara ini salah satunya dipengaruhi oleh tingginya intensitas penggunaan kendaraan pribadi pada kawasan ini serta minimnya area terbuka hijau dalam kawasan.

3.1.2.2.8 Aksesibilitas & TOD

Aksesibilitas menuju tapak dapat dikatakan tergolong memadai dan dapat dijangkau dengan berbagai opsi. Durasi tempuh menuju tapak dengan berbagai fasilitas di sekitarnya dengan berjalan kaki diantaranya seperti di bawah ini:

- a. Halte Transjakarta Polda Metro Jaya = 3 menit 43 detik
- b. Halte Metrotrans Polda Metro Jaya = 1 menit
- c. MRT Istora Mandiri = 1 menit 20 detik
- d. Kawasan GBK = 5 menit 54 detik
- e. Pacific Place *Mall* dan Halte Bus SCBD = 3 menit 42 detik

SKEMA AKSESIBILITAS MENUJU SCBD LOT 1



Gambar 3. 10 : Skema Aksesibilitas Menuju Tapak dari Berbagai Fasilitas Publik (Sumber; Olahan Penulis, 2024)

Durasi tempuh ke berbagai fasilitas tersebut secara garis besar sekitar 5 menit untuk lokasi terjauh dan yang terdekat hanya selama 1 menit. Durasi tempuh yang singkat ini menggambarkan tapak ini sangat mudah diakses baik dengan berjalan kaki maupun transportasi umum, mengingat opsi transportasi umum yang ada sudah tergolong lengkap serta durasi berjalan kaki yang singkat. Berdasarkan skema aksesibilitas tersebut, diusulkan desain tambahan berupa akses *tunnel* bawah tanah yang menghubungkan langsung antara Stasiun MRT Istora Mandiri dengan bangunan rancangan. Hal ini dilakukan untuk merespon pernyataan William Sabandar dalam (MRT Jakarta, 2022), yang mana mengatakan bahwa interkoneksi bawah tanah harus dikembangkan dan Stasiun MRT Istora Mandiri merupakan salah satu yang memiliki potensi interkoneksi dengan gedung sekitarnya.

Tapak rancangan ini bisa dikatakan memiliki potensi dengan letaknya strategis dari berbagai fasilitas transportasi. Oleh karena itu, rancangan ini turut mengimplementasikan beberapa prinsip TOD (*Transit Oriented Development*) menurut (Institute for Transportation & Development Policy, 2023) diantaranya yakni:

a. Walk

Menciptakan Lingkungan yang nyaman bagi pejalan kaki dengan akses yang memadai serta sarana beraktivitas.

Penerapan pada rancangan :

- Jalur akses masuk pejalan kaki terpisah dari jalur masuk kendaraan.
- Area duduk untuk istirahat pejalan kaki.
- Pedestrian yang lebar disertai *guiding block* dan *bollard* serta kondisi perkerasan yang terawat.

b. Cycle

Menyediakan infrastruktur pesepeda yang aman dan memadai.

Penerapan pada rancangan :

- Parkiran sepeda pada area *communal space* dengan 100 slot sepeda.
- Kamar mandi serta ruang ganti pakaian.

c. Connect

Menyediakan jaringan jalan khusus pejalan kaki dan pesepeda.

Penerapan pada rancangan :

- Pedestrian yang lebar dan saling terkoneksi dengan bangunan lain dalam satu Kawasan SCBD dan sekitarnya.

d. Transit

Pembangunan yang berada dekat dengan transportasi umum.

Penerapan pada rancangan :

- Stasiun MRT Istora Mandiri Pintu D dilakukan inisiasi desain berupa penambahan akses *tunnel* bawah tanah yang menghubungkan langsung ke rancangan bangunan.

e. Mix

Perpaduan berbagai macam penggunaan serta masyarakat dari berbagai tingkat ekonomi.

Penerapan pada rancangan :

- Menghadirkan *mixed-use building* serta adanya *outer communal space* dengan berbagai fungsi yang bisa diwadahi (duduk, bekerja, bermain / rekreasi, berjalan kaki, area multifungsi).

f. Densify

Memastikan aktivitas yang cukup untuk mendukung layanan transportasi serta mempromosikan akses ke lokasi dengan berjalan kaki maupun transportasi umum.

Penerapan pada rancangan :

- Menghadirkan *outer communal space* dengan berbagai lingkup aktivitas maupun fasilitas yang dapat diakses pengunjung dengan mudah dari jalan utama maupun pedestrian.

g. Compact

Menghadirkan perjalanan transit yang singkat melalui integrasi yang baik antara fasilitas transit serta aktivitas pengguna.

Penerapan pada rancangan :

- Melakukan inisiasi desain berupa penambahan akses *tunnel* bawah tanah yang menghubungkan langsung ke rancangan bangunan sehingga pengguna MRT dan bangunan memiliki jalur akses yang lebih cepat dan efisien.

h. Shift

Mengatur tata letak parkir agar tidak memengaruhi keselamatan dan kesehatan pengguna dalam beraktivitas.

Penerapan pada rancangan :

- Menempatkan parkir kendaraan pada area *basement* sehingga tidak mengganggu aktivitas pada area komunal.

Melihat potensi tapak rancangan yang terintegrasi dengan transportasi publik dan TOD akhirnya diusulkanlah sebuah fungsi pelengkap berupa *transit hub*. Menurut (Chandra, 2022) *transit hub* memiliki arti sebagai sebuah tempat yang memfasilitasi kegiatan berhenti sementara dalam sebuah perjalanan yang dilakukan oleh penumpang atau barang dari satu moda transportasi ke moda transportasi lain. *Transit hub* bisa dikatakan merupakan tempat dimana dua atau lebih rute transit memiliki koneksi. *Transit hub* ini nantinya akan terintegrasi dengan pusat perbelanjaan yang dapat menghubungkan langsung ke berbagai area sekitar seperti kantor, hotel kapsul, ruang komunal, dan lainnya. Beberapa fasilitas yang akan menunjang rancangan *transit hub* ini diantaranya adalah:

- a. Akses *tunnel* bawah tanah dari rancangan menuju MRT Istora Mandiri Pintu D.
- b. Akses penghubung antara bangunan dengan JPO Transjakarta Polda Metro Jaya.
- c. Posisi tapak yang berdekatan dengan Halte Bus SCBD dan Metrotrans.
- d. Penyediaan 100 *slot* parkir sepeda pada area terbuka komunal.

3.1.2.2.9 Keterhubungan Rancangan dengan Bangunan Sekitar

Sebagai sebuah rancangan yang berada dalam satu Kawasan Bisnis SCBD, tentu rancangan ini perlu memperhatikan koneksi dengan bangunan sekitarnya dalam lingkup kawasan. Berdasarkan Batasan tapak yang telah diuraikan sebelumnya, maka diinisiasikan beberapa hal pada desain, diantaranya adalah:

- a. Merancang “ruang antara” yang menghubungkan antara rancangan dengan bangunan sekitarnya (Klinik Arthakes di sisi selatan serta Polda Metro Jaya di sisi barat).
- b. Membuka ruang publik komunal yang menghadap ke persimpangan Jalan utama Jenderal Sudirman serta menghadap langsung ke akses transportasi umum (Pintu Stasiun MRT dan Halte Metrotrans).
- c. Merancang *tunnel* yang menghubungkan rancangan dengan akses masuk bawah tanah *One Pacific Place*.

3.1.2.2.10 Utilitas

Sarana utilitas pada kawasan sudah tersedia dengan baik dan mumpuni. Mulai dari ketersediaan air bersih kawasan, kelistrikan, drainase, penerangan jalan, sampai dengan pemilahan tempat sampah sudah tersedia dalam kawasan dan tertulis dalam Peraturan Kawasan SCBD yang dikeluarkan oleh PT. Danayasa Arthatama pada 1 April 2017.

3.1.2.2.11 Vegetasi

Pada tapak rancangan terdapat beberapa vegetasi eksisting yang berperan sebagai peneduh, pengarah, maupun penunjang estetika. Beberapa vegetasi tersebut sesuai peranannya, yakni:

- a. Vegetasi peneduh / pengatap
 - Trembesi (*Samanea saman*)
 - Kamboja (*Plumeria*)
 - Palem Ekor Tupai (*Wodyetia bifurcata*)
 - Ketapang (*Terminalia catappa*)
- b. Vegetasi pengarah
 - Trembesi (*Samanea saman*)
 - Palem Ekor Tupai (*Wodyetia bifurcata*)
- c. Penunjang estetika
 - Kamboja (*Plumeria*)

- Pucuk Merah (*Syzygium myrtifolium*)
- Boxwood (*Buxus*)
- Bougainville (*Bougainvillea*)

3.2 Tema Rancangan

Berdasarkan isu permasalahan dan data yang telah diperoleh, maka tema rancangan yang akan diterapkan adalah arsitektur modern yang dipadukan dengan nuansa *urban oasis*. Tema rancangan ini ditentukan melalui pendekatan terhadap konteks lokasi SCBD serta pola perilaku pengguna generasi Z dan Milenial yang mana merupakan target pengguna utama dari rancangan ini.

3.3 Konsep Dasar Rancangan

3.3.1 Arsitektur Modern

Konsep arsitektur modern sudah sangat familiar ditemukan pada berbagai rancangan di berbagai negara dunia. Salah satu alasannya karena arsitektur modern ini memang sudah ada sejak tahun awal tahun 90-an tepatnya sekitar tahun 1930 dan masih kerap digunakan hingga saat ini. Menurut (Prayogi & Wicaksono, 2020), arsitektur modern adalah istilah yang merujuk pada sejumlah bangunan dengan berbagai bentuk sederhana dengan menghilangkan segala bentuk ornamen. Merujuk dari sumber lainnya menurut Rayner Banham dalam (Qoron & Yandri, 2022), arsitektur modern ini adalah sebuah gaya dalam mendesain bangunan yang menekankan kesederhanaan sebuah bangunan atau desain itu sendiri. Mengutip dari sumber yang sama, arsitektur modern ini merupakan gaya yang banyak digunakan oleh masyarakat internasional maka dari itu banyak ahli yang berpendapat atau menyebut arsitektur modern sebagai sebagai gaya internasional yang memiliki sebuah prinsip dalam desain yaitu *form follow function* (bentuk mengikuti fungsi).

Konsep arsitektur modern memiliki beberapa karakter yang menjadi ciri khas tersendiri. Merujuk informasi menurut (Qoron & Yandri, 2022) karakter arsitektur modern dapat dipisahkan mulai

dari interior, eksterior, hingga materialnya. Beberapa karakteristik tersebut diantaranya:

a. Interior

- Bukaan menjadi sirkulasi pencahayaan dan penghawaan alami.
- Menggunakan warna cerah.
- Hubungan antar ruang yang terkesan menyatu.
- Kejujuran struktur.
- Pilotis.

b. Eksterior

- Fasad membentuk sudut 90°
- Bentuk sederhana.
- Jendela Horizontal.
- Pemanfaatan area atap.

c. Material

- Material prefabrikasi.
- Menggunakan sistem modul.
- Bahan dan material yang disesuaikan fungsi penggunaannya.



Gambar 3. 11 : Kompleks Bangunan Pada Kawasan SCBD dengan Dominannya Kesan Modern (Sumber : Popbela.com, 2023)

Konsep arsitektur modern menjadi konsep atau tema utama dari rancangan ini karena beberapa alasan. Alasan pertama konsep

modern ini sesuai dengan selera generasi Z maupun Milenial khususnya di Jakarta yang mana dua generasi ini merupakan pengguna utama sekaligus sasaran atau target pasar dari rancangan ini. Alasan kedua yakni tapak rancangan berada pada Kawasan SCBD yang mana jika diamati, seluruh bangunan dalam kawasan tersebut mengungkap konsep modern yang terlihat dengan kesederhanaan bentuk bangunan serta penggunaan material fabrikasi. Dengan keberadaan tapak dalam lingkup Kawasan SCBD tentu perlu untuk menerapkan bahasa desain yang sama agar tetap mempertahankan citra sekaligus konteks Kawasan SCBD.

3.3.2 *Urban Oasis*

Konsep *urban oasis* ini merupakan konsep yang masih cukup jarang terdengar di Indonesia. Namun sebenarnya konsep *urban oasis* ini bertumpu pada respon terhadap iklim sekitar, perilaku pengguna, serta aksesibilitas pada rancangan hingga kawasan perkotaan. Merujuk informasi menurut Dwianto dalam (Baehaqi, 2019), *urban oasis* membuka ruang publik sebagai sarana restoratif bagi masyarakat sekitar di tengah kawasan urban, sehingga menjadi sebuah penyeimbang pola massa bangunan yang bersifat solid dan monoton. Merujuk pada sumber yang sama, konsep *urban oasis* ini menciptakan sebuah “kesegaran” terhadap kawasan sekitarnya sehingga diperlukan sebuah desain bangunan yang memiliki kesan ikonik, kontras, dan unik. Tujuannya tidak lain adalah agar rancangan memiliki daya tarik yang berbeda sehingga mampu menimbulkan kesan “segar” pada lingkup kawasan urban.

Mengutip dari sumber berbeda, menurut (Furuto, 2012) konsep *urban oasis* merupakan sebuah desain yang mengatasi iklim dengan mengkatalisasi potensi perkotaan pada kawasan urban. Konsep ini bisa dikatakan menggabungkan antara ruang kota, lanskap, serta ekologi dengan menghadirkan citra *landmark* yang kuat. Fokus lain dari konsep ini juga menyediakan lingkungan pejalan kaki yang menyenangkan dengan tingkat aktivitas sosial dan

interaksi yang tinggi. Selain itu juga berupaya mengaktifkan penggunaan ruang luar sepanjang hari, mengurangi lingkungan siang hari yang panas, serta adanya peneduh.



Gambar 3. 12 : Ilustrasi Penerapan Urban Oasis pada Bangunan (Sumber : mgsarchitecture.in, 2019)

Menghimpun informasi tambahan menurut (Teodózio, et al., 2020) konsep *urban oasis* ini berupaya menyuguhkan ruang terbuka hijau pada lantai dasar dan juga setiap sisi bangunan dengan menghadirkan balkon pada setiap lantai. Hal ini mempertimbangkan koneksi antara ruang luar dan dalam sekaligus memberikan keleluasaan bagi pengguna untuk bisa beraktivitas di ruang luar.

Melalui beberapa definisi tersebut, diuraikan beberapa poin penerapan konsep *urban oasis* dalam desain diantaranya adalah:

- a. Menghadirkan fasilitas wajib yang menunjang pejalan kaki (jalur khusus pedestrian, area istirahat, dan lain-lain).
- b. Merancang ruang terbuka yang ikonik sekaligus mampu menjadi landmark kawasan.
- c. Memperhatikan keberadaan peneduh (baik berupa vegetasi maupun kanopi).

- d. Menghadirkan area hijau pada lantai dasar (misalnya berupa *courtyard*).
- e. Menyediakan balkon pada setiap lantai untuk menjaga koneksi ruang luar dan dalam.
- f. Menyediakan fasilitas ruang luar yang dapat diakses secara fleksibel sepanjang hari.

Berdasarkan penjelasan dan uraian tersebut, konsep *urban oasis* ini juga akan diterapkan dalam rancangan dikarenakan sesuai dan mampu menunjang karakter *agility* yang akan diterapkan pada area perkantoran serta turut mengedepankan interaksi pengguna pada ruang luar dengan penataan lanskap untuk menciptakan citra ataupun *landmark* kawasan yang mana sangat diperlukan mengingat lokasi tapak yang tepat berada di gerbang Kawasan SCBD sekaligus menyediakan lingkungan yang menyenangkan bagi pejalan kaki di sekitar kawasan. Selain itu, koneksi antara ruang luar dan dalam juga menjadi satu hal yang ditonjolkan yang mana sesuai dengan konsep pusat perbelanjaan yang akan dirancang yang mana melibatkan unsur alam dalam perancangannya.

3.3.3 Keterkaitan Antara Konsep Modern dan *Urban Oasis*

Sebagai sebuah rancangan yang memiliki dua konsep berbeda, tentu harus memperhatikan keterkaitan satu dengan yang lain agar desain yang dihasilkan tetap menyatu dan tidak saling terpisah. Penerapan konsep modern, akan difokuskan pada elemen penunjang fasad (*secondary skin*, *window frame*, serta aksentuasi) yang mana akan dominan menggunakan elemen vertikal, horizontal, dan diagonal yang bersifat geometris. Selain dari segi bentuk, penerapan konsep modern juga akan diperlihatkan pada material yang digunakan yang mana akan dominan menggunakan material prefabrikasi salah satunya melalui penggunaan kaca. Sedangkan konsep *urban oasis* akan diterapkan melalui penempatan balkon terpusat di setiap lantai, penataan vegetasi, *setting* ruang luar dan elemen lanskap, serta menciptakan koneksi ruang luar dan dalam

salah satunya dengan *courtyard*. Perpaduan dua konsep ini akan tetap menunjang modernitas rancangan sebagai bagian dari kompleks SCBD sekaligus menciptakan suasana baru yang ikonik sehingga memperkuat konsep rancangan yang seolah-olah menyerupai oasis di tengah komplek bangunan tinggi perkotaan.





(halaman ini sengaja dikosongkan)