

# Perancangan Integrasi Pasar dan *Interchange* Sebagai Kontrol Kawasan Manggarai

Adam Bimoaji Ega Rahadiano, dan Arina Hayati  
Jurusan Arsitektur, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS)  
*e-mail*: arina\_h@arch.its.ac.id

**Abstrak**—Manggarai merupakan sebuah kawasan vital di daerah Jakarta Selatan yang penuh dengan aktivitas. Di lain sisi, kawasan ini tetap diselubungi dengan kompleksitas permasalahan yang terjadi di dalamnya. Disintegrasi struktur urban pada sarana transportasi mengakibatkan kawasan ini tidak maksimal dalam menggerakkan aktivitas kota. Kondisi ini mengakibatkan terjadinya kekacauan dan ketidakteraturan pada wilayah tersebut. Terdapat friksi sosial yang terjadi antar masyarakat Manggarai dengan adanya fenomena tawuran yang bisa terjadi kapan saja. Hal ini menimbulkan keresahan dan juga kerugian bagi masyarakat yang terdampak. Manggarai juga kini kehilangan sebuah wadah berkumpul bagi warganya, yaitu Pasaraya yang sekarang seakan “mati”. Permasalahan tersebut masih terasa di Manggarai hingga saat ini. Permasalahan di atas direspon dengan mengajukan sebuah rancangan arsitektural dengan *Concept Based Framework* untuk langsung menentukan solusi dan fungsi dalam rancangan. Untuk mengontrol kondisi yang ada, pendekatan *behavior setting* diimplementasikan dalam rancangan. Metode *transprogramming* dan *superimpose* digunakan untuk menyusun program dalam elemen rancang. Serta, kontekstualisme menjadi metode untuk mengeluarkan ekspresi elemen kawasan Manggarai ke dalam rancangan. Dengan harapan berfungsi sebagai katalis, perancangan difokuskan untuk meningkatkan integrasi, konektivitas, dan permeabilitas kawasan Manggarai yang akan menciptakan vitalisasi kawasan itu sendiri. Pengintegrasian dari berbagai sisi, baik secara sosial, ruang, dan konteks urban dalam penciptaan wadah komunal, akan berperan dalam menciptakan interaksi antar elemen dan juga kontrol pada kawasan Manggarai. Yang pada akhirnya, akan tercipta kondisi yang teratur diantara ketidakteraturan Manggarai.

**Kata Kunci**—*Integrasi, Interaksi, Katalis, Kontrol, Wadah Komunal*

## I. PENDAHULUAN

MANGGARAI merupakan sebuah daerah di Jakarta Selatan yang penuh dengan aktivitas. Mayoritas masyarakat Manggarai berlatar belakang sebagai pedagang, sehingga daerah Manggarai cukup didominasi dengan aktivitas komersial atau perdagangan. Di lain sisi, terdapat aktivitas transportasi yang sangat aktif dikarenakan Manggarai menjadi area pertemuan beberapa moda transportasi yang ada. Aktivitas yang ada aktif terjadi dari pagi hingga malam setiap harinya. Dibalik aktivitas yang terjadi di daerah Manggarai, terdapat masalah kompleks yang terjadi. Dari banyaknya permasalahan tersebut diambil tiga poin yang menjadi isu utama di daerah Manggarai.

Masalah pertama adalah permasalahan konektivitas dan vitalisasi transportasi, dimana Manggarai merupakan kawasan dengan aktivitas transportasi yang vital bagi Jakarta terutama di sekitar area Stasiun Manggarai seperti yang ditunjukkan pada Gambar 1. Akan tetapi, kawasan ini kurang



Gambar 1. Stasiun Manggarai.



Gambar 2. Tawuran Manggarai.

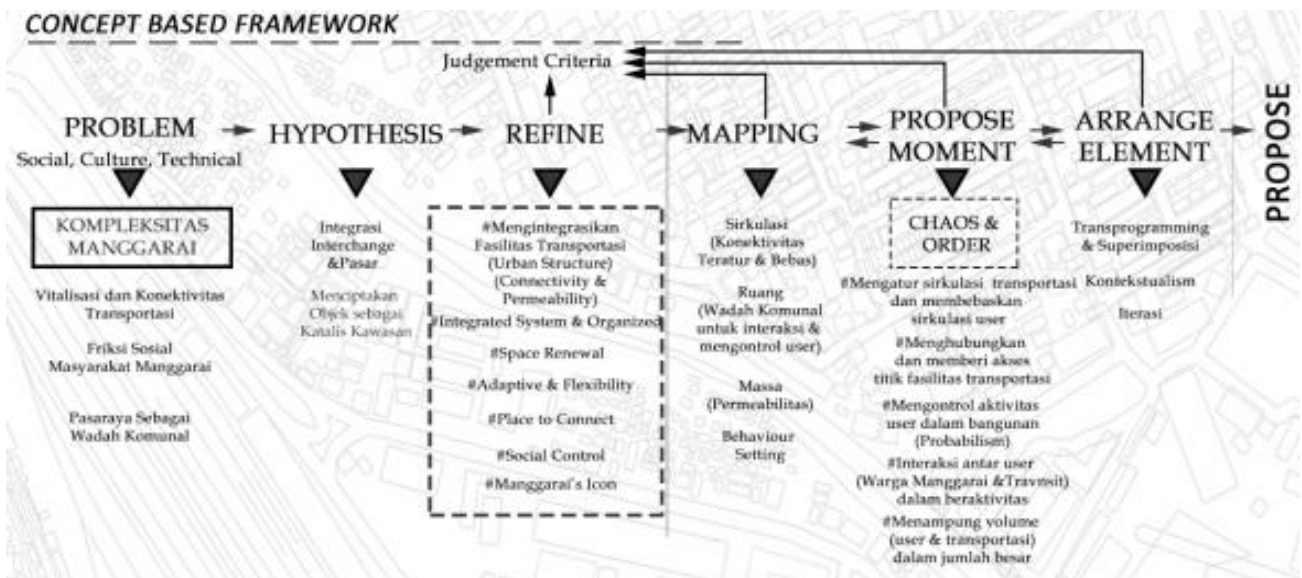


Gambar 3. Pasaraya Manggarai.

memiliki integrasi dengan transportasi umum, yang apabila tidak dibenahi akan menyebabkan kelumpuhan aktivitas [1]. Kedua, terdapat friksi sosial yang sudah menjadi budaya dengan adanya fenomena tawuran dan menciptakan kerugian serta keresahan bagi masyarakat sekitar seperti yang ditunjukkan pada Gambar 2. Terakhir, hilangnya peran



Gambar 4. Mapping Kriteria Rancang.



Gambar 5. Adaptasi *Concept Based Framework* dalam proses rancangan.

Pasaraya Manggarai sebagai wadah komunal masyarakat seperti yang ditunjukkan pada Gambar 3.

Tiga isu di atas memperlihatkan kawasan Manggarai memiliki cukup permasalahan dengan berbagai kondisi. Dari kompleksnya isu permasalahan yang ada, respon perancangan mencoba untuk memberikan penyelesaian yang sekiranya dapat mengurangi atau mengontrol isu yang ada dengan Manggarai sebagai konteksnya.

## II. FUNGSI & KRITERIA RANCANG

Dari kompleksnya isu permasalahan yang ada direspon dengan mengajukan dua buah program fungsi yaitu pasar dan sebuah ruang-ruang eventual sebagai wadah komunal dan *interchange* sebagai sarana transit transportasi. Dari hasil eksplorasi isu, maka diajukan kriteria umum yaitu katalis sebagai pendorong tingkat aktivitas di kawasan Manggarai. Dari kriteria umum tersebut dikembangkan menjadi kriteria khusus seperti pada Gambar 4, antara lain:

### A. *Connectivity and Permeability*

Konektivitas dan permeabilitas menghasilkan aksesabilitas. Dengan banyaknya

konektivitas/keterhubungan melalui pemberian akses yang terjadi pada suatu kawasan, maka harus diimbangi dengan daya tampung ruang yang cukup.

### B. *Integrated System and Organized*

Pengintegrasian sistem di dalam objek rancangan (*Interchange* dengan Pasar), maupun sistem di dalam dengan sistem di luar objek rancangan (objek rancangan dengan stasiun, halte, dan lain-lain). Sehingga, tiap elemen dapat terhubung dengan baik.

### C. *Space Renewal*

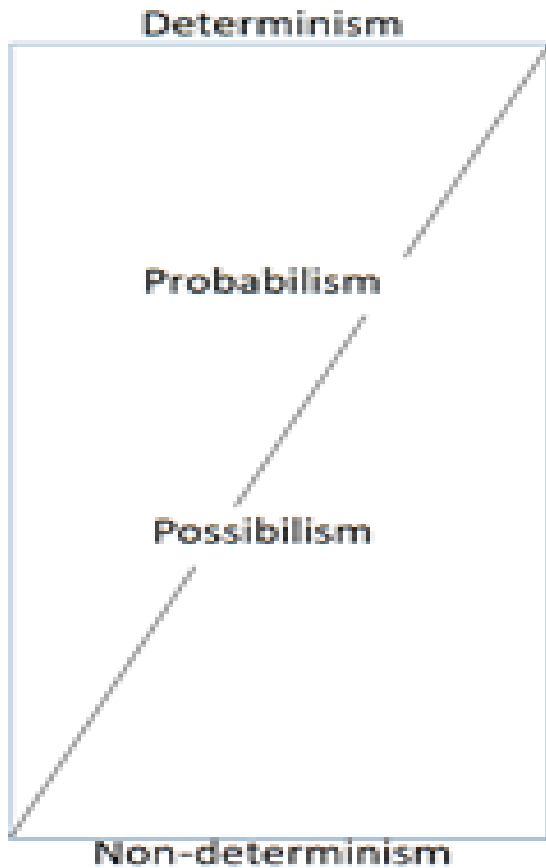
Kriteria dapat dipenuhi dengan penyediaan aktivitas yang beragam dan variatif serta atraktif sehingga fungsi ruang yang ada tidak akan sama setiap saatnya.

### D. *Adaptive and Flexibility*

Elemen pembentuk ruang dirancang adaptif dan fleksibel untuk menyesuaikan dengan kebutuhan aktivitas yang terjadi di dalamnya.

### E. *Place to Connect*

Sirkulasi dan juga pengadaan ruang publik yang dapat menghubungkan antar pengguna untuk berinteraksi.



Gambar 6. Spectrum of Determinism.



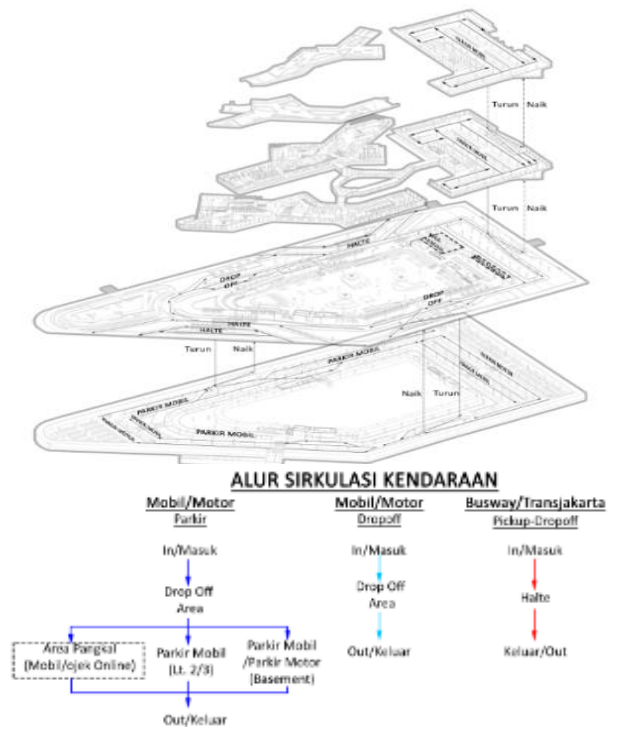
Gambar 7. Area Lahan (Site) pada Jl. Manggarai Utara.

F. Social Control

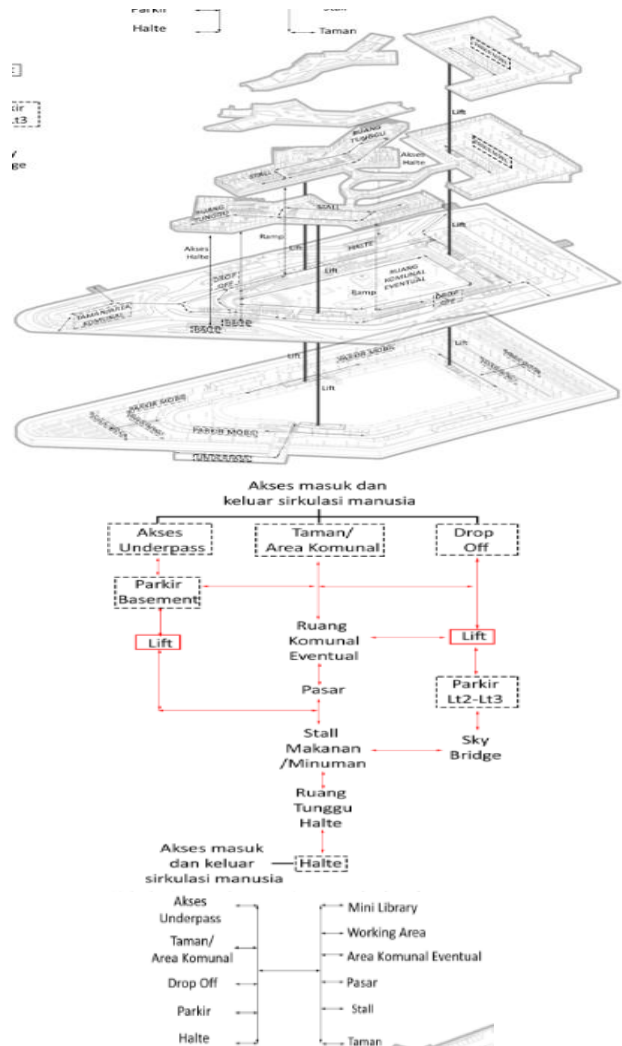
Rancangan bertujuan untuk mengontrol kondisi aktivitas baik transportasi maupun sosial melalui *probabilism*. Menurut Rapoport, *probabilism* merupakan sebuah spektrum pada *determinism*, dimana elemen rancang melakukan kontrol tidak secara penuh melainkan memberikan arahan dari berbagai pilihan yang ada seperti pada Gambar 6 [2]. Hal ini dapat diwujudkan melalui elemen fisik dan non fisik pada bangunan.

G. Manggarai's Icon

Objek rancangan menjadi salah satu pusat aktivitas masyarakat Manggarai, sehingga menjadi ikon ataupun *landmark* kawasan dimana pengguna dapat menggunakan area tersebut untuk aktivitas publik sehari-hari.

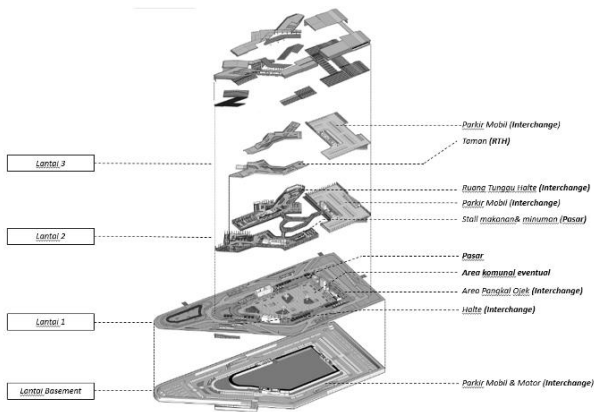


Gambar 8. Programming Sirkulasi Kendaraan.



Gambar 9. Programming Sirkulasi Manusia.

Semua kriteria disusun menjadi satu kesatuan dalam objek rancangan untuk menciptakan respon perbaikan pada kondisi kawasan.



Gambar 10. Transprogramming Fungsi dan Ruang.



Gambar 11. Area Parkir, Area Pangkalan, Halte, dan Ruang Tunggu.



Gambar 12. Area Stall Makanan-Minuman dan Area Pasar.

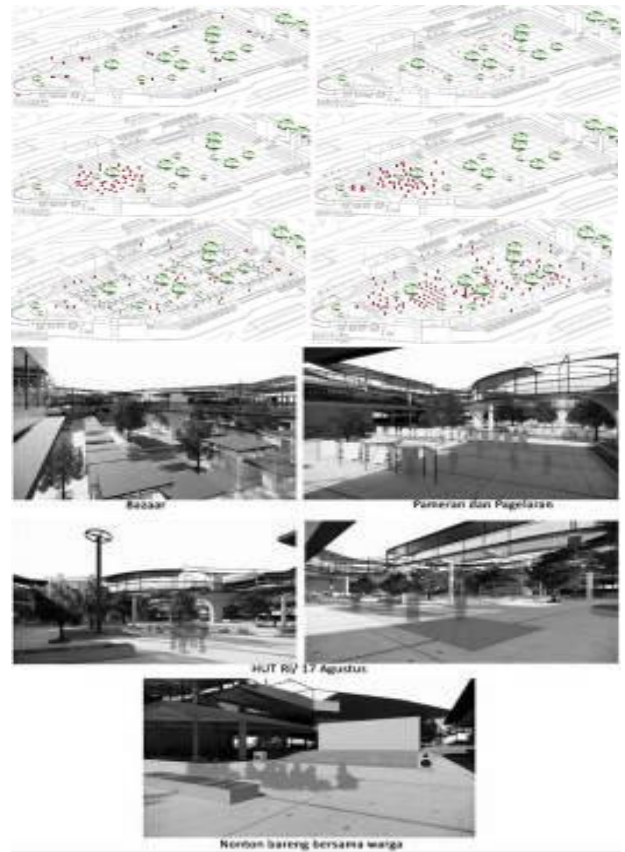
### III. FRAMEWORK, PENDEKATAN, DAN METODE RANCANG

#### A. Concept Based Framework

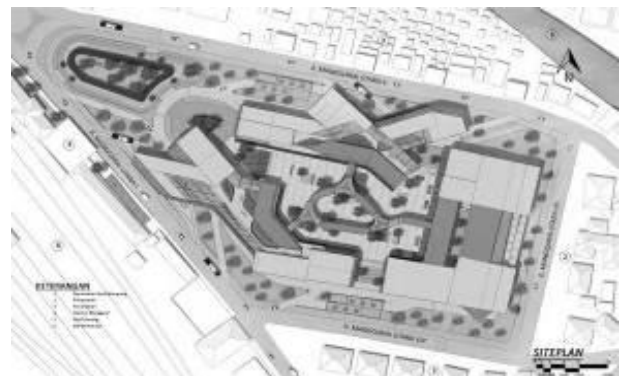
Dalam menentukan konsep objek perancangan, pola pikir yang digunakan adalah *Concept Based Framework* [3]. Pola pikir dilakukan secara *top-down*, dari isu permasalahan yang ada direspon langsung dan ditranslasikan sebagai fungsi pasar dan *interchange*, yang selanjutnya akan ditentukan atribut penyusunnya untuk membentuk beberapa *propose moment* rancangan seperti pada Gambar 5.

#### B. Behaviour Setting sebagai Teori Pendekatan

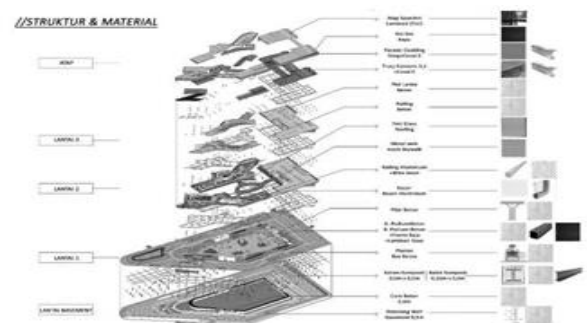
Rancangan mencoba mengambil pendekatan *behavior*



Gambar 13. Ruang Komunal Eventual.



Gambar 14. Pengolahan Penataan Massa pada Rancangan.



Gambar 15. Adaptasi dan Implementasi Material.

*setting* untuk melakukan kontrol. Menurut Dak kopec, terdapat tiga komponen untuk mencapai *behavior setting* [4]:

1. *Physical Properties*
2. *Social Components*
3. *Environmental Setting*

Sebuah ruang harus bisa mendefinisikan perilaku seperti apa dan kontak sosial yang akan terjadi pada ruang tersebut





Gambar 16. Tampak-Pengolahan Façade Objek Rancangan Berdasarkan Respon Terhadap Area Jl. Manggarai Utara I dan VIII.



Gambar 17. Tampak-Pengolahan Façade Objek Rancangan Berdasarkan Respon Terhadap Area Jl. Manggarai Utara II dan VII.

[5]. Objek rancangan mencoba mengontrol kondisi yang ada menggunakan konsep *probabilism*, dimana elemen fisik akan memberikan kemungkinan untuk dipilih dan tidak selalu mengikat, beberapa elemen lebih memungkinkan untuk mengarahkan dibandingkan elemen yang lain. Sehingga, kontrol yang terjadi tidak secara penuh, melainkan mengarahkan pola aktivitas yang terjadi di dalamnya melalui elemen rancangan seperti perabot, dinding, lantai, dan lain-lain

**C. Transprogramming sebagai Metode Perancangan**

*Transprogramming* merupakan penggabungan dua program, walaupun terdapat ketidakcocokan pada program tersebut, disusun bersama dengan konfigurasi spasial masing-masing [6]. *Transprogramming* digunakan untuk menggabungkan dua buah program berupa pasar dan *interchange* untuk menyelesaikan kompleksnya isu yang keduanya akan mendukung satu sama lain dengan sifat ruangnya masing-masing.

**D. Superimpose sebagai Metode Perancangan**

*Superimposed* merupakan sebuah metode dengan cara meletakkan sebuah program di atas program yang lainnya untuk menciptakan lapisan sistem. Masing-masing mewakili sistem yang berbeda dan otonom, yang superimosisinya terhadap yang lain dibuat mustahil untuk "komposisi" apapun. Disamping itu, tatanan mempertahankan perbedaan dan menolak naiknya sistem atau pengorganisasian istimewa [6]. Tiap elemen dari fungsi objek, seperti program, sirkulasi, dan ruang, dengan sifat yang berbeda ditumpuk pada satu area yaitu area lahan rancang.

**E. Kontekstualisme sebagai Metode Perancangan**

Dalam bukunya, Kari Jormakka mengartikan *contextualism* sebagai sebuah metode yang digunakan untuk merancang objek berdasarkan konteks yang berada pada lingkungan [7]. Rancangan objek melihat *contextualism* sebagai sebuah metode dalam merancang yang lebih



Gambar 18. Aksonometri Rancangan - Hasil Akhir Penggabungan Program dan Formal Objek Rancangan (*Chaos dan Order*).



Gambar 19. Perspektif - Hasil Akhir Penggabungan Program dan Formal Objek Rancangan (*Chaos dan Order*).

memperhatikan konteks yaitu kawasan Manggarai yang beragam. Dari kondisi ini objek mencoba mengambil identitas ataupun atribut yang berada di sekitar lahan untuk membentuk ekspresi objek rancangan.

Dari isu yang ada dan pengangkatan kontekstual lingkungan, lahan yang dipilih berada di Jl. Manggarai Utara seperti pada Gambar 7. Lahan berada di kawasan yang cukup dekat dengan area isu perancangan, terutama berada tepat di depan Stasiun Manggarai. Dimana, kawasan ini menurut Perda no 1 Tahun 2012 tentang RTRW Kota Jakarta 2030 akan dijadikan titik perpindahan beberapa moda transportasi berbasis TOD (*Transit Oriented Development*). Di lain sisi, di sekeliling lahan terdapat banyak area seperti sarana transportasi, perkampungan kumuh, dan perumahan warga yang terdapat di sekitarnya dengan karakter yang berbeda-beda.

#### IV. EKSPLORASI DAN KONSEP

Eksplorasi dalam perancangan dimulai dengan mengintegrasikan program antara pasar dan *interchange*. Selanjutnya melihat kondisi kawasan eksisting untuk eksplorasi formal yang pada akhirnya digabungkan menjadi satu objek rancangan.

##### A. Programming

Konsep utama dalam menyelesaikan isu adalah dengan mencoba menggabungkan dua fungsi atau program utama yaitu pasar dan *interchange*. Dalam fokusannya terdapat elemen utama berupa sirkulasi, ruang, dan massa yang di fokuskan untuk penyelesaian.

##### 1) Sirkulasi

Sirkulasi difokuskan dalam program untuk mengurai sirkulasi yang tidak teratur. Dalam hal ini sirkulasi terbagi



Gambar 20. Perspektif - Hasil Akhir Penggabungan Program dan Formal Objek Rancangan (*Chaos dan Order*).

menjadi dua bagian, yaitu kendaraan untuk *interchange* dan juga manusia.

Programming dari sirkulasi kendaraan untuk *interchange* terbagi menjadi dua bagian yaitu TransJakarta yang memiliki pola sirkulasi masuk, *pick-up*, lalu keluar, juga kendaraan seperti mobil dan motor yang memiliki akses untuk mengelilingi bangunan lalu dapat melakukan *drop-off* ataupun dapat parkir seperti pada Gambar 8.

Sirkulasi untuk manusia terbagi menjadi dua, yaitu sirkulasi yang mengarahkan pengguna yang akan transit dari satu transportasi ke transportasi lain, dan juga sirkulasi bebas yang tidak mengikat agar pengguna dapat bebas mengeksplorasi bangunan seperti pada Gambar 9.

Semua sirkulasi tersebut ditumpuk (*superimpose*) dalam satu layer di tapak, sehingga tercipta sirkulasi yang berbeda tiap lantainya. Sirkulasi yang berada di *basement* lebih condong ke sirkulasi yang mengarah ke area tertentu seperti area parkir, akses masuk, dan lain-lain; lantai paling atas berupa taman lebih kepada sirkulasi yang bebas. Dari lantai bawah menuju ke atas, sirkulasi yang tercipta dari teratur (*order*) menuju bebas atau tidak teratur (*chaos*).

##### 2) Ruang

Pengintegrasian dua buah program berupa pasar dan *interchange* dengan *transprogramming* pada objek rancang dengan karakter masing-masing ruang seperti pada Gambar 10. *Interchange* memiliki ruang yang mendukung program transit. Sedangkan, pasar menjadi media interaksi dan penyedia kebutuhan bagi penggunanya. Terdapat ruang tambahan berupa ruang komunal eventual sebagai pelengkap.

Program *interchange* memiliki ruang yang mendukung untuk kegiatan komunal eventual dengan fungsi adaptif dan fleksibel yang menjadi wadah berkumpul bagi warga dan pengunjung kegiatan transit/berpindah antar moda transportasi seperti halte, area tunggu, parkir, dan area pangkal. Ruang-ruang tersebut memiliki daya tampung cukup besar untuk kendaraan dan sirkulasi yang terarah untuk memperlancar aktivitas transit seperti pada Gambar 11.

Program pasar dimunculkan untuk menjual kebutuhan sehari-hari, juga sebagai media interaksi sosial dan wadah komunal bagi pengunjungnya. Ruang pasar sendiri terbagi menjadi dua, yaitu pasar kebutuhan sehari-hari untuk menjual sembako dan pasar berupa stall makanan untuk pengunjung. Area pasar sendiri terdiri dari beberapa stall yang tersebar diseluruh lantai satu dan lantai dua, didukung rancangan dengan sirkulasi yang cukup bebas seperti pada Gambar 12.

Ruang komunal eventual hadir sebagai pelengkap untuk menjadi wadah bertemu dan berkumpul pengguna. Ruang ini

tidak memiliki fungsi yang spesifik dan hanya berisi area terbuka dengan beberapa podium dan tribun. Akan tetapi, ruang memiliki sifat adaptif dan fleksibel yang menyesuaikan dengan kebutuhan aktivitas apa yang akan dilakukan. Sehingga, aktivitas di dalamnya dapat berubah sewaktu waktu dan tidak pernah sama, seperti acara bazaar, pameran, pagelaran, konser, dan aktivitas lainnya seperti pada Gambar 13.

### 3) Massa Bangunan

Dengan banyaknya fungsi ruang dan juga konektivitas yang ada, maka harus diimbangi dengan daya tampung yang cukup besar, baik dari segi jumlah pengguna/pengunjung maupun banyaknya jumlah moda transportasi. Hal ini mengantisipasi kelebihan muatan atau kapasitas yang mengakibatkan terbentuknya permasalahan lainnya.

### B. Eksplorasi Formal dan Teknis

Material, bentuk dan juga ekspresi fasad dari objek rancangan diadaptasi dari ekspresi elemen urban di sekitar lahan dengan menggunakan metode kontekstualisme. Di sekitar lahan terdapat beberapa jenis material yang dominan digunakan pada bangunan yaitu kayu, seng, besi, beton, dan baja. Material yang ada diadaptasi ke dalam objek rancangan pada tiap bagiannya masing-masing seperti pada Gambar 15. Selain pengamatan terhadap penggunaan material, terdapat juga pengamatan terhadap kondisi area yang terdapat di sekitar lahan untuk diadaptasi dan direspon ke berbagai ekspresi bangunan, area tersebut antara lain:

1. Area kampung/permukiman kumuh yang terdapat di bagian utara dan dekat bantaran kali Ciliwung (Jl. Manggarai Utara II)
2. Area perumahan besar warga di bagian timur (Jl. Manggarai Utara VII)
3. Area perumahan besar warga di bagian selatan (Jl. Manggarai Utara VIII)
4. Area aktivitas transportasi dan Stasiun Manggarai di bagian barat (Jl. Manggarai Utara I)

Area yang berada di sekitar lahan memiliki kondisi eksisting masing-masing. Tiap area memiliki karakter yang berbeda dan juga kontras satu dengan lainnya. Beberapa karakter yang terdapat pada tiap area tersebut diadopsi dan diterapkan pada bagian *façade* bangunan seperti pada Gambar 16 dan Gambar 17. Selain itu proses rancangan dilakukan pada pengolahan tatanan massa agar merespon tiap bagian yang menghadap area-area yang memiliki ekspresi yang hampir sama seperti pada Gambar 14.

1. Area kampung/ permukiman kumuh: tidak teratur, *chaos*, *overlapping*, memiliki perbedaan ketinggian, variative dalam material, bentuk, dan lain-lain. Area ini direspon dengan massa yang tidak teratur, *overlapping*, bermain ketinggian atap, dan juga rancangan *façade* yang variatif dengan pola *patching* menggunakan material tertentu yang ekspresinya diambil dari lingkungan sekitar
2. Area perumahan besar: massa cukup masif, teratur, dan memiliki bentuk sama (monoton). Area ini direspon dengan ekspresi monoton dengan pengolahan segmentasi fasad, massa cukup masif, dan minim ornamentasi.
3. Area aktivitas transportasi: dinamis, kontras, dan memiliki perbedaan material. Area ini direspon dengan

*façade* yang dinamis menerus menuju bagian atap dan bukaan yang mengikuti bentuk Stasiun Manggarai.

Pada akhirnya program dari pengintegrasian pasar dan *interchange* yang sudah disusun sedemikian rupa akan digabungkan dengan respon ekspresi formal rancangan dari respon kawasan yang berbeda dari tiap sisinya.

## V. RANCANGAN

Pada akhir dari proses perancangan, program yang sudah dirancang digabungkan dengan ekspresi konteks kawasan. Objek rancangan menggabungkan dua kondisi yaitu *chaos* dan *order*. Kondisi kawasan Manggarai yang tidak teratur, diekspresikan dalam rancangan yang memiliki karakter yang berbeda memunculkan kondisi *chaos*.

Program di dalamnya yang mencoba membenahi kondisi yang ada dengan keteraturan dan adanya pengarah pola aktivitas diantara kondisi yang tidak teratur memunculkan kondisi *order* melalui program yang dihadirkan.

Penggabungan dua kondisi (*chaos* dan *order*) menciptakan dua buah kondisi identitas dari kawasan Manggarai yang baru, melalui penataan program yang memperbaharui kondisi kawasan dan Manggarai lama seperti pada Gambar 18, Gambar 19, dan Gambar 20.

## VI. KESIMPULAN/RINGKASAN

Kawasan Manggarai merupakan kawasan yang cukup vital bagi kota Jakarta. Kompleksnya isu yang terdapat di Manggarai, antara lain konektivitas dan vitalisasi transportasi, friksi sosial masyarakat, dan matinya Pasaraya Manggarai sebagai wadah komunal menghambat kondisi aktivitas yang ada di dalamnya.

Objek rancangan berfungsi sebagai katalis dengan berbagai kriteria yang dihadirkan. Kriteria yang diajukan berusaha merespon isu yang ada. Penciptaan wadah transportasi berupa *interchange* untuk mengintegrasikan struktur urban dan sarana moda transportasi berusaha mengurai kekacauan dan ketidakteraturan aktivitas transit yang ada agar menjadi lebih cepat dan teratur.

Penciptaan pasar dan juga ruang komunal eventual yang adaptif juga fleksibel, mencoba untuk meningkatkan interaksi sosial antar masyarakat maupun dengan pengguna lainnya. Pengadaan program pasar dan ruang komunal eventual menjadi salah satu upaya menciptakan wadah komunal baru dan juga sarana agar mengurangi friksi sosial yang terjadi.

Dari hasil rancangan ditujukan untuk menciptakan kontrol pola aktivitas pada kawasan Manggarai yang setidaknya mengurangi dampak ataupun penyebab terjadinya isu yang terjadi di kawasan Manggarai.

## DAFTAR PUSTAKA

- [1] M. A. Adhiprasasta, "Pengembangan Stasiun Pusat Regional di Manggarai-Jakarta Selatan," Institut Teknologi Sepuluh Nopember, 2017.
- [2] B. Farmer, H. J. Louw, and A. Napper, *Companion to Contemporary Architectural Thought*. London and New York: Taylor & Francis, 1993.
- [3] P. D. Plowright, *Revealing Architectural Design: Methods, Frameworks and Tools*. New York: Routledge, 2014.
- [4] D. A. Kopec, "Environmental psychology for design," *Fairchild Publ. Inc, London*, 2018.
- [5] D. Appleyard, "The environment as a social symbol: within a theory of

environmental action and perception,” *J. Am. Plan. Assoc.*, vol. 45, no. 2, pp. 143–153, 1979.

- [6] B. Tschumi, *Six Concepts, Excerpt from Architecture and Disjunction*. Cambridge: The MIT Press, 1994.
- [7] K. Jormakka, *Basics Design Methods*. Basel: Birkhäuser Architecture, 2003.