

'Slow Space Architecture' : Peran Pengalaman Spasial Fasilitas Transit Antarmoda pada Pengguna

Muhammad Daffa Almadani dan Kirami Bararatin

Departemen Arsitektur, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS)

e-mail: q.ramy.b@arch.its.ac.id

Abstrak— Pengguna transportasi umum di Jakarta mayoritas muncul dari kalangan pekerja kantoran, mahasiswa, dan pelajar yang membutuhkan akses dan mobilitas yang cepat untuk berpindah lokasi. Seringkali dalam menjalankan rutinitas sehari-hari, para pengguna ini merasakan dampak psikologis berupa kejenuhan. Hal ini tentunya menjadi concern untuk menghadirkan rancangan fasilitas transit yang tidak generik terutama pada penyediaan aspek spasial dalam rancangan yang perlu untuk menjadi fokus dalam mengatasi kejenuhan melalui penanaman pengalaman ruang sebagai media untuk me-refresh atau me-recharge penggunafasilitas transit. Dengan memanfaatkan beberapa hal yang menjadi aspek untuk diselesaikan dalam rancangan, maka kemudian aspek-aspek ini ditranslasikan menjadi *force* dengan menggunakan tahapan desain *force-based framework*, baik aspek yang berkaitan dengan ranah arsitektural maupun non arsitektural, serta menentukan pendekatan desain dan teori pendukung yang sesuai untuk mewujudkan media pengalaman spasial terhadap pengguna yang diinginkan. Kemudian dari tahapan desain, pendekatan, dan teori akan menghasilkan prinsip desain yang kuat dan diperjelas melalui program aktivitas dan ruang, serta kriteria dan konsep desain sebagai sarana untuk memvisualisasi intensi dalam rancangan arsitektural.

Kata Kunci— Pengalaman, Pengguna, Spasial, Transit, Transportasi Umum.

I. PENDAHULUAN

TRANSPORTASI umum merupakan bentuk dari pelayanan publik yang dihadirkan oleh pemerintah setempat untuk masyarakatnya, demi meningkatkan mobilitas serta mengkampanyekan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Sistem transportasi umum telah dijalankan oleh banyak kota-kota maju diseluruh belahan dunia tak terkecuali Jakarta.

Dengan menyandang status kota metropolitan dan ibu kota negara, Jakarta dipenuhi oleh populasi masyarakat asli daerah Jakarta, dan pendatang dari kota-kota lain di seluruh Indonesia. Kebutuhan bermobilisasi secara massal sangat dibutuhkan disini. Sebagai contoh eksisting stasiun MRT Gambar 3. Selain kebutuhan umum untuk bergerak dan bermobilisasi, kebutuhan khusus juga harus ditunjang dimana hal ini direspon melalui aktivitas pergerakan manusia dalam melaksanakan rutinitas sehari-hari. Tapak yang terpilih yaitu eksisting Stasiun MRT Fatmawati, yang berada di Jl RA Kartini, dan Jl tol lingkaran luar Jakarta Untuk luasan tapak terpilih sebesar 12.743 m². Gambar 1&2.

Fasilitas Transit Antarmoda adalah sebuah fasilitas yang mawadahi kebutuhan transit intermoda dan terintegrasi dengan sistem transportasi dan membentuk simpul antar



Gambar 1. Eksisting Site Stasiun MRT Fatmawati.



Gambar 2. Kondisi Lalu Lintas Pada Site Stasiun MRT Fatmawati.

kawasan dalam kota. Selama ini penggunaan Fasilitas Transit Antarmoda dimaknai oleh masyarakat sebagai sarana untuk mempermudah ruang gerak dan fleksibilitas dalam berganti antar moda transportasi, khususnya di ibukota DKI Jakarta, dimana layanan transportasi umum berkembang secara pesat. Gambar 4.

Namun masih terdapat beberapa fasilitas transit yang perlu untuk dibenahi dari segi kenyamanannya, seperti desain tangga dan ramp halte yang terlalu curam, fasilitas *pedestrian way* yang kurang layak, dsb. Seringkali Pemerintah Provinsi DKI Jakarta hanya melakukan evaluasi untuk sarana transportasi, seperti penambahan unit kendaraan dan *maintenance*, namun seringkali melupakan prasarana yang tidak kalah penting sebagai wadah untuk menggunakan sarana transportasi umum. Dengan hadirnya sarana yang baik disertai dengan perbaikan prasarananya, maka kecenderungan masyarakat untuk beralih ke moda transportasi umum juga akan meningkat [1]. Beragam macam moda transportasi umum di Jakarta dengan rute yang beragam juga, mendorong isu-isu aksesibilitas dan kemudahan untuk berpindah antara satu moda transportasi ke moda transportasi yang lain Gambar 5. Kebutuhan masyarakat untuk sangat *mobile* dan memerlukan waktu sesingkat mungkin menjadi sebuah *trigger* untuk



Gambar 3. Eksisting Stasiun MRT Fatmawati.



Gambar 4. MRT Jakarta.

menghadirkan perancangan sebuah wadah singgah yang mampu untuk menggabungkan beberapa hub transportasi umum yang dapat membentuk simpul antar kawasan. Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) sendiri dipilih karena memiliki tujuan untuk memberikan sebuah alternatif dan pemecahan masalah bagi pertumbuhan kota metropolitan seperti Jakarta yang cenderung memiliki pola pengembangan yang berorientasi [2].

Jakarta atau secara resmi bernama DKI Jakarta (Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta) adalah Ibu Kota Negara dan kota terbesar di Indonesia, Jakarta merupakan satu-satunya kota di Indonesia yang memiliki status setingkat provinsi. Jakarta terletak di pesisir bagian barat laut Pulau Jawa yang dahulu pernah dikenal dengan beberapa nama di antaranya Sunda Kelapa, Jayakarta, dan Batavia. Jakarta memiliki luas sekitar 664,01 km² (lautan: 6.977,5 km²), dengan penduduk berjumlah 11.100.929 jiwa (2020). Wilayah metropolitan Jakarta (Jabodetabek) yang berpenduduk sekitar 28 juta jiwa, merupakan metropolitan terbesar di Asia Tenggara atau urutan kedua di dunia. Sasaran dari konteks rancang adalah seluruh lapisan masyarakat yang membutuhkan moda transportasi umum sebagai sarana untuk berpindah tempat, terutama masyarakat yang membutuhkan akses cepat dan konektivitas untuk berganti antar moda transportasi Gambar 6 pengguna moda transportasi umum tersebut diantaranya kalangan pekerja, pelajar, dan mahasiswa untuk menunjang rutinitas sehari-hari (rumah, kos, sekolah, kantor, toko dll). Seringkali dalam melakukan rutinitas sehari-hari, masyarakat mendapati kondisi psikologis berupa kejenuhan. Objek rancangan yang diusulkan berupa fasilitas transit antar moda yang mengakomodasi beberapa hub transportasi umum, tidak terlepas sebagai wadah transit untuk memenuhi kebutuhan umum masyarakat, namun juga memenuhi kebutuhan psikologis berupa kehadiran kualitas spasial ruang transit yang mampu untuk menghadirkan kesan psikologis bagi



Gambar 5. Aktivitas Naik Turun Antarmoda Transportasi Umum.



Gambar 6. Aktivitas berjalan kaki masyarakat pada ruang publik

masyarakat yang singgah, seperti kesan *me-refresh / re-charge* orang melalui aspek visual atau sensoris baik pada interior ataupun ruang luar. Gambar 7.

Permasalahan pada isu dan konteks di atas pada akhirnya memunculkan beberapa pertanyaan perancangan yaitu:

1. Bagaimana cara untuk menghadirkan pengalaman spasial pada fasilitas transit antar moda? baik dalam ruang dalam (interior), ruang luar (eksterior) dan keterhubungan keduanya
2. Bagaimana sebuah ruang spasial dapat mengakomodasi perbedaan pergerakan manusia yang cenderung beragam?

Masalah tersebut kemudian direspon secara arsitektural dengan merumuskan prinsip desain sehingga menjadi pembeda antara objek rancangan dengan tempat transit yang lain. Respon arsitektural juga dilakukan dengan penataan area tapak untuk mengintegrasikan massa bangunan dan ruang luar.

Aspek spasial sendiri dimaknai sebagai hubungan simbolik antara massa padat dan volume ruang dalam desain lingkungan yang diekspresikan dalam beberapa skala. Skala spasial diantaranya skala ruangan, skala bangunan, dan skala perkotaan. Spasial skala perkotaan, ruang terbentuk antara formasi bangunan pada konteks perkotaan [3].

Pengalaman ruang terbentuk dengan adanya pergerakan sikuensial yang menghubungkan ruang-ruang dalam bangunan atau serangkaian ruang eksterior maupun interior. Pergerakan melalui ruang itu disebut dengan sirkulasi [4]. Adapun elemen sirkulasi yaitu pencapaian dan pintu masuk. Yang terbagi lagi menjadi konfigurasi jalur, hubungan-hubungan jalur ruang dan bentuk sirkulasi. Bentuk spasial/ruang mengalami perubahan secara aditif dan subtraktif [5].

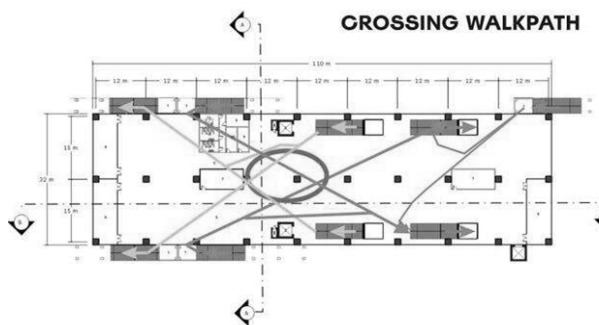
Dalam upaya meningkatkan prasarana fasilitas transit antarmoda, maka kualitas ruang transit juga harus dipertimbangkan, baik untuk memenuhi kebutuhan fisik



Gambar 7. Ilustrasi pengalaman ruang yang dirasakan melalui pergerakan.



Gambar 9. Skema *slow space* pada Grand Central Station NY



Gambar 12. Diagram Skema *Crossing Walkpath* Pada Denah Skematik

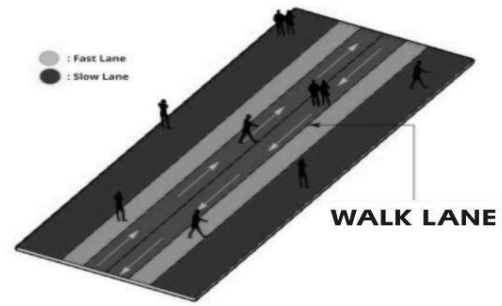
maupun kebutuhan psikologis dari penggunanya, penyelesaian arsitektural dilakukan dengan penggunaan aspek visual maupun non-visual (sensorik) untuk membuat pengalaman ruang yang berbeda dan menimbulkan kesan nyaman dan menarik bagi penggunanya.

II. METODE PENELITIAN

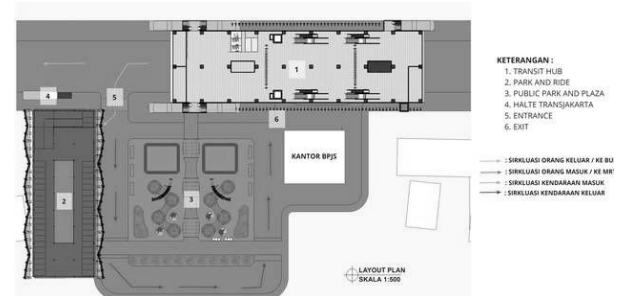
Pada metoda penelitian menggabungkan antara pendekatan desain, tahapan desain, dan hasil survey aspirasi dari pengguna transportasi umum untuk mendapatkan perspektif mereka. Untuk pendekatan desain terpilih menggunakan *slow space architecture* Gambar 8 yang didasari oleh hubungan antara ruang, waktu, dan arsitektur, dan bagaimana ketiga aspek tersebut saling terhubung dan mempengaruhi satu sama lain.

Keberadaan hubungan antara ruang dan waktu yang kuat dan menyatu akan menghasilkan pengalaman arsitektur yang kuat. Hal ini dilihat oleh arsitek sekaligus filsuf, Juhanni Pallasma dalam bukunya (*The Eyes of the Skin: Architecture and the Senses*, 1996), ia berujar bahwa “waktu dan ruang selamanya terikat satu sama lain. Materi, ruang, dan waktu menyatu menjadi satu pengalaman tunggal” yang pada akhirnya arsitektur dilihat sebagai sebuah alat untuk membebaskan manusia dari segala aktivitas dan kesibukannya dengan “melambatkan” dan memberi pengalaman mendala Gambar 8.

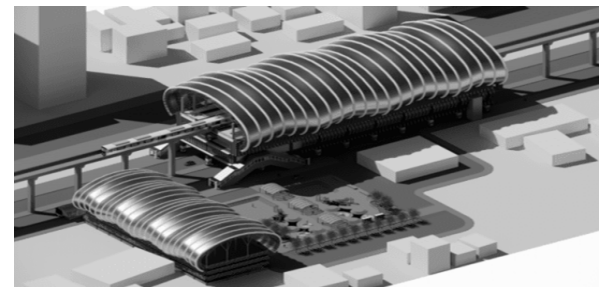
Dinamika pergerakan masyarakat khususnya pada ruang publik sangat beragam, salah satu contoh dari penerapan *Slow*



Gambar 13. Skema *Fast Lane* Dan *Slow Lane*



Gambar 14: *Site Plan* Beserta Alur Sirkulasi



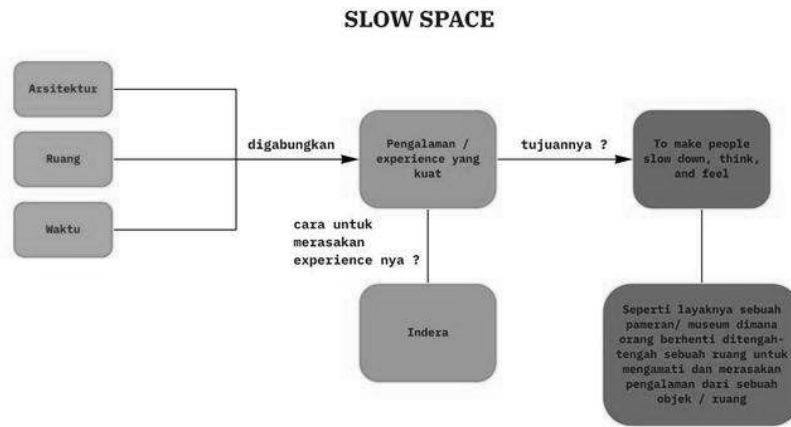
Gambar 15. Perspektif Massa Dari Atas

Space ini adalah pada Grand Central Station di New York, dimana bangunan ini adalah merupakan stasiun komuter yang cukup padat dan sibuk. Hanya dengan mendengar “padat” dan “sibuk” saja kita sudah bisa membayangkan bagaimana ritme dan aktivitas orang yang tiada hentinya berlalu lalang secara cepat di stasiun ini dan kita tidak bisa “melambat” jika harus mengejar keberangkatan atau berpindah kereta Gambar 9. Namun faktanya ketika berada di tengah tengah hall stasiun ini, permainan skala yang megah, proporsi, dan pencahayaan sangat memberikan kesan menenangkan, bahkan faktanya beberapa orang yang singgah disana ada yang hanya diam ditengah-tengah hall, terkadang mereka duduk untuk menikmati pengalaman yang cukup dalam yang di hadirkan pada “ruang” tersebut.

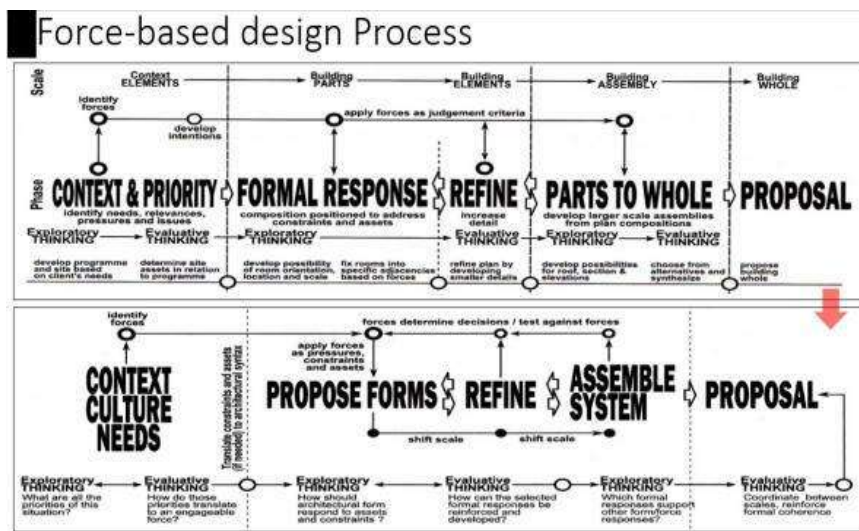
Pada Tahapan Desain / *Design Process*, dipilihlah *Force Based Framework*. *Framework* sendiri bertujuan untuk membentuk kerangka berpikir dalam merancang sebuah desain, *framework* berguna untuk membantu perancang dalam menentukan batasan - batasan dan mengembangkan desain mereka, serta mengatasi permasalahan yang mungkin terjadi dalam tahapan proses desain Gambar 10 [6].

Force sendiri adalah faktor non-normal yang dapat digunakan untuk membuat keputusan dalam mendefine form / bentuk. Jenis *force* dan komposisi spesifiknya berasal dari situasi yang direspon oleh arsitektur. Bisa berupa : *context*, *cultural content*, dan *recognition of needs* [6].

Hal hal yang dapat mempengaruhi dan merespon *force* dalam desain arsitektural adalah fase *identify forces* yang meliputi: *constrain*, *asset*, dan *pressure*. *Constrain* adalah



Gambar 8. Diagram Brainstorming pendekatan Slow Space.



Gambar 10. Diagram Force Base Framework.



Gambar 11. Context, Culture, Needs pendekatan Rancang.

pembatasan yang membatasi dan membentuk eksterior bangunan, *Asset* adalah poin poin positif yang dapat menjadi kelebihan dalam site, dan *Pressure* adalah faktor-faktor pemoderasi pada bentuk yang akan diajukan Gambar 11.

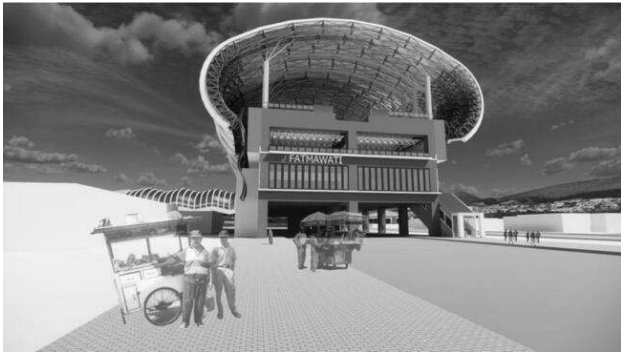
Force didapat dari proses brainstorming latar belakang masyarakat Jakarta dan rutinitas mereka sehari-hari, yang mengerucut pada 3 poin : *Boredom from Routine*, *Movement*, dan *Space*. Ketiga force tersebut ditranslasikan kedalam bentuk *constraint*, *asset*, dan *pressure*. Kemudian *force* akan menjadi fokus utama yang harus diselesaikan dalam

rancangan melalui proses *proposed form*, yang membentuk massa bangunan dan ruang luar sesuai kriteria desain yang diharapkan.

III. HASIL DAN EKSPLORASI

A. Site Plan

Site plan memperlihatkan duduknya bangunan beserta posisinya dalam tapak, serta memperlihatkan bangunan eksisting disekeliling tapak, sementara layout plan



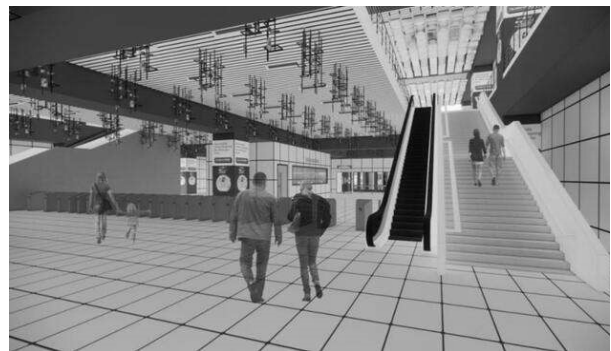
Gambar 16. Perspektif Eksterior Massa Transit Hub.



Gambar 18. Gambar Perspektif Interior Area Komersial.



Gambar 17. Gambar perspektif plaza ke arah Transit Hub.



Gambar 19. Gambar Perspektif Interior Area Penerimaan.

memperlihatkan site plan yang sudah dipotong untuk memperlihatkan lantai dasar dari bangunan. Gambar 14.

Site plan juga menunjukkan keterhubungan antara massa dan juga ruang terbuka, bagaimana hubungan spasial antara massa stasiun dan halte dibentuk, pengaturan ruang luar, dan penataan pejalan kaki yang membentuk hubungan spasial antara 2 massa.

B. Eksterior dan Tampak

Tampak bangunan menghadirkan bentuk visual eksterior yang akan ditampilkan dan menimbulkan kesan awal bagi orang yang melihatnya. Pada tampak massa 1 menggunakan bentuk selubung bangunan yang bergelombang, menunjukkan kesan dinamis yang diambil dari tipologi bangunan transit yang mengedepankan konsep bergerak Gambar 15.

Hal ini juga diadaptasi pada bentuk atap yang berupa kurva bergelombang pada 2 massa, menunjukkan kesenambungan dan keseragaman penggunaan unsur geometri pada bangunan. Pada tampak massa 2 menggunakan selubung berupa tanaman rambat Lee Kuan Yew, menunjukkan kesan *green building* dan *refreshment* untuk mata para pengunjung yang juga masuk ke kriteria desain yang dicanangkan sebelumnya.

C. Denah

Skema sirkulasi ditunjukkan langsung pada denah skematik dengan memperjelas *slow lane* dan *fast lane* pada sirkulasi pejalan kaki serta membentuk *crossing walkpath* Gambar 12 & 13.

D. Interior & Ruang Luar

Menunjukkan perspektif pejalan kaki dari arah timur menuju ke barat yang menunjukkan fasad bangunan stasiun dari arah timur, dimana titik fokus utama bagi pengunjung adalah bentangan atap *space truss* dari bangunan stasiun Gambar 16.

Pada area plaza, pengunjung disuguhkan oleh penataan area khusus untuk pejalan kaki yang didukung oleh pengalaman spasial berupa sikuensial yang dibentuk oleh peletakkan *pergolla* Gambar 17, serta area bermain anak dan area tunggu yang berada diantara area pejalan kaki. Sedangkan pada perspektif interior menunjukkan visualisasi konsep pendekatan yang akan ditanamkan pada desain khususnya pada ruang spasial, dimana aspek-aspek peletakkan desain interior dari rancangan mengacu pada kriteria desain berdasarkan kebutuhan dari pengguna melalui survey yang telah dilakukan pada bagian konsep desain.

Elemen ornamen gelombang pada langit-langit menjadi titik vokal dari pendekatan yang ditanamkan. Untuk pengalaman melalui indra yang ditonjolkan lebih berupa visual. Pada ornamen yang diinstalasikan pada plafon diintegrasikan oleh komponen utilitas berupa pencahayaan lampu.

Untuk mengantisipasi kebosanan bagi pengunjung yang sudah sering berpergian melalui stasiun, maka hal yang dimasukkan pada rancangan adalah elemen spasial yang lebih dinamis, dalam artian dapat berubah dan dapat diatur dengan durasi tertentu, seperti yang terlihat pada gambar diatas, spot-spot kosong pada area interior bangunan diisi dengan advertisement atau papan iklan yang juga tertempel pada kolom-kolom bangunan sebagai media komunikasi digital pada pengunjung. Gambar 18. Kemudian pada *setting* malam hari, ornamen yang ditempelkan pada langit-langit dapat memantulkan ambient lighting yang dapat berganti-ganti setiap detik yang menimbulkan kesan dinamis.

Pada interior banyak menggunakan detail ornamen yang menggantung pada *ceiling* bangunan untuk menimbulkan kesan pengalaman ruang pada pengguna, selain itu permainan skala pada lantai paling atas dengan atap tanpa ada plafon menimbulkan kesan lega dan megah yang membuat pengguna secara tidak sadar mengamati langit-langit sambil menunggu jadwal kereta yang akan datang Gambar 19.

IV. KESIMPULAN

Melalui permasalahan yang telah dirumuskan, yaitu bagaimana kejenuhan masyarakat dalam melakukan rutinitas sehari-hari, terutama di kota metropolitan seperti Jakarta yang memiliki tingkat stress masyarakat urban yang tinggi, maka hal tersebut bisa direspon secara arsitektural dengan penyediaan kualitas spasial yang baik serta menimbulkan dampak psikologis yang positif bagi penggunaannya.

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, terdapat berbagai macam cara untuk menghadirkan kualitas spasial yang positif dengan mulai untuk memahami sudut pandang pengguna, apa yang mereka inginkan dan rasakan, serta melalui serangkaian uji coba terhadap perilaku dan pergerakan masyarakat pada ruang publik. Objek rancang mencoba untuk mengintegrasinya dengan konteks wilayah di Kota Jakarta yang memiliki pertumbuhan ekonomi yang tinggi, kehidupan urban yang terus berkembang, dan memanfaatkan kepadatan dan ritme masyarakat dalam beraktivitas dan berpindah tempat.

Melalui tahapan desain *force base framework*, berbagai macam permasalahan ini ditranslasi dalam bentuk *force* yang

dapat berupa tantangan yang harus diselesaikan (*constraint*) dan *force* yang berupa informasi atau nilai plus yang bisa dimanfaatkan dalam perancangan selanjutnya (*asset*), juga dibantu oleh pendekatan dan teori pendukung yang membentuk prinsip desain yang kuat.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] A. Prawata, "Fasilitas Transit Transportasi Umum sebagai Media untuk Menciptakan Mobilitas dan Bagian Kota Jakarta yang Sehat," *ComTech*, vol. 5, no. 2, pp. 879–886, 2014.
- [2] Dagun and Save M, *Busway Terobosan Penanganan Transportasi Jakarta*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2006.
- [3] Francis D. K. Ching, *Menggambar Desain*, II. Jakarta: Penerbit Erlangga, 2010.
- [4] Francis D. K. Ching, *Arsitektur: Bentuk, Ruang, dan Tata Letak*. Jakarta: Erlangga, 2008.
- [5] T. Wallin Andreassen, "(Dis)satisfaction with public services: the case of public transportation," *Journal of Services Marketing*, vol. 9, no. 5, pp. 30–41, Dec. 1995, doi: <https://doi.org/10.1108/08876049510100290>.
- [6] P. D. Plowright, *Revealing Architectural Design Methods, Framework and Tools*. 2014.