

BAB 2

LANDASAN TEORI

2.1 Pengertian Redevelopment

Salah satu pengertian redevelopment menurut Prof. Danisworo merupakan Upaya penataan kembali suatu kawasan kota dengan terlebih dulu melakukan pembongkaran sarana dan prasarana pada sebagian atau seluruh kawasan tersebut yang telah dinyatakan tidak dapat dipertahankan lagi kehadirannya. Biasanya, dalam kegiatan ini terjadi perubahan secara struktural terhadap peruntukan lahan, profil sosial ekonomi, serta ketentuan-ketentuan pembangunan lainnya yang mengatur intensitas pembangunan baru.

2.2 Pengertian Kawasan Perdagangan

Menurut Marwati Djoened perdagangan adalah kegiatan ekonomi yang mengaitkan antara para produsen dan konsumen. Sebagai kegiatan distribusi, perdagangan menjamin peredaran, penyebaran, penyediaan barang melalui mekanisme pasar, dan pasar adalah tempat orang melakukan jual beli.

2.3 Pengertian Kegiatan Transit dan Transfer

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) kegiatan *transit* berarti lewat suatu tempat atau dapat berarti kegiatan singgah sementara. Penyesuaian dalam transportasi kota, transit berarti berpindah (lewat) stasiun dalam moda transportasi yang sama. Contoh kasus dalam penelitian adalah halte Transjakarta pada kawasan perdagangan Senen, transit dari halte Transjakarta koridor 2 menuju koridor 5 atau sebaliknya tanpa mengganti moda transportasi (Transjakarta). Kegiatan transit dapat menjadi potensi yang sangat baik dalam mendatangkan pengunjung yaitu dengan cara membuka akses menuju bangunan.

Kegiatan *transfer* berarti berpindah moda transportasi, contoh kasus dalam penelitian adalah kegiatan transfer pengguna transportasi umum bus (Transjakarta) menjadi kereta (Stasiun kereta Senen). Terjadi perpindahan moda transportasi menjadi kereta api disebabkan letak titik transportasi yang berdekatan (berjalan kaki ± 15 menit), kegiatan transfer ini juga sangat berpotensi untuk menghidupkan kawasan jika akses rute untuk transfer di buka masuk ke dalam bangunan.

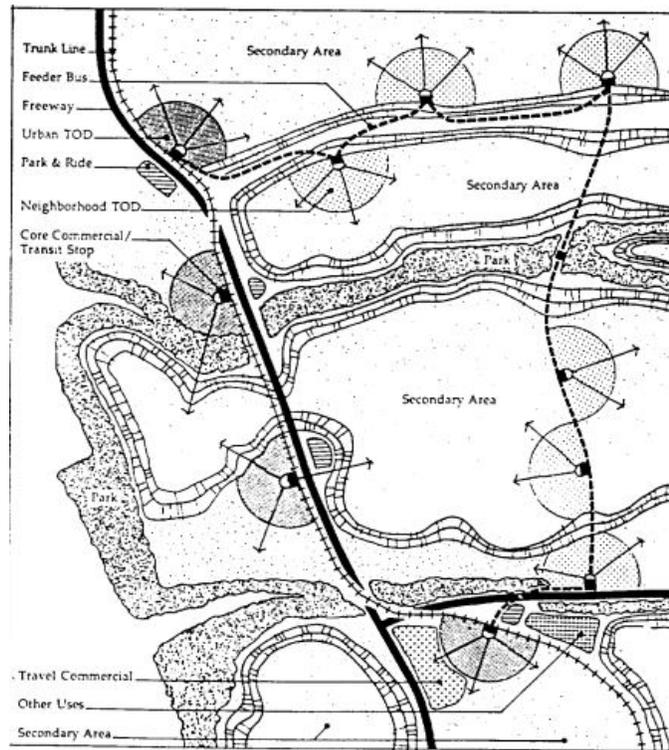
2.4 Pengertian Transit Oriented Development

Menurut Peter Calthrope dalam *Transit-Oriented Development Design Guidelines* tahun 1992 pengertian dari Transit-Oriented Development (TOD) adalah "sebuah komunitas bangunan mix-used yang mendorong

masyarakat untuk tinggal dan beraktifitas di area kawasan yang memiliki fasilitas transportasi umum dan menurunkan kebiasaan masyarakat mengendarai mobil pribadi". Pengembangan TOD harus berupa bangunan mix-used atau bangunan yang memiliki banyak fungsi. Stasiun kereta, terminal bus, halte bus, atau titik transportasi kota lainnya menjadi pusat kegiatan dengan taraf aktifitas tinggi yang akan semakin berkurang ketika semakin menjauhi titik transportasi kota yang ada. Pengembangan Transit Oriented Development memiliki radius optimal 400 sampai 800 meter dari tempat transit transportasi kota (stasiun kereta, terminal bus, halte bus,dll) menjadi satu pusat kegiatan yang menarik. Dengan memanfaatkan transportasi umum, masyarakat akan diarahkan untuk berjalan kaki atau menggunakan sepeda, sehingga penerapan konsep TOD akan sangat berpengaruh pada pedestrian pejalan kaki dan tersedianya lahan parkir kendaraan khususnya parkir sepeda. Berjalan kaki/menggunakan sepeda mengelilingi kawasan dapat mengurangi intensitas dari kendaraan pribadi, ketika kendaraan pribadi berkurang akan mengurangi kemacetan dan penggunaan bahan bakar, sehingga akan berdampak pada pengurangan polusi dari kendaraan di sekitar kawasan dan menciptakan situasi yang ramah lingkungan.

Terdapat beberapa syarat penempatan TOD yaitu berada pada jaringan utama angkutan massal, berada pada koridor jaringan bus dengan

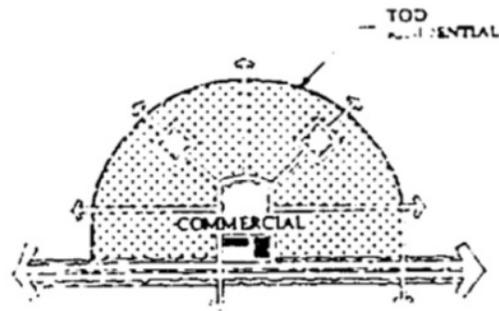
frekuensi yang tinggi, atau berada pada jaringan bus yang waktu tempuhnya kurang dari 10 menit dari jaringan utama angkutan massal.



Gambar 2.1 Pengembangan suatu kota menggunakan TOD
sumber : *Transit Oriented Development Design Guidelines*

Ketika persyaratan diatas tidak dipenuhi oleh suatu kawasan maka perlu diambil langkah untuk menghubungkan dengan angkutan massal, disamping itu yang juga perlu menjadi pertimbangan adalah frekuensi angkutan umum yang tinggi.

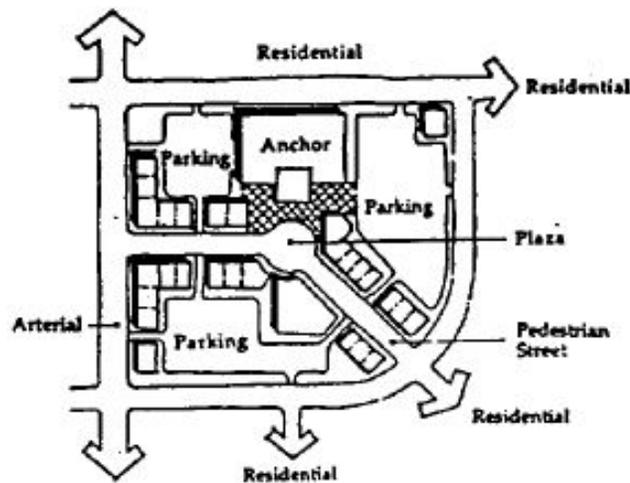
Pada setiap TOD harus memiliki sebuah bangunan *mixed-use* inti yang memiliki fungsi sebagai retail dan open space dengan luasan sekitar 10% dari total area TOD.



Convenience Center

Gambar 2.2 Area komersil dalam sebuah TOD
sumber : *Transit Oriented Development Design Gidelines*

Dalam penyusunan daerah komersil pada TOD juga memiliki beberapa konfigurasi yaitu harus memiliki keseimbangan antara pedestrian, memiliki jarak penglihatan yang cukup, dan akses yang baik. Toko retail besar harus memiliki kapasitas parkir mobil, dan toko toko kecil akan mengarah pada pedestrian, jalan jalan utama, dan plaza.



Gambar 2.3 Konfigurasi letak daerah komersial pada TOD
sumber : *Transit Oriented Development Design Gidelines*

Pada gambar 2.3 dapat terlihat bahwa retail besar (*anchor*) memiliki kapasitas parkir mobil tersendiri, sedangkan retail yang kecil di buat sepanjang pedestrian, terdapat plaza, dan area open space yang mendukung aktivitas berjalan kaki dan bersepeda. Konfigurasi yang baik dapat terlihat dari arus sirkulasi yang mudah di akses dari berbagai sisi.

2.4.1 Jenis *Transit Oriented Development*

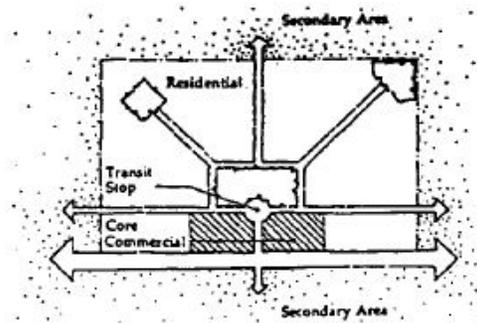
TOD dibagi menjadi 2 jenis yaitu *Urban TOD* dan *Neighborhood TOD*. *Urban TOD* adalah pengembangan yang berlokasi pada jalur lintas transportasi umum kota seperti terminal bus kota, stasiun kereta, maupun halte bus kota yang memiliki tingkat kepadatan yang tinggi dan bisa berpotensi menjadi daerah komersil.

Neighborhood TOD adalah pengembangan transit yang terbatas berlokasi pada rute feeder bus dalam sebuah wilayah perumahan yang bisa di akses sekitar 10 menit dari titik transportasi kota. *Neighborhood TOD* mempunyai lingkup yang lebih kecil dari *Urban TOD*, biasa akan melayani kebutuhan sehari hari dari sebuah perumahan.

Hal yang membedakan dari 2 jenis TOD ini berdasarkan pada ukuran besarnya titik transportasi lokasi pengembangan, *Urban TOD* memiliki cakupan titik transportasi yang lebih luas karena mencakup satu kota sedangkan *Neighborhood* terbatas hanya pada transportasi perumahan sekitar.

2.4.2 Transit System

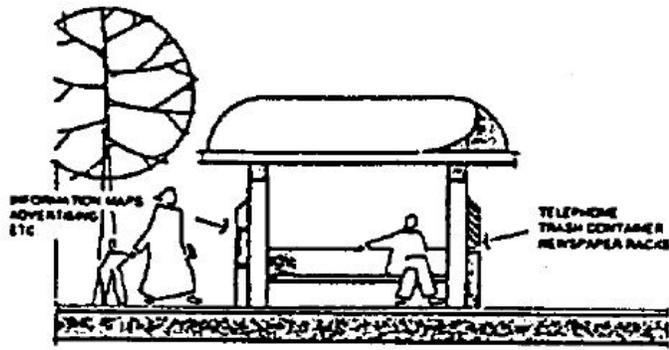
Dalam wilayah TOD dapat di masukkan area sekunder yang berfungsi sebagai tempat pemberhentian untuk menunjang kegiatan perpindahan transportasi yang ada (Transit dan transfer). Titik sekunder ini berada pada daerah pengembangan TOD dan tidak jauh dari pusat area komersil yang ada.



Gambar 2.4 Letak titik transit sekunder (transit stop)
sumber : *Transit Oriented Development Design Guidelines*

Titik transit sekunder ini berada pada area yang harus mudah di akses dari titik transportasi kota maupun dari dalam area pengembangan TOD, seperti taman atau open space.

Fasilitas yang harus disediakan pada titik transit sekunder ini harus menyediakan tempat peneduh dari hujan ataupun panas, luasan yang cukup untuk menurunkan penumpang, telepon umum, pencahayaan yang cukup, dan parkir sepeda yang nyaman.



Gambar 2.5 Suasana titik sekunder
sumber : *Transit Oriented Development Design Guidelines*

Jalan pedestrian menuju titik sekunder ini juga harus di desain senyaman mungkin untuk di lalui pejalan kaki maupun sepeda.

2.4.3 Keuntungan dari Transit Oriented Development

Menurut Robert Cervero dalam reportnya *Transit-Oriented Development in the United States: Experiences, Challenges, and Prospects* (2006). Terdapat beberapa keuntungan dalam menggunakan sistem pengembangan TOD yang terbagi menjadi 3 faktor, yaitu **faktor lingkungan** yang akan mengurangi kemacetan dan intensitas kendaraan pribadi, mengurangi konsumsi dari bensin untuk kendaraan, memperbaiki kualitas udara, memperbanyak daerah open space kota, **faktor fisik** yang akan mengurangi biaya pembuatan jalan dan fasilitas parkir, menaikkan nilai dari sebuah properti, menaikkan pajak dari sebuah properti, dan **faktor sosial** akan menaikkan interaksi sosial dalam kawasan, secara tidak langsung membuat pola hidup sehat dalam bermasyarakat karena berjalan kaki dan bersepeda, mengurangi resiko kecelakaan kendaraan di jalan, transportasi umum kota akan berkembang, mengurangi biaya transportasi, mengembangkan peluang

bisnis di kawasan TOD, dan menaikkan kualitas hidup dari lingkungan sekitar.

2.4.4 Peningkatan nilai investasi dengan sistem Transit Oriented Development

Nilai investasi sebuah properti akan sangat berkembang dengan adanya sistem TOD yang akan mempengaruhi nilai dari fungsi bangunan seperti hunian, perkantoran maupun pertokoan (perdagangan). Dalam evaluasi dari berbagai kota yang telah menerapkan konsep TOD yang terdapat dalam report Capturing the Value of Transit (2008), terlihat kenaikan nilai investasi yang berkaitan dengan jarak titik transportasi kota dikarenakan lalu lintas manusia yang meningkat.

Tabel 2.1 Kenaikan nilai investasi dari berbagai kota

Land Use	Range of Property Value Premium	
Single Family Residential	+2% w/in 200 ft of station (San Diego Trolley, 1992)	to +32% w/in 100 ft of station (St. Louis MetroLink Light Rail, 2004)
Condominium	+2% to 18% w/in 2,640 ft of station (San Diego Trolley, 2001)	
Apartment	+0% to 4% w/in 2,640 ft of station (San Diego Trolley, 2001)	to +45% w/in 1,320 ft of station (VTA Light Rail, 2004)
Office	+9% w/in 300 ft of station (Washington Metrorail, 1981)	to +120% w/in 1,320 ft of station (VTA Light Rail, 2004)
Retail	+1% w/in 500 ft of station (BART, 1978)	to +167% w/in 200 ft of station (San Diego Trolley, 2004)

sumber : Capturing the Value of Transit

Dapat terlihat bahwa untuk fungsi retail (perdagangan) dapat diketahui peningkatan nilainya sebesar 1% dalam jarak radius 152m (500ft) dari titik transportasi kota seperti yang terjadi di kota San Fransisco Bay Area (BART) sampai peningkatan sebesar 167% yang berada dalam jarak 60m (200ft). Fungsi perkantoran juga mengalami peningkatan nilai sebesar 9% dalam jarak 91m (300ft) seperti pada kota Washington, peningkatan dapat meningkat sebesar 120% dalam jarak radius 400m(1320ft) dari titik transportasi kota. Hasil menurut survey dari berbagai kota, radius yang terdekat dengan titik transportasi massal akan sangat cocok sebagai area perdagangan dan perkantoran. redevelopment kawasan pasar senen dengan konsep TOD menjadi jawaban sebagai salah satu cara untuk menaikkan nilai investasi dari pusat perdagangan kawasan pasar senen yang juga akan menaikkan kualitas dari lingkungan kawasan.

2.5 Perhitungan Lebar Pedestrian

Perhitungan lebar pedestrian akan menggunakan perhitungan minimum dari pemerintah karena sangat di perlukan agar tidak terjadi penumpukan pejalan kaki, dengan penerapan konsep TOD (*Transit Oriented Development*) flow pejalan kaki yang menggunakan kendaraan umum akan berpengaruh pada lebarnya pedestrian dengan perhitungan minimum lebar pedestrian pejalan kaki (W) (*PEDOMAN PERENCANAAN JALUR PEJALAN KAKI PADA*

JALAN UMUM, No.032/T/BM/1999Lampiran No. 10 Keputusan Direktur Jenderal Bina Marga No. 76/KPTS/Db/1999 Tanggal 20 Desember 1999).

$$W = P + \underline{1,5}$$

35

Dimana : P = Volume pejalan kaki (orang/menit/meter)

W = Lebar jalur pejalan kaki

Volume pejalan kaki akan di ambil berdasarkan volume pengguna transportasi umum rata-rata, sehingga pedestrian yang terbentuk akan nyaman dan sesuai dengan kebutuhannya.

2.6 Hipotesis

Berdasarkan dari Teori dan referensi yang sudah ada, dapat diambil hipotesis bahwa pengembangan kawasan Senen dengan konsep Transit Oriented Development akan mengutamakan pada sirkulasi kawasan, terutama sirkulasi pejalan kaki pengguna transportasi umum, pengalaman baru dalam berjalan kaki dengan jalur yang lebar, nyaman, aman, dan akan banyak area terbuka dalam site untuk area hijau berdasarkan konsep TOD.

2.7 Kerangka Berfikir

