

PENERAPAN PRINSIP WALKABILITY JAHN GEHL PADA PLAZA DI PURWOKERTO SEBAGAI AREA REKREASI YANG PRAKTIS

Sanni Fadilla, Avi Marlina, Maya Andria Nirawati

Prodi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Sebelas Maret Surakarta

sannifadilla@student.uns.ac.id

Abstrak

Pertumbuhan kota sebagai tempat pertemuan yang mengundang banyak aktivitas menimbulkan banyak tuntutan baru yaitu kebutuhan untuk ruang kendaraan, tempat parkir, pedestrian, pemberhentian transportasi umum, dan lainnya. Dalam skala ruang kota, mengembalikan keseimbangan antara ruang publik (khususnya jalan) dan mobilitas perkotaan merupakan faktor perhatian utama untuk mengurangi dampak buruk pertumbuhan kota. Keberadaan lahan eks-Stasiun Timur Purwokerto yang terletak di kawasan strategis perkotaan menginspirasi gagasan Plaza Walkability sebagai ruang eksplorasi prospek kawasan dalam upaya menjadikan kota layak huni yang menawarkan bermacam atraksi dan kesempatan berinteraksi di ruang sosial dengan moda transportasi berkelanjutan. Konsep Walkability diharapkan dapat membuka koneksi baru terhadap fasilitas publik lainnya dalam kawasan terdesain. Penelitian ini menggunakan metode studi literatur, studi preseden, dan studi lapangan. Penelitian ini menghasilkan gagasan dengan tema pengaturan Walkability Jahn Gehl berupa pemanfaatan proximity kawasan pada adaptasi morfologi tapak, pengolahan distribusi fungsi tapak yang menggenerasi aktivitas opsional, dan konstruksi yang mengutamakan fleksibilitas terhadap variasi spasial dan visibilitas yang optimal.

Kata kunci: Plaza, Walkability, Purwokerto, Mobilitas

1. PENDAHULUAN

Pemilihan objek rancang Ruang Publik berupa Plaza yang menerapkan prinsip Walkability di Purwokerto dilandasi oleh potensi pembangunan kota 20 tahun kedepan. Perkembangan kota seringkali mengarah kepada padatnya aktivitas masyarakat perkotaan dan menyebabkan ketidakstabilan antara konteks sosial dan tempat tinggalnya. Plaza merupakan bentuk antisipasi untuk keserasian antara masyarakat dan ruang-ruang perkotaan. Plaza Walkability menawarkan solusi mobilitas masyarakat yang efektif dengan kombinasi solusi berupa objek rancang bangun yang diharapkan mengantisipasi penipisan sumber daya penting penyebab kualitas lingkungan menurun, dan menjadikan kota layak huni yang menawarkan bermacam atraksi dan kesempatan berinteraksi di ruang sosial dengan moda transportasi berkelanjutan.

Pengertian Plaza menurut *City of Vancouver Plaza Design Guide* adalah Ruang terbuka untuk kepentingan publik yang diciptakan berdasarkan bangunan dan jalan sekitarnya (City Council, 1992). Fungsi utamanya adalah untuk memberi kesempatan bermacam interaksi dan aktivitas masyarakat yang menghidupkan kota. Berbeda dengan dulu, Plaza bukan lagi area sisa dari bangunan sekitarnya, Plaza kini merupakan tujuan atau destinasi yang esensial keberadaannya. Sama seperti mendesain bangunan, Plaza juga membutuhkan program fungsi dan konsep yang kuat. Dalam bukunya mengenai *Urban Space* (Krier, 1979), menjelaskan terdapat dua unsur dasar ruang perkotaan yaitu street (jalan) dan alun-alun (Ruang Publik). Sedangkan dalam skala interior yang dibicarakan adalah koridor dan ruangan. Meminjam

definisi Spreiregen bahwa ruang-ruang kota dibentuk dari permukaan kota dan fasad bangunan yang melingkupi, sedangkan bentuk ruang publik kota tradisional secara umum berupa street dan square (Spreiregen & Paul D., 1965).

Ruang Publik memainkan peran penting untuk keberlanjutan kehidupan kota. Dengan menjadi karakter utama pembentuk komunitas inklusif dan kultur masyarakat kota, maka ruang publik berpengaruh langsung pada perubahan penggunaan jalan, pedestrian, dan mobilitas kota sehari-hari. Seharusnya perubahan yang terjadi membuat jalan lebih menarik bagi semua pengguna, meningkatkan fungsinya sebagai ruang hidup dan transportasi perkotaan, serta memenuhi kebutuhan fungsional sesuai demand masyarakat (Ravazzoli & Torricelli, 2017). Pada perannya sebagai wadah interaksi masyarakat maka sasaran perancangannya dibantu dengan penerapan Walkability untuk memastikan sejauh mana lingkungan binaan mendukung dan mendorong kegiatan berjalan dengan menyediakan kenyamanan dan keamanan pejalan kaki, menghubungkan masyarakat dengan beragam destinasi dalam jarak, jumlah waktu, dan usaha yang wajar, serta menawarkan atraksi visual dalam perjalanan. Dengan begitu, walkability tidak hanya mencakup kepraktisan dan kemudahan mobilitas, tetapi juga sebuah gagasan rekreasi. Sedangkan saat ini penerapan Walkability di Indonesia memiliki kendala persoalan kebijakan, karena regulasi yang mengatur pejalan kaki, yaitu UU No 22 Tahun 2009 dan Peraturan Menteri PU No. 03/Prt/M/2014 justru berfokus hanya kepada elemen fasilitas pejalan kaki, bukan mengenai penataan kawasan secara keseluruhan dan juga tidak menjelaskan mengenai kenyamanan atau experience para pejalan kaki. Sehingga tidak ada dorongan bagi masyarakat untuk menjadikan jalan kaki sebagai moda sehari-hari (Setianto & Joewono, 2016).

Salah satu fungsi ruang publik yang diproyeksikan pada tipologi Plaza adalah ruang terbuka yang berisi koridor-koridor menuju ruang publik dan merupakan ruang penghubung yang dilihat dari struktur perkotaan serta membagi ruang fungsional bangunan dan ruang transit di sekitarnya. Sebagai fasilitas publik yang menawarkan interaksi dan aktivitas masyarakat terhadap kota dalam lingkungan binaan terpilih, Walkability dihadirkan beriringan dengan sifat penghubung Plaza supaya menjadikannya teras kota yang menghubungkan destinasi dan bangunan sekitarnya secara praktis.

Potensi tapak seluas 40.500m² yang merupakan eks Stasiun Timur Purwokerto, adalah kesempatan untuk memaksimalkan *mixed-use* kawasan sekaligus optimalisasi moda transportasi kawasan yang efektif berkat variasi fungsi dan destinasi dalam kawasan tersebut.

2. METODE

Plaza Walkability sebagai tipologi spesifik dari ruang publik memiliki fungsi sebagai variasi dari sebuah ruang kota yang berperan sebagai teras kota dengan pendekatan yang menargetkan mobilitas kawasan binaan yang dinamis dan berkelanjutan. Sasaran desain Plaza Walkability secara jangka panjang berkaitan dengan kualitas iklim mikro kawasan, *behavior setting* masyarakat, serta penyeimbang antara kepadatan arsitektur dan mobilitas kota. *Urban Redevelopment Authority* menyatakan bahwa komponen pengaturan ruang publik dapat dilaksanakan dengan menggunakan akronim PLACES, yang terdiri dari:

- a. *People and programming* (Masyarakat dan strategi perancangan),
- b. *Lush Landscaping* (lansekap yang rimbun),
- c. *Accessibility* (aksesibilitas),
- d. *Comfort* (kenyamanan),
- e. *Exellence in design; Eye for detail; Engaging* (kesempurnaan. dalam desain;

perhatian pada detail; Atraksi),

- f. *Sense of delight and Sharing of spaces* (Rasa senang dan ruang bersama.)

Plaza sebagai objek rancang bangun berpegang pada prinsip Walkability menghasilkan kriteria desain untuk mencapai indikator ruang publik yang atraktif dan *walkable* secara maksimal. Dijabarkan *Quality Criteria for a Good City Network* oleh Jahn Gehl sebagai berikut (Gehl, 2010):

- a. Memberi koneksi ruang terdesain dengan destinasi lainnya
- b. Menampung pengunjung secara inklusif
- c. Memastikan keseimbangan pengguna jalan
- d. Akses yang mudah dipahami dan aman kecelakaan
- e. Menegaskan hirarki jalan dan tempat
- f. Memastikan rasa aman pengunjung saat siang dan malam hari

Department of Transport menyatakan bahwa pedestrian merupakan orang yang berjalan kaki, atau orang yang menggunakan alat bantu berjalan dengan roda seperti kursi roda, kereta bayi, hingga skateboard (U.S. Department of Transportation, 2013).

Mengolah review literatur ke dalam data tapak untuk dapat mengidentifikasi prioritas dari gagasan desain Plaza Walkability. Melalui data geografis dan klimatologi kawasan, kultur dan aktivitas masyarakat, kesenian dan sejarah, serta minat masyarakat terhadap penggunaan transportasi umum diolah untuk pemahaman kebutuhan pengguna, eksplorasi potensi kota, dan penyesuaian desain secara arsitektural.

Pemahaman lebih lanjut terkait penerapan *Walkability* dilengkapi dengan tahap *Streetscaping* untuk mengevaluasi *existing streetscape* kawasan yang didalamnya termasuk infrastruktur penggunajalan dan kondisi pencapaian antar destinasi. Diperdalam dengan pengamatan permeabilitas dan variasi fungsi kawasan untuk mengenali akses alternatif tapak, diversitas fungsi untuk pengalaman yang menarik, serta meningkatkan opsi kegiatan dengan *wide range of mixed-use*. Kemudian data diolah dalam lingkup makro tapak, termasuk di dalamnya analisis *surroundings*, konektivitas konteks tapak, dan modul makro tapak yang diadaptasi dari morfologi kawasan. Pemahaman makro diarahkan kepada produk desain berupa *Site Program*. *Site Program* meliputi adaptasi tapak terhadap jalan, terutama perencanaan program tepi site utara.

Program fungsi tapak berbasis modul makro tapak bukan diterapkan sebagai prinsip komposisi tata letak di dalam tapak, namun perhatian terhadap perbedaan *design treatment* di setiap modul makro yang dipecah lagi menjadi blok modul mikro tapak. *Target User's Flow Scenario* dari lingkup meso ini diupayakan dengan program fungsi tapak yang digenerasi berdasarkan aktivitas masyarakat sekitar tapak, analisis elemen natural tapak, dan potensi bukaan tapak yang kemudian menjadi sebuah produk lanjutan desain berupa skema *Site Guide*. Skema ini memuat modul tapak, *view line*, *center point*, *context line*, *main corridor*, potensi *entrance*, *site lobby*.

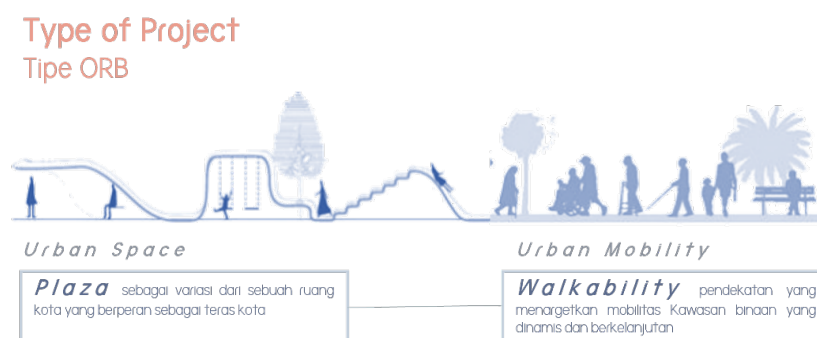
Transformasi site adalah tahap terakhir pengaturan Plaza Walkability sebelum eksplorasi lingkup mikro berupa perancangan massa dan lansekapnya yang diterapkan langsung dari studi tapak berupa solusi perancangan arsitektural. Secara khusus, rekomendasi desain dibuat mengikuti kebutuhan fungsi setiap zona dan impresi yang ingin dicapai oleh Plaza. Dimulai dengan perencanaan struktur dan konstruksi yang mendukung aktivitas *compact*,

efektif, nyaman, dan aksesibel terhadap potensi aktivitas terencana dan tidak terencana juga mendukung pemecahan spasial sesuai program variasi spasial plaza. Dilanjutkan perencanaan tampilan desain Plaza yang menunjukkan harmoni dan juga kontras terhadap kawasannya baik secara komposisi maupun proporsi.

Secara utuh konsep desain Plaza diupayakan melalui penyesuaian dengan konteks sekitar site dan ruang kota secara kawasan, peninjauan karakter lansekap dan kebiasaan masyarakat, penerapan kriteria kualitatif berupa kenyamanan, visual menarik, karakter khusus, ketajaman desain, harmoni, dan variasi spasial. Sedangkan Walkability diterapkan sebagai system pencapaian bagi pedestrian yang mudah, penambahan unsur pengalaman rekreasi dan visual, serta perhatian keselamatan sekaligus keamanan pedestrian.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Ruang publik yang diproyeksikan pada tipologi Plaza adalah ruang terbuka yang berisi koridor- koridor menuju ruang publik dan merupakan ruang penghubung yang dilihat dari struktur perkotaan serta membagi ruang fungsional bangunan dan ruang transit di sekitarnya dengan konsep pendukung Walkability sebagai atraksi pedestrian yang mempromosikan transportasi berkelanjutan untuk kemudahan pencapaian destinasi agar dapat membuka koneksi baru antar destinasi dalam kawasan secara praktis (lihat gambar 1).



Gambar 1

Skema Tipe ORB

Plaza sederhananya adalah ruang terbuka yang dirancang untuk penggunaan publik yang dilingkupi oleh gedung dan jalan (Lynch, 1964). Definisi yang cenderung abstrak dari plaza membutuhkan tema pengaturan tambahan supaya karakteristiknya menjadi spesifik. Dikatakan oleh Jan Gehl sebagaimana ruang publik dikatakan sukses ketika waktu singgah pengunjung lebih lama, keseimbangan pengguna jalan, ketersediaan variasi tempat berkunjung, koneksi pedestrian yang kuat, kelompok pengunjung beragam, dan keberadaan perencanaan aktivitas opsional (Gehl, 2010). Sejauh mana partisipasi perencanaan dan perancangan dalam lingkup arsitektural yang melibatkan prinsip *Walkability* dijabarkan dalam tabel 2 sebagai berikut.

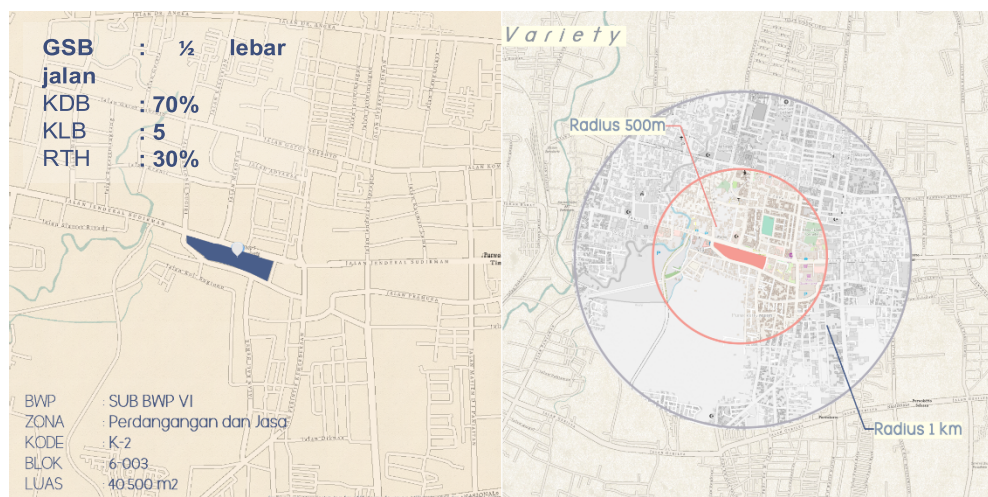
TABEL 1
KATEGORISASI SASARAN DESAIN BERDASARKAN FAKTOR PERSOALAN

Faktor Persoalan		Sasaran Desain
TAPAK	Konektivitas Konteks, Pedestrian Support	<ul style="list-style-type: none"> Meningkatkan konektivitas konteks tapak dengan menerapkan konsep Walkability Mempromosikan area rekreasi dengan jarak jangkauan masuk akal dan hambatan minim untuk meningkatkan minat masyarakat terhadap moda transportasi berkelanjutan.
PROGRAM RUANG	Multi pengguna, Variasi Aktivitas, Praktis/ compact	<ul style="list-style-type: none"> Menarik kelompok pengunjung yang lebih beragam dalam waktu singgah yang lebih lama melalui kelengkapan fasilitas ruang public
KONSTRUKSI	Efektif/ optimal, Fleksibel, Aksesibel	<ul style="list-style-type: none"> Memberi kesempatan aktivitas terprogram dan spontan melalui variasi spasial yang cermat terhadap fleksibilitas fungsi
TAMPILAN	Atraksi Pedestrian, Impresi Plaza terhadap kota	<ul style="list-style-type: none"> Menawarkan atraksi visual plaza terhadap pedestrian dengan merefleksikan harmoni dan kontras dari karakter visual kawasan

Penerapan Prinsip *Proximity* dan Permeabilitas Kawasan oleh Jahn Gehl pada Adaptasi Konektivitas Konteks Tapak

A. Data Tapak

Site merupakan eks Stasiun Timur, kepemilikan PTKAI dan anak perusahaannya yaitu Kereta Api Properti Manajemen (KAPM), dengan peruntukkan sebagai zona Perdagangan dan Jasa. Terletak di Komplek PJKA 386-388, JL. Jend. Sudirman, Purwokerto Lor Purwokerto, Sokanegara Kec. Purwokerto Tim. Kabupaten Banyumas, Jawa Tengah 53115. Topografi kota Purwokerto memiliki variasi ketinggian yang sederhana, dengan perubahan ketinggian maksimumnya hanya 85 meter dan ketinggian rata-rata diatas permukaan laut 86 meter.



Gambar 2
Data Tapak dan Lingkup Radius Tapak

B. Eksplorasi Tapak

Eksplorasi dilandasi fenomena prospek pemanfaatan lahan eks Stasiun Timur di kawasan perkotaan yaitu perencanaan *Purwokerto City Center*. Eks Stasiun Timur Purwokerto akan dibangun pusat perbelanjaan modern dan hotel bernama

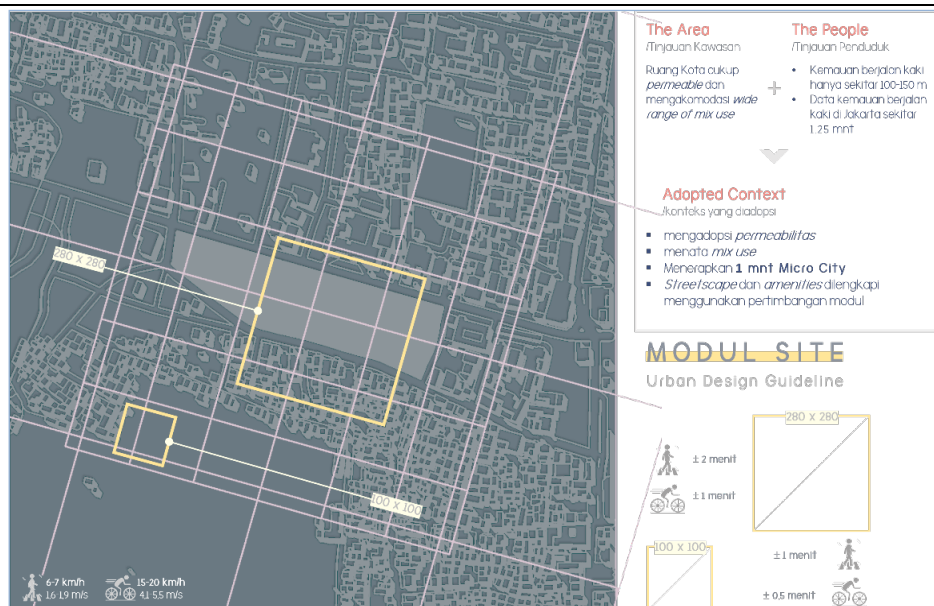
Purwokerto City Center (PCC). Untuk memberdayakan aset miliknya agar bisa menghasilkan pemasukan, PT KAI Membentuk anak perusahaan PT KAPM untuk mengurus pemanfaatan aset ini. Poin-poin kasus dari proyek pemanfaatan lahan diantaranya adalah lahan terbengkalai di pusat kota, pro dan kontra pedagang atas pengurusan, kaji ulang ANDAL (Analisis Dampak Lingkungan) yang tidak selesai, dan penundaan proyek karena Covid-19.

Keberadaan kawasan Kota Baru atau dikenal sebagai Jalan Bung Karno di kawasan Gerilya-Soedirman dalam jangkauan radius 1km dari tapak, serta RDTRK Purwokerto yang mendukung peningkatan jalur pejalan kaki dan pesepeda di kawasan Gerilya-Soedirman menjadi faktor pendukung prospek keberhasilan aktivasi kawasan lahan terbengkalai. Tinjauan kawasan di atas menjadi motif pertimbangan pemilihan tapak sebagaimana dijabarkan dalam poin-poin sebagai berikut: (1) Ekspansi Kota Baru Purwokerto, (2) Penyelamatan RTH, (3) Kontribusi rencana Pemerintah khususnya pengembangan Sub BWP VI, (4) Kedekatan dengan banyak destinasi masyarakat, (5) Luas site yang memungkinkan eksplorasi layout Plaza mendukung ketersediaan fasilitas pesepeda dan pedestrian, (6) Keberagaman fungsi sekitar site.

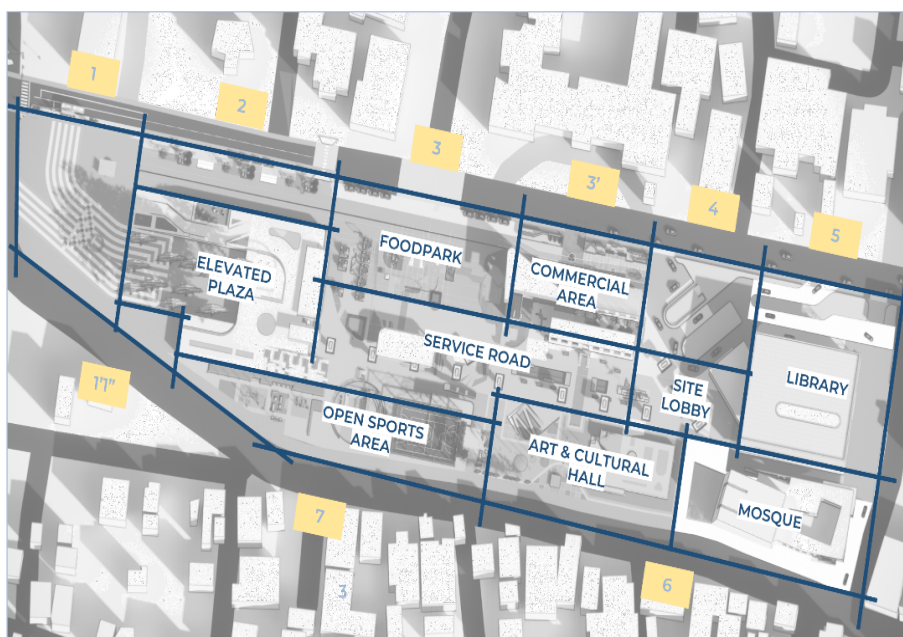
Dengan begitu variabel gagasan yang perlu diselesaikan dalam proses perancangan beberapa diantaranya adalah optimalisasi site terbengkalai, memaksimalkan *mixed-use* kawasan, dan optimalisasi moda transportasi kawasan yang efektif dan berkelanjutan.

C. Program Tapak

Menggunakan metode analisis konektivitas dalam konteks untuk mengolah potensi kawasan sehingga perencanaan dalam tapak dapat menguatkan sekitar dan menghubungkan destinasi lain secara praktis. Proximity atau keterjangkauan antar destinasi membantu menentukan zonasi fungsi (Gehl, 2010). *Urban Morphology Adapt* pada tapak menyesuaikan struktur kota dengan mengadopsinya kedalam modul site (Lihat gambar 3) untuk dapat dimanfaatkan sebagai zonasi variasi *design treatment* pada setiap blok modulnya (Gambar 4).

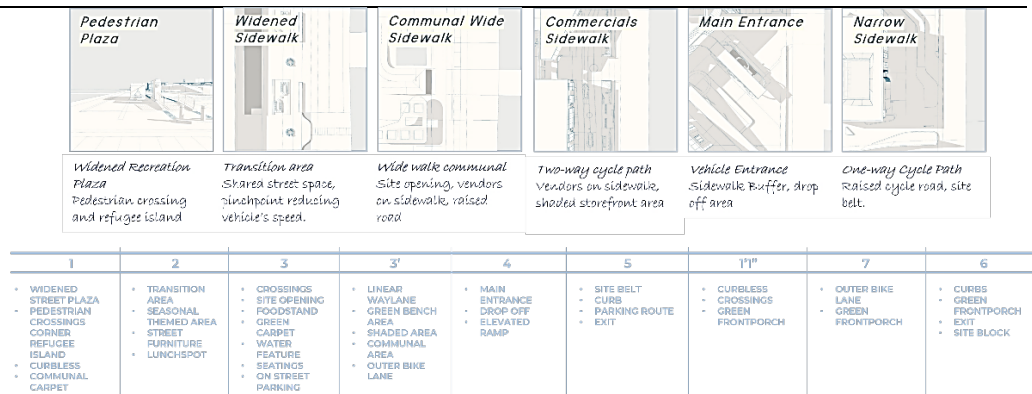


Gambar 3
Skema Adaptasi Morfologi Kawasan terhadap Tapak



Gambar 4
Skema Zonasi Program Tapak

Persoalan konektivitas terhadap konteks diselesaikan dengan Memberi koneksi dari site ke destinasi lain, serta mengaktifasi kegiatan sekitar tapak terpilih melalui *Site Corridor*. Sedangkan *Street Program* (Gambar 5) adalah program yang mempromosikan area rekreasi dengan jarak jangkauan masuk akal dan hambatan minim dengan dukungan Multi-modal Street menjadikan jalan khususnya tepi utara tapak sebagai ruang bersama.



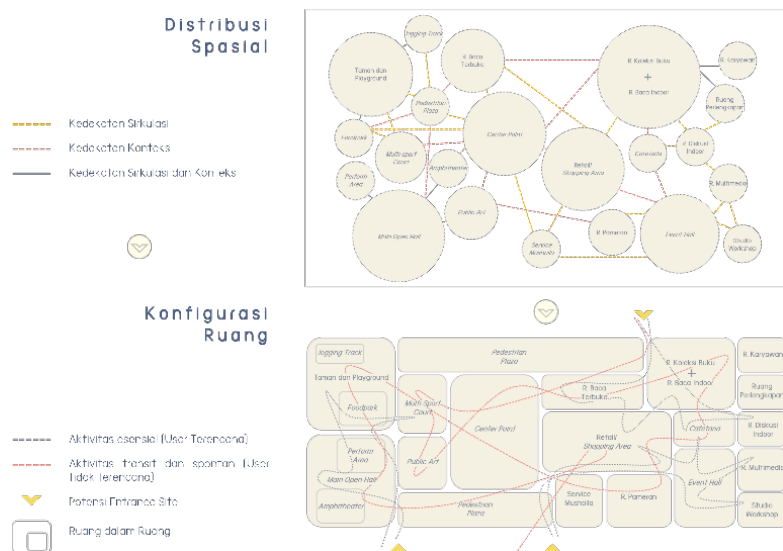
Gambar 5
Road/ Street Program (Distribusi)

Adaptasi Proximity Kawasan Sebagai Generator Aktivitas Opsional untuk Diterapkan Pada Distribusi Fungsi Tapak

Mengadaptasi morfologi Path System Kawasan untuk diterapkan kedalam skala site yang memungkinkan pengunjung singgah lebih lama karena kenyamanan jangkauan fungsi esensial seperti parkir sepeda, rest area, dan amenities lain yang diletakkan menurut *1 minute walkable blocks*. Konsep *Blok-to-Block* Memberi kesempatan aktivitas terprogram dan spontan melalui variasi spasial yang cermat terhadap fleksibilitas fungsi.

Penyediaan fasilitas yang menggenerasi aktivitas tidak terencana atau spontan dari pengunjung mengubah kebiasaan masyarakat dalam menggunakan ruang. Pengolahan distribusi spasial dengan elemen kedekatan sirkulasi dan konteks digunakan untuk mengetahui konfigurasi ruang. Pemahaman kedekatan spasial selanjutnya digunakan untuk perkiraan pengaturan hubungan antar ruang, simulasi rute user menggunakan pertimbangan generator aktivitas terhadap user membantu menentukan proporsi dan komposisinya.

Gambar 6



**Skema Distribusi Spasial ke Konfigurasi Ruang
Penerapan Elemen Pengaturan Fleksibilitas terhadap Variasi Spasial dan Transparansi Fungsi Menurut City of Vancouver Plaza Design Guide pada Konsep Massa**

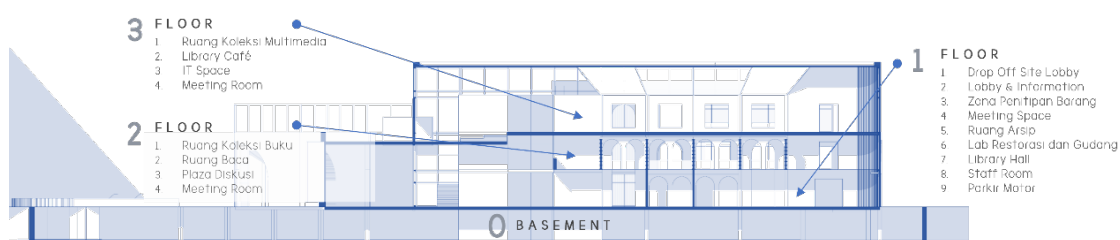
Sesuai dengan poin persoalan tapak dan konstruksi yang diidentifikasi menjadi faktor

pengaturan yang terdiri dari *compact/* praktis, efektif, nyaman, dan aksesibel menjadi acuan prioritas konstruksi yaitu, fleksibilitas terhadap potensi aktivitas terencana dan tidak terencana, mendukung kemudahan pedestrian dan *cyclist*, dan mendukung pemecahan spasial sesuai program plaza.

D. Zona Edukasi

Bangunan *Public Library* diletakkan secara strategis pada tepi timur tapak dengan akses langsung dari *Site Lobby Drop-off*. Bangunan perpustakaan di atas lahan zona edukasi ini dimanfaatkan secara maksimal sebagai ruang koleksi buku dan ruang baca berkonsep mezzanine dan *reading plaza* sebagai void yang mendominasi bangunan untuk mendukung konsep semi terbuka dari setiap variasi spasial yang disediakan. Bangunan juga dilengkapi dengan area penunjang berupa *cafeteria* dan *library Café*.

Memastikan impresi semi-terbuka baik eksterior maupun interior dengan dominasi voidnya untuk memudahkan masuknya *natural lighting* secara merata, maka bangunan ini menerapkan struktur *Spaceframe* sebagai konstruksi keseluruhan yang menciptakan *Large Space* dalam bangunan dengan *ceiling* yang tinggi. Struktur ini juga bersifat *easy to modify* supaya penambahan mezzanine dan definisi space lain lebih mudah untuk perpustakaan, serta kemudahan penerapan *Wall Truss* untuk menyisipkan panel-panel yang sesuai dengan kebutuhan fasad setiap ruangnya.



Gambar 7
Potongan Bangunan Perpustakaan



Gambar 8
Tampak Bangunan Perpustakaan

E. Zona Komersial

Zona komersial adalah *integrated zone* yang merupakan area dengan spasial terpisahnamun saling terhubung secara fungsi dan bukaan. Jalan dengan lebar 15m di utara dan *Service Road* di selatan menghimpit zona komersial yang terbagi menjadi dua

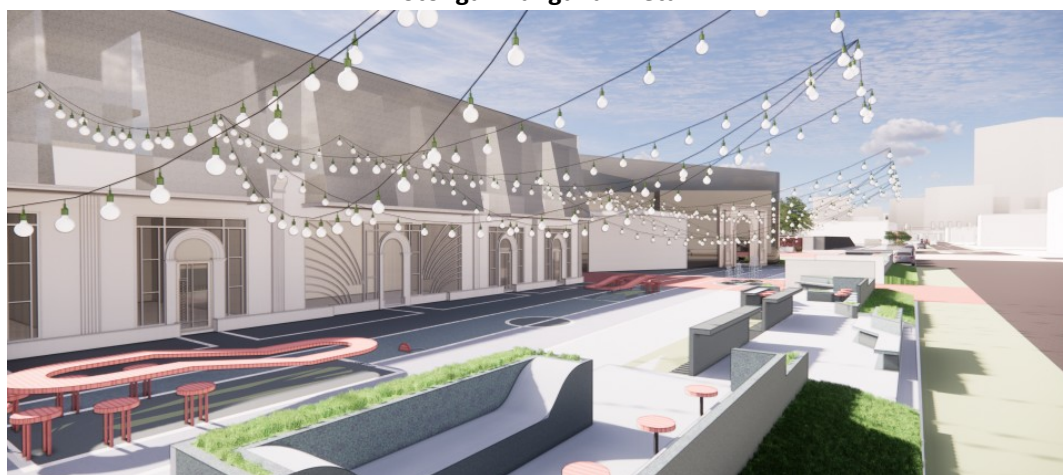
spasial diantaranya *commercial sidewalk* sebagai ruang terbuka fungsi komersial berisi banyak *tenant* yang bersentuhan langsung dengan jalan, dan Bangunan Retail dua lantai sebagai fungsi komersial indoor.

Bangunan Retail berada di posisi krusial tapak dengan area paling aktif yang diperuntukkan sebagai salah satu atraksi utama tepi tapak bagian utara. Performa tampilan bangunan diprioritaskan melintang di tepi utara tapak sebagai atraksi pedestrian berupa *storefront* untuk melengkapi elemen *streetscaping* Kawasan.

Mengusung konsep *sidewalk-storefront*, konstruksinya menampilkan bilik-bilik retail dengan struktur rigid bermodul 10x10m untuk ditata *square grid* karena layout ini bersifat *bidirectional* untuk menyesuaikan jumlah dan plot layout retail, dan sifat *multi-storey* memudahkan pengadaan lantai 2 retail dan mudah dimodifikasi. Fasad utara dilengkapi peneduh dan transparansi fungsi sebagai atraksi *streetscape* mengurangi kontras antara jalan utama (prospek kedekatan destinasi) dengan pedestrian plaza, sekaligus sebagai Ruang Transisi.



Gambar 9
Potongan Bangunan Retail

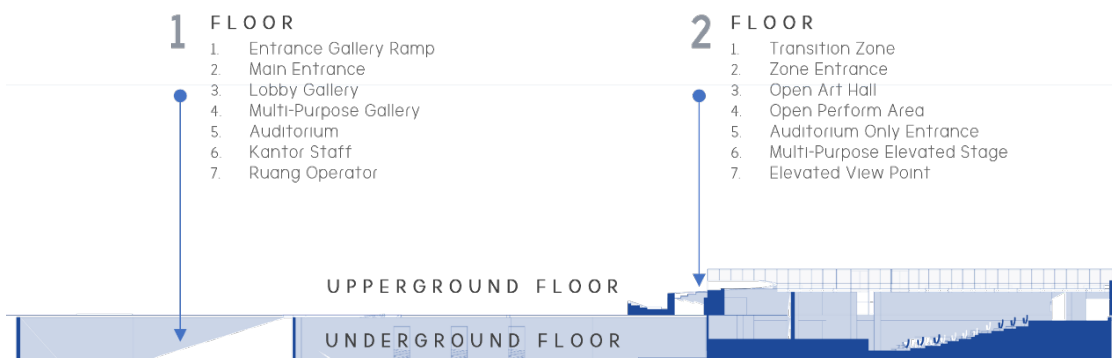


Gambar 10
Perspektif Utara Zona Komersial (Bangunan Retail)

F. Zona Kesenian dan Kultural

Zona ini juga merupakan spasial terpisah meliputi Bangunan Serbaguna sebagai variasi spasial indoor dan *Multi-purpose Hall* sebagai variasi spasial outdoor. Lokasinya dihimpit diantara *service road* di sebelah utara dan jalan dengan lebar 12m di sebelah Selatan. Secara keseluruhan berkonsep *Multi-purpose* untuk fleksibilitas fungsi terhadap potensi aktivitas spontan atau tidak terencana.

Penempatan fungsi indoor pada *underground floor* disengaja agar menyediakan ruang luas untuk fungsi outdoor sukses memberi kesan dominasi ruang terbuka secara tampilan pada *upperground* zona ini. Galeri serbaguna didukung *underground retaining wall* meneruskan secara tumpang tindih ke *upperground* berupa *solid concrete structure* dengan *additional form support ribbed structure* untuk ruang transisi sekaligus koridor entrance dari *service road*. Pengaturan kontras warna dan tekstur perkerasan mempertegas zona ini sebagai area khusus, memberi kesan ruang kreatif, dan menyiratkan variasi spasial yang *multi- purposed*.



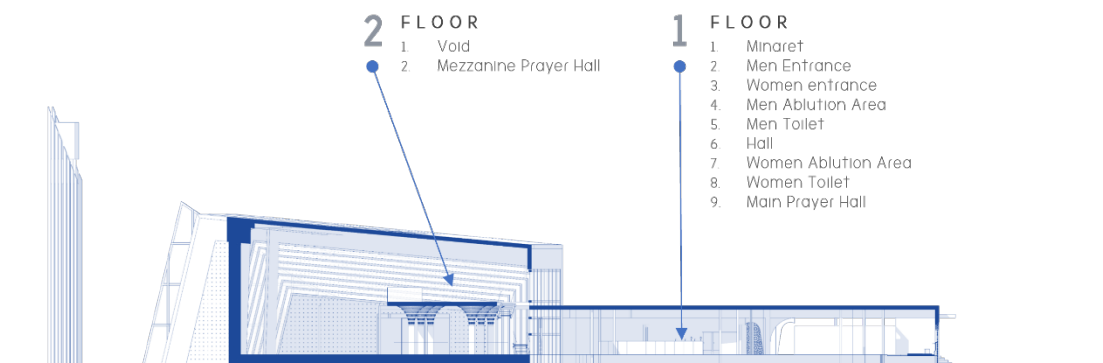
Gambar 11
Potongan Bangunan Serbaguna



Gambar 12
Perspektif Zona Kesenian dan Kultural (dari *service road*)

G. Bangunan Masjid

Bangunan Masjid termasuk dalam zona penunjang, peletakkannya mudah dijangkau sebagai area *service*. Fasilitas publik yang penghubung melayani berbagai pengguna. Konstruksi Masjid didominasi oleh *Solid Concrete Structure* dengan *supporting Rigid Column* yang kemudian disubtraksi untuk *skylight* sebagai pencahayaan alami.



Gambar 13
Potongan Bangunan Masjid



Gambar 14
Perspektif Bangunan Masjid

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Proyek tugas akhir ini bertujuan untuk merencanakan bentuk antisipasi laju pertumbuhan kota berupa Plaza yang dapat menyelaraskan aktivitas sosial masyarakatnya dengan kota tempat tinggalnya dan pengadaannya merespon isu lingkungan memperbaiki mobilitas perkotaan supaya layak huni dengan menerapkan konsep Walkability. Penerapan konsep Walkability diharapkan dapat mempromosikan area rekreasi dengan jarak jangkauan masuk akal dan hambatan minim untuk meningkatkan minat masyarakat terhadap moda transportasi berkelanjutan.

Dampak jangka pendek dari desain ini adalah waktu singgah lebih lama, *optional activities*, keseimbangan pengguna jalan, variasi fungsi kawasan, dan destinasi yang saling terhubung. Dengan luas 40.500 m² Plaza Walkability di Purwokerto ini akan menjadi salah satu ruang terbuka terluas di kota Purwokerto, menggantikan perkerasan yang sebelumnya digunakan sebagai Stasiun Kereta Api. Didesain dengan praktis, desain ini diharapkan memenuhi keberagaman fungsi yang dibutuhkan kawasan untuk menjadi katalis perkembangan kota melalui penggunaan ruang jalan yang lebih efektif. Katalis kehidupan sosial dengan menarik pengunjung lebih banyak, menjadi ruang tamu kota dengan banyak potensi *public event* terselenggara setiap bulan, meningkatkan kualitas hidup masyarakat berkat stimulasi aktivitas fisiknya.

Desain memainkan peran penting dalam menghubungkan masyarakat dengan kota

tempat tinggalnya. Mengkombinasi peran Plaza dan memecah area besar menjadi zona-zona yang lebih kecil untuk ruang aktivitas dalam konsep yang permeable supaya menciptakan ruang provokatif terhadap ketahanan ruang publik yang menguatkan komunitas kota. Kesan *seamless entrance/ borderless* untuk meleburkan batas antara aktivitas ruang publik dan jalan sekitarnya, memberikan kesempatan pengunjung menjangkau visual kawasannya lebih luas.

Sedangkan dampak jangka panjang pengadaan Plaza Walkability yang berhasil menyesuaikan *demand* ruang kota kedepan, partisipasi kontribusi *goals* makro kota dengan area pencapaian hingga *public health, quality of life, environmental sustain, social equity* adalah adaptasi penduduk dengan ruang publik kota, kebiasaan baru masyarakat dalam berinteraksi, pertumbuhan ekonomi, konservasi energi, serta provokatif menciptakan *Walkable City*.

REFERENSI

- Carr, S., Francis, M., Rivlin, Leanne G. & Stone, & Andrew M. (1992). *Public Space*. Cambridge: Cambridge University Press.
- City Council. (1992). *City of Vancouver Plaza Design Guideline*. Vancouver: City of Vancouver Land Use and Development Policies and Guidelines.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Copenhagen: Island Press.
- Krier, R. (1979). *Urban Space*. London: ACADEMY EDITIONS.
- Lynch, K. (1964). *The Image of The City*. London: The MIT Press.
- Ravazzoli, E., & Torricelli, G. P. (2017). Urban mobility and public space. A challenge for the sustainable liveable city of the future. *The Journal of Public Space*, 2(2), 37–50. <https://doi.org/10.5204/jps.v2i2.91>.
- Setianto, S., & Joewono, T. B. (2016). Penilaian Walkability Untuk Wilayah Perkotaan di Indonesia (Walkability Assessment Methods for City Area in Indonesia). *The 19th International Symposium of Indonesian Inter University Transportation Studies Forum*. Yogyakarta: Islamic University of Indonesia.
- Southworth, M. (2005). Designing the Walkable City. *Journal of Urban Planning and Development UC Berkeley*, 131(4): 246-257.
- Spreiregen, & Paul D. (1965). *Urban Design : The Architecture of Towns and Cities*. New York: New York McGraw Hill.
- U.S. Department of Transportation. (2013). *Traffic Safety Facts 2011 Data*. Washington, D.C.: NHTSA's National Center for Statistics and Analysis.
- Urban Redevelopment Authority. (2014). *"Masterplan Public Space"*. Singapore: Singapore Urban Design Guidebook.