

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1. Penelusuran Teori

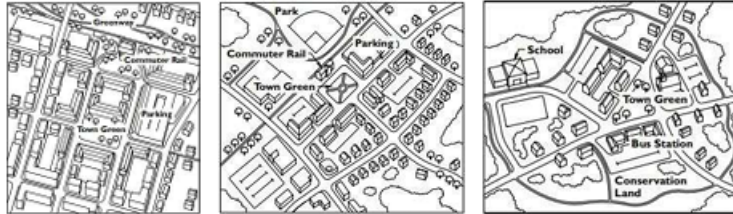
##### 2.1.1. *Transit Oriented Development (TOD)*

Tapak yang berada di Kawasan Pasar Lama Tangerang terletak di dalam kawasan transit berupa Stasiun Tangerang yang melayani kereta KRL Jabodetabek dengan mobilitas yang cukup tinggi. Oleh karena itu, dijabarkan kajian mengenai *Transit Oriented Development (TOD)* sebagai pemenuhan syarat perancangan di kawasan transit stasiun dan halte bus kota. TOD yang dijabarkan disini tidak hanya mengenai sistem transit melainkan pembahasan mengenai fasilitas pendukung yang ada dalam area TOD.

Permasalahan yang timbul di kota-kota besar dengan kepadatan penduduk yang tinggi adalah tingkat mobilitas yang tinggi. Transportasi sangat penting untuk mencapai tempat tujuan karena praktik bisnis dan gaya hidup modern yang rumit (Curtis et al., 2003). *Transit Oriented Development (TOD)* adalah gagasan penataan kawasan atau kota dengan tingkat kepadatan penduduk yang cenderung tinggi dengan menggunakan sistem transit. Tujuan dari TOD adalah untuk meningkatkan penggunaan moda transportasi umum dan manusia seperti berjalan kaki dan bersepeda, sehingga dapat mengurangi penggunaan kendaraan bermotor (Council, 2012).

Konsep TOD menekankan penggunaan lahan campuran yang memungkinkan transit sehingga pelaku dapat mencapai tujuan dengan standar kenyamanan jarak berjalan kaki (Legowo & Sumadio, 2021).

Berdasarkan Peraturan Menteri ATR No.16 Tahun 2017, klasifikasi kawasan TOD menjadi tiga kategori: Kawasan TOD Kota, Kawasan TOD Subkota, dan Kawasan TOD Lingkungan. Kategori ini dibentuk berdasarkan skala layanan sistem transportasi massal, pengembangan pusat layanan, dan jenis kegiatan.



Gambar 2.1 Kawasan TOD Kota

Gambar 2.2 Kawasan TOD Subkota

Gambar 2.3 Kawasan TOD Lingkungan

## Gambar 2.1 Tipologi Kawasan TOD

Sumber: Planning and Urban Design Standarts (2007)

Beberapa prinsip TOD yaitu:

1. Menciptakan jalur pedestrian dan ruang terbuka publik sebagai pendukungnya.
2. Mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan memaksimalkan penggunaan angkutan umum dengan kawasan transit sebagai pendukungnya.
3. Membangun kawasan transit dengan penggunaan lahan campuran (*mixed use*), sehingga kawasan tansit tidak hanya menjadi tempat pergantian moda transpotasi, tetapi juga menjadi tempat untuk memenuhi kebutuhan penguannya.
4. Menciptakan kawasan yang kompak dan padat di sekitar kawasan transit, sehingga dapat meningkatkan efisiensi fungsi lahan dan sisa lahan dapat digunakan sebagai jalur pedestrian.
5. Menciptakan jalur ramah pejalan kaki yang terkoneksi dengan kawasan transit dan sekitarnya yang baik dan mudah dicapai. (Dewi, 2019, p. 12)

Beberapa kriteria TOD yaitu:

1. Kawasan transit berada di radius 400 m - 800 m dari titik transit
2. Melayani kegiatan transit dan moda transpotasi umum.
3. Terdapat fasilitas pendukung stasiun transit seperti halte untuk menunggu.
4. Aksesibilitas dengan jalur pedestrian yang jelas bagi pejalan kaki.

5. Adanya penggunaan lahan campuran bertujuan untuk menciptakan lingkungan yang ramah pejalan kaki. (Dewi, 2019, p. 15)

## **2.1.2. Kajian Taman Parkir**

### **2.1.2.1. Pengetian Parkir**

"*Park*" dalam kata bahasa Inggris yang berarti "taman". Parkir didefinisikan sebagai tempat menyimpan barang, menurut kamus bahasa Indonesia. Parkir didefinisikan sebagai suatu tindakan untuk meletakkan atau menyimpan kendaraan di suatu tempat tertentu untuk waktu yang disesuaikan dengan kebutuhan pengendara (Hoobs, 1995). Parkir adalah meletakkan kendaraan Anda di tempat parkir tertentu untuk waktu tertentu (Warparani, 1990). Tempat parkir diperlukan karena lalu lintas berjalan menuju suatu tempat. Kemacetan dapat terjadi jika tidak ada cukup tempat parkir untuk memenuhi permintaan yang diharapkan dan diizinkan..

Dengan meningkatnya tingkat perjalanan maka kebutuhan akan ruang parkir akan dikhawatirkan juga semakin meningkat. Hal ini tidak menutup kemungkinan bahwa lebih banyak ruang parkir akan diperlukan, dan karena lebih banyak orang yang memiliki kendaraan, kapasitas parkir akan meningkat.

### **2.1.2.2. Jenis Parkir**

Berdasarkan letaknya terhadap badan jalan parkir dibedakan menjadi dua macam (Warpani, 1990), yaitu :

1. Parkir di Jalan (*On Street Parking*)

Parkir kendaraan di pinggir jalan ini dapat ditemukan di kawasan perumahan, pusat kegiatan, dan kawasan lama yang biasanya tidak dapat menampung jumlah kendaraan yang meningkat. Parkir di jalan seharusnya dihindari karena mengurangi lebar jalan yang seharusnya diperuntukkan untuk kendaraan. Namun, perlu diingat bahwa hal ini hampir tidak

mungkin dilakukan, jadi satu-satunya cara untuk mencapainya adalah dengan mengatur parkir di jalan-jalan tertentu untuk menghindari mengganggu lalu lintas.

## 2. Parkir di luar jalan (*Off Street Parking*)

Parkir jenis ini terletak di pelataran parkir umum, tempat parkir khusus yang terbuka untuk umum, dan tempat parkir khusus yang terbatas seperti kantor, hotel, dan sebagainya. Tempat parkir di luar jalan umumnya termasuk dalam enam kategori: pelataran parkir di permukaan tanah, garasi bertingkat, garasi bawah tanah, gabungan, garasi mekanis, dan tempat parkir masuk (Hoobs, 1995). Kriteria parkir diluar badan jalan, antara lain (Abubakar, 1996):

- a. Rencana umum tata ruang daerah.
- b. Keselamatan dan kelancaran lalu lintas.
- c. Kelestarian lingkungan.
- d. Kemudahan bagi pengguna jasa.
- e. Tersedianya tata guna lahan.
- f. Letak antara jalan akses utama dan daerah yang dilayani.

## 3. Parkir Menurut Statusnya

### a. Parkir Umum

Parkir umum adalah tempat parkir di tanah, jalan, dan lapangan yang dikelola oleh pemerintah daerah. Tempat parkir umum ini menggunakan sebagian badan jalan umum yang dikuasai atau dimiliki oleh pemerintah, dan beberapa di antaranya adalah parkir di tepi jalan umum.

### b. Parkir Khusus

Parkir khusus didirikan di atas tanah atau lahan yang tidak dikuasai pemerintah daerah dan dikelola oleh pihak lain, baik perusahaan maupun individu. Tempat

parkir khusus ini untuk kendaraan bermotor yang diizinkan oleh pemerintah daerah dan mencakup gedung parkir, peralatan parkir, tempat parkir gratis, dan garasi. Gedung parkir adalah tempat parkir di dalam bangunan atau bagian bangunan, sedangkan pelataran parkir adalah tempat parkir yang tidak memungut bayaran dari pemilik kendaraan yang parkir di lokasi tersebut. Garasi atau tempat penitipan kendaraan adalah bangunan atau lokasi yang dimiliki oleh individu.

c. Parkir Darurat/Insidental

Parkir darurat atau insidental adalah perparkiran di lokasi umum yang digunakan untuk kegiatan darurat, seperti jalan-jalan, lapangan, dan lahan milik pemerintah daerah atau swasta.

d. Taman Parkir

Taman parkir adalah bangunan yang digunakan sebagai tempat parkir kendaraan yang dikelola oleh pemerintah daerah atau pihak ketiga yang diizinkan oleh pemerintah daerah.

4. Parkir Menurut Tujuannya

- a. Parkir penumpang: tempat parkir yang digunakan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
- b. Parkir barang, yang berarti tempat untuk membongkar dan memuat barang. Keduanya sengaja memutuskan untuk tidak menunggu satu sama lain.

5. Parkir Menurut Jenis Kepemilikan Dan Operasinya

- a. Parkir milik dan yang mengoperasikan Pemerintah Daerah.
- b. Parkir milik Pemerintah Daerah dan yang mengoperasikannya adalah swasta.
- c. Parkir milik dan yang mengoperasikannya swasta.

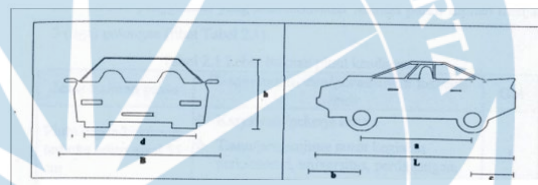
### 2.1.2.3. Satuan Ruang Parkir (SRP)

Besaran satuan ruang parkir adalah ukuran ruang yang diperlukan untuk memarkir kendaraan dengan aman dan efisien (Siregar, 1999 dalam Munawar, 2005).

Diperlukan untuk menetapkan satuan ruang parkir yang dapat digunakan dalam perancangan parkir agar ada standar untuk ukuran kapasitas parkir:

#### 1. Kendaraan Standar Mobil

Dimensi kendaraan standar mobil penumpang dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Keterangan :

- |  |                   |
|--|-------------------|
| a = Jarak Gandar                                 | L = Panjang Total |
| b = Depan Tergantung ( <i>Front Overhang</i> )   | h = Tinggi Total  |
| c = Belakang Tergantung ( <i>Rear Overhang</i> ) | B = Lebar Total   |
| d = Lebar Jarak                                  |                   |

**Gambar 2.2** Dimensi Kendaraan Standar

Sumber: Abubakar, 1996

#### 2. Ruang Bebas Kendaraan Parkir

Untuk mencegah benturan antara pintu kendaraan dan kendaraan yang diparkir di sampingnya saat penumpang turun dari kendaraan, ruang bebas arah lateral dan longitudinal diberikan. Posisi pintu dibuka, yang diukur dari ujung terluar pintu ke badan kendaraan di sampingnya, menentukan ruang bebas arah lateral dan longitudinal. Jarak bebas arah longitudinal dan lateral adalah 30 cm (Abubakar, 1996).

#### 3. Lebar Bukaan Pintu Kendaraan

Lebar bukaan pintu kendaraan individu yang bekerja di kantor akan berbeda dengan lebar bukaan pintu kendaraan pengunjung pusat kegiatan pembelanjaan (Abubakar, 1996).

Dalam hal ini, karakteristik pengguna yang memanfaatkan fasilitas parkir dipilih menjadi tiga golongan.

Jenis bukaan pintu	Pengguna fasilitas parkir	Gol
Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 55 cm	- Karyawan/pekerja kantor - Tamu/pengunjung pusat kegiatan perkantoran, universitas perdagangan, pemerintahan	I
Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 75 cm	- Pengunjung tempat olahraga, pusat hiburan/rekreasi, pusat perdagangan eceran/swalayan, rumah sakit dan bioskop	II
Pintu depan terbuka penuh dan ditambah untuk pergerakan kursi roda	- Orang cacat	III

**Tabel 2.1** Golongan Kendaraan Berdasarkan Bukaan Pintu

Sumber: Abubakar, 1996

Golongan I dan II membagi penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk tiga jenis kendaraan, dan Golongan III membagi penentuan SRP untuk mobil penumpang menjadi tiga golongan.

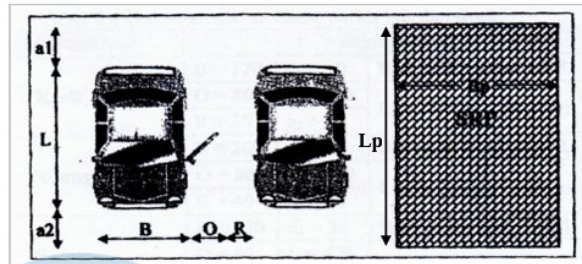
Jenis kendaraan	Satuan ruang parkir (m)
1. a. Mobil penumpang untuk golongan I	2,30 x 5,00
b. Mobil penumpang untuk golongan II	2,50 x 5,00
c. Mobil penumpang untuk golongan III	3,00 x 5,00
2. Bus/truk	3,40 x 12,50
3. Sepeda motor	0,75 x 2,00

**Tabel 2.2** Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)

Sumber: Abubakar, 1996

Dari uraian di atas dapat ditetapkan besar satuan ruang parkir untuk tiap jenis kendaraan sebagai berikut:

- a. Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk mobil penumpang



- B = lebar total kendaraan (cm)  
 O = lebar bukaan pintu (cm)  
 R = jarak bebas arah lateral (cm)  
 $\alpha_1, \alpha_2$  = jarak bebas longitudinal (cm)
- Lp = panjang total ruang parkir (cm)  
 L = panjang total kendaraan (cm)  
 Bp = lebar total ruang parkir (cm)

**Gambar 2.3** Satuan Ruang Parkir Mobil

Sumber: Abubakar, et.al. 1996

	Golongan I	Golongan II	Golongan III
B	170 cm	170 cm	170 cm
O	55 cm	75 cm	80 cm
R	5 cm	5 cm	50 cm
L	470 cm	470 cm	470 cm
$\alpha_1$	10 cm	10 cm	10 cm
$\alpha_2$	20 cm	20 cm	20 cm
Bp	230 cm (B+O+R)	250 cm (B+O+R)	300 cm (B+O+R)
Lp	500 cm (L+ $\alpha_1$ + $\alpha_2$ )	500 cm (L+ $\alpha_1$ + $\alpha_2$ )	500 cm (L+ $\alpha_1$ + $\alpha_2$ )

**Tabel 2.3** Golongan Satuan Ruang Parkir Mobil Penumpang

Sumber: Abubakar, 1996

## 2.1.3. Taman Kuliner

### 2.1.3.1. Pengertian Kuliner

Kuliner adalah hasil olahan masakan yang terdiri dari lauk pauk, makanan, dan minuman. Setiap daerah memiliki cita rasa yang unik, jadi tidak mengherankan jika setiap daerah memiliki tradisi kuliner yang unik. Karena setiap orang memerlukan makanan yang sangat dibutuhkan sehari-hari, makanan menjadi gaya hidup yang tidak dapat dipisahkan. Dari makanan sederhana hingga makanan mewah.



Menurut pakar kuliner, masakan terdiri dari lauk-pauk, makanan, dan minuman. Masak dan makan makanan sehari-hari terkait erat dengan kuliner. Kata "kuliner" berasal dari kata serapan bahasa Inggris, "*culinary*", yang berarti memasak. Orang yang bekerja di bidang kuliner disebut koki atau *chef*.

### **2.1.3.2. Fungsi Taman Kuliner**

Fungsi dan Tujuan Wisata Kuliner: Kebudayaan lokal menjadi penting sebagai produk dan aktivitas untuk menarik turis, terutama dalam bidang kuliner, karena meningkatnya kompetisi di antara tempat tujuan wisata. Berikut adalah peran yang sangat penting dalam industri wisata kuliner:

- a. Menjadi pusat pengalaman pengunjung Dari perspektif wisatawan, menikmati makanan yang mewakili identitas lokal sebanding dengan mengunjungi museum dan monumen..
- b. b. Menjadi pembentuk identitas penting dalam masyarakat pascamodern sebagai bagian dari representasi dan identitas budaya lokal.
- c. c. Sebagai hasil dari wisata budaya yang inovatif. Dengan tidak menolak bahan-bahan baru dari gastronomi lain yang dapat memperkembangkan atau memperkaya gastronomi tradisional, gastronomi diharapkan dapat mempertinggi derajat kemanusiaan masyarakat lokal dan turut memperkaya gastronomi.

### **2.1.3.3. Pedagang Kaki Lima (PKL)**

Pedagang kaki lima, yang merupakan salah satu bentuk sektor informal dan bagian dari perdagangan, adalah individu dengan modal relatif rendah yang bekerja dalam industri manufaktur dan barang-barang untuk memenuhi kebutuhan masyarakat tertentu. Usaha mereka dilakukan di lokasi yang dianggap strategis..

#### **1. Ciri-Ciri Pedagang Kaki Lima**

Pedagang Kaki Lima ialah orang-orang dari golongan ekonomi lemah, yang berjualan barang kebutuhan sehari-hari, makanan atau jasa dengan modal relatif kecil, modal mereka sendiri atau orang lain, baik berjualan di tempat terlarang ataupun tidak. Ciri-ciri pedagang kaki lima, sebagai berikut:

- a. Kegiatan usaha, tidak terorganisir dengan baik.
- b. Tidak memiliki surat izin usaha.
- c. Kegiatan usaha yang tidak teratur, baik di tempat usaha maupun di luar jam kerja.
- d. Bergerombol di trotoar, atau di tepi-tepi jalan protokol, di pusat-pusat dimana banyak orang ramai.
- e. Menjalankan barang dagangannya sambil berteriak, kadang-kadang berlari mendekati konsumen.

Mayoritas pedagang kaki lima hanya bekerja sendiri, karena mereka biasanya *self-employed*. Jumlah modal yang dimiliki tidak terlalu besar, dan dibagi menjadi modal tetap, yang meliputi modal kerja dan peralatan. Dana ini biasanya berasal dari tabungan sendiri yang sangat sedikit, dan jarang digunakan oleh lembaga keuangan resmi. Disebabkan rendahnya keuntungan dan metode pengelolaan uang, hanya sedikit yang menyisihkan hasil usahanya, sehingga tidak mungkin untuk mengandalkan modal atau berkembang.

#### **2.1.4. Kajian Pecinan di Indonesia**

##### **2.1.4.1. Pengertian Pecinan**

Pecinan adalah jenis kawasan yang dibentuk oleh komunitas Tionghoa dan dibentuk oleh ritual dan sejarah komunitas. Kawasan ini membentuk struktur ruang yang berlapis. Hampir setiap Kawasan Pecinan di Indonesia memiliki peran perdagangan dan pertumbuhan yang signifikan (Kaustsary, 2015).

Faktor politik dan sosial pada dasarnya membentuk pemerintahan kawasan Pecinan di Indonesia. Faktor sosial adalah

keinginan orang Tionghoa untuk hidup berkelompok di negara asing, dan faktor politik adalah peraturan yang memaksa orang Tionghoa untuk mengontrol wilayah tertentu.

Dalam kawasan Pecinan, masing-masing ruang memiliki arti yang berbeda. Arti ini menunjukkan fungsi ruang yang diberikan oleh masyarakat kepada kepercayaan dan sejarahnya selama pembentukan wilayah tersebut. Kawasan Pecinan memiliki ciri khas yang menandai lokasinya.

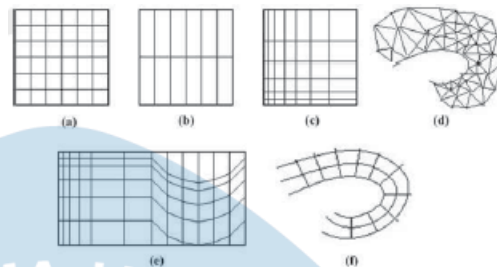
Kawasan Pecinan sebagian besar terdiri dari ruko, atau rumah toko, dan klenteng, yang sebelumnya dikenal sebagai kuil, yang berfungsi sebagai tempat bersembahyang atau pemujaan dewa-dewa kepercayaan masyarakat Tionghoa. Di Kawasan Pecinan, bangunan dan rumah-rumah biasanya bertingkat dua, dengan lantai satu biasanya digunakan untuk bisnis dan lantai dua digunakan untuk tinggal.

#### **2.1.4.2. Pola Kawasan Pecinan**

Sebagian besar penduduk Tionghoa di pulau Jawa mendirikan permukiman kecil di pinggiran jalur sungai, dengan sebagian besar di pinggir pantai (Pratiwo, 2010). Mereka membuat koloni ini menjadi pusat perdagangan dan permukiman, Pecinan banyak terletak di tepi sungai. Ini karena sungai adalah cara utama bagi orang Tionghoa dan orang lain untuk berdagang barang.

Permukiman di sekitar Pecinan terdiri dari blok-blok massa yang dipisahkan oleh jaringan jalan utama dan gang-gang berbentuk *rectilinear grid* dengan lanskap membujur dari arah utara, selatan, barat, dan timur. Di kawasan Pecinan, pola ini membentuk sejumlah blok besar bangunan berdasarkan jaringan jalan dan beberapa blok kecil berdasarkan jalur gang. Jalan kecil atau gang memisahkan dan menghubungkan antar blok bangunan, sedangkan jalan utama atau

primer adalah jalan masuk ke area. Klenteng atau permukiman adalah komponen utama dari blok Pecinan.



**Gambar 2.4** Pola Kawasan Pecinan Reclininer Grid

Sumber : Kautsary, 2008

Bangunan pada kawasan permukiman, perdagangan dan pergudangan yang berdekatan dengan sungai memiliki jalan transisi sebagai transportasi dari jalur sungai ke permukiman untuk distribusi barang oleh manusia. Jalan utama di daerah ini berfungsi sebagai tempat perdagangan dan pasar. Kawasan yang lebih besar digunakan untuk aktivitas komersial intensif, sementara jalan-jalan konektor terkonsentrasi di area yang lebih kecil. Setiap bisnis dikumpulkan di sebuah jalan dan dikelompokkan berdasarkan jenis bisnis atau perdagangan yang terjadi di wilayah tertentu (Kautsary, 2008).

Pola blok massa dan jaringan jalan seperti ini adalah organisasi ruang kota The Jian yang dibuat oleh orang Tionghoa dari daratan China dan dibawa ke Indonesia (Pratiwo, 2010).

Di Kawasan Pecinan, blok-blok bangunan biasanya dibedakan menurut fungsi dan jenis bangunannya, yaitu:

1. Fungsi budaya dan agama: jenis bangunannya seperti klenteng, vihara, dan ruang koridor jalan.
2. Fungsi rumah pribadi: rumah hunian lantai 1 dan 2, rumah abu, dan rumah perkumpulan warga.

3. Fungsi hunian dan usaha (perdagangan dan jasa): toko, pergudangan, dan ruang berdagang di depan bangunan di koridor jalan.
4. Fungsi penanda kawasan: gerbang, gapura, ornamen (patung), dan lampu jalan khas Pecinan..
5. Fungsi hiburan: teater pertunjukkan dan rumah makan.

Pembagian bangunan ini kadang-kadang sulit untuk membedakan secara jelas, karena terkadang ada yang berfungsi untuk umum, tetapi juga ada yang berfungsi secara pribadi, seperti rumah abu dan bangunan ibadah. Bangunan ibadah yang berfungsi secara pribadi hanya dapat digunakan oleh anggota keluarga atau marga terdekat mereka (Lilananda, 1998).

## 2.2. Studi Preseden

### 2.2.1. Taman Parkir Abu Bakar Ali, Yogyakarta



**Gambar 2.5** Lawang Suryakencana, Bogor

Sumber: <https://travel.tempo.co/>

Taman Parkir Abu Bakar Ali terletak di Jalan Abu Bakar Ali Bakar Ali, Suryatmajan, Kec.Danurejan, Yogyakarta. Taman Parkir Abu Bakar Ali ini mewadahi parkir kendaraan besar (busan dan mobil pribadi)pada lantai

dasar dan motor pada lantai 2 dan adanya rooftop yang dapat digunakan untuk parkir maupun berkumpul dan bersantai. Disamping itu juga terdapat kios-kios yang digunakan untuk area retail, dan penjual makanan.



**Gambar 2.6** Lokasi Taman Parkir Abu Bakar Ali

Sumber: <https://id.quora.com/>

Taman Parkir Abu Bakar Ali berada di lokasi yang strategis karena berada langsung dengan pusat wisata Malioboro dan Stasiun Yogyakarta yang merupakan lokasi yang ramai dan berada di pusat kota Yogyakarta. Jarak dari taman parkir menuju Malioboro sejauh 100m dan jarak dari taman parkir menuju Stasiun Yogyakarta sejauh 350m.



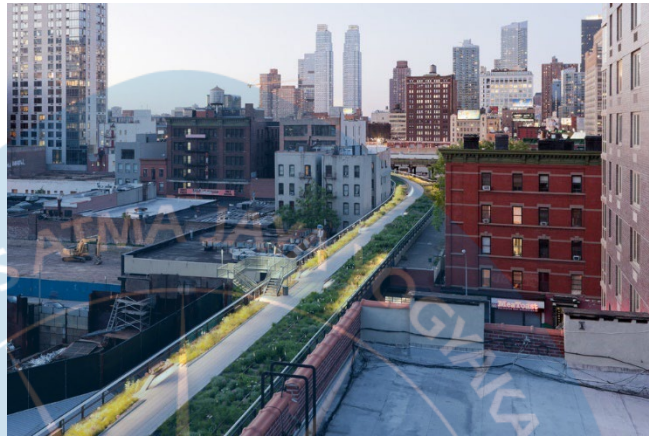
**Gambar 2.7** Kondisi Taman Parkir Abu Bakar Ali dan Lingkungan Sekitar

Sumber: Google Maps

Terdapat fasilitas pendukung pada taman parkir ini berupa wc umum, pusat informasi, area kuliner, pos penjaga, serta adanya *street furniture* yang

mendukung para pejalan kaki yang hendak menuju ke Malioboro dan Stasiun Yogyakarta.

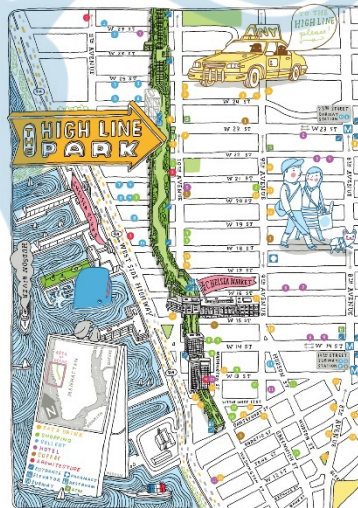
### 2.2.2. The High Line, New York City, Amerika Serikat



**Gambar 2.8** The High Line, NYC, Amerika Serikat

Sumber: <https://www.npr.org/>

High Line terletak di Manhattan, New York City yang merupakan taman dengan luas 1,6 km yang dibangun di atas jembatan kereta api yang sudah terbengkalai untuk menciptakan jalur hijau yang memadukan elemen alam dan seni.



**Gambar 2.9** Lokasi The High Line

Sumber: <https://www.behance.net/>

Tujuan dibangunnya High Line ini adalah untuk mengubah area yang terbengkalai, memberikan ruang terbuka hijau di tengah kota, dan meningkatkan citra kawasan disekitarnya. Adanya High Line ini memberikan efek yang sangat berarti, antara lain menjadi ikon di kawasan tersebut, meningkatkan nilai jual property disekitar, dan merangsang pemerintah untuk melakukan revitalisasi kawasan kedepannya.

## **2.3. Kajian Pendekatan *Urban Acupuncture***

### **2.3.1. Pengertian *Urban Acupuncture***

Akupunktur berasal dari kata Latin *acus*, yang berarti "jarum", dan *pungere*, yang berarti "tusuk", dan dari kata Mandarin *zhēn jiu*, yang berarti teknik memasukkan jarum ke dalam "titik akupunktur" tubuh. Akupunktur tidak hanya efektif dalam mengobati rasa sakit, tetapi juga membantu dalam pemulihan kesehatan dan kebugaran.

Dalam teori sosio lingkungan (Lenner, 2014) menganggap urban akupunktur sebagai intervensi skala kecil yang dapat digunakan untuk mengubah konteks perkotaan yang lebih besar. Ini dapat memulai proses regenerasi ruang yang sudah rusak atau mati. Leener juga berpendapat bahwa, dengan dukungan dari kebijakan kota yang sudah ada, akupunktur dapat berfungsi sebagai cara untuk merevitalisasi kota. Prinsip akupunktur mengatakan bahwa tindakan yang dilakukan adalah tindakan sederhana yang dapat menghasilkan efek langsung, murah, dan berlaku untuk setiap situasi dalam kehidupan sehari-hari. Selain itu, diharapkan bahwa akupunktur kota dapat menangani kebutuhan mendesak di pusat kota dan di luar kota, dan membawa energi positif untuk semua orang.

### **2.3.2. Prinsip Perancangan *Urban Acupuncture***

Perancangan dengan pendekatan urban akupunktur dapat tercapai dengan baik jika penerapan menggunakan prinsip-prinsip sebagai berikut:

#### **a. Lokasi Sensitif**

Sama halnya seperti teknik akupunktur Tionghoa yang dilakukan pada titik-titik yang sensitif pada tubuh, urban akupunktur juga harus diterapkan pada lokasi yang sensitif. Hal sensitif yang dimaksud



adalah tempat yang mengalami degradasi atau yang dapat disebut dengan titik lemah atau titik sakit pada kawasan.

b. Intervensi Skala Kecil

Dalam penerapan pendekatan urban akupunktur harus dilakukan di dalam skala yang kecil agar dapat memberikan dampak yang besar bagi kawasan tersebut.

c. *Quick Action Plan*

Dalam penerapannya, urban akupunktur perlu perancangan dengan cepat. Menurut Lerner, penerapan dengan aksi yang cepat akan membentuk sebuah kawasan yang baik.

d. *Having Scenario*

Menurut Lerner, setiap pengembangan sebuah kota atau kawasan memerlukan sebuah skenario tertentu agar ide yang sudah dirumuskan dapat terwujud dengan baik.

e. Edukasi Masyarakat

Sama seperti pendekatan *placemaking*, penerapan urban akupunktur perlu memahami cara kerja lingkungan sekitar yang telah lama diterima oleh masyarakat. Dengan adanya edukasi bagi masyarakat, pemahaman mengenai intervensi perkotaan akan mempercepat penerapan urban akupunktur tersebut (Nurdiansyah, 2018).

f. Partisipasi Masyarakat

Faktor yang sangat penting dalam penerapan urban akupunktur adalah partisipasi dari masyarakat sekitar. Tanpa adanya peran langsung dari masyarakat, penerapan urban akupunktur tidak dapat terlaksana dengan baik.

### **2.3.3. Fungsi Dalam Penerapan *Urban Acupuncture***

*Urban Acupuncture* memberikan kesempatan bagi pemangku kebijakan untuk mendapatkan alternatif keputusan yang lebih tepat sasaran dan sesuai dengan keperluan komunitas atau kelompok terkait. Penerapan Urban Akupunktur berfungsi untuk melihat titik 'sakit' atau 'kritis' dari permasalahan kota yang diibaratkan melalui teknik pengobatan akupunktur. Penelitian yang sudah dilakukan dengan pendekatan ini adalah:

- a. *Urban Acupuncture*: Investigasi Pola Perilaku Terhadap Street Furniture Di Ruang Publik Kampus: Penelitian ini menyimpulkan ada beberapa pertimbangan untuk perencanaan ke depan seperti penempatan patung atau ikon untuk menyebarkan kerumunan lebih merata ke tengah ruang publik, mengganti furnitur jalan permanen dengan yang bergerak, dan memperbesar dan meningkatkan akses sekunder untuk memastikan keamanan dan kenyamanan. dari orang yang lewat.
- b. Revitalisasi Kawasan Pecinan Suryakencana Bogor Sebagai Sebuah Strategi Dalam Meningkatkan Citra Kawasan: Memilih titik untuk di "sembuhkan" dan mencari tujuan baru untuk menghidupkan kembali area pecinan yang sudah pudar adalah subjek penelitian yang menggunakan metode *Urban Acupuncture*.
- c. Wadah Komunitas Dan Rekreasi Sebagai Ruang Ke - 3 Dengan Urban Akupuntur Metode Menghidupkan Dan Mengembalikan Citra Pasar Baru: Metode *Urban Acupuncture*, yang menganalisis kebutuhan, potensi, kekurangan, demografi, dan ekologi yang menjadi ciri khas kawasan Pasar Baru. Ini dapat menghasilkan inisiatif baru dan perubahan kecil, tetapi intervensi katalitik sosial ke dalam tatanan ruang kota yang berdampak pada budaya kawasan Pasar Baru.

### **2.3.2. Logika Ruang**

Menurut Hiller dan Hanson (Hiller & Hanson, 2005), sebuah teori yang mencakup ide-ide dasar tentang bagaimana dua ruang berinteraksi satu sama lain. Hubungan CMA (*Configuration, Movement, Attractor*) menjelaskan hal ini: *Configuration* berarti konfigurasi keruangan yang rusak, dan *Movement* berarti kualitas pergerakan dalam keruangan tersebut yang menurun atau rusak. Karena itu, pergerakan (pergerakan) harus terjadi dalam konfigurasi keruangan tersebut, sehingga urban acupuncture (Ratti, 2004).

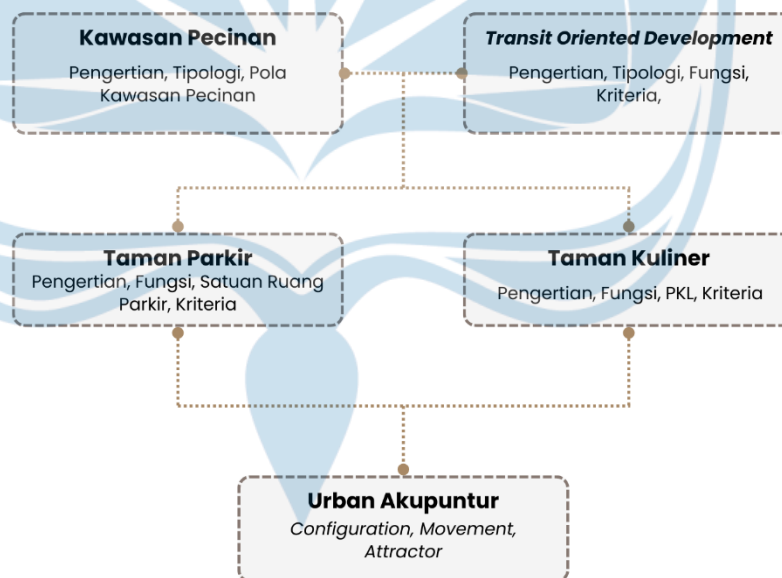
### **2.3.3. Lokalitas**

Di tengah arus globalisasi, lokalitas adalah sebuah "gerakan" yang memperjuangkan identitas kelokalan. Dalam arsitektur, lokalitas bukanlah

gaya. Selain itu, penting untuk memahami tipologi yang diangkat saat meningkatkan lokalitas wilayah. Secara umum, tipologi memungkinkan ide-ide baru muncul dari jenis yang sudah ada. Tipologi arsitektur memberikan gambaran tentang bagaimana setiap bangunan berhubungan dengan fenomena yang lebih besar, seperti konteks global, perubahan generasi di kota atau kota, dll. Fungsi utama tipe arsitektur adalah menghubungkan kembali karya ke bentuk awalnya (Susanto, 2020).

#### 2.4. Kerangka Teori

Dalam kerangka teori ini, menyajikan materi mengenai dasar teori yang digunakan, definisi, dan komponen-komponen obyek penelitian untuk mempermudah membatasi masalah yang terkait dengan fokus penelitian. Fokus pada penelitian Kawasan Kuliner Pasar Lama Tangerang ini mencakup taman parkir, taman kuliner, kawasan pecinan, dan urban akupuntur.



**Gambar 2.10** Kerangka Teori

Sumber: Analisis Penulis

##### 2.4.1. Keaslian Penulisan

No	PENELITI	JUDUL	LOKASI	FOKUS	METODE PENELITIAN
1.	Ryan Salim, Nina Carina;	Revitalisasi Kawasan Pecinan	Bogor, Indonesia	Penelitian bertujuan untuk mengembalikan	Kualitatif dengan melakukan

	UNTAR (2022)	Suryakencana Bogor Sebagai Sebuah Strategi Dalam Meningkatkan Citra Kawasan (Jurnal STUPA Vol. 4, No. 2, Oktober 2022, hal. 1737-1750)		dan memperkuat citra Kawasan Suryakencana yang sudah mulai pudar dengan metode Urban Akupuntur untuk memilih titik yang perlu “disembuhkan” dan pemilihan fungsi <i>attractor</i> pada Kawasan Suryakencana	pengamatan langsung.  Metode perancangan menggunakan Urban Akupuntur.
2.	E. Yubelta, D. I. K. Dewi; UNDIP (2021)	Karakteristik Kawasan Pecinan pada Koridor Jalan Suryakencana Kota Bogor (Jurnal PWK (Perencanaan Wiyalah Kota))	Bogor, Indonesia	Penelitian yang dilakukan untuk mengetahui bagaimana kondisi karakteristik kawasan pecinan pada Koridor Jalan Suryakencana dengan pendekatan morfologi kota berdasarkan aspek fisik dan nonfisik kawasan.	Kualitatif-Deskriptif, observasi lapangan dan penguraian data dengan penjelasan berdasarkan hasil temuan  Deskriptif-Kuantitatif dengan metode <i>Trained Observer Method (TOM)</i>
3.	Stephen, Franky Liauw; UNTAR (2020)	Wadah Komunitas dan Rekreasi Sebagai Ruang ke-3 Dengan Urban Akupuntur Metode Menghidupkan dan Mengembalikan Citra Pasar Baru	Jakarta, Indonesia	Penelitian yang dilakukan bertujuan untuk menghidupkan kembali citra kawasan Pasar Baru yang menjadi motor penggerak yang mempererat kesatuan dan persatuan masyarakat lewat perubahan.	Kualitatif dengan melakukan pengamatan langsung.  Metode perancangan menggunakan Urban Akupuntur.

4.	Dody Kurniawan, S.T., Magister Perancangan Kota, ITB (2004)	Perancangan Koridor Jalan Melalui Pendekatan Waktu Dalam Ruang (Studi Kasus: Koridor Jalan Fakhruhin Indonesia)	Jakarta, Indonesia	Penelitian yang didasari oleh adanya persoalan konflik kepentingan antara pengguna jalan dengan kepentingan padar Sogo Jongkok mengakibatkan penurunan fungsi jalan. Penelitian ini bertujuan untuk menata kembali kawasan agar dapat berdampingan secara fisik dengan bangunan yang ada.	Kualitatif, studi banding, obeservasi langsung, wawancara, dan pencarian data dari instansi
5.	Annggun Nur Apipah, Dyah Titisari Widyastuti;, UGM (2023)	Koridor Pecinan Dengan Karakter <i>Foodscape</i> Pada Kawasan Pasar Lama Kota Tangerang ( <i>Journal of Tropical Architecture and Sustainable Urban Science</i> )	Tangerang, Indonesia	Penelitian yang dilakukan untuk menemukan karakter <i>foodscape</i> Kawasan Pecinan Kota Tangerang, khususnya pada koridor Jl. Kisamun. Penelitian bertujuan untuk menemukan kekhasan karakter dari kawasan tersebut yang nantinya dapat dipertahankan keberlanjutannya	Rasionalistik Kualitatif, dengan cara menangkap gambar visueal pada eksisting, Deskriptif-kualitatif.
5.	Gregorius Bintang Kusuma Yudistira,	Perancangan Taman Parkir dengan Pendekatan	Tangerang, Indoensia		Deskriptif-Kualitatif dengan melakukan

	S1 Arsitektur UAJY (2023)	Urban Akupuntur di Kawasan Pasar Lama, Tangerang			pengamatan langsung.  Metode perancangan menggunakan Urban Akupuntur.
--	------------------------------------	--	--	--	--

**Tabel 2.4** Tabel Keaslian Penulisan

Sumber: Analisis Penulis

