

## **EVALUASI KEBERADAAN DAN PENGGUNAAN RUANG TERBUKA DI KALIBATA CITY**

Fitriyana

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota – Universitas Esa Unggul

Jln.Arjuna Utara Tol Tomang Kebon Jeruk, Jakarta 11510

fitriiyana@gmail.com

### **Abstrak**

Ruang terbuka memiliki fungsi dan peranan yang sangat penting bagi masyarakat sebagai tempat bermain, berolahraga, bersantai, berkomunikasi sosial, tempat menunggu, tempat untuk mendapatkan udara segar, sarana penghubung antara suatu tempat dengan tempat lain, dan pembatas atau jarak diantara massa bangunan. Kehadiran dan keberadaan ruang terbuka sebagai bagian dari lingkungan apartemen/rumah susun Kalibata City yang berkonsep *Mixed Use Development* ini dirasakan belum sesuai dengan fungsinya, hal tersebut dikarenakan terjadinya tidak tepat sasaran dimana Rusunami yang seharusnya ditempatkan untuk masyarakat menengah ke bawah mayoritas dimiliki oleh masyarakat menengah keatas yang memiliki kendaraan pribadi, sehingga melebihi kapasitas parkir yang disediakan dan mengakibatkan keberadaan ruang terbuka di lingkungan apartemen/rumah susun Kalibata City belum sesuai dengan penggunaannya, dimana seharusnya ruang terbuka berfungsi sebagai tempat untuk bersosialisasi dan berekreasi dan juga memberi kontribusi positif terhadap peningkatan kualitas lingkungan dan estetika. Studi ini bertujuan untuk mengevaluasi keberadaan dan penggunaan ruang terbuka di Kalibata City. Dalam menganalisis, metode yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif dan kuantitatif. Analisis deskriptif kualitatif untuk mengevaluasi kondisi dan penggunaan ruang terbuka, sedangkan analisis kuantitatif untuk mengetahui proporsi dan kecukupan ruang terbuka bagi penghuni rumah susun/apartemen. Implikasi dari penelitian ini adalah rumah susun/apartemen di Kalibata City perlu ditinjau kembali keberadaan dan penggunaan ruang terbukanya dikarenakan banyaknya pengunjung ataupun penghuni yang menjadikan ruang terbuka sebagai tempat parkir, oleh karena itu diperlukan alternatif pemecahan masalah dan masukan dalam upaya penyediaan ruang terbuka yang baik di Kalibata City.

**Kata kunci:** ruang terbuka, rumah susun, mixed use development, evaluasi, parkir

### **Pendahuluan**

Pesatnya urbanisasi di kota-kota besar dan metropolitan seperti DKI Jakarta, telah menyebabkan permasalahan keterbatasan terhadap ketersediaan lahan bagi perumahan. Akibat langka dan semakin mahalnya harga lahan/tanah di perkotaan, pembangunan perumahan baru layak huni bagi masyarakat berpenghasilan menengah kebawah belum mencukupi dan memadai. Keadaan ini menimbulkan ketidakteraturan penataan ruang dan kawasan, serta berdampak buruk terhadap kondisi sosial dan lingkungan. Hal ini terlihat adanya permukiman masyarakat pada area yang tidak sesuai dengan rencana tata ruang kota, seperti permukiman kumuh di bantaran sungai/kali, di pinggir rel kereta, dan sebagainya.

Untuk mewujudkan Kota Jakarta yang indah, sehat, dan nyaman, baik sebagai pusat kegiatan ekonomi maupun permukiman, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dihadapkan pada kendala kemampuan manajerial dengan terbatasnya lahan dan dana untuk dapat memberikan pelayanan sarana dan prasarana publik yang memadai dan merata bagi seluruh lapisan masyarakat (Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, 2002).

Lahan merupakan masalah utama pembangunan perumahan sebagai pemenuhan kebutuhan masyarakat. Terbatasnya lahan perkotaan menyebabkan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dituntut untuk dapat memanfaatkan lahan secara efisien dengan meningkatkan intensitas penggunaannya, yaitu memanfaatkan sumber daya ruang dan tanah secara maksimal, penyediaan sarana dan prasarana sosial dan budaya, serta ruang terbuka.

Dengan kompleksitas masalah tersebut maka konsep dan strategi perancangan kota yang responsif terhadap perubahan itu menjadi kebutuhan yang mendesak. Salah satu konsep yang berkembang saat ini adalah menciptakan zona atau kawasan terkontrol (*controlled zone*). Menurut Budi Sulisty (2012) dikatakan bahwa :

*It is expected that with creative approach and wisdom of city planner the settlement problem of very populous city can be solved effectively and comprehensively. Vertical development of the settlement can not be avoided anymore. Vertical settlement development which integrates neighbourhood comfort and completeness starting from shopping mall, shops, banks, school, university and offices represents the answer for urban planner to overcome the problem (Sulisty, Budi. 2012).*

Rencana pembangunan Rusunami di kawasan Kalibata merupakan salah satu implementasi dari rencana pembangunan 'Rumah Susun Sederhana 1000 tower' yang dicanangkan oleh Menteri Perumahan Rakyat yang diatur dalam kebijakan Peraturan Menpera No. 11/PERMEN/M/2008 tentang Rumah Susun Sederhana Bertingkat Tinggi. Keberadaan Rumah Susun Sederhana Milik dan Sewa atau yang dikenal Rusunami dan Rusunawa ini dikembangkan dengan misi menyediakan hunian vertikal bagi masyarakat berpenghasilan menengah bawah di tengah kota. Selain itu, 1000 Tower Rumah Susun Sederhana juga diharapkan menjadi *trend setter*, dengan membiasakan masyarakat kelas menengah ke bawah perkotaan untuk tinggal di hunian vertikal. Sesuai dengan tujuan menyediakan perumahan susun milik di kawasan pusat kota, visi dari pengembangan kawasan adalah "menciptakan kawasan hunian yang nyaman, aman, dilengkapi oleh sarana penunjang aktivitas hunian, dan berwawasan lingkungan." (Panduan Rancang Kota Rusunami Kalibata, 2009). Sesuai dengan surat ijin penunjukan penggunaan tanah (SIPPT) tanggal 4 Maret 2009 dengan nomor 342/1.711.534, jenis pembangunan yang diperbolehkan untuk daerah perencanaan Kalibata ialah rusunami, apartemen dan ruko.

Daerah perencanaan Kalibata tersebut kemudian dikembangkan oleh Agung Podomoro Group dan Synthetis Development lewat PT. Pradani Sukses Abadi yang dikenal sebagai Kalibata City dengan mengusung konsep "*Mixed use development*" bertujuan untuk memberi kenyamanan dan keamanan bagi warga dengan mendekatkan fungsi hunian dengan fungsi lain seperti perkantoran, jasa dan komersial. Menurut Budi Sulistyو dikatakan bahwa :

*The scarcity and high value of the land in big cities has made private developer using approaches by developing various functions on a land to accommodate the funding and the marketing. Various functions which often be integrated in the design is generally known as "Mixed Use Development" with Super Block concept (Sulistyو, Budi).*

Dalam *Mixed Use Development* yang seringkali dilakukan kombinasi dalam konsepnya adalah fungsi pemukiman, perdagangan, perbelanjaan, pendidikan dan hotel, dengan fasilitas dan utilitas yang lengkap. Tinggal, bekerja, bersantai, dan berekreasi dalam satu kawasan. Artinya, tanpa harus keluar dari dalam lingkungan hunian atau tempat tinggal, penghuni dengan mudah bisa berbelanja kebutuhan sehari-hari, dapat berolahraga, jalan-jalan bersama keluarga, serta aktivitas lainnya itulah gambaran yang menjelaskan konsep hunian

*one stop living*. Superblok sebenarnya bukan merupakan konsep baru. Konsep superblok ini pertama kali diperkenalkan di Amerika Serikat tahun 1920-an oleh Perry dan Stein, kemudian di Eropa dikembangkan oleh seorang arsitek berdarah Perancis-Swiss Le Corbusier. Karya *Le Corbusier* yang dihasilkan pada tahun 1935 yaitu *La Ville Radieuse* atau *Radiant City*, merupakan sebuah rancangan kota yang terdiri dari komponen-komponen dengan fungsi jelas dan terkait. Pasalnya, ditengah masalah keterbatasan lahan pemukiman, konsep superblok dianggap mampu menjadi alternatif masalah kemacetan, penghematan energi, dan konsumsi BBM. Akhirnya, masyarakat juga dapat meminimalkan biaya hidup dan produktivitas kerja yang semakin meningkat. Penempatan pusat aktivitas dapat diterapkan pada persimpangan jalan dan sepanjang sirkulasi pergerakan utama. Kawasan *mixed use* merupakan sebuah kawasan yang terdiri dari berbagai macam fungsi bangunan yang meliputi hunian, retail, perkantoran, maupun sarana rekreasi hunian yang berada di dalam kawasan *mixed use* akan berbeda dengan kawasan hunian yang berdiri sendiri maupun jenis hunian konvensional seperti *landed house*. Pembangunan *Mixed use development* tak bisa dihindari, hal ini ditangkap sebagai peluang oleh para pengembang untuk memaksimalkan lahan menjadi superblok yang menawarkan segala kemudahan bagi calon konsumen, kesatuan ini memberikan dampak positif yakni terjadinya pemusatan kegiatan, efisiensi waktu dan biaya.

Namun, pembangunan rusunami/apartemen Kalibata City ini dirasakan tidak tepat sasaran karena rusunami yang seharusnya di tempatkan untuk masyarakat menengah ke bawah mayoritas dimiliki oleh masyarakat menengah keatas, hal tersebut juga yang mengakibatkan keberadaan ruang terbuka di lingkungan apartemen/rumah susun Kalibata City belum sesuai dengan fungsinya. Penentuan luas ruang terbuka itu sendiri dihitung berdasarkan jumlah penghuni dikalikan dengan 2 m<sup>2</sup> (dua meter persegi) atau standar luas minimum 2 m<sup>2</sup>/jiwa (Panduan Rancang Kota Rusunami Kalibata, 2009). Kehadiran dan keberadaan ruang terbuka sebagai bagian dari lingkungan apartemen/rumah susun, tidak hanya merupakan tempat berkumpul penghuni untuk bersosialisasi dan berekreasi, melainkan juga memberi kontribusi positif terhadap peningkatan kualitas lingkungan dan estetika. Tetapi pada kenyataannya, keberadaan ruang terbuka di lingkungan apartemen/rumah susun Kalibata City memiliki fungsi dan manfaat yang belum mencukupi kebutuhan penghuni. Penggunaannya juga belum sesuai dengan fungsi penggunaannya. Dengan mengidentifikasi kebera-

daan dan karakteristik ruang terbuka di lingkungan apartemen Kalibata City serta mengevaluasi efektivitas penggunaannya, maka dapat diketahui secara jelas permasalahan dalam penyediaan ruang terbuka di lingkungan Kalibata City. Dengan demikian dapat direncanakan konsep perbaikan dan alternatif pemecahan masalah yang ada di Kalibata City.

### Ruang Lingkup Materi

Ditinjau dari pembahasan tentang “Evaluasi Keberadaan dan Penggunaan Ruang Terbuka di Kalibata City”. Materi kajian dapat dilihat dalam lingkup yang sangat luas dan kompleks, maka dilakukan beberapa pembatasan-pembatasan sebagai berikut:

1. Kajian difokuskan pada aspek tata ruang yang dibahas terkait dengan aspek fisik, sosial dan ekonomi di Kalibata City.
2. Gambaran eksisting di lapangan, terkait dengan ruang terbuka yang ada di Kalibata City.

### Metode Pendekatan Studi

Dalam penelitian studi evaluasi keberadaan dan penggunaan ruang terbuka di Kalibata City dilakukan dengan menggunakan metode penelitian kuantitatif dan deskriptif kualitatif.

1. Pendekatan kuantitatif meliputi menghitung kebutuhan ruang terbuka di Kalibata City dan ketersediaan ruang terbuka di Kalibata City.
2. Penelitian deskriptif meliputi pengumpulan data untuk diuji hipotesis atau menjawab pertanyaan mengenai status terakhir dari subjek penelitian
3. Pendekatan kualitatif meliputi pada strategi penelitian, seperti observasi partisipan, wawancara mendalam, partisipasi total yang memungkinkan peneliti untuk memperoleh data primer mengenai keadaan sosial empiris yang dipertanyakan. Metodologi kualitatif memungkinkan peneliti untuk “lebih akrab dengan data”, sehingga mengembangkan komponen penjelesaian analitis, konseptual dan kategoris dari data itu sendiri(W.J. Filstead:1970).

### Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data diperoleh dari data primer dan data sekunder dengan mengkombinasikan beberapa teknik diantaranya; survey lapangan (observasi), penelitian kepustakaan dan interview. Penggabungan berbagai metode tersebut bertujuan untuk lebih mendalami kondisi lapangan dan memahami masalah di wilayah penelitian.

### 1. Data Primer

Adalah data yang diperoleh atau dikumpulkan oleh peneliti secara langsung dari sumber datanya (<http://csuryana.wordpress.com/2010/03/25/data-dan-jenis-data-penelitian/> diunduh pada tanggal 11 Desember 2012). Data primer disebut juga sebagai data asli atau data baru yang memiliki sifat *up to date*.

Dalam studi ini, yang menjadi populasi yang akan diteliti adalah jumlah kepala keluarga yang tinggal di apartemen/rumah susun di Kalibata City. Studi ini menggunakan asumsi satu unit rumah dihuni satu kepala keluarga.

**Tabel 1**  
Jumlah Penghuni yang Terdapat di Kalibata City

No.	Tipe Hunian	Jumlah Unit
1	Kalibata Residences	5.950 unit
2	Kalibata Regency	2.250 unit
3	Green Palace	3.000 unit
Total		11.200 unit

Sumber : Hasil Survey

Maka berdasarkan asumsi tersebut dapat diambil jumlah responden untuk masing-masing tipe hunian apartemen/rumah susun di lokasi studi. Jumlah sampel yang diambil menggunakan rumus (R.Spiegel, Muray :2008):

$$n = \frac{N}{Nd^2 + 1}$$

Dimana:

n = sampel minimum

N = populasi

D = tingkat kepercayaan (90%)

Maka,

$$n = \frac{11200}{11200(0,1)^2 + 1} = 100 \text{ sampel}$$

Jumlah sampel yang diambil untuk masing-masing tipe unit hunian apartemen/rumah susun berdasarkan jumlah unit tiap lokasi dibagi jumlah unit total dikali jumlah sampel minimal. Misalnya untuk tipe hunian Kalibata Residence, jumlah sampel yang diambil adalah:

$$\frac{5950}{11200} \times 100 = 53 \text{ sampel}$$

Perincian untuk masing-masing lokasi dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

**Tabel 2**

Jumlah Sampel tiap tipe hunian di Kalibata City

No.	Tipe Hunian	Jumlah Unit	Jumlah Sampel
1	Kalibata Residences	5.950 unit	53
2	Kalibata Regency	2.250 unit	20
3	Green Palace	3.000 unit	27
Total		11.200 unit	100

Sumber : Hasil Analisis

## 2. Data Sekunder

Merupakan data yang diperoleh dari artikel media cetak, hasil literature baik yang dipublikasikan maupun tidak. Data sekunder yang didapat akan diuji validitas dengan melakukan cek silang antara fakta-fakta dari observasi lapangan serta sumber lain.

Informasi yang didapat melalui survey maupun studi kepustakaan (data primer maupun sekunder) akan dirumuskan secara kuantitatif dan kualitatif yang kemudian akan disajikan secara deskriptif. Data sekunder maupun data primer yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah :

- Data yang berhubungan dengan kondisi ruang terbuka di Kalibata City.
- Kebijakan yang terkait dengan kebutuhan ruang terbuka di Kalibata City.

## Metode Analisis Data

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian studi evaluasi keberadaan dan penggunaan ruang terbuka di Kalibata City. Hal ini diperlukan untuk memperoleh gambaran bagaimana keberadaan dan penggunaan ruang terbuka di Kalibata City kemudian dihubungkan dengan teori-teori yang kemudian dapat disimpulkan. Metode analisis yang dipakai dalam variabel yang diteliti antara lain :

### 1. Analisis Lokasi Penelitian dan Kondisi Fisik

#### Analisis Lokasi Penelitian

Kawasan studi penelitian merupakan kawasan yang sangat strategis karena apartemen/ rumah susun tersebut dikelilingi dengan pusat-pusat perkantoran dan jalur utama yang ramai dan dilalui berbagai moda transportasi. Hal ini merupakan salah satu faktor daya tarik dari Kalibata City, walaupun kondisi apartemen/ rumah susun yang terlalu ramai untuk dihuni.

#### Analisis Kondisi Fisik Lingkungan

Kondisi fisik dari apartemen/ rumah susun di Kalibata City yang terdapat atas 3 (tiga) tipe fungsi hunian yaitu Kalibata Residences, Kalibata Regency dan Green Palace saat ini dapat dikatakan cukup layak untuk penghuni, namun setiap hari Kalibata City yang terus didatangi oleh pengunjung

membuat kawasan hunian tersebut sudah harus baik dalam pengelolaannya khususnya masalah ruang terbuka. Sesuai dengan masalah yang dimiliki apartemen Kalibata City, maka peranan dan pengelolaan ruang terbuka, khususnya sistem perparkiran yang ada di Kalibata City harus direncanakan dengan baik, untuk meningkatkan peran Kalibata City yang dibangun dan dapat memenuhi kenyamanan penghuni di Kalibata City itu sendiri.

## 2. Analisis Persaingan

Analisis ini diarahkan untuk mengetahui produk dari Kalibata City itu sendiri serta segmen, target maupun posisi Kalibata City sebagai apartemen/ rumah susun di Jakarta Selatan. Analisis yang digunakan ialah analisis *Five forces*, Strategi generik, *Three level of the product*, dan STP (*Segmentasi, Targeting and Positioning*)

## 3. Analisis Ruang Terbuka dan Ruang Terbuka Hijau

Untuk mengetahui kecukupan ruang terbuka yang ada di Kalibata City dapat dihitung dengan mengetahui KDB maupun KLB dikawasan tersebut dan juga dengan menghitung dari standar sesuai Dirjen Penataan Ruang untuk ruang terbuka dalam  $m^2$  /jiwa yaitu  $2 m^2$  /jiwa kemudian diasumsikan dari total penghuni di Kalibata City sebagai berikut :

#### KDB (Koefisien Dasar Bangunan)

KDB dapat dimengerti secara sederhana adalah nilai persen yang didapat dengan membandingkan luas lantai dasar dengan luas kavling. Kalibata City mempunyai lahan  $126.000 m^2$  dan KDB yang ditentukan 20% maka areal yang dapat dibangun ialah:

$$\begin{aligned} \text{KDB} &= \text{KDB} \times \text{Luas Lahan} \\ &= 20\% \times 126.000 m^2 \\ &= \mathbf{25.200 m^2} \end{aligned}$$

#### KLB (Koefisien Luas Bangunan)

Kalau KDB hanya melibatkan luas lantai dasar, maka KLB melibatkan seluruh lantai yang di desain termasuk lantai dasar itu sendiri. Cara perhitungannya tetap sama yaitu membandingkan luasan seluruh lantai dengan luas kavling yang ada.

$$\begin{aligned} \text{KLB} &= \text{KLB} \times \text{Luas Lahan} \\ &= 4 \times 126.000 m^2 = \mathbf{504.000 m^2} \end{aligned}$$

Jadi, cara menghitung jumlah lantai (ketinggian lantai) yang sesuai di Kalibata City ialah :

$$\begin{aligned} \text{Jumlah Lantai} &= \text{KLB} / \text{KDB} \\ &= 504.000 m^2 / 25.200 m^2 \\ &= \mathbf{20 \text{ Lantai}} \end{aligned}$$

Namun, Kalibata City dibangun diatas 19 lantai untuk setiap tower-nya.

Kemudian banyaknya penghuni juga akan mempengaruhi penggunaan ruang terbuka di kawasan Kalibata City. Berdasarkan hasil perhitungan jumlah unit yang ada di tiap tipe hunian dengan asumsi jumlah penghuni 2 – 3 orang di Kalibata City dapat diketahui jumlah penghuni di tiap tipe huniannya sebagai berikut :

Tabel 3  
Jumlah Penghuni di tiap tipe hunian

No.	Type Hunian	Jumlah unit	Jumlah Penghuni
1	Kalibata Residences	5.950 unit	17.850 orang
2	Kalibata Regency	2.250 unit	6.250 orang
3	Green Palace	3.000 unit	6.000 orang
Total		11.200 unit	30.100 orang

Sumber : Hasil Analisis

Dari analisis perhitungan di atas didapat jumlah penghuni di Kalibata City berjumlah 30.100 orang, maka sesuai dengan standar luas minimum ruang terbuka menurut Simonds (2003) dapat dikatakan bahwa Kalibata City termasuk dalam kategori unit sosial komuniti karena jumlah penduduk berkisar 10.000 keluarga, 36.000 jiwa.

Dilihat dari peruntukan lahannya lokasi Kalibata City merupakan kawasan untuk pemukiman dengan luas lahan 12,6 Ha serta KDB (Koefisien Dasar Bangunan) 20% dan KLB (Koefisien Lantai Bangunan) 4 lantai, sehingga dari lokasi tersebut hanya 20% yang boleh dibangun sisanya yaitu 80% merupakan area ruang terbuka yaitu termasuk pedestrian, plaza, taman bermain, fasilitas olahraga, parkir dll.

$$\begin{aligned} \text{Area Ruang terbuka} &= 80\% \times 126.000 \text{ m}^2 \\ &= 100.800 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

Standar sesuai Dirjen Penataan Ruang untuk ruang terbuka dalam  $\text{m}^2$  /jiwa yaitu  $2 \text{ m}^2$  /jiwa, kemudian asumsi dari total penghuni di Kalibata City yaitu 30.100 jiwa, maka dikalikan dengan standar kebutuhan ruang terbuka adalah  $60.200 \text{ m}^2$ .

Jadi dari total peruntukan lahan Kalibata City untuk ruang terbuka 80% yaitu  $100.800 \text{ m}^2$  dibandingkan dengan perhitungan kebutuhan penghuni di Kalibata City yaitu  $60.200 \text{ m}^2$ , hal tersebut dapat terpenuhi untuk kebutuhan para penghuni Kalibata City, tetapi yang menjadi permasalahan adalah untuk kondisi eksisting hal ini tampaknya mengalami penyalahgunaan ataupun tidak tepat dalam pemakaiannya hal ini di sebabkan karena banyaknya pengunjung yang datang setiap harinya sehingga melebihi kapasitas yang ada khususnya parkir.

#### 4. Analisis Ketersediaan Ruang Parkir

Terdapat 2 (dua) jenis parkir yang ada di Kalibata City, yaitu :



Parkir On Street di tepi badan jalan



Parkir Off Street di lantai Basement

Baik mobil ataupun motor pada awalnya hanya memiliki fasilitas parkir *Off street* namun seiring banyaknya volume kendaraan serta tidak optimalnya lantai *basement* sebagai lahan parkir di Kalibata City ruang parkir Kalibata City terdiri dari parkir *Off Street* dan *On Street*. Kalibata City memiliki standar jumlah parkir minimum di lahan parkir yang tersedia di Kalibata City yang seharusnya cukup untuk semua penghuni apartemen Kalibata City karena pada awalnya Kalibata City memiliki standar parkir sebagai berikut :

Tabel 4  
Standar Parkir Penghuni di Kalibata City

No	Fungsi	Standar Parkir Mobil	Standar Parkir Motor
1.	Hunian Susun	1 mobil setiap 10 unit hunian	5 motor setiap 10 unit hunian
2.	Apartemen	1 mobil setiap 1 hunian	1 motor setiap 1 unit hunian
2.	Mall	1 mobil setiap $100 \text{ m}^2$ lt. bruto	-
3.	Jasa Perdagangan/Toko	1 mobil setiap $60 \text{ m}^2$ lt. bruto	-

Sumber : Panduan Rancang Kota, Kalibata.

Tabel 5  
Hasil analisis dari standar parkir di Kalibata City

No.	Tipe Hunian	Jumlah Unit	Kapasitas Parkir		Kebutuhan Parkir	
			Mobil	Motor	Mobil	Motor
1	Kalibata Residences	5.950 unit	-	-	595	2.975
2	Kalibata Regency	2.250 unit	-	-	225	1.125
3	Green Palace	3.000 unit	-	-	3000	3.000
Total		11.200 unit	4000	8000	3.820	7.100

Sumber : Hasil Analisis

Pada tabel diatas dapat diketahui dari hasil analisis standar parkir untuk penghuni di Kalibata City yang seharusnya dapat memenuhi kapasitas yang ada di Kalibata City, namun pada kenyataannya saat ini parkir di Kalibata City kurang mencukupi bagi penghuni dikarenakan mayoritas penghuni di tiap tipe unitnya memiliki kendaraan pribadi yang tidak sesuai dengan standar parkir yang ada seperti penghuni yang memiliki kendaraan pribadi mobil ataupun motor terkadang juga mereka memiliki kedua kendaraan tersebut, belum lagi

ditambah pengunjung yang datang ke Kalibata City dengan menggunakan kendaraan pribadi dapat dilihat pada berikut:

Tabel 6

Kondisi eksisting penghuni yang memiliki kendaraan dan pengunjung yang datang dengan kendaraan pribadi per hari di Kalibata City

No.	Tipe Hunian	Mobil		Motor	
		Penghuni	Pengunjung	Penghuni	Pengunjung
1	Kalibata Residences	952	-	4.462	-
2	Kalibata Regency	360	-	1.687	-
3	Green Palace	2.500	-	2.000	-
Total Kebutuhan		3.812	1.000	8.149	1.100
Total Kapasitas		4.000		8.000	
Total Kekurangan		(-812) Mobil		(-1.249) Motor	

Sumber : Hasil Analisis Survey

Dari Tabel 6 diatas dapat diketahui kurangnya kapasitas lahan parkir di Kalibata City belum lagi ditambah pengunjung yang datang ke Kalibata City dengan menggunakan kendaraan pribadi serta mayoritas dari kendaraan penghuni ataupun pengunjung yang datang tidak mau ataupun jarang memarkirkan kendaraannya di *basement (Off Street)* yang sudah disediakan) dan memarkirkannya di parkir *On Street* terkadang pula dengan memarkir paralel yang memakai badan jalan, sehingga tak jarang menyebabkan kondisi jalan menuju antar tower di Kalibata City itu mengalami *traffic delay* dikarenakan menunggu mobil yang sedang ingin parkir ataupun keluar dari parkir dan juga ruang terbuka (plaza) yang terganggu akibat adanya kegiatan parkir, hal tersebut yang dimaksudkan dengan penyalahgunaan pemanfaatan ruang terbuka di Kalibata City. dapat dilihat pada gambar berikut:



Kurang disiplinnya pengguna motor yang parkir di bukan tempatnya seperti Plaza



Banyaknya kendaraan yang parkir paralel yang menyebabkan *traffic delay* di kawasan ini



Plaza antar gedung yang dijadikan tempat parkir motor karena kapasitas yang ada kurang memadai



*traffic delay* yang terjadi di Kawasan Kalibata City

Gambar 2

Kondisi *Chaos* nya Parkir di Kalibata City

Sumber : Hasil Survey

Diketahui setelah menganalisis bahwa perlunya penambahan kapasitas parkir di Kalibata City serta pengelolaan sistem perparkiran yang baik di Kalibata City agar tidak mengganggu kegunaan atau fungsi dari ruang terbuka itu sendiri, sedapat mungkin pengaturan ruang parkir tidak menyebabkan bangunan-bangunan hunian dikelilingi oleh lautan parkir mengingat bahwa kondisi tersebut dapat menurunkan kualitas lingkungan hunian di Kalibata City.

### Konsep Perparkiran di Kawasan Kalibata City

Pada kawasan Kalibata City setiap hari permintaan terhadap parkir meningkat baik untuk penghuni maupun pengunjung di Kalibata City yang mengakibatkan gangguan terhadap kelancaran lalu lintas serta penyalahgunaan terhadap ruang-ruang terbuka di daerah tersebut, maka perlunya pengembangan dan optimalisasi areal parkir yaitu dengan penataan lahan parkir yang sudah ada serta dengan mengoptimalkan kinerja pelayanan parkir untuk lantai *basement*, penambahan ruang lantai pada parkir dengan pengaturan sirkulasi yang baik yang fungsinya untuk menampung kendaraan mobil ataupun motor apabila ada jam puncak dengan volume parkir yang tinggi serta suatu kebijakan parkir untuk mengendalikannya, agar memecahkan masalah perparkiran yang ada di Kalibata City dengan baik.

### Konsep Penambahan Ruang Parkir dan Sirkulasinya

Berdasarkan permasalahan yang ada dengan bertambahnya volume kendaraan yang mengakibatkan kesemrawutan arah sirkulasi masuk, keluar dan parkir di kawasan Kalibata City. Serta kebutuhan akan lahan parkir mendorong untuk menambah

kapasitas parkir di kawasan Kalibata City, penambahan lokasi parkir dengan pengaturan sirkulasi parkir yang baik dinilai cukup untuk dijadikan ruang parkir berlapis. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 3.



Gambar 3

Peta Rencana Lokasi Parkir dan Sirkulasi Parkir

Sumber : Hasil Analisis

Rencana lokasi parkir dan sirkulasinya merupakan konsep baru yang akan dibuat di kawasan Kalibata City. Jalur sirkulasi adalah tempat, yang digunakan untuk pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar dari fasilitas parkir. (Departemen Perhubungan, Dirjen Perhubungan Darat). Sirkulasi ini dimaksudkan agar penghuni maupun pengunjung dapat keluar masuk kawasan tanpa adanya *traffic delay* di dalam kawasan Kalibata City. Jalur sirkulasi kendaraan diatur sebaik mungkin mengikuti skema sirkulasi pada gambar peta diatas. Kemudian penambahan pada ruang parkir belapis dengan menambah kapasitas parkir berlapis yang dibangun memanjang dari satu tower ke tower lainnya.

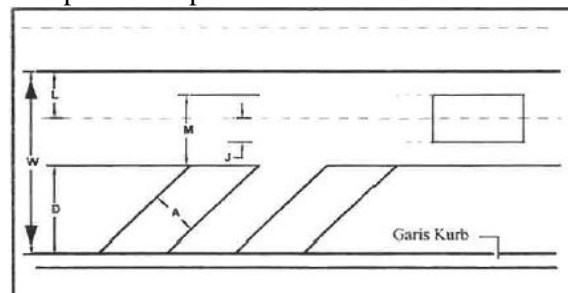
Dengan perencanaan kebutuhan ruang yang baik dan dengan memperhatikan kondisi lalu lintas yang ada, maka desain parkir berlapis di Kalibata City ini akan diimplementasikan dengan hasil yang baik, maka hal yang perlu diperhatikan ialah dalam menentukan sudut parkir. Seperti yang ditunjukkan pada Tabel 7

Tabel 7

Lebar Minimum Jalan Satu Arah Untuk Parkir Pada Badan Jalan

Sudut Parkir	Kriteria Parkir					Satu Lajur		Dua Lajur	
	Lebar Ruang Parkir A (m)	Ruang Parkir Efektif D (m)	Ruang Manuver M (m)	D+M (E) (m)	D+M-J (m)	Lebar Jalan Efektif L (m)	Lebar Total Jalan W (m)	Lebar Jalan Efektif L (m)	Lebar Total Jalan W (m)
0	2,3	2,3	3	5,3	2,8	3	5,8	6	8,8
30	2,5	4,5	2,9	7,4	4,9	3	7,9	6	10
45	2,5	5,1	3,7	8,8	6,3	3	9,3	6	12,3
60	2,5	5,3	4,6	9,9	7,4	3	10	6	13
90	2,5	5	5,8	10,8	8,3	3	11	6	14

Sebagai salah satu contoh parkir berlapis yang akan direncanakan di Kalibata City dengan menyudut 45° yang disertai dengan dimensi yang ada dapat dilihat pada Gambar 4



Gambar 4

Dimensi Ruang Parkir

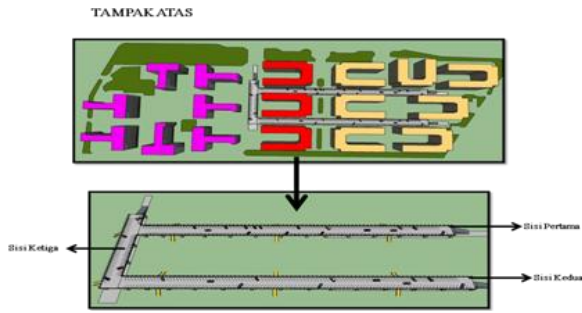
Sumber : Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota

Keterangan :

- A = Lebar ruang parkir (m)
- D = Ruang parkir efektif (m)
- M = Ruang manuver (m)
- J = Lebar pengurangan ruang manuver (m)
- W = Lebar total jalan
- L = Lebar jalan efektif

Lokasi parkir berlapis yang diperuntukan sebagai penambahan dan juga pengganti tempat parkir yang pada awalnya di ruang-ruang terbuka di Kalibata City seperti taman ataupun plaza. Lokasi parkir berlapis ini cukup dekat karena letaknya memanjang seperti tampak pada Gambar 6 penulis menyediakan parkir berlapis ini untuk kendaraan para penghuni ataupun pengunjung yang teratur agar tidak menggunakan taman ataupun plaza sebagai tempat parkir. Bangunan didesain dengan baik konstruksinya untuk memaksimalkan keterbatasan lahan di kawasan tersebut, bangunan yang mempunyai 3 sisi, tinggi 2,2 meter dan terdapat 2 lajur dengan pola menyudut 90° untuk sisi pertama dan sisi kedua. Parkir berlapis yang direncanakan dibangun diatas badan jalan yang memiliki lebar 20-25 m, terbagi atas 3 (tiga) sisi yaitu :

1. Sisi pertama yang berbentuk horizontal terletak di atas badan jalan yang melewati tower A, G, F dan K dengan lebar jalan untuk parkir 12,5 m dan panjang ±500 m
2. Sisi kedua yang berbentuk horizontal terletak di atas badan jalan yang melewati tower B, E dan J dengan lebar jalan untuk parkir 12,5 m dan panjang ±450 m
3. Sisi ketiga yang berbentuk vertikal terletak di atas badan jalan yang melewati tower J dan K dengan lebar jalan untuk parkir 15 m dan panjang ±200 m



Gambar 5

Desain ruang parkir berlapis di Kalibata City

Sumber : Hasil Analisis

Selain sirkulasi yang diatur dengan baik, penulis juga memberikan pengoptimalan terhadap jasa juru parkir yang ada agar dapat mengatur pengendara yang ingin parkir dikawasan ini, agar pengendara dapat parkir dengan teratur di dalamnya. Untuk memudahkan pengendara yang memarkirnya di parkir berlapis, direncanakan 14 (empat belas) tangga yang memungkinkan pengendara dapat dengan mudah mencapai tempat yang dituju. Dari Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir tentang Standar Sudut Parkir di Badan Jalan maka kapasitas yang dapat ditampung oleh parkir berlapis yang sudah ditambahkan dapat dilihat pada Tabel 8

Tabel 8  
Kapasitas parkir yang dapat ditampung Kalibata City

No.	Uraian Data	Kapasitas Parkir
1.	<b>Sisi Pertama</b>	
	Lantai Atas	215 mobil
	Lantai Bawah	215 mobil
2.	<b>Sisi Kedua</b>	
	Lantai Atas	192 mobil
	Lantai Bawah	192 mobil
3.	<b>Sisi Ketiga</b>	
	Lantai Atas	626 motor
	Lantai Bawah	626 motor
<b>Total Kapasitas</b>		<b>814 mobil</b>
		<b>1.252 motor</b>

Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan tabel di atas lahan parkir yang disediakan dapat menampung sekitar 814 mobil dan 1.252 motor dengan jumlah ini dapat memenuhi kebutuhan parkir yang meningkat, penambahan kapasitas parkir ini dimaksudkan untuk memenuhi sebagian kendaraan-kendaraan pribadi bagi penghuni maupun pengunjung yang berada di Kalibata City.

Kemudian parkir berlapis ini akan direncanakan dengan desain hampir sama seperti

yang sudah ada di Pondok Indah Mall 1 dan Mall Lippo Karawaci, seperti dapat dilihat pada Gambar 6



Gambar 6

Desain Parkir dan Kondisi yang direncanakan

Sumber : Hasil Survey

Desain parkir berlapis yang direncanakan adalah sebagai berikut :

#### Gambar Pertama

Memiliki 2 *Ramp* naik di sisi pertama dan sisi kedua dengan *Ramp* turun terletak di ujung parkir berlapis di sisi ketiga. *Ramp* ini dibuat dengan panjang 7 m dan lebar masuk mobil sekitar 3 m yang akan di bangun di Kalibata City.

#### Gambar Kedua

Dilihat dari gambar kedua bahwa tinggi dari parkir berlapis yang akan direncanakan tersebut tidak lebih dari 2,2 m. Dibuat dengan pondasi besi baja yang kuat agar dapat menopang beban yang berada di atasnya.

#### Gambar Ketiga

Pada gambar ketiga yang terletak parkir motor yang letaknya di atas dan dibawah parkir berlapis di sisi ketiga

#### Gambar Keempat

Pada gambar keempat untuk rencana akan terdapat tumbuhan merambat atau yang biasa disebut *hanging garden* di pagar parkir berlapis gunanya s untuk meredam kebisingan dan juga meningkatkan estetika di parkir berlapis itu sendiri.

#### Gambar Kelima

Zoning kelima yang merupakan pola sudut parkir yang akan direncanakan yaitu 90° agar dapat memenuhi kebutuhan kendaraan bermobil yang ada di Kalibata City, konstruksinya pun digunakan slap beton bermutu tinggi.



### Gambar Keenam

Dibuatkan tangga sebagai akses pejalan kaki untuk pengendara setelah memarkirkan kendaraannya atau kembali untuk mengambil kendaraannya yang terletak di lantai atas, yang direncanakan ada 14 (empat belas) tangga yang masing-masing dekat dengan tower-tower yang ingin dituju.

### Gambar Ketujuh

Gambar ketujuh merupakan tampak samping yang akan di rencanakan di kawasan Kalibata City.

### Kesimpulan

Setelah melakukan pengamatan, mengidentifikasi, dan menganalisa masalah yang terjadi di lokasi studi maka penelitian ini menghasilkan kesimpulan sebagai berikut: Kalibata City merupakan apartemen/rumah susun dengan mengusung konsep “*Mixed use development*” didalamnya sehingga lebih banyak diminati masyarakat menengah keatas. Hal tersebut juga yang menyebabkan apartemen/rumah susun berubah seiring dengan konsep awalnya untuk hunian masyarakat menengah kebawah selain itupun banyak pula yang mengunjungi Kalibata City karena daya tarik yang dimilikinya. Dalam hal ini kebanyakan dari penghuni maupun pengunjung mayoritas menggunakan kendaraan pribadi sehingga mengakibatkan meningkatnya volume kendaraan didalam kawasan Kalibata City serta terjadinya *chaos* nya parkir di Kalibata City. Kondisi fisik dari apartemen/rumah susun Kalibata City yang terdapat atas 3 (tiga) tipe unit hunian yaitu Kalibata Residences, Kalibata Regency dan Green Palace saat ini dapat dikatakan cukup layak dan juga berlokasi yang sangat strategis dan dikelilingi oleh pusat perkantoran, pendidikan dan bisnis ini membuat banyak penghuni khususnya kalangan menengah memilih tinggal di Kalibata City. Ditinjau dari strategi bersaing khususnya teori STP (*Segmentation, Targeting, Positioning*), Segmentasi Apartemen Kalibata City pada awalnya terdapat pada kelas menengah kebawah, karena rencana pemerintah yang ingin membangun RUSUNAMI atau hunian vertikal bersubsidi dalam kota yang mengusung apartemen dengan konsep *Mixed Used Development*, namun kondisi ini dinilai tidak tepat sasaran karna yang mengisi unit di Kalibata City merupakan orang-orang berpenghasilan menengah keatas terlihat dimana banyaknya penghuni yang membawa kendaraan pribadi seperti mobil atau motor dan juga kebanyakan dari mereka bukan dari wiraswasta namun pekerja kantoran, mahasiswa dll. Ditinjau dari fasilitas Kalibata City memiliki fasilitas-fasilitas yang cukup lengkap di dalamnya dari

fasilitas olahraga, taman bermain, sarana peribadatan (masjid) namun pada kondisi *eksisting* yang menjadi permasalahan adalah pada fasilitas parkir di Kalibata City seperti yang terjadi adalah masyarakat parkir di ruang-ruang terbuka yang ada di Kalibata City yang seharusnya di manfaatkan sebagai ruang terbuka publik. Penyalahgunaan ini terjadi disebabkan karena mayoritas penghuni yang memiliki kendaraan pribadi melebihi standar yang pada awalnya sudah ditentukan dan juga banyaknya pengunjung yang datang setiap harinya memakai kendaraan pribadi sehingga melebihi kapasitas yang ada khususnya parkir. Ditinjau dari perhitungan ruang terbuka dan ruang terbuka hijau di Kalibata City dari total peruntukan lahan Kalibata City untuk ruang terbuka ialah 80 % dapat diketahui hal tersebut dapat dikatakan Kalibata City dibangun dengan *well designed* dengan memenuhi kebutuhan para penghuni Kalibata City, tetapi yang menjadi permasalahan adalah untuk kondisi *eksisting* hal ini tampaknya mengalami penyalahgunaan ataupun tidak tepat dalam pemakaiannya hal ini di sebabkan karena banyaknya pengunjung yang datang setiap harinya sehingga melebihi kapasitas yang ada khususnya parkir. Ditinjau dari pengunjung dan daya tarik ialah bahwa Kalibata City memiliki daya tarik yang sangat kuat pada kawasan sekitarnya, terlihat dari pengunjung yang datang dan berlama-lama di areal Kalibata City hal ini memadakan bahwa Kalibata City juga merupakan salah satu tempat yang *cozy* untuk dikunjungi.

### Daftar Pustaka

- Badan Pusat Statistik. Jakarta Selatan Dalam Angka. Jakarta. 2011
- Budi Harjo, Eko. Kota Berkelanjutan (Sustainable City). Bandung. 2009
- Carpenter, P.L.T.D. Walker dan F.O. Lamphear. Plants In The Landscape. San Fransisco. 1975
- Dinas Tata Ruang Jakarta. Panduan Rancang Kota Rusunami Kalibata. Jakarta. 2009
- Direktorat Jenderal Penataan Ruang Pekerjaan Umum. 2009. Kamus Tata Ruang Edisi 1. Jakarta. 2009
- Hakim, Rustam. 1987. Unsur Perancangan Dalam Arsitektur Lansekap. Jakarta. 1987
- Kalibata City News. “Jakarta Dikepung Superblok”. Desember. Jakarta. 2013

- Laurie, M. Pengantar Kepada Arsitektur Pertamanan (terjemahan). Intermedia. Bandung. 1990 [http://en.wikipedia.org/wiki/Mixed-use\\_development](http://en.wikipedia.org/wiki/Mixed-use_development).
- Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Kebijakan dan Rencana Strategis Pembangunan Rumah Susun di Perkotaan. Jakarta. 2007
- Porter, Michael. E. Strategi Bersaing. Jakarta. 1987
- Sarwono, Jonathan. 2003. Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif. Yogyakarta. Graha Ilmu, Yogyakarta, 1987
- Simonds, J.O. *Landscape Architecture*. McGraw-Hill Book Co. New York. 2003
- Spiegel, Murray R. *Theory and Problems of Probability and Statistics*. 2008
- Sulistyo, Budi. "Mixed Use Development As Development Alternatif In Urban Area". Oktober. Bandung. 2012
- W J. Filstaed (ed). 1970. *Quantitative Methodologi*. Chicago. 1970
- Rahmita, Ira, 2011. Hubungan Minat Masyarakat Terhadap Rumah Susun Sederhana Dengan Aksesibilitas Dan Lokasi. Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota. Universitas Esa Unggul. Jakarta. 2011
- Siskayati, Diana. 2009. Evaluasi Keberadaan dan Penggunaan Ruang Terbuka Hijau di Lingkungan Rumah Susun Provinsi DKI Jakarta. Program Studi Arsitektur Lansekap. Institut Pertanian Bogor. 2009
- \_\_\_\_\_. 2012. "Kalibata Residences". Dalam <http://www.kalibatacity.com/kalibata-residences>
- \_\_\_\_\_. 2012. "Kota Administrasi Jakarta Selatan". Dalam [http://id.wikipedia.org/wiki/Kota\\_Administrasi\\_Jakarta\\_Selatan](http://id.wikipedia.org/wiki/Kota_Administrasi_Jakarta_Selatan)
- \_\_\_\_\_. 2012. "Pengertian Manajemen Strategik". Dalam <http://tugasmagic.wordpress.com/category/manajemenstrategik/pengertian-manajemen-strategik-manajemen-strategik/>
- \_\_\_\_\_. 2012. "Pengertian Mixed Use Development". Dalam