

Ari Widyati Purwantiasning  
Muh. Fikry Nur Syawal

# KAJIAN VISUAL LINKAGE PADA KAWASAN BERBASIS TOD



# **KAJIAN VISUAL LINKAGE PADA KAWASAN BERBASIS TOD**

**Ari Widyati Purwantiasning  
Muh. Fikry Nur Syawal**

Desanta Muliavisitama  
**2020**

# **KAJIAN VISUAL LINKAGE**

## **PADA KAWASAN BERBASIS TOD**

**Penulis :**

Ari Widyati Purwantiasning  
Muh. Fikry Nur Syawal

**Editor :**

Hendry Gunawan

**Tata Letak/Desain Cover :**

St. Aisyah

**ISBN : 978-623-7908-63-0**

Penerbit Desanta Muliavisitama

Anggota IKAPI BANTEN Nomor: 043/BANTEN/2020

Jl. Raya Jakarta KM 6,5 Kalodran Walantaka Kota Serang

Email: [muliavisitama@gmail.com](mailto:muliavisitama@gmail.com)

Website: <http://desantapublisher.com>

BANTEN – INDONESIA

**DIVISI PENGANDAAN DAN PUBLIKASI**

Alamat: Kantor Graha Aksara Makassar Maccini Raya X No. 11 Makassar

Email: [grahaaksaramakassar@gmail.com](mailto:grahaaksaramakassar@gmail.com)

Hp/Wa : 0853-4272-1928

**Cetakan Pertama, Oktober 2020**

Hak cipta dilindungi oleh undang-undang.

Dilarang memperbanyak karya tulis ini dalam bentuk dan cara apapun tanpa ijin penerbit.

# KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa karena atas berkat dan rahmat-Nya sehingga penyusunan buku yang berjudul “KAJIAN VISUAL LINKAGE PADA KAWASAN BERBASIS TOD” ini dapat diselesaikan dengan baik.

Buku ini memberikan gambaran tentang KAJIAN VISUAL LINKAGE PADA KAWASAN BERBASIS TOD. Tak lupa penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan buku ini.

Penyusun juga berharap agar buku ini dapat bermanfaat bagi pembaca pada umumnya dan penyusun pada khususnya. Namun demikian, penyusun menyadari bahwa buku ini belumlah sempurna. Dengan lapang dada dan kerendahan hati penyusun bersedia untuk diberi saran dan kritik yang bersifat membangun dan dapat memperbaiki buku ini.

November 2020

Penyusun

# DAFTAR ISI

Bab I.	Pendahuluan	1
Bab II.	Linkage Visual	3
Bab III.	Linkage Struktural	13
Bab IV.	Linkage Kolektif	17
Bab V.	Teori Kawasan	21
Bab VI.	Transit-Oriented Development	23
Bab VII.	Kawasan TOD Blok M	33
Bab VIII.	Kawasan TOD Lebak Bulus	55
Bab IX.	Kawasan TOD Kowloon	79
Bab X.	Kesimpulan	97
	Daftar Pustaka	99

# BAB I

## PENDAHULUAN

Pertumbuhan penduduk yang semakin hari semakin bertambah mengakibatkan kepadatan penduduk pada suatu wilayah. Perkotaan merupakan salah satu wilayah yang signifikan terkena dampak dari kepadatan penduduk tersebut. Kemacetan, turunnya kualitas lingkungan hidup, munculnya kawasan-kawasan kumuh pada kota dengan hunian-hunian yang tidak layak huni merupakan sebagian dari dampak yang dipicu oleh kepadatan penduduk. TOD (*Transit-Oriented Development*) merupakan konsep kawasan perkotaan yang memiliki visi untuk menjadi solusi terhadap dampak dari kepadatan penduduk.

TOD dikembangkan dalam rangka untuk mengatasi permasalahan kemacetan dengan mengintegrasikan sistem transportasi umum massal, selain itu TOD juga bertujuan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan mendorong masyarakat kota untuk beraktivitas dengan berjalan kaki ataupun bersepeda dan menggunakan kendaraan umum massal untuk perpindahan moda transportasi (<http://www.atrbpn.go.id>, t.thn.). Kawasan TOD memiliki pola kawasan campuran (*mixed-use*) yang memberikan penjelasan bahwa dalam suatu kawasan TOD diharapkan dapat menjadi wadah dalam berbagai kegiatan dengan mengembangkan dan mengintegrasikan ruang perkantoran, perumahan, area bisnis

komersial, ruang terbuka hijau dan ruang terbuka publik yang nyaman dan aman.

Kawasan TOD (*Transit-Oriented Development*) merupakan kawasan perkotaan yang relatif kompleks dan rumit. Kawasan ini memiliki kecenderungan membuat orang-orang merasa bingung dan tersesat dalam beraktivitas atau bergerak. Jika hal tersebut terjadi maka tidak menutup kemungkinan rasa aman dan nyaman yang merupakan buah hasil dari prinsip-prinsip TOD tidak dapat terealisasi. Adapun prinsip-prinsip TOD yang kontradiktif dengan hal tersebut yakni berjalan kaki (*walking*), bersepeda (*cycling*), menghubungkan (*connecting*), angkutan umum (*transiting*), pembaruan (*mixing*), memadatkan (*densifying*), merapatkan (*compacting*), beralih (*shifting*), (TOD *standart*). Berdasarkan permasalahan di atas, peneliti beranggapan perlu adanya kajian Konsep *Linkage* pada Kawasan TOD (*Transit-Oriented Development*) untuk mempertegas alur pergerakan kegiatan masyarakat pengguna. Adapun pengertian konsep *linkage* adalah penekanan terhadap konektivitas pergerakan yang terjadi pada beberapa bagian kawasan kota seperti hubungan sebuah tempat dengan tempat lain dalam sebuah kota (Trancik, 1986).

## **BAB II**

# **LINKAGE VISUAL**

*Linkage* merupakan garis semu yang menghubungkan satu elemen dengan elemen yang lainnya, simpul jalan yang satu dengan yang lain dan atau kawasan yang satu dengan lainnya. Garis ini dapat berupa jaringan jalan, pedestrian, ruang terbuka yang berbentuk segaris atau sebagainya. Teori *linkage* merupakan bentukan kota yang tidak lepas dari adanya hubungan atau jaring-jaring sirkulasi (*network circulation*). Hubungan yang ada berupa jalan, pedestrian, ruang terbuka yang berbentuk garis linier ataupun bentuk-bentuk secara fisik menjadi penghubung antar bagian kota/kawasan. Dalam perancangan, teori penghubung ini sangat berguna sebagai salah satu titik acuan dalam mengorganisasi sistem pergerakan dalam suatu Kawasan (Trancik, 1973)

Teori *linkage* merupakan sistem ide pernyataan yang diambil dari garis-garis yang menghubungkan antar unsur bagian kota. Penekanan lebih kepada diagram sirkulasi daripada diagram ruang. Dinamika sirkulasi menjadi generator bentuk kota, dengan penekanan pada koneksi dan pergerakan tetapi kebutuhan akan ketentuan ruang kurang diperhatikan (Nugroho, 2000)

Menurut Maki (1964) *linkage* adalah semacam perekat kota yang sederhana dan suatu bentuk upaya untuk dapat



mempersatukan dan atau menghubungkan seluruh tingkatan aktivitas kegiatan yang nantinya akan membentuk fisik suatu kota. *Linkage* Merupakan teori yang menekankan pada hubungan pergerakan yang terjadi di beberapa bagian kawasan kota seperti hubungan sebuah tempat dengan tempat lain dalam sebuah kota (Purwantiasning, 2017). *Linkage* merupakan hubungan suatu tempat dengan tempat yang lain. Kawasan perkotaan serta bagaimanakah keteraturan massa dan ruangnya secara Struktural (tata ruang perkotaan). Dari teori *figure/ground* terdapat keterbatasan dikarenakan pendekatan ini sering mengarah ke gagasan ruang perkotaan yg bersifat dua dimensi saja dan perhatiannya terhadap ruang perkotaan statis, artinya dinamika hubungan secara arsitektural antara berbagai kawasan kota belum diperhatikan dengan baik. Pada teori *linkage* perhatian lebih mengarah kepada hubungan sebuah tempat dengan yang lain dari berbagai aspek sebagai suatu generator perkotaan (Umanailo, 2017).

Menurut Roger Trancik, sebuah *linkage* perkotaan dapat diamati dengan cara dan pendekatan yang berbeda, terdapat 3 (tiga) pendekatan yakni :

- *Linkage* yang visual
- *Linkage* yang struktural
- *Linkage* bentuk yang kolektif.

Dalam *linkage* visual, dua atau lebih bagian kota dihubungkan menjadi satu kesatuan yang secara visual mampu

menyatukan daerah kota dalam berbagai skala. Pada dasarnya ada 2 pokok perbedaan antara *linkage* visual, yaitu yang menghubungkan dua daerah secara netral dan yang menghubungkan dua daerah dengan mengutamakan satu daerah.



Gambar 1. Contoh *linkage visual* netral  
Sumber: Dokumentasi pribadi, 2019

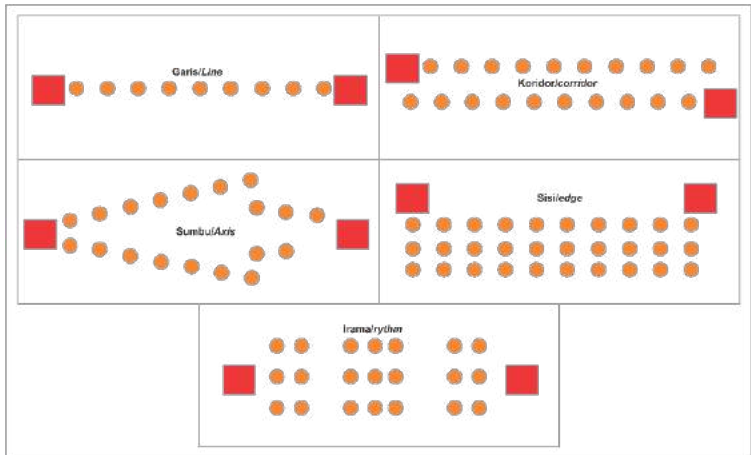
Gambar 2.1 di atas merupakan contoh dari *linkage* penghubung yang bersifat netral yang terletak di Jakarta. Hal tersebut banyak dijumpai di kota-kota berbagai negara seperti Italia, Amsterdam. Gambar 2.2 merupakan contoh dari *linkage* visual terpusat yang bersifat fokus untuk memusatkan suatu kawasan, serta memiliki fungsi dan arti khusus dalam kota karena bersifat dominan dan menonjol daripada lingkungannya. Contoh pada Gambar 2.2 merupakan gambar dari Monumen Patung Dirgantara, Jakarta, Indonesia.



Gambar 2. Contoh Linkage visual terpusat.

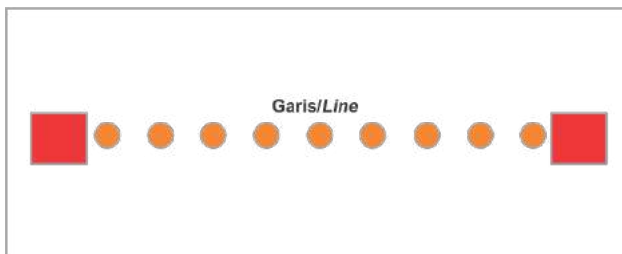
Sumber: Dokumentasi pribadi, 2019

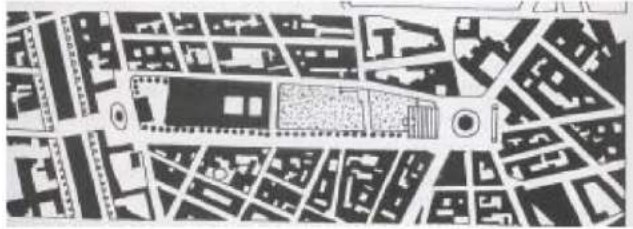
*Linkage* visual menghasilkan hubungan visual yakni garis, koridor, sisi, sumbu (*axis*) dan irama. Berikut adalah 5 (lima) elemen *linkage* visual, merupakan elemen yang memiliki ciri khas dan suasana tertentu yang mampu menghasilkan hubungan secara visual, terdiri dari:



Gambar 3. ilustrasi lima elemen linkage visual  
 Sumber : Finding lost Space, 1973, Roger Trancik

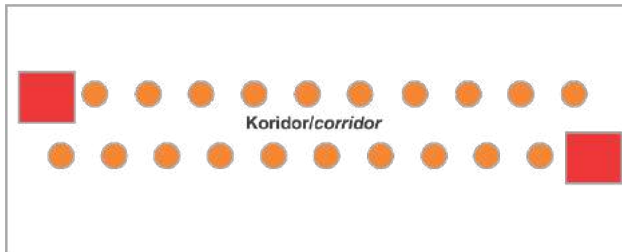
- Elemen garis menghubungkan secara langsung dua tempat dengan satu deretan massa, baik berupa bangunan maupun deretan pepohonan yang memiliki massivitas.





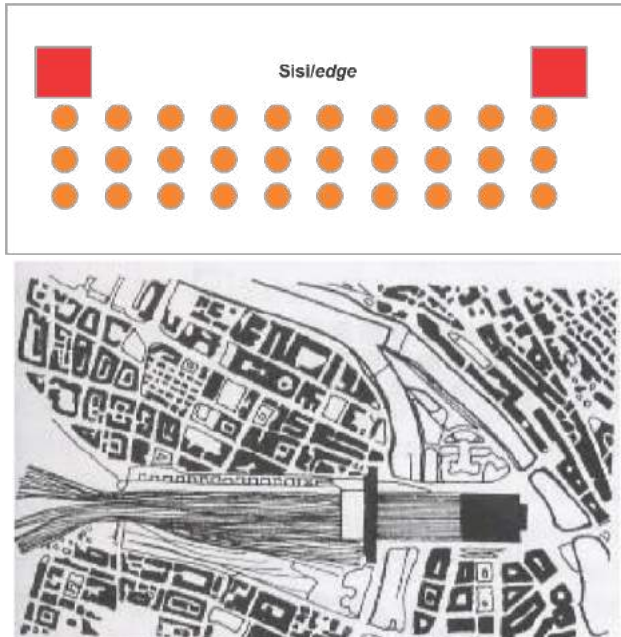
Gambar 4. Ilustrasi *linkage visual* garis  
Sumber : Finding lost Space, 1973, Roger Trancik

- Elemen koridor dibentuk oleh dua deretan massa yang membentuk sebuah ruang.



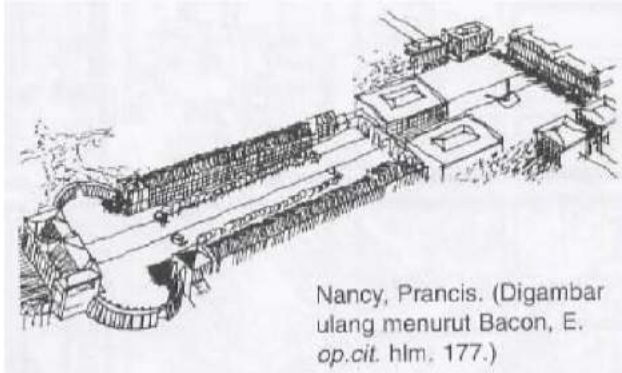
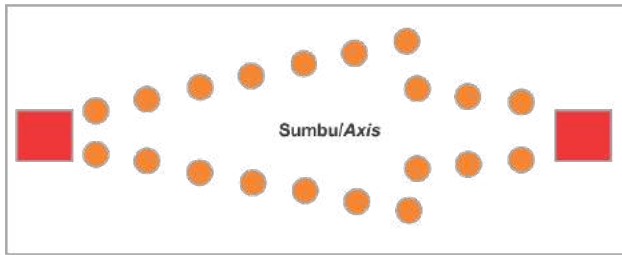
Gambar 5. Ilustrasi *linkage visual* koridor  
Sumber : Finding lost Space, 1973, Roger Trancik

- Elemen sisi menghubungkan suatu kawasan dengan satu massa, tetapi tidak perlu diwujudkan dalam bentuk massa yang tipis seperti garis.



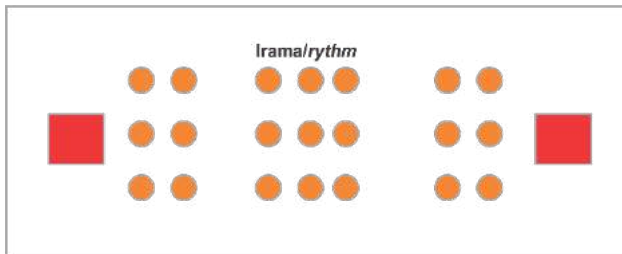
Gambar 6. Ilustrasi *linkage visual edge/sisi*  
Sumber : Finding lost Space, 1973, Roger Trancik

- Elemen sumbu (*axis*) mirip dengan koridor tetapi lebih banyak menggunakan *axes* untuk menonjolkan bagian yang dianggap penting.



Gambar 7. Ilustrasi *linkage visual axis*/sumbu  
 Sumber : Finding lost Space, 1973, Roger Trancik

- Irama menghubungkan dua tempat dengan variasi massa dan ruang (ulang, varian, kontras, dan lainnya).





Gambar 8. Ilustrasi *linkage visual rhythm*/irama  
Sumber : Finding lost Space, 1973, Roger Trancik

Analisis menggunakan konsep *linkage* adalah alat yang baik untuk memperhatikan dan menegaskan hubungan-hubungan dan gerak aktivitas pada sebuah ruang perkotaan. Adapun kelemahannya adalah kurangnya perhatian dalam mendefinisikan ruang perkotaan secara spasial dan kontekstual.





# BAB III

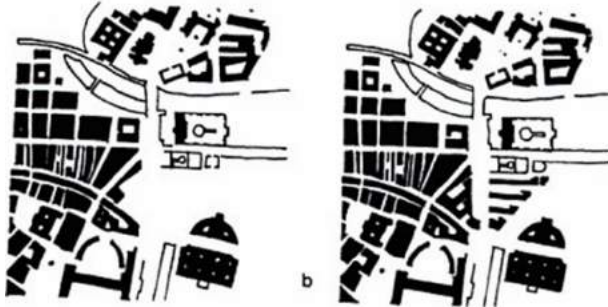
## LINKAGE STRUKTURAL

*Linkage* struktural merupakan *linkage* yang menggabungkan dua atau lebih bentuk struktur kota menjadi satu kesatuan tatanan. *Linkage* struktural juga menyatukan kawasan-kawasan kota melalui bentuk jaringan struktural. Adapun tidak setiap kawasan memiliki arti struktural sama dalam kota, sehingga cara menghubungkannya secara hirarkis pun juga dapat berbeda.

*Linkage* struktural pada dasarnya bertujuan untuk menggabungkan dua atau lebih kawasan sesuai dengan pola yang diinginkan dan menggabungkan dua kawasan dengan menonjolkan kawasan tertentu. Fungsi *linkage* struktural di dalam kota adalah sebagai *stabilisator* dan koordinator di dalam lingkungannya, karena setiap kolase perlu diberikan stabilitas tertentu serta distabilisasikan lingkungannya. Hal ini dapat dilakukan dengan memprioritaskan sebuah daerah yang menjelaskan lingkungannya dengan suatu struktur, bentuk, wujud, dan ataupun fungsi yang memberikan susunan tertentu di dalam prioritas penataan kawasan. Adapun 3 (tiga) elemen *linkage* struktural yakni tambahan, sambungan, dan tembusan, dapat dijelaskan dalam paparan berikut ini:

- Tambahan atau menambah  
Melanjutkan pola pembangunan yang sudah ada sebelumnya. Bentuk massa dan ruang boleh

berbeda tetapi harus tetap dipahami sebagai bagian dari kawasan tersebut



Gambar 9. ilustrasi elemen linkage struktural tambahan atau menambah

Sumber : Finding lost Space, 1973, Roger Trancik

- Sambungan atau menyambung  
Elemen dengan memasukkan unsur-unsur atau pola baru dari elemen-elemen di sekitar lingkungan atau di luar Kawasan.

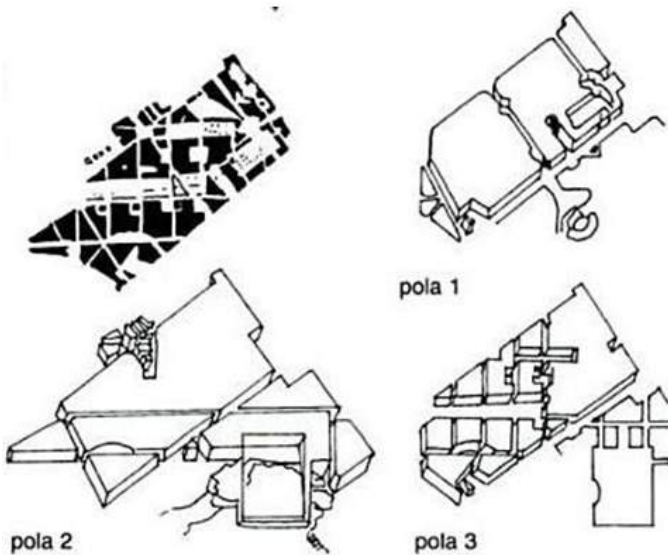


Gambar 10. ilustrasi elemen linkage struktural sambungan atau menyambung

Sumber : Finding lost Space, 1973, Roger Trancik

- Tembusan atau menembus

Terdapat dua atau lebih pola yang sudah ada di sekitarnya dan akan disatukan sebagai pola-pola yang sekaligus menembus di dalam suatu kawasan, sehingga memberikan kesan sebagai campuran dari wujud lingkungan di sekitarnya



Gambar 11. ilustrasi elemen linkage struktural  
tembusan atau menembus  
Sumber : Finding lost Space, 1973, Roger Trancik

# BAB VII

## KAWASAN TOD BLOK M

### A. Gambaran umum kawasan Blok M

Blok M merupakan kawasan bisnis dan perbelanjaan yang terletak di Kebayoran Baru, Jakarta Selatan. Kawasan Blok M berbatasan dengan jalan Iskandarsyah di sebelah Timur, jalan Bulungan di sebelah Barat, jalan Falatehan di sebelah Utara, dan jalan Melawai di sebelah Selatan. Adapun cakupan kawasan yang berbasis TOD (*Transit Oriented Development*) dapat dilihat pada Gambar di bawah ini.



Gambar 23. Kawasan TOD Blok M

Sumber: Digambar ulang oleh peneliti, 2019

## B. Data fisik kawasan TOD Blok M

### 1. Zonasi kawasan.

Pada kawasan Blok M terdapat berbagai macam jenis kegiatan diantaranya jual-beli, hiburan, rekreasi, bekerja dan lain sebagainya. Hal ini dapat terlihat melalui peta zonasi yang peneliti susun berdasarkan data yang peneliti dapat di lokasi kawasan Blok M. Pada Gambar 24 terlihat berbagai jenis bangunan, warna jingga pada Gambar 24 merupakan bangunan fasilitas sosial yakni sekolah, warna kuning merupakan bangunan permukiman, warna hijau merupakan ruang terbuka hijau dan warna ungu merupakan bangunan campuran yang artinya memiliki lebih dari 1 (satu) jenis kegiatan dalam 1 (satu) bangunan.



Gambar 24 Zonasi Kawasan Blok M

Sumber: Digambar ulang oleh peneliti, 2019

## 2. Jaringan Jalan

### a. Kendaraan bermotor.

Berikut merupakan data jaringan jalan untuk kendaraan bermotor. Pada kawasan Blok M, jalur kendaraan bermotor merupakan jalur yang mendominasi. Setiap sudut lokasi pada kawasan Blok M dapat dilalui oleh kendaraan bermotor. Hal ini dapat terlihat pada Gambar 25.



Gambar 25. Jaringan jalan kendaraan bermotor  
Sumber: Digambar ulang oleh peneliti, 2019

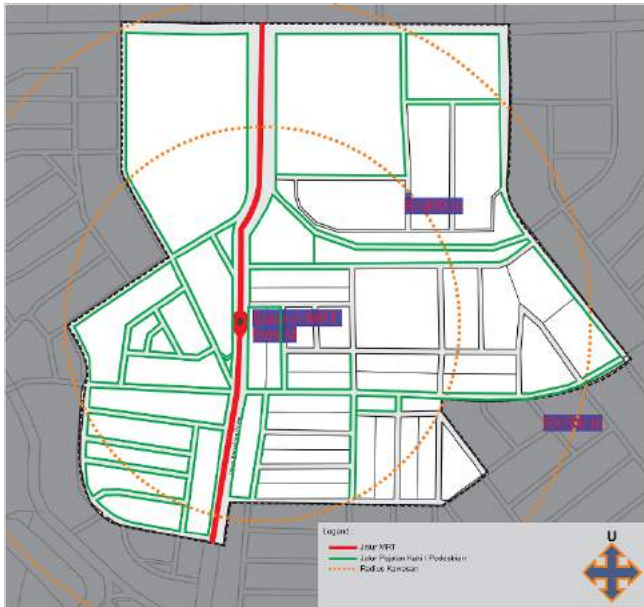


Gambar 26. Fisik Jaringan jalan kendaraan bermotor Blok M  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2019

b. Jalur pejalan kaki (pedestrian).

Berikut merupakan data jalur pejalan kaki atau pedestrian yang peneliti dapatkan. Pada Gambar 27 dapat terlihat jalur pejalan kaki atau pedestrian pada kawasan Blok M. Jalur pejalan kaki di kawasan Blok M terdapat tempat duduk yang dipasang dengan jarak yang berkala. Jalur pejalan kaki pada kawasan ini memiliki ruas yang cukup lebar dan memiliki pepohonan dan terdapat juga tanaman-tanaman. Pada Gambar 28 terlihat kondisi jalur pejalan kaki yang dilengkapi dengan *bench* atau tempat duduk, tanaman, pohon, dan juga fasilitas untuk yang berkebutuhan khusus yakni *Guiding block* atau pengarah jalan untuk orang yang tidak dapat melihat.





Gambar 27 Jalur pejalan kaki atau Pedestrian  
 Sumber: Digambar ulang oleh peneliti, 2019



Gambar 28. Pedestrian kawasan Blok M  
 Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2019

c. Jalur Sepeda

Kawasan Blok M memiliki jalur khusus untuk pengguna kendaraan *non*-bermotor yakni jalur sepeda. Jalur sepeda pada kawasan Blok M merupakan jalur yang dibuat dengan mengambil ruas jalan kendaraan bermotor. Jalur sepeda pada kawasan Blok M dicat untuk mempertegas jalurnya. Jalur sepeda dapat kita lihat pada Gambar 29 dan kondisi fisik jalur sepeda dapat kita lihat pada Gambar 30.



Gambar 29. Jalur sepeda

Sumber: Digambar ulang oleh peneliti, 2019

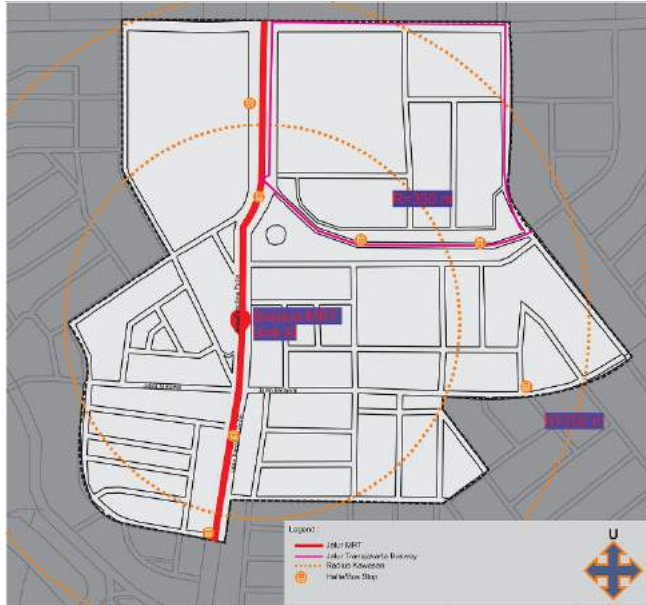


Gambar 30 K.ondisi fisik jalur sepeda  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2019

### 3. *Jaringan Transportasi Umum*

#### a. Transjakarta *busway*

Kawasan Blok M dapat diakses dengan menggunakan angkutan umum Transjakarta *busway* dengan rute Blok M – Kota tua (koridor 1). Jalur angkutan umum transjakarta *busway* dapat kita pada pada Gambar 31 di bawah ini.



Gambar 31. Jalur transjakarta *busway*  
 Sumber: Digambar ulang oleh peneliti, 2019



Gambar 32. Halte transjakarta *busway*  
 Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2019

b. Angkutan terintegrasi *busway*

Kawasan Blok M juga dilayani oleh jaringan transportasi umum APTB 09 rute Blok M Jakarta – Bubulak Bogor dan APTB 10 rute Blok M – Cileungsi. Jalur angkutan umum terintegrasi *busway* dapat terlihat pada Gambar 33 di bawah ini.



Gambar 33. Jalur angkutan umum terintegrasi *busway*  
Sumber: Digambar ulang oleh peneliti, 2019

c. Angkutan umum mobil kecil (angkot)

Kawasan Blok M juga dapat diakses dengan menggunakan transportasi umum Angkot. Rute Angkot yang mengakses kawasan Blok M yakni rute Blok M – Pondok Labu dengan kode Angkot KWK S 01. Jalur Angkot dapat terlihat pada Gambar 34 di bawah ini.



Gambar 34. Jalur angkutan umum Angkot  
Sumber: Digambar ulang oleh peneliti, 2019



Gambar 35. Halte angkutan umum Angkot  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2019

### ***C. Linkage Visual Line (garis)***

*Linkage visual line (garis)* merupakan Elemen garis yang menghubungkan dua tempat secara langsung dengan deretan massa yang memiliki massivitas. Deretan massa dapat merupakan pepohonan, bangunan dan massa sejenis yang memiliki massivitas. Berdasarkan data yang sudah diperoleh dari kawasan TOD Blok M dan kemudian dibandingkan dengan teori Roger Trancik, terdapat linkage visual garis yakni kolom-kolom rel kereta MRT yang menghubungkan stasiun MRT Blok M dan stasiun MRT Blok A.



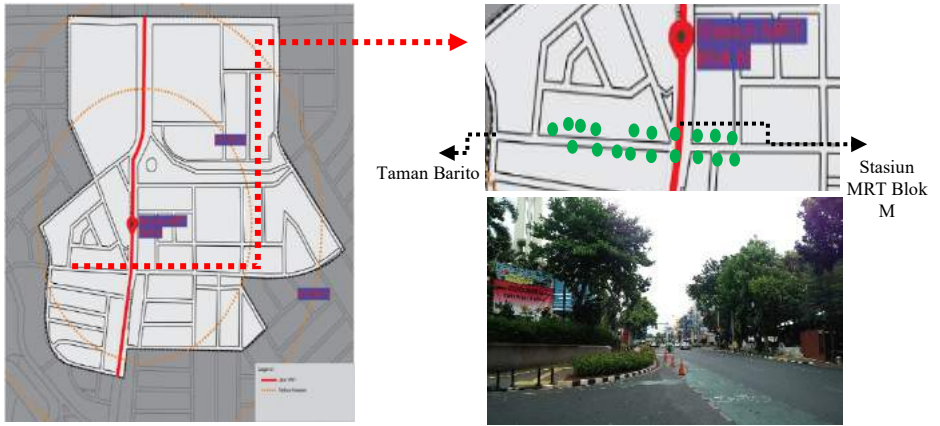


Gambar 36. *linkage visual garis* Blok M  
 Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2019

#### D. *Linkage Visual Corridor* (koridor)

*Linkage visual corridor* (koridor) merupakan *linkage visual* yang dibentuk dari dua deretan massa yang membentuk suatu ruang. Deretan massa dapat berupa bangunan, pepohonan, lampu jalan dan sejenisnya yang tentunya memiliki massivitas. Berdasarkan data yang diperoleh, Taman Barito dan stasiun MRT Blok M terhubung oleh *linkage visual corridor* (koridor). Taman Barito dengan stasiun MRT Blok M terhubung langsung dengan jalan melawai yang dimana jalan tersebut terdapat pepohonan yang berjejer pada kedua sisi kiri dan kanan jalan yang membentuk sebuah ruang di antara pepohonan tersebut, oleh sebab itu, masyarakat pengguna dapat merasakan secara visual keterkaitan antara Taman Barito dan stasiun MRT Blok M.



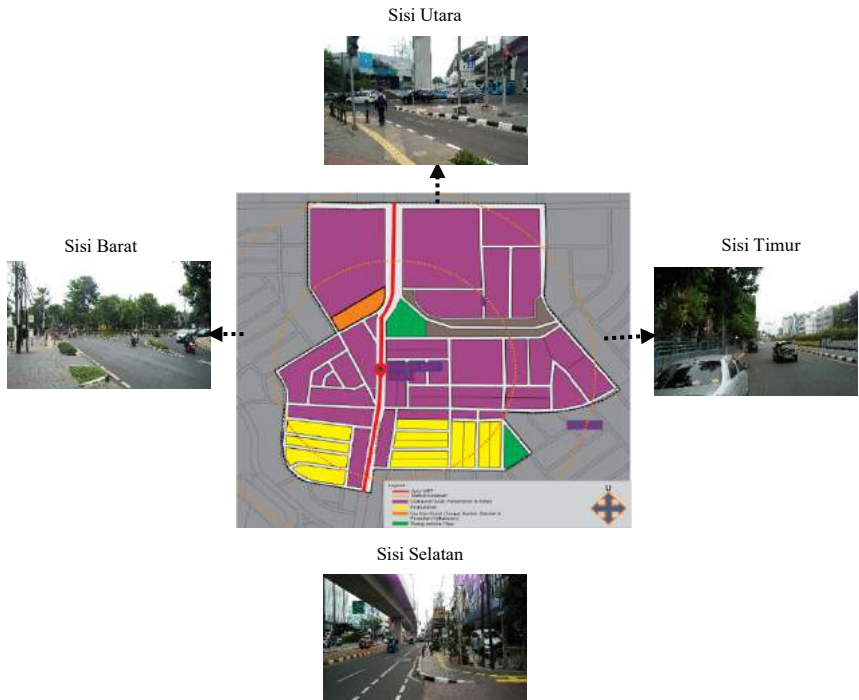


Gambar 37. *linkage visual koridor* Blok M  
 Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2019

### E. *Linkage Visual Edge (sisi)*

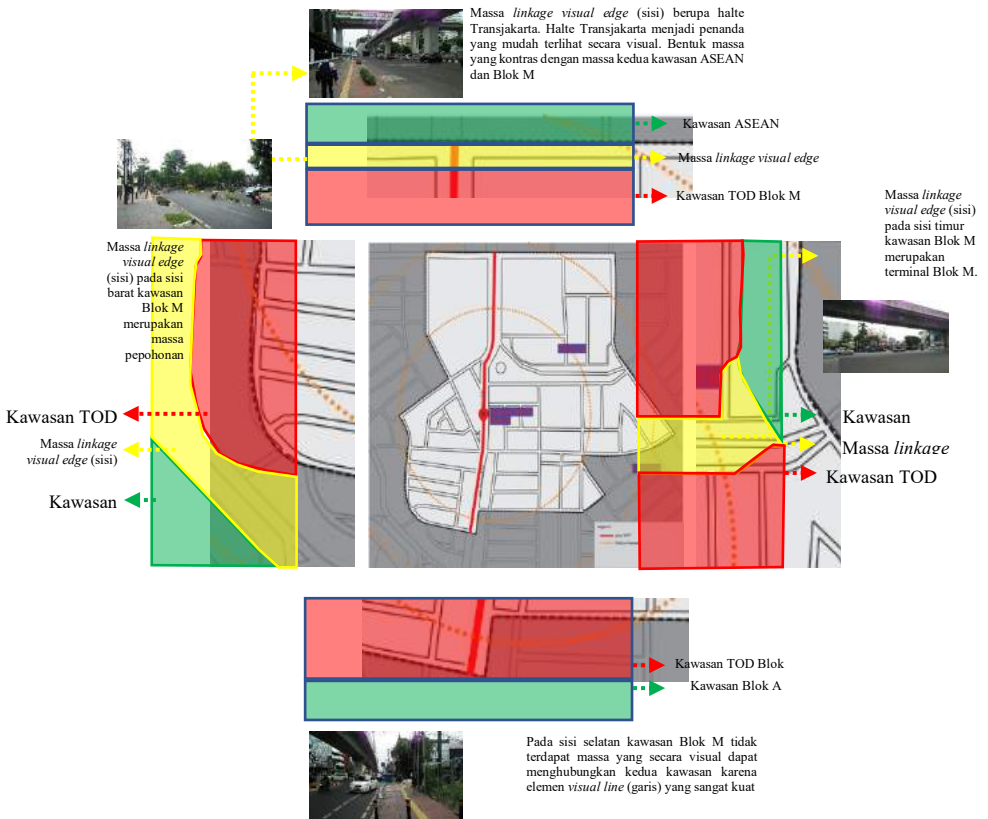
*Linkage visual edge* (sisi) merupakan Elemen sisi yang menghubungkan suatu kawasan dengan satu massa namun, tidak perlu diwujudkan dalam bentuk massa yang tipis seperti garis. Sama halnya dengan elemen garis (*line*), akan tetapi memiliki perbedaan yakni pada penetapan massivitas berada pada latar belakangnya. Kawasan TOD (*Transit-Oriented Development*) Blok M berbatasan dengan kawasan ASEAN di sisi Utara, kawasan Tirtayasa pada sisi Timur, kawasan Gandaria di sisi Barat dan kawasan Blok A pada sisi Selatan kawasan TOD Blok M. Berdasarkan teori dan pustaka yang diperoleh, massa *linkage visual edge* (sisi) yang menggabungkan dua kawasan tidak perlu terwujud dalam bentuk garis tipis namun bentuk massa tersebut harus memiliki bentuk yang berbeda dengan bentuk massa kawasan yang diperantarainya. Hal tersebut bertujuan untuk menjadi tanda

transisi dua kawasan dan menjadi penghubung atau *linkage* yang mudah dipahami oleh masyarakat pengguna kawasan.



Gambar 38. Batas sisi kawasan TOD Blok M  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2019

Pada Gambar 38 di atas menunjukkan kawasan-kawasan yang berbatasan dengan kawasan TOD (*transit-oriented development*) Blok M. *Linkage visual edge* (sisi) merupakan *linkage* yang menghubungkan dua kawasan dengan satu massa. Oleh karena itu peneliti menganalisis *linkage visual edge* (sisi) pada sisi-sisi perbatasan kawasan TOD Blok M.






Gambar 39. identifikasi *linkage visual edge* (sisi)

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2019

Pada Gambar 39 di atas terlihat identifikasi massa yang menjadi elemen penghubung antar kawasan. Berikut di bawah ini merupakan tabel analisis yang dibuat berdasarkan identifikasi massa *linkage visual edge* (sisi).

Tabel 1. tabel analisis *linkage visual edge* (sisi) Blok M

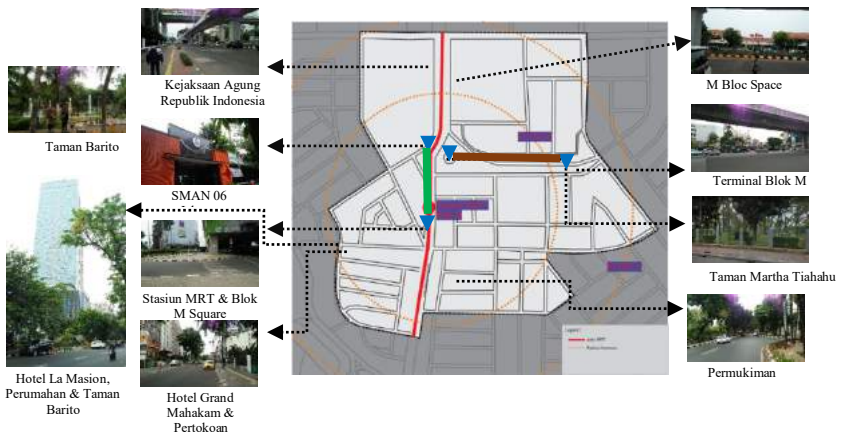
No.	SISI	BATAS KAWASAN	MASSA	ANALISIS	GAMBAR
1.	Utara	ASEAN	Halte Bus	<i>Linkage visual edge</i> (sisi) pada sisi utara kawasan Blok M merupakan <i>linkage visual</i> yang mudah terlihat sehingga sangat bagus untuk menjadi penanda kawasan.	
2.	Selatan	Blok A	-	<i>Linkage visual edge</i> (sisi) pada sisi selatan kawasan Blok M tidak teridentifikasi karena terdapat elemen <i>visual line</i> (garis) yang sangat kuat.	
3.	Timur	Tirtayasa	Terminal Blok M	<i>Linkage visual edge</i> (sisi) pada sisi timur kawasan Blok M memiliki massa yang sangat kontras sehingga sangat kuat menjadi penghubung dan penanda kawasan	
4.	Barat	Gandaria	Pepohonan	<i>Linkage visual edge</i> (sisi) pada sisi barat kawasan Blok M merupakan elemen yg dibentuk oleh massa pepohonan yang membentuk pola segitiga yang sekaligus merupakan persimpangan jalan, sehingga menjadi penghubung dan penanda yang baik.	

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2019

#### **F. *Linkage Visual Axis* (sumbu)**

*Linkage visual axis* (sumbu) merupakan *linkage* yang menghubungkan dua tempat dengan mengutamakan atau menonjolkan salah satu tempat tersebut. *Linkage visual axis* (sumbu) bersifat spasial hampir serupa dengan *linkage corridor* (koridor) namun pada *linkage visual axis* mengutamakan hanya pada satu objek atau tempat. *Linkage visual axis* (sumbu) dapat diidentifikasi dengan melihat massa yang membentuk ruang dengan pola yang menuju pada suatu tempat. Massa dapat berupa bangunan dan pepohonan yang memiliki massivitas yang kuat dan dapat menjadi penanda yang mudah untuk dipahami secara visual atau dengan kata lain massa memiliki bentuk pola yang unik dari pada massa sekitarnya.


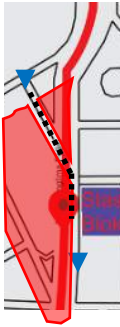





Berdasarkan data yang diperoleh pada objek studi kasus kawasan TOD (*transit-oriented development*) Blok M, ditemukan beberapa tempat atau objek bangunan yang memiliki eksistensi sebagai ikon dari kawasan Blok M. Pada Gambar 40 di bawah ini terlihat tempat atau objek bangunan yang terdapat pada kawasan TOD (*transit-oriented development*) Blok M.



Gambar 40 objek bangunan/ tempat kawasan TOD Blok M  
 Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2019

Berdasarkan data yang diperoleh mengenai objek bangunan yang ada, kemudian diidentifikasi objek bangunan yang memiliki keterkaitan atau hubungan secara visual. Pada Gambar 40 di atas terlihat tiga hubungan objek bangunan/ tempat yakni garis hijau yang merupakan hubungan antara objek bangunan stasiun blok M dan SMA Negeri 06 Jakarta, garis coklat antara Taman Martha Tiahau dan Terminal Blok M dan SMA Negeri 06 Jakarta dengan Kejaksaan Agung Republik Indonesia. Pada Tabel 2 di bawah ini merupakan analisis *linkage visual axis* (sumbu) yang terdapat pada kawasan TOD Blok M.

Tabel 2. Analisis *linkage visual axis* (sumbu) Blok M

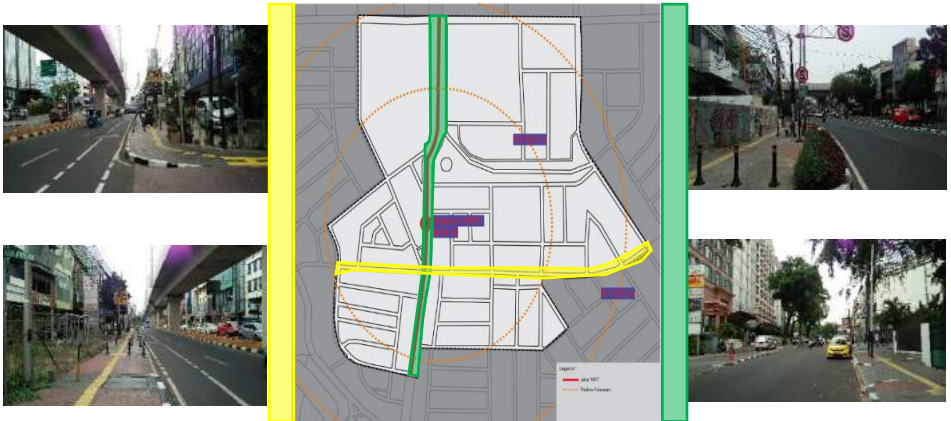
No.	HUB	GAMBAR	ANALISIS
1			<p>  Massa   Hubungan   Objek Bangunan                 </p> <p>Terhubung oleh bentukan massa bangunan yang membentuk ruang yang menjadi penghubung visual antar kedua objek bangunan. Pada kasus ini, objek stasiun MRT Blok M yang lebih menonjol karena massa bangunan yang berorientasi terhadap Stasiun MRT Blok M.</p>
2			<p>Terhubung oleh pepohonan yang berada di sisi jalan yang membentuk ruang. Pada kasus ini, terminal Blok M merupakan yang menonjol karena pola massa pepohonan yang cenderung mengarah ke Terminal Blok M</p>

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2019

### G. *Linkage Visual Rythm* (irama)

*Linkage visual rythm* (irama) merupakan *linkage* yang menghubungkan dua tempat atau objek dengan massa dan ruang yang memiliki varian/variasi massa dan irama. Massa dapat berupa bangunan atau pepohonan. Elemen visual ini dapat terlihat pada fasad bangunan, ketinggian bangunan, susunan bangunan dan lain sebagainya yang tentunya memiliki variasi massa dan irama pada objek massa tersebut. Selain

memiliki variasi dan irama, massa bangunan memiliki keunikan massa yang berbeda dari massa yang lainnya. Hal ini bertujuan agar hubungan suatu tempat atau objek dapat dengan mudah dipahami atau terlihat. Gambar 41 di bawah ini memperlihatkan tipologi fasad bangunan dan ketinggian bangunan yang terdapat di kawasan TOD Blok M.



Gambar 41. Tipologi fasad dan ketinggian bangunan  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2019

Pada Gambar 41 di atas terlihat tipologi fasad atau muka bangunan dan ketinggian bangunan. Peneliti mengambil data tipologi bangunan yang berada pada jalur utama pada kawasan TOD Blok M. Berikut merupakan penjelasan analisis terhadap tipologi bangunan yang kemudian akan dikaitkan dengan konsep *linkage visual rythm* (irama).



Tabel 3. Analisis *Linkage Visual Rythm* (irama) Blok M

DOKUMENTASI EKSISTING	MAPS	ANALISIS
		<p>Terlihat pada gambar di samping ketinggian bangunan cenderung sama tinggi. Namun pada tipologi fasadnya begitu variatif, hampir semua bangunan berbeda dengan signifikan. Pada kawasan Blok M, ketinggian bangunan hampir semua serupa, hal ini dapat dijadikan dasar untuk dapat menjadikan bangunan menjadi massa elemen <i>visual rythm</i> namun tidak cukup kuat karena, hampir di seluruh kawasan TOD Blok M memiliki ketinggian serupa, sehingga hubungan atau keterkaitan tempat atau objek secara visual cenderung sulit untuk dipahami. Selain itu juga tipologi fasad bangunan-bangunan tidak memiliki variasi ataupun irama yang saling terhubung.</p>
		<p>Terlihat pada gambar di samping ketinggian bangunan cenderung sama tinggi. Namun pada tipologi fasadnya begitu variatif, hampir semua bangunan berbeda dengan signifikan. Pada kawasan Blok M, ketinggian bangunan hampir semua serupa, hal ini dapat dijadikan dasar untuk dapat menjadikan bangunan menjadi massa elemen <i>visual rythm</i> namun tidak cukup kuat karena, hampir di seluruh kawasan TOD Blok M memiliki ketinggian serupa, sehingga hubungan atau keterkaitan tempat atau objek secara visual cenderung sulit untuk dipahami. Selain itu juga tipologi fasad bangunan-bangunan tidak memiliki variasi ataupun irama yang saling terhubung.</p>

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2019

# BAB X

## KESIMPULAN

Setelah dilakukan analisis dan pembahasan terhadap studi kasus mengenai konsep *linkage* pada kawasan TOD (*Transit Oriented Development*), kemudian peneliti mengambil kesimpulan berdasarkan analisis yang sudah dilakukan. Konsep *linkage* visual dalam implementasinya pada kawasan TOD (*Transit Oriented Development*), memiliki peran penting dalam menunjang prinsip-prinsip kawasan TOD (*Transit-Oriented Development*). Elemen-elemen *linkage* visual memberikan penjelasan secara visual terhadap masyarakat pengguna pada kawasan TOD (*Transit-Oriented Development*). Elemen-elemen *linkage* visual yakni visual garis, koridor, sisi, sumbu, dan irama juga dapat mempertegas jalur sirkulasi atau pergerakan di dalam kawasan TOD (*Transit-Oriented Development*). Elemen *linkage* visual sangat berkaitan dengan komponen-komponen kawasan TOD (*Transit-Oriented Development*) dan oleh karena itu perencanaan suatu kawasan TOD (*Transit-Oriented Development*) harus memperhatikan sinergitas antara elemen-elemen *linkage visual* dan komponen-komponen kawasan TOD (*Transit-Oriented Development*).

Pada perencanaan suatu kawasan TOD (*Transit-Oriented Development*) konsep *linkage* merupakan hal penting yang tidak boleh terlewatkan. Hal tersebut dikarenakan konsep *linkage* memiliki peran sebagai “*guide*” atau pengarah yang

dapat memudahkan masyarakat pengguna pada kawasan TOD (*Transit-Oriented Development*) dalam beraktivitas dan *linkage visual* juga berperan sebagai penghubung objek-objek bangunan yang ada pada suatu kawasan TOD (*Transit-Oriented Development*).

## DAFTAR PUSTAKA

- (t.thn.). Diambil kembali dari <http://www.atrbpn.go.id>.
- Adji Prama Priadmaja. (2017). PENERAPAN KONSEP TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) PADA PENATAAN KAWASAN DI KOTA TANGERANG. Purwarupa.
- Adnan Rafi'i. (2019). PENDEKATAN KONSEP TOD PADA PENATAAN MASSA DI KAWASAN DUKUH ATAS. Purwarupa.
- Andi Bachtiar Arief. (2015). Prinsip-prinsip Transit Oriented Development (TOD) Pantai, berbasis Potensi Pelabuhan Rakyat Kayu Bangkoa, Makassar . TEMU ILMIAH IPLBI.
- Ari Widyati Purwantiasning. (2017). PENERAPAN TEORI LINKAGE DALAM PENATAAN KAWASAN WISATA PUSAKA SOEKARNO DI BLITAR. Jurnal Arsitektur PURWARUPA Volume 01 No 2.
- Ari Widyati Purwantiasning. (2018). REVITALISASI KAWASAN KOTA TUA JAKARTA DENGAN ALTERNATIF KONSEP TOD. Jurnal Arsitektur PURWARUPA Volume 02 No 1.
- Hamdi Umanailo. (2017). LINKAGE KAWASAN PARIWISATA SEJARAH KABUPATEN MINAHASA UTARA . SPASIAL: Perencanaan Wilayah & Kota.
- Handayeni. (2018). Pengukuran Kesesuaian Kawasan Transit Blok M, Jakarta Terhadap Kriteria Konsep TOD

- (Transit Oriented Development). JURNAL TEKNIK ITS.
- Jackson, J. B. (1984). *Discovering the vernacular landscape*. London: Yale University Press.
- Kosmas Toding, M. Y. (2014). *System Transit Oriented Development (TOD) Railways Systemin The Plan Of Mamminasata's Commuter Railways*. Program Pascasarjana UNHAS.
- Kostof, S., & Tobias, R. (1991). *The city shaped : urban patterns and meanings through history*. New York ; Boston ; London: Bulfinch Press.
- Maki, F. (1964). *Investigations In Collective Form*. Washington: Washington University.
- Nugroho, I. D. (2000). *Identifikasi Komponen Penting Kawasan Dengan Penerapan Tiga Teori Perancangan Kota Studi Kasus Kawasan Jogonegaran-Pajeksan*. Media Teknik .
- Octarino, C. N. (2016). *Pengembangan Kawasan Permukiman Suburban Berbasis Transit Oriented Development (TOD) Studi Kasus: Kawasan Stasiun Pasar Nguter, Sukoharjo, Jawa Tengah* . ATRIUM - Jurnal Arsitektur.
- Sugiyono. (2006). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Trancik, R. (1973). *Finding Lost Space*.
- Yohanes Satyayoga Raniasta. (2016). *An Accessibility Approach To The Development Of Tugu Train Station Area Based On Transit-Oriented Development Concept*. Jurnal Transportasi Multimoda.



Ari Widyati Purwantiasning  
Muh. Fikry Nur Syawal

# KAJIAN VISUAL LINKAGE PADA KAWASAN BERBASIS TOD

Kawasan TOD (Transit Oriented Development) merupakan kawasan perkotaan yang relatif kompleks dan rumit. Kawasan ini memiliki kecenderungan membuat orang-orang merasa bingung dan tersesat dalam beraktivitas atau bergerak. Jika hal tersebut terjadi maka tidak menutup kemungkinan rasa aman dan nyaman yang merupakan buah hasil dari prinsip-prinsip TOD tidak dapat terealisasi. Adapun prinsip-prinsip TOD yang kontradiktif dengan hal tersebut yakni berjalan kaki (walking), bersepeda (cycling), menghubungkan (connecting), angkutan umum (transiting), pembaruan (mixing), memadatkan (densifying), merapatkan (compacting), beralih (shifting). (TOD standart). Berdasarkan permasalahan di atas, peneliti beranggapan perlu adanya kajian Konsep linkage pada kawasan TOD (Transit Oriented Development) untuk mempertegas alur pergerakan kegiatan masyarakat pengguna. Adapun pengertian Konsep linkage adalah penekanan terhadap konektivitas pergerakan yang terjadi pada beberapa bagian kawasan kota seperti hubungan sebuah tempat dengan tempat lain dalam sebuah kota (Trancik, 1986).

Buku ini memberikan gambaran tentang KAJIAN VISUAL LINKAGE PADA KAWASAN BERBASIS TOD



ISBN 978-623-7908-84-5



9 786237 908845

KAJIAN VISUAL LINKAGE PADA KAWASAN BERBASIS TOD

