

ASPEK PERGERAKAN DAN KONEKTIVITAS MENUJU RUANG PUBLIK PADA *GATED COMMUNITY*

Edwina Dwinanda¹, Nurhikmah Budi Hartanti²

Magister Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Trisakti, Jakarta
Surel: ¹ edwina.dwinanda@gmail.com; ² nurhikmah@trisakti.ac.id

Vitruvian vol 11 no 1 bulan 2021

Diterima: 11 08 2021 | Direvisi: 28 10 2021 | Disetujui: 29 10 2021 | Diterbitkan: 30 10 2021

ABSTRAK

Gated community merupakan fenomena yang berkembang pesat pada kawasan perkotaan di berbagai belahan dunia, termasuk di Indonesia. Konsep masyarakat hidup secara berkelompok yang semula berasal dari hunian berbasis kelompok etnis, berkembang menjadi kebutuhan akan rasa aman, prestis, dan menjadi gaya hidup dengan pembangunan batas fisik pada lingkungan perumahan dan akses keluar masuk terpusat dengan petugas keamanan. Terdapat pula dampak negatif dari konsep komunitas ini, di antaranya adalah keterbatasan pergerakan dan konektivitas terutama pada kepentingan pemenuhan kebutuhan penghuni di dalam *gated community* terhadap fasilitas-fasilitas umum sehari-hari. Sebuah perangkat penilaian terhadap praktik pembangunan kawasan berwawasan lingkungan telah dirumuskan oleh sebuah lembaga bernama *Green Building Council Indonesia*. Perangkat tersebut adalah *greenship neighborhood rating tools* yang di dalamnya terdapat satu dari lima kategori dengan persentase kontribusi nilai terbesar dibandingkan kategori lainnya, yaitu kategori pergerakan dan konektivitas. Penelitian ini bertujuan meneliti ketersediaan poin-poin yang tertera pada aspek pergerakan dan konektivitas pada sebuah kawasan *mix use* di *township* CitraRaya Tangerang. Terlepas dari implementasi pemberian skor secara detil, penelitian ini terbatas pada langkah awal identifikasi tolok ukur untuk memenuhi variabel-variabel pendukung pergerakan dan konektivitas penghuni *gated community* terhadap ruang-ruang publik di sekitarnya. Penelitian dilakukan dengan metode deskriptif kualitatif mulai dari pengumpulan data primer dan sekunder, pengolahan data, penyajian, dan analisisnya. Di akhir pengamatan, didapatkan hasil bahwa untuk memenuhi satu kategori dalam upaya mencapai kawasan kota yang baik menurut prinsip-prinsip *greenship neighborhood*, adalah tidak mudah dilakukan. Distrik Ecopolis CitraRaya Tangerang telah dilengkapi oleh berbagai ruang publik dan prasarana kebutuhan dasar manusia untuk mendukung aktivitas penghuni dengan jarak yang terjangkau oleh pejalan kaki, namun terdapat kendala pada pemenuhan variabel-variabel yang berkaitan dengan transportasi umum, penyediaan fasilitas bagi pesepeda, dan aksesibilitas universal.

Kata Kunci: *gated community*, *greenship neighborhood*, pergerakan, konektivitas

ABSTRACT

Gated community is a phenomenon that is growing rapidly in urban areas in various parts of the world, including in Indonesia. The concept was originally came from residential based on ethnic groups, developed into the need for a sense of security, prestige, and became a lifestyle with the construction of physical boundaries surround the housing complex and centralized access going in to and out from the community equipped with security officers. There are also negative impacts from this community concept, including the limitations of movement and connectivity of residents in the *gated community* to reached daily public facilities. An assessment tool for the practice of developing environmentally friendly areas, named as *Greenship Neighborhood Rating Tools*, had been formulated by an institution called the *Green Building Council Indonesia*. There is one of five categories which had the largest percentage contribution value compared to other categories: movement and connectivity. This study aimed to examine the existance of points listed on aspects of movement and connectivity category in a mixed use area in *CitraRaya* Tangerang called *Ecopolis*. Apart from the implementation of detailed scoring, this research was limited to the initial step of identifying benchmarks to met the variables supporting the movement and connectivity of *gated communities'* residents to their surrounding public spaces. The research was conducted using qualitative-descriptive methods starting from primary and secondary data collection, data processing,

presentation, and analysis. At the end of the observation, it was found that fulfilling one category in an effort to achieve a good urban area according to the principles of greenship neighborhood was not easy to do. The Ecopolis CitraRaya District of Tangerang has many public spaces and basic-needs infrasctstructure to support daily residents' activities, however, there is a lack of fulfillment of variables related to public transportation, provision of facilities for cyclists, and universal accessibility.

Keywords: *gated community, greenship neighborhood, movement, connectivity*

PENDAHULUAN

Komunitas berpagar (*gated communities*) lahir dari kebutuhan masyarakat untuk menciptakan ruang sosial melalui batas-batas fisik (Blakely and Snyder, 1997). Pagar berfungsi bukan hanya sebagai sarana untuk mendefinisikan teritori kepemilikan individual, namun juga memiliki fungsi untuk mendefinisikan pengelompokan masyarakat tertentu. Hal ini menunjukkan perbedaan pengertian bahwa komunitas pada umumnya tercipta melalui serangkaian proses sosial, sedangkan *gated community* seolah menjadi suatu produk dari rekayasa spasial dalam penciptaan komunitas. Fenomena *gated community* ini berkembang sangat pesat, sejak tahun 1980-an jutaan keluarga di Amerika Serikat telah tinggal di komunitas ini (Blakely and Snyder, 1997).

Keberadaan *gated community* di Indonesia mulanya terbentuk berdasarkan kelompok etnis seperti Kampong Bali, Kampong Arab, Kampong Cina, dan lain-lain, di mana terdapat gardu sebagai penanda keberadaan komunitas di zaman ini (Kusno, 2006). Walaupun secara fisik pagar tidak terlihat seperti *gated community* saat ini, namun ide atau konsep masyarakat hidup berkelompok tetap sama. Kemudian pada awal tahun 1970-an, ditandai dengan upaya pemerintah untuk mendorong keterlibatan pihak swasta dalam proses penyediaan dan pembangunan perumahan menjadi pemicu kemunculan tipe kedua dari *gated community*. Pembangunan permukiman oleh pengembang swasta tidak dapat dipisahkan dengan pemukiman yang telah ada sebelumnya. Seringkali pemukiman baru yang direncanakan menjadi *cluster* tertentu antara pemukiman acak yang telah ada sebelumnya.

Gated community memiliki pengaruh tidak hanya pada pola aktivitas sehari-hari tetapi juga pada bentuk dan fungsi kota (Landman, 2000).

Pada perkembangannya hingga kini, usaha pembangunan perumahan yang dilakukan oleh para pengembang swasta mengarah kepada pengolahan lahan-lahan baru di area pinggiran pusat kota sebagai

respon atas kebutuhan masyarakat kota akan tempat tinggal yang tidak dapat terpenuhi di pusat kota akibat harga yang sulit terjangkau. Perkembangan perumahan di lahan baru ini kemudian dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas pendukung aktivitas masyarakat sehingga penghuni di dalamnya memiliki pergerakan yang efisien dalam memenuhi kebutuhan sehari-hari. Hal ini menimbulkan dampak munculnya segregasi pola permukiman yang lebih besar. Kondisi kawasan dengan konsep *gated community* ini menyulitkan masyarakat lain yang tinggal dan beraktivitas di area sekitarnya untuk dapat mengakses ruang-ruang publik yang berada di dalam area tersebut. Privatisasi kawasan perkotaan juga berpotensi menimbulkan konflik antara pengembang swasta dan pemerintah daerah dalam pengelolaan daerah perumahan.

KAJIAN LITERATUR

Gated Community

Secara teori, terdapat 3 (tiga) uraian mengenai *gated community* menurut Le Goix, 2005:

- *Gated community* merupakan wujud nyata dan wujud fisik dari perubahan sosial pasca revolusi industri (fragmentasi, individualistis, dan penambahan jumlah penduduk). Kondisi perkotaan di Indonesia, sebagai negara berkembang, menjadikan wilayah kota berbentuk dengan terfragmentasi dan individualistis. Indonesia cenderung secara tidak langsung mengadopsi perkembangan kota dari negara-negara maju di mana bentuk-bentuk *gated community* akan memperkuat fragmentasi dan individualistis itu.
- *Gated community* merupakan salah satu gejala penyakit perkotaan, termasuk klasifikasi atau kategorisasi sosial. Pola kategorisasi dan segregasi sosial yang berkembang pesat di kota Indonesia ini telah tertanam semenjak masa penjajahan Indonesia oleh kolonial Belanda.
- Kemunculan kelompok swasta akibat merebaknya fragmentasi dan individualistis yang menentang sistem

distribusi kesejahteraan di mana pelayanan publik dianggap kurang efisien.

Argumen ketiga adalah latar belakang mengapa *gated community* berkembang pesat di Indonesia. Bagi calon konsumen dan penghuni perumahan, bentuk perumahan yang terjaga keamanannya akan memberikan rasa identitas komunitas dengan daya tarik yang kuat, terutama untuk masyarakat dengan kondisi ekonomi yang mapan. Di sisi lain, bagi pemerintah, bentuk perumahan berpagar memberikan penerimaan pajak yang lebih baik dan tanggung jawab pemerintah untuk menyediakan fasilitas umum lebih ringan karena telah terbantu disediakan oleh pengembang swasta.

Jenis-jenis sasaran *gated community* di Amerika Serikat, yang juga terlihat tumbuh pada berbagai kota di negara berkembang di Asia Tenggara, menurut Blakely dan Snyder adalah sebagai berikut:

- Gaya hidup masyarakat: diciptakan oleh pengembang untuk meningkatkan keinginan masyarakat dan penghuni untuk mengkonsumsi waktu luang dan kenyamanan. Nantinya komunitas ini akan tumbuh dan membentuk sebuah kota baru.
- Prestis masyarakat: tercipta berdasarkan kelas dan status ekonomi. Dalam komunitas ini, prestis dan citra menjadi penting, diikuti oleh rasa privasi dan keamanan.
- Zona aman masyarakat: membangun pagar dan gerbang sebagai mekanisme keamanan. Komunitas ini mengubah suasana lingkungan perumahan dengan menutup semua akses dan mempekerjakan petugas keamanan terpusat di gerbang perumahan.

Perkembangan Gated Community

Telah banyak penelitian telah mengenai pertumbuhan dan perkembangan kota serta pengklasifikasian periode pertumbuhan per dekade. Pertumbuhan satu dekade dinilai mampu menggambarkan bentuk transformasi permukiman. Metode pengumpulan data sekunder untuk mengamati perkembangan *gated community* di dunia didasarkan pada publikasi-publikasi ilmiah mengenai *gated community*, yang diterbitkan satu dekade ke depan. Sebagai contoh, pada era 1980-an, kultur dan morfologi kota telah berubah dengan adanya pertumbuhan *mix-use complex*, termasuk perkantoran, perbelanjaan, dan rekreasi di satu wilayah perkotaan. Perubahan konsumsi ruang kota dikaitkan dengan siklus

investasi dan hal itu juga mencerminkan perubahan dari institusi-institusi terkait.

Langkah pertama di tahun 1980-an ditandai dengan tumbuhnya *gated community* di kawasan suburban. Pada kali ini, klasifikasi *gated community* terlihat seperti yang dijelaskan oleh (Blakely & Snyder, 1995) yaitu komunitas untuk masyarakat kaya dan terkenal, komunitas berorientasi rekreasi dan gaya hidup, serta komunitas berorientasi keamanan.

Greenship Neighborhood Rating Tools

Greenship rating tools merupakan perangkat penilaian yang disusun oleh suatu lembaga bernama *Green Building Council* Indonesia. Lembaga ini adalah lembaga mandiri (*non-government*) yang memiliki komitmen terhadap edukasi masyarakat dalam penerapan praktik berwawasan lingkungan dan memberikan fasilitas transformasi industri bangunan global yang berkelanjutan.

GBC Indonesia dibentuk tahun 2009 oleh para profesional di bidang perancangan dan konstruksi bangunan dan gedung yang memiliki kepedulian pada implementasi konsep bangunan hijau. GBCI memiliki visi melakukan transformasi pasar dan diseminasi kepada masyarakat dan para pihak yang terlibat dalam pembangunan untuk mengimplementasikan prinsip-prinsip bangunan hijau, khususnya di bidang industri bangunan dan gedung di Indonesia. Dalam mencapai tujuannya, GBCI berkolaborasi dengan para pemangku kepentingan di sektor bangunan gedung, yang meliputi para profesional di bidang jasa konstruksi, kalangan industri sektor bangunan dan properti, pemerintah melalui sektor BUMN, institusi pendidikan dan penelitian, asosiasi profesi, dan juga masyarakat peduli lingkungan.

Sistem *rating* adalah suatu perangkat yang terdiri atas butir-butir variabel penilaian. Setiap *rating* memiliki kategori di mana masing-masing memiliki nilai (*credit point*). GBCI Indonesia saat ini telah menetapkan 5 jenis *Greenship*, yaitu:

1. *Greenship New Building*
2. *Greenship Existing Building*
3. *Greenship Interior Space*
4. *Greenship Homes*
5. *Greenship Neighborhood*

Tabel 1. Kategori pada GreenShip Neighborhood

GREENSHIP Kawasan		
Kategori	Nilai	Bobot
Land Ecological Enhancement	19	15%
Movement and Connectivity	26	21%
Water Management and Conservation	18	15%
Solid Waste and Material	16	13%
Community Wellbeing Strategy	16	13%
Building and Energy	18	15%
Innovation and Future Development	11	9%
Total Nilai Keseluruhan Maksimum	124	

Sumber : CBGI, 2015

GreenShip neighborhood merupakan salah satu sertifikasi yang menilai *greenShip* skala kawasan. Penerapannya masih tergolong baru di antara sertifikasi *greenShip* yang lain. Penyusunan sertifikasi ini mendorong pembangunan kawasan berkonsep hijau perlu lebih disosialisasikan dengan studi yang rinci dan mendalam, khususnya bagi pengembang untuk mengoptimalkan pembangunan properti berwawasan ramah lingkungan. Variabel penilaian pada *greenShip neighborhood* memiliki poin-poin yang lebih banyak dibandingkan penilaian *greenShip* yang lain, sehingga memerlukan ketelitian dan alat bantu perhitungan penilaian. Pada studi ini, penulis berfokus kepada kategori pergerakan dan konektivitas sebagai kontributor nilai terbesar dalam satu paket penilaian tersebut.

Pergerakan dan Konektivitas

Pergerakan dan konektivitas merupakan tolok ukur kategori dengan kontribusi nilai terbesar dalam *GreenShip Rating Tools* untuk kawasan (*neighborhood*), yaitu dengan presentase sebesar 21% dari semua indikator yang dipertimbangkan. Pergerakan adalah sebuah aksi atas respon terhadap kebutuhan manusia yang secara alami perlu untuk bergerak. Menurut Tamin, pergerakan adalah usaha perpindahan dengan menggunakan alat tertentu dari suatu lokasi yang dilakukan oleh orang atau barang (transportasi). Kebutuhan-kebutuhan akan pendidikan, kesehatan, peribadatan dan sebagainya, memerlukan upaya pergerakan agar dapat terlaksana. Perbedaan kegiatan juga menghasilkan pola pergerakan yang berbeda. Pola pergerakan ini akan menjadi berbeda dengan wilayah lainnya jika dikaitkan dengan wilayah dimana pergerakan tersebut berlangsung akibat dari karakteristik masing-masing pelaku perjalanan (Ramdlani & Ratnasari, 2015).

Konektivitas adalah dimensi yang mengukur property lokal dengan cara menghitung jumlah ruang yang secara langsung tergabung dengan masing-masing ruang lainnya dalam suatu konfigurasi ruang (Hillier et al, 1993 dan Hillier et al, 1987). Pengukuran konektivitas dilakukan untuk menemukan tingkat interaksi setiap ruang terhadap ruang-ruang yang berada di dekatnya. Kegunaan utama nilai konektivitas adalah untuk mengukur tingkat intelligibility dengan cara mengkorelasikan nilai konektivitas dengan nilai integrity. Semakin banyak sistem jaringan yang tersedia pada daerah tersebut maka semakin mudah aksesibilitas yang dapat digunakan, sebaliknya jika semakin rendah maka tingkat aksesibilitas yang didapat semakin sulit untuk dijangkau dari satu daerah ke daerah lainnya.

Ruang publik yang dianggap sukses pada umumnya memiliki kaitan kuat dengan pergerakan yang terjadi di dalamnya (Carmona, 2003). Bentuk ruang publik linear ini mendorong terjadinya pergerakan penduduk setempat dan pengunjung, terutama dengan berjalan kaki, karena membawa serta pengalaman sosial bersamanya. Menurut John Fruin (1979) berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada didalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota.

Tiga hal yang perlu diperhatikan terhadap pedestrian, yaitu: □

- Berjalan memerlukan ruang dalam suatu kota. □
- Bagian sistem transportasi yang membutuhkan keterpaduan dengan sistem yang lain. □
- Terkoneksi dengan elemen transportasi lain: parkir, halte, dsb.

Menurut Kementrian PU No 3 tahun 2014, prinsip perencanaan prasarana jaringan pejalan kaki yaitu sebagai berikut:

- Memudahkan pejalan kaki mencapai tujuan dengan jarak sedekat mungkin
- Menghubungkan satu tempat ke tempat lain dengan adanya konektivitas dan kontinuitas □
- Menjamin keterpaduan, baik dari aspek penataan bangunan dan lingkungan, aksesibilitas antarlingkungan dan kawasan, maupun sistem transportasi
- Mempunyai sarana ruang pejalan kaki untuk seluruh pengguna termasuk pejalan kaki dengan berbagai keterbatasan fisik.

Berdasarkan pemetaan lokasi pusat-pusat aktivitas penduduk dan mengetahui titik asal-tujuan atau *origin-destination* (OD), maka didapatkan konsep “by product” atau rangkaian ruang yang dilintasi di antara titik asal dan tujuan sebagai bagian dari aktivitas pergerakan itu sendiri. Konsep ini memiliki efek terhadap konfigurasi ruang kota dan distribusi tata guna lahan perkotaan (Hillier dalam Carmona, 2003).

Untuk dapat memberi penilaian pada kualitas fisik fasilitas pendukung pergerakan dan konektivitas, *GreenShip Neighborhood Rating Tools* telah menetapkan variabel-variabel yang perlu dipenuhi yaitu dengan penjabaran berikut ini:

Strategi Desain Jalur Pejalan Kaki

Berjalan kaki merupakan cara berpindah tempat yang paling sederhana karena tidak memerlukan moda transportasi apapun. Namun, berjalan kaki menjadi tidak menyenangkan dan bahkan membahayakan apabila tidak tersedianya jalur pejalan kaki atau kurang baiknya kualitas desain jalur pejalan kaki tersebut. Menurut *greenShip rating tools* yang dikeluarkan oleh GBC Indonesia, jalur pejalan kaki yang baik harus memiliki kriteria seperti berikut:

1. Jalur pejalan kaki tidak terputus 100%.
2. Memprioritaskan pejalan kaki pada setiap persimpangan jalan.
3. Jalur pejalan kaki dilengkapi teduhan minimal 60% dari keseluruhan jalur pejalan kaki pada kawasan.
4. Menyediakan akses yang aman dan bebas dari perpotongan.
5. Menciptakan lingkungan yang atraktif bagi pejalan kaki.

Transportasi Umum

Transportasi umum merupakan bagian dari transportasi berkelanjutan. Hal ini dikarenakan penggunaan transportasi umum mampu menekan emisi yang dihasilkan dibanding dengan penggunaan kendaraan pribadi yang lebih banyak jumlahnya jika digunakan oleh masing-masing pengendara (penumpang transportasi umum). Cakupan jangkauan transportasi umum bermacam-macam dan perlu ada sistem peralihan antarmoda untuk mendukung kesinambungan dari penggunaannya, yaitu dengan memberikan titik-titik henti maupun titik-titik transit dengan kelengkapan fasilitas serta penempatan yang terjangkau oleh pengguna.

Utilitas dan Fasilitas Umum

Berdasarkan *greenShip rating tools* yang dikeluarkan oleh GBCI, dalam suatu kawasan harus memiliki tujuh prasarana dasar dan enam jenis sarana yang memiliki radius 400 m. Prasarana kota yang dimaksud adalah: jaringan jalan, jaringan penerangan dan listrik, jaringan drainase, STP kawasan, sistem pembuangan sampah, sistem pemadam kebakaran, jaringan fiber optik, danau buatan, jalur pejalan kaki kawasan, jalur pemipaan gas, jaringan telepon, jaringan air bersih.

Sedangkan fasilitas umum yang dimaksud adalah: bank, taman umum, parkir umum, warung/toko kelontong, gedung serba guna, lapangan olahraga, tempat penitipan anak, apotek, rumah makan/kantin, fotokopi umum, fasilitas kesehatan, kantor pemadam kebakaran, kantor pemerintah, dan pasar.

Aksesibilitas Universal

Dalam *greenShip neighborhood rating tools*, aksesibilitas universal merupakan kemampuan untuk menjangkau semua tempat bagi semua orang, tidak terkecuali, termasuk didalamnya orang yang memiliki kemampuan berbeda (*different abled*), anak-anak, dan juga lansia. Tolok ukur yang dirumuskan adalah:

- Mengakomodasi kemudahan dan kelancaran jalur bagi semua orang pada ruang publik
- Menyediakan fasilitas khusus pada titik-titik tertentu bagi semua orang, meliputi:
 - A. Area istirahat terutama digunakan sebagai tempat duduk santai di bagian tepi.
 - B. Tempat parkir umum untuk kursi roda
 - C. Toilet umum untuk kursi roda, jika tersedia toilet umum di ruang publik

Jaringan dan Tempat Penyimpanan Sepeda

Jaringan sepeda dan tempat penyimpanan sepeda menjadi salah satu variabel dan indikator yang dinilai dalam suatu penerapan *green neighborhood* karena termasuk dalam jaringan transportasi hijau (*green transportation*). Selain jalur sepeda itu sendiri, dalam sebuah sistem jaringan jalur sepeda juga perlu dilengkapi oleh tempat penyimpanan sepeda sebagai titik awal atau titik akhir dari perjalanan atau pergerakan yang dilakukan oleh pengguna sepeda.

Parkir Bersama

Parkir merupakan aktivitas paling akhir yang dilakukan oleh para pelaku pergerakan berbasis kendaraan bermotor. Parkir juga diartikan sebagai keadaan tidak bergerak suatu kendaraan untuk sementara

waktu dan ditinggalkan oleh pengemudinya. Menurut Hobbs (1995), parkir diartikan sebagai suatu kegiatan untuk meletakkan atau menyimpan kendaraan di suatu tempat tertentu yang lamanya tergantung periode waktu keperluan dari pengendaraan tersebut. Aktivitas parkir memerlukan lahan untuk dapat terakomodasi.

Menurut penempatannya, parkir dibagi menjadi dua jenis yaitu *on street parking* dan *off street parking*. Sedangkan berdasarkan statusnya, menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, (Departemen Perhubungan Darat, 1996), fasilitas parkir dikelompokkan sebagai berikut:

1. Parkir umum, adalah parkir yang menggunakan tanah-tanah, jalan-jalan, ataupun lapangan yang dikuasai/dimiliki serta pengelolanya diselenggarakan oleh pemerintah.
2. Parkir khusus, adalah parkir yang menggunakan tanah-tanah, jalan, ataupun area yang dikuasai/dimiliki, serta pengelolanya diselenggarakan oleh pihak ketiga.
3. Parkir darurat, adalah parkir di tempat umum, baik yang menggunakan tanah-tanah, jalan-jalan, lapangan yang dikuasai/dimiliki serta pengelolanya diselenggarakan oleh pemerintah daerah atau swasta.
4. Taman parkir, adalah suatu area parkir yang dilengkapi sarana parkir yang pengelolanya diselenggarakan oleh pemerintah.
5. Gedung parkir adalah bangunan yang dimanfaatkan untuk tempat parkir kendaraan yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah atau pihak ketiga yang telah mendapat izin dari pemerintah daerah.

Semua jenis parkir diatas, kecuali parkir khusus merupakan area parkir inklusif yang artinya dapat digunakan oleh semua orang tanpa terkecuali. Sedangkan parkir khusus termasuk area parkir eksklusif yang hanya dapat digunakan oleh pemilik lahan itu sendiri.

Telah ditemukan beberapa penelitian yang berkaitan dengan *assesment greenship neighborhood* pada kawasan di perkotaan di Indonesia. Sebagai contoh adalah penelitian pada tahun 2018 oleh Ratnasari, dengan ruang lingkup wilayah yang berada di Kawasan Permukiman Townsite Batu Hijau, Sumbawa Barat yang bertujuan untuk mengevaluasi kualitas pergerakan dan konektivitas di kawasan permukiman

tersebut yang dirancang dengan konsep keberlanjutan, dengan menggunakan *mix* metode deskriptif kualitatif dan kuantitatif yaitu *thusrtone score analysis* dan analisis faktor. Penelitian lainnya terkait *green neighborhood* pada 2019 dengan tujuan mengetahui pemenuhan penerapan kriteria kawasan Scientia Garden serta penilaian kelayakan dan tingkat keberhasilan dengan alat ukur *greenship rating tools* pada kawasan Scientia Garden, Gading Serpong oleh Manggiasih. Kemudian terdapat pula penelitian *assesment greenship neighborhood* pada 2020 di perumahan Kaliurang *Green Garden* Kabupaten Jember dengan menggunakan metode perhitungan matematis logika *fuzzy*.

Pada tahun 2020, terdapat pengembang yang mendapat sertifikasi *green neighborhood* dengan peringkat *gold*, yaitu Kota Baru Parahyangan Bandung dengan lokasi Cluster Tatar Purbasari dan Tatar Tejakencana. Penelitian-penelitian terdahulu dan kawasan bersertifikat yang telah ada tersebut menjadi referensi bagi penulis untuk melakukan identifikasi awal bagi kawasan kota baru di Tangerang, yaitu pada distrik Ecopolis, CitraRaya Tangerang, di mana distrik tersebut mengusung gagasan "*eco culture*" sehingga diharapkan selaras dengan rumusan *green neighborhood* yang ditetapkan oleh GBCI.

METODOLOGI

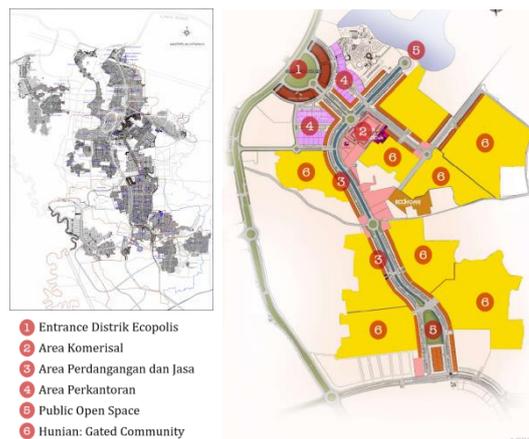
Studi ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Pengumpulan data dilakukan dengan survey primer berupa observasi lapangan dan dokumentasi gambar, serta survey sekunder dengan pengumpulan peta-peta *landuse* kawasan dan juga melakukan studi literatur. Materi-materi tersebut kemudian dipadukan untuk dilakukan pengamatan pada lokasi dan konektivitas penghuni *gated community* terhadap pusat-pusat aktivitas di sekitarnya

Analisis data pada studi ini dilakukan dengan menggunakan metode berpikir deduktif yaitu menarik kesimpulan dari pernyataan umum menjadi pernyataan yang lebih spesifik. Analisis data digunakan untuk menjawab permasalahan studi sehingga dapat mencapai tujuan studi yang sudah dijabarkan. Analisis data pada studi ini dilakukan dengan cara sebagai berikut :

- Pemilihan fokus lokasi studi: area hunian dan area pusat-pusat pendukung aktivitas publik di dalam distrik Ecopolis, CitraRaya Tangerang.

- Pengumpulan data: secara primer melalui observasi ke lapangan dan dokumentasi pribadi. Data sekunder berupa peta-peta landuse skala cluster dan skala kawasan, studi literatur mengenai materi terkait, serta studi mengenai variabel ketegori pergerakan dan konektivitas pada *greenship neighborhood rating tools*.
- Pengolahan data: data yang telah dikumpulkan kemudian dilakukan pengamatan simulasi rute secara manual dan pengukuran jarak tempuh dari unit-unit rumah menuju ruang-ruang publik pada masing-masing gated community. Hal yang sama juga dilakukan pada pengolahan data lingkup eksternal, yaitu pada fasilitas-fasilitas umum skala kawasan Ecopolis. Terlepas dari implementasi skoring yang detail, pemenuhan tolok ukur kategori pergerakan dan konektivitas sesuai *greenship neighborhood rating tools* dilakukan tahap awal berupa identifikasi ketersediaan poin-poin saja.
- Penyajian data: hasil pengamatan simulasi rute pergerakan penghuni dan jarak tempuhnya kemudian digambarkan secara spasial pada peta-peta sederhana dan dirangkum dalam tabel-tabel agar mempermudah perbandingan dan pembacaan data.

Lokasi penelitian adalah distrik Ecopolis yang berada pada CitraRaya Tangerang. Ecopolis merupakan kawasan *mixed use* dengan luas area 100ha yang terdiri atas area komersial, area perdagangan dan jasa, area perkantoran, area hijau publik, dan area hunian. Dengan mengusung slogan *Eco Culture* yang menjadi dasar pengembangannya, efisiensi energi menjadi faktor penting yang berkontribusi besar pada implementasi bangunan maupun dalam implementasi penyediaan fasilitas pergerakan penduduk di dalamnya. Distrik Ecopolis mempunyai 7 (tujuh) area hunian berkonsep *gated community*, letaknya tersebar dari bagian utara hingga selatan kawasan yang terhubung oleh jaringan jalan sebagaimana terlihat pada gambar di bawah ini.



Gambar 1. Distrik Ecopolis, CitraRaya Tangerang

Berdasarkan gagasan efisiensi pergerakan penduduk, maka akan diamati bagaimana konektivitas penghuni terhadap ruang-ruang publik yang merupakan pendukung kebutuhan sehari-hari, baik di dalam (internal) gated community maupun di area luar (eksternal), untuk dijangkau menggunakan moda transportasi berjalan kaki.

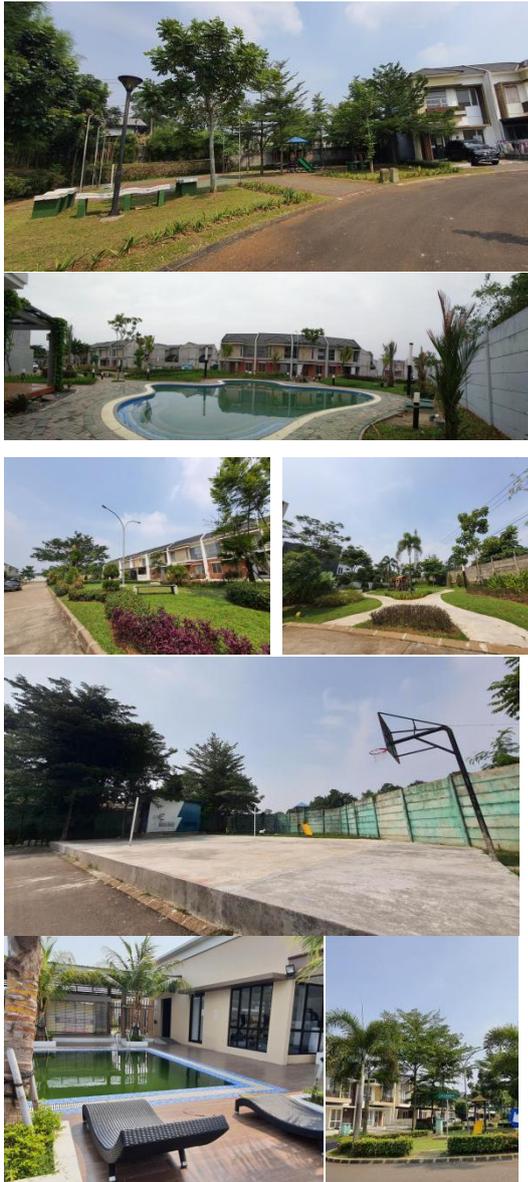
HASIL DAN PEMBAHASAN

Terdapat dua kelompok pembahasan berdasarkan lingkup pengamatan terhadap pergerakan dan konektivitas penghuni pada *gated community* menuju fasilitas publik yang terdapat di dalam distrik Ecopolis, CitraRaya Tangerang. Pertama adalah lingkup internal, yaitu pengamatan pada masing-masing cluster dengan mengukur jarak tempuh dari unit rumah terdekat serta unit rumah terjauh terhadap taman cluster dan juga terhadap gerbang cluster.

Internal: Penghuni rumah menuju taman publik di dalam *Gated Community*

Gated community bertujuan untuk membatasi akses dari luar pagar menuju area dalam pagar. Dalam upaya memenuhi kebutuhan sosial penghuni di dalam cluster dan juga sebagai persyaratan area hijau dalam pembangunan yang ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan, maka terdapat ruang publik yang disediakan dengan beragam fasilitas sesuai dengan target konsumen dan pasar yang dituju.

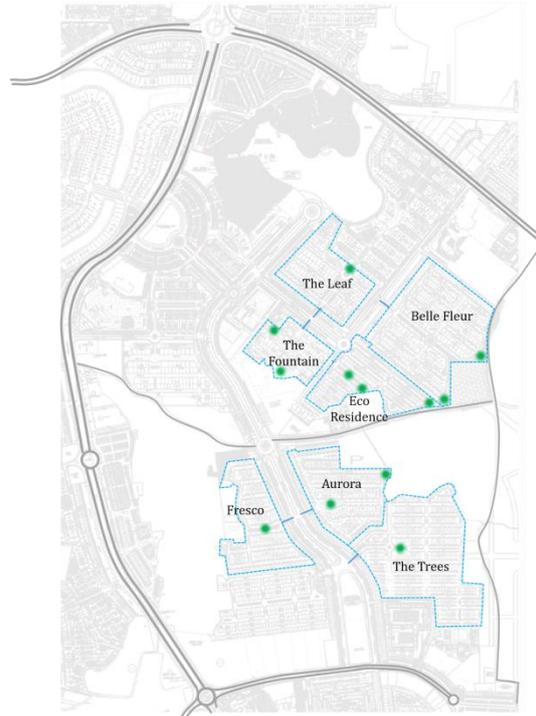
Adapun fasilitas dalam cluster yang dijumpai pada penelitian yaitu: area bermain anak, kolam renang, area olahraga, serta area duduk dan berkumpul.



Gambar 2. Ragam fasilitas publik dalam *Gated Community*

Sumber : dokumentasi pribadi

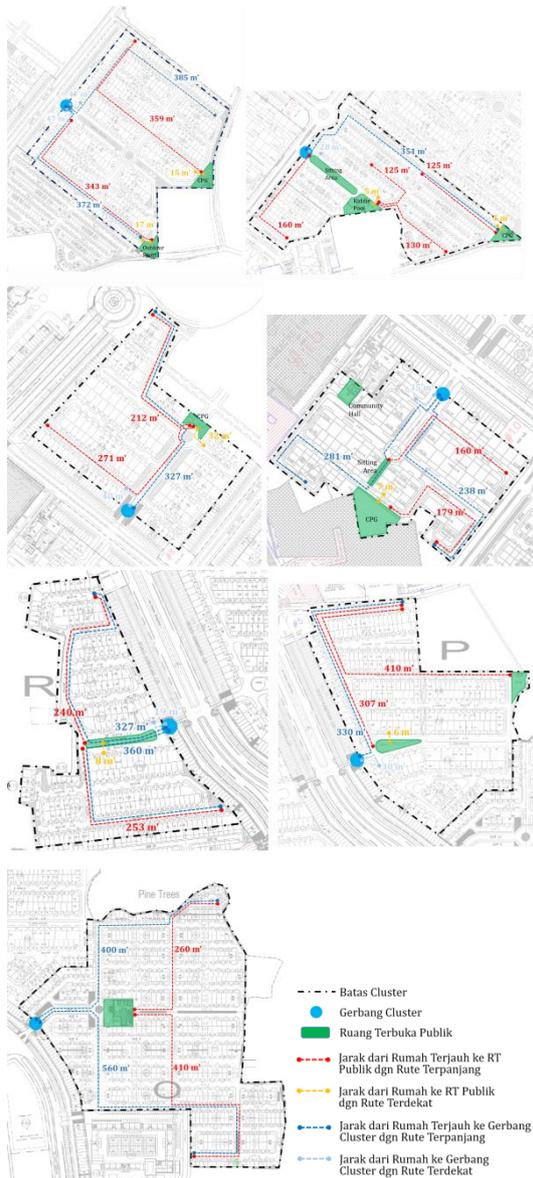
Fasilitas-fasilitas tersebut memiliki lokasi yang berbeda-beda pada masing-masing cluster yang dipengaruhi oleh bentuk batas cluster serta konfigurasi sirkulasi kendaraan dan blok kavling rumah. Lokasi ruang publik tersebut dapat merupakan area terencana dalam desain, maupun merupakan area sisa dari cacahan kavling rumah. Gambar di bawah ini menunjukkan lokasi cluster beserta ruang publik yang terdapat di dalam masing-masing cluster tersebut.



Gambar 3. Distribusi Ruang Publik di dalam *Gated Community*

Sumber : dokumentasi pribadi

Ruang publik pada masing-masing cluster pada distrik Ecopolis CitraRaya Tangerang memiliki luas area yang berbeda-beda. Hal tersebut dipengaruhi oleh persentase tertentu dari keseluruhan luas cluster dalam memenuhi persyaratan area hijau dan juga dipengaruhi oleh ketersediaan lahan sisa dari lahan efektif atau lahan yang bernilai jual yaitu kavling rumah. Gambar di bawah ini merupakan pemetaan rute dan jarak tempuh dari unit rumah terjauh dan unit rumah terdekat terhadap ruang publik dan gerbang cluster. Ruang publik mewakili fasilitas umum untuk memenuhi kebutuhan sosial sehari-hari yang dapat terwadahi di dalam *gated community*, sedangkan gerbang cluster mewakili tujuan utama bagi penghuni untuk mengakses fasilitas lain yang tidak dapat terpenuhi di dalam *gated community*.



Gambar 4. Jarak Tempuh Unit Rumah Menuju Ruang Publik di dalam *Gated Community* (dari kiri atas ke kanan bawah: Cluster Belle Fleur, Eco Residence, The Leaf, The Fountain, Fresco, Aurora, The Trees)

Sumber : dokumentasi pribadi

Berdasarkan pemetaan rute dan pengukuran jarak tempuh dari unit rumah menuju ruang publik dan gerbang cluster di dalam *gated community* di distrik Ecopolis CitraRaya Tangerang, terlihat bahwa keterjangkauan oleh moda berjalan kaki bagi penghuni bukan merupakan prioritas utama di dalam menyediakan lokasi ruang publik. Hal ini dapat disimpulkan dari ditemukannya jarak tempuh yang bernilai lebih dari walkabilitas manusia, yaitu pada cluster The Trees dengan jarak tempuh dari unit rumah

menuju ruang publik sejauh 560 meter dan menuju gerbang cluster sejauh 410 meter. Rata-rata jarak tempuh bagi penghuni untuk menuju dua titik tuju pada ketujuh cluster didapatkan angka yang cukup besar walaupun masih dalam radius walkabilitas manusia, yaitu 371 meter dari rumah menuju ruang publik dalam cluster dan 277 meter dari rumah menuju gerbang cluster.

Di dalam cluster juga tidak selalu tersedia jalur pejalan kaki dan pesepeda untuk mobilisasi di dalamnya. Jalan-jalan tembus bagi pejalan kaki tidak tersedia sebagai upaya peningkatan permeabilitas menuju ruang-ruang publik. Jarak tempuh dari unit rumah menuju ruang publik pada masing-masing cluster dirangkum pada tabel di bawah ini.

Tabel 2. Perbandingan Jarak Tempuh Unit Rumah Menuju Ruang Publik di dalam masing-masing *Gated Community*

Cluster	Jumlah Rumah	Luas Cluster (m ²)	Lahan Efektif (m ²)	Lahan Non Efektif (m ²)	Luas RT Publik Aktif (m ²)*	Jarak dari Unit Rumah (m)		Ketersediaan Jalur	
						Terdekat	Terjauh	Pesepeda	Sepeda
Belle Fleur	318 unit	85,991	52,724 (61.31%)	33,267 (38.69%)	2,020 (6.07%)	a. 47 m b. 15 m	a. 385 m b. 359 m	✓	✗
Eco Residence	275 unit	38,684	22,052 (57.01%)	16,632 (42.99%)	2,072 (12.46%)	a. 28 m b. 5 m	a. 351 m b. 160 m	✗	✗
The Leaf	125 unit	40,349	24,876 (61.65%)	15,472 (38.35%)	441 (2.85%)	a. 40 m b. 32 m	a. 327 m b. 271 m	✓	✗
The Fountain	71 unit	25,031	13,476 (53.84%)	11,066 (44.21%)	896 (8.10%)	a. 35 m b. 7 m	a. 281 m b. 179 m	✗	✗
Fresco	226 unit	42,634	26,275 (61.63%)	16,359 (38.37%)	834 (5.10%)	a. 19 m b. 8 m	a. 360 m b. 253 m	✓	✗
Aurora	265 unit	51,655	30,673 (59.38%)	20,982 (40.62%)	1,200 (5.72%)	a. 30 m b. 6 m	a. 330 m b. 307 m	✓	✗
The Trees	587 unit	88,483	52,810 (59.97%)	35,258 (40.43%)	1,525 (4.33%)	a. 132 m b. 7 m	a. 560 m b. 410 m	✗	✗
Rata-rata	267 unit	53,202	31,841 (59%)	21,291 (40%)	1,284 (6%)	a. 47 m b. 11 m	a. 371 m b. 277 m		

Keterangan: a= jarak ke ruang publik
b= jarak ke gerbang cluster
Sumber : dokumentasi pribadi

Jarak tempuh menuju ruang publik di dalam cluster dengan angka terbaik terdapat pada cluster Eco Residence dan The Fountain. Apabila melihat luas area cluster dibandingkan ketersediaan jumlah distribusi dan luas ruang publik di dalamnya, maka didapatkan kesimpulan bahwa kedua faktor tersebut berbanding lurus dengan keterjangkauan jarak tempuh dari unit-unit rumah. Semakin banyak distribusi ruang publik dalam sebuah cluster, maka semakin besar pula peluang bagi penghuni di setiap sudut cluster untuk menjangkauanya dengan moda berjalan kaki yang efisien.

Tabel 3. Tolok ukur pemenuhan kategori pergerakan dan konektivitas di dalam cluster pada distrik Ecopolis

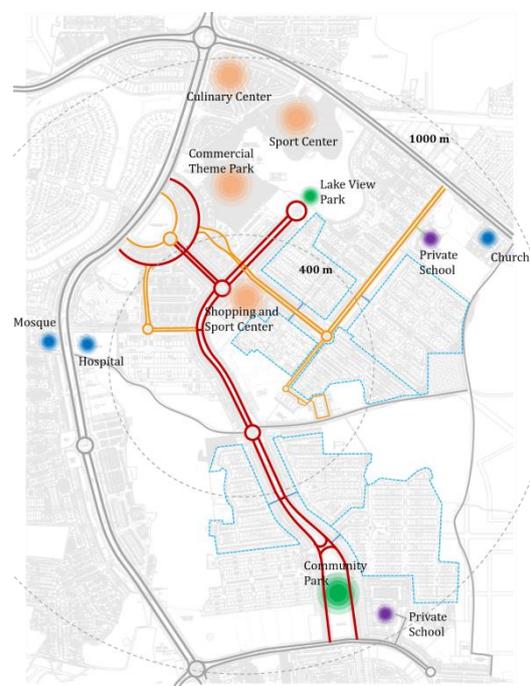
Tolok Ukur	Penyediaan Fasilitas dalam Cluster						
	1	2	3	4	5	6	7
1. Adanya studi tentang aksesibilitas	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗
2. Menyediakan jalur pejalan kaki di dalam kawasan	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✗
3. Kawasan Terkoneksi dengan jaringan transportasi umum dan kawasan menyediakan ruanginterkoneksi serta shelter pengguna transportasi umum) yang memadai	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
4. Jalur pejalan kaki tidak terputus 100%	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✗
5. Menciptakan permeabilitas yang tinggi dengan adanya pilihan jalur pejalan kaki, memiliki nilai rata-rata RDI minimal sebesar 0.65	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
6. Rasio jumlah persimpangan pejalan kaki dengan persimpangan kendaraan bermotor sebesar 1 atau lebih.	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✗
7. Memprioritaskan pejalan kaki pada setiap persimpangan jalan	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
8. Jalur pejalan kaki dilengkapi teduhan minimal 60% dari keseluruhan jalur	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✗
9. Menyediakan fasilitas/akses yang aman dan bebas dari perpotongan dengan akses kendaraan bermotor untuk menghubungkan secara langsung bangunan dengan bangunan lain.	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
10. Memenuhi standar kualitas jalur pejalan kaki serta standar lainnya.	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
11. Menciptakan lingkungan yang atraktif bagi pejalan kaki	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
12. Dilintasi oleh jaringan transportasi umum dan menyediakan halte di dalam kawasan	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
13. Memiliki akses terhadap transportasi umum massal dalam jangkauan 400 meter dari sisi terluar kawasan.	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
14. Kawasan menjadi simpul persinggahan moda transportasi umum massal yang terintegrasi dengan kawasan yang terbangun	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
15. Memenuhi 7 (tujuh) prasarana dasar	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
16. Terdapat minimal 6 (enam) jenis sarana dalam jarak jangkauan 400m	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
17. Mengakomodasi kemudahan dan kelancaran jalur bagi semua orang pada ruang publik	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
18. Menyediakan fasilitas khusus pada titik-titik tertentu bagi semua orang , meliputi: - Area istirahat terutama digunakan sebagai tempat duduk pada bagian tepi. - Tempat parkir umum duntuk kursi roda - Toilet umum untuk kursi roda, jika tersedia toilet umum di ruang publik	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
19. Menyediakan jalur sepeda di dalam kawasan yang bebas dari persinggungan sejajar dengan kendaraan bermotor.	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
20. Menyediakan tempat parkir sepeda yang aman pada kebag kawasan, taman, dan tempat pergantian moda transportasi umum.	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
21. Fasilitas parkir yang disediakan kawasan atau bangunan dalam kawasan bersifat publik	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✓
22. Menghindari on street parking	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
23. Mengurangi on surface parking, dengan pembatasan penggunaan lahan untuk parkir, minimal 10% dari lahan total	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗

Sumber : dokumentasi pribadi

Rata-rata pemenuhan tolok ukur *greenship neighborhood* untuk kategori pergerakan dan konektivitas pada cluster-cluster di distrik Ecopolis CitraRaya Tangerang hanya 6 (enam) dari 23 (dua puluh tiga) poin yang mencerminkan adanya perhatian yang kurang baik terhadap aspek ini. Tolok ukur yang tidak terpenuhi adalah variabel-variabel yang berkaitan dengan transportasi umum, fasilitas bagi pesepeda, serta aksesibilitas universal. Apabila mengacu pada konsep distrik Ecopolis sebagai kawasan ramah lingkungan, maka terdapat pertentangan antara harapan dan realita yang terjadi di lapangan.

Eksternal: Keterjangkauan penghuni *gated community* terhadap fasilitas umum lainnya di luar pagar

Keterbatasan area di dalam *gated community* untuk memenuhi kebutuhan dasar bagi penghuni mengakibatkan tetap terjadinya ketergantungan pada area di sekitarnya. Pagar yang difungsikan sebagai segregasi fisik terkadang menjadi kendala bagi efisiensi pergerakan dari dalam *gated community* menuju area luar sebab seluruh akses terpusat pada sebuah gerbang cluster. Pada pembahasan pergerakan dan konektivitas lingkup internal, telah dilakukan pemetaan rute serta pengukuran jarak tempuh dari unit-unit rumah menuju gerbang cluster. Kemudian pada pembahasan lingkup eksternal, akan dikaji jarak tempuh dari masing-masing cluster menuju fasilitas atau pusat-pusat pendukung aktivitas yang terdapat di dalam distrik Ecopolis CitraRaya Tangerang. Jenis fasilitas yang tersedia di sekitar kawasan ini telah dikategorikan berdasarkan jabaran fasilitas umum yang disebutkan dalam tolok ukur *greenship neighborhood* dengan tujuan mempermudah konfirmasi daftar cek yang perlu dipenuhi. Distribusi fasilitas umum atau pusat-pusat aktivitas yang dimaksud, dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Keterangan:

- = koridor jalan utama
- = koridor jalan sekunder

Gambar 5. Jaringan jalan dan distribusi fasilitas umum pada distrik Ecopolis
Sumber : dokumentasi pribadi

Lokasi fasilitas umum diidentifikasi dalam radius 1 kilometer dari pusat distrik Ecopolis CitraRaya. Terdapat beragam jenis fasilitas yang saling melengkapi pemenuhan kebutuhan penghuni dalam *gated community* yang tersebar dari utara hingga selatan koridor jalan utama kawasan. Pencapaian dari custer menuju fasilitas-fasilitas tersebut terhubung melalui jaringan jalan kolektor yang diberi kode warna berbeda, yaitu merah dan jingga, yang mewakili ukuran *right of way* (ROW) dan pembagian ruang jalan yang berbeda. Jarak tempuh dari masing-masing cluster terhadap fasilitas umum tersebut dirangkum dalam tabel di bawah ini.

Tabel 4. Perbandingan Jarak Tempuh *Gated Community* terhadap Pusat-pusat Pendukung Aktivitas dalam Distrik Ecopolis

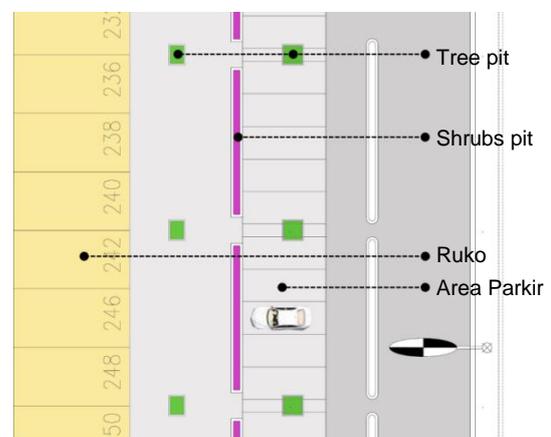
Activity Support	Jarak Terhadap Gerbang Cluster (m)						
	1	2	3	4	5	6	7
1. Perbankan (Mardigras Ent Center)	994	886	720	747	1270	1276	1463
2a Sarana Olahraga & Rekreasi (Eco Club)	409	269	138	111	685	665	872
2a Sarana Olahraga & Rekreasi (Little Kyoto Park)	1524	1384	1251	1224	244	270	78
3 Parkir Umum di Luar Kawasan	35	35	35	35	35	35	35
4 Warung/Toko (Eco Plaza)	409	269	138	111	685	665	872
5 Gedung Serba Guna (Eco Club)	409	269	138	111	685	665	872
6a Sarana Peribadatan (Masjid)	1133	993	859	832	1218	1224	1405
6b Sarana Peribadatan (Gereja)	575	778	844	871	1845	1825	2032
7a Sekolah (Tarakanita)	250	453	519	546	1520	1500	1707
7b Sekolah (Citra Berkas School)	1925	1785	1652	1625	645	671	479
8a Pelayanan Kesehatan (Apotek & Klinik Eco Medica)	760	622	488	461	844	850	1037
8b Pelayanan Kesehatan (Ciputra Hospital)	896	756	622	595	981	987	1168
9 Sarana Perdagangan (Ruko di depan Cluster)	35	35	35	35	35	35	35

Keterangan: (1) Cluster Belle Fleur, (2) Eco Residence, (3) The Leaf, (4)The Fountain, (5) Fresco, (6) Aurora, (7)The Trees

Apabila mengacu pada ketentuan mengenai aksesibilitas komunitas dalam *Greenship Neighborhood Rating Tools* maka diperlukan minimal 7 (tujuh) jenis fasilitas umum dalam jarak pencapaian jalan utama sejauh 1500 meter dari tapak. Dari keterangan pada tabel di atas, dapat dilihat bahwa terdapat 9 (sembilan) jenis fasilitas umum pada radius 1 kilometer dari pusat kawasan Ecopolis CitraRaya Tangerang, di mana terdapat 3 (tiga) fasilitas dengan dua pilihan lokasi berbeda yang pada dasarnya saling melengkapi keterjangkauan pergerakan dari cluster. Sebagai contoh, Cluster Belle Fleur, Eco Residence, The

Leaf, dan The Fountain memiliki jarak tempuh yang terlampaui jauh untuk menjangkau fasilitas pendidikan Citra Berkas School, namun sebaliknya, terdapat fasilitas pendidikan Tarakanita yang terjangkau dalam jarak yang lebih dekat. Begitu pula dengan kebutuhan penghuni cluster Belle Fleur terhadap sarana olahraga dan rekreasi Little Kyoto Park yang tidak termasuk dalam syarat pencapaian jarak kurang dari 1500 meter (sebagaimana yang ditetapkan dalam *greenstrip neighborhood*), fungsi yang serupa dapat dipenuhi oleh keberadaan Eco Club yang lebih terjangkau jaraknya.

Keragaman jenis, jumlah, dan distribusi pusat-pusat pendukung aktivitas masyarakat menjadi faktor penting yang perlu ditingkatkan agar dapat menunjang kebutuhan pokok para penghuni dalam *gated community* dengan tetap mempertimbangkan aksesibilitas bagi semua jenis penghuni dan dengan berbagai moda transportasi, terutama dengan berjalan kaki dan bersepeda. Jaringan jalan yang terdapat pada distrik Ecopolis CitraRaya Tangerang sebagaimana tertera pada gambar 5 merupakan akses yang menghubungkan antarlokasi. Pembagian ruang pada dua koridor jalan tersebut dapat dilihat pada gambar 6 di bawah ini.



Gambar 6. Pemanfaatan *sidestreet* pada koridor utama distrik Ecopolis



Gambar 7. Foto pemanfaatan *sidestreet* pada koridor utama distrik Ecopolis
Sumber : dokumentasi pribadi

Sempadan jalan dan sempadan bangunan pada koridor utama kawasan Ecopolis CitraRaya Tangerang dirancang sebagai *public realm* yang tidak hanya memiliki fungsi untuk mendukung aktivitas fungsional berjalan kaki dan bersepeda, namun juga sebagai akomodasi aktivitas sosial bagi penghuni dan pengunjung. Penggunaan material kaca transparan di lantai dasar ruko dan peruntukan aktivitas komersial menciptakan potensi kawasan yang aktif sehingga pengunjung mendapatkan rasa aman untuk melintas maupun singgah.

Sebagai pendukung keamanan pejalan kaki dan pesepeda dari kendaraan bermotor, koridor jalan utama ini dilengkapi dengan jalur-jalur hijau yang berfungsi sebagai pemisah berbagai tingkat laju kendaraan bermotor. Semakin mendekati kavling, kecepatan kendaraan akan semakin berkurang dengan adanya separator pulau jalan, dan kemudian disediakan ruang parkir yang juga aksesnya dibatasi oleh jalur hijau sebagai pemisah terhadap aktivitas pejalan kaki.

Pada koridor sekunder yang ditandai oleh warna jingga pada gambar 5, dapat dijumpai karakter fisik yang berbeda apabila dibandingkan dengan pemanfaatan ruang jalan pada koridor utama. Perbedaan yang dimaksud tersebut sebagaimana tertera pada gambar di bawah ini.



Gambar 8. Pemanfaatan *sidestreet* pada koridor sekunder distrik Ecopolis
Sumber : dokumentasi pribadi



Gambar 9. Foto pemanfaatan *sidestreet* pada koridor sekunder distrik Ecopolis
Sumber : dokumentasi pribadi

Jalur pedestrian pada koridor jalan sekunder kawasan Ecopolis CitraRaya Tangerang merupakan bagian dari pemanfaatan area sempadan jalan. Terdapat jalur hijau sebagai pembatas dengan sirkulasi kendaraan bermotor yang berfungsi sebagai pengaman bagi aktivitas berjalan kaki. Pada koridor jalan ini, jalur pedestrian hanya memiliki fungsi akomodasi aktivitas fungsional perlintasan pejalan kaki yang disebabkan oleh adanya keterbatasan ketersediaan ruang.

Apabila dikaitkan dengan standar pemenuhan kategori pergerakan dan konektivitas menurut tolok ukur pada *greenstrip neighborhood rating tools*, maka ringkasan tersebut dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 5. Tolok ukur pemenuhan kategori pergerakan dan konektivitas pada distrik Ecopolis

Tolok Ukur	Ketersediaan
1. Adanya studi tentang aksesibilitas	✓
2. Menyediakan jalur pejalan kaki di dalam kawasan	✓
3. Kawasan Terkoneksi dengan jaringan transportasi umum dan kawasan menyediakan ruanginterkoneksi) serta shelter pengguna transportasi umum) yang memadai	✗
4. Jalur pejalan kaki tidak terputus 100%	✓
5. Menciptakan permeabilitas yang tinggi dengan adanya pilihan jalur pejalan kaki, memiliki nilai rata-rata RDI minimal sebesar 0.65	✗
6. Rasio jumlah persimpangan pejalan kaki dengan persimpangan kendaraan bermotor sebesar 1 atau lebih.	✓
7. Memprioritaskan pejalan kaki pada setiap persimpangan jalan	✗
8. Jalur pejalan kaki dilengkapi teduhan minimal 60% dari keseluruhan jalur	✓
9. Menyediakan fasilitas/akses yang aman dan bebas dari perpotongan dengan akses kendaraan bermotor untuk menghubungkan secara langsung bangunan dengan bangunan lain.	✗
10. Memenuhi standar kualitas jalur pejalan kaki serta standar lainnya.	✗
11. Menciptakan lingkungan yang atraktif bagi pejalan kaki	✓
12. Dilintasi oleh jaringan transportasi umum dan menyediakan halte di dalam kawasan	✗
13. Memiliki akses terhadap transportasi umum massal dalam jangkauan 400 meter dari sisi terluar kawasan.	✗
14. Kawasan menjadi simpul persinggahan moda transportasi umum massal yang terintegrasi dengan kawasan yang terbangun	✗
15. Memenuhi 7 (tujuh) prasarana dasar	✓
16. Terdapat minimal 6 (enam) jenis sarana dalam jarak jangkauan 400m	✓
17. Mengakomodasi kemudahan dan kelancaran jalur bagi semua orang pada ruang publik	✗
18. Menyediakan fasilitas khusus pada titik-titik tertentu bagi semua orang , meliputi: - Area istirahat terutama digunakan sebagai tempat duduk pada bagian tepi, - Tempat parkir umum duntuk kursi roda - Toilet umum untuk kursi roda, jika tersedia toilet umum di ruang publik	✗
19. Menyediakan jalur sepeda di dalam kawasan yang bebas dari persinggungan sejajar dengan kendaraan bermotor.	✓
20. Menyediakan tempat parkir sepeda yang aman pada kebang kawasan, taman, dan tempat pergantian moda transportasi umum.	✗
21. Fasilitas parkir yang disediakan kawasan atau bangunan dalam kawasan bersifat publik	✗
22. Menghindari on street parking	✓
23. Mengurangi on surface parking, dengan pembatasan penggunaan lahan untuk parkir, minimal 10% dari lahan total	✗

Sumber : dokumentasi pribadi

Dari 23 (dua puluh tiga) poin pada kategori pergerakan dan konektivitas berdasarkan *greenship neighborhood rating tools*, kawasan Ecopolis CitraRaya Tangerang hanya memenuhi 10 (sepuluh) poin yang berpotensi menjadi nilai yang lebih detil pada perhitungan skor. Serupa dengan kondisi pada lingkup internal cluster, tolok

ukur yang tidak terpenuhi adalah variabel-variabel yang berkaitan dengan transportasi umum, fasilitas bagi pesepeda, serta aksesibilitas universal, sehingga tujuan distrik Ecopolis sebagai kawasan *mix use* yang semestinya mendorong pergerakan dengan moda berjalan kaki dan bersepeda dengan meminimalisasi ketergantungan terhadap kendaraan bermotor justru menghadapi tantangan berat.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Gated Community memiliki keterbatasan dalam memenuhi kebutuhan akan fasilitas umum bagi penghuninya. Terutama pada kawasan *mixed use* di mana efektivitas pergerakan adalah penting, faktor aksesibilitas dan konektivitas menjadi prioritas dalam pemenuhan kualitasnya. Berdasarkan distribusi ruang publik baik di internal (dalam cluster) maupun eksternal (dalam kawasan) distrik Ecopolis ini tidak dijumpai adanya penyediaan akses yang optimal bagi pejalan kaki dan sepeda sehingga untuk mencapai titik-titik pusat aktivitas masih berpotensi ketergantungan pada penggunaan kendaraan pribadi.

Apabila mengacu pada tolok ukur yang terdapat pada *greenship neighborhood rating tools* milik lembaga *Green Building Council Indonesia*, Distrik Ecopolis CitraRaya Tangerang telah dilengkapi oleh berbagai ruang publik dan prasarana kebutuhan dasar manusia untuk mendukung aktivitas penghuni dengan jarak yang terjangkau oleh pejalan kaki, namun terdapat kendala pada pemenuhan variabel-variabel yang berkaitan dengan transportasi umum, penyediaan fasilitas bagi pesepeda, dan aksesibilitas universal.

Pergerakan penghuni dengan moda berjalan kaki dan bersepeda dari titik asal ke titik tujuan dalam kawasan Ecopolis tidak dapat berperan dengan baik untuk mendukung tujuan-tujuan yang tertera pada *Greenship Neighborhood*. Hal ini juga disebabkan oleh tidak adanya dukungan penyediaan fasilitas transportasi umum di dalam kawasan.

Ruang-ruang terbuka publik dalam skala kawasan memerlukan variasi dan jumlah yang tinggi untuk dapat menunjang kebutuhan penghuni kawasan *gated community*. Pencapaian ke ruang-ruang publik penunjang aktivitas penghuni perlu dilengkapi dengan kualitas visual dan fisik yang baik, dapat diakses dengan mudah oleh

berbagai moda transportasi, dan diperlukan perencanaan yang matang untuk dapat memenuhi acuan-acuan pada *greenship neighborhood rating tools* untuk kerangka berpikir yang terstruktur dalam menyediakan fasilitas yang baik terutama pada kawasan yang telah terbangun.

Saran/Rekomendasi

Diperlukan studi lebih lanjut mengenai detail metode implementasi penilaian *greenship neighborhood* untuk setiap kategori serta studi mengenai revitalisasi kawasan kota terbangun sehingga diharapkan kawasan penelitian dapat bertransformasi menjadi sebuah wujud kawasan ramah lingkungan yang memperoleh sertifikasi dalam upaya kontribusi kepada konsep kota berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Blakely, E. J. and M. G. Snyder. (1997). *Fortress America, Gated Communities in the United States*. Washington and Cambridge (Mass.): Brooking Institute Press and Lincoln Institute of Land Policy.
- Carmona, M. (2003). *Public Places, Urban Spaces: The Dimension of Urban Design*. Oxford: Architectural Press.
- Departemen Perhubungan. (1996). *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian fasilitas Parkir*. Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- Fruin, John J. (1979). *Pedestrian Planning and Design*. Metropolitan Association Of Urban Designers and Environmental Planner, Inc. New York.
- Green Building Council Indonesia. (2015). *Greenship Neighborhood* version 1.0
- Hillier, B., et.al. (1993). *Natural movement: or configuration and attraction in urban pedestrian movement*. Environment and Planning B: Planning and Design, Vol 19: 29-66
- Hobbs, F.D. (1995). *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Penerbit Gadjah Mada University Press.
- Kusno, A. (2006). *Guardian of Memories: Gardu in Urban Java*. Indonesia, (81), 95–149.
- Landman, K. (2000). *Gated Communities and Urban Sustainability: Taking A Closer Look at the Future*. In

Proceedings: Strategies for a Sustainable Built Environment (pp. 1–8). Pretoria.

- Le Goix, R. (2005). *Gated Communities: Sprawl and Social Segregation in Southern California*. *Housing Studies*, 20(2), 323–343. <https://doi.org/10.1080/026730303042000331808>
- Leisch, H. (2002). 'Gated Communities in Indonesia.' *Cities*, 19: 5, hal.341-350.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum. (2014). *Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan*. Jakarta : Ditjen
- Tamin, O.Z., (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Edisi kedua. Bandung: Institut Teknologi Bandung (ITB)