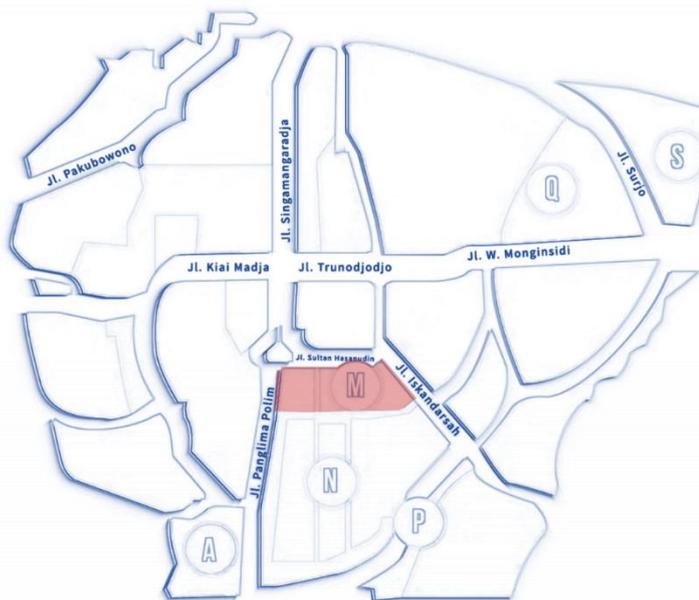


BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Blok M merupakan sebuah area di Jakarta Selatan yang telah ada sejak zaman pemerintahan Belanda sekitar tahun 1940 (Kambali, 2022). Meskipun telah terjadi beberapa perubahan pada kawasan Blok M sejak zaman kolonial, kawasan Blok M merupakan salah satu simpul yang masih aktif di Jakarta. Keberadaan terminal Blok M dan Stasiun MRT berperan membawa arus aktivitas di area tersebut. Moda transportasi TransJakarta dan MRT membawa dampak yang signifikan.



Gambar 1.1 1 Peta Kebayoran Lama pada tahun 1968

Sumber: Youtube channel Asumsi, diolah kembali oleh penulis (2023)

Secara makro, Blok M merupakan daerah yang terletak di kecamatan Kebayoran Baru, Jakarta Selatan. Dalam Peta administrasi provinsi DKI Jakarta, Blok M terletak pada bagian tengah kecamatan Kebayoran Baru. Kebayoran Baru juga berdekatan dengan bagian tengah kota yang terletak di Jakarta Pusat.



Gambar 1.1 3 Peta Lokasi Tapak Beserta Regulasi dan Zonasi Sekitar

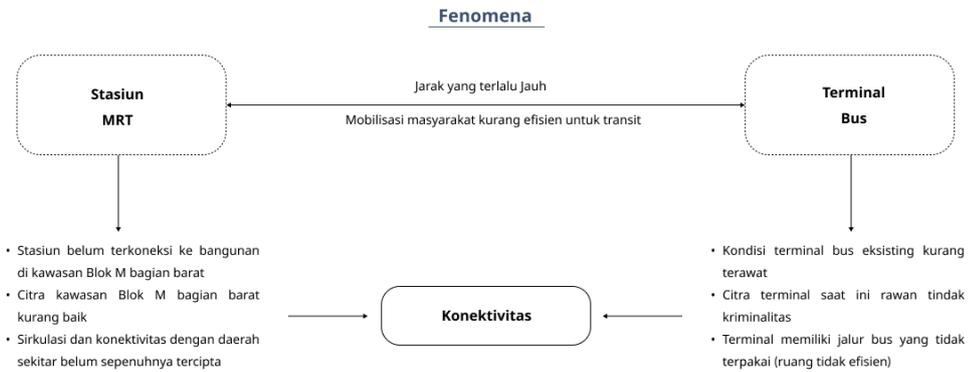
Sumber: Penulis (2024)

Permasalahan utama pada tapak berkaitan dengan lokasi transportasi publik yang berjauhan. Terminal Blok M pernah menjadi area tersibuk ketika masih memiliki banyak rute bus. Rute bus umum yang menghilang menjadi awal mula menurunnya aktivitas di terminal Blok M, sehingga pemerintah merencanakan revitalisasi pada terminal tersebut (Paramadwiya, 2023). Berkaitan dengan hal tersebut pembentukan terminal baru yang berintegrasi dengan stasiun MRT yang sudah ada dapat memicu efektifitas seseorang dalam mobilisasi di kawasan Blok M.

U N I V E R S I T A S
M U L T I M E D I A
N U S A N T A R A

ISU

Blok M merupakan area strategis yang memiliki fasilitas lengkap di sekitarnya. Blok M memiliki beragam moda transportasi seperti Transjakarta, MRT, Jak Lingko, dan gojek. Jarak Stasiun dan terminal bus yang jauh menjadi kendala bagi masyarakat untuk berpindah moda transportasi. Jarak yang jauh membuat mobilisasi tidak efisien dan menurunkan minat masyarakat untuk menggunakan transportasi umum secara terintegrasi.



Gambar 1.1 4 Isu Utama Kawasan Blok M

Sumber: Penulis (2024)

	Strenght	Weakness	Opportunity	Threat
Konteks Kawasan	<ul style="list-style-type: none"> • Berdekatan dengan Pusat Kota • Telah memiliki MRT dan TJ • Terdapat beberapa fasilitas umum di sekitar tapak • kawasan aktif selama 24 jam 	<ul style="list-style-type: none"> • Beberapa bangunan di sekitar tapak banyak yang kurang terawat • Jarak MRT dan Terminal kurang efisien 	<ul style="list-style-type: none"> • Berpotensi dijadikan kawasan TOD berdasarkan poin penilaian ITDP • Menghidupkan kembali kondisi kawasan dengan TOD 	<ul style="list-style-type: none"> • Perancangan kawasan yang efisien mengharuskan integrasi satu blok besar • area satu blok sangat luas
Lokasi Tapak	<ul style="list-style-type: none"> • Dikelilingi oleh area komersial • Tidak jauh dari residensial atau rumah tinggal • Tapak dapat langsung diakses dari MRT • Terdapat taman di sekitar tapak 	<ul style="list-style-type: none"> • Area tapak gelap saat malam • Kondisi eksisting tapak semula merupakan area ruko yang ingin dijadikan area transit • Tapak tidak terbuka langsung ke publik 	<ul style="list-style-type: none"> • Area tapak menjadi vocal point pada kawasan • Area tapak dan sekitarnya dapat hidup 24 jam untuk mobilisasi • Penerapan slogan Jakarta Smart City 	<ul style="list-style-type: none"> • Perlu dilakukannya rekayasa jalan jika kawasan dijadikan TOD • Perlu diperhatikannya titik pemberhentian TJ lebih lanjut • Membangun area yang ramah pejalan kaki untuk mobilisasi
Pengguna	<ul style="list-style-type: none"> • Pedestrian mudah diakses oleh pengunjung • MRT mudah diakses dari berbagai titik • Terdapat banyak wayfinding di sekitar tapak 	<ul style="list-style-type: none"> • Kondisi jalan pada malam hari sangat gelap • Penerangan di sekitar tapak terbatas • Akses menuju terminal sangat jauh dan cenderung rawan pada malam hari 	<ul style="list-style-type: none"> • Memudahkan pengguna yang ingin berpindah moda transportasi • Pembaharuan desain terminal dapat meningkatkan kenyamanan pengguna pada malam hari 	<ul style="list-style-type: none"> • Perlunya akses yang mudah bagi pengguna • Perlunya wayfinding tambahan agar para pengguna transportasi umum tidak tersesat • Klasifikasi jalur pengguna dari berbagai titik

Gambar 1.1 5 SWOT Pada Tapak

Sumber: Penulis (2024)

Dilihat dari faktor internal, kawasan Blok M memiliki beberapa kelebihan, yakni berdekatan dengan pusat kota, memiliki dua moda transportasi umum (TransJakarta dan MRT), dikelilingi area komersial, aksesibilitas yang memadai bagi pedestrian, serta terdapat berbagai fasilitas umum & sosial di sekitar

kawasan. Kelebihan tersebut mendorong Blok M menjadi kawasan yang dapat dijadikan sebagai kawasan berorientasi transit.

Dalam memanfaatkan kelebihan tersebut, faktor eksternal perlu diperhatikan agar dapat mengoptimalkan kekuatan kawasan. Faktor eksternal yang dapat menjadi ancaman bagi tapak, yakni jarak terminal bus dan stasiun MRT yang jauh, kondisi tapak pada malam hari yang gelap, dan kawasan rawan tindak kriminalitas pada malam hari.

Keberadaan terminal bus dan Stasiun MRT belum sepenuhnya membentuk Blok M menjadi kawasan yang strategis. Adanya moda transportasi umum seharusnya dapat memudahkan masyarakat melakukan berbagai aktivitas, baik di kawasan itu sendiri maupun berpindah ke kawasan lain. Hasil studi perancangan menemukan bahwa keberadaan TransJakarta dan MRT dapat menjadikan Blok M sebagai kawasan strategis untuk transit. Hal tersebut juga dapat memicu peningkatan aktivitas dan menaikkan nilai kawasan.

Perancangan mengangkat konsep *Transit Oriented Development*, berupa penataan ulang area terminal Blok M sebagai area transit. Perancangan ini berfokus pada fungsi transit hub dalam menjawab kebutuhan mobilisasi masyarakat, agar dapat menjadi kawasan yang strategis dan memiliki citra kota yang baik. Perancangan berfokus dalam memenuhi indikator sebagai kawasan yang berorientasi transit, sehingga Blok M dapat menjadi kawasan yang memicu perkembangan kota Jakarta.

Pengembangan perancangan berbasis *Transit Oriented Development* merupakan salah satu bentuk pengembangan kota yang ideal. TOD merupakan konsep pengembangan kota yang berorientasi pada transportasi publik yang bertujuan menciptakan lingkungan yang terintegrasi, berkelanjutan, dan nyaman bagi masyarakat (Cervero, 1998). Kawasan Blok M yang memiliki kepadatan tinggi serta transportasi publik massal, sesuai untuk dijadikan kawasan TOD. Oleh karena itu, perancangan akan mengangkat pertanyaan, '*Bagaimana perancangan Transit Hub di Kawasan Blok M dengan Konsep TOD?*'

1.2 Rumusan Masalah

Dalam melakukan perancangan, rumusan masalah yang diangkat antara lain:

1. Blok M sebagai tempat transisi karena adanya moda transportasi umum yang lengkap. Menjadikan Blok M sebagai tempat untuk singgah ke tempat tujuan lain di kota.
2. Integrasi moda transportasi tidak tercipta di dalam kawasan. Keberadaan TransJakarta dan MRT yang berjauhan menyulitkan masyarakat untuk berpindah moda transportasi secara cepat dan efisien.
3. Citra eksisting yang cenderung negatif menjadikan Blok M sebagai kawasan yang ditinggalkan. Masyarakat cenderung memilih destinasi hiburan di daerah selain Blok M.

1.3 Batasan Masalah

Adapun fokus batasan masalah yang terdapat di perancangan ini antara lain:



Gambar 1.3 1 Batasan Wilayah Perancangan

Sumber: Penulis (2024)

- Area perancangan transit hub di kawasan Blok M mencakup area RT 01 dan RW 02 dengan total luasan 30.040 m². Batas wilayah diambil berdasarkan axis kota dan keberadaan stasiun MRT, serta Jalan arteri di sekitar Blok M.

- Perancangan berdasarkan pemenuhan parameter ITDP dari segi kawasan transit.
- Perancangan mempertimbangkan peraturan daerah, regulasi pemerintah, dan ketentuan moda transportasi umum.

1.4 Tujuan Perancangan

Tujuan dari perancangan ini adalah membentuk kawasan Blok M menjadi salah satu area transit di Jakarta Selatan. Studi mengenai kawasan TOD yang dilakukan oleh penulis menjadi acuan dalam merancang transit hub yang sesuai pada karakteristik tapak agar dapat menjadi magnet kawasan.

UMMN

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA