

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

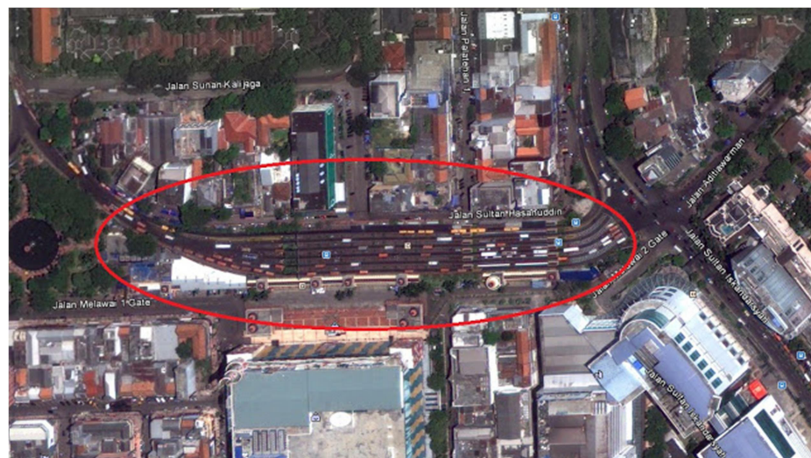
### **1.1 Latar Belakang**

Blok M Plaza dapat dikatakan sebagai salah satu pusat perbelanjaan yang paling ramai pada masanya sekitar tahun 1990-an. Banyak anak muda yang datang ke Blok M Plaza untuk berbelanja ataupun sekedar nongkrong karena ada yang mengatakan tidak gaul jika tidak berkunjung ke pusat perbelanjaan yang satu ini. Berdasarkan survei pribadi yang dilakukan oleh pihak Blok M Plaza menggunakan metode survei di lapangan dan e-mail blast (online) ditemukan data mayoritas pengunjung mall mayoritas berasal dari kalangan anak SMA dan Kuliah (umur 18-34 tahun) yang berdomisili di Jakarta Selatan. Namun pada masa sekarang ini pengunjung Blok M Plaza menurun hampir setengahnya dari angka 14.000 hingga 15.000 per hari menjadi hanya berkisar antara 7.500 hingga 8.000 per hari (kompas.com, 2017). Beberapa alasan adalah karena ada mall lain yang lebih bagus dengan tenant yang lebih bagus dibandingkan dengan Blok M Plaza yang dianggap sudah ketinggalan zaman. Alasan lain adalah karena aktivitas konstruksi MRT yang membuat akses ke Blok M Plaza menjadi terganggu.

Kawasan Blok M sendiri pada masa belanda didesain sedemikian rupa untuk menyokong daerah Kota sebagai pusat pemerintahan VOC pertama kali masuk ke batavia (pada saat ini kawasan Kota Tua) sebagai pusat kota Jakarta. Pemekaran pembangunan dilakukan ke arah Utara di daerah Kemayoran, ke Timur dibangun Jatinegara. Jakarta Selatan yang terakhir dibangun menjadi kota satelit dibagi menjadi blok-blok yang terdiri dari Blok A sampai Blok S, dan Blok M adalah kawasan yang paling terkenal karena menjadi pusat bisnis dan perbelanjaan, serta terminal. Setelah Kemerdekaan Indonesia, hal pertama yang dibangun oleh Kementrian Pekerjaan Umum adalah kawasan Blok M. Perumahan, sekolah, pertokoan dan vila menjadi pemandangan yang indah pada 1960-an di kawasan Blok M (cnnindonesia.com, 2015).

Kawasan Blok M seiring waktu berubah wajah karena kebijakan-kebijakan yang diusung oleh Gubernur yang menjabat. Kepemimpinan Gubernur Ali Sadikin menghasilkan revitalisasi armada bus dan pembangunan terminal-terminal bus. Pada jabatan Gubernur Jakarta ke 12 tahun 1997 – 7 Oktober 2007 yang dijabat oleh Sutiyoso, program yang dianggap paling berhasil adalah peluncuran sistem angkutan massal yang saat ini dikenal dengan nama bus Transjakarta sebagai bagian dari sistem transportasi baru kota (detik.com, 2006). Pada masa kepemimpinan Fauzi Bowo, kebijakan salah satu kebijakan yang diusung yaitu pembangunan Kanal Banjir Timur (kompas.com, 2009), pengalihfungsian Pasar Ikan Barito (beritasatu.com, 2011), dan Pencanangan Pembangunan MRT (kompas.com, 2012). Pada masa kepemimpinan Jokowi, kebijakan yang diusung adalah peniadaan Metromini dan Kopaja, pembenahan pasar dan PKL, pembenahan taman kota dan RTH (kompas.com, 2013).

Sekian banyak gagasan dan kebijakan yang mengubah wajah kota Jakarta, yang mengawali realisasi kawasan Blok M sebagai kawasan TOD adalah dengan dibuatnya terminal bus terintegrasi busway. Terminal bus terintegrasi ini dapat terintegrasi dengan berbagai macam bus mulai dari Transjakarta (mulai beroperasi 2007), Kopaja, Metro Mini, Mayasari Bhakti, dan bus lain berukuran besar dan kecil. Pembangunan terminal bus Transjakarta awalnya merupakan inisiatif Gubernur Ali Sadikin. Dengan adanya terminal ini membuat Blok M menjadi sangat organik dan dinamis.



Gambar 1. 1 Gambar Satelit Terminal Blok M  
Sumber : maps.google.com

Pasar Ikan Barito yang dulunya dikenal sebagai sentra kembang dan ikan hias kualitas terbaik juga menambah kedinamisan kawasan Blok M. Namun Pasar Barito kini sudah beralihfungsi menjadi taman modern yang hijau, dan dapat diakses oleh umum (beritasatu.com, 2011). Setelah beralihfungsi kemudian namanya menjadi Taman Ayodya yang diresmikan pada tahun 2009. Taman yang dibangun pada masa kepemimpinan Gubernur Fauzi Bowo ditujukan untuk menertibkan area kumuh menjadi taman hijau sehingga terjadi peningkatan jumlah ruang terbuka hijau di kota Jakarta. Pada masa kepemimpinan Fauzi Bowo ini juga dibuka pusat perbelanjaan yaitu Blok M Square yang merupakan hasil kerjasama pengembang Agung Podomoro Group dengan PD Pasar Jaya.



Gambar 1. 2 Gambar Satelit Sebelum dan Sesudah dibangun Blok M Square  
Sumber : [maps.google.com](http://maps.google.com)

Blok M Square adalah hasil revitalisasi Pasar Tradisional Melawai dan Aldiron Plaza dan menjadi magnet baru bagi pengunjung kawasan Blok M. Blok M Square merupakan trade center yang menjual pakaian, buku-buku, elektronik, makanan dan minuman. Lantai bawah tanah dari Blok M Square terhubung dengan Terminal Bus Blok M yang sangat ruwet dan berantakan. Terminal ini dapat menampung sangat banyak bus yang beroperasi mulai dari Transjakarta, Mayasari Bhakti hingga minibus. Terminal Blok M ini memiliki banyak masalah mulai dari tidak adanya lahan parkir dan pintu masuk terminal yang berantakan karena banyak PKL yang berjualan. Hal ini membuat Terminal menjadi kumuh dan membahayakan bus serta pedagang PKL. Masa kepemimpinan Gubernur selanjutnya yaitu Jokowi dilakukan relokasi PKL yang berada di depan jalan

masuk Terminal Bus Blok M. PKL direlokasi ke trotoar di sekitar Jalan Barito dan Melawai. Selain itu ada lokasi alternatif yaitu PKL dimasukkan ke dalam gedung perkantoran di sekitar lokasi berjualan mereka (beritasatu.com, 2013).

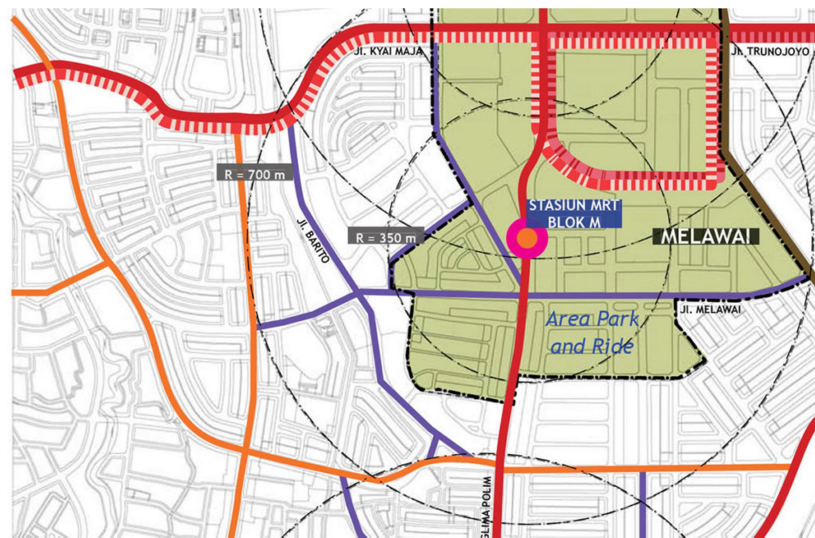


*Gambar 1. 3 Ilustasi PKL Sebelum dan Sesudah Relokasi  
Sumber : [www.antaraneews.com](http://www.antaraneews.com)*

Blok M juga semakin menarik karena adanya Little Tokyo. Little Tokyo merupakan tempat berkumpul ekspatriat Jepang pada tahun 1990-an yang terdapat di Jalan Melawai. Kawasan Little Tokyo ini dipenuhi oleh tempat hiburan dan restoran. Banyak restoran-restoran otentik khas Jepang yang berbeda dengan restoran Jepang konvensional yang dapat ditemui sehari-hari. Setiap tahun juga diadakan Festival Ennichisai sebagai festival kebudayaan Jepang. Pengunjung dapat merasakan festival seperti yang diadakan di Jepang (tribunnews.com, 2018).

Saat ini Blok M akan dijadikan kawasan TOD yang mencakup radius 700 meter yang titik tengahnya di Blok M Plaza (Pergub DKI, 2017). Rencana pembangunan MRT menjadi langkah awal untuk mewujudkan konsep kawasan TOD. Integrasi antarmoda juga akan terjadi antara MRT, Terminal Blok M dan BRT Transjakarta di Blok M untuk mendukung mobilitas pengguna moda transportasi umum massal ini. MRT yang dibangun pada fase 1 menghubungkan dari Pusat di Stasiun Bundaran HI menuju Selatan di Depo Lebak Bulus yang menjadi pemberhentian terakhir. Sedangkan MRT fase 2 yang sedang tahap perencanaan akan menghubungkan Bundaran HI hingga Depo Kampung Bandan. Moda

transportasi lain yang terintegrasi adalah Transjakarta, Metromini, PPD, Kopaja, Mayasari Bakti, Steady Safe, dan lainnya.



Gambar 1. 4 Peta Rencana Kawasan TOD  
Sumber : [www.jakartamrt.co.id](http://www.jakartamrt.co.id)

Dampak pembangunan MRT ada yang positif dan negatif. Dampak positif dari pembangunan MRT adalah akan adanya arus pengguna moda transportasi MRT dalam jumlah tinggi yang berjumlah akan melewati stasiun MRT Blok M. Hal ini diharapkan dapat diserap dengan baik oleh Blok M Plaza agar dapat meningkatkan kembali okupansi pengunjung Mall yang sempat hilang. Dampak positif yang kedua adalah terjadinya integrasi antar moda yaitu MRT dengan BRT. BRT yang melewati Blok M Plaza juga dapat meningkatkan jumlah pengunjung Mall karena Blok M Plaza sebagai interchange antar moda ini membuat sirkulasi manusia melewati bangunan menjadi meningkat.

Namun terdapat dampak negatif juga akibat pembangunan MRT, selama konstruksi MRT, pejalan kaki tidak dapat menyeberang dari area pertokoan ke Blok M Plaza dan harus mengambil jalan memutar yang jauh karena akses yang tertutup pagar seng. Akses pejalan kaki dari pertokoan ke Blok M Plaza sebelum adanya konstruksi MRT dapat melalui jembatan penyeberangan yang berada di depan taman Martha Tiahahu dan menyambung ke pedestrian di luar Blok M Plaza. Jembatan penyeberangan ini hilang sejak konstruksi MRT dimulai karena jembatan penyeberangan dilewati oleh jalur MRT. Akses kendaraan bermotor yang akan ke deretan

pertokoan juga agak tertutup karena ada penutup yang terbuat dari seng sehingga pengendara kendaraan bermotor yang tidak teliti harus mengambil jalan memutar jika terlewat dari akses masuk ke pertokoan.

Struktur stasiun MRT dan jalurnya juga sangat lebar. Posisi stasiun yang berada di antara Blok M Plaza dengan deretan pertokoan menjadi sangat sempit dan gelap karena terbentuk kolong jembatan. Struktur penyangga berupa kolom yang berukuran besar juga menutupi bagian depan pertokoan. Kondisi skyline bangunan di Blok M menjadi terlihat berantakan karena adanya struktur baru dari pembangunan jalur dan peron stasiun MRT Blok M yang sangat tinggi karena posisi peron stasiun MRT yang berada 14 meter di atas permukaan jalan dan atap stasiun yang menggunakan material membran berada pada level 25 meter di atas permukaan jalan. Jauh lebih tinggi dibandingkan dengan pertokoan yang rata-rata hanya terdiri atas 3 lantai (kurang lebih 10 meter).

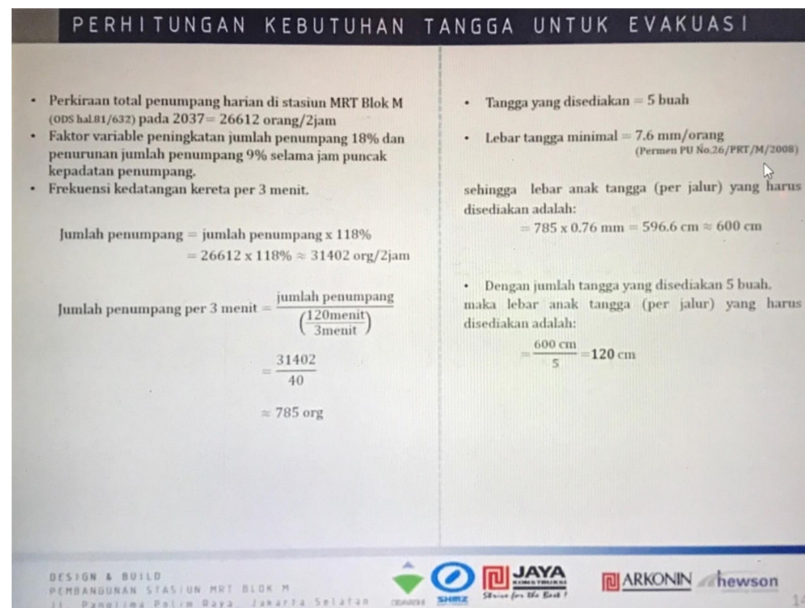


*Gambar 1. 5 Ilustrasi kondisi Jalan Panglima Polim*

*Sumber : Dokumentasi pribadi*

Besarnya dampak akibat pembangunan MRT memiliki potensi tinggi untuk meningkatkan mobilitas dan arus manusia. Perkiraan penumpang harian yang akan turun di Stasiun MRT Blok M akan ada kurang lebih 26.612 orang per 2 jam. Faktor variabel peningkatan jumlah penumpang selama jam puncak kepadatan penumpang adalah 18% yaitu pada angka 31.402 orang per 2 jam. Frekuensi kedatangan kereta MRT adalah setiap 3 menit, yang berarti tiap kereta yang datang diproyeksikan akan membawa 785 orang per 3 menit. Faktor variabel penurunan penumpang ada pada

angka 9%. Angka ini tentu sangat tinggi dan sangat berpotensi untuk meningkatkan kembali arus datangnya pengunjung ke Blok M Plaza.



Gambar 1. 6 Proyeksi pengguna transportasi MRT  
 Sumber : Data dari PT. MRT

Kawasan TOD yang akan diterapkan di Blok M tidak dapat sembarangan karena terdapat kaidah-kaidah dalam perancangan yang harus dipenuhi baik dalam penataan kota ataupun bangunan-bangunan di Blok M seperti Blok M Plaza. Kaidah yang harus diperhatikan adalah *Walk* (pejalan kaki), *Cycle* (bersepeda), *Connect* (menghubungkan) dan *Transit* (angkutan umum). Kaidah pertama mengenai konektivitas jalur pejalan kaki harus memiliki infrastruktur pejalan kaki yang aman, nyaman, lengkap, dapat diakses semua orang, terjaga temperturnya, aktif dan hidup. Kaidah selanjutnya mengenai sepeda harus memiliki jaringan infrastruktur bersepeda lengkap, aman dan memiliki parkir sepeda yang tersedia dalam jumlah cukup dan aman. Kaidah selanjutnya Connect adalah mengenai menciptakan jaringan pejalan kaki dan bersepeda yang pendek, langsung, bervariasi dan rute yang lebih pendek dibanding kendaraan bermotor. Kaidah yang terakhir merupakan syarat utama dalam TOD yaitu penyediaan angkutan umum massal berkualitas tinggi yang dapat diakses dengan berjalan kaki.

Desain Blok M Plaza jika dinilai menggunakan kaidah-kaidah perancangan TOD sudah tidak relevan. Untuk infrastruktur pejalan kaki yang aman dapat dipenuhi karena memiliki trotoar dengan lebar 3 meter dan diterangi lampu pada malam hari, namun tidak lengkap karena tidak memiliki zebra cross dan tidak memenuhi poin aktif dan hidup. Aktif dan hidup dalam hal ini berarti memiliki muka fasad yang memiliki transparansi di atas 50%. Muka bangunan Blok M Plaza tidak memiliki banyak koneksi visual ke dalam bangunan (kurang dari 50% material transparan) karena muka bangunan yang didominasi oleh material solid. Trotoar yang disediakan tidak teduh karena peneduh yang seharusnya menggunakan pohon, atau struktur bangunan (arcade atau kanopi) tidak dapat melindungi jalur pedestrian dengan memadai (75% pedestrian terlindungi oleh peneduh) karena pohon yang ditanami hanya pohon kecil dan pohon kelapa yang tidak dapat berfungsi sebagai peneduh.



Gambar 1. 7 Gambar Persimpangan Jalan Bulungan

Sumber : [maps.google.com](https://maps.google.com)



Gambar 1. 8 Gambar Eksterior Blok M Plaza

Sumber : [maps.google.com](https://maps.google.com)

Kaidah selanjutnya mengenai sepeda. Penyediaan fasilitas untuk sepeda di kawasan sekitar dan di dalam Blok M Plaza masih sangat tidak memadai. Tidak ada jalur sepeda sepeda yang di cat jalan. Parkir sepeda



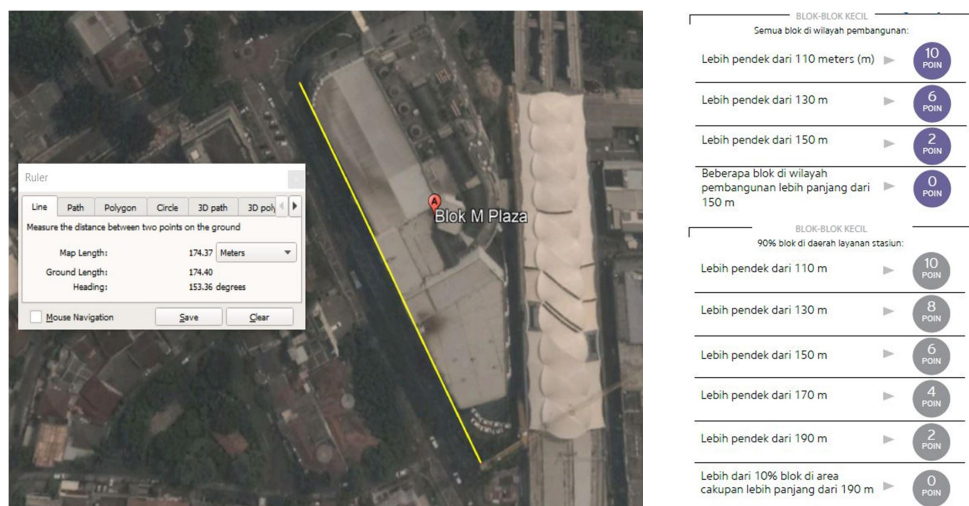
untuk di kawasan Blok M dan di dalam bangunan Blok M Plaza juga tidak tersedia. Hal ini tentu sangat tidak memenuhi persyaratan untuk kenyamanan dan kemudahan penggunaan sepeda.



Gambar 1. 9 Tidak Terdapat Jalur Pesepeda

Sumber : Data dari PT. MRT

Kaidah ketiga yaitu Connect. Blok M Plaza tidak memiliki akses langsung yang lebih pendek dari rute kendaraan bermotor. Salah satu contoh rute tidak bervariasi dan jauh adalah jika ada pejalan kaki yang ingin menuju Stasiun MRT dari Jalan Bulungan harus mengelilingi bangunan Blok M Plaza. Blok M Plaza juga tidak dapat diakses oleh publik selama minimal 15 jam karena waktu operasional mall yang hanya 12 jam (dimulai dari jam 10 pagi sampai jam 10 malam).



Gambar 1. 10 Gambar Pengukuran Jarak Blok

Sumber : maps.google.com

Kaidah terakhir yaitu Transit. Blok M Plaza merupakan satu-satunya pusat perbelanjaan yang terhubung dengan MRT. Akses dari Blok M Plaza ke Stasiun MRT dapat melalui jembatan yang terhubung langsung ke peron stasiun di lantai 1 Mall. Namun ketika pagi sebelum Mall dibuka dan malam setelah Mall ditutup (jam operasional 5 pagi sampai 12 malam), akses ini akan tertutup. Akses satu-satunya adalah melalui tangga dan lift yang terdapat di Jalan Panglima Polim. Kesimpulan yang dapat diambil dari hasil perbandingan adalah Blok M Plaza sudah tidak relevan dalam mengakomodasi kawasan berbasis *Transit Oriented Development*. *Re-design* sesuai kaidah perancangan TOD merupakan cara satu-satunya agar dapat menjadi relevan dengan konsep kawasan TOD.

## 1.2 Rumusan Masalah

Blok M Plaza sekarang terletak di kawasan pengembangan TOD, dimana kaidah-kaidah perencanaannya memiliki kriteria yang berbeda. Hal ini tentu saja memaksa Blok M Plaza untuk dirancang ulang sehingga nilai komersilnya kembali meningkat. Terkait hal tersebut, maka dirumuskan beberapa masalah penelitian, antara lain:

1. Bagaimana menerapkan kaidah-kaidah perancangan arsitektur di kawasan TOD, terutama untuk pusat perbelanjaan Blok M Plaza?
2. Apa fungsi/program yang perlu ditambahkan ke dalam perancangan ulang Blok M Plaza sehingga tercipta sinergi dengan kawasan sekitarnya?
3. Bagaimana karakter retail yang cocok untuk kawasan TOD khususnya Blok M Plaza dalam merespon potensinya sebagai *Public Transport Hub*?

## 1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian tentang *Re-design* Blok M Plaza ini bertujuan untuk:

1. Menelaah performa desain Blok M Plaza terkait kaidah-kaidah perancangan di kawasan TOD.
2. Menghasilkan strategi dan kriteria perancangan Blok M Plaza yang dapat meresponi rencana penerapan kawasan TOD di Blok M.

3. Menemukan program baru yang dapat meningkatkan value Blok M Plaza.

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah:

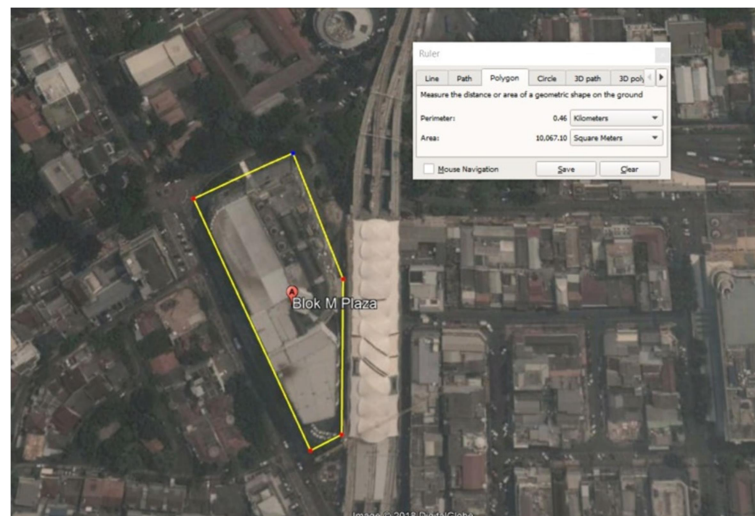
Penelitian ini diharapkan dapat menghasilkan kriteria desain pusat perbelanjaan yang dapat menjadi *Public Hub* untuk merespon kawasan TOD.

#### 1.4 Ruang Lingkup Penelitian

Batasan penelitian mencakup beberapa poin yaitu;

1. Teori mengenai perancangan kawasan TOD.
2. Re-design programming yang menarik untuk pengunjung.

Rencana lokasi site terletak di bangunan Blok M Plaza yang eksisting yaitu di Jalan Bulungan No. 78, Kramat Pela, Kebayoran Baru, Jakarta Selatan.



Gambar 1. 11 Gambar Satelit Blok M Plaza  
Sumber : maps.google.com

## 1.6 Alur Pikir

