

OPTIMALISASI RUANG TERBUKA HIJAU DI KAWASAN BLOK M UNTUK MEMBENTUK KAWASAN YANG HIJAU DAN DINAMIS

Naufal Fadillah Ramadhan^{1*}, Agung Cahyo Nugroho², Dini Agumsari³

^{1,2,3} Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Lampung

Abstrak

Ruang Terbuka Hijau (RTH) di dalam kota merupakan elemen penting dalam membentuk ruang ketiga manusia. Data terakhir menunjukkan bahwa ruang terbuka hijau di Jakarta baru mencapai 5% dari 30% kebutuhan minimal ruang terbuka hijau yang dibutuhkan dari total luas wilayah. Hal ini disebabkan oleh permasalahan urbanisasi, kemacetan dan padatnya wilayah DKI Jakarta yang mendorong pertumbuhan yang tidak memperhatikan ruang hijau. Penelitian desain ini bertujuan untuk mengidentifikasi kondisi eksisting ruang terbuka hijau dalam kawasan Blok M dan memberikan solusi dalam optimalisasi ruang terbuka hijau di dalam kawasan kota. Metode penelitian ini adalah menggunakan metode analisis kualitatif dengan mengidentifikasi luasan ruang terbuka hijau di Jakarta sesuai dengan standar minimum kebutuhan ruang terbuka hijau di dalam kota. Selanjutnya, analisis kawasan Blok M dilakukan berdasarkan Panduan Rancang Kota (PRK) dan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Kawasan Kebayoran Baru dalam mendukung visi dan misi menjadi kawasan pemukiman yang hijau dan dinamis. Hasil penelitian desain diselenggarakan dengan visi dan misi kawasan untuk membentuk kawasan yang lebih hijau dengan meminimalkan KDB dan memaksimalkan KLB kawasan komersial di Kebayoran Baru. Dengan demikian, capaian target ruang terbuka hijau untuk DKI Jakarta dapat tercapai.

Kata Kunci:

Blok M, Jakarta, panduan rancang kota, ruang terbuka hijau, *transit-oriented development*

ARTICLE INFO

* Naufal Fadillah Ramadhan

Universitas Lampung, Gedung B Teknik
Arsitektur, Gedung Meneng, Kec. Rajabasa,
Bandar Lampung, Indonesia, 35141
Email: naufalfadillahofficial11@gmail.com

OPTIMIZATION OF GREEN OPEN SPACES IN THE BLOK M AREA TO CREATE A GREEN AND DYNAMIC AREA

Abstract

Green open spaces (RTH) within cities are an important element in shaping human third spaces. The latest data shows that green open spaces in Jakarta only reach 5% of the minimum 30% requirement for green open spaces needed from the total area. This is due to issues of urbanization, traffic congestion, and the density of the DKI Jakarta area, which has led to growth that does not take green spaces into consideration. This design research aims to identify the existing conditions of green open spaces within the Blok M area and provide solutions for optimizing green open spaces within the urban area. The research method used is qualitative analysis, identifying the extent of green open spaces in Jakarta in accordance with the minimum standards for green open space requirements within the city. Furthermore, the analysis of the Blok M area is conducted based on the City Design Guidelines (PRK) and the Detailed Spatial Plan (RDTR) of the Kebayoran Baru area to support the vision and mission of becoming a green and dynamic redevelopment area. The results of the design research are aligned with the vision and mission of the area to create a greener area by minimizing the Floor Area Ratio (KDB) and maximizing the Building Floor Area Ratio (KLB) of the commercial area in Kebayoran Baru. Thus, the target for green open spaces in Jakarta can be achieved.

Keywords:

Blok M, Jakarta, urban design guidelines, green open space, *transit-oriented development*



Copyright ©2025. JDLBI

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License

Pengantar

Ketersediaan Ruang Terbuka Hijau (RTH) dalam wilayah perkotaan saat ini menjadi hal yang penting dibutuhkan dalam ekosistem perkotaan yang kompleks [1]. Perencanaan dan pengelolaan ruang terbuka hijau pada perkotaan perlu dilakukan dalam membangun kota yang berkelanjutan. Ruang hijau juga menjadi pembentuk kota karena elemen ini bukan hanya menjadi pelengkap, tetapi juga sebagai ruang ketiga dalam kehidupan suatu populasi manusia [2]. Selain itu, RTH di dalam kota merupakan perencanaan penting dalam meningkatkan kualitas hidup masyarakat perkotaan dalam berbagai indikator. RTH mampu memberikan pelayanan sosial dan psikologis yang menyenangkan dalam kehidupan dan permukiman kota yang modern [3].

RTH perkotaan memiliki fungsi secara ekologis, sosial dan ekonomi [2]. Dari segi ekologis, taman dan ruang terbuka hijau memberikan manfaat untuk mengatur suhu lingkungan, menyaring udara, mengurangi kebisingan, menyerap karbon dan mengurangi air hujan. Pada aspek sosial, ruang terbuka hijau menawarkan hiburan bagi penduduknya untuk menghibur diri dari kehidupan yang penuh tekanan, mempercepat pemulihan dari penyakit dan mendorong hidup aktif bergerak. Terakhir, dari segi ekonomi, ruang terbuka hijau memberikan peluang untuk mengurangi penggunaan kendaraan mobil sehingga dapat mengurangi biaya transportasi, menguntungkan nilai properti di sekitar area RTH yang terdampak dan meningkatkan omset para pelaku retail yang berjualan di area hijau [4]



Gambar 1. Area Taman Christina Martha Tiahahu, Blok M.

Jakarta memiliki ruang terbuka hijau yang stagnan dalam lima tahun terakhir sejak tahun 2020 [5], [6]. Salah satu RTH yang tersedia dapat terlihat pada Gambar 1. Ruang terbuka hijau yang tersedia hanya berada di angka 9,98%, menurun sejak tahun 2015 yang mencapai 11,97%. Nilai ini semakin turun menjadi 5,2% dari total luas provinsi pada Tahun 2023 [7]. Berdasarkan hasil perhitungan, Jakarta Timur menjadi area yang memiliki RTH dengan nilai tertinggi sebesar 26,2%, diikuti Jakarta Selatan 23,87%, Jakarta Utara 20,93%, Jakarta Pusat 12,69%, dan Jakarta Barat 8,64%.

Dari isu tersebut, Jakarta masih memerlukan 25% area mereka untuk dijadikan ruang terbuka hijau untuk memenuhi standar ruang terbuka hijau di dalam kota sebesar 30% yang di dalamnya termasuk Ruang Terbuka Hijau Publik sebesar 20 persen dan Privat sebesar 10 persen [8]. Pemprov DKI Jakarta akan terus menambahkan RTH yang masih jauh di bawah standar mengikuti peraturan UU Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.

Berkurangnya RTH di Jakarta disebabkan oleh urbanisasi yang tidak diiringi dengan penataan kota yang berorientasi pada ruang hijau. DKI Jakarta sebagai area yang dahulunya merupakan ibukota mengalami pertumbuhan dan urbanisasi populasi manusia yang cepat dengan laju pertumbuhan penduduk 0,94 persen per tahunnya [9], sesuai dengan visi kota Jakarta menjadi kota bisnis global [10], serta diikuti dengan pertumbuhan aktivitas ekonomi yang cepat. Tidak hanya permasalahan urbanisasi, DKI Jakarta juga mengalami fenomena Penurunan Muka Tanah (PMT). Berdasarkan data penelitian pada tahun 2016—2017, DKI Jakarta mengalami PMT sebesar 5,7—7,3 cm/ tahun [11]. Hal ini dipengaruhi oleh peningkatan jumlah penduduk sebesar 82.688 jiwa dari tahun 2020-2021. Hal ini memengaruhi pembangunan dan penggunaan air tanah di wilayah DKI Jakarta.

Tidak hanya itu, Jakarta pernah mengalami kejadian banjir besar pada tahun 2013 yang menenggelamkan Bundaran HI, Monumen Nasional, dan banyak titik lainnya sehingga menyebabkan kelumpuhan aktivitas ekonomi di Jakarta [12]. Jika meninjau kilas balik kawasan Jakarta sejak pemerintah Hindia Belanda, Jakarta memang sudah mengalami banjir. Tahun 1619, Jan Peterszoon Coen meminta bawahannya untuk membuat sebuah kota di muara Sungai Ciliwung yang sering

mengalami banjir (hingga sekarang) yang mengadopsi model urban dari Kota Amsterdam di Belanda dalam bentuk kanal-kanal yang akan bermuara di pantai utara Jakarta. Namun, hal itu tetap tidak dapat mencegah banjir yang melanda pada 1932 dan 1933. Pembentukan kanal ini dibentuk atas dasar kondisi geomorfologi dari Jakarta sendiri yang merupakan dataran aluvial dengan luas 25,5 ribu Ha, dataran aluvial pantai seluar 6 ribu Ha, dataran banjir seluas 8.5 ribu Ha, dan kupas aluvial seluas 24 ribu Ha yang menyebabkan kawasan ini berasal dari penggenangan material saat banjir tiba [13]. Dengan permasalahan ini, tak heran Jakarta sering dilanda banjir hingga saat ini seperti terlihat pada Gambar 2 [14], [15].



Gambar 2. Penurunan Muka Air Tanah Jakarta (kiri), Banjir Rob di Jakarta (kanan) [14], [15]

Efek urbanisasi yang mendorong perpindahan penduduk yang masih menuju Jakarta mendorong peningkatan kebutuhan dasar air bersih. Namun, hal ini tidak dapat diimbangi dengan suplai air bersih Jakarta yang akhirnya mengeksploitasi air tanah secara ilegal setiap tahun. Berdasarkan data dari PD. PAM Jakarta, kebutuhan air di DKI Jakarta saat ini mencapai 24 ribu liter per detik, sedangkan kapasitas produksi PAM Jaya hanya 20,25 ribu per detik yang menyebabkan adanya defisit air sebanyak 4 ribu liter. Hal ini diperburuk dengan data dari Dinas Perindustrian dan Energi di DKI Jakarta yang menyebutkan penggunaan air tanah di Jakarta mencapai 8,15 juta meter per kubik pada tahun 2018 [16]. Hal ini mendorong adanya penurunan muka tanah di wilayah DKI Jakarta pada periode 1990-2016 setinggi 1,65 cm/tahun. Buruknya manajemen suplai air tanah di Jakarta akibat eksploitasi tidak diiringi dengan ruang terbuka hijau yang dapat memberikan ruang untuk air hujan meresap ke dalam tanah. Hal tersebut yang menyebabkan muka tanah di Jakarta terus menerus menurun tiap tahunnya karena jauhnya standar ruang terbuka hijau di Jakarta [17].

Dalam menyelesaikan masalah ruang terbuka hijau yang kompleks, konsep revitalisasi Blok M menjadi kawasan pemugaran juga menjadi solusi dalam menyelesaikan masalah tersebut sebagai solusi dalam kawasan TOD Blok M dalam prinsip TOD menurut ITDP, yaitu ruang terbuka hijau [18]. Taman Literasi Martha Tiahahu atau dikenal sebagai Taman Literasi Blok M merupakan ruang terbuka hijau publik yang baru direvitalisasi yang merupakan bagian dari kawasan pembangunan berorientasi transit Blok M—Sisingamaraja. Dengan banyaknya jumlah pengunjung sekitar 400 pengunjung per hari, optimalisasi Ruang Terbuka Hijau (RTH) perlu direncanakan dengan optimal [19].

Data

Perancangan ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan melakukan observasi langsung di Kawasan Blok M untuk mendapatkan data eksisting kawasan. Selain itu, penulis juga mengkaji regulasi terkait perencanaan kawasan transit Blok M melalui Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) dan Perancangan Wilayah Kota (PRK) [20]. Isu ini lebih rinci dalam lingkup kawasan Blok M sebagai kawasan berorientasi transit dengan daerah Sisingamangaraja (CSW) sebagai sebuah kawasan transit kompak yang baru menyusul kawasan Dukuh Atas [21], [22].

Perancangan ini akan berfokus pada visi misi kawasan Kebayoran Baru menjadi kawasan pemugaran yang hijau dan dinamis. Memanfaatkan kawasan Kebayoran Baru sebagai kota yang pada masa penjajahan Belanda akan dijadikan kota satelit oleh pemerintahan Belanda untuk mengembangkan kawasan hijau di setiap blok-blok kawasan dari ruang taman hijau yang sudah tersedia sebelumnya. Berdasarkan analisis kawasan berdasarkan perencanaan Kawasan Kebayoran Baru dan RDTR DKI Jakarta, Blok M masih perlu meningkatkan kawasan hijau dalam rangka mencapai standar 30% ruang terbuka hijau di dalam kota. Aspek transportasi dan komersial sudah memenuhi standar kawasan yang saat ini, Blok M menjadi magnet masyarakat untuk menghibur diri dengan berbagai fungsi komersial yang dapat dinikmati. Namun, berdasarkan analisis yang dilakukan dan pertimbangan atas standar TOD pada kawasan Blok M, kawasan Blok

M belum memiliki hunian penunjang yang terintegrasi langsung dengan *transit hub* Stasiun MRT Blok M BCA dan Terminal Bus Transit Blok M.

Perancangan ini akan berfokus memaksimalkan potensi kawasan cagar budaya Blok M menjadi primadona wisatawan lokal dan asing untuk mengunjungi kawasan Blok M melalui proses perencanaan revitalisasi Terminal Blok M dan mengaktifkan fungsi komersial Blok M yang berada di bawah tanah untuk meningkatkan perasaan nostalgia masa lalu. Selain hal tersebut, peningkatan RTH juga menjadi poin penting dalam memaksimalkan ruang hijau yang sudah tersedia pada Taman Literasi Christina Martha Tiahahu dan memperluas ruang hijau pada area Terminal Blok M yang membentuk sebuah *green plaza* di atas koridor bus yang akan ditempatkan di bawah tanah sehingga menjadi area kegiatan baru bagi publik. Selain itu, memaksimalkan kawasan Little Tokyo sebagai kawasan komersial yang memiliki nilai sejarah akan dipugar menjadi sebuah hunian apartemen terintegrasi dengan MRT Blok M dan memberikan sentuhan konsep baru berupa ruang terbuka non-hijau di bawah *tower* apartemen sehingga memberikan ruang untuk air hujan meresap ke dalam tanah.

Tujuan Perancangan

1. Optimalisasi ruang terbuka hijau (RTH) di Jakarta pada kawasan Blok M untuk mencapai standar minimum RTH di dalam kota
2. Pemanfaatan Taman Martha Tiahahu sebagai RTH untuk dapat diintegrasikan dengan konsep perancangan RTH baru di persil Terminal Blok M dan Apartemen Blok M Terintegrasi

Kriteria

Standar minimum Ruang Terbuka Hijau di kota minimum 30% dari luas wilayah kota [23]. Hal ini berbanding terbalik dengan kondisi RTH Jakarta terkini yang baru mencapai 5,18% berdasarkan analisis yang telah dilakukan. Keterbatasan RTH di Jakarta ini mendorong diperlukannya perluasan ruang terbuka hijau. Desain ini memfokuskan pada peningkatan RTH pada skala mikro, yaitu wilayah Blok M sebagai salah satu area komersial pusat di Jakarta Selatan [24]. Kebayoran Baru dalam sejarahnya dibangun berdasarkan kota satelit untuk memberikan hunian dalam mengatasi pertumbuhan penduduk Jakarta pasca kemerdekaan. Pembangunan Jakarta yang tidak diimbangi perencanaan kota yang memadai memicu adanya pertumbuhan penduduk *sprawl*.

1. Visi Misi Kawasan Kebayoran Baru

Visi

- A. Kebayoran Baru: *a living heritage*, kawasan pemugaran yang hijau dan dinamis.

Misi

- A. Kawasan pemugaran yang dinamis dengan tetap mempertahankan keasliannya.
- B. Meningkatkan peran Kebayoran Baru sebagai kawasan hunian.
- C. Menjaga dan meningkatkan kuantitas dan kualitas ruang terbuka hijau.
- D. Memanfaatkan rencana MRT untuk menata ulang kawasan.

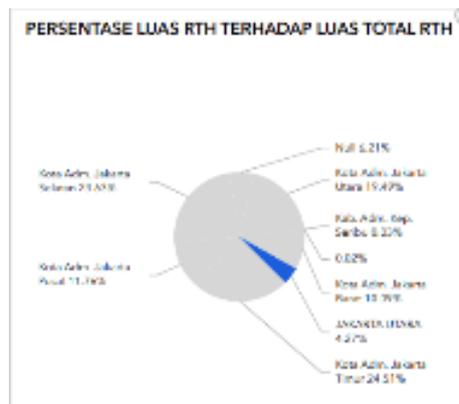
Prinsip-prinsip penataan koridor pada kawasan Kebayoran Baru adalah sebagai berikut:

- A. Mempertahankan lingkungan hunian sehingga tetap memberikan kenyamanan bagi penghuni dengan melarang atau membatasi pelaksanaan kegiatan non hunian khususnya pada lingkungan hunian yang mapan.
- B. Membatasi kegiatan non-hunian pada koridor yang mengalami tekanan pembangunan sehingga tidak mengganggu kenyamanan penghuni dan diharapkan tidak mengintrusi kawasan sekitarnya.
- C. Mendorong pelaksanaan kegiatan yang akan berdampak positif dan mendukung penguatan karakter serta mendorong terwujudnya penataan kawasan yang lebih baik.

Konsep pengembangan hunian vertikal susun atau rumah susun yang diarahkan pada kawasan TOD berada di Lokasi sub zona R-1 dan R-2. Pada sub zona R-1 dan R-2 hanya diperuntukkan untuk kegiatan rumah flat, rumah susun umum, rumah susun komersial, dan rumah susun negara [25].

Analisis RTH Kawasan

1. Analisis Ruang Terbuka Hijau Makro

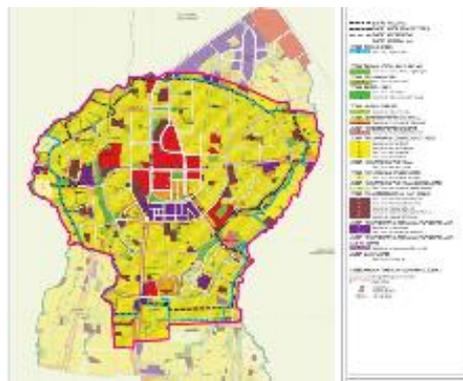


Gambar 3. Persentase Luas RTH pada Wilayah DKI Jakarta [5]

Luas total ruang terbuka hijau saat ini dalam meter persegi mencapai 35,99 juta meter persegi berdasarkan SKPD Dishut, Disdik, Disperum, Dispora, Disparbud, DPPAPP, DSDA, dan DKPKP seperti terlihat pada Gambar 3 [5]. Hal ini baru mencapai 5,597% dari luas total wilayah DKI Jakarta. Dari data tersebut, wilayah administrasi Jakarta Timur menyumbang 24,51% RTH terhadap luas wilayah DKI Jakarta, diikuti wilayah administrasi Jakarta Selatan 23,63%, wilayah administrasi Jakarta Utara 19,49%, wilayah administrasi Jakarta Pusat 11,76%, wilayah administrasi Jakarta Barat 10,09%, tidak terdeteksi 6,21%, Jakarta Utara (PIK dan Ancol) 4,27%, dan Kepulauan Seribu 0,03% [25].

Analisis Kawasan dan Tapak Perancangan

1. Analisis Kawasan Kebayoran Baru



Gambar 4. RDTR Kebayoran Baru [24]



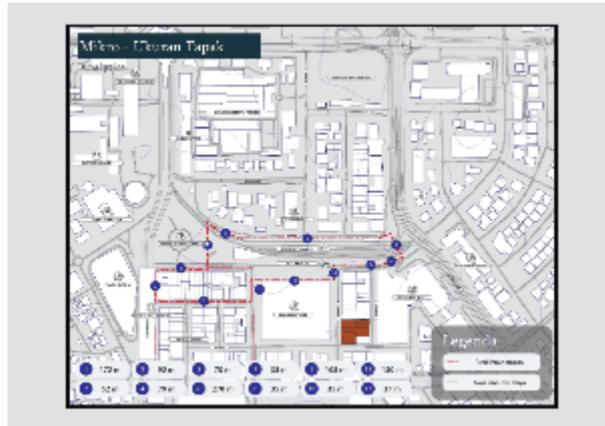
Gambar 5. RDTR Ruang Terbuka Hijau Kebayoran Baru [24]

Lokasi penelitian ini terletak di Terminal Blok M yang berada di dalam Kawasan Komersial Blok M. Berada di Jalan Sultan Hasanuddin Dalam, Kelurahan Melawai, Kecamatan Kebayoran Baru, Jakarta Selatan, DKI Jakarta. Kawasan penelitian

membentang timur ke barat dari Blok M Plaza hingga Pasaraya Grande dan membentang utara ke Selatan dari Halte CSW hingga Jalan Melawai Raya (Melawai Plaza) [24].

Berdasarkan hasil analisis gambar di atas, untuk kawasan Blok M, area HM1 merupakan area Lapangan Bhayangkara milik Perum Peruri. Di sisi lain, kode HM2 merupakan taman kota, Taman Martha Christina Tiahahu. Terdapat juga kode HM3 yang merupakan Taman RW Sultan Hasanuddin yang berada di area Falatehan. Terakhir, terdapat area RTH HC9 yang berada di Blok C, yaitu Taman RW depan Blok M Plaza [24].

2. Analisis Tapak Perancangan



Gambar 5. RDTR Ruang Terbuka Hijau Kebayoran Baru [24]

Tapak perancangan TOD Blok M ini terdiri dari dua lahan berbeda. Lahan pertama merupakan lahan yang berada di wilayah Terminal Blok M dan Mal Blok M yang ada di bawahnya dengan luas sebesar 21.263,38 m² dan keliling sebesar 872,24 meter. Area tapak ini berada di zona TR dan sub zona TR dengan ketentuan KDB, KLB, KTB, dan KDH null. Intensitas null memiliki makna bahwa kawasan itu hanya diperuntukkan bagi kegiatan dan penggunaan lahan yang diselenggarakan oleh pemerintah pusat, provinsi, atau Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Teknik Pengaturan Zonasi (TPZ) tapak ini memiliki kode d yang merupakan area zona performat pada kawasan dan kode l yang merupakan zona pelestarian cagar budaya [26].

Lahan hunian merupakan lahan yang berada di wilayah Little Tokyo yang akan direncanakan sebagai hunian TOD untuk mewujudkan misi poin kedua, yaitu penyediaan hunian vertikal kawasan. Tapak ini memiliki luas 10.200m² dengan keliling tapak 460,2 meter. Area tapak ini berada di kawasan dengan fungsi K dan sub zona K dengan ketentuan KDB 55, KLB 6,65, KTB 60, dan KDH 20. Untuk Teknik Pengaturan Zonasi (TPZ), tapak ini memiliki kode b yang merupakan zona bonus, d yang merupakan zona performa, dan l yang merupakan zona pelestarian cagar budaya [26]

3. Analisis Eksisting

A. Analisis Mal Blok M



Gambar 6. Kondisi Mal Blok M Saat Ini

Mall ini memiliki dua lantai dan satu lantai untuk Peron Terminal Blok M seperti terlihat pada Gambar 6. Lantai *ground floor* memiliki area pintu masuk kendaraan dan pengunjung menuju Mal Blok M sekaligus area peron tunggu terminal. Saat itu, moda transportasi yang berada di Terminal Blok M beragam mulai dari Metromini, Kopaja, Bus Mayasari Bakti, Bus Damri Soetta dan angkot. Namun, pada tahun 2019, moda transportasi tersebut dihilangkan dan diganti dengan moda transportasi Transjakarta BRT, Metrotrans, Royaltrans, Transjabodetabek dan Mikrotrans dalam naungan konsep bernama Jaklingko. Lantai B1 ditunjukkan untuk fungsi yang beragam, pada sisi timur merupakan area transit peron dari peron tunggu Terminal Blok M di lantai GF. Selain itu, area ini juga terdapat *anchor tenant* yaitu Robinson dan Ramayana pada masanya. Selain itu, terdapat area retail kecil penunjang sepanjang koridor penghubung area pintu barat dan pintu timur. Selain itu, pada lantai ini juga terdapat parkir motor dan mobil. Lantai B2 merupakan area dengan dominasi retail yang lebih kecil. Pada masa jayanya, area ini merupakan area dengan tempat kuliner dan aneka barang grosir. Namun, saat ini lantai B2 digunakan untuk menjual bursa mobil murah dan juga retail *sparepart* onderdil mobil yang berada pada area parkir mobil.

B. Analisis Little Tokyo



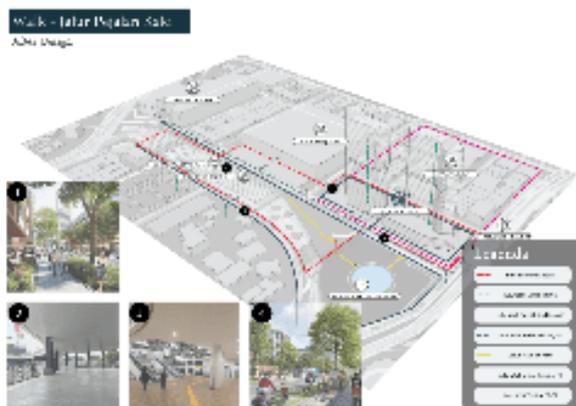
Gambar 7. Analisis Eksisting Little Tokyo [27]

Little Tokyo untuk sebuah kawasan bernuansa Jepang telah tersebar di berbagai kota belahan dunia lain, misalnya Little Tokyo di Los Angeles seperti terlihat pada Gambar 7 [27]. Little Tokyo di Jakarta sejatinya merupakan sebuah kawasan kecil di Kawasan Kebayoran Baru, Jakarta Selatan, lebih spesifiknya berada di area Jalan melawai VI, VII, IX, dan Melawai Raya, Jakarta Selatan.

Konsep

1. Konsep TOD pada Perancangan

A. Konsep Pejalan Kaki (*Walk*)



Gambar 8. Konsep *After* Sirkulasi Pejalan Kaki



Gambar 9. Konsep *Before* Sirkulasi Pejalan Kaki

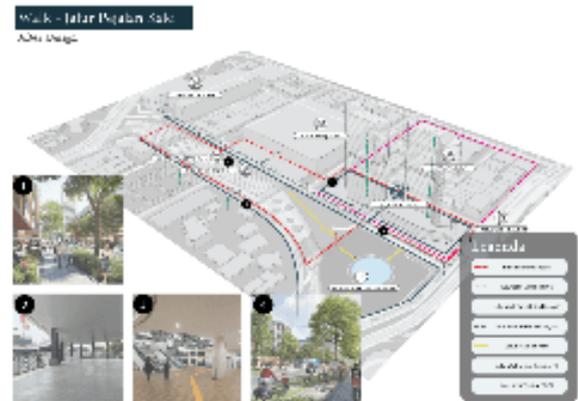
Pada konsep eksisting pejalan kaki, area pejalan kaki berada di area ketinggian GF seperti terlihat pada Gambar 8. Sirkulasi pejalan kaki juga mengalami hambatan di beberapa titik karena tidak terdapat trotoar yang memadai untuk dapat berpindah dari satu blok ke blok yang lainnya seperti terlihat pada Gambar 9. Untuk area pejalan kaki di dalam terminal dan mal, pejalan kaki akan dihadapkan pada empat pintu masuk, tiga pintu masuk dari Jalan Sultan Hasanuddin

Dalam, satu pintu dari Jalan Falatehan, dan satu pintu lainnya dari Jalan Falatehan sudah ditutup. Pada konsep perancangan Kawasan Terminal Blok M berbasis TOD, perancangan ini memfokuskan pada jalur pejalan kaki yang mudah diakses dari sisi utara Terminal berupa M Bloc Space dan Falatehan, sisi timur berupa Pasaraya Grande, sisi selatan berupa Blok M Square dan Little Tokyo, dan sisi barat berupa Blok M Plaza dan Stasiun MRT.

B. Konsep Pesepeda (Cycle)



Gambar 10. Konsep Before Sirkulasi Pesepeda



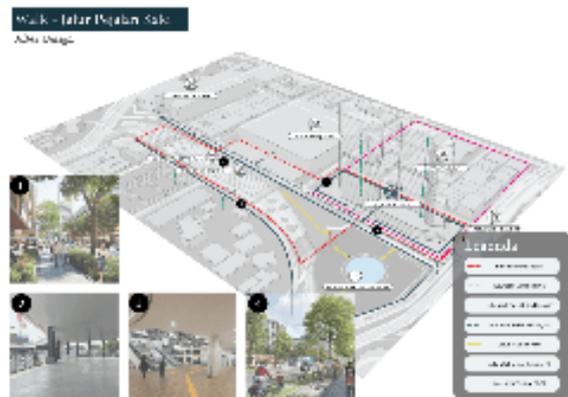
Gambar 11. Konsep After Sirkulasi Pesepeda

Pada data eksisting yang sudah diterapkan, kawasan Little Tokyo tidak memiliki jalur penanda sepeda pada Jalan Melawai 2-9 dan Jalan Sultan Hasanuddin Dalam yang merupakan jalur lingkungan. Di sisi lain, parkir sepeda juga tersedia di bawah Stasiun MRT Blok M berupa parkir sepeda sementara. Pada jalan kolektor primer, seperti Jalan Melawai, Jalan Panglima Polim, dan Jalan Trunojoyo sudah memiliki jalur penanda khusus sepeda yang terhubung satu sama lain. Hal ini disebabkan jalur ini memiliki kecepatan kendaraan lebih dari 30 km/h.

C. Konsep Tata Guna Lahan (mix)



Gambar 12. Konsep Before Tata Guna Lahan Pejalan Kaki



Gambar 13. Konsep After Tata Guna Lahan Pejalan Kaki

Penulis merancang bagaimana kawasan Kebayoran Baru menjadi kawasan fungsi campuran dengan memadatkan massa bangunan sehingga perancangan dilakukan secara vertikal. Di sisi lain, pada kawasan persil hunian dilakukan untuk meningkatkan kapasitas hunian yang terjangkau agar pengguna lebih dekat dengan area kantor. Oleh karena itu, area ini dibagi menjadi dua fungsi, fungsi komersial dirancang pada 2 lantai bawah podium yang merupakan retail penunjang untuk memenuhi kebutuhan dari masyarakat. Di sisi lain, *Foodhub* akan berfokus pada tenan FnB dari berbagai negara dan sebagai peremajaan PKL yang tersebar di kawasan Little. Pada konsep TOD, terdapat elemen ruang hijau publik yang menjadi bagian dari elemen fungsi mix, pada konsep ini, penulis menggambarkan ilustrasi plaza yang dikombinasikan dengan area *food commercial* untuk menunjang kebutuhan pengunjung.

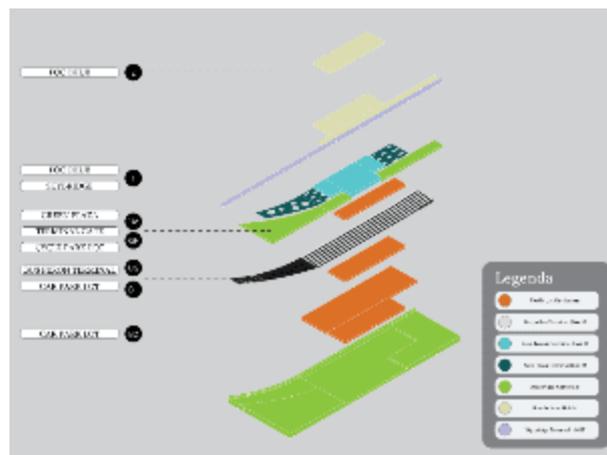
D. Konsep Ruang Terbuka Hijau (*green spaces*)



Gambar 14. Konsep RTH pada Bangunan terhadap Kawasan

Konsep ruang terbuka hijau pada perancangan ini berfokus pada pengembangan plaza yang terintegrasi dengan Taman Martha Tiahahu. Perbedaan level akan dilakukan pada plaza, yaitu kenaikan +2,00 dalam merespons ketinggian di bawahnya berupa terminal bus setinggi -4,50. Oleh karena itu dirancang *ramp* difabel dan tangga untuk mengakses taman dengan plaza baru. Di area tersebut juga diberikan *void* untuk memberikan cahaya masuk ke dalam jalur bus di bawahnya dan massa bangunan terpisah yang tersebar untuk fungsi makanan dan minuman sekaligus peremajaan PKL di area trotoar depan Taman Martha Tiahahu.

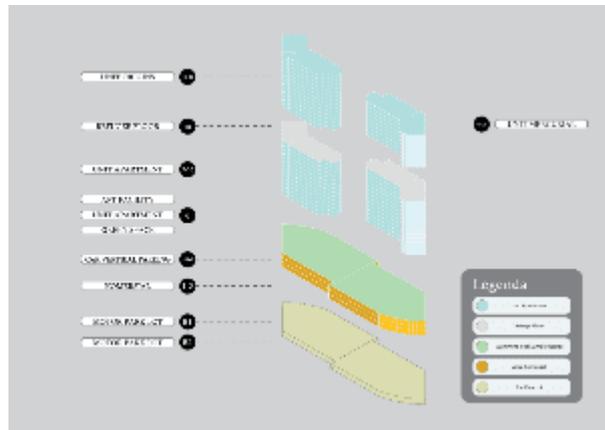
2. Konsep Zoning



Gambar 15. Konsep Zoning Terminal dan Foodhub Blok M

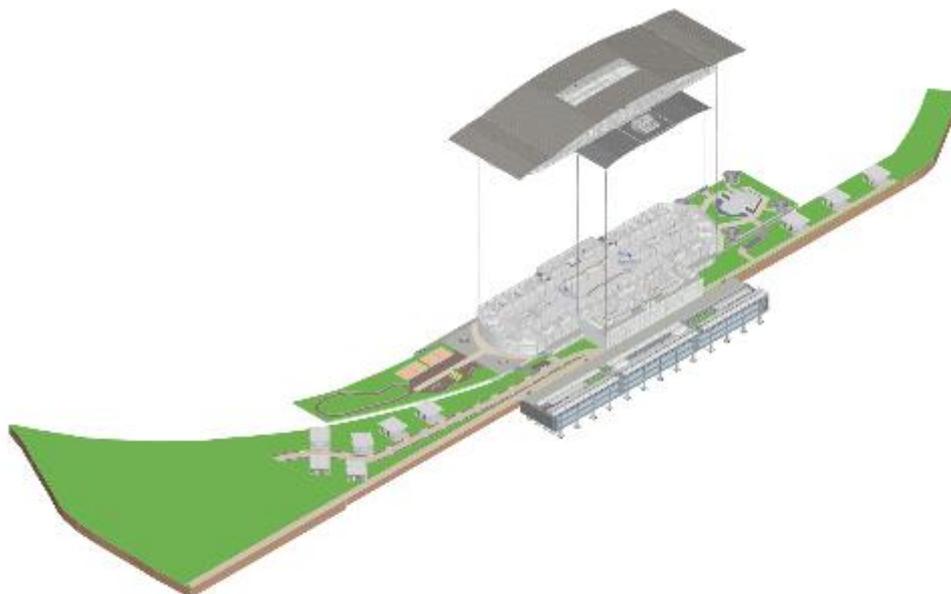
Pada konsep perancangan Terminal Blok M dan Foodhub adalah memenuhi kriteria TOD Standard v3.0 oleh ITDP dengan membuat akses pejalan kaki yang fleksibel dari segala arah. Hal ini menempatkan area parkir mobil berada di lantai B2 (FL -7,00) dan B1 (FL -3,50) agar tidak mengganggu jalur pejalan kaki di lantai dasar untuk transit. Pada lantai UG (FL -3,00) merupakan area peron bus Terminal Blok M yang berada di bawah lantai dasar yang dapat diakses dari GM (FL +2,00) sebagai area transit dan pintu akses menuju area Terminal Blok M. Lantai GF (FL +0,00) merupakan area lantai yang terhubung dengan lobi terminal Blok M dari Jalan Sultan Hasanuddin Dalam maupun Jalan Falatehan. Selain

itu, pada ketinggian ini merupakan area plaza yang terintegrasi dengan Taman Martha Tiahahu di sisi barat (warna hijau muda). Selanjutnya, pada lantai GM (FL +2,00) merupakan atrium utama Terminal Blok M yang menghubungkan Peron Terminal Blok M di lantai bawahnya dan Foodhub di lantai atasnya. Terakhir, lantai F1 (FL +7,00) dan F2 (FL +12,00) merupakan area Foodhub yang diisi dengan retail makanan dan minuman yang beragam. Pada lantai F1 dihubungkan oleh *skybridge* yang menghubungkan Stasiun MRT—Apartemen Blok M—Terminal Blok M—Pasaraya Grande.



Gambar 16. Konsep Zoning Apartemen Blok M dan Retail Penunjang

Perancangan Apartemen Blok M menekankan pada visi misi kawasan Kebayoran Baru yang hijau dan dinamis. Pada lantai B2 dan B1 merupakan area parkir motor yang luas areanya 50 persen dari luas lahan perancangan. Pada Lantai 1, area ini lantai dasar yang difungsikan sebagai area penerimaan (lobi) komersial penunjang, dan ruang terbuka non hijau (*park under the apartment*). Pada lantai 1M merupakan area parkir mobil beserta jalur sirkulasi vertikal. Pada lantai 2 merupakan area integrasi dengan *skybridge* MRT Blok M—Terminal Blok M serta penghubung langsung dengan pintu Selatan Stasiun MRT Blok M. Pada lantai ini juga merupakan area pusat komersial penunjang retail sekaligus area transit antara penghuni apartemen dengan kawasan sekitarnya. Lantai 2M, 3, 4, dan 5 merupakan area parkir vertikal mobil. Lantai 6 difungsikan sebagai area fasilitas penunjang penghuni apartemen, yang terdiri dari kolam renang anak kecil dan dewasa, *kids playground*, *fitness gym*, *amphitheatre*, dan *co working space*. Selanjutnya, lantai 7-25 dan/atau lantai 7-30 merupakan area untuk unit dari masing-masing *tower* yang dilengkapi dengan area *refuge floor* (area evakuasi) pada lantai 18.



Gambar 16. Isometri Modelling Terminal Blok M dan *Green Plaza*



Gambar 16. Isometri Modelling Apartemen Blok M

3. Konsep Perancangan

A. Siteplan



Gambar 17. Siteplan Perancangan Pusat TOD Blok M

Gambar di atas menunjukkan gambar *site plan* perancangan dari TOD Blok M Centre. Tapak bagian utara bagian timur (F) merupakan tapak yang difungsikan sebagai area Terminal Blok M dan Foodhub. Pada area luar bangunan diintegrasikan dengan green plaza (E) sebagai area publik yang dilengkapi dengan *jogging track*, *amphitheatre*, *seat area*, *badminton fields*, dan retail komersial penunjang. Area ini dirancang untuk membentuk sebuah kawasan yang sehat dan hijau sesuai dengan RDTR Kebayoran Baru mengacu pada Pergub No. 103 Tahun 2021. Selanjutnya, *green plaza* diintegrasikan dengan Taman Martha Tiahahu di FL +0,00 di sisi barat tapak dan dapat menembus area transit peron sehingga memenuhi indikator *connect* dalam prinsip TOD menurut ITDP pada ketinggian FL +2,00.

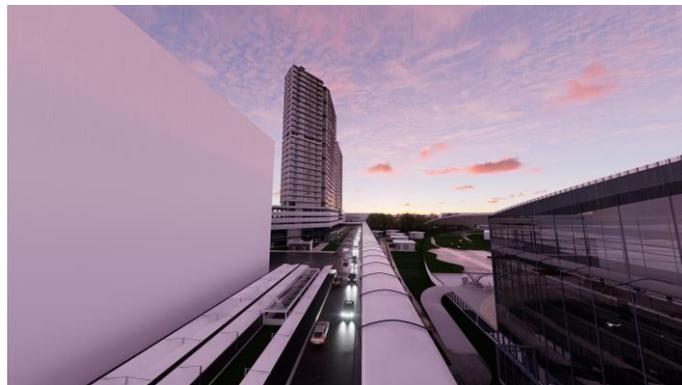
Pada tapak Apartemen (C dan D) yang terdiri dari dua *tower*, masing-masing memiliki ketinggian 25 dan 30 lantai yang dilengkapi dengan retail penunjang, gedung parkir, dan taman. Pada area lantai dasar, penulis menyusun konsep ruang terbuka semi hijau di bawah apartemen sebagai *buffer* dari polusi dan cahaya matahari. Di antara area semi hijau tersebut diletakkan *ramp* kendaraan untuk mengakses parkir mobil di lantai 1M, 2M, 3, 4, dan 5. Pada lantai B1 dan B2 dikhususkan untuk parkir motor dan sepeda yang luas areanya hanya 60% dari luar persil perancangan.



Gambar 18. Render Eksterior Green Plaza (kiri), Taman di Bawah Tower Apartment (kanan)



Gambar 19. Render Eksterior Pordium Apartemen (kiri), Pintu Depan Terminal Blok M (kanan)



Gambar 20. Terminal Blok M dan Apartemen Blok M

Kesimpulan

Revitalisasi Terminal dan Mal Blok M serta Apartemen dalam Kawasan Berorientasi Transit berperan dalam menyelesaikan permasalahan di Jakarta yang kompleks, mulai dari terbatasnya ruang terbuka hijau, kemacetan, penurunan muka tanah, dan polusi. Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang telah ditetapkan dalam Pergub No. 55 Tahun 2020, Pergub No. 103 Tahun 2021, dan Pergub No. 31 Tahun 2022 mengenai Kawasan Kebayoran Baru dan Sisingamaraja sebagai kawasan berorientasi transit menjadi fondasi dasar regulasi dalam merancang kawasan ini agar memenuhi kriteria kawasan sebagai kawasan TOD yang hijau dan dinamis.

Dari desain yang telah dilakukan, revitalisasi ini berhasil memenuhi elemen indikator TOD yang menjadikan Blok M sebagai TOD sentral. Optimalisasi Ruang Terbuka Hijau yang menjadi isu dalam penelitian ini berhasil dimaksimalkan dalam mengembangkan ruang terbuka hijau yang kompleks dan terintegrasi dengan kawasan sekitarnya, sekaligus dapat menjadi *landmark* kegiatan baru di kawasan tersebut sebagai area publik. Perluasan area ruang terbuka hijau di

atas koridor bus yang terletak di bawah tanah menjadi konsep terminal pertama yang berada di bawah tanah dan di atasnya terdapat area publik dengan perluasan area hijau dari Taman Martha Tiahahu. Selain itu, area taman di bawah podium dan *tower* apartemen efektif dalam memberikan koridor GSB 0 yang baru berupa area taman hijau yang dilengkapi dengan retail kecil penunjang sebagai langkah pemugaran dinamis tetapi tetap mempertahankan eksistensi Little Tokyo.

Daftar Pustaka

- [1] R. Setiowati, H. S. Hasibuan, and K. K. Bidang, "Studi Komparasi Perencanaan Ruang Terbuka Hijau Perkotaan Antara Jakarta dan Singapura," no. 2, pp. 54–62, Sep. 2020, doi: 10.29244/jli.12.2.2020.54-62.
- [2] M. R. Syukri, "Penataan Ruang Terbuka Hijau (RTH) Kawasan Permukiman di Kelurahan Tenilo," 2020.
- [3] A. Chiesura, "The Role of Urban parks for Sustainable City," *Landsc Urban Plan*, vol. 68, no. 1, pp. 129–138, May 2004, doi: 10.1016/j.landurbplan.2003.08.003.
- [4] J. A. Byrne and N. Sipe, "Green and open space planning for urban consolidation - A review of the literature and best practice," 2010. [Online]. Available: <https://www.researchgate.net/publication/47375644>
- [5] Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, "Informasi Ruang Terbuka Hijau Provinsi Dki Jakarta," <https://jakartasatu.jakarta.go.id/portal/apps/dashboards/d4432a1cc031400c8e8f610345022f81>.
- [6] Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, *Keputusan Gubernur Nomor 171 Tahun 2007 tentang Penataan, Penetapan Batas dan Luas Wilayah Kelurahan di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta*. Indonesia, 2007.
- [7] E. F. Santika, "Ruang Terbuka Hijau Jakarta Hanya 5,2% pada 2023, Ini Luas per Kotanya," <https://databoks.katadata.co.id/layanan-konsumen-kesehatan/statistik/9cb21c877a5cc76/ruang-terbuka-hijau-jakarta-hanya-52-pada-2023-ini-luas-per-kotanya>.
- [8] Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, "Standar Khusus Pengembangan Ruang Terbuka Hijau," 2024.
- [9] A. W. Finaka and T. Nurrahim, "Berapa Jumlah Penduduk Indonesia Ya?," <https://indonesiabaik.id/infografis/berapa-jumlah-penduduk-indonesia-ya#:~:text=Lalu%2C%20jumlah%20penduduk%20RI%20naik,juta%20jiwa%20pada%20pertengahan%202021>.
- [10] Pemerintah Republik Indonesia, "Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2024," 2024.
- [11] Cyintia and I. P. Pudja, "Analisis Penurunan Muka Tanah DKI Jakarta dengan Metode Differential Interferometry Synthetic Aperture Radar," 2018.
- [12] B. Harsoyo, "Mengulas Penyebab Banjir di Wilayah DKI Jakarta dari Sudut Pandang Geologi, Geomorfologi, dan Morfometri Sungai," *Jurnal Sains Teknologi Modifikasi Cuaca*, vol. 4, no. 1, pp. 37–43, Jun. 2013.
- [13] S. Dahlia, N. H. Tricahyono, dan W. F. Rosyidin, "Analisis Kerawanan Banjir Menggunakan Pendekatan Geomorfologi di DKI Jakarta," Jakarta, 2018.
- [14] A. Wilander, "Penurunan Muka Tanah di Jakarta," <https://tirto.id/penurunan-muka-tanah-di-jakarta-cmqw>.
- [15] B. B. P. Sari, "5 RT di Jakut Masih Tergenang Banjir Rob, Tinggi Air Capai 55 Cm Baca artikel detiknews, '5 RT di Jakut Masih Tergenang Banjir Rob, Tinggi Air Capai 55 Cm' selengkapnya <https://news.detik.com/berita/d-7692510/5-rt-di-jakut-masih-tergenang-banjir-rob-tinggi-air-capai-55-cm>.
- [16] F. Utami, "Pengaruh Pengambilan Air Tanah Secara Berlebihan Terhadap Penurunan Permukaan Tanah Di Jakarta," 2023.
- [17] R. Djaja, J. Rais, H. Z. Abidin, and K. Wedyanto, "Land Subsidence of Jakarta Metropolitan Area," Oct. 2004.
- [18] ITDP, "TOD Standard 3.0," 2017.
- [19] H. S. Wardhani and F. Farrah, "Analysis of Marta Christina Tiahahu Literacy Park as a New Tourism Object in Jakarta," *Jurnal Hospitality dan Pariwisata*, vol. 9, no. 2, Dec. 2023, doi: 10.30813/jhp.v9i2.4613.
- [20] Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, *Pergub No. 31 Tahun 2022 - RDTR DKI Jakarta*. Indonesia, 2022.
- [21] Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, *Peraturan Gubernur (Pergub) Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 55 Tahun 2020 tentang Panduan Rancang Kota Kawasan Pembangunan Berorientasi Transit Blok M Dan Sisingamangaraja*. Indonesia, 2020.
- [22] Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, *Peraturan Gubernur (Pergub) Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 103 Tahun 2021 tentang Penataan Ruang Kawasan Kebayoran Baru*. Indonesia, 2021.
- [23] Pemerintah Pusat, *Undang-undang (UU) Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang*. Indonesia, 2007.
- [24] Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, "Pergub No 103 Tahun 2021 - Penataan Kawasan Kebayoran Baru," Jakarta, 2021.
- [25] Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, "Pergub No. 31 Tahun 2022 - RDTR DKI Jakarta," 2022.
- [26] Kementerian Agraria dan Tata Ruang, "Permen Agraria dan Tata Ruang Kepala Badan Pertahanan Nasional No. 14 Tahun 2021," 2021.
- [27] T. Syiariel, "Jelajah 'Little Tokyo' di Blok M, Jakarta Selatan," [Online] diakses dari <https://www.kompasiana.com/tonnysy/622734f031794951887bc472/jelajah-little-tokyo-di-blok-m-jakarta?page=all#section2>.