

**Analisis Kesesuaian Kriteria Konsep Walk/Berjalan
Transit Oriented Development Pada Kawasan Transit Blok M
Studi Kasus: Jalan Melawai, Kebayoran Baru,
Kota Jakarta Selatan, DKI Jakarta**

***(Analysis of the Suitability Criteria for the Walk/Walking
Transit Oriented Development Concept in the Blok M Transit Area
Case Study: Jalan Melawai, Kebayoran Baru,
South Jakarta City, DKI Jakarta)***

Raudhah Zahrah Rosadi^{*} , Irfan Ihsani

Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Pancasila, Jakarta

Abstrak

Permasalahan kemacetan dapat diatasi dengan cara mengalihkan orientasi pengguna kendaraan pribadi ke moda angkutan massal berbasis transit. Untuk mengurangi permasalahan ini harus didukung dengan pengembangan Urban Form yang seimbang disekitar titik pergantian moda. Pengembangan kawasan yang berorientasi pada titik transit agar meningkatkan demand angkutan massal berbasis transit tersebut sering dikenal dengan Transit Oriented Development (TOD). TOD memiliki 8 elemen yang digunakan untuk mengetahui kesesuaian kriteria konsep dari masing-masing elemen, salah satu nya adalah elemen Walk/berjalan. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kesesuaian kriteria konsep Walk/berjalan berdasarkan pada Standar TOD pada Kawasan Transit Blok M dan menentukan arahan untuk meningkatkan kriteria konsep Walk/berjalan pada kawasan Blok M. Stasiun Blok M merupakan salah satu dari delapan stasiun MRT yang dikembangkan menjadi kawasan TOD di DKI Jakarta. Variabel dalam penelitian ini menggunakan Standar 3.0 ITDP tahun 2017 menggunakan analisa Multi-Criteria Assesment (MCA) dan Performance-Based Approach. Berdasarkan analisis didapatkan bahwa seluruh jalan yang dilewati oleh pejalan kaki sudah dilengkapi dengan adanya jalur pejalan kaki, namun rata-rata tidak dilengkapi dengan tactile (kecuali blok D dan blok F), penyeberangan jalan (kecuali blok A), bangunan dengan jendela transparan dan jalan masuk untuk pejalan kaki kurang dari 3 per 100 meter. Menciptakan lingkungan berjalan kaki yang nyaman, aman dan terkoneksi dengan menyediakan jalan shared street atau complete street yang berada di sekitar stasiun MRT.

Kata kunci: Transit Oriented Development (TOD), Walk/Berjalan, Blok M, Standar 3.0 ITDP, Scoring Card.

Abstract

The problem of congestion can be overcome by shifting the orientation of private vehicle users to transit-based mass transportation modes. To reduce this problem, it must be supported by the development of a balanced Urban Form around the point of changing modes. The development of areas oriented to transit points in order to increase demand for transit-based mass transportation is often known as Transit Oriented Development (TOD). TOD has 8 elements that are used to determine the suitability of the concept criteria of each element, one of which is the Walk element. This study aims to evaluate the suitability of the Walking concept criteria based on the TOD Standard in the Blok M Transit Area and determine directions to improve the criteria for the Walk concept in the Blok

M area. Blok M Station is one of eight MRT stations developed into TOD areas in DKI Jakarta. The variables in this study use Standard 3.0 ITDP in 2017 using Multi-Criteria Assessment (MCA) analysis and Performance-Based Approach. Based on the TOD concept, it was found that all roads passed by pedestrians were equipped with pedestrian paths, but on average they were not equipped with tactile (except block D and block F), road crossings (except block A), buildings with transparent windows and pedestrian entrances of less than 3 per 100 meters. Creating a comfortable, safe and connected Walking environment by providing a shared street or complete street around the MRT station.

Keywords: Transit Oriented Development (TOD), Walk, Blok M, Standard 3.0, Scoring Card

^{*}Penulis Korespondensi. Telp:

Alamat E-mail : 4219210079@univpancasila.ac.id

1. Pendahuluan

Transportasi adalah ruang publik yang menunjang setiap kegiatan sehari-hari. Setor transportasi akan menghadapi beberapa kesulitan dalam beberapa tahun ke depan, dikarenakan pertumbuhan populasi di Indonesia tumbuh secara konsisten. Tingkat perkembangan penduduk di DKI Jakarta menurut BPS (Badan Pusat Statistik) adalah 0,92 % setiap tahun. Arah pengembangan sistem transportasi dituangkan dalam Bab III pasal 3 Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 103 Tahun 2007 sebagai tulang punggung sistem pelaksanaan kebijakan pengelolaan permintaan, peningkatan aksesibilitas dan mobilitas di wilayah sekitar, penataan ulang moda transportasi secara terintegrasi, menerapkan penggunaan transportasi umum, dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi^[1]. Masalah kemacetan dapat diatasi dengan mengalihkan pengguna kendaraan pribadi ke moda transportasi massal. *Urban Form* yang seimbang di sekitar titik pergeseran moda harus dikembangkan untuk membantu mengurangi kemacetan. Pembangunan kawasan yang strategis untuk menumbuhkan minat perjalanan massal berbasis transit berorientasi pada titik transit agar meningkatkan *demand* angkutan massal berbasis transit biasa disebut dengan *Transit Oriented Development* (TOD).

Studi *Walkability* di kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) sangat penting karena jalur untuk para pejalan kaki merupakan suatu komponen dalam desain perkotaan kawasan *Transit Oriented Development* (TOD). Perkembangan Wilayah dengan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) di wilayah tertentu merupakan sebuah solusi untuk mengatasi masalah kemacetan seperti di kawasan Blok M, Jakarta Selatan. Wilayah Blok M adalah salah satu tempat usaha karena memiliki kegiatan perekonomian yang berbeda dalam skala Jabodetabek, selain itu tata guna lahan pada ruang tersebut mengalami perubahan

yang cukup signifikan, kegiatan yang berbeda juga terdapat pada ruang tersebut, seperti metropolitan, perdagangan dan administrasi, perkantoran publik dan ruang terbuka serta privat.

Pada tahun 2014, Perda No.1 Tahun 2014 pasal 334, salah satu kawasan yang dikembangkan berdasarkan prinsip TOD adalah kawasan Blok M^[5]. Sehubungan dengan hal tersebut, penelitian diharapkan mengetahui sejauh mana tingkat kesesuaian penerapan kawasan transit Blok M, terhadap prinsip *Walk* atau berjalan kaki pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD), sehingga penelitian ini dapat digunakan sebagai acuan untuk mendukung perancangan kota kawasan transit Blok M, Jakarta.

2. Metode Penelitian

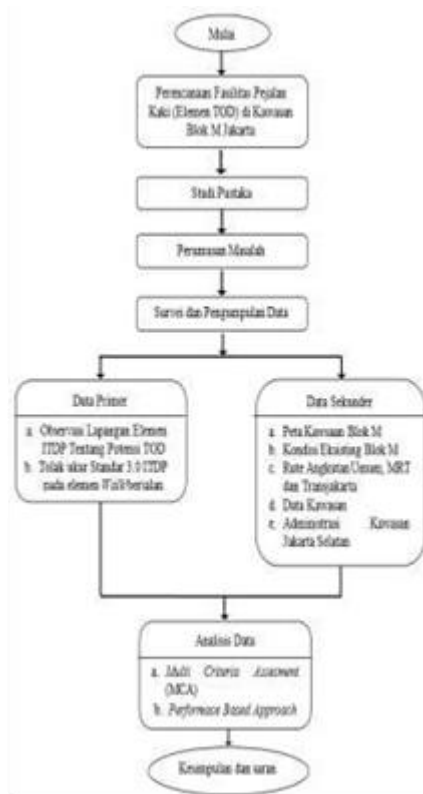
Lokasi Penelitian terletak di Jl. Panglima



Polim Raya, Kebayoran Baru, Kota Jakarta Selatan, DKI Jakarta. RTRW (Rencana Tata Ruang dan Wilayah) Kota Jakarta Selatan, wilayah Blok M merupakan lokasi yang strategis untuk perkantoran, perumahan, dan perdagangan. Untuk mengetahui kerangka pergerakan, cenderung dilihat dengan gambaran kawasan atau panduan tata guna lahan dan peraturan jalan.

Gambar 1. Lokasi Stasiun MRT Blok M

Adapun diagram alir di bawah ini memberikan gambaran tentang proses alur penelitian berikut ini :



Gambar 2. Diagram Alir Penelitian

Teknik analisis data yang digunakan dalam kegiatan penelitian ini disusun sesuai dengan tujuan dan target yang ingin dicapai dalam penelitian ini. Adapun metode dan teknik yang digunakan untuk mencapai tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

(MCA)

Tingkat kesesuaian kawasan TOD diidentifikasi dengan menggunakan MCA. Menurut Beukes, Vanderschuren, & Zuidgeest (2011), MCA merupakan metode analisis yang juga dapat digunakan untuk mengevaluasi indikator spasial. Salah satu prinsipnya, yaitu berjalan kaki, merupakan fokus dari investigasi ini, dan distribusi titik akan digunakan untuk mengevaluasi limametriknnya. Mengingat hal ini, terdapat beberapa strategi untuk mengukur tingkat kesamaan ukuran ide pejalan kaki yang dihubungkan dengan informasi yang dibutuhkan^[2]. Titik-titik tersebut diukur dengan menggunakan metode dan kriteria berikut :

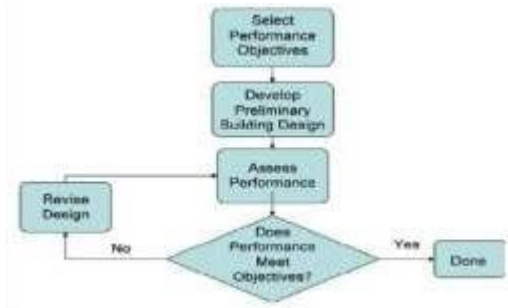
Metode Pengukuran prinsip (Walk/Berjalan) Untuk mengevaluasi sejauh mana kriteria konsep berjalan kaki akan diukur dari tiga target dan lima metric berikut ini :

Tabel 1.

Metrik	Cara Pengukuran	Kriteria penilaian
Jalur Pejalan Kaki	1. Menghitung total jalur pejalan kaki yang ramah bagi pengguna difabel dan terdapat penerangan untuk keamanan dan keselamatan	3 poin: 100% 2 poin: 90-100% 1 poin: 80-90% 0 poin: <80%
	2. Menghitung persentase dari jalur pejalan kaki yang sesuai kualifikasi $\% = \frac{\Sigma \text{Pedestrian ramah difabel}}{\Sigma \text{Pedestrian eksisting}}$	
Penyeberangan Pejalan Kaki	1. Menghitung total persimpangan yang membutuhkan fasilitas penyeberangan pejalan kaki	3 poin: 100% 2 poin: 90-100% 1 poin: 80-90% 0 poin: <80%
	2. Menghitung total persimpangan yang memiliki fasilitas penyeberangan pejalan kaki sesuai klasifikasi	
	3. Menghitung persentase dari fasilitas penyeberangan pejalan kaki yang sesuai klasifikasi. $\% = \frac{\Sigma \text{Persimpangan}}{\Sigma \text{Persimpangan Eksisting}}$	
Muka Bangunan Yang Aktif	1. Menghitung jumlah pedestrian yang memiliki kualifikasi sebagai muka bangunan yang aktif dengan kriteria : - Muka bangunan dari lantai dasar hingga 2,5 meter di atas permukaan tanah dapat ditembus secara visual melalui jendela transparan - Pintu masuk garasi dan jalur masuk khusus kendaraan tidak termasuk bangunan muka aktif	6 poin: $\geq 90\%$ 5 poin: 81-90% 4 poin: 71-80% 3 poin: 61-70% 2 poin: 51-60% 0 poin: <50%
	2. Menghitung persentase dengan membandingkan jumlah bagian jalur pedestrian eksisting dengan jalur pedestrian yang memiliki muka bangunan aktif	

Performance Based Approach

Sebagai titik acuan untuk keputusan perencanaan di masa depan, *performance based approach* menekankan pada prosedur perencanaan. Jika sebuah rencana digunakan atau dikonsultasikan selama proses pengambilan keputusan, maka rencana tersebut dianggap telah diimplementasikan. Pendekatan ini menerima bahwa latihan yang disusun bersifat fleksibel dan harus disesuaikan dengan kondisi yang terus berkembang (Lucie Laurian, dkk, 2004)^[3].



Gambar 3. Diagram Alir Performance Based Approach

4. Hasil dan Pembahasan

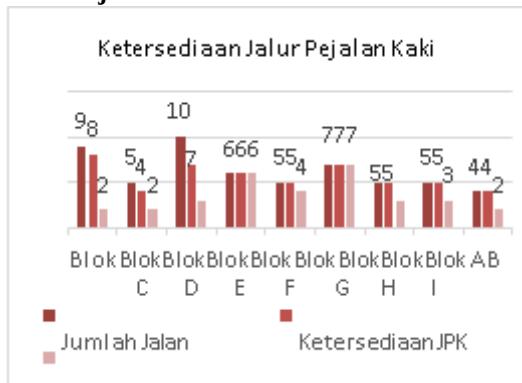
Berdasarkan hasil observasi lapangan adanya pembagian satuan yang digunakan dalam penelitian ini adalah satuan blok, penggambaran dari satuan 1000 meter pada wilayah kajian. Wilayah perjalanan Blok M memiliki 9 blok dalam *Urban Design Guideline* (UDGL) Blok M dan *Urban Design Guideline* (UDGL) MRT tahap 1, serta susunan blok pada Penataan Ruang Kawasan Kebayoran Baru (PRK) TOD Blok M.



Gambar 4. Peta Kawasan Blok M

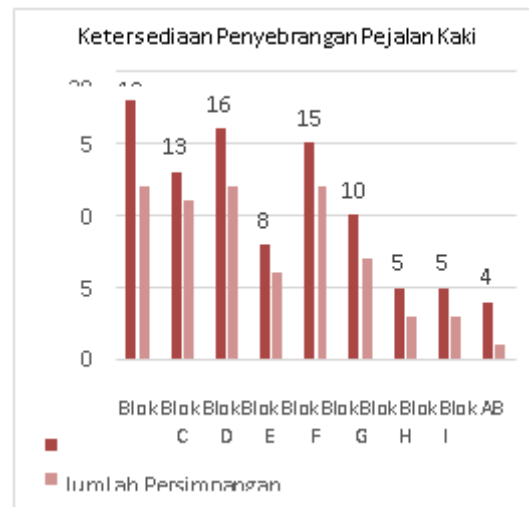
Pengukuran konsep Walk/berjalan mempunyai 5 indikator yaitu jalur pejalan kaki, penyeberangan pejalan kaki, muka bangunan yang aktif, muka blok yang permeabel, peneduh dan pelindung^[4]. Berikut merupakan karakteristik wilayah Transit Blok M atas dasar prinsip TOD yaitu

Jalur Pejalan Kaki



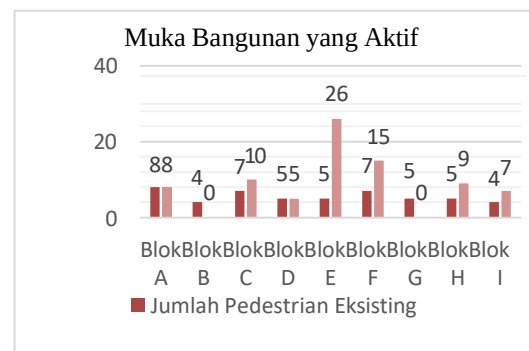
Gambar 5. Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki

Jalur Penyeberangan Pejalan Kaki



Gambar 6. Ketersediaan Penyeberangan Pejalan Kaki

Muka Bangunan yang Aktif



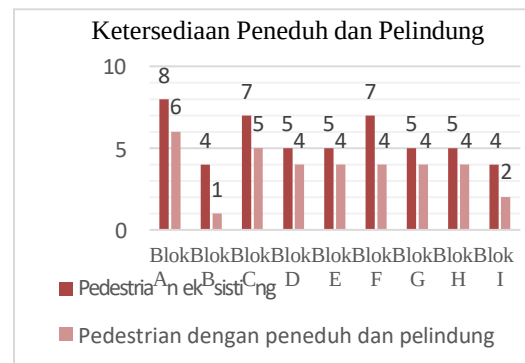
Gambar 7. Ketersediaan Muka Bangunan yang Aktif

Muka Blok yang Permeabel

Tabel 2. Ketersediaan Muka Blok yang Permeabel per Blok

Blok	Nama Jalan	Jalan Masuk pada Bagian Pedestrian
E	Jl. Melati Raya	Bank Mandiri KCP Jakarta Melawai, ada 2 Jalan Masuk

Peneduh dan Pelindung



Gambar 8. Ketersediaan Peneduh

Berdasarkan hasil perhitungan dari observasi lapangan, berikut merupakan *scoring card* per blok:

Tabel 3. Scoring Card per blok

Metrik	Blok	Penilaian (%) $c = b/a \times 100$	Skor
Jalur Pejalan Kaki	A	25%	0
	B	50%	0
	C	50%	0
	D	100%	3
	E	80%	1
	F	100%	3
	G	60%	0
	H	60%	0
	I	50%	0

Metrik	Blok	Penilaian (%) $c = b/a \times 100$	Skor
Penyeberangan Pejalan Kaki	A	94,45%	2
	B	84,61%	1
	C	75%	0
	D	75%	0
	E	80%	1
	F	70%	0
	G	60%	0
	H	60%	0
	I	25%	0

Metrik	Blok	Penilaian (%) $c = b/a \times 100$	Skor
Muka Bangunan yang Aktif	A	75%	4
	B	0%	0
	C	28,57%	0
	D	40%	0
	E	80%	4
	F	42,86%	0
	G	0%	0
	H	60%	2
	I	50%	0

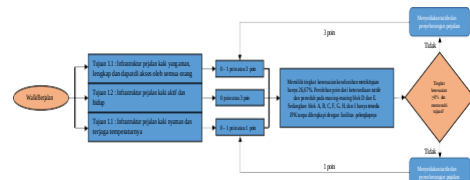
Metrik	Blok	Penilaian (%) $c = b/a$	Skor
Muka Blok yang Permeabel	A	0	0
	B	0	0
	C	0	0
	D	0	0
	E	1 per 359	0
	F	0	0
	G	0	0
	H	0	0
	I	0	0

Metrik	Blok	Penilaian (%) $c = b/a \times 100$	Skor
Peneduh dan Pelindung	A	75%	1
	B	25%	0
	C	71,43%	0
	D	80%	1
	E	80%	1
	F	57,14%	0
	G	80%	1
	H	80%	1
	I	50%	0

Arahan Peningkatan Kriteria Walk/Berjalan pada Kawasan Transit Blok M

Untuk mencari tahu arah pada pengembangan kawasan TOD lebih lanjut dapat

menggunakan *performance based approach* dalam membandingkan upaya TOD dan standar atau strategi yang relevan. Skor dan metrik tingkat kesesuaian kawasan TOD ITDP 3.0 tahun 2017 adalah yang ditinjau dalam analisis ini dan dapat digunakan sebagai masukan atau saran perbaikan untuk mengembangkan kawasan TOD di Transit Blok M.



Gambar 9. Diagram Alir Performance Based Approach

Tujuan

Tujuan menyediakan infrastruktur pergerakan yang berorientasi pada pejalan kaki dan pesepeda di dalam Kawasan Transit Blok M untuk mendukung *ridership* transit dan pergerakan dalam kawasan TOD secara umum.

Arahan

1. Semua perkembangan baru di dalam kawasan TOD harus memberikan hubungan antara pejalan kaki dengan stasiun transit terdekat pada tingkat yang berbeda, termasuk di tingkat jalan layang maupun bawah tanah. Seluruh trotoar dalam kawasan ini harus menyediakan ruang gerak pejalan kaki selebar minimal 3 meter.
2. Semua jalur pejalan kaki di dalam kawasan harus memberikan ruang pengembangan umum selebar minimal 3 meter.
3. Ruang publik harus tersedia untuk masyarakat umum pada dasarnya selama MRT Jakarta beroperasi.
4. Semua pemilik lahan dengan menghadap ke arah lebih dari 100 meter di dalam kawasan TOD Blok M harus memberikan hak pejalan kaki yang tersedia untuk masyarakat umum dan menyeberang jalan dengan lebar 10 meter atau lebih.

Konsep

Arahan yang diberikan untuk peningkatan kriteria *Walk/berjalan* dapat merinci melalui peningkatan poin sebesar 7 poin berdasarkan metrik jalur pejalan kaki, metrik penyeberangan pejalan kaki dan metrik peneduh dan pelindung^[6].



Gambar 10. Kondisi Eksisting Jalur pejalan Kaki di Jl. Panglima Polim



Gambar 11. Kondisi Eksisting Jalur pejalan Kaki di Jl. Panglima Polim

Keterangan :

- 1) Penyediaan penyeberangan pejalan kaki berupa zebra cross
- 2) Penyediaan peneduh berupa kanopi.

Kesimpulan

Analisis tingkat kesesuaian kriteria konsep *Walk/berjalan* pada kawasan Blok M, dari hasil pemeriksaan tingkat kesesuaian kawasan Blok M terhadap ide TOD, ditemukan bahwa semua jalan yang dilalui oleh pejalan kaki dilengkapi dengan jalur pejalan kaki, namun tidak dilengkapi dengan *tactile* (kecuali blok D dan blok F), persimpangan jalan (kecuali blok A), bangunan yang memiliki jendela langsung, dan tempat parkir bagi pejalan kaki di bawah 3 orang setiap 100 meter. Arahan peningkatan kriteria *Walk/berjalan* kawasan Blok M, hasil analisis berbasis kinerja menunjukkan bahwa kawasan TOD di Blok M di semua blok membutuhkan 3 hingga 7 poin untuk diklasifikasikan sebagai infrastruktur pejalan kaki yang aman dan nyaman.

Daftar Pustaka

- [1] G. P. D. K. I. Jakarta, "PERATURAN GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA NOMOR 103 TAHUN 2007 TENTANG POLA TRANSPORTASI MAKRO," 2007.
- [2] H. Yazid, H. S. Hasibuan, and R. H. Koestoer, "Walkability Concept Toward Sustainable City: Comparative Insights of Brisbane and Bogor Urban

Areas," *Indones. J. Environ. Manag. Sustain.*, vol. 7, no. 1, pp. 20–26, Mar. 2023, doi: 10.26554/ijems.2023.7.1.20-26.

- [3] Y. A. Shamsul Harumain, S. Koting, N. A. Rosni, N. Ibrahim, and R. M. Yusoff, "Active transportation in high density residential areas in Lembah Pantai during pandemic COVID 19," *Asian Transp. Stud.*, vol. 9, Jan. 2023, doi: 10.1016/j.eastsj.2023.100096.
- [4] ITDP, *TOD Standard 3.0*. 2017.
- [5] N. Wilza, E. Rustiadi, and J. T. Hidajat, "Potensi Pengembangan Kawasan Berbasis *Transit Oriented Development* di Sekitar Titik Transit Kabupaten Bogor," *J. Reg. Rural Dev. Plan.*, vol. 5, no. 3, pp. 143–159, Oct. 2021, doi: 10.29244/jp2wd.2021.5.3.143-159.
- [6] H.N. Gumano, "Kajian Arahan dan Strategi Pengembangan Kawasan Potensial *Transit Oriented Development* di Sekitar Stasiun Transit LRT Kota Palembang," *Jurnal Kacapuri: Jurnal Keilmuan Teknik Sipil*, Vol. 3 No 1 Juni 2020.