

ANALISA KONSEP *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT* (TOD) DI "UOB PLAZA", JAKARTA PUSAT

Audrey Juliana¹⁾, Melly Hadinata²⁾, Loren Andriago³⁾

¹Universitas Agung Podomoro

Email: audrey.juliana@podomorouniversity.ac.id

²Universitas Agung Podomoro

Email: 21180001@podomorouniversity.ac.id

³Universitas Agung Podomoro

Email: 21180026@podomorouniversity.ac.id

ABSTRAK

UOB Plaza yang terletak di kawasan Thamrin Nine, Jakarta Pusat, adalah salah satu bangunan komersial yang memiliki letak strategis dekat dengan moda transportasi umum dan berpotensi menjadi area *Transit Oriented Development* (TOD). Aktivitas perkantoran di kawasan UOB Plaza ini sangat aktif, namun sayangnya kawasan ini belum maksimal dalam menerapkan standar TOD. Standar TOD dibagi menjadi 3 kategori penilaian yaitu *Gold Standard*, *Silver Standard* dan *Bronze Standard*. Standar TOD ini sangatlah penting untuk diterapkan dalam membangun kawasan transit yang pada akhirnya dapat memberikan dampak positif kepada masyarakat dan kehidupan perkotaan. Penelitian ini berfokus pada teori dan standar TOD yang meliputi 8 prinsip utama yaitu *walk*, *cycle*, *connect*, *transit*, *mix*, *densify*, *compact*, dan *shift*. Penulis menganalisa prinsip TOD tersebut dan menghubungkannya dengan preseden yang sudah lebih berhasil. Hasil analisa teori dan prinsip ini digunakan sebagai tolak ukur keberhasilan kawasan yang sedang diteliti tersebut. Kemudian hasil analisa ini juga dikaitkan dengan data - data preseden untuk menemukan inspirasi solusi terhadap permasalahan yang ada, sehingga pada akhirnya dapat memperbaiki dan memenuhi standar dari teori yang digunakan. Dengan lebih menyempurnakan standar TOD, terutama pada prinsip *walk* dan *cycle*, Kawasan UOB Plaza diharapkan menjadi kawasan TOD yang lebih berhasil dan berdampak luas bagi kehidupan masyarakat di Jakarta.

Kata Kunci: Standar TOD, UOB Plaza, Thamrin Nine

ABSTRACT

UOB Plaza located in Thamrin Nine, Central Jakarta, is one of commercial buildings that has a strategic location close to public transportation modes and has the potential to be a Transit Oriented Development (TOD) area. Office activities in the UOB Plaza area is regularly active, but unfortunately, UOB Plaza has not implemented TOD standards maximally. TOD standards are divided into 3 assessment categories, which are Gold Standard, Silver Standard and Bronze Standard. In fact, these TOD standards are important to be applied in building transit areas to give a positive impact on society and urban life. This research focuses on the TOD theory and standards which consists of 8 main principles including walk, cycle, connect, transit, mix, densify, compact, and shift. The authors analyze this TOD theory and principles then relate them to successful precedents. The analysis result will then be used as benchmarks. Then, data from precedents are used as inspiration to look for solutions regarding existing problems in order to meet benchmarks from the theory. By improving the TOD Standard, especially both walk and cycle principles, UOB Plaza is expected to be a more successful TOD area which will give a strong impact to Jakarta community.

Keywords: *TOD Standard, UOB Plaza, Thamrin Nine*

A. PENDAHULUAN

Dalam perkembangan perkotaan, fasilitas transit menjadi aspek yang sangat penting. Daerah kawasan sekitar

transit merupakan kawasan yang sangat berpotensi dan berperan penting bagi perkembangan kota. Keberhasilan kawasan sekitar transit ini dapat diwujudkan jika standar

Article History

Received : 2020-04-01

Revised : 2020-05-10

Accepted : 2020-05-29



This work is licensed under a Creative Commons Attribution Noncommercial 4.0 International License.

Transit Oriented Development (TOD) diterapkan dengan baik sehingga terbentuk kemudahan akses dan hidup yang lebih efisien (Budhiman, 2020).

Transit Oriented Development (TOD) telah diterapkan di banyak kota di dunia. Konsep TOD telah diakui secara luas sebagai jawaban atas kebutuhan kawasan transit. TOD memiliki 3 kategori penilaian yaitu *Gold Standard* dengan nilai 86-100 poin, *Silver Standard* dengan nilai 71-85 poin, dan *Bronze Standard* dengan nilai 56-70 poin (ITDP, 2017). Standar TOD ini sangatlah penting untuk diterapkan dalam membangun kawasan transit yang pada akhirnya dapat memberikan dampak positif kepada masyarakat dan kehidupan perkotaan (Kusumantoro, 2007).

UOB Plaza adalah sebuah gedung perkantoran yang terletak di Jalan M.H. Thamrin Kav. 8 – 10, Kelurahan Kebon Melati, Kecamatan Tanah Abang, Jakarta Pusat 10230. UOB Plaza ini adalah salah satu bangunan komersial yang memiliki letak strategis dekat dengan moda transportasi umum dan berpotensi menjadi area *Transit Oriented Development* (TOD). Aktivitas perkantoran di kawasan UOB Plaza ini sangat aktif, namun sayangnya kawasan ini belum maksimal dalam menerapkan standar TOD. Menurut Cervero (2004), kawasan TOD seharusnya memiliki kombinasi *density*, *diversity* dan *design* yang baik sehingga mendukung aktivitas dengan efektif dan ramah terhadap pejalan kaki dan pesepeda.

B. LITERATUR DAN PENGEMBANGAN HIPOTESIS

Literatur utama yang digunakan sebagai tolak ukur untuk penelitian ini

adalah *TOD Standard* 3rd edition (ITDP, 2017) yang mencakup:

1. TOD Standard

Transit Oriented Development atau yang disebut juga pembangunan berorientasi transit adalah pembangunan yang berintegrasi dengan desain tata ruang perkotaan untuk membaurkan banyak orang, aktivitas yang bervariasi, bangunan yang bermacam - macam fungsi dan ruang publik pendukung melalui konektivitas yang nyaman dan mudah untuk pejalan kaki, pesepeda serta dekat dengan layanan transportasi publik. Hal ini berarti pula membukakan akses ke peluang sumber daya lokal di perkotaan dengan menggunakan moda mobilitas yang efisien, sehat dan biaya rendah.

2. Pengguna TOD Standard

Standar TOD adalah sumber daya untuk semua pelaku yang terlibat atau terpengaruh oleh pembangunan perkotaan. Aktor ini termasuk pejabat publik, pengambil keputusan, legislator, regulator, pembuat kebijakan, lembaga pemerintah dan karyawannya, pengembang dan investor, desainer perkotaan, profesional, insinyur dan desainer, kelompok akar rumput, pendukung pembangunan yang adil dan berkelanjutan, dan seluruh warga negara yang tertarik.

3. Prinsip-Prinsip Dasar, Sasaran, dan Metrik Kinerja

1. Walk

Walkability adalah kondisi jalan yang dapat menampung pejalan kaki dan dapat memberikan kondisi yang aman dan nyaman bagi pengguna jalan. *Walkability* juga berarti membuat

Audrey Juliana
Analisa Konsep Transit...

lingkungan lebih hidup dan juga lebih aktif untuk kegiatan rekreasi, kegiatan umum, olahraga atau travelling atau bekerja. Dengan kata lain, walkability adalah lingkungan yang ramah bagi para pejalan kaki (Abley, 2011). Dengan demikian, konsep *walkability* merupakan ide yang menciptakan lingkungan ramah pejalan kaki yang didukung oleh infrastruktur dan suasana yang memadai. Konsep ini menekankan berjalan sebagai salah satu komponen utamanya.

Terdapat sasaran A yang bertujuan untuk mendapatkan infrastruktur pejalan kaki yang aman, lengkap, serta dapat diakses oleh semua. Sasaran ini akan mendapatkan poin penuh (3 poin) apabila memiliki jalur pejalan kaki yang lengkap dan mudah diakses, serta semua blok dan semua pintu masuk gedung memiliki jalur pedestrian yang aman, tidak terputus, dan juga bebas penghalang bagi para disabilitas. Serta akan mendapatkan tambahan 3 poin apabila di setiap persimpangan sudah terdapat jalur penyebrangan.

2. *Cycle*

Prinsip "*Cycle*" ini mengutamakan jaringan transportasi tidak bermotor sebagai prinsip dasar TOD karena bersepeda adalah moda mobilitas tersehat kedua, terjangkau dan menyeluruh. Prinsip ini bertujuan untuk memberikan kenyamanan pesepeda, lalu menyambungkan rute jalan kaki dari pintu ke pintu, serta mengintegrasikan jadwal sesuai jarak dan kecepatan terhadap layanan transportasi lokal.

Terdapat sasaran A (jaringan infrastruktur sepeda yang lengkap dan aman dengan menghubungkan pesepeda ke area pembangunan dan daerah layanan stasiun, serta membuat segmentasi jaringan sepeda berdasarkan kecepatannya untuk

menjaga keamanan bersepeda), sasaran B.1 (Setiap stasiun transportasi umum dalam jarak 1 km pengembangan, dimana akan mendapat poin penuh (1 poin) apabila rak sepeda disediakan dalam jarak 10 m dari semua stasiun transportasi umum), sasaran B.2 (Parkir sepeda di suatu bangunan, dimana akan mendapat poin penuh (1 poin) apabila persentase dari bangunan yang memiliki tempat parkir untuk sepeda yang terqualifikasi adalah 95% atau lebih), sasaran B.3 (Akses ke dalam bangunan, dimana akan mendapat poin penuh (1 poin) apabila akses sepeda disediakan dengan aturan gedung atau hukum atau perjanjian jangka panjang).

3. *Connect*

Prinsip

"*Connect*"

mengutamakan pada koneksi pengguna langsung supaya memberikan kemudahan bagi pengguna untuk mengakses moda privat dan publik atau alat transportasi atau jalur pedestrian. Kemudahan koneksi akses ini harus dapat ditempuh dalam waktu yang singkat dan secara langsung serta membutuhkan jaringan jalan yang padat di sela – sela blok - blok bangunan kecil yang *permeable*.

Terdapat sasaran A (Rute berjalan kaki dan bersepeda pendek, langsung, dan bervariasi) yakni apabila jarak antar blok -blok kecil kurang dari 110 meter maka akan mendapatkan 10 poin. Kemudian terdapat Sasaran B (Rute pejalan kaki dan pesepeda lebih pendek dari kendaraan bermotor) akan mendapatkan 5 poin apabila perbandingan antara simpang untuk pedestrian dengan simpang untuk kendaraan bermotor mencapai 2 atau lebih.

4. *Transit*

Layanan transportasi umum yang terintegrasi dan mengkoneksikan pejalan kaki dan infrastruktur kota

yang dapat ditempuh dalam jarak berjalan kaki serta bersepeda. Transit sangatlah penting bagi masyarakat supaya mereka mendapatkan akses untuk berbagai macam peluang dan juga sumber daya.

Dalam prinsip *Transit* terdapat sasaran A (Angkutan umum yang berkualitas tinggi dan dapat diakses dengan berjalan kaki, memiliki frekuensi pelayanan minimal 15 menit antara jam 7am hingga jam 10pm).

5. *Mix*

Prinsip "*Mix*" merupakan perpaduan kawasan permukiman dan non permukiman, seperti perkantoran, sarana kesehatan, sarana pendidikan, hiburan, dan sumber makanan segar pada kawasan yang masih dapat dijangkau dengan berjalan kaki dan bersepeda.

Sasaran A dalam prinsip ini adalah untuk membuat segala hal yang kita butuhkan berada pada jarak yang dekat dengan tempat kita tinggal akan mendapatkan 8 poin apabila penggunaan lahan untuk permukiman dan non permukiman berada di dalam blok yang sama atau bersebelahan. Mendapatkan 3 poin apabila di dalam jarak 500 meter terdapat pasar dan dalam jarak 1000 meter terdapat sekolah serta rumah sakit. 1 poin apabila dalam jarak 500m terdapat taman bermain. Sasaran B adalah pencampuran demografi dan tingkat pendapatan yang beragam dalam satu area. Apabila persentase dari total unit permukiman yang disediakan sebagai perumahan yang terjangkau 50% atau lebih akan mendapatkan 8 poin. Mendapatkan 3 poin apabila 100% rumah tangga dipertahankan, dipindahkan dalam lokasi proyek atau dalam jarak 250 meter dari lokasi sebelumnya, atau diberikan kompensasi atas permintaan penghuni, atau lokasi tidak ditemukan adanya

rumah tangga sebelumnya. Mendapatkan 2 poin apabila semua bisnis dan jasa yang memenuhi syarat dipertahankan atau dipindahkan dalam jarak 500 meter dari lokasi awal.

6. *Densify*

Pada hal TOD, "*densify*" berarti mengoptimalkan pemadatan di suatu wilayah dengan menyesuaikan kapasitas transportasi umum. Hal ini dilakukan karena tingginya pertumbuhan di suatu area yang sebenarnya sudah sangat terbatas untuk pertumbuhan horizontal.

Terdapat sasaran A mengenai kepadatan non permukiman, dimana untuk mencapai poin penuh, pengembang didorong untuk mencari varian dan pembebasan dari peraturan yang membatasi kepadatan. Jika proyek terdapat setidaknya 85% permukiman dalam area yang didominasi non permukiman, dimana akan mendapatkan poin penuh (7 poin) apabila kepadatan non - permukiman lebih tinggi dari referensi, dan area cakupan 500 meter lebih padat dari area cakupan 1000 meter.

7. *Compact*

Prinsip dasar dari "*Compact*" adalah fokus terhadap pembangunan yang dilakukan di kawasan yang sudah terbangun, bukan kawasan pinggir, sehingga lebih banyak jalur angkutan umum yang melayani kawasan TOD.

Prinsip "*Compact*" dapat diterapkan dalam skala lingkungan untuk menghasilkan integrasi spasial dengan jalur pejalan kaki yang baik, konektivitas dengan pesepeda, dan hubungan dengan stasiun transportasi umum. Dalam skala kota, kota yang menerapkan prinsip "*Compact*" berarti kota yang tertutup secara spasial dan terintegrasi dengan sistem transportasi umum.

Terdapat sasaran A.1 (Pembangunan terjadi di dalam atau bersebelahan dengan area perkotaan yang sudah ada, akan mendapatkan poin penuh (8 poin) jika 4 jumlah sisi yang berdampingan dengan lahan terbangun, sasaran A2 (Lahan yang dapat dibangun, persentase (area) dari lahan yang dapat dibangun yang telah terbangun, akan mendapatkan poin penuh (8 poin) jika lebih dari 90%, sasaran B (Perjalanan di dalam kota nyaman, akan mendapatkan poin penuh (2 poin) jika dalam radius 1 km dalam proyek pembangunan terdapat tambahan jalur angkutan umum berkapasitas tinggi.

8. Shift

Berjalan kaki, bersepeda, dan menggunakan angkutan umum yang berkualitas merupakan pilihan moda transportasi yang mudah, aman, dan nyaman, serta gaya hidup bebas kendaraan bermotor dapat ditunjang dengan berbagai moda angkutan umum perantara atau kendaraan yang disewakan dan dapat dipakai bersama sesuai kebutuhan.

Terdapat sasaran A (Parkir *off street* yang merupakan penambahan area dari seluruh tempat parkir di permukaan, total luas lantai dari struktur bangunan parkir (termasuk parkir bawah tanah), dan semua akses kendaraan bermotor terkait mulai dari jalur masuk bangunan. Tidak termasuk tempat parkir dan jalan masuk yang disediakan untuk layanan *car share*, penyandang cacat, dan kendaraan pelayanan dasar yang akan mendapatkan nilai penuh jika menggunakan 0% hingga 10% dari luas lahan sebanyak 8 poin), sasaran A2 (Tingkat kepadatan akses kendaraan bermotor yang merupakan jalur untuk kendaraan bermotor yang melintasi area jalur pejalan kaki dan trotoar untuk menghubungkan parkir *off street*, area

drop-off, atau fasilitas muat barang, akan mendapatkan poin penuh (1 poin) apabila kepadatan *driveway* atau rata-rata kepadatan *driveway* adalah dua atau lebih sedikit *driveway* per 100 m muka blok), dan sasaran A3 (Luasan daerah milik jalan untuk kendaraan bermotor dimana akan mendapatkan nilai poin penuh (6 poin) apabila parkir *on street* dan area lalu lintas, area kendaraan bermotor seluas 15% atau kurang dari luas lahan pembangunan).

C. METODE PENELITIAN

Penelitian ini memakai metode penelitian kualitatif dengan menganalisa, melibatkan interpretasi dan pendekatan natural terhadap subjek penelitian yang berlokasi di UOB Plaza tersebut di atas. Dalam penelitian ini penulis melakukan observasi secara daring, memahami literatur terkait, mempelajari preseden, melakukan analisa yang kemudian dipakai untuk menghasilkan suatu konsep solusi dengan tahap – tahap sebagai berikut:

1. Tahap 1: Memahami Prinsip Standar TOD

Merupakan tahap memahami prinsip standar TOD yang akan digunakan sebagai metode penelitian atau pengukuran suatu kawasan.

2. Tahap 2: Pengumpulan Data

Merupakan tahap melakukan pencarian dan pengumpulan data primer dan sekunder. Pengumpulan data primer diambil dari survei lapangan secara daring. Sedangkan data sekunder diambil dari studi literatur.

3. Tahap 3: Pengolahan Data

Pada tahap ini, data yang telah diperoleh diolah untuk menanggapi isu

atau permasalahan dan mengolahnya agar dapat memaksimalkan fungsi standar TOD terhadap bangunan maupun kawasan sekitar.

4. Tahap 4: Analisa Data dan Konsep

Hasil pengolahan data tahap ketiga digunakan untuk mensintesis alternatif pemecahan masalah menjadi ide desain skematik dengan menganalisa kelayakan fungsi bangunan dan fasilitas pendukungnya, sehingga dapat memenuhi kebutuhan standar TOD.

D. PEMBAHASAN

1. Walk

1. *Penilaian Sasaran A. Infrastruktur pejalan kaki aman, lengkap, dan dapat diakses oleh semua*



Gambar 1. Jalur Pedestrian di Jalan Thamrin
(UOB Plaza, 2020)

Penilaian sasaran A1. Jaringan jalur pejalan kaki yang lengkap dan aman.

Berdasarkan hasil pengamatan, Jalur pejalan kaki yang terdapat di jalan M.H. Thamrin sudah cukup baik dalam segi lebar jalan, adanya fasilitas untuk orang disabilitas seperti *ramp* serta *guiding block*, akan tetapi masih

terdapat cukup banyak penghalang atau pembatas yang menyebabkan sirkulasi pedestrian terganggu disertai dengan beberapa jalur pejalan kaki yang terputus sehingga dalam penilaian sasaran A1 ini UOB Plaza mendapatkan 0 poin.

Penilaian Sasaran A2. Penyeberangan Pejalan Kaki.



Gambar 2. Jalur penyeberangan di Jalan Thamrin
(UOB Plaza, 2020)

Dari hasil pengamatan, di setiap persimpangan jalan M.H. Thamrin sudah memiliki jalur penyeberangan yang sudah memenuhi kualifikasi standar jalur penyeberangan. Dalam interval 200 meter juga terdapat Jalur penyeberangan, dengan demikian UOB Plaza mendapatkan 3 poin untuk penyeberangan pejalan kaki.

2. *Penilaian Sasaran B. Infrastruktur pejalan kaki aktif dan hidup*



Gambar 3. Muka bangunan sekitar Jl. M.H. Thamrin
(UOB Plaza, 2020)

Berdasarkan hasil pengamatan, ketentuan untuk muka bangunan aktif adalah apabila lantai dasar bangunan

dengan pejalan kaki dapat ditembus secara visual. Daerah sekeliling UOB Plaza memiliki pembatas antara jalur pedestrian dengan muka bangunan sehingga para pedestrian tidak dapat melihat kedalam bangunan. Untuk sasaran B.1. UOB plaza mendapatkan 0 poin.

Penilaian sasaran B2. Muka bangunan yang permeabel



Gambar 4. Akses masuk pedestrian ke UOB Plaza
(UOB Plaza, 2020)

Dari hasil pengamatan, hanya ada 1 akses untuk para pedestrian masuk ke dalam tapak. Dengan kondisi jalur pejalan kaki yang tidak memenuhi standar jalur pejalan kaki (2,5 meter), UOB Plaza mendapatkan 0 poin.

3. Penilaian Sasaran C. Infrastruktur pejalan kaki nyaman dan terjaga temperaturnya

Peneduh dan Pelindung



Gambar 5. Peneduh sekitar Jl. M.H. Thamrin
(UOB Plaza, 2020)

Berdasarkan hasil penelitian, jalanan di sekitar UOB Plaza ini tidak sepenuhnya ternaungi baik oleh vegetasi ataupun kanopi. Naungan berupa vegetasi dapat ditemukan di sisi kiri bangunan saja. Dikarenakan jumlah naungan yang terdapat di sekeliling pedestrian kurang dari 75% dan pepohonan hanya terdapat di sisi kiri bangunan, maka UOB Plaza mendapatkan 0 poin.

4. Saran



Gambar 6. Stroget Street
(Analisa Penulis, 2020)



Gambar 7. Stroget Street
(Analisa Penulis, 2020)

Tidak semua jalur pedestrian di kawasan *Thamrin Nine* sudah sesuai dengan standar jalur pejalan kaki. Akan lebih baik apabila lebar jalur pejalan kaki di kawasan *Thamrin Nine* memiliki lebar minimal 2 meter dengan jalur yang terpisah dengan jalur pesepeda seperti yang sudah diterapkan di Denmark sehingga pengguna jalan akan merasa lebih nyaman dan aman.



Gambar 8. Colored Stone Paving
(Color Stone Paving, 2020)

Kondisi jalur pejalan kaki yang terdapat di kawasan *Thamrin Nine* juga kurang baik dimana banyak jalanan yang sudah rusak. Pada jalur pejalan kaki tersebut dapat menggunakan material yang berbeda dan unik sehingga dapat meningkatkan keinginan orang untuk berjalan kaki seperti yang digunakan pada jalur pejalan kaki *Stroget Street, Denmark*. Material yang digunakan pada *Stroget Street, Denmark* adalah *Colored Stone Paving* yang mana berfungsi sebagai pembeda serta pembatas antara jalur kendaraan dengan jalur pejalan kaki.



Gambar 9. Stroget Street
(Stroget Street, 2020)

Muka bangunan yang terdapat disepanjang *Stroget Street* ini juga merupakan muka bangunan yang aktif sehingga pejalan kaki tidak merasa bosan. (Fildzah, 2017). Hal ini dapat diterapkan di kawasan *Thamrin Nine* yang mana muka bangunan kebanyakan tertutup oleh pembatas

sehingga pejalan kaki tidak dapat melihat bangunan yang ada disekeliling. Hal ini dapat ditingkatkan apabila kawasan sekitar pedestrian di tata kembali. Jalur pejalan kaki di kawasan *Thamrin Nine* sendiri juga dapat ditambahkan elemen - elemen pelengkap yang sekiranya tidak memblokir pandangan pejalan kaki terhadap bangunan sekitar. Seperti halnya di Denmark, elemen - elemen penting yang dapat digunakan untuk meningkatkan jalur pedestrian ini adalah seperti papan plang, bollard, dan sebagainya.

2. Cycle

1. Penilaian Sasaran A. Jaringan Infrastruktur Sepeda



Gambar 10. Jalur Sepeda di Jalan Thamrin
(Jalan Thamrin, 2020)

Dari hasil pengamatan, terdapat jalur sepeda Sudirman - M.H. Thamrin yang sudah diperpanjang hingga Jl. Medan Merdeka Barat. Pada hari kerja atau hari Senin sampai Jumat, jalur sepeda berada di bagian paling kiri ruas jalan dan dibatasi menggunakan *traffic cone* sebagai pembatas jalur dengan kendaraan bermotor. *Traffic cone* ini dipasang dari pukul 06.00 sampai 08.00 WIB dan dari pukul 16.00 sampai 18.00 WIB. Untuk hari Sabtu, jalur pesepeda yang awalnya memiliki lebar jalan 2 meter diperlebar menjadi satu lajur lalu lintas penuh juga dengan *traffic cone* sebagai pembatas jalur dengan jadwal pemasangan dari pukul 06.00 sampai 10.00 WIB dan pukul 16.00 sampai 19.00 WIB.

Audrey Juliana
Analisa Konsep Transit...

Dari pemaparan diatas, UOB Plaza mendapatkan nilai 2 poin dikarenakan memiliki segmen jalan untuk bersepeda dan 2 poin dikarenakan jarak kurang dari 100 m.

2. Penilaian Sasaran B. Parkir Sepeda dan Lokasi Penyimpanan Tersedia dalam Jumlah Cukup dan Aman

Dari hasil pengamatan, tidak terdapat rak sepeda yang disediakan, maka mendapatkan 0 poin.

Penilaian Sasaran B.2. Parkir Sepeda pada Bangunan Parkir sepeda dalam bangunan

Dari hasil pengamatan, tidak terdapat bangunan yang menyediakan fasilitas tempat parkir sepeda yang terqualifikasi, maka mendapatkan 0 poin.

Penilaian Sasaran B.3. Akses ke Dalam Bangunan

Dari hasil pengamatan, tidak ada akses sepeda ke dalam gedung atau hukum atau perjanjian jangka panjang, maka mendapatkan 0 poin.

3. Saran



Gambar 11. Jalur Sepeda 1 Arah
(Jalur Sepeda Satu Arah, 2020)



Gambar 12. Jalur Sepeda di Kawasan Sudirman – Thamrin
(Jalur Sepeda Sudirman, 2020)

Jalur sepeda di kawasan Sudirman - M.H.Thamrin hanya menggunakan *traffic cone* untuk menyekat jalan (Nafi'an, 2020). Agar terlihat indah dan memiliki marka jalan, sebaiknya jalur sepeda dicat hijau dan diberi garis putih agar lebih kontras seperti pada kota Kopenhagen yang merupakan Ibu Kota Denmark.



Gambar 13. Tempat Parkir Sepeda
(Tempat Parkir Sepeda, 2020)



Gambar 14. Parkir Sepeda Depan Stasiun Pusat
(Parkir Sepeda *Double Stack*, 2020)



Gambar 15. Gedung Parkir Sepeda
(Gedung Parkir Sepeda, 2020)

Sekitar kawasan UOB Plaza belum memiliki tempat parkir sepeda. Sebaiknya diaplikasikan tempat parkir sepeda setiap 10 meter dan juga di dalam bangunan untuk menunjang pesepeda. Serta membuat tempat parkir sepeda di depan stasiun, seperti di Kota Kopenhagen. Dengan adanya parkir sepeda *double-stack*, maka akan memperbanyak area untuk menampung sepeda (Merit, 2016). Bangunan yang memiliki gedung parkir juga dapat menyisihkan tempat sedikit untuk dijadikan parkir sepeda, seperti bangunan yang berada di Kota Kopenhagen ini (Moovit, 2020).



Gambar 16. Rambu Lalu Lintas Sepeda
(Rambu Pesepeda, 2020)



Gambar 17. Petunjuk Jalan Sepeda
(Petunjuk Jalan Pesepeda, 2018)



Gambar 18. Rail Sepeda di Tangga
(Rail Sepeda Tangga, 2020)



Gambar 19. Rail Sepeda di Lampu Merah
(Rail Sepeda Lampu Merah, 2020)

Selain itu, daerah *Thamrin Nine* ini juga dapat ditingkatkan seperti memberikan rambu lalu lintas, papan petunjuk jalan untuk pesepeda, *railing* untuk bersandar tangan maupun kaki saat menunggu lampu merah, dan adanya jalur rail di tangga yang dimana akan membuat para masyarakat tertarik untuk bersepeda.

3. Connect



Gambar 20. Blok blok kecil di daerah sekitar UOB Plaza
(Analisa Penulis, 2020)

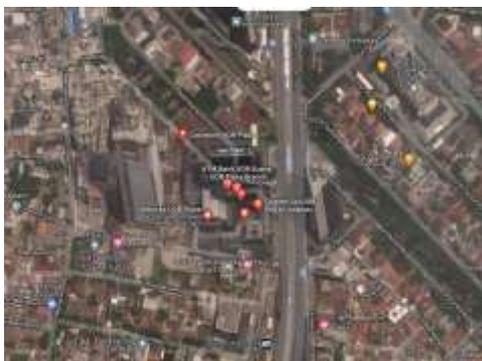
Penilaian Sasaran A. Rute berjalan kaki dan bersepeda pendek, langsung, dan bervariasi

Blok - blok kecil

UOB Plaza dikelilingi oleh cukup banyak blok-blok simpangan dengan jarak yang bervariasi. Jarak setiap blok berkisar dari 80 meter hingga 300 meter namun rata-rata jarak blok melebihi 150 meter yang mana merupakan standar bagi pejalan kaki sehingga mendapatkan 0 poin.

Penilaian Sasaran B. Rute berjalan kaki dan bersepeda lebih pendek dari kendaraan bermotor

Memprioritaskan Konektivitas

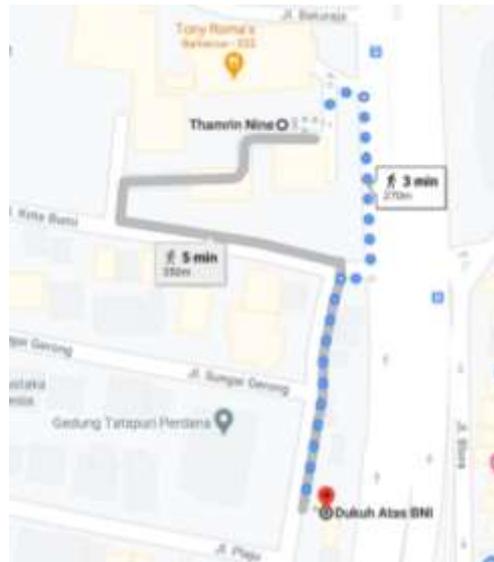


Gambar 21 Blok blok kecil di daerah sekitar UOB Plaza
(Analisa Penulis, 2020)

Dari pemaparan diatas, jumlah perbandingan antara jalur kendaraan bermotor dengan simpangan pejalan kaki adalah sama sehingga UOB Plaza mendapatkan 0 poin.

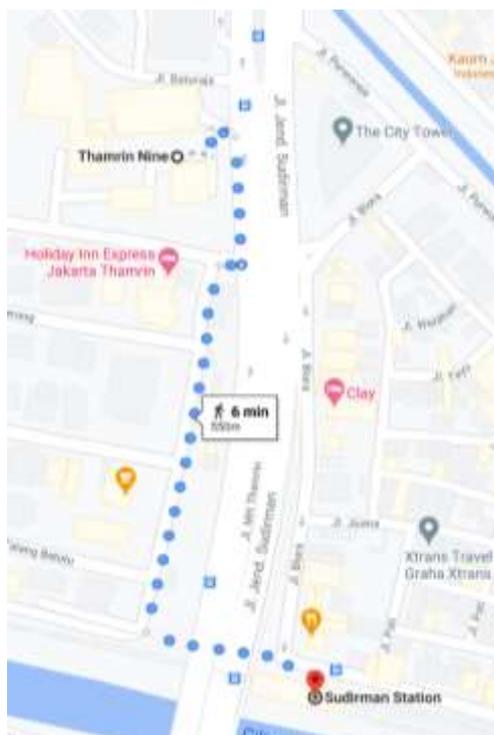
4. Transit

Penilaian Sasaran A. Angkutan umum berkualitas tinggi dapat diakses dengan berjalan kaki



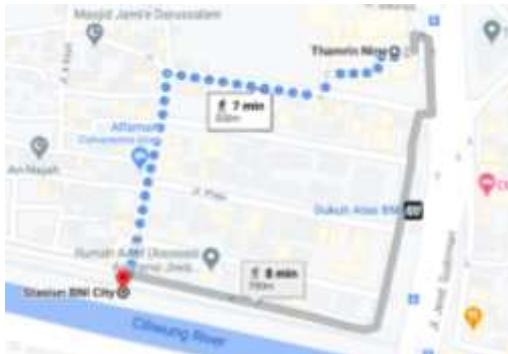
Gambar 22. Jarak UOB Plaza dan Stasiun MRT Duku Atas
(Analisa Penulis, 2020)

Jarak tempuh dari UOB Plaza ke stasiun MRT terdekat, Stasiun MRT Duku Atas dengan berjalan kaki sejauh 270 m (3 menit) melalui jalan raya atau 350 m (5 menit) melalui sub jalan.



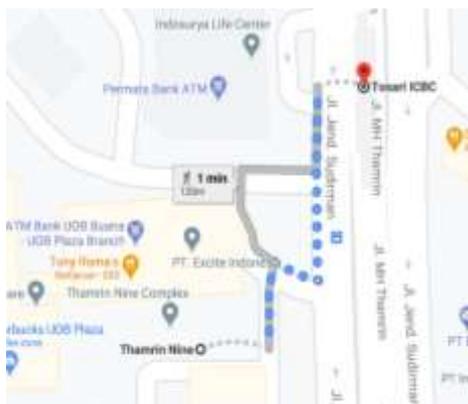
Gambar 23. Jarak UOB Plaza dan Stasiun Kereta Api Sudirman
(Analisa Penulis, 2020)

Jarak tempuh dari UOB Plaza ke stasiun kereta api terdekat, Stasiun Kereta Api Sudirman dengan berjalan kaki sejauh 550 m (6 menit) melalui jalan raya.



Gambar 24. Jarak UOB Plaza dan Stasiun Kereta Api Bandara BNI City
(Analisa Penulis, 2020)

Jarak tempuh dari UOB Plaza ke stasiun kereta api bandara terdekat, Stasiun Kereta Api Bandara BNI City dengan berjalan kaki sejauh 700 m (8 menit) melalui jalan raya atau 550 m (7 menit) melalui sub jalan.



Gambar 25. Jarak UOB Plaza dan Stasiun Bus Terdekat/Tosari ICBC
(Analisa Penulis, 2020)

Jarak tempuh dari UOB Plaza ke stasiun bus terdekat, Stasiun Bus Tosari ICBC dengan berjalan kaki sejauh 120 m (1 menit) dengan jembatan penyebrangan yang terhubung pada depan site.

Dari hasil pengamatan, UOB Plaza telah memenuhi persyaratan TOD Standar, dimana jarak berjalan

kaki terjauh 700 m (maks 1000 m) menuju stasiun angkutan umum sejauh dan tercepat 120 m (maks 500 m).

5. Mix

Penilaian Sasaran A. Kesempatan dan jasa berada pada jarak berjalan kaki yang pendek dari tempat dimana orang tinggal dan bekerja, dan ruang publik yang aktif untuk waktu yang lama.

Tata Guna Lahan Komplementer



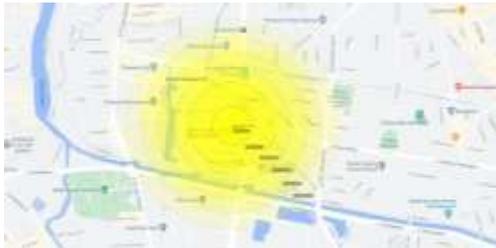
Gambar 26. UOB Plaza
(Eksterior UOB Plaza, 2020)

Gedung UOB Plaza ini terdiri dari 46 lantai yang fungsinya adalah sebagai gedung perkantoran. sehingga tidak ada percampuran fungsi hunian di dalam gedung hanya terdapat perkantoran, restoran, minimarket.

Akses Menuju Pelayanan Lokal



Gambar 27. Peta lahan eksisting
(Analisa Penulis, 2020)



Gambar 28. Peta M.H. Thamrin
(Analisa Penulis, 2020)

Gedung UOB Plaza berada di lokasi yang sangat strategis dimana dikelilingi oleh beberapa macam fungsi. Jarak yang dapat ditempuh melalui jalur pejalan kaki ke beberapa tempat seperti All Seasons Thamrin hanya dalam waktu 3 menit, 5 menit menyeberang ke Hotel Mandarin Oriental, 8 menit berjalan ke Ascott Jakarta, 10 menit berjalan ke Pullman Jakarta, serta menuju beberapa pusat perbelanjaan seperti 11 menit ke Plaza Indonesia, 3 menit ke Grand Indonesia, dan 15 menit ke Thamrin City.

Sesuai sasaran ini yaitu menjadikan Rumah sakit, Pasar, dan Sekolah. dalam radius 1500 (standar pejalan kaki) hanya terdapat 1 tipe pelayanan lokal yaitu pasar sehingga UOB Plaza mendapatkan 1 poin.

Berdasarkan data di atas, taman paling dekat yang terdapat di daerah M.H.Thamrin adalah Taman Menteng yang mana berjarak 1.3km dari kawasan UOB Plaza, sehingga penilaian kurang dari 80% dan mendapatkan 0 poin.

Penilaian Sasaran B. Demografi dan tingkat pendapatan yang beragam ada pada kalangan penduduk setempat.

Persentase dari total unit residensial yang disediakan sebagai perumahan yang terjangkau.

Pada tapak didominasi oleh perkantoran dan tidak ditemukan adanya hunian perumahan sehingga mendapatkan 8 poin.

Audrey Juliana
Analisa Konsep Transit...

Preservasi Perumahan

Persentase dari rumah tangga yang tinggal di tempat proyek yang dipertahankan atau direlokasi di tempat dengan jangkauan berjalan kaki.

Sesuai dengan metode pengukuran 1 yaitu identifikasi jumlah rumah tangga yang memenuhi syarat dalam lokasi sebelum proyek. Jika tidak ada rumah tangga sebelumnya dalam lokasi, proyek memperoleh nilai 3 poin dan tidak diperlukan pengukuran lebih lanjut. Maka, UOB Plaza mendapatkan 3 poin karena tidak ada perumahan di daerah ini.

Preservasi Bisnis dan Jasa

Persentase dari bisnis dan jasa yang melayani penduduk setempat yang sudah terbangun sebelumnya di lokasi proyek yang dipertahankan di lokasi atau direlokasi dengan jangkauan berjalan kaki.

Di daerah UOB Plaza tidak ditemukan adanya bisnis dan jasa yang terbangun sebelum adanya UOB Plaza sehingga mendapatkan 2 poin sesuai dengan metode pengukuran apabila tidak adanya bisnis dan jasa sebelum bangunan terbangun.

6. Densify

Sasaran A. Kepadatan Non Permukiman

Lahan UOB Plaza memiliki peraturan KDB 40% (4,721.16 m²), KLB 7 (33,048.12 m²), KTB 55% (6,491.595 m²), dan KDH 30% dengan total luas tapak 11802,9 m². KLB dari UOB Plaza mencapai 71,071.51 m² yang artinya lebih dari yang ditetapkan.

Dari hasil analisa, UOB Plaza memiliki KLB sebesar 71,071.51 m² yang artinya lebih dari peraturan KLB yang ada sebanyak 7 (33,048.12 m²). Cakupan UOB Plaza dengan stasiun berkisar 120 - 700 m, yang artinya di bawah dari 1000 m. Hal tersebut

memberikan UOB Plaza poin penuh sebanyak 7 poin.

7. Compact

Penilaian Sasaran A. sebelah area perkotaan yang sudah ada.

Area Perkotaan

Jumlah sisi pembangunan yang berdampingan dengan area yang telah terbangun sebelumnya.



Gambar 29. Peta M.H. Thamrin
(Analisa Penulis, 2020)

Berdasarkan pemaparan data diatas, keempat sisi dari UOB Plaza ini merupakan daerah yang sudah ter *develop* sehingga UOB Plaza mendapatkan 8 poin.

Penilaian Sasaran B. Perjalanan di dalam kota nyaman.

Pilihan Angkutan Umum

Jumlah pilihan angkutan umum berbeda yang dapat diakses dengan berjalan kaki.



Gambar 30. Halte Tosari
(Halte Trans Jakarta Tosari, 2020)

Berdasarkan hasil penelitian, di daerah M.H.Thamrin sudah tersedia BRT yaitu Trans Jakarta. Letak halte Trans Jakarta persis berada di depan gedung UOB Plaza sehingga mendapatkan 2 poin. Namun, di daerah ini belum terdapat sistem *bike share*. Angkutan umum reguler berupa angkot, kopaja masih aktif di jalan M.H.Thamrin sehingga mendapat nilai tambahan 1 poin.

Saran



Gambar 31. Lahan Parkir Kosong
(Analisa Penulis, 2020)

Pada sisi selatan tapak, terdapat lahan kosong yang dapat digunakan untuk pembangunan residensial seperti yang sudah ditetapkan pada zona area yang berwarna kuning.



Gambar 32. Hostel Rostock di Jerman
(Rostock Hostel, 2017)

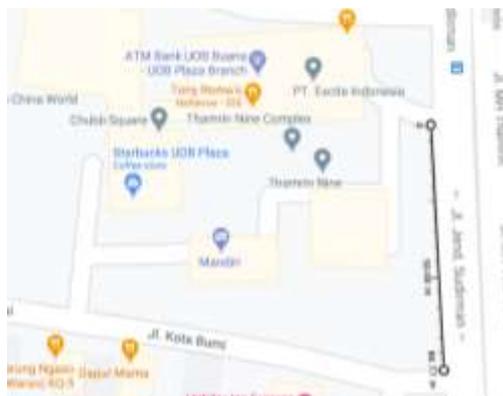
Bangunan residensial tersebut dapat berupa hostel seperti *Hostel Rostock* yang terletak di Jerman dengan bentuk yang memanjang ke belakang.

8. Shift

Penilaian Sasaran A.1. Parkir Off Street

Dari hasil pengamatan, UOB Plaza tidak memiliki parkir *off street*. Hal ini memberikan poin penuh atau 8 poin dikarenakan dibawah dari 10% luas lahan pembangunan.

Penilaian Sasaran A.2. Tingkat Kepadatan Akses Kendaraan Bermotor (Driveway)



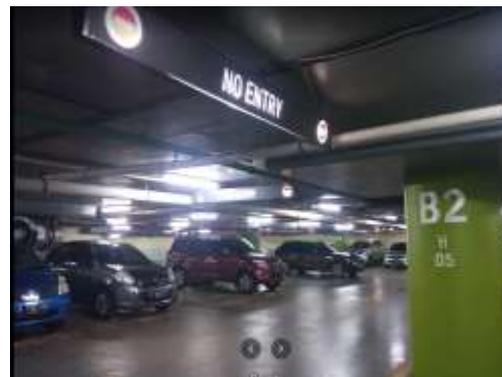
Gambar 33. Panjang total muka blok UOB Plaza
(Analisa Penulis, 2020)

Total panjang muka blok dari UOB Plaza mencapai 80.77 m. Terdapat akses kendaraan bermotor di sepanjang sisi timur dan sisi selatan untuk akses ke *basement*. Dari hasil pengamatan, UOB Plaza memiliki 2 *driveway* per 100 m muka blok yang artinya mendapatkan poin penuh atau 1 poin.

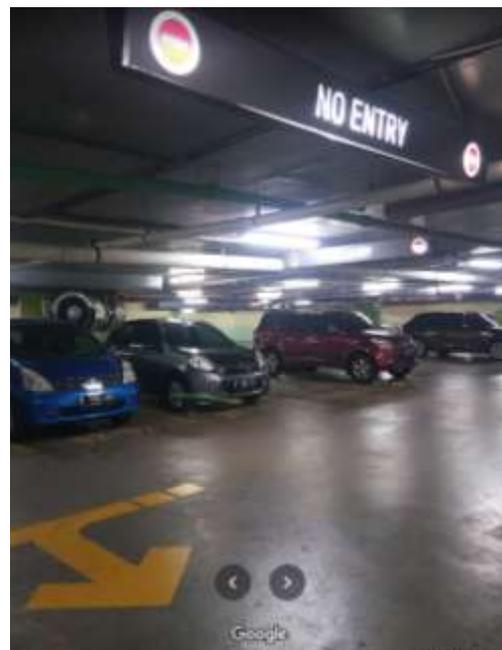
Sasaran A.3. Luasan Daerah Milik Jalan Untuk Kendaraan Bermotor

Berdasarkan data Dinas PPB DKI Jakarta, UOB Plaza terdiri dari 3 lantai *basement* parkir dan 43 lapis lantai dengan penggunaan perkantoran dan fasilitas pendukung lainnya. Dengan luas bangunan yang mencapai 76.030 meter persegi, UOB Plaza

memiliki area parkir yang cukup banyak dengan kapasitas 710 parkir sebanyak 3 lantai dengan ukuran parkir 2.5m x 5m untuk setiap mobil. Ukuran ini sebenarnya sudah mencukupi standar. Parkir di UOB Plaza juga telah dilengkapi dengan pengarah jalan dan juga garis pembatas serta penanda lokasi mobil yang berada di kolom dan di lantai. Namun dari hasil pengamatan keseluruhan, UOB Plaza hanya menggunakan 6,52% atau dibawah 15% dari luas lahan yang digunakan sebagai lahan parkir sehingga mendapatkan poin penuh atau 6 poin.



Gambar 34. Parkiran B2 H05 UOB Plaza
(UOB Plaza, 2020)



Gambar 35. Parkiran UOB Plaza
(UOB Plaza, 2020)



Gambar 36. Parkiran B2 G07 UOB Plaza (UOB Plaza, 2020)

E. KESIMPULAN

Kawasan UOB Plaza sangatlah strategis dan berpotensi menjadi area *Transit Oriented Development* (TOD). Berdasarkan hasil analisa, saat ini UOB Plaza dapat memenuhi standar klasifikasi TOD *Bronze* dengan nilai sejumlah 57 poin. Standar TOD *Bronze* ini dapat lebih dimaksimalkan sampai Standar TOD *silver* atau *gold* dengan melakukan peningkatan seperti misalnya perbaikan pada prinsip “*cycle*” dan “*walk*”. Pada prinsip *walk* dan *cycle* masih terdapat beberapa kekurangan seperti lebar jalur pedestrian, material, hingga elemen - elemen pendukung nya. Kekurangan – kekurangan tersebut berpotensi untuk ditingkatkan dengan memperbaiki sistem infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda seperti yang dapat dilihat di studi kasus Kota Kopenhagen. Jika peningkatan ini terjadi, aktivitas perkantoran di kawasan UOB Plaza otomatis akan menjadi lebih efektif dan berdampak luas bagi kehidupan masyarakat di Jakarta.

F. DAFTAR PUSTAKA

Abley, Steve & Turner, Shane & Singh, Rohit. (2011). Predicting Walkability.

Budhiman, I. (2020, June 09). Jangan Keliru, Ini Konsep Pengembangan TOD yang Benar. Ekonomi. Retrieved from <https://ekonomi.bisnis.com/read/20200609/47/1250307/jangan-keliru-ini-konsep-pengembangan-tod-yang-benar>

Cervero, R. (2004). Transit Oriented Development in The United States: Experiences, Challenges, and Prospects. TCRP Report, Washington: Transportation Research Board, 102.

Colored Stone Paving (2020). Retrieved from: https://www.123rf.com/photo_127171658_detail-of-the-colored-stone-paving-of-the-beautiful-square-amagertorv-along-the-stroget-road-made-of.html

Eksterior UOB Plaza (2020). Retrieved from: <https://www.sewa-kantor.net/search/service+office+di+gedung+uob+jakarta/>

ITDP. (2017). TOD Standard. 3rd (ed.) ITDP, London.

Fildzah H. (2017, Nov 29). Menjadi Kota Pejalan Kaki. Diakses dari: <https://medium.com/nekropolis/menjadi-kota-pejalan-kaki-75a0632b1a6>

Gedung Parkir Sepeda (2020). Retrieved from: <https://www.youtube.com/watch?v=FaySp9i2zMA&feature=youtu.be>

Halte Trans Jakarta Tosari (2020). Retrieved from:

<https://www.suara.com/foto/2019/11/04/124002/ini-wajah-baru-halte-transjakarta-tosari>

Jalan Thamrin (2020). Retrieved from:

<https://news.detik.com/berita/d-5107787/jalur-sepeda-sudirman-thamrin-kembali-diperpanjang-hingga-medan-merdeka-barat>

Jalur Sepeda Satu Arah (2020). Retrieved from:
<https://images.app.goo.gl/1nXQeJEGdMaVWnXq6>

Jalur Sepeda Sudirman (2020). Retrieved from:
<https://www.suara.com/news/2020/08/28/161126/anies-minta-jalan-tol-jadi-jalur-sepeda-pdip-cari-perhatian-pemberitaan?page=all>

Kusumantoro, I. P. (2007). Menggagas Bentuk Ruang Kota Alternatif: Upaya Mereduksi Intensitas Pergerakan Lalu Lintas Kota. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 18(3).

Merit, M.T. (2016, Maret 15) City of Bikes. Derived from:
<http://www.cycling-embassy.dk/2016/03/15/city-of-bikes-copenhagen-the-philosophy-of-becoming-the-worlds-best-cycling-city/>

Moovit. (2020). Transportation to Strøget in København. Derived from:
https://moovitapp.com/index/en/public_transit-Str%C3%B8get-Danmark-site_18707218-2965

Nafi'an. M. I. (2020, Juli 25). Jalur Sepeda Sudirman - Thamrin Kembali Diperpanjang Hingga Medan Merdeka Barat. Diakses

dari

<https://news.detik.com/berita/d-5107787/jalur-sepeda-sudirman-thamrin-kembali-diperpanjang-hingga-medan-merdeka-barat>

Peta DKI Jakarta. Diakses pada Oktober 12, 2020, dari
<https://jakartasatu.jakarta.go.id/portal/apps/webappviewer/index.html?id=1c1bfcced2cb4852bbeaefcd968a6d04>

Parkir Sepeda Double Stack (2020). Retrieved from:
<https://bicycledutch.wordpress.com/2018/11/27/is-copenhagen-a-city-of-cyclists/>

Peta UOB Plaza Thamrin DKI Jakarta. Diakses pada Oktober 12, 2020, dari
<https://jakartasatu.jakarta.go.id/portal/apps/webappviewer/index.html?id=1c1bfcced2cb4852bbeaefcd968a6d04>

Petunjuk Jalan Pesepeda (2018). Retrieved from:
<https://bicycledutch.wordpress.com/2018/11/27/is-copenhagen-a-city-of-cyclists/>

Rail Sepeda Tangga (2020). Retrieved from:
<https://www.youtube.com/watch?v=r0GExYYH0mg&feature=youtu.be>

Rail Sepeda Lampu Merah (2020). Retrieved from:
<https://www.youtube.com/watch?v=r0GExYYH0mg&feature=youtu.be>

Rambu Pesepeda, 2020. Retrieved from:
<https://bicycledutch.wordpress.com/2018/11/27/is-copenhagen-a-city-of-cyclists/>

Rostock Hostel (2017). Retrieved from:
<https://www.archdaily.com/920874/design-hostel-holzer-kobler-architekturen-plus-kinzo-architekten>

Stroget Street (2020). Retrieved from:
<https://www.picfair.com/pics/05610678-stroget-the-main-pedestrian-shopping-street-copenhagen-denmark>

Tempat Parkir Sepeda (2020). Retrieved from:
<https://www.liputan6.com/news/read/4133686/foto-tempat-parkir-sepeda-di-stasiun-mrt-sepi-peminat?page=3>

UOB Plaza (2020). Retrieved from:
https://www.google.co.id/maps/@-6.1992529,106.8230832,3a,90y,263.84h,127.9t/data=!3m7!1e1!3m5!1spWJFt78YYFknn6BOUdB55Q!2e0!6shttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fpanoid%3DpWJFt78YYFknn6BOUdB55Q%26cb_client%3Dmaps_sv.tactile.gps%26w%3D203%26h%3D100%26yaw%3D273.22998%26pitch%3D0%26thumbfov%3D100!7i16384!8i8192