

PENATAAN INFRASTRUKTUR MOBILITAS PEJALAN KAKI DAN PESEPEDA PADA KAWASAN KOMERSIAL BLOK M

Dennis Owen¹⁾, Varren Anastasia²⁾, Alessandro³⁾, Afuwan Haliman Wijaya⁴⁾, Kelvin Paulus⁵⁾, Carolina⁶⁾

¹⁾ Fakultas Teknik, Universitas Agung Podomoro
Email: dennisowen98@gmail.com

²⁾ Fakultas Teknik, Universitas Agung Podomoro
Email: varrenanastasia@gmail.com

³⁾ Fakultas Teknik, Universitas Agung Podomoro
Email: alessandro@podomorouniversity.com

⁴⁾ Fakultas Teknik, Universitas Agung Podomoro
Email: afuwanh98@gmail.com

⁵⁾ Fakultas Teknik, Universitas Agung Podomoro
Email: clvn.andrew@gmail.com

⁶⁾ Fakultas Teknik, Universitas Agung Podomoro
Email: carolina.setiawan@podomorouniversity.ac.id

ABSTRAK

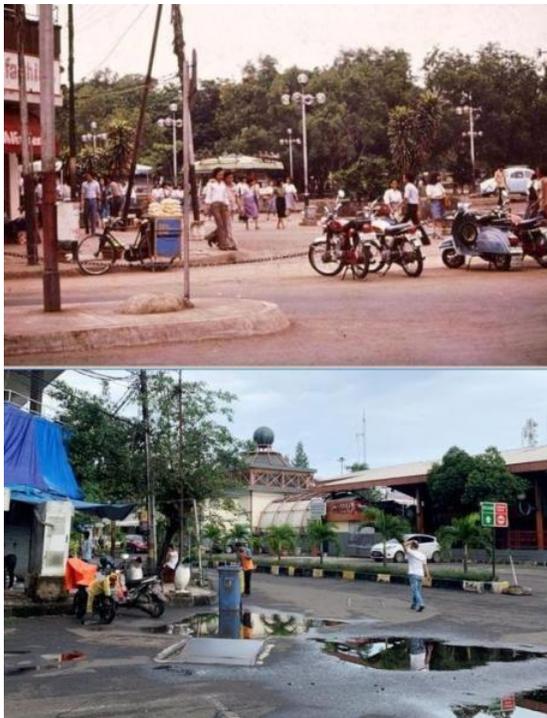
Kawasan Blok M merupakan kawasan komersial yang terletak di Jakarta Selatan. Kawasan ini sudah berdiri sejak jaman Pemerintahan Belanda, sehingga kawasan ini memiliki gaya arsitektur yang beragam; mulai dari gaya arsitektur Belanda sampai gaya arsitektur *art deco*. Sejak dulu Blok M merupakan kawasan perdagangan yang ramai, dan mayoritas dikunjungi anak muda yang menjadi tempat “nongkrong” yang cukup populer pada saat itu. Keberadaan Terminal Blok M yang tidak jauh dari Kawasan Blok M juga meningkatkan kepadatan di kawasan tersebut. Terminal Blok M yang menjadi terminal transit beragam moda transportasi yang menghubungkan Jakarta dan wilayah di sekitarnya, mendatangkan ratusan ribu hingga jutaan masyarakat ke area tersebut setiap harinya. Hal ini mengakibatkan adanya transformasi ruang kota di Kawasan Blok M saat ini. Sekarang Kawasan Blok M bukan hanya menjadi kawasan perdagangan, melainkan sebagai pusat transit moda transportasi. Semakin tingginya kepadatan di kawasan tersebut, sayangnya masih belum diimbangi dengan perkembangan infrastruktur dan ruang kota di kawasan. Hal ini mengakibatkan tingginya kepadatan kendaraan bermotor, kurangnya kenyamanan pejalan kaki, rendahnya ketersediaan ruang terbuka hijau yang beralih fungsi menjadi pusat komersial, dll. Salah satu dampak yang juga cukup penting adalah berkurangnya minat masyarakat terutama generasi muda untuk berkunjung ke area Kawasan Blok M. Pada beberapa area, sudah banyak fungsi komersial yang tutup karena sepi pengunjung. Melihat daripada permasalahan tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menghidupkan kembali potensi dari Kawasan Blok M, baik dari segi peninggalan arsitektur, kawasan komersial yang sempat populer, maupun transformasi kawasan yang berkembang menjadi pusat transit. Pendekatan yang digunakan di dalam penataan kembali kawasan adalah efektifitas dan efisiensi mobilitas pejalan kaki dan pengguna sepeda sebagai dukungan untuk transformasi ruang kota yang terjadi saat ini. Hasil dari penelitian berupa ide proposal desain penataan Kawasan Komersial Blok M.

Keywords: kawasan komersial, pusat transit, mobilitas pejalan kaki, pengguna sepeda, transformasi ruang kota

A. PENDAHULUAN

Blok M Tempo Dulu

Pada awalnya, Kawasan Blok M merupakan satu kawasan yang menjadi satu dengan beberapa blok lainnya, yaitu blok A sampai blok S. Di dalam perkembangannya, saat ini hanya tersisa 3 kawasan yaitu Blok A, M dan S. Blok A, O dan P saat ini berubah menjadi Kelurahan Pulo; Blok B, C dan D dikenal sebagai Kelurahan Kramat Pela; Blok Q saat ini menjadi bagian dari Kelurahan Petogoyan; sedangkan lalu Blok R dan S menjadi Kelurahan Rawa Barat. Suasana perkembangan Kawasan Blok M dapat dilihat pada Gambar 1-3.



Gambar 1. Blok M pada 1980-an (atas) dan Blok M pada 2019 (bawah)

Sumber: <https://id.pinterest.com/pin/475552041903742726/>

Kawasan Blok M sendiri sudah ada dari jaman kependudukan Belanda tahun 1923. Pada saat itu, Pemerintah Belanda ingin membuat sebuah kawasan

permukiman dengan konsep taman. Seiring dengan bertumbuhnya kebutuhan masyarakat, kemudian Kawasan Blok M berkembang menjadi kawasan perdagangan yang cukup besar di daerah Jakarta Selatan.



Gambar 2. Kawasan Blok M Tempo Dulu

Sumber: <https://id.pinterest.com/pin/424605071094419832/?lp=true>

Secara administratif, Kawasan Blok M terletak di kecamatan Kebayoran Baru. Kawasan tersebut semakin dikenal oleh masyarakat sejak diselenggarakannya Asian Games pertama di Indonesia tahun 1962. Asian Games tersebut diselenggarakan di area Senayan yang berjarak cukup dekat dengan Kawasan Blok M (Kompas.com, 2018).

Mayoritas pengunjung dari Kawasan Blok M adalah masyarakat yang tinggal di sekitar permukiman tersebut. Para pengunjung mayoritas terdiri dari anak-anak muda yang masih duduk di bangku SMA hingga yang sudah kuliah. Biasanya mereka menghabiskan waktu dari sore hingga malam hari. Aktivitas yang dilakukan mereka mencari hiburan semata, seperti berkencan, berkumpul komunitas, melakukan hobi seperti bermusik, selain itu mereka juga berbelanja di mall yang ada di daerah itu terkadang hanya sekedar melihat barang-barang yang ada di mall. Blok M juga terkenal sekali dengan wisata kulinernya yang sering kali orang ke Kawasan Blok M hanya untuk mencari

makanan pinggiran seperti 200 kios pujasera dengan berbagai masakan tradisional.

Gaya arsitektur bangunan di Kawasan Blok M banyak menggunakan gaya yang diwarisi dari jaman penjajahan Belanda dengan beberapa adaptasi gaya arsitektur tropis, seperti atap pelana, jendela-jendela kecil yang memanjang, tidak memiliki ornamen yang rumit dan berukuran kecil, dengan lobang angin yang unik. Selain itu juga terdapat banyak berkembang gaya arsitektur dari beberapa negara lain di kawasan tersebut seperti gaya *bauhaus*, *De Stijl*, *Dutch Ekspresionisme*, *International Style*, *Rationalism*, *Scandinavian*, *Romantik* sampai *Jugendstijl*. Namun yang paling berkembang yaitu pola bangunan bergaya Art Deco (Bella Zastia, 2018).



Gambar 3. Terminal Blok M Sekitar Tahun 1970-an

Sumber: <https://id.pinterest.com/pin/276408495861660313/?lp=true>

Kawasan Blok M mempunyai suatu karakteristik berbeda dari kawasan di Jakarta lainnya yaitu banyaknya daerah hijau dan masih bertahan hingga saat ini. Pemerintah sendiri memberikan perhatian besar bagi penataan Kawasan Blok M agar kawasan tersebut tetap bertahan sesuai fungsinya. Dari segi aksesibilitas, Kawasan Blok M merupakan kawasan yang sangat strategis dan mudah dicapai oleh kendaraan umum. Blok M merupakan pusat transit transportasi umum yang dilalui oleh 52

jurusan bus. Pengembangan Kawasan Blok M berjalan sangat cepat yang mana dilihat dari pembangunan infrastruktur jalan layang, LRT, dan MRT.

Blok M Masa Kini



Gambar 4. Keramaian Kawasan Blok M di Masa Lalu

Sumber: <https://id.pinterest.com/pin>

Pada era tahun 1980-an Blok M dikenal sebagai tempat perkumpulan anak muda (Gambar 4). Pada saat itu kawasan tersebut merupakan pusat perdagangan yang terbilang aktif. Hal ini terlihat dari banyaknya pusat perbelanjaan di daerah tersebut yang saling berdekatan satu sama lain, baik yang dikelola Pemerintah DKI

Jakarta, yaitu Pasaraya, Blok M mall, Pasar Mayestik dan Pasar Melawai. Selain pasar yang dikelola oleh Pemerintah, ada pula pusat-pusat perdagangan khusus yang bertumbuh secara organik atau disebut juga pedagang swasta yang berkelompok. Beberapa contohnya adalah Pasar Burung di Jl. Barito, pusat bahan bangunan di Jl. Panglima Polim, pusat onderdil mobil di Jl. Cipete, serta pasar bunga dan ikan hias di Radio Dalam. Pada tahun 2007, pasar bunga dan ikan hias kemudian dipindahkan ke lokasi lain karena adanya rencana pemerintah untuk mengembalikan fungsi ruang hijau kota di Taman Barito (Jakarta.bisnis.com, 2018).

Saat ini, baik pada ruang kota maupun bangunan arsitektural, Kawasan Blok M belum mengalami perkembangan yang berarti. Di satu sisi hal ini membuat karakter asli kawasan masih dapat ditemukan, seperti bangunan peninggalan kolonial. Akan tetapi, Kawasan Blok M menjadi kurang diminati terutama oleh generasi muda karena bentuk kawasan yang tidak berkembang mengikuti kebutuhan dan *trend* masa kini.

Keberadaan Terminal Blok M sebagai pusat transit dengan pertumbuhannya yang terbilang signifikan juga memberikan dampak kepadatan yang cukup tinggi kepada Kawasan Blok M. Hal-hal inilah yang kemudian menjadi latar belakang dibuatnya penelitian ini. Penelitian ini akan menghasilkan proposal penataan infrastruktur Kawasan Blok M. Penataan infrastruktur ini sendiri juga difokuskan kepada mobilitas pejalan kaki dan pengguna sepeda sebagai bagian dari pengembangan pusat transit Terminal Blok M.

B. KAJIAN PUSTAKA

Mengacu kepada tujuan dari penelitian ini, maka ada beberapa teori

yang akan digunakan di dalam penelitian. Teori tersebut terdiri dari teori elemen kota dan teori identitas kota. Kedua teori ini bermanfaat untuk memahami elemen dasar ruang kota dan bagaimana membentuk karakter asli dari sebuah kota itu sendiri. Selain itu, juga digunakan teori elemen pembentuk ruang kota untuk memahami kondisi fisik dari Kawasan Blok M.

Agar dapat lebih memahami bagaimana desain dari ruang kota dapat menjadi bagian dari perkembangan gaya hidup masyarakat masa kini, maka juga ditambahkan teori mengenai desain kontemporer kota. Yang terakhir adalah teori untuk mengembangkan kawasan dengan penekanan pada mobilitas pejalan kaki dan pengguna sepeda.

Untuk melengkapi kajian teori yang dipaparkan, ada dua buah preseden yang dianggap relevan juga dijabarkan guna mendapatkan ide-ide tambahan untuk pengembangan kawasan komersial kota agar lebih diminati masyarakat. Preseden yang digunakan adalah Koridor Perdagangan Pasar Baru dan Kawasan Pecinan Glodok. Kedua area tersebut dianggap memiliki karakter asli yang masih terus bertahan hingga saat ini, tetap memiliki pengunjung yang masih rutin mengunjungi kawasan, tata guna lahan komersial, dan berlokasi cukup strategis dengan kedekatannya terhadap transportasi publik.

Teori Elemen Kota

Menurut Kevin Lynch (1960), elemen kota terdiri dari 5 aspek, yaitu:

A. *Landmark*

Landmark adalah suatu *vocal point* yang dapat dikembangkan, dan merupakan suatu elemen penting sebagai pembentuk kota agar dapat dikenal dan menjadi ciri khas kawasan.

B. Jalur Jalan (*Path*)

Jalur ini akan dikembangkan dengan membagi dua bagian jalur pedestrian antara lain:

- Konsep jalur pedestrian Shopping Street, tidak dilalui kendaraan.
- Jalur ini nantinya akan lebih dikembangkan lagi dengan penambahan beberapa elemen seperti tempat sampah, tempat duduk, lampu sebagai penerang jalan, dan penghijauan.
- Konsep jalur pedestrian Shopping Street menggunakan jalur kendaraan.
- Maksud dengan adanya jalur kendaraan adalah agar dapat terhubung dengan tempat - tempat parkir sehingga pengunjung dapat parkir di gedung parkir terdekat.

C. Area Kumpul Antar Jalur (*Nodes*)

Nodes merupakan suatu pusat dari segala aktivitas yang ada. *Nodes* sendiri biasanya dapat ditemukan di pertigaan maupun perempatan dari jalur pedestrian, jalur jalan, jalur transportasi umum, dll.

D. Batas-Batas Wilayah (*edges*)

Batasan akan menjadi aksentuasi untuk memisahkan atau membedakan suatu area dengan area lainnya. Batas ini dapat berupa batas fisik maupun batas administratif.

E. Distrik (*district*)

Distrik merupakan sebuah wilayah dengan karakter yang homogen dan memiliki perbedaan dengan beberapa wilayah lainnya.

Teori Identitas Kota

Sebuah kota selayaknya memiliki citra mental yang terbentuk dari ritme biologis tempat dan ruang tertentu yang mencerminkan waktu (*sense of time*), yang ditumbuhkan dari dalam secara mangakar oleh sosial-ekonomi-budaya masyarakat

kota itu sendiri' (Lynch, 1960). Identitas merupakan kondisi saat di mana seseorang dapat mengenali juga mengingat kembali suatu tempat yang memiliki ciri berbeda dengan tempat lain karena karakter dan keunikannya. Identitas menjadi hal penting yang mendasar. Hal ini dikarenakan identitas adalah indikator yang dijadikan acuan untuk mengenali juga membedakan suatu tempat dengan tempat yang lain.

Menurut Lynch (1960), dengan mengenali citra kota maka kita juga akan memahami identitas sebuah kota. Sesuatu yang dibayangkan (imagibilitas) dapat disebut sebagai citra serta mudah untuk mendatangkan kesan (legabilitas). Berikut 3 hal yang menjadi indikator sebuah citra lingkungan:

- Identitas, jati diri sebuah kota dibutuhkan agar pengamat dapat mengenali karakter kota tempat ia berada. Hal ini termasuk relasi objek-objek hingga perbedaan antar objek.
- Struktur, relasi antara obyek-obyek, subjek-objek serta pola dapat terlihat oleh pengamat sehingga membentuk suatu pola hubungan antara objek/elemen dengan objek/ elemen lain dalam ruang kawasan tersebut berada.
- Makna, agar seluruh pengunjung dapat merasakan hubungan ruang perkotaan antara objek-objek atau subjek-objek. Makna diperoleh pengunjung dari mengamati hubungan komponen tersebut.

Elemen Pembentuk Ruang Kota

Ada 8 elemen pembentuk ruang kota, yaitu (Shirvani, 1985):

- a. Tata guna lahan (*land use*)
- b. Bentuk dan massa bangunan (*building form and massing*)
- c. Sirkulasi dan parkir
- d. Ruang terbuka
- e. Jalur pedestrian

- f. Penanda (*signage*)
- g. Kegiatan Pendukung (*activity support*)
- h. Konservasi

Kedelapan elemen ruang kota ini menjadi penentu terciptanya ruang kota yang baik.

Teori Desain Kontemporer Kota

Menurut Roger Trancik (Boru, 2014), ada tiga cara merancang kota, yaitu:

- a. Teori *Figure Ground*
Teori ini digunakan untuk melihat hubungan ruang *solid* dan *void* di dalam sebuah kawasan perkotaan.
- b. Teori *Linkage*
Teori ini bertujuan untuk memahami jaringan-jaringan penghubung yang membentuk sebuah kota, seperti: jaringan jalan, gang, pedestrian, dll.
- c. Teori *Place*
Teori ini mencoba untuk melihat hubungan antara manusia, kota, dan pengaruhnya terhadap aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan.

Teori Trancik di atas merupakan teori perancangan kota dasar yang sudah digunakan oleh para perancang kota sejak dulu kala. Sedangkan, menurut Ridwan Kamil (wordpress, 2008), ada 7 tren konsep desain perancangan kota yang populer, yaitu:

- *Mix-Use Centers*
Salah satu tipologi yang paling populer digunakan adalah dalam merancang arsitektur kota. Ini terjadi karena kebutuhan masyarakat urban akan jarak yang berdekatan antara tempat tinggal, tempat kerja, sekolah dan hiburan.

Saat ini, tidak sulit untuk menemukan gedung yang terdiri dari fungsi

campuran seperti hunian, hotel dan perkantoran yang terletak di atas pusat perbelanjaan yang lengkap dengan fasilitas rekreasi juga dekat dengan sarana transportasi publik.

Konsep pengembangan ini telah menjadi penggerak mutasi baru dalam kehidupan urban modern di kota-kota di Asia. Beberapa contoh pengembangannya adalah Pacific Place di Hongkong, Roppongi Hills di Tokyo dan Plaza Senayan di Jakarta.

- *Transportation-hub Shopping Retail*
Di beberapa kota besar Asia, konsep *Mix-Use* sudah sangat berkembang. Hub transportasi seperti stasiun kereta, terminal bus dan bandara telah digabungkan dengan *retail* skala besar bahkan dengan pusat perbelanjaan. Contoh tempat yang dapat dijadikan acuan teori berikut adalah Bandara Bangkok di Thailand dan Bandara Changi di Singapura. Selain membuat *commuter* menjadi lebih nyaman, hal ini juga menguntungkan secara bisnis karena memperoleh biaya sewa dari para *retail*.
- *Superblok Development*
Kawasan Superblok Development telah menjadi tren di kota-kota besar di Asia. infrastruktur dan sarana prasarana lingkungan yang terhubung/ terintegrasi di suatu area yang luas menjadi suatu potensi untuk menarik masyarakat/ warga kota untuk bekerja di kawasan superblok ini. Contoh kawasan yang telah tertata adalah kawasan Sudirman CBD atau mega kuningan di Jakarta selatan, dan kota di luar negeri yaitu Beijing *Central business District* (CBD).
- *Technology Park*

Kota baru yang berbasis teknologi banyak dibangun negara-negara di Asia sebagai salah satu cara untuk menarik investasi. Kota yang berbasis teknologi ini dapat ditemukan pada Cyber Jaya di Malaysia, Bangalore I.T. zone di India, Novavista dan Jurong di Singapura, Zhong Guan Chun di Beijing ataupun Guangzhou Science city. Mereka telah menjadi contoh kota-kota baru yang mengkhususkan diri pada fungsi komersial yang homogen serta berbasis riset teknologi informasi juga industri high-end.

- *Mobility & Linear Space*

Hal yang menyebabkan mutasi urban adalah hadinya mobil sebagai alat transportasi manusia. Kuantitas pengendara sepeda dan mobil mendominasi setiap kawasan diperkotaan. Namun kapasitas infrastruktur kota sering kali didesain tanpa mempertimbangkan jumlah kendaraan yang ada. Akibatnya banyak ruang-ruang sosial yang menghilang dan diganti oleh jalan kendaraan. Sedang di beberapa kota di kawasan Asia lainnya

Ruang jalan linear ditata sedemikian rupa agar efisien untuk digunakan bagi pengendara motor, mobil, pengguna *Green Transportation* sepeda dan penjalan kaki. Contohnya ada jalan Orchard yang terdapa di Singapura

- *Adaptive-reuse in Urban Desain*

Ke orisinalitas dalam arsitektur suatu kawasan historis merupakan konsep dasar turisme. Namun sudah bukan hal baru lagi jika terjadi kegagalan dalam konservasi arsitektur dan kawasan kota. Hal ini terjadi karena kurangnya ide-ide bisnis baru yang menarik untuk merevitalisasi kawasan historis.

Dengan adanya ide-ide baru yang segar dan menarik dalam menyatukan unsur modern dan historis maka kawasan lama dapat hidup dan ramai kembali.

Dengan adanya tren urban baru banyak kawasan historis yang mati. Beberapa kota besar konsep *adaptive re-use* di suatu kawasan berhasil berjalan dengan baik. Contoh kota yang berhasil adalah Kawasan Boat Quay atau Clarke Quay di Singapura. Di Indonesia yang berhasil adalah kota Semarang yang mana memiliki potensi besar untuk dikembangkan menjadi tempat wisata.

- *Sustainable Practice in Urban Desain*

Perencanaan kota modern memiliki beberapa kelemahan, antara lain kurangnya perhatian terhadap ekspansi urban skala besar yang akan berdampak kepada lingkungan ekologis dan interaksi sosial warga kota. Di Amerika Serikat, perkembangan konsep sub-urban sudah menjadi tidak terkendali hingga menjadi 'mega sub-urban'.

Model ini umumnya memiliki kepadatan yang rendah tetapi menempati ruang yang amat luas. Hal ini mengakibatkan dampak negatif di dalam berbagai aspek. Aspek tersebut diantaranya adalah lingkungan alam yang terdesak dan tercemar, kohesi sosial warga kota yang lemah dan jurang kesetaraan ekonomi yang dalam akibat komersial lahan kota.

Dalam konteks perancangan kota, kesadaran akan hal-hal negatif tadi melahirkan beragam konsep baru yang secara umum berada dalam koridor '*sustainable practice*'.

Desain kota dengan pendekatan ‘*optimized density*’, ‘*compact city*’, ‘*walkable neighborhood*’, ‘*urban growth boundary*’ maupun perancangan berbasis transportasi publik atau ‘*transit-oriented development*’ (TOD) telah menjadi pilihan-pilihan baru dalam konsep merancang kota.

Beberapa contoh pengembangan yang menggunakan konsep ini adalah proyek Richard Rogers untuk Pudong CBD dan desain Tampines New Town di Singapura. Pada umumnya, konsep ini mampu mengurangi eksekusi negatif ekspansi urban terhadap lingkungan alam, memotivasi interaksi sosial warga di ruang kota, dan meminimalkan komersialisasi lahan kota.

Mobilitas Pejalan Kaki dan Pesepeda

Ada beberapa variabel yang dapat digunakan untuk menganalisa kualitas pedestrian (Adnina et al., 2017):

- a. Ketersediaan jaringan pedestrian untuk memudahkan jarak tempuh pejalan kaki. Idealnya jarak tempuh pejalan kaki adalah di dalam 400-meter menuju transportasi publik.
- b. Aspek ramah pejalan kaki, mencakup dimensi, kenyamanan, keamanan, dan kemudahan.
- c. Ketersediaan ruang publik sebagai pusat aktivitas masyarakat.

Dari kajian teori di atas, maka ada beberapa poin yang akan diambil untuk menganalisa preseden dan objek penelitian, yaitu Kawasan Blok M. Berdasarkan teori elemen kota dan teori elemen pembentuk ruang kota, ada 13 hal yang perlu diperhatikan di dalam mempelajari sebuah kawasan. Hal-hal tersebut adalah:

- a. *Landmark*

- b. *Edges*
- c. *Nodes*
- d. *Path*
- e. *Districts*
- f. *Land use*
- g. *Building form and massing*
- h. Sirkulasi dan parkir
- i. Ruang terbuka
- j. Jalur pedestrian
- k. Penanda
- l. Kegiatan Pendukung
- m. Konservasi

Di dalam perancangan karakter kawasan itu sendiri perlu juga dipahami identitas, struktur, dan makna kawasan yang ingin dibentuk.

Dalam kaitannya dengan perancangan kota, ketiga dasar perancangan kota yang dipaparkan oleh Trancik perlu diperhatikan (*figure ground*, *linkage*, dan *place*). Sebagai teori pendukung terhadap fokus penelitian ini, maka teori terkait mobilitas pejalan kaki dan pesepeda juga akan digunakan sebagai alat analisa tapak.

Preseden

- a. Pasar baru

Pusat Perdagangan Pasar Baru menjadi salah satu *landmark* yang terletak di Jakarta Pusat. Keberadaan Gerbang Pasar Baru yang sudah ada sejak dahulu, serta akulturasi 3 kebudayaan etnis yang berbeda di Kawasan Pusat Perdagangannya membuat Pasar Baru menjadi sebuah kawasan dengan identitas yang unik.

Pasar Baru dikembangkan dengan konsep *Shopping street* dengan jalur pedestrian yang bebas akan kendaraan bermotor. Demi kenyamanan pengguna, kawasan tersebut juga ditambah beberapa pendukung sarana prasarana pedestrian berupa penambahan bangku jalan, lampu penerangan untuk menambah keamanan

pada malam hari, area hijau, dan telepon umum untuk darurat.

Dengan konsep *Shopping Street* yang digunakan, sirkulasi kendaraan bermotor dialihkan di sekeliling luar area Kawasan Pasar Baru seperti jalan Pasar baru Selatan, Timur, Jalan Pintu Air V, Jalan Air luar, Jalan Gereja Ayam, Jalan Kelinci Raya, dan Jalan Antara. Keberadaan jalan-jalan ini memudahkan pengunjung untuk memarkir kendaraannya serta mengakses kawasan *shopping street* tersebut (Gambar 5 dan 6).



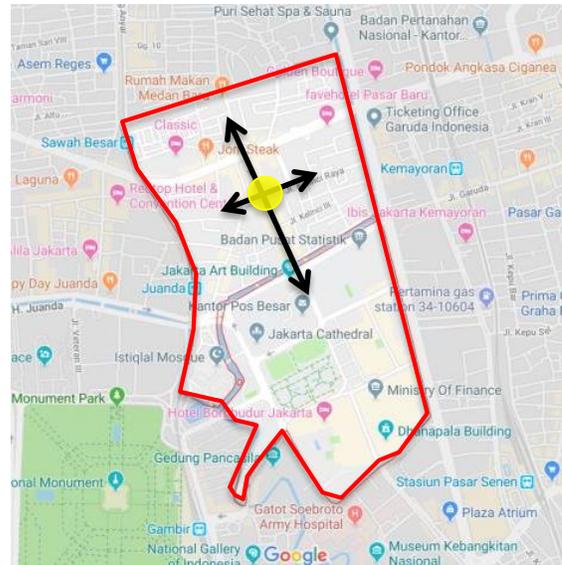
Gambar 5. Jalur Pedestrian tanpa kendaraan
Sumber: liburanesia.com/wisata-malam-jakarta



Gambar 6. Jalur Pedestrian dengan kendaraan
Sumber: www.leeviahan.com/2012/09/beauty-market-in-pasar-baru.html

Jalur Utama pada Jalan Pasar Baru menjadi *nodes* dari Pasar Baru tersebut (Gambar 7 dan 8). Jalur tersebut merupakan jalur yang selalu dilewati pengunjung maupun penjual. Hal ini membuat membuat jalur tersebut tak pernah sepi akan kegiatan. Untuk menambah kenyamanan pengunjung, maka di sepanjang koridor pedestrian juga

dilengkapi dengan kanopi untuk melindungi dari hujan dan terik sinar matahari.



Gambar 7. Nodes Pasar baru
Sumber: googlemaps.com dan analisa pribadi



Gambar 8. Kepadatan Kawasan Pasar Baru
Sumber: googlemaps.com dan analisa pribadi

Pasar baru dibatasi oleh Sungai Ciliwung yang terletak di sebelah selatan dan timur kawasan, dan menjadi *edge* dari pusat perdagangan Pasar Baru. Keberadaan Sungai Ciliwung meningkatkan potensi dari area ini untuk menjadi ruang hijau dan ruang terbuka.

Distrik perdagangan yang ditampilkan berupa banyaknya bangunan bertingkat

atau yang biasa disebut ruko-ruko dengan padatnya lalu lintas yang ada disana. Pada jam-jam tertentu dan pada akhir pekan, Pasar Baru terlihat sangat ramai dan penuh.

b. Glodok

Kawasan Glodok di Jakarta Barat dibangun oleh Belanda VOC (*East Indies Companies*) pada era 1700-an. Awalnya kawasan ini adalah adalah sebuah kawasan perumahan untuk orang-orang etnis Tiongha yang tinggal di Batavia (sekarang dikenal dengan nama Jakarta).

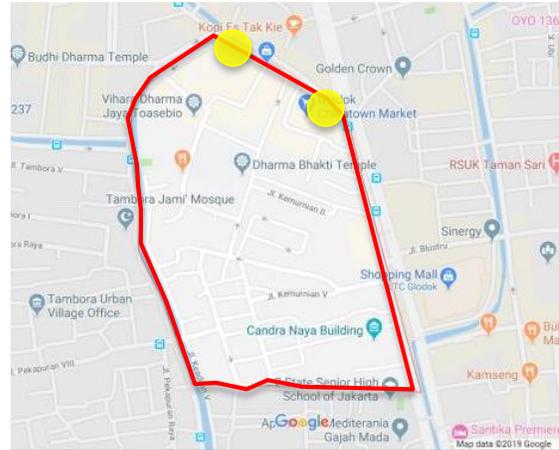
Area Glodok meliputi Gang Gloria, Jalan Pancoran sampai pada Petak Sembilan. Dahulu kawasan Glodok ini adalah merupakan sentra pusat perdagangan aktif, dan sekarang fungsi tersebut beralih menjadi pusat perbelanjaan camilan khas Tionghoa, obat-obatan tradisional dan barang-barang elektronik murah.



Gambar 8. Pantjoran Tea House
Sumber: google images

Apabila kita mengunjungi area Glodok ini, hal pertama yang terlihat jelas saat anda mengunjungi tempat ini adalah rumah-rumah 2 tingkat yang menyerupai ruko di sepanjang Jalan Pancoran, jalur-jalur pejalan kaki yang nyaman di kanan kiri jalan, serta fasilitas pendukungnya berupa tempat duduk, lampu-lampu penerangan, serta jalur pejalan kaki yang terletak di bawah ruko. Hal tersebut

meningkatkan kenyamanan pejalan kaki terutama pada siang hari dan pada saat hujan.



Gambar 9. Peta Kawasan Glodok
Sumber: googlemaps.com



Gambar 10. Kepadatan Kawasan Glodok
Sumber: googlemaps.com

Yang menjadi *edges* pada Pusat Perdagangan Glodok adalah Jalur Sungai Krukut yang terdapat di sebelah Barat dan Utara wilayah. Di sepanjang jalur sungai tersebut ditanam pepohonan dan diletakkan pot-pot tanaman ataupun taman vertikal sebagai pengembangan ruang hijau di kawasan tersebut.

Kawasan Pusat Perdagangan Glodok merupakan salah satu distrik perdagangan yang dialih fungsikan dari rumah-rumah tinggal untuk etnis China pada tahun 1700-an dan sekarang fungsinya telah berubah menjadi pusat perbelanjaan. Kelompok Etnis China di di

Kawasan Glodok ini sudah menjadi pembentuk citra kawasan (“Kawasan Glodok Pancoran yang berada di luar benteng Batavia juga menjadikan ciri khas kawasan semakin kuat. Keberadaan kawasan ini disebabkan pemerintah 1,” 2014). Berdasarkan teori Desain kontemporer kota modern, kawasan Glodok ini dikenal dengan *Adaptive-reuse in Urban Desain*.

Kesimpulan

Berdasarkan paparan kajian teori, dapat disimpulkan bahwa untuk meningkatkan kualitas kawasan kota, diperlukan pemahaman dasar mengenai elemen kota dan elemen pembentuk ruang kota. Setiap elemen harus terdefinisi dan dikembangkan dengan baik agar membentuk sinergi kawasan kota yang baik. Setelah elemen kota dan pembentuk ruang kota jelas terdefinisi, untuk mencapai tujuan dari penelitian mengenai mobilitas pejalan kaki dan pesepeda, ada 3 variabel yang menentukan kualitas dari pedestrian. Detail perbandingan kajian teori dan preseden dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

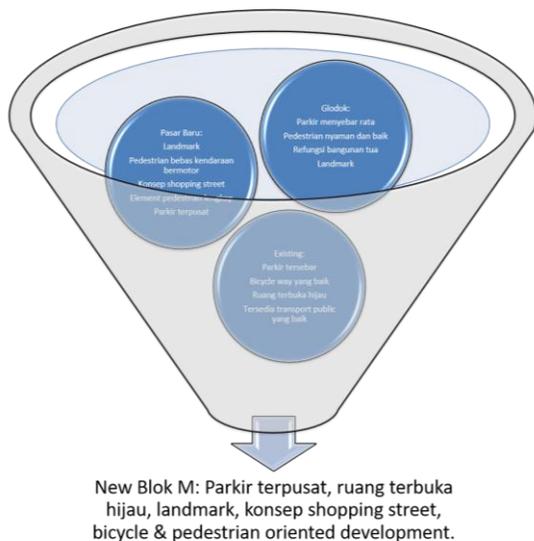
Tabel 1. Perbandingan Kajian Teori dan Preseden

Elemen Analisa	Pasar Baru	Glodok
<i>Landmark</i>	Gerbang Pasar Baru	Pantjoran Tea House
<i>Edges</i>	Sungai Ciliwung	Jalur Sungai Krukut
<i>Nodes</i>	Perempatan Jl. Pasar Baru	Pasar Glodok, Gloria
<i>District</i>	Pasar Baru, Jakarta Pusat	Pancoran, Jakarta Barat
<i>Path</i>	Jalan, pedestrian, gang, dll	Jalan, pedestrian, gang, dll
<i>Land use</i>	Komersial	komersial
<i>Building form and massing</i>	Toko 2-3 lantai	Rumah dan toko 1-2 lantai

Sirkulasi dan parkir	Menyebar di beberapa jalan di sekitar kawasan	Menyebar di sepanjang jalan
Ruang terbuka	Tidak ada	tersebar
Jalur pedestrian	Koridor komersial	Koridor komersial
Penanda	Cukup jelas	Cukup jelas
Kegiatan Pendukung	Perdagangan modern	Perdagangan tradisional dan modern
Konservasi	Perpaduan gaya kolonial dan arsitektur Tionghoa	Perpaduan gaya kolonial dan arsitektur Tionghoa
Identitas	Kawasan Perdagangan <i>Fashion</i>	Kawasan Pecinan
Struktur	Infrastruktur kawasan	Gaya arsitektur
Makna	Perkembangan ekonomi dan akulturasi budaya	Perkembangan budaya dan ekonomi
Figure ground	Tingkat kepadatan cukup tinggi	Tingkat kepadatan menengah
Linkage	Cukup baik	Cukup baik
Place	Menjadi sebuah kawasan dengan interaksi ekonomi dan akulturasi budaya	Menjadi sebuah kawasan dengan interaksi sosial dan ekonomi yang cukup baik
Jaringan pedestrian	Halte Transjakarta Pasar Baru, dan Stasiun KA Juanda	Halte Transjakarta Glodok
Ramah pejalan kaki	Dilengkapi dengan kanopi	Dilengkapi dengan penutup atap dari bangunan pertokoan
Ruang publik	Kurang tersedia	Kurang tersedia
Teori Desain Kontemporer	<i>Shopping Street</i>	<i>Adaptive-reuse in Urban Desain</i>

Dari hasil tabel perbandingan di atas dapat dilihat bahwa baik Kawasan Pasar Baru maupun Kawasan Glodok memiliki elemen pembentuk kota dan elemen pembentuk ruang kota yang cukup jelas. Hal ini membuat karakter dan identitas kedua kawasan menjadi kuat. Walaupun dengan bentuk tipologi

bangunan dan sirkulasi yang terbilang cukup sederhana dan masih terbatas, evolusi ruang kawasan yang terus menyesuaikan dengan kebutuhan pengguna membuat kedua kawasan masih ramai pengunjung hingga sekarang. Evolusi tersebut dapat terlihat dari perbaikan infrastruktur (standard kenyamanan dan keamanan) pejalan kaki, ketersediaan atap pelindung pedestrian, aksesibilitas yang mudah antara pejalan kaki dan pertokoan, dll.



Gambar 11. Diagram Kesimpulan dari Teori dan Preseden

Melihat dari hasil pemaparan di atas, maka di dalam penataannya, konsep pengembangan kota kontemporer yang sesuai untuk Penataan Kawasan Blok M adalah konsep perancangan berbasis *Transportation Hub-Shopping Retail*. Konsep ini dipilih berdasarkan kesesuaian kawasan sebagai fungsi komersial, dan keberadaan dari Terminal Blok M sebagai pusat transit moda transportasi. Diagram konsep rencana pengembangan Kawasan Blok M dapat dilihat pada gambar 11.

Adapun detail elemen kota dan elemen pembentuk ruang kota beserta infrastruktur pendukung mobilitas pejalan kaki dan pesepeda yang akan

dikembangkan, menyesuaikan dengan hasil dari analisa tapak Kawasan Blok M.

C. METODE PENELITIAN

Metode Pengumpulan Data

Metode penelitian yang digunakan di dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Di dalam pengerjaannya penelitian ini terbagi ke dalam beberapa tahap:

- Mengumpulkan data dengan cara literatur studi (pengamatan satelit map dan web studi).
- Mengadakan survey lapangan.
- Melakukan analisa tapak.
- Merumuskan masalah untuk mendapatkan fokus yang ingin diteliti.
- Mencari teori terkait dengan permasalahan yang sudah dirumuskan.
- Memaparkan studi preseden yang dianggap relevan sebagai bahan perbandingan dan verifikasi kesesuaian teori yang digunakan.
- Merumuskan hipotesis yang merupakan kesimpulan dari penelitian.
- Mendesain sebagai solusi perbaikan kawasan menjadi lebih teratur dan menarik.

Hasil akhir dari penelitian ini merupakan proposal desain kawasan untuk mengembangkan kawasan tersebut sebagai jawaban untuk masalah yang sudah dirumuskan.

D. ANALISA & PEMBAHASAN

Agar dapat lebih memahami kualitas dari Kawasan Blok M, maka ada beberapa analisa yang dilakukan. Analisa yang dipaparkan merupakan analisa atas

elemen yang dirasa cukup signifikan di dalam Kawasan Blok M. Analisa tersebut meliputi:

a. Pembagian Blok/ *District*

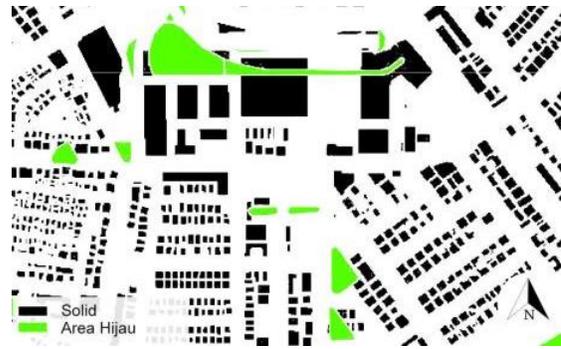
Kawasan Blok M dibagi menjadi 4 blok (Gambar 12) yaitu Zona cokelat daerah Blok M Plaza yang merupakan pusat perdagangan di Jakarta Selatan yang terdiri dari ruko-ruko lama dengan berbagai macam jenis perdagangan jasa maupun barang. Zona kuning merupakan daerah residensial, zona biru merupakan zona residensial dan perdagangan, dan yang terakhir adalah zona merah adalah daerah pendidikan dan residensial. Dari hasil analisa zonasi, mayoritas Kawasan didominasi oleh fungsi residensial dan komersial.



Gambar 12. Pembagian Blok
Sumber: Hasil pengamatan pribadi

b. Diagram *Figure Ground*

Diagram *figure ground* di bawah ini (Gambar 13) menunjukkan tingkat kepadatan bangunan yang cenderung padat, namun masih cukup seimbang. Pada Kawasan Blok M ini, area *solid* terletak berdekatan pada beberapa titik. Sedangkan area *void* tersebar cukup merata di seluruh Kawasan Blok M. Titik *void* ini berpotensi untuk dikembangkan menjadi ruang terbuka bagi pengunjung dan masyarakat sekitar.



Gambar 13. Diagram solid void
Sumber: Hasil pengamatan pribadi

c. Titik Keramaian/ *Nodes*



Gambar 14. Peta titik keramaian blok M
Sumber: Hasil pengamatan pribadi

Diagram ini memperlihatkan persebaran titik keramaian di Kawasan Blok M. Lingkaran berwarna merah menunjukkan bahwa titik keramaian masih berada di sekitar area perdagangan pada kawasan ini.

d. *Pedestrian Way*

Diagram di bawah ini (Gambar 15 dan 16) menampilkan jalur pedestrian di Kawasan Blok M. Terlihat bahwa di sekitar area perdagangan sudah dilengkapi dengan jalur pedestrian yang memadai (hal ini ditandai dengan garis berwarna hijau). Akan tetapi, kondisi mulai berbalik ketika memasuki jalan lingkungan di area permukiman. Jalur pedestrian hanya tersedia di beberapa sisi jalan saja.

Selain itu lebar jalur pedestrian masih belum memadai terhadap kapasitas

pengguna. Akses pedestrian yang menghubungkan dengan Terminal Blok M juga belum dikembangkan dengan baik.



Gambar 15. Kondisi Jalan antara Terminal Blok M dan Kawasan Blok M
Sumber: google street view



Gambar 16. Peta jalan Pedestrian Kawasan Blok M
Sumber: Hasil pengamatan pribadi

e. Peruntukkan wilayah/ *Land Use*



Gambar 17. Peta peruntukkan wilayah
Sumber: Hasil pengamatan pribadi

Diagram berikut menunjukkan zonasi peruntukkan pada Kawasan Blok M. Area komersial dan perdagangan ditandai dengan warna ungu, hal ini membuat titik keramaian selalu terjadi di bagian tersebut. Sedangkan untuk area permukiman lebih tersebar yang ditandai dengan warna kuning. Warna merah menunjukkan zonasi pemerintahan yang terletak di utara Blok

M. Warna Hijau menandakan zonasi taman kota.

f. Ruang Terbuka



Gambar 18. Peta ruang hijau Blok M
Sumber: Hasil pengamatan pribadi

Diagram ini menunjukkan area hijau yang terdapat pada Kawasan Blok M. Terlihat pada diagram ini bahwa Blok M memiliki area hijau yang cukup banyak dan tersebar. Hal ini sejalan dengan identitas Jakarta Selatan yang dikenal sebagai area resapan.

g. *Landmark*



Gambar 19. Peta pusat perdagangan
Sumber: Hasil pengamatan pribadi

Diagram di atas menunjukkan pusat perdagangan sebagai *landmark* di Kawasan Blok M. Terlihat bahwa area perdagangan Blok M lebih terpusat pada satu titik. Karena kegiatan perdagangan mayoritas dilakukan di pagi hingga sore hari maka area tersebut memiliki kepadatan yang cukup tinggi. Sedangkan pada malam hari, kepadatan di sekitar kawasan ini datang

dari mobilitas masyarakat yang bermukim di area sekitar Kawasan Blok M.

h. Kepadatan Bangunan/ *Building Density*



Gambar 20. Kepadatan bangunan
Sumber: Hasil pengamatan pribadi

Jika ditinjau dari variabel kepadatan kawasan, kepadatan bangunan masih tergolong cukup sedang. Hal ini dikarenakan kepadatan bangunan di kawasan tersebut sebesar 25 bangunan/ ha.

i. *Activity support*



Gambar 21. Activity Support
Sumber: Hasil pengamatan pribadi

Kawasan Blok M memiliki program ruang untuk aktivitas yang beragam, mulai dari pusat perdagangan, hotel, bank, tempat ibadah, pendidikan hingga farmasi. Hal ini membuat program-program tersebut saling mendukung satu sama lain. Variasi dari aneka program tersebut menjadikan Kawasan Blok M sebagai area *one stop living*.



Gambar 22. Plaza Blok M sebagai pusat perdagangan

Sumber: Dokumentasi pribadi



Gambar 23. Keterkaitan antara bangunan yang digunakan sebagai bank, hotel dan tempat berdagang.

Sumber: Dokumentasi pribadi

j. *Sirkulasi dan Parkir*

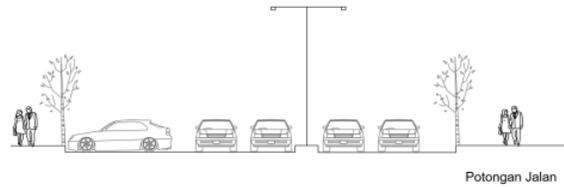
Diagram di bawah menunjukkan hubungan jalan protokol dan titik parkir pada Kawasan Blok M. Terlihat bahwa titik parkir mudah diakses karena terletak berdampingan dengan jalan protokol. Sayangnya posisi parkir masih tersebar sehingga memotong beberapa jalur pedestrian.



Gambar 24. Sirkulasi dan parkir
Sumber: Hasil pengamatan pribadi



Gambar 27. Parkiran Mobil
Sumber: Dokumentasi pribadi



Gambar 28. Gambar Potongan Jalan
Sumber: Hasil pengamatan pribadi



Gambar 25. Sirkulasi dan parkir
Sumber: Dokumentasi pribadi

k. Konservasi

Diagram di atas menunjukkan beberapa area yang di preservasi di Kawasan Blok M. Beberapa diantaranya adalah Gedung Bundar, Graha Wijaya, Lintas Melawai dan Ambai Building.



Gambar 26. Parkir Motor
Sumber: Dokumentasi pribadi



Gambar 29. Preservasi
Sumber: Hasil pengamatan pribadi

l. Building Form and Massing



Gambar 30. Skyline Blok M
Sumber: Dokumentasi pribadi



Gambar 31. Skyline Blok M
Sumber: Hasil pengamatan pribadi



Gambar 32. Building Form 1
Sumber: Dokumentasi pribadi



Gambar 33. Building Form 2
Sumber: Dokumentasi pribadi



Gambar 34. Building Form 3
Sumber: Dokumentasi pribadi

Dari beberapa gambar di atas, dapat diketahui bahwa *skyline* Kawasan Blok M didominasi oleh gedung tinggi dan jalan layang yang memadati kawasan ini.

m. Signage

Dari beberapa foto di bawah ini dapat disimpulkan bahwa Kawasan Blok M merupakan kawasan yang ramah terhadap pejalan kaki karena memiliki trotoar yang cukup lebar dan juga terdapat *Braille Blok* untuk menuntun pejalan kaki yang tunanetra. Selain trotoar, kawasan ini juga memiliki jalur khusus sepeda pada beberapa ruas jalan protokol.



Gambar 35. Jalur Sepeda
Sumber: Dokumentasi pribadi



Gambar 36. Sirkulasi pedestrian
Sumber: Dokumentasi pribadi



Gambar 37. Sirkulasi pedestrian
Sumber: Dokumentasi pribadi



Gambar 38. Sirkulasi pedestrian dan jalan raya
Sumber: Dokumentasi pribadi

Analisa SWOT

Berikut di bawah ini paparan Analisa SWOT yang didapatkan dari hasil analisa tapak yang sudah dilakukan sebelumnya.

a. *Strength*

- Tersedianya jaringan infrastuktur pada jalan primer yang sudah cukup baik.



Gambar 39. Sarana Prasarana Jalan
Sumber: Dokumentasi pribadi

- Keberadaan zona komersial dan residensial yang mendominasi kawasan.
- Memiliki banyak *open space* dan Ruang Terbuka Hijau yang cukup banyak dan tersebar.
- Keberadaan Terminal Blok M sebagai pusat transit moda transportasi.

- Sejarah dan citra kawasan yang sudah terbentuk sejak dulu.

b. *Weakness*

- Padatnya kendaraan menjadi penyebab macet di kawasan ini. Hal ini juga menimbulkan banyaknya polusi yang berasal dari asap kendaraan bermotor.
- Desain trotoar yang masih kurang maksimal.
- Parkir kendaraan bermotor yang tersebar dan mengganggu kenyamanan pedestrian.
- Jaringan jalur sepeda yang masih belum maksimal.
- Masih ada beberapa area yang belum terkoneksi dengan jaringan pedestrian.

c. *Opportunity*

- Citra kawasan yang sudah terbentuk di mata masyarakat.
- Pusat moda transportasi yang semakin berkembang, terutama dengan keberadaan Stasiun MRT yang berjarak hanya sekitar 250-meter dari kawasan.



Gambar 40. Pintu Masuk MRT
Sumber: Dokumentasi pribadi

d. *Threats*

- Perubahan *trend* minat masyarakat terhadap pusat perbelanjaan.
- Semakin meningkatnya kepadatan masyarakat berbanding dengan terbatasnya ruang kota.

Konsep Desain

Dari hasil pembahasan teori, preseden, dan analisa tapak maka berikut di bawah ini beberapa kondisi yang dianggap penting untuk dijadikan strategi di dalam pengembangan Kawasan. Adapun kondisi tersebut di antaranya adalah:

- Keberadaan Terminal Blok M sebagai pusat transit moda transportasi publik, sehingga hubungan aksesibilitas pejalan kaki dan pesepeda dari dan ke arah terminal harus diperhatikan. Hal ini diharapkan mampu mengurangi pengguna kendaraan pribadi di sekitar kawasan.
- Kondisi eksisting kawasan komersial yang cukup padat, seringkali menyebabkan kemacetan sehingga mengurangi kenyamanan pejalan kaki dan pesepeda. Oleh sebab itu, diperlukan adanya variasi dan peningkatan kepadatan fungsi ruang di kawasan, selain itu penataan parkir dirasa penting.
- Sebagai salah satu daya tarik pejalan kaki dan pesepeda, diperlukan *nodes* kawasan yang sekaligus menjadi identitas dari kawasan.
- Peningkatan kualitas dan kuantitas jaringan infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda untuk meningkatkan permeabilitas kawasan.

Adapun diagram konsep dari strategi-strategi tersebut di atas dapat dilihat di bawah ini (Gambar 41-43).

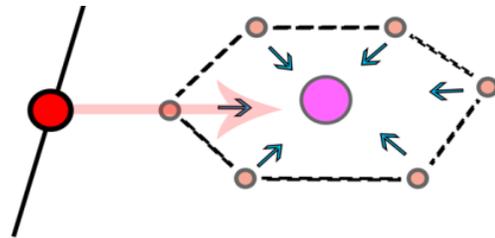
A. Hubungan transportasi dengan retail



Gambar 41. Jaur MRT dan Angkutan Umum

Sumber: Analisa Pribadi

Tingginya mobilitas masyarakat yang berasal dari pengguna jaringan transportasi publik baik pada masa kini dan masa yang akan datang, maka posisi halte akan dibuat menyebar di sekitar retail dan terhubung dengan Stasiun MRT yang akan selesai sebentar lagi.

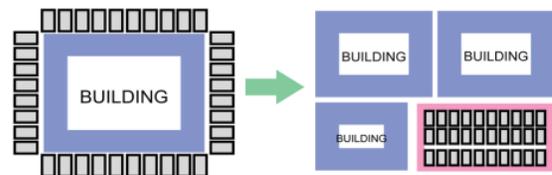


LEGENDA :
 ● RETAIL
 ● HALTE MINI BUS
 ● HALTE MRT

Gambar 42. Hubungan MRT dengan Halte

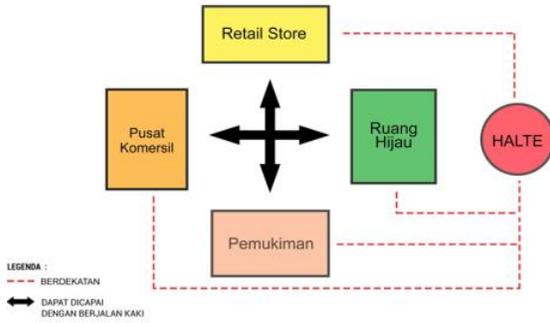
Sumber: Analisa Pribadi

Sebagai pendukung dari jaringan transportasi publik, maka akan disediakan jalur sepeda dan jalur pedestrian. Hal ini bertujuan untuk memudahkan pengguna transportasi dalam berpindah moda serta mengakses destinasi akhirnya.



Gambar 43. Sistem parkir

Sumber: Analisa Pribadi



Gambar 47. Hubungan Ruang
 Sumber: Analisa Pribadi

V. Desain

Dari beberapa strategi perancangan yang sudah dijabarkan di atas, maka proposal perancangan Kawasan Blok M yang baru dapat dilihat pada Gambar 48 – 52 di bawah ini:

Master Plan Desain



Gambar 48. Mster Plan Blok M
 Sumber: AnalisaPribadi

Site Plan



Gambar 49. Site Plan Blok M
 Sumber: Analisa Pribadi

Dari Site Plan diatas dapat terlihat konektivitas yang lebih baik antar gedung perdagangan di dalam Kawasan Blok M.



Gambar 50. Jalur Sepeda dan Konsep Shopping Street

Sumber: Dokumentasi Pribadi



Gambar 51. Angkutan Umum Sebagai Transpotasi Utama

Sumber: Dokumentasi Pribadi



Gambar 52. Jalur Sepeda dan Konsep Shopping Street

E. KESIMPULAN

Berdasarkan proposal penataan infrastruktur di Kawasan Blok M, dengan menggunakan konsep *Transportation Hub-Shopping Retail*, maka ada beberapa perubahan yang akan terjadi di sekitar kawasan, yaitu:

- perubahan alur kendaraan bermotor menjadi jalur sepeda dan pejalan kaki.
- mengembangkan sistem fasad komersial di sepanjang jalur sepeda dan pejalan kaki untuk meningkatkan kualitas pengalaman ruang pengguna.
- Konektivitas antara jalur pedestrian dan area komersial dibuat sedekat mungkin.
- Sebagai pusat transit moda transportasi antara Terminal Blok M, Stasiun MRT Blok M, dan Stasiun Transjakarta Blok M, mobilitas pengguna harus dibuat aman, nyaman, dan semudah mungkin.

DAFTAR PUSTAKA

- Adnina, A., Ginting, N., Maulidy, A., Departemen, N., Wilayah, P., & Sipil, F. T. (2017). K karakteristik Jalur Pedestrian di Kawasan Blok, 6(2).
- Bella Zastia. Sejarah Blok M. Diakses dari http://www.academia.edu/29385783/SEJARAH_BLOK_M, pada 2 Agustus 2018
- Boru, J. El. (2014). *AJIAN PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN LAYANG JANTI (JANTI FLYOVER) TERHADAP PERKEMBANGAN TATA RUANG KAWASAN JANTI (Studi Kasus : kawasan Janti, Desa Caturtunggal, Kabupaten Sleman, D.I Yogyakarta)*. UAJY. Retrieved from <http://e-journal.uajy.ac.id/id/eprint/5240>
- <https://jakarta.bisnis.com/read/20150511/387/432168/djakarta-tempoe-doeloe-inilah-asal-usul-blok-m-jakarta-selatan>, diakses online pada 1 September 2018

- <https://ridwankamil.wordpress.com/2008/09/27/7-tren-desain-urban-di-asia/>, diakses online pada 15 Agustus 2018
- <https://www.beritasatu.com/jakarta/445733-kota-bogor-kembangkan-18-aplikasi-penunjang-smart-city.html>, diakses online pada 9 Agustus 2018
- http://www.jabarprov.go.id/index.php/news/29013/Tiga_Identitas_Kota_Bogor, diakses online pada 1 September 2018
- <https://www.kompasiana.com/musniumar/5789a38bf09273f5228d6318/blok-m-kawasan-perdagangan-paling-dinamis-di-dki-yang-menggeliat-24-jam>, diakses online pada 17 Agustus 2018
- <https://www.merdeka.com/uang/kisah-alun-alun-indonesia-toko-ritel-bertahan-di-tengah-gencarnya-belanja-online.html>, diakses online pada 8 Agustus 2018
- <https://travel.kompas.com/read/2018/06/18/120500427/sejarah-blok-m-dulunya-tempat-nongkrong-anak-muda-era-80-an->, diakses online pada 19 September 2018
- Lynch, Kevin. *The Image of the City*. 1960. MIT Press Cambridge: Massachussets
- Pattymahu, Derby. R. *Gerbang Sebagai Pembentuk Identitas Kota, Studi Kasus Koridor Jalan Trans Sulawesi di Malalayang Manado*. <https://media.neliti.com/media/publications/60314-ID-gerbang-sebagai-pembentuk-identitas-kota.pdf>, diakses online pada 6 Agustus 2018
- Adnina, A., Ginting, N., Maulidy, A., Departemen, N., Wilayah, P., & Sipil, F. T. (2017). K karakteristik Jalur Pedestrian di Kawasan Blok, 6(2).
- Boru, J. El. (2014). *AJIAN PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN LAYANG JANTI (JANTI FLYOVER) TERHADAP PERKEMBANGAN TATA RUANG KAWASAN JANTI (Studi Kasus : kawasan Janti, Desa Caturtunggal, Kabupaten Sleman, D.I Yogyakarta)*. UAJY. Retrieved from <http://e-journal.uajy.ac.id/id/eprint/5240>
- Kawasan Glodok Pancoran yang berada di luar benteng Batavia juga menjadikan ciri khas kawasan semakin kuat. Keberadaan kawasan ini disebabkan pemerintah 1. (2014), (April 2015), 1–

10.
Shirvani, H. (1985). *The Urban Design
Process*. New York: Van Nostrand
Reinhold.