

SURAT TUGAS

Nomor: 9-R/UNTAR/Pengabdian/II/2023

Rektor Universitas Tarumanagara, dengan ini menugaskan kepada saudara:

MEKAR SARI SUTEJA, S.T., M.Sc.

Untuk melaksanakan kegiatan pengabdian kepada masyarakat dengan data sebagai berikut:

Judul : Evaluasi Realisasi UDGL - MRT Tahap 1 (Area Dalam Tembok Blok M), DKI Jakarta
Mitra : Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan DKI Jakarta
Periode : Semester Ganjil 2022/2023

Demikian Surat Tugas ini dibuat, untuk dilaksanakan dengan sebaik-baiknya dan melaporkan hasil penugasan tersebut kepada Rektor Universitas Tarumanagara

13 Februari 2023

Rektor



Prof. Dr. Ir. AGUSTINUS PURNA IRAWAN

Print Security : 614cb3ae00f036a2886cab2f1f7113fa

Disclaimer: Surat ini dicetak dari Sistem Layanan Informasi Terpadu Universitas Tarumanagara dan dinyatakan sah secara hukum.

Lembaga

- Pembelajaran
- Kemahasiswaan dan Alumni
- Penelitian & Pengabdian Kepada Masyarakat
- Penjaminan Mutu dan Sumber Daya
- Sistem Informasi dan Database

Fakultas

- Ekonomi dan Bisnis
- Hukum
- Teknik
- Kedokteran
- Psikologi
- Teknologi Informasi
- Seni Rupa dan Desain
- Ilmu Komunikasi
- Program Pascasarjana



UNTAR
Universitas Tarumanagara

**PRODI SARJANA ARSITEKTUR
UNIVERSITAS TARUMANAGARA**

**"EVALUASI REALISASI
UDGL - MRT TAHAP 1
(AREA DALAM
TEMBOK BLOK M),
DKI JAKARTA"**

**SEMESTER GANJIL
2022/2023**

***Sebagai Masukan untuk
Dinas Cipta Karya,
Tata Ruang Dan
Pertanahan DKI Jakarta***

PENYUSUN:

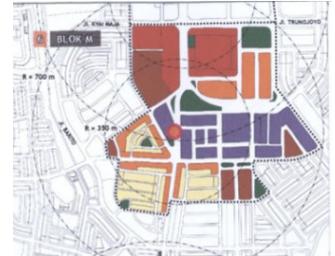
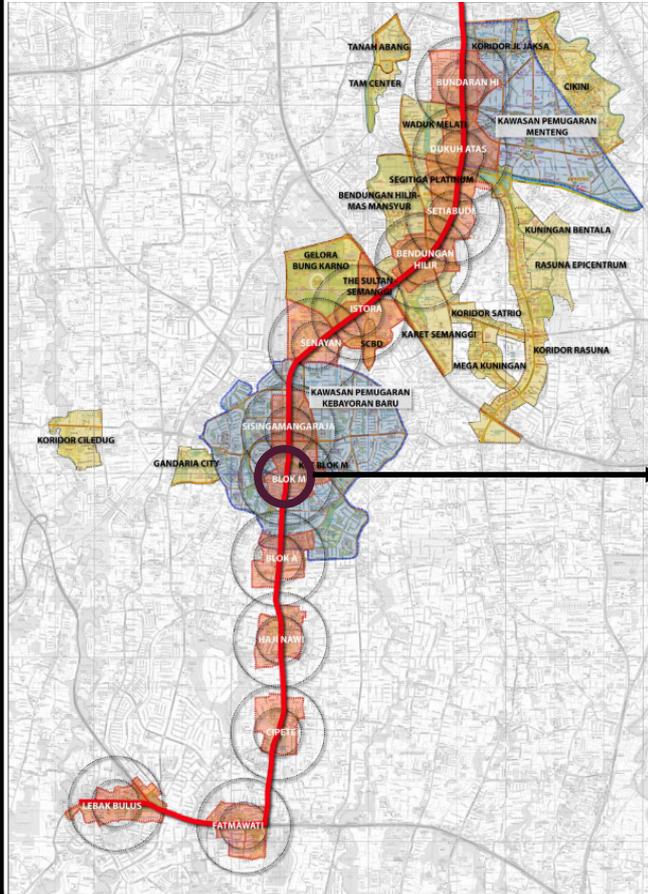
VERIN NOVELLA C. (315200004)

KAVITA LAURENSIA B. (315200006)

JANICE ADRIANA W. (315200008)

CHRISTIAN DENIANTO, S.T., M.T.

MEKAR SARI SUTEJA, S.T., MSc.



UDGL AREA DALAM TEMBOK BLOK M



DAFTAR ISI

1. TATA GUNA LAHAN
2. KEPADATAN BLOK (INTENSITAS PENGEMBANGAN KAWASAN)
3. RUANG TERBUKA HIJAU
4. KETINGGIAN BANGUNAN DAN SKYLINE
5. INTEGRASI PENGEMBANGAN DAN TRANSIT
6. KONEKTIVITAS PEJALAN KAKI
7. INFRASTRUKTUR KHUSUS SEPEDA
8. KONEKTIVITAS KENDARAAN BERMOTOR
9. RUANG PUBLIK
10. SEKTOR INFORMAL
11. KESIMPULAN

1. Tata Guna Lahan



PANDUAN UDGL

1. Rencana tata guna lahan dalam Kawasan TOD Blok M - Sisingamangaraja merujuk kepada RDTR dan Peraturan Zonasi Provinsi DKI Jakarta.
2. Tidak ada perubahan pada tata guna lahan persil-persil yang dikonsolidasikan; intensitas pengembangan bangunan pada persil-persil tersebut harus dihitung secara proporsional.
3. Dalam skema konsolidasi lahan, jalan-jalan yang terdapat dalam Peta Rencana DKI Jakarta dan terkena konsolidasi dapat dilebur, digeser, dan dipindahkan dalam persil yang terkonsolidasikan. Fungsi jalan-jalan tersebut harus dikembalikan sebagai jalan umum atau dialihfungsikan menjadi area hijau atau biru dengan luas yang minimal sama; serta harus diserahkan kembali kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.
4. Dalam pengembangan fungsi campuran, perbandingan fungsi komersial terhadap residensial yang disarankan adalah 50 : 50

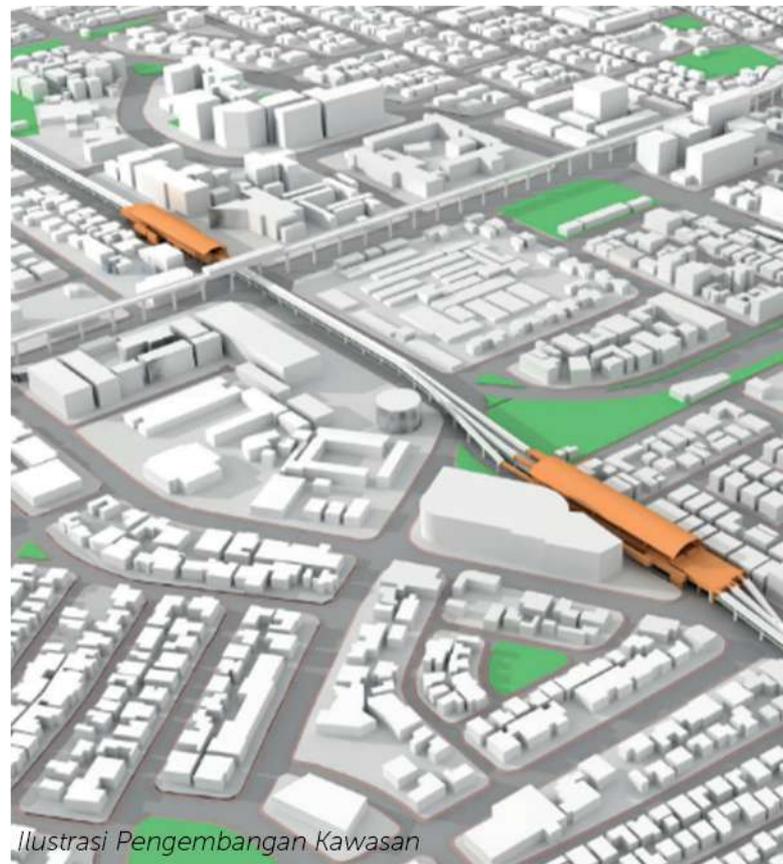
EKSISTING

Pada eksisting, area M Bloc Space tidak sesuai dengan UDGL. Kawasan tersebut direncanakan sebagai sub zona pemerintahan nasional. Selain itu pada area yang sama seharusnya juga terdapat sub zona taman/ruang hijau, namun pada eksistingnya tidak ditemukan adanya ruang hijau ataupun taman.



PANDUAN UDGL

1. Koefisien Dasar Bangunan (KDB) harus sesuai dengan RDTR dan Peraturan Zonasi Provinsi DKI Jakarta.
2. Seluruh fungsi residensial dan komersial dianjurkan untuk mencapai KDB minimal sebesar 50%. Dengan demikian, KDB yang dianjurkan untuk seluruh persil adalah antara 50% - 60%, kecuali terdapat kendala teknis yang tidak memungkinkan hal tersebut.
3. KDB minimal pada fungsi fasilitas umum dan sosial adalah 30%.
4. Seluruh persil diarahkan untuk menempatkan massa bangunannya di sepanjang perimeter lahan perencanaan untuk menciptakan street-wall yang konsisten. Prioritas kedua perletakan massa adalah pada bagian dalam persil.
5. Perletakan bangunan pada perimeter persil boleh diselang oleh akses parkir yang terbatas, drop-off, atau rute akses lain ke dalam persil.
6. Bangunan yang terletak pada perimeter tapak setidaknya harus memiliki ketinggian 2 lantai (6 meter atau lebih), dan tidak lebih dari 4 lantai.



EKSISTING

Pada kawasan Blok M, perimeter lahan perencanaan sudah diisi oleh berbagai bangunan yang juga berperan sebagai street wall.

Beberapa bangunan seperti pada Jl. Panglima Polim sebelah utara dan Jl. Sultan Hasanuddin Dalam dekat terminal bus masih tidak sesuai dengan ketentuan UDGL yang ada dimana tinggi bangunan pada perimeter tapak memiliki ketinggian di atas 4 lantai.



2. Kepadatan Blok (Intensitas Pengembangan Kawasan)



LEGENDA

- Delineasi kawasan perencanaan
- Bangunan eksisting
- Usulan bangunan baru

3. Ruang Terbuka Hijau



PANDUAN UDGL

1. Persil-persil yang berbatasan langsung dengan stasiun dikembangkan dengan KLB maksimum.
2. Persil-persil dengan luas kurang dari 0,5 Ha diarahkan untuk melakukan konsolidasi lahan hingga mencapai luasan minimal sebesar 0,5 Ha.
3. Seluruh persil diarahkan untuk menempatkan massa bangunannya di sepanjang perimeter lahan perencanaan untuk menciptakan street-wall yang konsisten dengan jarak seminimal mungkin dari sempadan bangunan.
4. Seluruh bangunan diletakkan secara tegak lurus atau sejajar dengan jalan di depannya.
5. Area sempadan jalan bertujuan untuk difungsikan sebagai perpanjangan area trotoar.
6. Lantai dasar bagian muka bangunan yang menempel pada sempadan harus memiliki fungsi-fungsi pemicu kegiatan.

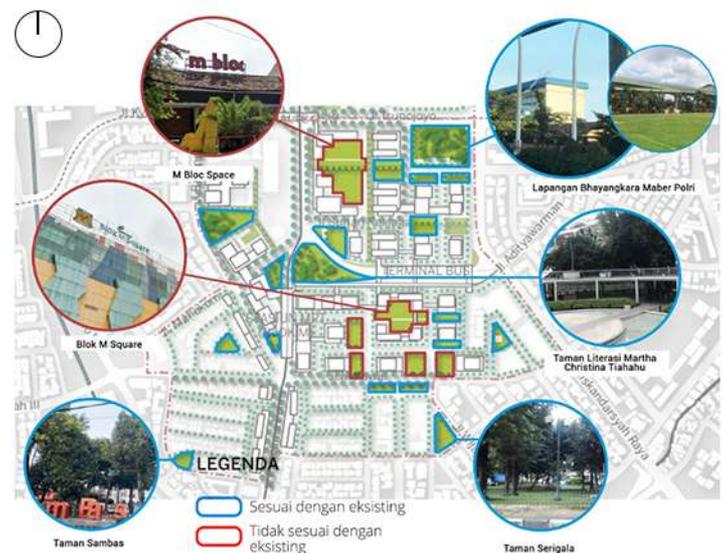


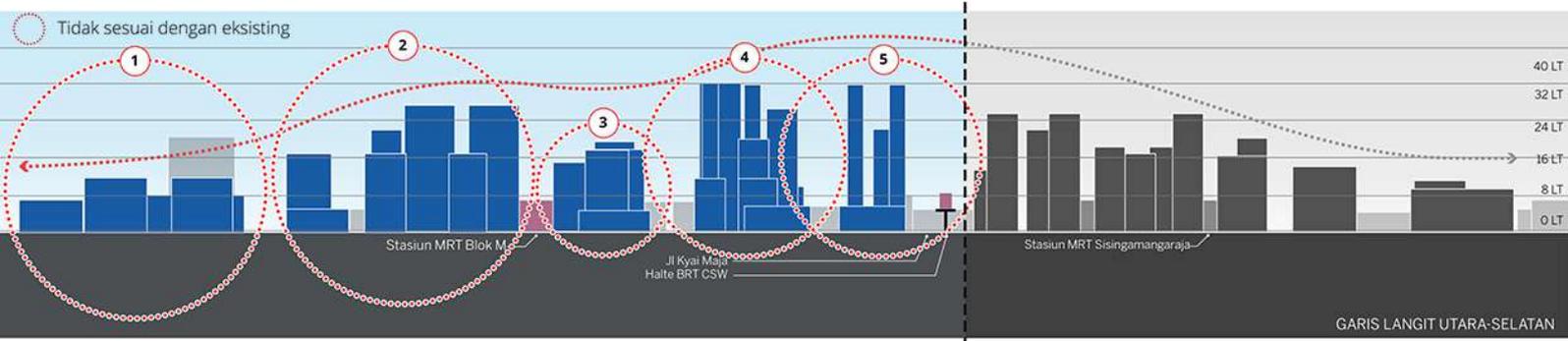
EKSISTING

75% Ruang Terbuka Hijau sudah sesuai dengan UDGL atau peta panduan rancang kota, di mana area-area tersebut sebagian besar dimanfaatkan sebagai taman kota dan lapangan untuk melakukan kegiatan tertentu.

Spot-spot yang tidak sesuai dengan peta panduan rancang kota merupakan area terbangun, yang biasanya memiliki fungsi sebagai bangunan komersial seperti kompleks ruko ataupun mall.

Selain itu, ilustrasi revitalisasi Taman Martha Tiahahu tidak sesuai dengan hasil desain pembangunan eksisting yang telah terealisasi, di mana eksisting merupakan taman baca dengan kolam air radial yang menjadi ikon taman.





4. Ketinggian Bangunan dan Skyline

PANDUAN UDGL

1. Bangunan pada persil-persil yang berbatasan langsung dengan fasilitas transit utama diizinkan untuk dibuat lebih tinggi.
2. Seluruh fungsi residensial dan komersial dianjurkan untuk mencapai KDB minimal sebesar 50%. Dengan demikian, KDB yang dianjurkan untuk seluruh persil adalah antara 50% - 60%, kecuali terdapat kendala teknis yang tidak memungkinkan hal tersebut.
3. Ketinggian bangunan yang terletak dalam jarak 100 meter dari sungai atau badan air lainnya tidak boleh melebihi 150 m untuk menghindari pembayangan berlebih pada ruang terbuka publik yang terdapat di sepanjang tepian sungai.

EKSISTING

Ketinggian eksisting bangunan kawasan Blok M cukup berbeda dari UDGL, terutama bila dilihat pada skyline utara-selatan.

UDGL pada area no. 1 (Gambar 4.1) dan no.2 (Gambar 4.2) memiliki ketinggian bangunan yang berada di kisaran 8-20 lantai, di mana justru eksisting rata-rata memiliki ketinggian hanya 5-6 lantai saja.

UDGL area no. 3 (Gambar 4.3) memiliki ketinggian di kisaran 16-20 lantai, sementara eksisting hanya berkisar 7-8 lantai.

Area no. 4 (Gambar 4.4) dan no. 5 (Gambar 4.5) memiliki rencana UDGL dengan ketinggian 20-32 lantai, sementara ketinggian pada area tersebut tidak ada yang mencapai 8 lantai, bahkan terdapat beberapa sekolah dan fasilitas umum yang hanya mencapai ketinggian sekitar 2-3 lantai saja.

Pada UDGL, ketinggian Stasiun MRT Blok M dan Halte BRT CSW mencapai kisaran 8 lantai, sementara eksistingnya hanya mencapai sekitar 2 lantai saja (+- 8 meter).



(Gambar 4.1)



(Gambar 4.2)



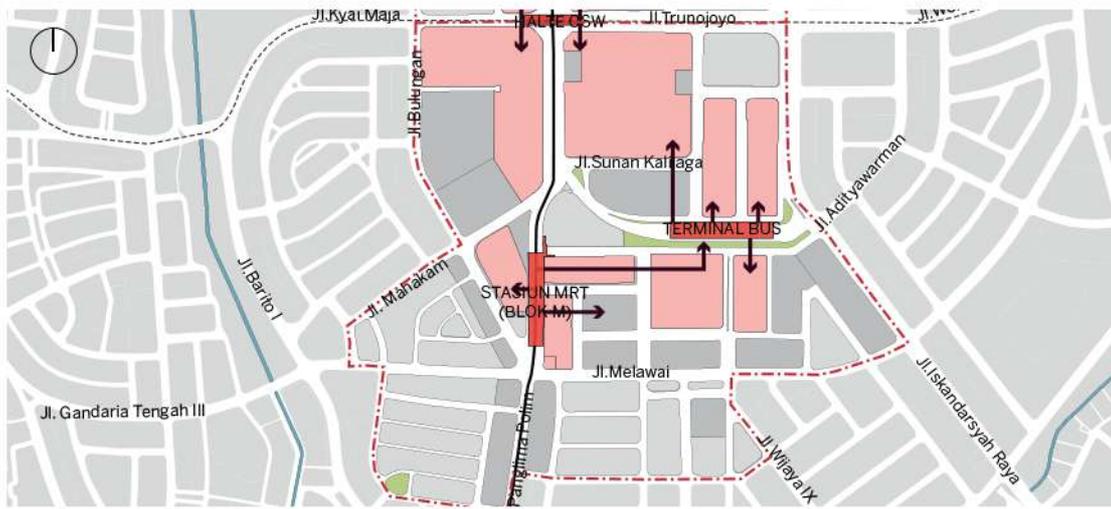
(Gambar 4.3)



(Gambar 4.4)



(Gambar 4.5)



LEGENDA

- - - Delineasi kawasan perencanaan
- Stasiun Transit
- Persil yang dapat dicapai dari area transit
- ↔ Koneksi layang
- - - ↔ - - - Koneksi bawah tanah

5. Integrasi Pengembangan dan Transit

PANDUAN UDGL

1. Integrasi transit dengan pengembangan di sekitarnya dilakukan dengan cara membuka koneksi dari pengembangan menuju fasilitas transit pada level jalan, layang, maupun bawah tanah; atau mengintegrasikan area masuk fasilitas transit ke dalam pengembangan.
2. Jalur-jalur yang menghubungkan stasiun transit harus terbuka untuk umum setidaknya selama waktu operasional MRT Jakarta Koridor 1 Tahap 1.
3. Integrasi transit harus bersifat permeabel dan aksesibel, terutama bagi pejalan kaki.
4. Integrasi transit harus memungkinkan pergerakan dan perpindahan pejalan kaki yang mulus, aman, dan nyaman.

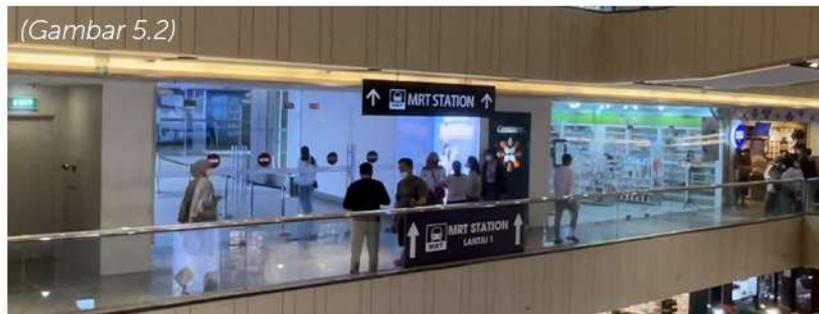
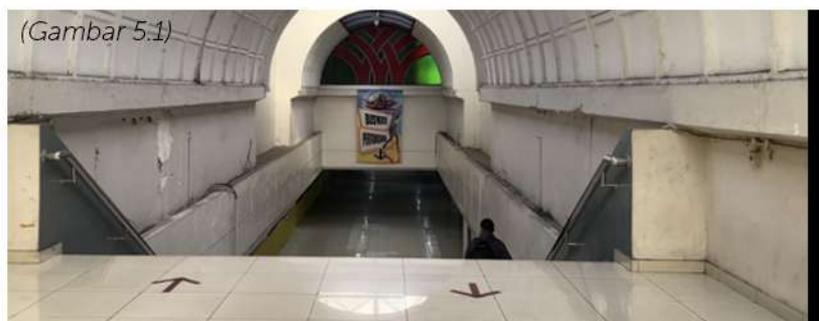


EKSISTING

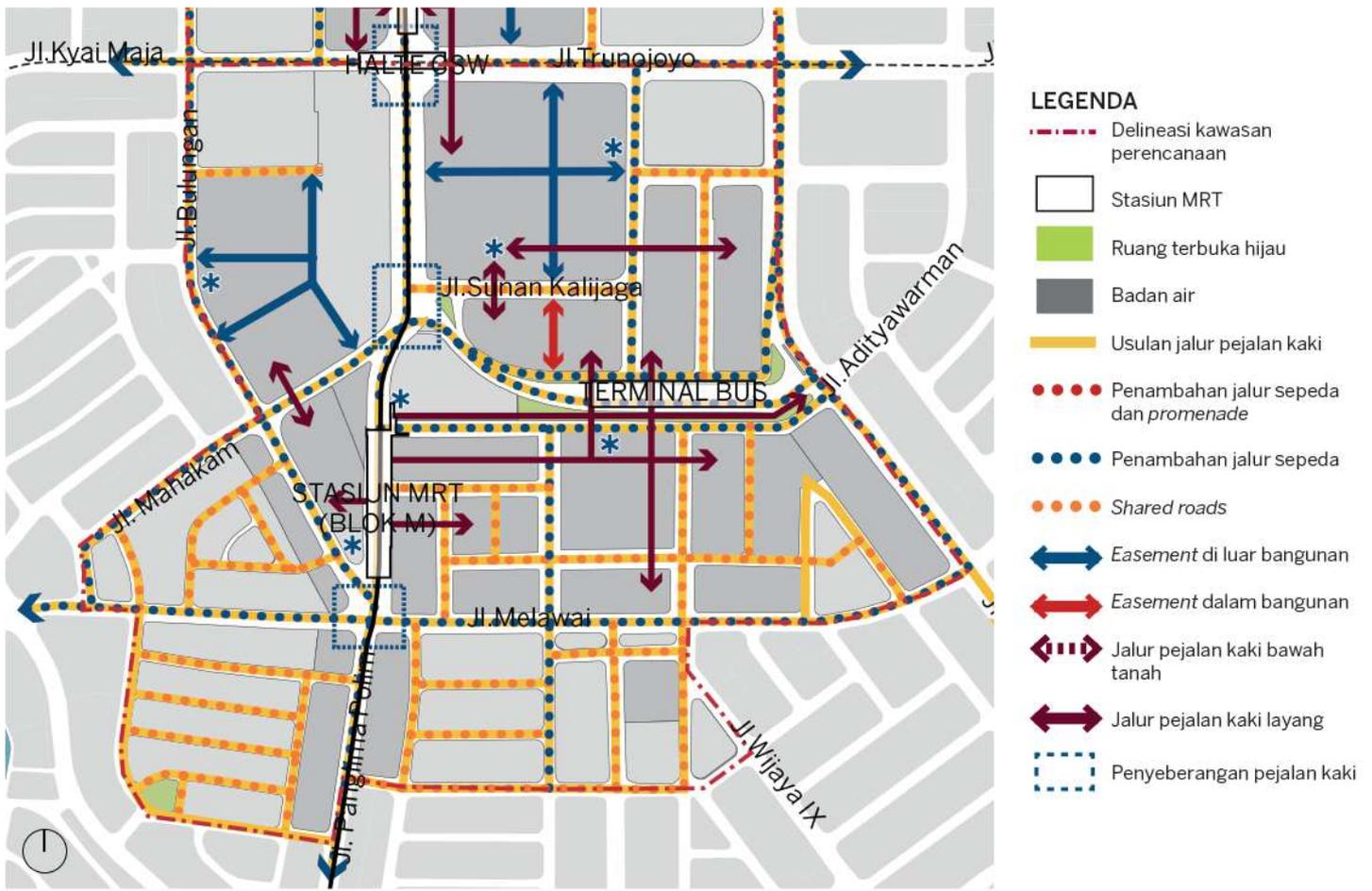
Terdapat perbedaan kualitas aksesibilitas yang cukup jelas antara Terminal Blok M dengan Stasiun MRT Blok M.

Terminal Blok M memiliki akses utama melalui Mal Blok M yang merupakan mal bawah tanah. Mal ini dahulunya ramai dikunjungi orang dan merupakan salah satu pusat utama kawasan, namun sekarang sudah tidak terawat dan cenderung kosong sehingga menciptakan rasa tidak nyaman pada pengunjung. (Gambar 5.1)

Stasiun MRT Blok M terintegrasi langsung dengan Blok M Plaza, di mana mal tersebut terus mendapatkan perbaikan mengikuti perkembangan zaman yang semakin modern, sehingga membuat mal ini tetap hidup dan nyaman didatangi pengunjung. (Gambar 5.2)



6. Konektivitas Pejalan Kaki



PANDUAN UDGL

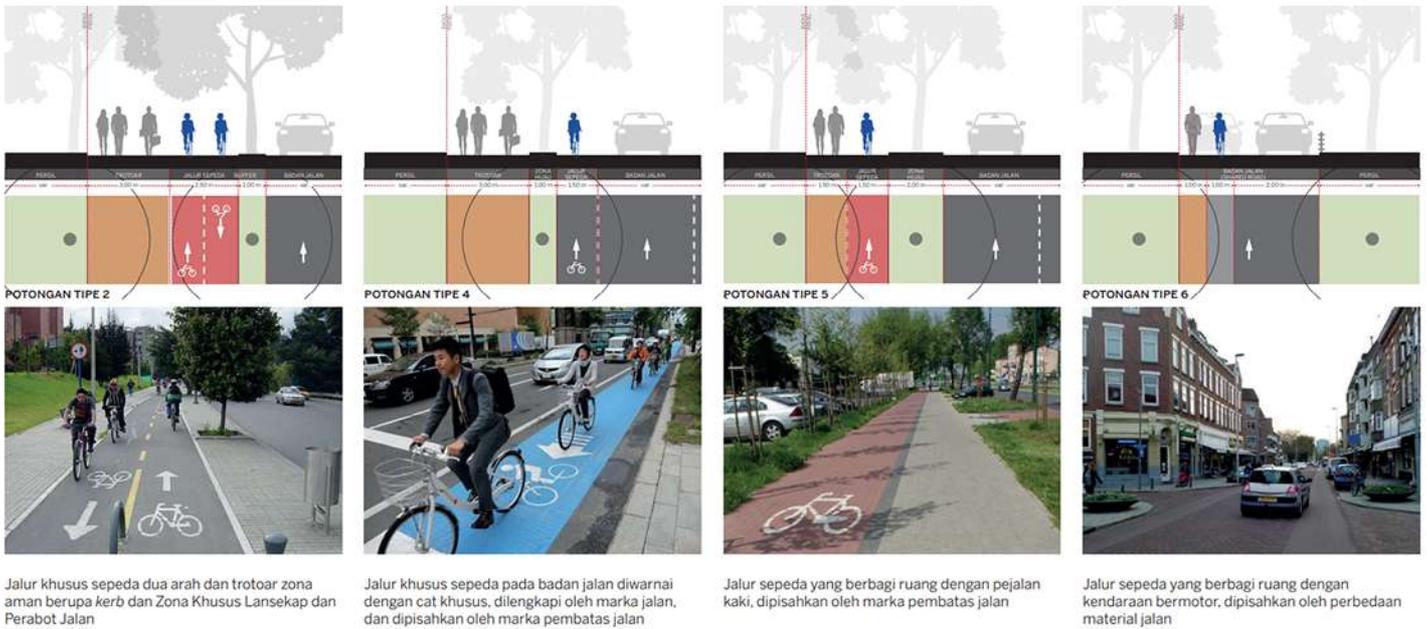
- Seluruh pengembangan bangunan baru dalam Kawasan TOD harus menyediakan koneksi pejalan kaki menuju stasiun transit terdekat pada berbagai level, termasuk level jalan, layang, maupun bawah tanah.
- Seluruh trotoar dalam kawasan ini harus menyediakan ruang gerak pejalan kaki selebar setidaknya 3,0 meter.
- Public easement harus dapat diakses oleh publik setidaknya selama jam operasional MRT Jakarta.
- Seluruh pemilik lahan dengan lebar muka lahan lebih dari 100 meter dalam Kawasan TOD Blok M - Sisingamangaraja harus menyediakan akses tembus bagi pejalan kaki yang terbuka untuk umum (easements) dan melintasi persil dengan lebar 10 meter atau lebih.

EKSISTING

Pada kawasan Blok M, jalan-jalan kolektor menyediakan jalur khusus pedestrian sebesar 2 hingga 3 meter. Untuk jalan lingkungan, trotoar yang disediakan terbatas dan sempit, dengan lebar 1 meter.

Aksesibilitas pejalan kaki terhadap kawasan TOD tersedia dalam bentuk trotoar, jalan layang, dan jalan bawah tanah. Trotoar bersifat terbuka, sedangkan jalan layang dan jalan bawah tanah bersifat tertutup dimana pejalan kaki terlindung dari paparan cuaca panas dan hujan.





7. Infrastruktur Khusus Sepeda

PANDUAN UDGL

1. Pengembangan bangunan baru, stasiun transit, dan transit plaza harus dilengkapi dengan fasilitas untuk sepeda dan pesepeda, seperti fasilitas parkir dan penyimpanan sepeda, toilet, dan perangkat dasar reparasi sepeda.
2. Seluruh pengembangan baru dalam kawasan ini harus menyediakan 1 unit parkir sepeda per 250 m² luas total bangunannya (GFA).
3. Parkir sepeda harus terletak pada jarak tempuh jalan kaki dari area pintu masuk utama mana pun.
4. Lebar jalur khusus sepeda yang disediakan sebaiknya lebih lebar daripada lebar bersih minimal yang disyaratkan untuk memberikan keleluasaan ruang gerak bagi pesepeda.
5. Fasilitas persewaan sepeda atau bike-sharing harus diletakkan pada ruang-ruang publik terutama transit plaza; dan pada area publik dalam persil pengembangan yang mengadaptasi sistem bike-sharing.

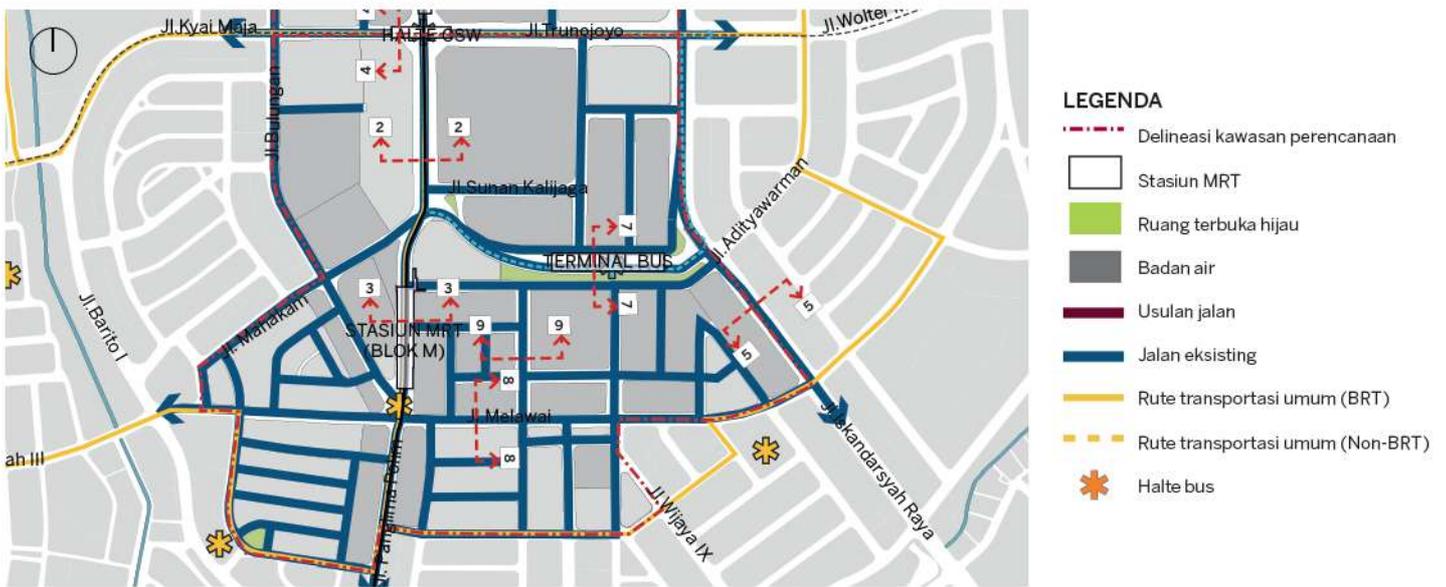


EKSISTING

Infrastruktur khusus sepeda pada eksisting dibanding UDGL hanya sesuai di beberapa bagian Jl. Melawai. Jalur khusus sepeda ini berupa jalur sepeda tipe 4, dimana jalur khusus sepeda pada bagian jalan diwarnai dengan cat khusus, dilengkapi oleh marka jalan, dan dipisahkan oleh pembatas jalan. (Gambar 7.1)

Sedangkan pada bagian jalan lainnya masih tidak terlihat adanya jalur khusus sepeda seperti yang diklasifikasikan pada UDGL. Bahkan areanya pun beberapa dipakai oleh PKL atau dijadikan parkir kendaraan bermotor. (Gambar 7.2)





LEGENDA

- - - Delineasi kawasan perencanaan
- Stasiun MRT
- Ruang terbuka hijau
- Badan air
- Usulan jalan
- Jalan eksisting
- Rute transportasi umum (BRT)
- Rute transportasi umum (Non-BRT)
- ✳ Halte bus

8. Konektivitas Kendaraan Bermotor

PANDUAN UDGL

1. Pergerakan kendaraan bermotor seperti kegiatan antar-jemput harus bersifat sekunder dan tidak boleh menghambat konektivitas pejalan kaki di area stasiun.
2. Ketentuan parkir kendaraan yang dipersyaratkan dalam panduan ini merujuk kepada persyaratan jumlah parkir kendaraan maksimum yang harus disediakan.
3. Akses masuk kendaraan bermotor menuju persil perencanaan harus terletak pada jalan servis atau jalan sekunder, dirancang dengan ukuran seminimal mungkin, serta terhalang secara visual dari jalan.
4. Drop-off kendaraan pada bangunan tidak boleh diletakkan di dekat persimpangan jalan besar/jalan utama.

EKSISTING

Untuk menuju terminal Blok M, pengunjung harus melewati mall bawah tanah. Terdapat beberapa lajur untuk menuju ke tempat pemberhentian metromini, damri, dan lainnya. Kegiatan antar-jemput di sini tidak menghambat konektivitas pejalan kaki, melainkan mendukung konektivitas tersebut dengan adanya area khusus ini. *(Gambar 8.1)*



(Gambar 8.1)

Akses kendaraan bermotor menuju Pasaraya, Mal Blok M, maupun Blok M Square terletak pada jalan sekunder dan masing-masing hanya dapat dilalui oleh maksimal 1 mobil (dirancang dengan ukuran seminimal mungkin). *(Gambar 8.2)*



(Gambar 8.2)

Drop off pada M Bloc Space yang terletak pada pinggir jalan raya tidak diletakkan di dekat persimpangan jalan besar/jalan utama. *(Gambar 8.3)*





LEGENDA

- Delineasi kawasan perencanaan
- Badan Air
- Persil Bangunan
- Transit Plaza
- Taman Kota
- Area Tepian Air
- Taman Lingkungan
- Public Easement
- Plaza Pedestrian
- Jalur Hijau
- Jembatan

9. Ruang Publik

PANDUAN UDGL

1. Ruang publik dan plasa harus dirancang untuk memfasilitasi pergerakan dan kenyamanan pejalan kaki dan di dalam dan di sekitar stasiun transit.
2. Rancangan taman dan ruang terbuka publik harus mengakomodasi pergerakan pesepeda dan pejalan kaki menuju stasiun transit.
3. Kios retail dan PKL boleh diletakkan dalam ruang terbuka sesuai dengan Panduan Sektor Informal serta RDTR dan Peraturan Zonasi Provinsi DKI Jakarta.
4. Ruang-ruang terbuka komunal harus dapat diakses langsung dari area sirkulasi umum, akses masuk, lobi.
5. Aliran air hujan harus dikelola dengan rencana manajemen banjir yang baik untuk memastikan keselamatan pejalan kaki pada saat banjir.



EKSISTING

Area jembatan yang berada di atas Terminal Blok M merupakan rencana pengembangan ke depannya, namun belum terealisasi.

Area no. 1 (Gambar 9.1) merupakan area transit Stasiun Blok M BCA yang terintegrasi langsung ke Plaza Blok M, di mana pada area depan stasiun terdapat titik assembly (titik kumpul). Area ini bisa dicapai dengan cara drop-off atau kiss and ride.

Area no.2 (Gambar 9.2) merupakan merupakan area transit Blok M BCA yang dapat diakses dari titik F (Taman Martha Tiahahu) dengan drop-off atau kiss and ride, serta dekat dengan titik E (Terminal Blok M).



(Gambar 9.1)



(Gambar 9.2)

10. Sektor Informal



LEGENDA

- Delineasi kawasan perencanaan
- Stasiun MRT
- Ruang terbuka hijau
- Badan air
- Hawker center
- Ruang tunggu ojek online
- "Pop up" street

PANDUAN UDGL

1. Sektor informal (PKL) boleh melakukan kegiatan terbatas pada lokasi-lokasi yang telah ditentukan. Seluruh sektor informal (PKL) yang berkegiatan dalam Kawasan TOD harus terdaftar dan mendapatkan izin dan/atau kontrak dari pihak pengelola kawasan.

2. Sektor informal dapat terintegrasi pada bangunan publik seperti kawasan perkantoran, sekolah, rumah sakit, pusat perbelanjaan, dan ruang terbuka publik.

3. Kegiatan sektor informal tidak diperkenankan dilakukan pada koridor utama kota dan jalan-jalan utama.

4. Ruang Khusus PKL/hawker center merupakan bagian dari Kawasan TOD yang diperuntukkan khusus bagi Pedagang Kaki Lima.

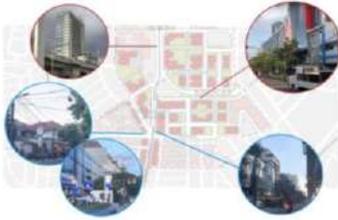
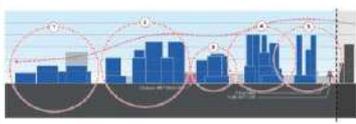
5. Ruang Khusus PKL/hawker center dapat diintegrasikan dengan pengembangan bangunan di sekitarnya.

EKSISTING

Sebagian besar sektor informal tidak sesuai dengan UDGL dikarenakan eksisting merupakan area parkir private ataupun taman. Terdapat hawker center di dekat Plaza Blok M (dekat dengan titik jemput ojek daring grab), namun hawker center tidak sesuai dengan panduan UDGL yang menyatakan bahwa hawker center terintegrasi dengan bangunan sekitar dan tidak berada pada koridor/jalan utama. Terdapat hawker center yang cukup ramai (lingkaran hijau) di sekitar Gultik Blok M, di mana sudut jalan digunakan sepenuhnya untuk area makan dan tempat duduk.



Kesimpulan

Kriteria	Gambar Rencana	Gambar Eksisting	Terealisasi/Tidak
Tata Guna Lahan			Terealisasi
Kepadatan Blok			Terealisasi
Ruang Terbuka Hijau			Terealisasi
Ketinggian Bangunan dan Skyline			Tidak Terealisasi
Integrasi Pengembangan dan Transit			Tidak Terealisasi

Kesimpulan

Kriteria	Gambar Rencana	Gambar Eksisting	Terealisasi/Tidak
Konektivitas Pejalan Kaki			Terealisasi
Infrastruktur Khusus Sepeda			Tidak Terealisasi
Konektivitas Kendaraan Bermotor			Terealisasi
Ruang Publik			Tidak Terealisasi
Sektor Informal			Tidak Terealisasi



UNTAR
Universitas Tarumanagara

PRODI SARJANA ARSITEKTUR
UNIVERSITAS TARUMANAGARA