

PERANCANGAN FUNGSI BARU MAL BLOK M BERORIENTASI TRANSIT DENGAN PENDEKATAN FENOMENOLOGI

Rafael Kelvin Herawan¹⁾, Nafiah Solikhah^{2)*}

¹⁾Program Studi S1 Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, Jakarta
rkherawan@gmail.com

^{2)*} Program Studi S1 Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, Jakarta
nafiahs@ft.untar.ac.id

*Penulis Korespondensi: nafiahs@ft.untar.ac.id

Masuk: 28-06-2024, revisi: 05-10-2024, diterima untuk diterbitkan: 10-10-2024

Abstrak

Tujuan dari studi ini adalah untuk bisa menemukan usulan fungsi baru yang bisa menghidupkan kembali Mal Blok M di masa kini. Awal mulanya Mal Blok M merupakan pasar yang muncul akibat lahirnya terminal Blok M. Dalam perjalanannya, moda di kawasan Blok M terus berkembang dan tidak hanya terminal saja hingga menjadi sebuah kawasan transit. Namun demikian, Mal Blok M justru berhenti berkembang hingga di saat ini bisa dikatakan mati dan tidak berjalan. Oleh karena itu, dengan metode fenomenologi, penulis mencoba memahami fenomena yang terjadi di Mal Blok M dari masa ke masa dengan memahami pengguna di masa jaya Mal Blok M dari berbagai sumber dan mengetahui bagaimana mereka melakukan transit serta turut beraktivitas di Mal Blok M, akan menghasilkan gambaran ruang lingkup untuk bisa menemukan fungsi yang cocok bagi pengguna di masa kini yang masih terus aktif melakukan transit agar bisa kembali beraktivitas di Mal Blok M lagi.

Kata kunci: Blok M; fenomenologi; fungsi; transit

Abstract

The purpose of this study is to propose new functions that can revive Blok M Mall in the present day. Originally, Blok M Mall was a market that emerged due to the establishment of the Blok M terminal. Over time, the transportation modes in the Blok M area have continued to develop, transforming it into a transit area rather than just a terminal. However, Blok M Mall stopped developing and can now be considered defunct and inactive. Therefore, using the phenomenological method, the author attempts to understand the phenomena occurring at Blok M Mall over time by studying the users during its peak period from various sources and understanding how they transited and engaged in activities at Blok M Mall. This will result in a scope of understanding to find suitable functions for current users who are still actively transiting, enabling them to engage in activities at Blok M Mall once again. The method also includes superimpose (referring to the discussion of the method in the main text).

Keywords: Blok M; function; phenomenology; transit

1. PENDAHULUAN

Latar Belakang

Kawasan Blok M merupakan primadona pada masa nya. Awal mulanya kawasan ini hanya berisikan terminal dan pasar, dimana pada tahun 1968 moda transportasi di terminal ini sebagian besar merupakan bus, kopaja, sampai angkutan umum yang berasal dari berbagai titik di ibukota. Dikarenakan terus meningkatnya kepadatan di kawasan ini, kawasan ini pun berkembang juga secara komersial, sehingga tidak hanya menjadi tempat perpindahan atau muara moda saja, tetapi juga menjadi tempat singgah bagi berbagai kalangan untuk mencari hiburan dan berbelanja (Jhonny, 2019).



Gambar 1. Kondisi Blok M Jaman Dulu (1968)
Sumber: kompasiana.com

Pada tahun 1990, akhirnya terminal Blok M direnovasi yang mana bisa kita lihat tampilannya sampai dengan hari ini. Renovasi ini dilakukan dengan tujuan menanggapi kenaikan jumlah penumpang dan moda yang datang ke terminal ini. Di fase kedua dalam diagram dibawah, adanya renovasi terminal pada tahun 1992, peresmian mal bawah tanah pertama dibangun menggantikan pasar, dan juga diresmikan alderon plaza yang turut meramaikan kawasan ini.



Gambar 2. Sequence Perkembangan Kawasan Blok M
Sumber: Penulis, 2024

Seperti pada diagram diatas, masa kejayaan kawasan Blok M di tahun 1995 - 2015 memuncak, berbagai retail komersil, hiburan, dan belanja semakin ramai. Berbagai pengguna moda yang melakukan perpindahan atau turun di kawasan ini, kerap singgah untuk mencari hiburan atau sekedar melihat-lihat barang yang didagangkan. Pilihan barangnya juga sangat menarik mulai dari baju yang terkenal pada masa itu, sampai *handphone* yang baru mulai terkenal pada masa nya (Jhonny, 2019).

Dalam perkembangannya sampai sekarang, moda transportasi di kawasan ini terus bertambah. Seperti sekarang yang mana sudah terdapat transjakarta, MRT, dan juga ojek online. Disaat yang bersamaan, area komersil disini juga berkembang. Tetapi mulai dari 2017 sampai puncaknya pada saat Covid, area komersil disini perlahan mati dan sepi, berbanding terbalik dengan moda transportasi di kawasan ini yang semakin ramai (Jhonny, 2019).

Beberapa titik di kawasan ini memang semakin ramai dengan berbagai backgroundnya masing-masing, ada yang mendapatkan revitalisasi dengan tambahan fungsi yang cocok dengan gaya nongkrong anak muda sekarang, ada juga kafe yang dijadikan tempat pengambilan gambar sebuah film layar lebar. Tetapi justru mal disini semakin sepi hingga mati. Seperti Plaza Blok M yang toko-tokonya tidak pernah buka seluruhnya, dan titik terparahnya adalah di Mal Blok M, dimana disini lebih dari setengah toko nya tutup, dan sudah tidak berfungsi seperti sebuah mal lagi (Jhonny, 2019).

Meskipun Mal ini merupakan jalur utama bagi orang-orang yang akan transit dari halte transjakarta ke stasiun MRT juga ke berbagai titik transportasi lainnya, tidak menjadikan orang yang lewat tertarik untuk singgah karena tidak ada toko nya yang buka atau fungsi apapun yang berjalan disini bagi mereka. Satu-satunya fungsi adalah bengkel dan showroom mobil di lantai basement paling dalam yang khusus bagi orang yang ingin servis atau cari mobil. Ini menjadikan lebih dari setengah luas mal ini dan lebih dari setengah waktu mal ini tidak difungsikan (Jhonny, 2019).

Rumusan Permasalahan

Blok M Mal yang memiliki sejarah serta masa kejayaan dimasa lampau sebagai sebuah fungsi komersil yang terkenal komplit, sekarang sudah hampir tidak difungsikan lagi. Padahal mal ini merupakan sebuah jalur potensial yang dilewati orang-orang yang melakukan kegiatan transit. Maka muncul pertanyaan: Bagaimana fungsi yang baik dan cocok dengan kondisi masyarakat sekarang yang aktif berkegiatan di kawasan Blok M Mal?

Tujuan

Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui fungsi program yang cocok dan bisa mewadahi aktivitas transit yang sekarang aktif menjadi kegiatan sehari-hari pengguna moda transportasi yang melintas disana, serta fungsi program yang cocok dan bisa menjadi daya tarik bagi masyarakat sekitar kawasan sebagaimana dimiliki di masa jaya Mal Blok M.

2. KAJIAN LITERATUR

Placeless Place

Bila kita berangkat dari kata *placeless*, menurut *Cambridge dictionary* memiliki 2 arti yaitu *similar to many other places and with no special character, or resulting in places dan not in, or connected with, any particular place*. Dan bila kita tambahkan kata *place* setelah kata *placeless* menjadi *Placeless place* memiliki arti *an imaginary place or a place which has no physical existence, atau dapat juga indistinguishable from other such places in appearance or character*.

Pada kata *Placelessness* dalam *Dictionary of human geography* yang diterbitkan oleh *Oxford* tahun 2013 menyatakan sebagai berikut *The condition of an environment lacking significant places and the associated attitude of a lack of attachment to place caused by the homogenizing effects of modernity*, dari kedua kata *Placeless place* maupun *Placelessness* memiliki point penting yaitu: tidak adanya karakter yang spesifik atau special dan tidak memiliki keterikatan (lepas /berdiri sendiri).

Masyarakat pada awalnya menyukai dan menikmati kotanya tetapi perlahan menjadi bosan, dan berusaha mencari hal “baru” dan kemudian meninggalkan kembali dan terus berulang. Kondisi ini menyebabkan tidak adanya keterikatan masyarakat terhadap tempatnya (*placeless*) kemudian menjadi abai dengan tempatnya. Tempat yang seperti ini seperti panggung hiburan atau film yang dinikmati sesaat ketika dalam ruang bioskop atau layar *handphone* semata.

Apa yang terjadi pada film itu hanyalah hiburan semata, tidak memiliki makna bagi pemirsanya, karena dalam benaknya apa yang dilihat hanyalah “imajinasi” yang tidak ada hubungannya dengan dirinya atau komunitasnya. *Placeless* sangatlah mudah terjadi karena pembangunan yang masif yang tidak memiliki hubungan dengan masyarakatnya menjadikan “*place*” hanya bermakna menjadi *space* semata.

Kawasan Transit

Kawasan transit adalah tempat di mana orang, atau barang, dapat bergerak di antara dua atau lebih tempat. Kawasan transit sering disebut dalam literatur urbanistik sebagai area penting yang membantu konektivitas dan interaksi antara berbagai jenis transportasi. Stasiun kereta, terminal bus, pelabuhan, bandara, dan pusat pertukaran moda lainnya biasanya termasuk dalam kawasan transit. Di kawasan ini, orang atau kargo melakukan perpindahan dengan berbagai tujuan dan asal kedatangan yang berbeda (Renne dan Curtis, 2011).

Kawasan transit seringkali menjadi pusat aktivitas ekonomi dan komersial yang biasanya turut mendorong pertumbuhan daerah disekitarnya. Dari sisi perkotaan, kawasan transit dianggap memiliki potensi untuk menjadi katalisator pengembangan perkotaan yang berkelanjutan di mana berbagai fasilitas publik, bisnis, dan tempat tinggal dapat berkembang secara terintegrasi. Pengelolaan kawasan transit berfokus pada pemanfaatan lahan yang efisien, pembangunan infrastruktur yang terpadu, dan penyediaan aksesibilitas yang baik. Oleh karena itu, penelitian tentang kawasan transit tidak hanya menekankan aspek teknis transportasi, tetapi juga menekankan betapa pentingnya perencanaan kawasan yang menyeluruh untuk menciptakan lingkungan yang ramah, efektif, dan berkelanjutan (Renne dan Curtis, 2011).

Pusat Transit

Bangunan pusat transit, dalam konteks arsitektur, adalah fasilitas yang dirancang untuk mengakomodasi dan mengintegrasikan berbagai bentuk transportasi umum. Bangunan ini biasanya meliputi terminal bus, stasiun kereta api, stasiun metro, atau kombinasi dari beberapa moda transportasi. Tujuan utama dari pusat transit adalah untuk memfasilitasi pergerakan penumpang dengan efisien dan nyaman, memungkinkan mereka untuk berpindah dari satu moda transportasi ke moda lainnya dengan mudah. Desain bangunan pusat transit sering kali mencakup elemen-elemen seperti area tunggu, platform keberangkatan dan kedatangan, fasilitas komersial, serta aksesibilitas yang baik untuk semua pengguna, termasuk penyandang disabilitas (Golinska dan Romano, 2012).

Secara arsitektural, pusat transit memainkan peran penting dalam struktur dan fungsi kota modern. Mereka sering ditempatkan di lokasi strategis untuk mengoptimalkan konektivitas dan aksesibilitas. Desain pusat transit harus mempertimbangkan aliran penumpang, keselamatan, dan kenyamanan. Selain itu, bangunan ini juga harus mampu menangani volume lalu lintas yang tinggi dan memfasilitasi pergerakan penumpang yang lancar. Arsitek dan perencana kota bekerja sama untuk memastikan bahwa pusat transit tidak hanya berfungsi secara efisien tetapi juga estetis dan selaras dengan lingkungan sekitarnya (Golinska dan Romano, 2012).

Pusat transit juga berfungsi sebagai katalisator pengembangan ekonomi di sekitar area tersebut. Keberadaan pusat transit dapat meningkatkan nilai properti di sekitarnya, mendorong pembangunan komersial dan residensial, serta meningkatkan aksesibilitas ke berbagai bagian kota. Selain itu, pusat transit dapat membantu mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, mengurangi kemacetan lalu lintas, dan berkontribusi pada keberlanjutan lingkungan dengan mendorong penggunaan transportasi umum yang lebih efisien dan ramah lingkungan (Vuchic, 2011).

Dalam konteks perancangan pusat transit, beberapa literatur penting memberikan panduan dan wawasan yang mendalam. Misalnya, dalam buku "Transit-Oriented Development: Making It Happen" oleh John Renne dan Carey Curtis, dibahas bagaimana perancangan pusat transit dapat mendukung pengembangan berbasis transit yang berkelanjutan. Sementara itu, dalam "Designing Transportation Systems for Sustainability" oleh Paulina Golinska dan Carlos Andres

Romano, dibahas prinsip-prinsip desain yang mengintegrasikan aspek-aspek keberlanjutan dalam perencanaan sistem transportasi, termasuk pusat transit (Vuchic, 2011).

Moda Transportasi

Moda transportasi adalah berbagai jenis sarana yang digunakan untuk mengangkut orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain, mencakup kereta api, bus, metro, sepeda, dan kendaraan pribadi. Dalam konteks arsitektur pembangunan pusat transit, moda transportasi ini perlu diintegrasikan secara efisien untuk menciptakan sistem transportasi yang nyaman, aman, dan ramah lingkungan. Integrasi ini memerlukan perencanaan arsitektural yang cermat, memperhitungkan aliran penumpang, aksesibilitas, dan hubungan antar moda (Cervero, 1998).

Pusat transit yang dirancang dengan baik harus mampu mengakomodasi berbagai moda transportasi, memastikan kemudahan berpindah antar moda. Menurut Renne dan Curtis (2011), pengintegrasian moda transportasi di pusat transit dapat meningkatkan efisiensi dan kenyamanan pengguna. Desain pusat transit harus mempertimbangkan aspek-aspek seperti penempatan peron, jalur pejalan kaki, dan fasilitas pendukung seperti eskalator dan lift, yang mempermudah pergerakan penumpang dan mengurangi jarak berjalan kaki.

Keberlanjutan lingkungan juga merupakan faktor penting dalam desain pusat transit. Menurut Golinska dan Romano (2012), ditekankan pentingnya mengurangi jejak karbon dengan mendorong penggunaan transportasi umum dan moda transportasi ramah lingkungan, seperti sepeda. Desain pusat transit harus mencakup fasilitas parkir sepeda, stasiun pengisian kendaraan listrik, dan ruang hijau yang dapat meningkatkan kualitas udara dan kenyamanan bagi pengguna, serta mendorong penggunaan moda transportasi yang lebih berkelanjutan.

Namun, pembangunan pusat transit menghadapi tantangan signifikan dalam mengelola aliran penumpang yang tinggi dan heterogenitas moda transportasi. Menurut Cervero (1998), dinyatakan bahwa koordinasi antara berbagai moda transportasi membutuhkan perencanaan yang hati-hati dan kerjasama antara pemerintah, operator transportasi, dan masyarakat. Desain arsitektural harus fleksibel dan mampu beradaptasi dengan perubahan kebutuhan dan perkembangan teknologi di masa depan.

Lebih lanjut, Menurut Vuchic (2011), disebutkan bahwa pusat transit juga harus dirancang untuk meningkatkan konektivitas dan aksesibilitas. Pusat transit yang efisien dapat mengurangi waktu perjalanan dan meningkatkan produktivitas ekonomi dengan membuat akses ke berbagai bagian kota lebih mudah. Demikian pula, Papacostas dan Prevedouros dalam *Transportation Engineering and Planning* menyoroti pentingnya desain yang memperhitungkan aliran penumpang, keamanan, dan kenyamanan untuk memastikan pusat transit berfungsi optimal dan memberikan manfaat maksimal bagi pengguna dan lingkungan sekitarnya.

Fenomenologi

Metode fenomenologi yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah sebuah pendekatan kualitatif yang memiliki tujuan untuk memahami pengalaman pengguna dan interaksinya dengan fungsi program yang ada di dalam suatu ruang atau lingkungan. Pendekatan ini menekankan pengalaman dan pemahaman pengguna terhadap ruang, bukan hanya pada aspek fisik atau teknis saja. Menurut Creswell (2013), "Fenomenologi mencari untuk menggali dan mendeskripsikan makna dari pengalaman hidup manusia dalam bentuk yang paling murni."

Ciri utama dari metode ini adalah fokusnya akan pengalaman subjektif dari pengguna, dan memahami bagaimana individu merasakan atau menerjemahkan ruang yang mereka alami. Van

Manen (1990) menyatakan, "Fenomenologi adalah upaya untuk memahami dan menafsirkan pengalaman hidup manusia, dan bagaimana individu memberi makna pada pengalaman-pengalaman mereka." Dalam proses penelitian ini, penulis memfokuskan pada observasi mendalam untuk mendapatkan insight yang kaya tentang pengalaman pengguna.

Dalam konteks arsitektur, metode ini digunakan untuk memahami bagaimana penghuni merasakan kenyamanan dan keterhubungan dengan sebuah ruang, serta bagaimana pengguna merespon fungsi program yang ada dari ruang yang digunakan. Creswell (2013) menyatakan bahwa "Pendekatan fenomenologis sangat berguna untuk memahami bagaimana individu berinteraksi dengan lingkungan fisik mereka dan bagaimana mereka memberi makna pada pengalaman tersebut." Dalam konteks penelitian ini, penulis berfokus pada interaksi dan pengalaman pengguna Mal Blok M yang didominasi oleh pelintas yang melakukan kegiatan transit, serta pengunjung yang secara khusus datang atau beraktivitas disekitar Mal Blok M.

3. METODE

Metode Pengumpulan Data

Penelitian ini menerapkan metode observasi dan literatur, dengan datang langsung ke lokasi penelitian, peneliti mengamati dan mengumpulkan data yang kemudian dirangkum dalam beberapa kategori dengan tujuan mendapatkan gambaran kebutuhan dan potensi lokasi penelitian. Selain itu metode literatur dilakukan dengan mengumpulkan data dari berbagai jurnal dan artikel yang dirangkum untuk menjadi acuan dalam mencapai tujuan penelitian, metode ini difokuskan untuk mendapatkan data-data di masa lampau yang tidak bisa diamati di masa kini.

Metode Analisis Data

Penelitian ini menerapkan metode kualitatif. Dengan data-data yang sudah terkumpul melalui observasi, akan dilakukan sintesis masalah untuk dimunculkan hipotesis dan solusi, kemudian akan dibandingkan dengan literatur yang sudah dikumpulkan. Perbedaan, baik kekurangan atau potensi yang dapat dimunculkan, akan dijadikan acuan dalam metode perancangan yang maksimal.

Metode Perancangan

Metode yang digunakan adalah dengan fenomenologi. Dengan pendekatan ini, elemen-elemen baru atau perubahan yang direncanakan penulis, akan diterapkan diatas titik pilihan, yang mana adalah Blok M Mal tanpa mengubah atau menghilangkan nilai atau karakteristik yang ada. Cakupan nilai dan karakteristik disini, merupakan perannya yang merupakan sebuah fungsi magnet bagi orang-orang yang melakukan perpindahan moda, bahkan turut menarik orang-orang untuk datang khusus kesini.

Metode ini akan dilakukan dengan mengidentifikasi potensi-potensi disekitar titik, dan juga aktivitas yang ada disini tanpa mengubah, justru mendukung dan memfasilitasi. Hasilnya nanti akan berupa penambahan fungsi baru yang dapat menjadi magnet dan memberikan mal ini sebuah fungsi baru yang dapat menghidupkannya kembali.

4. DISKUSI DAN HASIL

Analisis Kawasan

Analisis diawali dengan mengenali fungsi-fungsi yang sudah ada disekitar Blok M Mal. Dengan mengetahui ini, penulis bisa mengenali lebih dalam akan fungsi yang memiliki daya tarik ataupun tidak di kawasan ini. Selain itu juga bisa mengetahui kekurangan yang ada di sekitar Blok M Mal sehingga nantinya bisa ditemukan sebuah fungsi program yang bisa diterapkan di mal ini agar

bisa menjadi daya tarik baru bagi pengguna aktif yang beraktivitas disana. Untuk bisa mengenali secara mendalam profil pengguna aktif dan aktivitasnya, penulis akan menguraikan dalam beberapa subkategori berdasarkan jenis aktivitasnya.



Gambar 3. Fungsi disekitar Blok M Mal

Sumber: Penulis, 2024

Dari pemetaan yang dilakukan, ditemukan bahwa fungsi yang berjalan sekarang di kawasan sekitar Mal Blok M sangat beragam dan untuk dapat memahami secara mendalam, kita dapat kategorikan menjadi beberapa kategori fungsi, seperti kelompok moda transportasi, *food and beverages*, komersil, ruang hijau dan publik. Masing-masing dari fungsi memiliki perbedaan kondisi satu sama lain. Agar tujuan dari penelitian ini dapat tercapai secara tepat, peneliti juga akan melakukan perbandingan kondisi di jaman sekarang, dengan kondisi di masa jaya nya yang didapat dari berbagai sumber seperti website, artikel, dan dokumentasi dari media yang di publikasikan.

Moda Transportasi

Terminal Blok M adalah terminal yang sempat sangat ramai sekarang ini terbilang lebih sepi dari masa jayanya, bus disini juga didominasi bus transjakarta yang memiliki halte di sebrang dan berjauhan dengan fungsi lainnya di kawasan Blok M. Meski ada akses bawah tanah melalui Mal Blok M, tetapi jalur ini tidak memiliki kegiatan apapun sehingga tidak memberikan daya tarik.

Stasiun MRT Blok M baru di bangun tahun 2019 dan turut menjadi transportasi favorit untuk pergi atau berkunjung ke kawasan Blok M dan sekitarnya. Meski demikian, akses untuk masuk dan keluar dari MRT hanya berada di pinggiran kawasan blok M, akses ini terbilang cukup jauh untuk mencapai Mal Blok M, meskipun ada pengguna moda lain seperti transjakarta yang perlu melintasi Mal Blok M, sebagian pengguna dan juga pemakai moda transportasi lain cenderung memilih melewati jalan diluar Mal Blok M.

Angkutan umum dan pribadi di kawasan ini terbilang aktif, tetapi area aktivitasnya jauh dari Mal Blok M, yaitu paling banyak di area *little tokyo* dan pertokoan di selatan kawasan. Angkutan umum seperti angkot dan bajaj sendiri hanya berhenti dan menaikkan penumpang dijalan melawai, yang mana sangat jauh dari kawasan. Tetapi berbeda dengan ojek online yang aktif menurunkan penumpang di bawah tangga keluar MRT dan juga didepan taman Martha Tiahahu, titik ini tidak terlalu jauh dari Mal Blok M dan menjadi titik favorit bagi pelintas yang ingin pergi ke daerah arah barat kawasan.

Penataan moda transportasi di kawasan Blok M dapat dilakukan bukan dengan mengubah jalur atau titik moda yang ada, tetapi justru dengan pengadaan fasilitas yang memadai di sepanjang jalur lintasan orang-orang yang melakukan transit melalui Mal Blok M, seperti pengadaan jalur sepeda dalam ruangan, tempat tunggu, minimarket, hingga fasilitas tersier yang bisa menghibur pelintas serta menarik orang-orang agar memilih untuk melintas melalui Mal Blok M seperti pameran seni terbuka.

Food and Beverages

Little Tokyo Merupakan salah satu area yang masih ramai di kawasan Blok M. Ini karena banyaknya kafe yang kekinian dan cocok sebagai tempat nongkrong anak muda jaman sekarang. Selain itu ada juga kafe yang pernah dijadikan tempat pengambilan gambar untuk film layar lebar yang kemudian semakin menjadi magnet bagi orang yang datang ke kawasan ini.

Food Bazaar di depan pintu masuk Plaza Blok M yang diadakan setiap weekend malam tidak pernah sepi. Titik ini juga sangat dekat dengan Mal Blok M, sayangnya lahan kosong yang menjadi penghubung antara *food bazaar* dengan Mal Blok M justru hanya dijadikan tempat parkir motor saja, meskipun ramai, tidak memberikan kontribusi kunjungan sama sekali ke Mal Blok M. Hal ini dikarenakan tidak adanya fungsi atau kegiatan yang berhubungan dengan *food bazaar* itu sendiri. *Food bazaar* sendiri masih belum menjadi sebuah aktivitas tetap, dan pengunjung seringkali datang tetapi tidak menemui aktivitas ini diadakan dan digantikan dengan kegiatan lain yang akhirnya menurunkan jumlah pengunjung.

Dengan diadakannya fungsi *food bazaar* di Mal Blok M dan menjadikannya sebuah aktivitas tetap serta rutin, hal ini dapat berpotensi sebuah *landmark* atau ikon kawasan Blok M. Sehingga pengunjung serta aktivitas di Mal Blok M dapat terjaga serta meningkat seiring waktu.

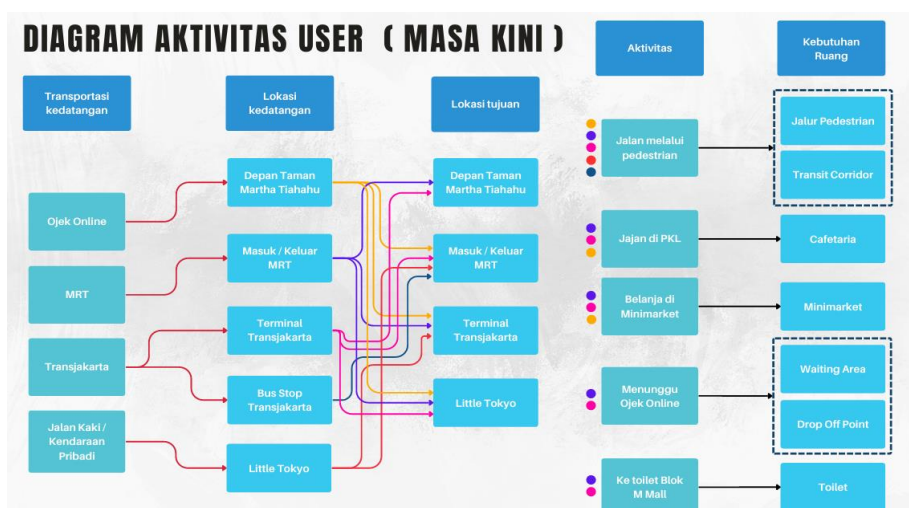
Komersil

Area disekitar Mal Blok M memiliki beberapa titik fungsi komersil, yakni berupa ruko dan juga Mal. Mal yang langsung bersebelahan dengan Mal Blok M adalah Plaza Blok M, dimana mal ini masih aktif menjual baju berharga grosir, emas dan perhiasan, beberapa tempat makan, dan juga bioskop. Meskipun memiliki luasan yang cukup besar, tetapi toko yang buka disini hanya sekitar 70% dari slot toko yang tersedia. Pengunjung disini didominasi keluarga dengan profil menengah dan menengah kebawah dengan tujuan belanja atau mencari hiburan.

Ruko disekitar Mal Blok M, menjual beragam barang, mulai dari peralatan olahraga, perhiasan, sampai bank. Tetapi ruko-ruko ini didominasi dengan toko perhiasan. Kegiatan area ruko ini tidak begitu memberikan pengaruh dan dampak terhadap Mal Blok M, hubungan dan kedekatannya juga tidak terlalu intens.

Pengguna

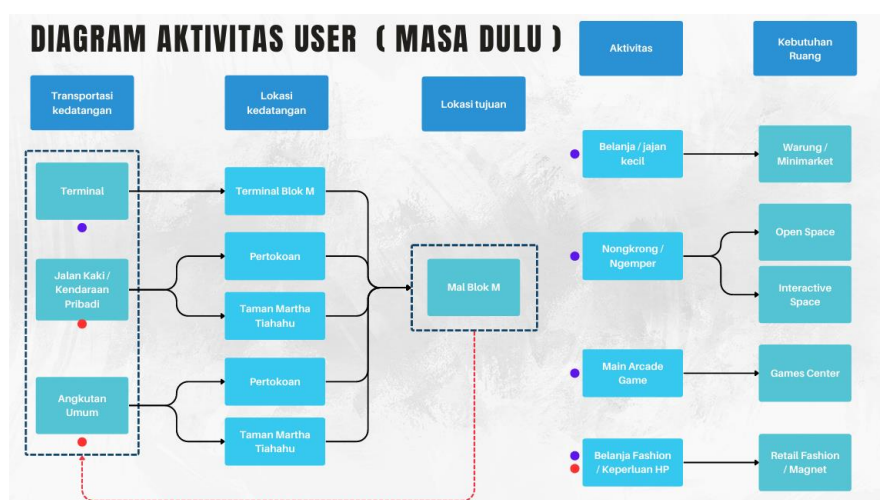
Pengguna yang berada disekitar Mal Blok M bisa dikategorikan menjadi 2 kelompok, yaitu kelompok pertama adalah orang-orang yang akan melakukan transit, dan kedua adalah orang-orang yang secara khusus datang ke sini dengan tujuan khusus seperti belanja, mencari hiburan, atau makan.



Gambar 4. Aktivitas Pengguna di Masa Kini
Sumber: Penulis, 2024

Masing-masing dari pengguna, bisa datang ke area disekitar Mal Blok M dengan menggunakan berbagai moda transportasi, dan masing-masing dari moda tersebut memiliki tempat turun yang berbeda-beda, tetapi sangat disayangkan karena tidak ada pengguna yang memiliki ketertarikan atau alur kedatangan yang menuju Mal Blok M kecuali karena terpaksa melewatinya. Hal ini dikarenakan tidak adanya fungsi apapun yang memfasilitasi pengguna disekitarnya atau menarik untuk dikunjungi.

Tetapi, hal ini jauh berbeda seperti pada masa kejayaannya, dimana pada masa nya, Mal Blok M memiliki daya tarik yang kuat bagi pengguna disekitarnya. Pada masa jaya nya, Mal Blok M menjadi tempat perbelanjaan yang lengkap dengan barang-barang yang hits dan kekinian pada masa nya. Bagi orang-orang yang melintas dan akan berganti moda, Mal ini menjadi tempat singgah yang menarik untuk melepas lelah disaat akan melakukan transit atau perpindahan moda. Anak-anak pulang sekolah, orang dewasa pulang kerja, sering kali mampir sebentar untuk melihat-lihat, makan, atau sekedar nongkrong disini.



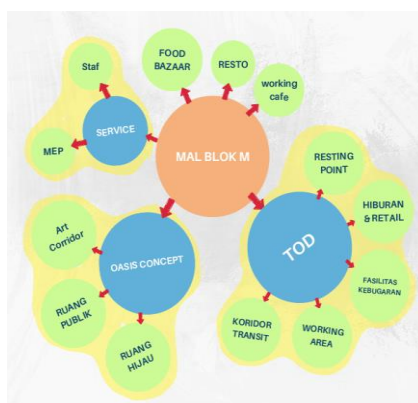
Gambar 5. Aktivitas Pengguna di Masa Dulu
Sumber: Jhonny, T, 2019. Blok M: Komplet Sejak Dulu, diunduh 2 July 2024

Dari diagram diatas terlihat bahwa pada masa dulu di masa jaya Mal Blok M, memiliki aktivitas dan alur yang cenderung berbeda. Hal ini menunjukkan pentingnya daya tarik dan fungsi yang bisa mewadahi pengguna di suatu area. Meski pada masa jaya nya di dominasi oleh retail, belum tentu di masa sekarang ini retail akan menjadi fungsi menarik ditempat ini. Dari pengguna pada masa tersebut, didapatkan bahwa keberagaman profil pengguna dari berbagai umur dan kalangan memadati mal ini. Tetapi di masa sekarang, pengguna dengan profil beragam hanya datang dari pelintas yang akan melakukan transit dari satu moda ke moda lainnya.

Setelah melihat fenomena yang terjadi di masa lalu dan membandingkannya dengan fenomena di masa sekarang, dapat disimpulkan bahwa fungsi yang dapat mewadahi dan memfasilitasi pengguna yang sedang melakukan transit ini akan menjadi pilar utama dalam memberikan fungsi baru agar Mal Blok M kembali hidup. Dengan berbagai tipe profil pelintas, bisa ditarik sebuah benang merah yang bisa mewadahi kebutuhan mereka dalam melakukan proses perpindahan moda. Pertama, dari jaraknya yang terbilang tidak dekat antara titik moda satu ke moda lainnya, terutama dari titik turun transjakarta ke MRT, sebuah lintasan sepeda dan pejalan kaki menjadi kebutuhan utama. Minimnya orang yang membawa sepeda dalam proses perjalanannya, menjadi potensi untuk dihadapkannya sebuah stasiun sepeda yang bisa memudahkan pengguna dalam melintasi mal yang panjang ini. Disamping itu bagi mereka yang tidak terburu-buru, titik istirahat juga akan membantu mereka untuk berkegiatan dan menghidupkan mal ini.

Selain pengguna yang melintas, pengguna yang secara khusus datang ke daerah ini sangat didominasi oleh remaja yang secara khusus ingin bersantai dan nongkrong di akhir pekan. Oleh karena itu fungsi yang bersifat lebih menetap, akan diorientasikan berdasarkan profil anak muda jaman sekarang.

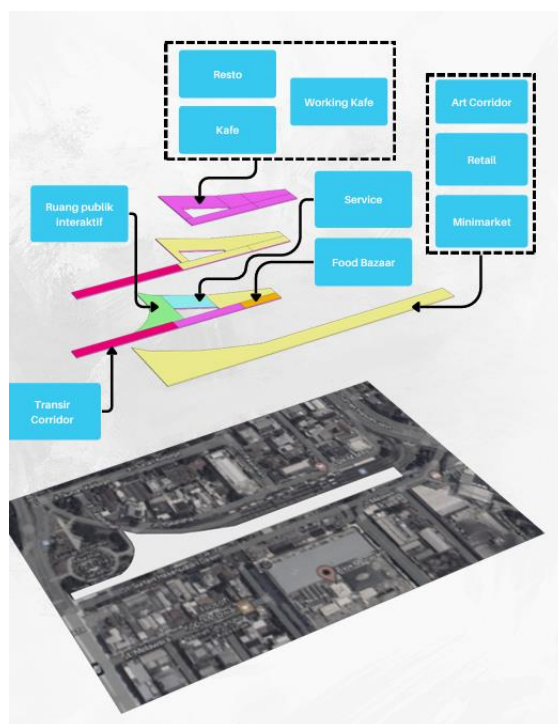
Anak muda jaman sekarang, cenderung menyukai sebuah aktivitas yang dapat di masukan ke media sosial mereka, oleh karena itu sebuah fungsi yang bisa menampilkan estetika dan tidak monoton, menjadi sebuah syarat dalam memilih fungsi untuk Mal Blok M yang baru. Sebagai contoh seperti hal nya pameran instalasi seni yang sering diadakan oleh beberapa produk komersil untuk sekaligus memasarkan produk mereka. Hal ini memberikan kesempatan bagi anak muda untuk bergaya didepan indahnya instalasi seni, dan disaat bersamaan menarik lebih banyak anak muda untuk datang sehingga produk yang menyelenggarakan pameran juga mendapatkan keuntungan dalam agenda pemasarannya. Selain itu banyaknya jenis pekerjaan anak muda di masa sekarang menjadikan munculnya berbagai kebutuhan baru seperti bekerja dari kafe. Hal ini juga bisa mengaktifkan mal ini di hari biasanya.



Gambar 6. Kelompok Fungsi
Sumber: Penulis, 2024

Dalam diagram diatas, 2 fungsi utama yang menjadi usulan adalah penunjang transit dan juga magnet dengan konsep oasis yang akan menjadi daya tarik ke Mal Blok M baru yang berada di tengah-tengah kawasan.

Fungsi yang berorientasi *Transit Oriented Development* (TOD), diusulkan memiliki pola aktivitas dengan intensitas singkat dan bukan untuk menetap dalam jangka waktu yang lama, tetapi tidak tertutup kemungkinan ada satu sampai dua fungsi yang saling beririsan dengan fungsi yang akan disediakan bagi pengguna. Contohnya adalah Working area dan hiburan yang bisa digunakan oleh pelintas yang memiliki kebutuhan khusus untuk menyelesaikan pekerjaannya ditengah perjalanan, atau memang ingin melepas lelah dengan mencari hiburan disini. Tetapi fungsi seperti fasilitas kesehatan, titik istirahat, dan koridor transit yang difasilitasi jalur sepeda serta pedestrian, akan berorientasi pada aktivitas yang terbilang memiliki intensitas cepat.



Gambar 7. Zonasi Aksonometri

Sumber: Penulis, 2024

Zonasi ditentukan dengan pertimbangan analisis kondisi tapak. Fungsi yang dihadirkan mempertimbangkan aktivitas pengguna yang dipengaruhi oleh titik aktivitas eksisting mereka disana. Dari sini didapatkan titik-titik potensial di Mal Blok M untuk ditempatkan fungsi baru yang bisa memaksimalkan fungsi baru yang ada. Fungsi transit akan difokuskan secara linear dari arah halte bis transjakarta menuju stasiun MRT, sedangkan fungsi khusus berkonsep oasis akan difokuskan di area barat bersebelahan dengan taman Martha Tiahahu yang sekarang menjadi titik menarik bagi anak muda di akhir pekan.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Fungsi baru yang di hadirkan di Mal Blok M baru sudah tidak bisa mengikuti fungsi nya dari jaman kejayaannya. Hal ini dikarenakan sudah adanya perbedaan kebutuhan dan profil pengguna dengan pengguna di masa kini. Tetapi satu benang merah yang bisa diketahui adalah keterhubungan antara Mal Blok M dengan moda transportasi di area sekitarnya, selalu

terhubung dengan erat dan saling mempengaruhi. Secara garis besar, ada 2 kelompok pengguna, yaitu pelintas yang melakukan transit dengan berbagai macam profil setiap harinya, dan juga anak muda yang secara khusus datang paling banyak di waktu akhir pekan untuk bersantai dan berkumpul. Kedua kelompok ini memiliki orientasi kebutuhan fungsi yang berbeda.

Untuk fungsi yang berfokus bagi pelintas, akan dihadirkan dengan alur linear mengikuti jalur terbaik dalam kegiatan transisinya dari titik halte transjakarta menuju stasiun MRT melewati Mal Blok M, di tengah jalur juga akan diberikan akses keluar bagi pengguna yang akan melakukan perjalanan ke arah jalan melawai. Jalur sepeda dalam ruangan akan menjadi fungsi yang membantu proses transit dan aspek keamanan serta detail fasilitas pendukung akan menjadi kunci dari fungsi ini. Selain itu fungsi komersil yang berfokus pada kecepatan penyajian seperti minimarket, dan berbagai tipe *market express* akan dihadirkan untuk memenuhi kebutuhan dasar pelintas. Fungsi tersier yang meningkatkan kenyamanan dan daya tarik bagi pelintas juga dihadirkan dalam bentuk pameran seni terbuka disepanjang jalur transit. Ini akan memberikan daya tarik lebih, untuk meningkatkan kalitas ruang di Mal Blok M.

Untuk fungsi yang berfokus bagi anak muda yang sudah aktif beraktivitas disana, akan dihadirkan *Food Bazaar* yang juga bisa digunakan sebagai *foodcourt* di hari biasa. Fungsi ini ditargetkan akan menjadi ikon dan daya tarik di kawasan ini. Selain makanan, fungsi amfiteater dan ruang aktualisasi diri dengan konsep terbuka dan bebas pakai, akan ditargetkan untuk mewadahi kekurangannya ketersediaan ruang aktivitas berskala kelompok di kawasan ini. Selain dapat digunakan sebagai kegiatan kearah seni, ruang-ruang terbuka ini juga bisa digunakan sebagai tempat kegiatan yang fokus ke arah olahraga, seperti senam bersama, lari santai, sampai *calisthenic*.

Saran

Penelitian ini mungkin masih memiliki berbagai kekurangan, tetapi tentunya penulis berharap dapat membantu peneliti di masa mendatang untuk bisa meneruskan, melengkapi, atau menemukan inovasi baru dan terbantu melalui penelitian ini. Apabila ada diskusi atau saran, penulis juga terbuka untuk menerima masukan yang datang.

REFERENSI

- Ayawaila, M. C. P., & Tambunan, E. (2020). ANALISIS KUALITAS PELAYANAN PADA MRT DAN BUS TRANSJAKARTA RUTE BLOK M-DUKUH ATAS. *Jurnal Rekayasa Teknik Sipil dan Lingkungan-CENTECH*, 1(2), 84-92.
- Cervero, R. (1998). *The transit metropolis: a global inquiry*.
- Curtis, C., Renne, J. L., & Bertolini, L. (Eds.). (2009). *Transit oriented development: making it happen*. Ashgate Publishing, Ltd..
- Foster, C. D. (2001). The civil service under stress: the fall in civil service power and authority. *Public Administration*, 79(3), 725-749.
- Gifarry, P., Ari, I. R. D., & Firdausiyah, N. (2022). Penerapan Kawasan Berorientasi Transit Di Kawasan Transit Blok M, Jakarta Selatan. *Jurnal Tata Kota dan Daerah*, 14(2), 63-74.
- Golinska, P., and Romano, C. A. (2012). *Environmental Issues in Supply Chain Management*. Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg.
- Jhonny, T, 2019. Blok M : Komplet Sejak Dulu, diunduh 2 July 2024, <https://www.kompas.id/baca/utama/2019/02/24/blok-m-komplet-sejak-dulu>
- Vuchic, V. R. (2005). *Urban Transit: Operations, Planning, and Economics*. Hoboken: Wiley.