

SKRIPSI 55

**POTENSI PEDESTRIAN KAWASAN BLOK M
TERHADAP KONEKTIVITAS URBAN**



**NAMA : DYANDRA MALIKA MUDANTO
NPM : 6111901120**

PEMBIMBING: IR. SUDIANTO ALY, M.T.

KO-PEMBIMBING: AGUS SOERIAATMADJA, S.T., MLA

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS TEKNIK JURUSAN ARSITEKTUR
PROGRAM STUDI SARJANA ARSITEKTUR**

**Akreditasi Institusi Berdasarkan BAN Perguruan Tinggi No:
1998/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/XII/2022 dan Akreditasi Program Studi
Berdasarkan BAN Perguruan Tinggi No: 10814/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/IX/2021**

**BANDUNG
2024**

SKRIPSI 55

**POTENSI PEDESTRIAN KAWASAN BLOK M
TERHADAP KONEKTIVITAS URBAN**



**NAMA : DYANDRA MALIKA MUDANTO
NPM : 6111901120**

PEMBIMBING:

KO-PEMBIMBING

Ir. Sudianto Aly, M.T.

Agus Soeriaatmadja, S.T. MLA

PENGUJI :

Dr. Indri Astrina F. I., S.T., M.A.

Aldyfra L. Lukman, Ph.D.

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS TEKNIK JURUSAN ARSITEKTUR
PROGRAM STUDI SARJANA ARSITEKTUR**

**Akreditasi Institusi Berdasarkan BAN Perguruan Tinggi No:
1998/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/XII/2022 dan Akreditasi Program Studi
Berdasarkan BAN Perguruan Tinggi No: 10814/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/IX/2021**

**BANDUNG
2024**

PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN SKRIPSI
(Declaration of Authorship)

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Dyandra Malika Mudanto
NPM : 6111901120
Alamat : Jl. Gereja No. 53, Cilandak Barat, Jakarta Selatan, 12430
Judul Skripsi : Potensi Pedestrian Kawasan Blok M Terhadap Konektivitas Urban

Dengan ini menyatakan dengan sungguh-sungguh bahwa :

1. Skripsi ini sepenuhnya adalah hasil karya saya pribadi dan di dalam proses penyusunannya telah tunduk dan menjunjung Kode Etik Penelitian yang berlaku secara umum maupun yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan.
2. Jika di kemudian hari ditemukan dan terbukti bahwa isi di dalam Skripsi ini, baik sebagian maupun keseluruhan terdapat penyimpangan-penyimpangan dari Kode Etik Penelitian antara lain seperti tindakan merekayasa atau memalsukan data atau tindakan sejenisnya, tindakan plagiarisme atau autoplaiarisme, maka saya bersedia menerima seluruh konsekuensi hukum sesuai ketentuan yang berlaku.

Bandung, Januari 2024



Dyandra Malika M.

Abstrak

POTENSI PEDESTRIAN KAWASAN BLOK M TERHADAP KONEKTIVITAS URBAN

Oleh
Dyandra Malika Mudanto
NPM: 6111901120

Blok M, merupakan salah satu bagian dari kawasan Kebayoran Baru, Jakarta Selatan yang menampung pelbagai fungsi, diantaranya merupakan perkantoran, perdagangan, dan hiburan. Dikenal sebagai ‘miniatur Kota Jakarta’, kawasan Blok M menampung hiruk-pikuk ibukota dengan adanya pusat transit kendaraan umum seperti TransJakarta dan MRT (*mass rapid transit*). Kawasan ini pun merupakan bagian kota yang memiliki signifikansi penting bagi pelaku perekonomian ibukota. Seperti halnya transit kendaraan, adapun kepentingan dalam membahas mengenai infrastruktur kawasan dalam memadai kawasan area jalan kaki bagi pengguna pedestrian. Hal ini berkontribusi terhadap efektivitas mobilitas dari sudut pandang pengguna pedestrian.

Dalam membahas mengenai konektivitas dalam kota urban, dapat digunakan teori *space syntax* yang dicetuskan oleh Hillier dan Hanson dari Bartlett’s School of Architecture yang Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa potensi pejalan kaki di kawasan Blok M dan dampaknya terhadap konektivitas perkotaan. Teori *space syntax* mengukur dengan basis topologi yang memiliki korelasi yang signifikan dengan pola pergerakan pejalan kaki dan pengguna kendaraan. Teori ini digunakan dengan cara melihat kawasan sebagai representasi tata letak elemen morfologi kota (sebagai grafik konveks, aksial, atau visibilitas) dan analisa topologi, sehingga dapat dilihat bagaimana berdampak kepada cara pengguna mengenali ruang

Metode analisa menggunakan pendekatan kualitatif dan kuantitatif untuk mengidentifikasi karakteristik kawasan dan mengukur dampaknya terhadap konektivitas perkotaan. Metode kuantitatif akan dilakukan menggunakan program DepthMapX sebagai alat ukur elemen *space syntax*. Selanjutnya, akan dilakukan penelitian secara kualitatif yang berupa observasi intensitas pengguna pedestrian pada kawasan. Sehingga, hasil dari kedua metode penelitian dapat disandingkan dan dianalisa dengan parameter dalam teori mengenai konektivitas urban untuk meraih sebuah kesimpulan mengenai potensi pedestrian pada kawasan.

Berdasarkan hasil uraian penelitian, ditemukan bahwa kawasan Blok M memiliki kawasan jalur pedestrian yang mudah dimengerti, sehingga memudahkan mobilitas pengguna dalam menghubungkan antara satu titik dan titik lainnya, terutama pada bagian kawasan dengan konsentrasi fungsi bangunan pertokoan yang tinggi. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih baik tentang potensi pejalan kaki di kawasan Blok M dan kontribusinya terhadap konektivitas perkotaan. Implikasi temuan ini dapat digunakan sebagai dasar untuk pengembangan perencanaan urban yang lebih berkelanjutan dengan pertimbangan kemudahan mobilitas pengguna pedestrian.

Kata-kata kunci: sintaks ruang, konektivitas, urban, pedestrian, Blok M



Abstract

PEDESTRIAN PATH POTENTIAL OF THE BLOK M AREA TOWARDS URBAN CONNECTIVITY

by

Dyandra Malika Mudanto

NPM: 6111901120

Blok M, is part of the Kebayoran Baru area in South Jakarta which accommodates various functions, including offices, commerce and entertainment. Known as the 'miniature of Jakarta', the Blok M area accommodates the hustle and bustle of the capital with the presence of public transportation transit centers, such as TransJakarta and MRT (mass rapid transit). This area is also a part of the city that has important significance for the capital's economy. As with vehicle transit, there is an interest in discussing regional infrastructure in adequate walking areas for pedestrian users. This contributes to the effectiveness of mobility from the perspective of pedestrian users.

In discussing connectivity in urban cities, space syntax theory can be used which was coined by Hillier and Hanson from Bartlett's School of Architecture. This research aims to analyze the pedestrian potential in the Blok M area and its impact on urban connectivity. Space syntax theory measures on a topological basis which has a significant correlation with the movement patterns of pedestrians and vehicle users. This theory is used by looking at areas as a representation of the layout of the city's morphological elements (as convex, axial, or visibility graphs) and topological analysis, so that it can be seen how this impacts the way users recognize space.

The analysis method uses qualitative and quantitative approaches to identify regional characteristics and measure their impact on urban connectivity. The quantitative method will be carried out using the DepthMapX program as a tool for measuring space syntax elements. Next, qualitative research will be carried out in the form of observing the intensity of pedestrian users in the area. Thus, the results of the two research methods can be compared and analyzed with parameters in the theory regarding urban connectivity to reach a conclusion regarding the pedestrian potential in the area.

Based on the results of this research, it was found that the Blok M area has a pedestrian pathway with high intelligibility levels, thus facilitating user mobility in traveling from one point to another, especially in areas with a high concentration of buildings intended as commercial spots. The results of this research are expected to provide a better understanding of the potential for pedestrians in the Blok M area and their contribution to urban connectivity. The implications of these findings can be used as a basis for developing more sustainable urban planning by considering ease of mobility for pedestrian users.

Keywords: *space syntax, connectivity, urban, pedestrian, Blok M*



PEDOMAN PENGGUNAAN SKRIPSI

Skripsi yang tidak dipublikasikan ini, terdaftar dan tersedia di Perpustakaan Universitas Katolik Parahyangan, dan terbuka untuk umum dengan ketentuan bahwa hak cipta ada pada penulis dengan mengikuti aturan HaKI dan tata cara yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan.

Referensi kepustakaan diperkenankan dicatat, tetapi pengutipan atau peringkasan hanya dapat dilakukan seizin pengarang dan harus disertai dengan kebiasaan ilmiah untuk menyebutkan sumbernya.

Memperbanyak atau menerbitkan sebagian atau seluruh Skripsi haruslah seizin Rektor Universitas Katolik Parahyangan.





UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa karena penulis dapat menyelesaikan penelitian ini. Penelitian ini dibuat untuk memenuhi tugas akhir Program Studi Sarjana Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Katolik Parahyangan. Selama proses penelitian berlangsung, penulis mendapatkan bimbingan, arahan, dukungan, dan saran. Untuk itu rasa terima kasih sedalam-dalamnya penulis sampaikan kepada:

- Dosen pembimbing, Ir. Sudianto Aly, M.T. serta dosen ko-pembimbing, Agus Soeriaatmadja, S.T., MLA atas arahan dan bimbingan selama proses penulisan penelitian.
- Dosen penguji, Dr. Indri Astrina Fitria I., S.T., M.A. dan Aldyfra L. Lukman, Ph.D. atas masukan dan bimbingan yang diberikan.
- Orangtua penulis, Bapak Mudanto Hatta dan Ibu Dewi Astuti Permatasari Assa'ad atas kasih sayang dan dukungan yang diberikan selama proses penelitian.
- Sahabat penulis, Liezel Lovien Sinambela atas dukungan yang tiada henti selama proses penulisan penelitian dan selama jenjang perkuliahan.

Bandung, Januari 2024



Dyandra Malika M.



DAFTAR ISI

| | |
|---|----------|
| Abstrak..... | i |
| Abstract..... | iii |
| PEDOMAN PENGGUNAAN SKRIPSI..... | v |
| UCAPAN TERIMA KASIH..... | .vii |
| DAFTAR ISI..... | ix |
| DAFTAR GAMBAR..... | xi |
| DAFTAR TABEL..... | xv |
| DAFTAR LAMPIRAN..... | xvii |
| | |
| BAB 1 PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1. Latar Belakang | 1 |
| 1.2. Perumusan Masalah..... | 4 |
| 1.3. Pertanyaan Penelitian | 4 |
| 1.4. Tujuan Penelitian..... | 5 |
| 1.5. Manfaat Penelitian..... | 5 |
| 1.6. Ruang Lingkup Penelitian | 5 |
| 1.7. Kerangka Penelitian..... | 7 |
| BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA..... | 9 |
| 2.1. Morfologi Kota Urban | 9 |
| 2.2. Space Syntax | 11 |
| 2.2.1. Step Depth..... | 12 |
| 2.2.2. Axial Line | 13 |
| 2.2.3. Convex Space..... | 14 |
| 2.2.4. Convex Map dan Axial Map..... | 14 |
| 2.2.5. Isovist Field..... | 16 |
| 2.3. Variabel Space Syntax..... | 17 |
| 2.3.1. Connectivity | 18 |
| 2.3.2. Metode Perhitungan Connectivity | 18 |
| 2.3.3. Integrity..... | 18 |
| 2.3.4. Metode Perhitungan Integrity | 19 |
| 2.3.5. Intelligibility | 21 |
| 2.3.6. Metode Perhitungan Intelligibility | 22 |
| 2.4. Konektivitas Urban..... | 25 |
| 2.4.1. Link..... | 26 |
| 2.4.2. Least Angle | 27 |
| 2.4.3. Accessibility..... | 27 |
| 2.4.4. Centrality | 28 |

| | |
|---|-----------|
| 2.5. Kerangka Teoritik..... | 29 |
| BAB 3 METODE PENELITIAN..... | 31 |
| 3.1. Jenis Penelitian | 31 |
| 3.2. Tempat dan Waktu Penelitian | 31 |
| 3.3. Teknik Pengumpulan Data | 31 |
| 3.3.1. Observasi Pengguna Pedestrian | 31 |
| 3.3.5. Penggunaan Aplikasi DepthmapX..... | 34 |
| 3.3.6. Studi Pustaka..... | 37 |
| 3.4. Tahap Analisa Data | 37 |
| 3.5. Tahap Penarikan Kesimpulan..... | 38 |
| BAB 4 OBSERVASI KAWASAN DAN SIMULASI SPACE SYNTAX..... | 39 |
| 4.1. Karakteristik Kawasan Blok M | 39 |
| 4.2. Pembagian Kawasan Blok M | 43 |
| 4.2.1. Path | 43 |
| 4.2.2. Edge | 45 |
| 4.2.3. Nodes | 47 |
| 4.2.4. District | 49 |
| 4.3. Simulasi DepthMapX..... | 51 |
| 4.3.1. Peta Kawasan..... | 51 |
| 4.3.2. Connectivity..... | 52 |
| 4.3.3. Integrity..... | 54 |
| 4.3.4. Intelligibility | 55 |
| 4.4. Hasil Observasi Pengguna Pedestrian | 57 |
| 4.5. Analisa..... | 64 |
| BAB 5 ANALISA KONEKTIVITAS URBAN PADA KAWASAN..... | 67 |
| 5.1. Konektivitas Urban Pada Kawasan Blok M..... | 67 |
| 5.2. Analisa..... | 70 |
| BAB 6 KESIMPULAN | 73 |
| 6.1. Kesimpulan..... | 73 |
| 6.2. Saran..... | 74 |
| DAFTAR PUSTAKA..... | 77 |
| LAMPIRAN..... | 79 |

DAFTAR GAMBAR

| | |
|---|----|
| Gambar 1.1. Peta blok-blok Kebayoran Baru | 1 |
| Gambar 1.2. Peta Blok M | 2 |
| Gambar 1.3. Foto Satelit Kawasan Blok M | 2 |
| Gambar 1.4. Kerangka Penelitian | 7 |
| Gambar 2.1. <i>Path, node, landmark, edge, district</i> | 11 |
| Gambar 2.2. Ilustrasi <i>step depth</i> | 12 |
| Gambar 2.3. Ilustrasi konversi peta aksial menjadi <i>justified graph</i> | 13 |
| Gambar 2.4. Ilustrasi pembacaan <i>justified graph</i> | 13 |
| Gambar 2.5. Ilustrasi garis aksial antara <i>convex spaces</i> | 14 |
| Gambar 2.6. Ilustrasi <i>convex space</i> | 14 |
| Gambar 2.7. Ilustrasi <i>axial map</i> dan <i>convex map</i> | 15 |
| Gambar 2.8. Ilustrasi penarikan <i>s-line</i> | 15 |
| Gambar 2.9. Ilustrasi penggambaran garis aksial | 16 |
| Gambar 2.10. Ilustrasi <i>isovist field</i> | 17 |
| Gambar 2.11. Ilustrasi penggambaran jarak pandang dengan garis terpanjang | 17 |
| Gambar 2.12. Ilustrasi perhitungan <i>step depth</i> | 18 |
| Gambar 2.13. Ilustrasi ruang dengan <i>integrity</i> tinggi | 19 |
| Gambar 2.14. Ilustrasi ruang dengan <i>integrity</i> rendah | 19 |
| Gambar 2.15. Ilustrasi perhitungan <i>integrity</i> | 19 |
| Gambar 2.16. Rumus <i>relative asymmetry</i> | 20 |
| Gambar 2.17. Rumus <i>real relative asymmetry</i> | 21 |
| Gambar 2.18. Ilustrasi tabel hitung GL | 21 |
| Gambar 2.19. Rumus perhitungan <i>intelligibility</i> | 22 |
| Gambar 2.20. Ilustrasi model studi kasus grid tidak beraturan pada aplikasi DepthmapX | 23 |
| Gambar 2.21. Ilustrasi peta aksial dengan analisa <i>connectivity</i> pada aplikasi DepthmapX | 23 |
| Gambar 2.22. Ilustrasi peta aksial dengan analisa <i>integrity</i> pada aplikasi DepthmapX | 24 |
| Gambar 2.23. Ilustrasi analisa <i>scatterplot</i> pada aplikasi DepthmapX | 24 |
| Gambar 2.24. Kerangka teoritik | 28 |
| Gambar 3.1. Titik pengamatan | 31 |

| | |
|---|----|
| Gambar 3.2. Koefisien perhitungan estimasi pengguna pedestrian | 32 |
| Gambar 3.3. Laman aplikasi DepthmapX | 33 |
| Gambar 3.4. <i>Import map</i> pada DepthmapX | 33 |
| Gambar 3.5. Pembuatan peta aksial pada DepthmapX | 34 |
| Gambar 3.6. Pembuatan peta aksial pada poligon tertutup | 34 |
| Gambar 3.7. Pembuatan peta <i>fewest lines</i> pada DepthmapX | 35 |
| Gambar 3.8. Pembuatan analisa pada DepthmapX | 35 |
| Gambar 3.9. Pembuatan <i>scatterplot</i> pada DepthmapX | 36 |
| Gambar 3.10. Ekspor hasil temuan pada DepthmapX | 36 |
| Gambar 4.1. Persebaran tata guna lahan berdasarkan RDTR WP DKI Jakarta Tahun 2022 | 40 |
| Gambar 4.2. Persebaran tata guna lahan berdasarkan sub-pengguna | 40 |
| Gambar 4.3. Persebaran tata guna lahan berdasarkan kegiatan | 41 |
| Gambar 4.4. Persebaran tata guna lahan berdasarkan kegiatan | 42 |
| Gambar 4.5. Ilustrasi pembagian kawasan | 43 |
| Gambar 4.6. Ilustrasi jalur kendaraan kawasan | 46 |
| Gambar 4.7. Ilustrasi jalur pedestrian kawasan | 44 |
| Gambar 4.8. Batas utara kawasan | 45 |
| Gambar 4.9. Ilustrasi jalur pedestrian kawasan | 45 |
| Gambar 4.10. Ilustrasi jalur pedestrian kawasan | 46 |
| Gambar 4.11. Ilustrasi jalur pedestrian kawasan | 46 |
| Gambar 4.12. Ilustrasi jalur pedestrian kawasan | 46 |
| Gambar 4.13. Ilustrasi jalur pedestrian kawasan | 47 |
| Gambar 4.14. Ilustrasi jalur pedestrian kawasan | 47 |
| Gambar 4.15. Ilustrasi <i>nodes</i> kawasan | 48 |
| Gambar 4.16. Ilustrasi simpul pedestrian | 48 |
| Gambar 4.17. Ilustrasi pembagian kawasan | 49 |
| Gambar 4.18. Ilustrasi peta aksial kawasan menggunakan aplikasi DepthmapX | 51 |
| Gambar 4.19. Ilustrasi peta poligon tertutup kawasan menggunakan aplikasi DepthmapX | 52 |
| Gambar 4.20. Ilustrasi peta <i>connectivity</i> menggunakan aplikasi DepthmapX | 53 |
| Gambar 4.21. Ilustrasi peta <i>connectivity-fewest lines</i> menggunakan aplikasi DepthmapX | 54 |
| Gambar 4.22. Ilustrasi peta aksial <i>integrity</i> tanpa peta kawasan menggunakan | |

| | |
|--|----|
| aplikasi DepthmapX | 55 |
| Gambar 4.23. Ilustrasi scatterplot menggunakan aplikasi DepthmapX | 56 |
| Gambar 4.24. Kondisi titik amatan 1 | 57 |
| Gambar 4.25. Kondisi titik amatan 2 | 57 |
| Gambar 4.26. Kondisi titik amatan 3 | 57 |
| Gambar 4.27. Kondisi titik amatan 4 | 58 |
| Gambar 4.28. Kondisi titik amatan 5 | 58 |
| Gambar 4.29. Kondisi titik amatan 6 | 58 |
| Gambar 4.30. Kondisi titik amatan 7 | 58 |
| Gambar 4.31. Kondisi titik amatan 8 | 59 |
| Gambar 4.32. Kondisi titik amatan 9 | 59 |
| Gambar 4.33. Kondisi titik amatan 10 | 59 |
| Gambar 4.34. Kondisi titik amatan 11 | 59 |
| Gambar 4.35. Kondisi titik amatan 12 | 59 |
| Gambar 4.36. Kondisi titik amatan 13 | 60 |
| Gambar 4.37. Kondisi titik amatan 14 | 60 |
| Gambar 4.38. Kondisi titik amatan 15 | 60 |
| Gambar 4.39. Kondisi titik amatan 16 | 60 |
| Gambar 4.40. Kondisi titik amatan 17 | 61 |
| Gambar 4.41. Kondisi titik amatan 18 | 61 |
| Gambar 4.42. Kondisi titik amatan 19 | 61 |
| Gambar 4.43. Kondisi titik amatan 20 | 61 |
| Gambar 4.44. Kondisi titik amatan 21 | |
| Gambar 5.1. Ilustrasi peta berdasarkan panjang garis aksial menggunakan aplikasi DepthmapX | 67 |
| Gambar 5.2. Ilustrasi jaringan terpanjang di dalam kawasan | 68 |
| Gambar 5.3. Ilustrasi data panjang jalur | 69 |
| Gambar 5.4. Ilustrasi daerah tidak terlayani pedestrian | 69 |
| Gambar 5.5. Ilustrasi titik fokal kawasan | 70 |



DAFTAR TABEL

| | |
|---|----|
| Tabel 2.1. Variabel <i>urban connectivity</i> | 25 |
| Tabel 3.1. Contoh tabel perhitungan pedestrian | 32 |
| Tabel 4.1. Batas kawasan | 45 |
| Tabel 4.2. Karakteristik kawasan | 49 |
| Tabel 4.3. Tabel kondisi titik amatan | 57 |
| Tabel 4.4. Tabel estimasi pengguna pedestrian pada hari libur | 62 |
| Tabel 4.5. Tabel estimasi pengguna pedestrian pada hari kerja | 63 |
| Tabel 6.1. Rangkuman nilai konektivitas pada titik amatan | 74 |





DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1: Tabel hasil analisa dari DepthmapX

79



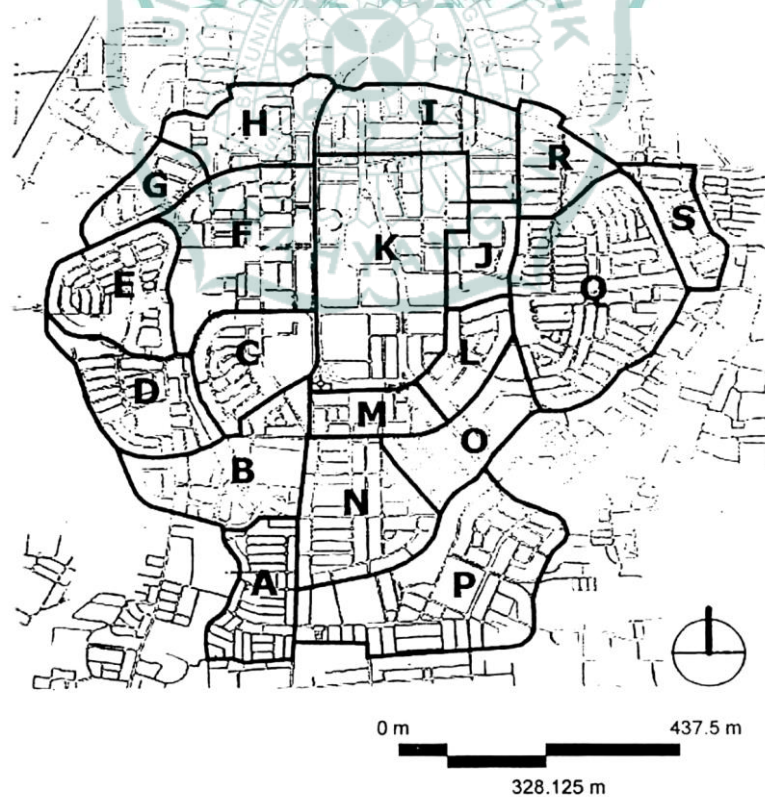


BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kawasan Blok M, yang terletak di Kebayoran Baru, Jakarta Selatan, merupakan suatu wilayah yang telah lama menjadi jantung kegiatan perkotaan di Ibu kota Indonesia. Kawasan ini terkenal karena berbagai alasan penting, salah satunya adalah peran vitalnya dalam perekonomian dan perdagangan Jakarta. Dalam Blok M, terdapat beragam toko, pusat perbelanjaan, serta pasar tradisional yang menjual berbagai barang dan jasa, menjadikannya destinasi perbelanjaan yang populer bagi penduduk setempat dan pengunjung. Selain sebagai pusat perbelanjaan, Blok M juga dikenal sebagai pusat bisnis yang penting. Kantor-kantor dan pusat aktivitas komersial menyebar di sekitar wilayah ini, menunjukkan intensitas ekonomi yang tinggi. Blok M Square dan Pasaraya Blok M adalah contoh-contoh pusat perbelanjaan yang terkenal dan menarik banyak pengunjung setiap hari.



Gambar 1.1. Peta blok-blok Kebayoran Baru
Sumber: Prof. Ir. K. Hadinoto

Selain fungsi ekonomi yang kuat, Blok M juga menonjol sebagai pusat konektivitas transportasi yang penting di Jakarta. Terletak di persimpangan berbagai moda transportasi, kawasan ini menjadi tempat transit utama bagi penduduk Jakarta dalam menggunakan transportasi umum, terutama dengan adanya integrasi transportasi umum, seperti dengan adanya jaringan *Mass Rapid Transit* (MRT) dan TransJakarta yang menghubungkan warga kota dengan berbagai lokasi di dalam Jakarta.



Gambar 1.2. Peta Blok M

Blok M memiliki karakteristik penggunaan lahan yang beragam. Di samping pusat perbelanjaan dan bisnis, terdapat juga wilayah perumahan, perkantoran, dan fasilitas umum seperti sekolah dan rumah sakit di sekitarnya. Kawasan Blok M juga terkenal sebagai tempat rekreasi yang menarik bagi segala kalangan umur komunitas Jakarta. Berbagai bar, klub malam, restoran, dan kafe buka hingga larut malam, menawarkan berbagai hiburan bagi penduduk setempat dan wisatawan. Keberagaman dalam karakteristik kawasan ini mencerminkan dinamika urbanisasi yang cepat dan perubahan struktur kota Jakarta.



Gambar 1.3. Foto Satelit Kawasan Blok M
Sumber: Google Earth

Hal ini mempengaruhi ruang kota itu sendiri dan menghasilkan kompleksitas dalam hubungan antara elemen-elemen yang membentuk struktur kota. Dalam kata lain, hal ini mempengaruhi tingkat konektivitas urban.

“Konektivitas” urban merujuk pada tingkat dan kualitas keterhubungan antara berbagai elemen dalam suatu lingkungan perkotaan. Ini mencakup cara pengguna ruang bergerak dan berinteraksi dalam kota. Konektivitas urban sangat penting dalam perencanaan perkotaan dan pengembangan karena mempengaruhi banyak aspek kehidupan perkotaan, termasuk mobilitas, aksesibilitas, efisiensi, dan kualitas hidup. Dalam konteks ini, analisa konektivitas urban menjadi sangat penting dalam memahami bagaimana kota-kota modern berkembang dan bagaimana masyarakat berinteraksi dalam ruang perkotaan.

Dalam perencanaan dan pengembangan perkotaan, peran pejalan kaki dalam distrik ekonomi muncul sebagai elemen dasar yang banyak dimensi dan fundamental. Kawasan ekonomi perkotaan berdiri sebagai pusat kota yang dinamis, tempat perdagangan, budaya, dan komunitas saling bersinggungan. Dalam jaringan perencanaan kota yang rumit, pejalan kaki muncul sebagai kontributor yang sangat diperlukan bagi vitalitas dan keberhasilan pusat-pusat perekonomian ini. Distrik ekonomi yang berkembang adalah aksesibilitas dan inklusivitas. Trotoar, jalan penyeberangan, dan ram yang terawat dengan baik memastikan bahwa area ini dapat dinavigasi oleh semua orang, sejalan dengan prinsip inklusivitas dan mematuhi standar. Mobilitas pejalan kaki adalah solusi strategis untuk mengurangi kemacetan lalu lintas, tantangan umum dalam pengaturan perkotaan.

Jalur pejalan kaki menghubungkan berbagai bagian kota, memfasilitasi akses mudah ke transportasi umum, kawasan komersial, lingkungan pemukiman, dan tujuan utama lainnya. Terutama bagi distrik ekonomi, kawasan pedestrian menarik lalu lintas pejalan kaki, sehingga meningkatkan kunjungan ke toko-toko, kafe, dan pasar lokal. Hal ini penting bagi vitalitas ekonomi bisnis, selayaknya di kawasan Blok M, yang merupakan titik kumpul dari berbagai aktivitas pertukaran ekonomi.

Salah satu pendekatan yang relevan dalam memahami konektivitas urban adalah Teori Sintaks Ruang. "Sintaks Ruang" (*Space Syntax*) adalah sebuah pendekatan teoritis dan analitis dalam ilmu arsitektur, perencanaan kota, dan desain lingkungan yang digunakan untuk memahami bagaimana struktur spasial (tata letak ruang) dalam lingkungan binaan mempengaruhi perilaku sosial, mobilitas, dan pola interaksi manusia. Konsep dasar dari *space syntax* melibatkan analisa terhadap bagaimana elemen-elemen ruang, seperti jalan, koridor, gang, dan bangunan, saling terhubung dan berinteraksi dalam suatu sistem yang lebih besar, yakni ruang kota. Dengan memahami bagaimana konfigurasi

fisik ruang mempengaruhi bagaimana manusia bergerak, berkomunikasi, dan berinteraksi dalam lingkungan tersebut, *space syntax* dapat memberikan wawasan yang mendalam dalam perencanaan kota, desain arsitektur, dan pengembangan lingkungan. Teori ini, yang dikembangkan oleh arsitek Bill Hillier dari Bartlett's School of Architecture, yang mengusulkan bahwa bentuk fisik dari suatu ruang perkotaan dapat mempengaruhi bagaimana orang bergerak dan berinteraksi di dalamnya. Teori ini mengeksplorasi konsep-konsep seperti "jalan-jalan utama," "simpul," dan "lajur" dalam rangka memahami cara elemen-elemen ini mempengaruhi hubungan antarbagian kota.

Space syntax dalam konektivitas urban penting dipertimbangkan karena perencanaan dan pengembangan kota yang efektif memerlukan pemahaman yang mendalam tentang bagaimana struktur fisik ruang di dalamnya mempengaruhi perilaku sosial, mobilitas, dan pola interaksi manusia. *Space syntax* adalah kerangka teori pertimbangan dalam analisa yang dapat membantu menguraikan kehidupan urban yang kompleks melalui menyediakan alat untuk memahami bagaimana jaringan ruang di dalam suatu lingkungan kota yang saling terhubung.

1.2. Perumusan Masalah

Space syntax menjelaskan bagaimana ruang fisik mempengaruhi perilaku dan persepsi dari pengguna ruang. Desain arsitektur yang baik mempertimbangkan bagaimana orang bergerak dan berorientasi dalam ruang. Terutama dalam perihal perkotaan dan ruang kota, hal ini berkontribusi terhadap bagaimana pengguna ruang berorientasi dalam ruang kota. Hubungan antar ruang di perkotaan memiliki signifikansi yang tinggi untuk memudahkan konektivitas manusia. Ini mengacu terhadap kemudahan dalam mobilitas manusia

Alhasil, penelitian mengenai *space syntax* dalam studi kasus dapat membantu mengkaji bagaimana hal ini berkontribusi terhadap tingkat konektivitas urban dalam kawasan kota.

1.3. Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang telah dikemukakan sebelumnya, muncul pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana tingkat konektivitas urban pada kawasan Blok M dari sudut pandang pengguna pedestrian?

1.4. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk:

1. Memahami konektivitas urban dalam kawasan Blok M dari sudut pandang pengguna pedestrian? .
2. Menganalisa kawasan Blok M menggunakan basis teori *space syntax* dan konektivitas urban beserta parameternya dalam mengevaluasi penggunaan ruang kota.

1.5. Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih dalam tentang bagaimana teori *space syntax* dapat diterapkan dalam konteks perkotaan, dan bagaimana analisa semacam ini dapat memberikan eksposisi dalam memahami penggunaan ruang kota sehingga menimbulkan fenomena yang berbeda-beda dalam lingkup pembahasan konektivitas urban. Penelitian ini juga dapat memberikan pandangan tentang bagaimana persepsi ruang kota berdasarkan pengguna dapat mempengaruhi nilai dari ruang kota tersebut.

Manfaat penelitian dapat diuraikan untuk pihak-pihak berikut:

1. Masyarakat umum: Meningkatkan pemahaman mengenai ilmu bidang arsitektur dalam sebagai lingkungan binaan manusia.
2. Perancang: Merangsang perencanaan kota yang lebih efisien dan berkelanjutan dengan cara meningkatkan kesadaran atas berbagai macam pertimbangan dalam perencanaan tata ruang sehingga cocok untuk pejalan kaki.
3. Akademis: Penelitian ini juga memberikan peluang untuk pengembangan dialog pendidikan bidang ilmu arsitektur.

1.6. Ruang Lingkup Penelitian

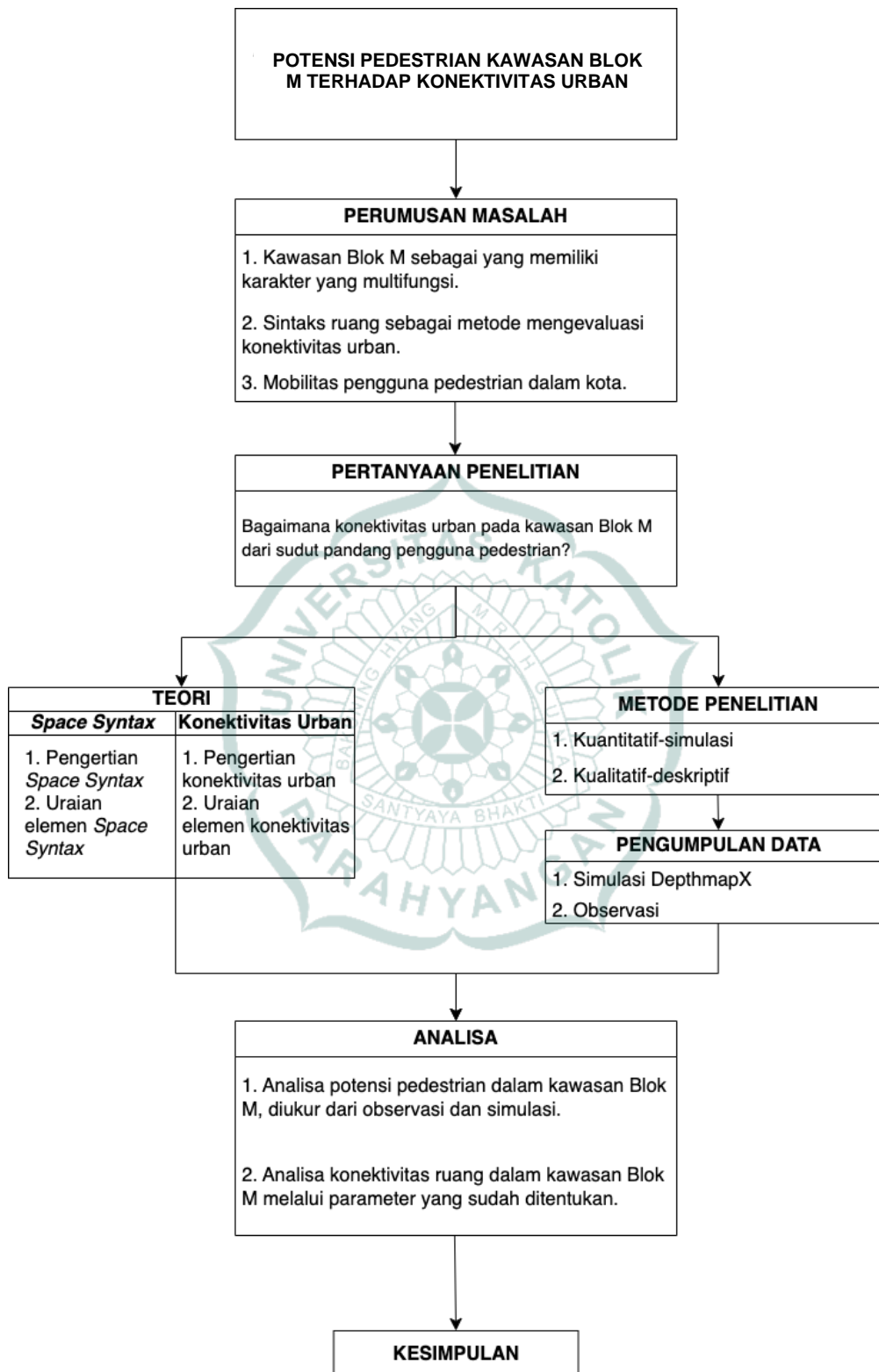
Ruang lingkup penelitian dibatasi pada pembahasan sebagai berikut:

1. Lingkup pembahasan penelitian adalah penelitian ini akan menguraikan prinsip-prinsip dasar teori *space syntax* yang akan digunakan sebagai kerangka analisa.
2. Lingkup pembahasan penelitian akan dibatasi oleh parameter yang diuraikan oleh teori *space syntax* dan konektivitas urban, diaplikasikan pada konteks kawasan Blok M
3. Lingkup pembahasan akan dibatasi pada analisa konektivitas urban dalam kawasan Blok M, Kebayoran Baru, Jakarta Selatan.

4. Lingkup pembahasan akan dibatasi pada analisa pejalan kaki pada kawasan penelitian.



1.7. Kerangka Penelitian



Gambar 1.4. Kerangka Penelitian

