

STASIUN MRT TERINTEGRASI BLOK M JAKARTA (PENEKANAN DESAIN ARSITEKTUR HIGH-TECH)

Oleh : Christella, Hermin Werdiningsih, Eddy Darmawan

Jakarta sebagai Ibukota Republik Indonesia disokong oleh beberapa daerah seperti Bogor, Bekasi, Tangerang, dan Depok. Di mana banyak masyarakat atau penduduk yang bertempat tinggal di daerah-daerah tersebut bekerja di Jakarta. Sebagian besar dari mereka menggunakan kendaraan pribadi ditambah dengan penduduk Jakarta yang terus bertambah, mengakibatkan kemacetan selalu ada di Jakarta. DKI Jakarta membutuhkan angkutan massal yang lebih handal seperti MRT yang sudah semetinya menjadi prioritas dan solusi utama untuk mengatasi kemacetan total kota metropolitan Jakarta.

Kajian diawali dengan mempelajari pengertian tentang MRT, pengertian dan standar-standar mengenai stasiun MRT, serta studi banding beberapa bangunan stasiun MRT yang telah ada. Dilakukan juga tinjauan mengenai kawasan terpadu Blok M di Jakarta, tinjauan masterplan pembangunan MRT di Jakarta, serta kebijaksanaan pemerintah yang mendukungnya. Pendekatan perancangan arsitektural dilakukan dengan penekanan desain Arsitektur Hi-Tech dan teori-teori di dalamnya. Selain itu dilakukan pendekatan fungsional, kinerja, teknis, dan kontekstual. Pemilihan tapak berdasarkan masterplan pembangunan Stasiun MRT di Blok M.

Sebagai kesimpulan, luasan ruang yang diperlukan dalam bentuk program ruang, serta gambar-gambar 2 dimensi dan 3 dimensi sebagai ilustrasi desain.

Kata Kunci : MRT, Stasiun, Blok M, Hi-Tech Architecture

1. LATAR BELAKANG

Provinsi DKI Jakarta sebagai ibukota negara merupakan pusat pemerintahan dan segala kegiatan perekonomian, memiliki sarana dan prasarana yang lengkap dalam menunjang kegiatan bisnis dan perekonomian, baik dalam skala kecil maupun skala besar. Hal ini merupakan salah satu daya bagi kaum migran untuk memasuki wilayah ibukota dengan tujuan untuk mengadu nasib di kota ini. Belum lagi pertumbuhan jalan di Jakarta kurang dari 1 persen per tahun dan setiap hari setidaknya ada 1000 lebih kendaraan bermotor baru turun ke jalan di Jakarta (Data Dinas Perhubungan DKI Jakarta). Namun penambahan jalan bukanlah solusi yang tepat dalam mengatasi kemacetan.

Solusi yang tepat dalam membenahi kemacetan di Jakarta ini ialah Pemprov DKI Jakarta seharusnya memprioritaskan pembenahan transportasi publik karena dana yang dibutuhkan tidak jauh berbeda dari

rencana jalan tol itu. Transportasi publik yang dimaksud salah satunya adalah MRT . MRT adalah singkatan dari Mass Rapid Transit yang secara harafiah berarti angkutan yang dapat mengangkut penumpang dalam jumlah besar secara cepat.

2. RUMUSAN MASALAH

- Diperlukan fasilitas transportasi sesuai dengan konsep TOD (Transit Oriented Development).
- Diperlukan stasiun yang terintegrasi langsung dengan moda transportasi lainnya.
- Diperlukan area penghubung antar bangunan lainnya untuk menerapkan konsep TOD dalam stasiun.

3. METODOLOGI

Kajian diawali dengan mempelajari pengertian tentang MRT, pengertian dan standar-standar mengenai stasiun MRT, serta studi banding

beberapa bangunan stasiun MRT yang telah ada. Dilakukan juga tinjauan mengenai kawasan terpadu Blok M di Jakarta, tinjauan masterplan pembangunan MRT di Jakarta, serta kebijaksanaan pemerintah yang mendukungnya. Pendekatan perancangan arsitektural dilakukan dengan penekanan desain Arsitektur Hi-Tech dan teori-teori di dalamnya. Selain itu dilakukan pendekatan fungsional, kinerja, teknis, dan kontekstual. Pemilihan tapak berdasarkan masterplan pembangunan Stasiun MRT di Blok M.

4. KAJIAN PUSTAKA

4.1 Tinjauan MRT

MRT merupakan singkatan dari Mass Rapid Transit yang artinya adalah angkutan yang dapat mengangkut penumpang dalam jumlah besar secara tepat. MRT yang merupakan suatu sistem transportasi perkotaan ini memiliki kriteria utama yaitu, mass (daya angkut besar), rapid (waktu tempuh cepat dan frekuensi tinggi), dan transit (berhenti di banyak stasiun di titik utama perkotaan). Beberapa bentuk dari MRT antara lain (sumber: GTZ, 2003):

BERDASARKAN JENIS FISIK

- BRT (Bus Rapid Transit)

Sistem transportasi berbasis jalan yang mengkombinasikan elemen stasiun dan kendaraan dengan sistem perencanaan transportasi kota, umumnya mencakup jalur bus yang terpisah dan modernisasi teknologi bus. BRT umumnya mencakup:

- (a) Sistem turun-naik penumpang yang cepat
- (b) Sistem tiket efisien
- (c) Stasiun dan halte yang nyaman
- (d) Teknologi bus yang ramah lingkungan
- (e) Integrasi moda transportasi
- (f) Pelayanan konsumen yang baik

- LRT (Light Rapid Transit)

Sistem transportasi metropolitan dengan menggunakan kereta rel listrik yang ditandai dengan kemampuan mengoperasikan gerbong pendek seperti monorel dan trem di

sepanjang jalur eksklusif baik di bawah tanah, udara atau di jalan.

- HRT (Heavy Rapid Transit),

Sistem transportasi metropolitan yang menggunakan kereta berkinerja tinggi, digerakkan secara elektrik, beroperasi di jalur eksklusif, tanpa jalur persilangan, dengan peron stasiun yang besar, serta memiliki kapasitas besar.

BERDASARKAN AREA PELAYANAN

- Metro, yaitu heavy rail transit atau subway dalam kota
- Commuter Rail, jenis MRT untuk mengangkut penumpang dari daerah pinggir kota ke dalam kota Jakarta dan mengantarnya kembali ke daerah penyangga (sub-urban). Namun berbeda dari LRT atau HRT, dimana perjalanan lebih panjang dan jalur rel merupakan bagian dari sistem yang sudah ada. Seperti kereta Jabodetabek yang ada saat ini.

4.2 Tinjauan Stasiun

Dicakup dari wikipedia, stasiun kereta api adalah menaikkan dan menurunkan penumpang yang menggunakan jasa transportasi kereta api. Selain stasiun, pada masa lalu dikenal juga dengan halte kereta api yang memiliki fungsi nyaris sama dengan stasiun kereta api. Untuk daerah/kota yang baru dibangun mungkin stasiun portabel dapat dipergunakan sebagai halte kereta.

Berdasarkan fungsinya stasiun dapat dibedakan atas:

- a. stasiun penumpang**, yaitu untuk naik dan turunnya penumpang, memuat dan menurunkan barang yang dibawa penumpang.
- b. Stasiun barang**, berfungsi untuk membongkar muat barang-barang muatan
- c. Stasiun langiran**, berfungsi untuk menyusun rangkaian kereta api

Menurut ukurannya, stasiun dapat dibedakan atas:

a. Stasiun Kecil

Kereta api cepat antar kota tidak berhenti di stasiun kecil. Stasiun seperti ini terutama untuk pelayanan penumpang lokal. Meskipun demikian, ada pula stasiun kecil yang dapat menerima dan mengirim barang. Stasiun terkecil pada kategori stasiun kecil ini sering disebut dengan perhentian. Perhentian hanya untuk melayani naik dan turun penumpang saja tanpa pelayanan barang-barang kirimandan tanpa ada kesempatan kereta api bersilangan atau bersusulan. Untuk memberikan fasilitas kereta api dapat bersusulan atau berpapasan, pada stasiun kecil terdapat dua atau tiga track jalan rel.

b. Stasiun Sedang

Umunya terdapat dikota kecil. Apabila dipandang perlu kereta api antar kota tertentu untuk berenti , maka terdapat fasilitas pelayanan untuk penumpang jarak jauh. Di stasiun sedangterdapat jalan rel yang jumlahnya relatif lebih banyak dibandingkan dengan stasiun kecil.

c. Stasiun Besar

Stasiun besar biasanya terdapat di kota besar, semua kereta api berhenti di stasiun ini. Stasiun besar ini melayani banyak sekali kereta api yang datang dan berangkat, sehingga diperlukan pula banyak jalan rel.

Menurut letaknyaterdapat 4 jenis stasiun, yaitu:

- a. Stasiun Akhir**, Merupakan tempat mulai dan berakhirnya jalan rel
- b. Stasiun Antara**, terletak pada jalan rel yang menerus
- c. Stasiun pertemuan (junction)**, merupakan kombinasi dari stasiun akhir dan stasiun antara. Dapat juga dikatakan bahwa stasiun pertemuan ialah stasiun yang menghubungkan tiga jurusan
- d. Stasiun persilangan**, terletak di persilangan dua jalan rel.

Menurut bentuknya, terdapat 4 macam stasiun:

- a. Stasiun Kepala atau Stasiun Siku-Siku.** Pada stasiun ini letak gedung utama siku-siku terhadap jalan rel yang berakhir di stasiun tersebut. Contoh: stasiun kota, Jakarta.
- b. Stasiun Sejajar.** Gedung utama stasiun sejajar dengan jalan rel.
- c. Stasiun Pulau.** Gedung utama stasiun sejajar dengan jalan rel dan terletak di antara jalan relnya. Contoh : Stasiun Cikampek
- d. Stasiun Semenanjung.** Gedung utama stasiun terletak diantara dua jalan rel yang bertemu.

4.3 Tinjauan Perancangan Stasiun Intermoda

Keintegrasian pada stasiun intermoda berupa penggunaan akses oleh beberapa titik transit moda transportasi yang berbeda karena lokasi yang saling berdekatan, dimana terdapat suatu penghubung yang berupa koridor. Keterpaduan akses antara terminal bus blok m, transjakarta dan blok m plaza berupa keterpaduan aksesibilitas.

Menurut UU no 23 thn 2007 tentang perkereta apian, stasiun kereta api untuk keperluan naik turun penumpang sekurang-kurangnya dilengkapi dengan fasilitas keselamatan, keamanan, kenyamanan, naik turun penumpang, penyandang cacat, kesehatan dan fasilitas umum.

Unsur-unsur yang perlu diperhatikan dalam perancangan stasiun antara lain:

- **Lokasi**

Lokasi dari sebuah stasiun diusahakan sedekat mungkin dengan pusat2 perkantoran, perbelanjaan, halte bus, atau kawasan publik lainnya.

- **Keamanan Dan Kenyamanan Penumpang.**

Adanya pemisah yang jelas antara penumpang dengan kereta agar penumpang tidak sembarangan menyebrang rel terutama ketika kereta hendak masuk stasiun. Stasiun

dilengkapi dengan sistem informasi berupa gambar, tulisan, sistem radio, dan lain-lain yang dapat membantu dan mudah dimengerti bagi para penumpang dan pengunjung. Untuk keamanan dan kenyamanan penumpang, tinggi peron disejajarkan dengan tinggi lantai kereta sehingga terdapat aksesibilitas yang mudah bagi para difabel.

- **Entrance And Exit.**

Dirancang untuk menampung jumlah penumpang yg melewatinya baik dalam keadaan normal maupun keadaan darurat.

- **Sirkulasi.**

Sirkulasi antar penumpang dan barang antaran harus dipisahkan supaya tidak menimbulkan kepadatan. Sirkulasi antar penumpang yang akan berangkat dan penumpang yang telah tiba harus dipisahkan supaya tidak terjadi penyumbatan sirkulasi.

5. STUDI BANDING

5.1 STASIUN MRT EXPO, SINGAPORE



Gambar 1 Stasiun MRT Expo
Sumber: id.wikipedia.com

Stasiun MRT Expo (Kode CG1 / DT35) dibuka sejak 10 Januari 2001 merupakan bagian dari MRT Singapura jalur tambahan Changi Airport ke Jalur Timur Barat. Dirancang dengan arsitektur era luar angkasa oleh Sir Norman Foster. Penutup atap dari bahan titanium, baja dan kaca, dirancang dengan peron tanpa tiang untuk memberikan keleluasaan ruang. Rancangan ini juga menggambarkan suasana kesibukan yang tergantung kegiatan di sebelahnya yaitu Singapore Expo, dimana kesibukan penumpang tergantung acara yang diadakan di Singapore Expo.

5.2 STASIUN AKIHABARA, JEPANG



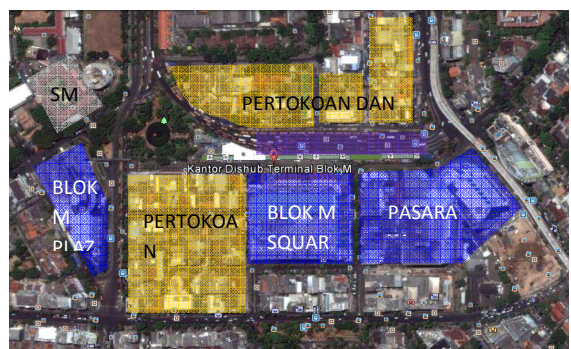
Gambar 2 Akihabara Station
Sumber: id.wikipedia.org

Stasiun Akihabara, Jepang. Teletak di tengah kawasan pertokoan dan perdagangan barang-barang elektronik, game, dan lain-lain. Selain itu juga terintegrasi dengan jalur kereta lainnya. Di bawah stasiun akihabara terdapat stasiun yang berbentuk silang. Stasiun bawah tanah itu terdapat Chuo-Sobu line tracks yang berasal dari timur ke barat serta Yamanote dan Keihin-Tohoku Line yang melaju dari utara ke selatan. Bangunan Stasiun Akihabara ini menyatu dengan ATRE 1 Akihabara yang merupakan semacam shopping mall. Jadi selain terintegrasi dengan stasiun bawah tanah, Akihabara Station juga terintegrasi dengan pertokoan dan perdagangan yang berupa mall.

Fasilitas yang terdapat pada stasiun diantaranya adalah, alat mesin tiket (ticket vending machine), pertokoan, lift, escalator, ruang tunggu, toilet, jalur khusus pecandng cacat, ruang loker, dll.

6. TINJAUAN LOKASI

6.1 Tinjauan Blok M



Gambar 3 Siteplan Terminal Blok M
Sumber: blokmsquare.blogspot.com

Blok M merupakan kawasan bisnis dan perdagangan yang berlokasi di Kebayoran Baru, Jakarta Selatan. Kawasan Blok M sebenarnya sudah menjadi kawasan yang terintegrasi. Integrasi yang ada adalah antara terminal bus Blok M, terminal TransJakarta Koridor 1, dan Blok M Mall yang berada di bawah tanah. Kawasan Blok M memiliki fasilitas yang terdiri dari:

- **TERMINAL**

Terminal Bus Blok M terdapat 6 (enam) jalur Bus yang sudah didesain sedemikian rupa sehingga bus-bus yang masuk diatur dengan menggunakan system traffic First In First Out, dipantau secara langsung pula melalui Menara khusus, yang mana pengaturan traffic (Traffic Management) dari bus-bus ini dilakukan oleh aparat Dinas Perhubungan Pemda DKI Jakarta. Saat ini terdapat 55 rute dengan 1.434 bus yang dioperasikan oleh bus besar dan menengah dari / ke Terminal Blok - M. Pada pertengahan tahun 2013 akses menuju Mal Blok M bertambah dengan adanya fasilitas bus Damri (Blok M - Bandara Soekarno Hatta) sehingga mempermudah pengunjung Mal Blok M menuju bandara begitu juga sebaliknya.

- **TAMAN**

Taman yang terletak di utara-barat sudut dikelola oleh PT Langgeng Ayomlestari . Wilayah ini dipagari dan tidak mudah diakses karena menghadap ke jalur terminal bus yang ke utara , dan ke barat , dan ke jalan padat Sudirman dengan jalan yang sempit . Taman sering digunakan sebagai tempat parkir untuk sepeda motor .

- **PUSAT PERBELANJAAN**

Blok M Square merupakan mall yang terintegrasi dengan terminal Blok M pada basementnya. Blok M Square, Blok M Plaza dan Pasaraya Grande merupakan pusat perbelanjaan utama di Blok M. Pasaraya merupakan mall yang terintegrasi dengan kawasan blok m namun tidak terintegrasi pada terminal blok m. Pasaraya Blok M dibangun tahun 1992. Pasaraya Blok M

merupakan mall termewah yang ada di kawasan Blok M dari dahulu hingga sekarang.

Terdapat juga Blok M Mall yang berada di bawah tanah, tepat di bawah terminal Blok M. Dibangun pada tahun 1993, terintegrasi langsung dengan terminal dan Blok M Square. Blok M Mall adalah satu-satunya Mal yang berada dibawah Terminal Bus dan dipadukan dengan Taman Kota, dimana sampai saat ini Mal semacam ini belum ada dikota-kota lain di Indonesia.

- **RUMAH TOKO**

Sebagian besar bangunan bergaya ruko sudah tua dan agak memburuk . aktivitas komersial menggunakan ruko pernah mendominasi kota ini. Akan tetapi semakin berjalannya waktu, perkembangan yang paling maju saat ini adalah kompleks komersial yang lengkap dan menjadi satu.

- **CLUB DAN CAFE**

Pada kawasan Blok M terdapat juga bermacam-macam bidang usaha. Salah satunya dalam bidang jasa. Kegiatan jasa yang diberikan kepada pengunjung adalah kegiatan hiburan malam yang didominasi oleh budaya dan orang Jepang. Warga negara Jepang menyukai daerah Blok M yang memiliki berbagai macam hiburan. Sehingga dijuluki dengan nama Little Tokyo.

- **PERKANTORAN**

Kawasan Blok M juga dikelilingi oleh perkantoran. Walaupun perkantoran tidak mendominasi bangunan pada kawasan ini, tetapi bangunan pada kawasan ini merupakan bagian penting dari kawasan blok m juga.

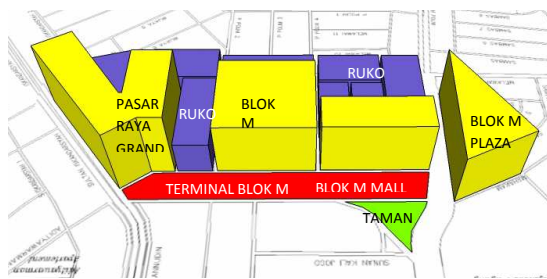
6.2 Rencana Tata Ruang Blok M

Menurut Perda Provinsi DKI Jakarta No 1 Tahun 2012 Pasal 19 no.2, Kawasan Blok M merupakan sistem pusat kegiatan sekunder sebagai pembentuk struktur ruang provinsi. Kawasan Blok M sebagai stasiun terpadu dan titik perpindahan beberapa moda transportasi dengan konsep TOD.

Dalam masterplan perkertaapian Jabodetabek 2020 yang dibuat oleh Kementerian Perhubungan direktorat jendral perkeretaapian (Maret 2013), Blok M akan menjadi kawasan pengembangan terpadu dengan konsep TOD.

Integrasi dilakukan dengan membangun sistem penghubung seperti jembatan layang (*sky walk*) langsung ke pusat perbelanjaan sehingga penumpang tidak harus turun ke jalan sehingga diharapkan dapat mengurangi kemacetan. Contohnya, Mall seperti Blok M Mall dapat digabung dengan *sky walk*.

Dalam perancangan PT. MRT Jakarta stasiun MRT di Blok M akan terintegrasi dengan terminal maupun pusat perbelanjaan di sekitar stasiun agar memberikan rasa aman, nyaman kepada pengunjung dan pengguna MRT. Berdasarkan rancnagan yang ada, stasiun MRT di Blok M ini dibuat elevated atau stasiun layang. Stasiun berada di jalan Singasingamangaraja juga di depan Blok M Plaza.



Gambar 4 Masa bangunan di Kawasan Blok M

Sumber: analisa

7. PENDEKATAN ASPEK VISUAL ARSITEKTURAL

Desain Stasiun MRT mengikuti pola pergerakan manusia yang ada di dalamnya. Karena keberadaanya yang ada di kota modern, maka perencanaan stasiun dapat dimasukan dengan aspek modern. Stasiun MRT ini haruslah menunjukkan sebuah bentuk yang dinamis sesuai dengan keadaan Jakarta saat ini sebagai kota metropolitan yang serba cepat dan modern.

Kota Jakarta sebagai kota modern, telah memiliki bangunan-bangunan yang modern dan memiliki konsep arsitektural yang sangat maju. Ini menunjukkan bahwa arsitektural bangunan di Jakarta juga mengikuti arus jaman yang berkembang saat ini. Maka dari itu, stasiun MRT juga harus mempresentasikan sebuah bangunan yang modern dan dinamis menyesuaikan dengan bangunan-bangunan di sekitarnya. Salah satu aspek yang dapat diunggulkan yaitu penekanan desain yang modern dengan kombinasi bentuk yang dinamis dan futuristik. Dengan adanya aspek modern dalam arsitektural bangunan, maka sudah mempresentasikan gaya hidup kota metropolitan dan perlambang dari karakter bangunan yang efisien.

Penekanan desain arsitektur yang digunakan adalah adaptasi Arsitektur Hi-Tech sebagai wadah konsep arsitektur modern.

8. KESIMPULAN PERANCANGAN

8.1 Program Ruang

Jenis Ruang	Luas Ruang
Unpaid Concourse	531 m ²
Ticket Vending Machine	10 m ²
Ruang Antri TVM	145 m ²
Ticket Checking Machine	12 m ²
Ruang Antri TCM	18 m ²
Paid Concourse	1000 m ²
Peron	1250 m ²
Emplasemen	775 m ²
Toilet Pria	17 m ²
Toilet Wanita	16 m ²
Total	3774 m²
Sirkulasi 125%	2473.8 m²
Jumlah	8492 m²

Tabel 1 Kelompok Kegiatan Utama

Sumber: analisa

Jenis Ruang	Luas Ruang
R. Ketua Pengelola	25 m ²
R. Tata Usaha	20 m ²
R. Staff	140 m ²
R. Rapat	12 m ²
R. Supervisor	4 m ²
R. Keamanan	80 m ²
R. Loker	4 m ²
R istirahat	21 m ²
Toilet Pria	9 m ²
Toilet Wanita	9 m ²
Total	324 m²
Sirkulasi 30%	97.2 m²
Jumlah	422 m²

Tabel 2 Kelompok Ruang Pengelola

Sumber: analisa

Jenis Ruang	Luas Ruang
Ticket Office	20 m ²
R. Informasi	12 m ²
Sitting Area	38 m ²
Bilik ATM	20 m ²
Retail	48 m ²
Total	138 m²
Sirkulasi 40%	55.2 m²
Jumlah	193 m²

Tabel 3 Kelompok Kegiatan Pelayanan dan Penunjang

Sumber: analisa

Jenis Ruang	Luas Ruang
R. Genset	40 m ²
R. Elektrikal	20 m ²
R. Sound dan CCTV	52 m ²
R. Pompa	40 m ²
TPS	5 m ²
R. Janitor	4 m ²
Gudang	20 m ²
Total	181 m²
Sirkulasi 20%	36.2 m²
Jumlah	218 m²

Tabel 4 Kelompok Ruang Servis

Sumber: analisa

NO	Jenis Kelompok Ruang	Jumlah Luasan
1.	Kelompok Ruang Pelaku Utama	8492 m ²
2.	Kelompok Ruang Pengelola	422 m ²
3.	Kelompok Ruang Pelayanan	193 m ²
4.	Kelompok Ruang Servis	218 m ²
	Total	9325 m²

Tabel 5 Rekapitulasi Program Ruang

Sumber: analisa

8.1 Tapak Terpilih

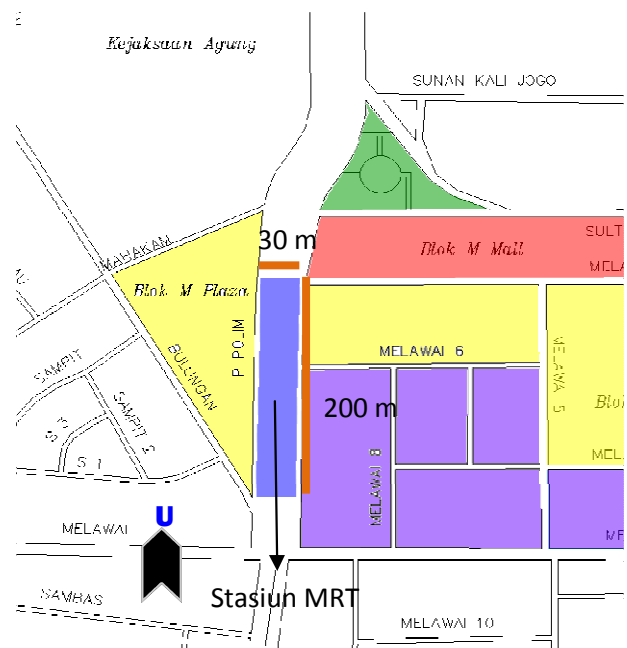
Lokasi perencanaan dan perancangan Stasiun MRT Blok M berada di atas jalan Panglima Polim. Tapak berada di kawasan terpadu Blok M daerah Jakarta Selatan yang terintegrasi dengan bangunan-bangunan disekitarnya. Kontur tapak rata dan memiliki luas sebesar 18000 m² dengan batas-batas tapak sebagai berikut :

Sebelah Utara : Jalan Sisingamangaraja

Sebelah Barat : Blok M Plaza

Sebelah Timur : Pertokoan, Terminal

Sebelah Selatan: Jalan Panglima Polim



Gambar 5 Letak dan ukuran tapak

Sumber: Analisa

Ketinggian bangunan : 3 lantai

Luas bangunan : 9325 m²

Jenis Bangunan : elevated

Rencana jumlah lantai bangunan: 3 lantai elevated

Lantai 1 digunakan sebagai area unpaid concourse, area penunjang dan area pengelola.

lantai 2 digunakan sebagai area paid concourse, area Ticketing Vending Machine

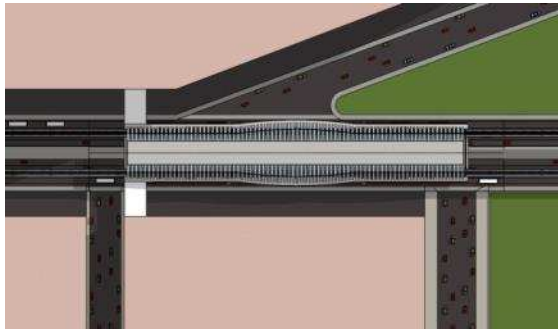
Lantai 3(top floor):terdiri dari peron, emplasemen.

Pemilihan site ini didasarkan pada: memiliki luas yang cukup memadai, mudah terjangkau oleh beberapa jenis transportasi kota, adanya jaringan kota yang memadai, serta kesesuaian dengan tata guna lahan yang telah tercantum pada studi PT. MRT juga ketentuan peraturan daerah yang akan menjadikan Blok M sebagai kawasan terpadu dengan sistem transportasi yang terintegrasi.

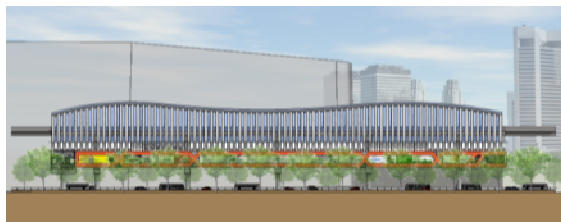
9. DAFTAR PUSTAKA

- Arisanto, Deni. 2011. LP3A Jurusan Arsitektur Universitas Diponegoro. *Stasiun MRT Lebak Bulus*. Semarang
- Badan Pusat Statistik Kota Administrasi Jakarta Selatan. 2009. *Jakarta Selatan dalam Angka 2009*, Jakarta.
- Ching, Francis D.K.1985. *Architecture : Form, Space and Order*, Jakarta, Erlangga.
- De Chiara, Joseph dan Michael J. Crosbie. 2001. *Time-Saver Standards for Building Types (Fourth Edition)*. Singapore: Mc Graw Hill Book Companies Inc.
- Hapsoro, Suryo. 2009. *Jalan Rel*. Betta Offset Yogyakarta. Yogyakarta
- Jenks, Charles.1988. *The Battle of High Tech, Great Building with Great Fault*. Architectural Design.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia*. (2008). Jakarta : Balai Pustaka
- Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, Forum Diskusi IAI Tentang Infrastruktur Transportasi Jakarta, Jakarta 21 Agustus 2013
- Metra Commuter Rail Station Guidelines and Standards Page 28*. 2007
- Neufert, Ernst and Peter. 2000. *Neufert Architects' Data Third Edition*. UK : Blackwell Publishing.
- Neufert, Ernst. 2002. Neufert, Ernst. *Data Arsitek Edisi Kedua Jilid 2*. Jakarta : Erlangga. (Alih Bahasa oleh Sjamsu Amril)
- Panero, Julius. 1980. *Human Dimension and Interior Spaces*.
- Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 1 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030
- Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi DKI Jakarta*. Dinas Tata Kota Provinsi DKI Jakarta. 2010
- SLDH DKI Jakarta 2012. HAL. iii-16
- Study Report : *Integrated Improvement Plan for the MRT Station and Bus Terminal in Blok M Area*. Engineering and Consulting Firms Association, Japan. Nippon Koei Co., Ltd. Februari 2006
- Surbakah, Imam. 1981. *Jalan Kereta Api*. Idea Dharma. Bandung
- <http://blokmsquare.blogspot.com>, 24 Mei 2014
- <http://id.wikipedia.org>, 25 Mei 2014
- <http://jakartamrt.com>, 18 Mei 2014
- <http://jreast.co.jp>, 4 Juni 2014
- <http://skyscraper.com>, 29 Mei 2014
- <http://thegreatbuilding.com>, 5 Juni 2014

Apendix: Ilustrasi Perancangan



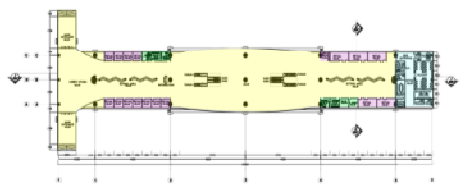
➤ Site plan



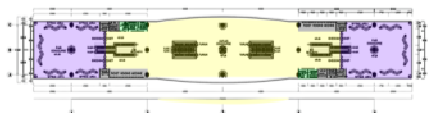
➤ Tampak Samping



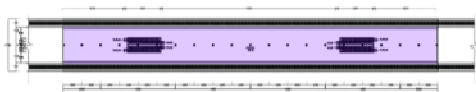
➤ Tampak Depan



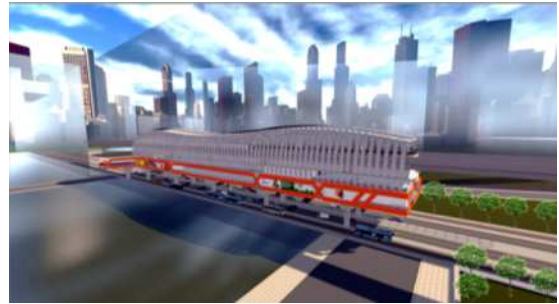
➤ Denah lantai 1



➤ Denah Lantai 2



➤ Denah Peron



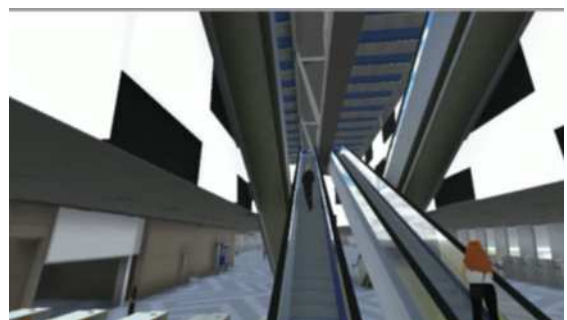
➤ Eksterior Bangunan



➤ Interior Peron



➤ Komersial Area



➤ Utilitas Bangunan

