

KECENDERUNGAN KAWASAN SIMPANG LIMA MENJADI KAWASAN SUPER BLOK

Edi Purwanto

Staf Pengajar Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro

ABSTRAK

Beberapa waktu terakhir ini ramai dibicarakan orang mengenai bangunan superblok. Bahkan di kota-kota besar di Indonesia seperti di Jakarta dan Surabaya, bangunan superblok sudah dan akan dibangun seperti : Darmo Satellite Superblok (Surabaya), Kuningan Superblok, Sudirman Central Bussines District, Kuningan Area Development Project, BNI City, Mulia Mall, Senayan Square, Citraland dan terakhir superblok di Segitiga Senen, semua yang disebutkan terakhir dibangun di kota Jakarta.

Disamping bangunan-bangunan superblok yang sudah dan akan dibangun di kota Jakarta dan Surabaya, terdapat beberapa kawasan yang secara alamiah akan terbentuk sebagai kawasan Superblok akibat tekanan ekonomi yang sangat kuat, salah satunya adalah kawasan Simpang Lima di kota Semarang.

Kecenderungan kawasan Simpang Lima sebagai kawasan Superblok sudah barang tentu akan menimbulkan dampak baik yang bersifat positif maupun negatif. Dalam kesempatan ini penulis berkecenderungan untuk lebih menekankan kepada dampak negatif sebagai upaya penyadaran stakeholder karena pada kondisi yang belum terlanjur, kawasan Simpang Lima sudah meunculkan banyak problem keruangan yang segera perlu diperhatikan dan dipecahkan. Dampak-dampak negatif yang dimaksud adalah : pengaruhnya terhadap sistem transportasi kota dan parkir, citra arsitektur kota dan sosial budaya masyarakat.

SEJARAH DAN DEFINISI SUPERBLOK

Sejarah lahirnya superblok dimulai pada saat terjadinya jaman kejayaan perekonomian di Amerika Serikat setelah terjadinya Perang Dunia II. Pada saat terjadinya kejayaan perekonomian tersebut menuntut konsekuensi munculnya gedung-gedung yang besar dengan skala yang besar sebagai markas untuk mengendalikan manajemen perekonomian terutama dari kalangan swasta. Karena bentuknya yang utuh dengan skala yang besar, maka orang menamakannya dengan sebutan gedung dengan skala 1 (satu) blok penuh. Baru pada awal tahun 1960-an, muncul gedung-gedung dengan skala lebih dan satu blok dan terjadi aktivitas terkait dan terintegrasi antara blok satu dengan blok lainnya, maka lahirlah suatu istilah apa yang disebut dengan "Superblok".

Gedung-gedung dengan istilah superblok ini terjadi pada kota-kota di Amerika Serikat yang sebagian besar ditata oleh jaringan jalan yang berbentuk "pola grid" (papan catur), dimana petak-petak lahan yang terbentuk disebut dengan "blok" sehingga kumpulan beberapa blok yang menyatu dan berintegrasi disebut dengan superblok. Sehingga superblok didefinisikan sebagai suatu kompleks yang berfungsi banyak, seperti misalnya sebagai hunian, pusat perkantoran, pusat perbelanjaan, pusat rekreasi, pusat pendidikan dan sebagainya yang menjadi satu kesatuan yang terkait dan saling membutuhkan sehingga masyarakat sebagai pemakai jasa mendapatkan kemudahan dan kenyamanan dalam pelayanan, atau disebutkan juga bahwa superblok merupakan suatu "bagian" dari kota secara keseluruhan dimana bagian tersebut berbentuk seperti kota juga (sebuah kota didalam kota).

Konsep superblok lahir di Amerika Serikat dalam pembangunan sub-division daerah-daerah perumahan seperti dilakukan di Catham Village (Pittsburgh dan Baldwin Village (Los Angeles), pada tahun 1941 dengan tujuan untuk mendapatkan sistem baru dalam pengelompokan rumah-rumah yang bebas dari gangguan lalu lintas kendaraan bermotor.

Perkembangan konsep superblok tersebut di atas merupakan perkembangan dari Radburn (New Jersey) berupa superblok secara serial (superblok series) yang kemudian dikenal dengan sistem "cul-de-sac". Superblok bisa juga diartikan sebagai beberapa blok dalam satu kesatuan perencanaan (superblokisme) dengan jalan membuka kapling blok-blok tersebut kepada sistem ruang terbuka kota, misalnya untuk kepentingan pedestrian yang semakin dibutuhkan oleh warga kota.

PERANAN SUPERBLOK DALAM PERKEMBANGAN KOTA

Kota Jakarta pernah mengalami peremajaan untuk kawasan Glodok, Senen atau Tanah Abang yang kemungkinan besar merupakan cikal bakal pembangunan superblok. Dilihat dari apa yang dialami Jakarta tampaknya pembangunan superblok lebih mendekati ke arah peremajaan kota. Daerah-daerah tertentu di dalam kota (*built up area*), karena perkembangan yang terjadi di dalam atau disekitarnya, menjadi matang untuk contoh pada daerah Segitiga Emas Kuningan yang memiliki jaringan jalan utama kota, kawasan perkantoran yang telah berkembang pesat di sepanjang jalan Soedirman dan Rasuna Said. Secara naluri ekonomi, sesuatu aktivitas ekonomi yang tumbuh baik akan memerlukan ruang pemekaran disekitarnya, sehingga daerah sekitarnya yang belum tinggi nilai ekonominya cenderung menjadi matang untuk diremajakan.

Sistem superblok merupakan kesempatan untuk meng-urban-kan kembali kota-kota metropolis, superblok merupakan obat untuk menyembuhkan kota-kota metropolis yang sakit atau mencegah kota metropolis menjadi tidak akrab lagi dengan warga kotanya sendiri. Disebutkannya pula bahwa superblok menjadi suatu gerakan dalam pembaharuan kota yang lebih sistematis sehingga dari pembangunan superblok ke superblok yang lain ditingkatkan menjadi kerangka pedestrian.

KRITERIA FISIK SUPERBLOK

Satu kriteria yang menggambarkan bahwa suatu bangunan disebut dengan superblok adalah bangunan

tersebut mempunyai skala lebih dari 5 hektar dan dirancang sebagai suatu kesatuan yang integral antara fungsi satu dengan fungsi lainnya.

Bangunan dikatakan superblok apabila terdapat lebih dari 3 fungsi yang berbeda (retail, office, hunian, hotel, entertainment dan sebagainya) dan apabila direncanakan dengan baik dapat menjadi pendukung/support satu dengan yang lain, terjadi integrasi fungsional dan fisik antar komponen fungsi dengan KLB tinggi, dimana didalam proyek ada sarana pedestrian yang dominan yang menghubungkan fasilitas-fasilitas fungsi tersebut terpisah dengan kendaraan bermotor serta pengembangannya mempunyai ketergantungan antara fungsi satu dengan yang lainnya.

Bangunan superblok dalam suatu konsep : bentuk pedestrian sebagai kerangka ruang yang didisain arah dan tujuannya, ibarat mengalirkan sungai ke danau. Ada pedestrian berkala, ada pedestrian khusus untuk makan siang, ada pedestrian transit yang digubah sebagaimana halnya pengalaman orang yang didapat di plaza-plaza terbuka Italia. Di samping itu keberhasilan suatu superblok adalah apabila : terdapat parkir secara gabungan, adanya lingkungan pedestrian pada "street level" yang terbuka untuk umum selama 24 jam, semua ruangan dalam bangunan dipakai untuk fungsi-fungsi yang berhubungan dengan pelayanan umum (seperti : restoran, toko-toko, kantor pos) serta terdapat kejelasan batasan antara daerah umum dengan daerah privat.

PROSPEK DAN DAMPAK POSITIF

Munculnya bangunan superblok sudah barang tentu harus juga dilihat dari sisi positifnya yang diharapkan dapat dijadikan potensi untuk berkembang dengan prospek yang cerah.

Superblok merupakan tantangan baru yang mengasyikkan bagi para arsitek dan perencana kota dan akan merupakan ladang baru yang potensial bagi para developer, kontraktor, konsultan dan profesional dari disiplin ilmu yang ada. Sedangkan dalam jangka panjang prospek superblok cukup baik, terutama di kota-kota besar yang menyandang berbagai masalah perkotaan seperti kemacetan, kekumuhan, pencemaran dan lain-lain asalkan diikuti dengan menguatnya daya beli masyarakat.

Dampak positifnya adalah terjadinya pemusatan kegiatan, efisiensi waktu dan biaya dan mengurangi polusi udara.

Dampak positif dengan adanya superblok adalah tingkat pendapatan serta produktivitas lebih tinggi, kegiatan bisnis dan ekonomi di daerah ini lebih cepat berkembang, munculnya semangat kompetisi yang dapat memacu peningkatan efisiensi dan produktivitas serta munculnya kreativitas dan dinamisme.

Dampak positif yang lain dapat ditampilkan oleh pembangunan superblok sebagai satu bentuk peremajaan antara lain. Pembentukan lapangan pekerjaan baru dan peluang diperolehnya pajak yang lebih besar, penciptaan fasilitas pendukung yang lebih memadai, penciptaan wajah kota yang baik, terutama pada bagian kota yang telah menurun kualitas lingkungannya.

KENDALA DAN MUNCULNYA KEKHAWATIRAN

Pembangunan superblok bukan berarti terlepas dari kendala dan dampak negatifnya.

Kendala yang muncul adalah : pada umumnya kota-kota besar di Indonesia sejak awal tidak dirancang dan ditata berdasarkan grid tetapi membentuk pita (*ribbon*), sangat terbatasnya lahan di perkotaan, memerlukan biaya yang besar dan secara psikologis akan menimbulkan dampak sosial.

Namun demikian muncul pula dampak negatif yang tidak diharapkan dengan adanya pembangunan superblok ini.

Dampak negatif dengan adanya superblok adalah : Peningkatan polusi, semrawut, privacy kurang, terjadinya erosi dalam kehidupan bermasyarakat, membungahnya harga tanah perkotaan dan sebagainya.

Sedangkan dampak negatif yang muncul kaitannya dengan transportasi kota adalah dengan adanya superblok, maka akan terjadi penambahan beban lalu lintas yang berat untuk jalan-jalan kota yang sudah demikian padat dan jenuh seperti yang terjadi di kota Jakarta.

Terdapat beberapa catatan penting yang harus digaris bawahi, pembangunan superblok dikhawatirkan akan menghilangkan aspirasi pada peninggalan sejarah, sering diterapkannya teknik bongkar sampai rata atau babat habis pada bangunan bersejarah, penghilangan jalinan kehidupan penduduk yang sudah terbentuk sebelumnya serta usaha-usaha menelantarkan tanah menunggu tersedianya dana akibat pembangunan superblok yang membutuhkan biaya yang sangat besar.

KASUS KAWASAN SIMPANG LIMA

Kawasan Simpang Lima Semarang saat ini tumbuh dan berkembang mengikuti pertumbuhan kebutuhan masyarakat kota Semarang pada saat ini, yaitu sebagai area rekreasi terbuka bagi semua lapisan masyarakat. Selain itu kawasan Simpang Lima mengalami pertumbuhan ekonomi pusat kota yang merupakan pertemuan dari tiga pusat kegiatan ekonomi kota yaitu pasar Johar, pasar Bulu dan pasar Peterongan. Dari posisi strategis inilah merupakan faktor pemacu pertumbuhan kawasan tersebut. Potensi yang muncul menjadikan kawasan Simpang Lima sebagai “magnet” yang menarik kehadiran dari berbagai kegiatan serta berbagai kepentingan masyarakat dan pemerintah. Dalam pengertian lain dapat dikatakan bahwa kawasan Simpang Lima memiliki makna penting bagi masyarakat dalam konteks kegunaan, sosial budaya, ekonomi dan politik.

Saat ini kawasan Simpang Lima dikelilingi oleh bangunan-bangunan komersial berlantai banyak dan bangunan fungsi lain yang secara bersama-sama membentuk *cluster*, dimana bangunan-bangunan tersebut dipisahkan oleh jalan raya satu arah yang mengelilingi lapangan simpang lima. Bangunan-bangunan komersial berlantai banyak tersebut adalah : Hotel dan Mal Ciputra, Plasa Simpang Lima (Matahari Departmen Store) dan Hotel Horisson, Ramayana Super Center, ASPAC Building. Disamping itu beberapa bangunan yang lain berpotensi menjadi bangunan berlantai banyak karena nilai lahan ekonomisnya yaitu : Pertokoan Simpang Lima (dulu Super Ekonomi), Pertokoan GajahMada Plasa (Plasa Theatre), STM Pembangunan dan Gedung milik TELKOM.

Kondisi yang berkembang dengan cepat di kawasan Simpang Lima membentuk kawasan komersial yang bersifat campuran. Kenyataan ini ditambah dengan kemampuan finansial developer yang semakin besar telah mendorong tumbuhnya pusat-pusat kegiatan komersial yang bersifat terpadu dengan pola pengembangan berbentuk *cluster*. Pola peruntukkan lahannya menggunakan pola bersifat *multi-uses* yang terpadu secara kompak, dimana bangunan tinggi merupakan komponen sentral yang tidak terpisahkan.

Kecenderungan kawasan Simpang Lima sebagai kawasan Superblok sudah barang tentu akan menimbulkan dampak baik yang bersifat positif maupun negatif. Dalam kesempatan ini penulis berkecenderungan untuk lebih menekankan kepada dampak negatif sebagai upaya penyadaran *stakeholder* karena pada kondisi yang belum terlanjur, kawasan Simpang Lima sudah meunculkan banyak problem keruangan yang segera perlu diperhatikan dan dipecahkan.

DAMPAK TERHADAP TRANSPORTASI DAN PARKIR

Sebagai pusat pelayanan kegiatan manusia, maka kawasan simpang lima akan menjadi pembangkit perjalanan dan selanjutnya pembangkit lalu-lintas, yang akan menambah beban lalu-lintas pada ruas jalan yang menuju maupun yang berada di kawasan tersebut. Pengaruh pusat kegiatan manusia (JARI-TAMU) pada umumnya dan di kawasan simpang lima pada khususnya perlu dikaji dari aspek : (1) tapak; (2) akses; (3) lokasi.

1. Aspek Tapak

Tinjauan simpang lima dari sisi tapak, pelayanan transportasi semakin baik dengan konsep superblok

yang lebih terbuka yang memungkinkan hubungan antar kapling dapat berlangsung tanpa harus melalui jalan umum, sehingga dapat mengurangi gerakan lalu-lintas yang lewat jalan umum dalam kawasan (misal dari Matahari DS menuju Mal Ciputra menggunakan jembatan penyeberangan /*underpass*). Disisi lain kawasan simpang lima dikaji dengan pendekatan integratif dengan skala besar dan skala bisnis besar. Saat ini bisnis skala besar sudah menyadari sepenuhnya bahwa pelayanan parkir yang “prima” pada usaha bisnis merupakan bagian yang tidak terlupakan untuk memenangkan persaingan dalam merebut pasar konsumen, sehingga ruang parkir, ruang pejalan kaki dan pola arus lalu-lintas di kawasan simpang lima harus dapat diatur sedemikian rupa sehingga mengurangi dampak-dampak kemacetan berlalu-lintas.

2. Akses Masuk

Selama ini perencanaan masing-masing bangunan di kawasan simpang lima masih bersiap individual (masing-masing bangunan membuat sendiri jalan masuk dan jalan keluar), sehingga sering menimbulkan masalah peningkatan kemacetan akibat makin banyaknya jalan masuk/keluar. Selain itu dengan banyaknya jalan masuk/keluar akan menyulitkan pengaturan route khusus angkutan umum. Alangkah baiknya jika masing-masing bangunan berfikir secara bersama sama untuk menyediakan akses untuk parkir bersama.

3. Aspek Lokasi

Pemerintah Kota Semarang hendaknya segera memikirkan untuk mengurangi kegiatan atau membatasi ijin kegiatan baru di simpang lima, karena apabila dilihat dari aspek lokasi, kawasan simpang lima merupakan kawasan dengan daya tarik ekonomi yang sangat tinggi. Disamping itu perlu dipikirkan lokasi baru sebagai alternatif pengembangan pusat-pusat kota sehingga kegiatan perkotaan tidak menumpuk di satu tempat saja.

DAMPAK TERHADAP CITRA ARSITEKTUR KAWASAN

Bentuk masing-masing bangunan yang sudah berdiri di kawasan simpang lima nampak bersaing dengan menonjolkan ego dan berlomba-lomba menampilkan berbagai bentuk yang beraneka ragam yang justru menghilangkan kesan keserasian didalam rangka membentuk citra arsitektur kawasan yang diharapkan. Dalam kaitan tersebut bentuk tunggal rupa memang sangat dihindari karena akan sangat monoton, namun bentuk yang beraneka ragam tanpa pola dan struktur bentuk yang jelas juga akan nampak semrawut. Oleh karena itu perkembangan kawasan simpang lima yang akan datang haruslah mengacu kepada panduan rancang kawasan yang dibuat dan disepakati bersama antara *stakeholder*.

DAMPAK TERHADAP SOSIAL BUDAYA MASYARAKAT

Apabila dilihat tentang keuntungan dan kerugian perkembangan kawasan simpang lima, nampak bahwa dampak sosial masyarakat akan timbul diantaranya adalah perubahan gaya hidup, makin sempitnya ruang luar kawasan yang selama ini dipergunakan sebagai tempat berinteraksi serta kecemberuan sosial karena kawasan simpang lima dikunjungi oleh lapisan masyarakat mulai tingkat yang rendah sampai dengan tingkatan yang tinggi.

KESIMPULAN DAN HARAPAN

1. Munculnya bangunan superblok diakibatkan oleh globalisasi kegiatan perekonomian, terjadinya sentralisasi pemerintahan, yang diikuti oleh eglomerasi kegiatan bisnis dan ekonomi, pemusatan kegiatan sosial dan budaya, semakin terpusatnya prasarana perhubungan darat, laut dan udara serta digiatkannya pelaksanaan program urban development.

2. Kawasan Simpang Lima yang sudah berkembang dengan pesat mempunyai kecenderungan untuk menjadi kawasan superblok dengan berbagai dampak positif dan negatifnya.
3. Masalah yang muncul di kawasan simpang lima saat ini adalah masalah transportasi kota dan parkir, citra arsitektur kawasan yang tidak jelas serta dampak sosial budaya masyarakat.
4. Masalah-masalah yang muncul tersebut hendaknya segera dipecahkan oleh *stakeholder*, mereka duduk bersama untuk membuat rencana / panduan penataan yang disepakati.

DAFTAR PUSTAKA

- Agus Heru P, 1998, *Kajian Karakter Kawasan Ruang Publik di Simpang lima Semarang*, Thesis S-2 Magister Teknik Arsitektur UNDIP, Semarang.
- Ciputra, *Prospek Superblok Terhadap Sosial Ekonomi dan Prasarana Kota*, Seminar Sehari "Prospek Superblok", Jakarta 12 September 1992.
- Dorodjatun Kuntjoro Jakti, *Dampak Superblok Terhadap Keadaan Sosial Ekonomi dan Prasarana Kota*, Seminar Sehari "Prospek Superblok", Jakarta 12 September 1992.
- Iman Sunario, *Peran Superblok Dalam Perkembangan Kota*, Seminar Sehari "Prospek Superblok", Jakarta 12 September 1992.
- Suyono Dikun, *Dampak Superblok terhadap Jaringan Jalannya Perkotaan*, Seminar Sehari "Prospek Superblok", Jakarta 12 September 1992.