UNIVERSITAS INDONESIA

SUPERBLOK SEBAGAI PENGEMBANGAN PERMUKIMAN

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana

AGUNG SETYAWAN
0606075403

FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI ARSITEKTUR
DEPOK
JUNI 2010

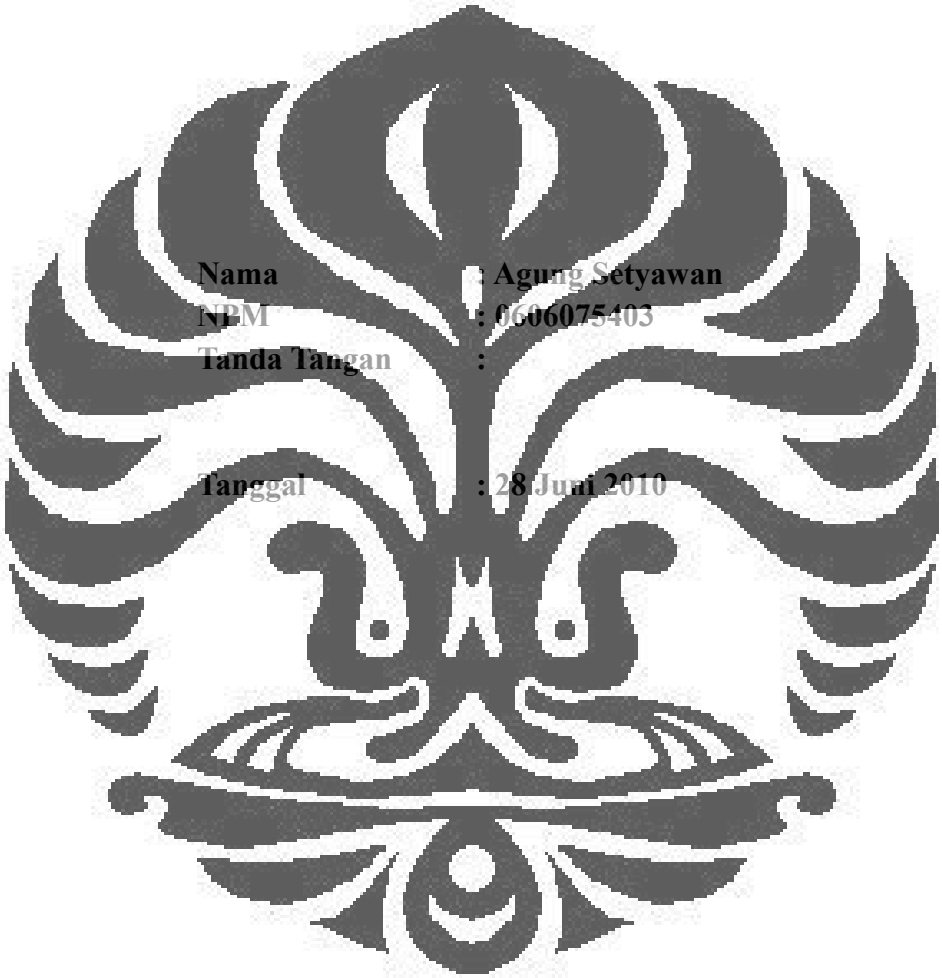
Superblok sebagai..., Agung Setyawan, FT UI, 2010

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,

dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk

telah saya nyatakan dengan benar.



Nama	**:**	**Agung Setyawan**
NPM	**:**	**0606075403**
Tanda Tangan	**:**	
Tanggal	**:**	**28 Juni 2010**

Superblok sebagai..., Agung Setyawan, FT UI, 2010

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh
Nama : Agung Setyawan
NPM : 0606075403
Program Studi : Arsitektur
Judul Skripsi : Superblok Sebagai Pengembangan Permukiman

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Arsitektur pada Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Ir. Antony Sihombing MPD., Ph.D.

( )

Penguji : Ir. Evawani Ellisa, M. Eng., Ph.D.

( )

Penguji : Ir. Pendrajaya Isnaeni, M. Sc., Ph.D.

( )

Ditetapkan di : Depok
Tanggal : 28 Juni 2010

Superblok sebagai..., Agung Setyawan, FT UI, 2010

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji serta syukur penulis panjatkan ke hadirat Alah SWT, atas nikmat dan hidayah juga izinnya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan. Pada kesempatan kali ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

- Keluarga Bapak Majiyo, untuk Mama, Bapak, juga Fajar atas doa, dukungan, kepercayaan dan kesemuanya yang telah diberikan selama ini. Juga keluarga besar serta kerabat dari Gunung Kidul.
- Ir. Anthony Sihombing, MPD., Ph.D, selaku dosen pembimbing skripsi atas waktu, kritik, saran, kepercayaan, juga menjadi sosok panutan yang baik selama satu semester terakhir.
- Ir. Hendrajaya Isnaeni, M.Sc., Ph.D, selaku koordinator skripsi dan juga dosen penguji atas masukan, dan arahan-arahan yang diberikan.
- Ir. Evawani Ellisa, M.Eng., Ph.D, selaku penguji atas masukan yang diberikan, juga pinjaman buku dan arahan di awal penyusunan skripsi ini.
- Mba Mita, Pak Yandi, Pak Rifu, Pak Tryo, Mas Dita, Pak Gun, Serta seluruh staff pengajar Departemen Arsitektur Universitas Indonesia atas bimbingan dan ilmu yang telah diberikan.
- Semua orang yang telah memberi ilmunya, semoga dapat menjadi amal yang terus mengalir kebaikannya.
- Zay, Pak Endang, Dedi, Mba Uci dan seluruh karyawan Departemen.
- Semua wiradha perpustakaan, jurusan untuk beberapa semester terakhir, atas bantuan dan kesabarannya.
- Teman-teman, sungguh saya takut dan bingung kalau tidak punya teman. Sungguh manis perjalanan singkat kita kemarin, terima kasih.
- Luthfi, Affa, Meygie, Bayu, Imam, Ardi, Rieky beserta teman laki-laki angkatan 2006 atas kebersamaan dan waktu-waktu berharga yang dihabiskan untuk bercanda dan tertawa, atas semua bantuan, semangat, atas kesedian menjadi teman bagi penulis.

Superblok sebagai..., Agung Setyawan, FT UI, 2010

- Dio, Dika, Idzni, Mala, Nisa, Oi, Sheila, Tasya, Winda, beserta teman-teman perempuan angkatan 2006 atas bantuan, dukungan, dan banyak hal.
- Putera, Abe, Rully, Gibran, Fadil, Santo, serta teman-teman lainnya yang ditakdirkan menjadi senior atas bantuan serta jawaban dari berbagai pertanyaan.
- Angkatan yang lebih muda, atas apapun bentuk bantuan, motivasi, semangat dan sebagainya.
- Rangga 07, Meygie, Affa, Imam, Fauzia, Cessy yang menemani penulis ketika survey. Windy 05, dan Mita 03 atas data-data yang mendukung skripsi ini.
- Orang-orang disekitar penulis yang secara langsung ataupun tidak turut pula membantu, memberi dorongan atau sekedar memberi penyegaran dalam proses penyusunan laporan ini.
- Orang-orang yang berjuang demi kebaikan bersama, para perencana kota, masyarakat yang aktif melakukan perbaikan pada lingkungan sekitarnya, kota dan dunia ini. Terima kasih atas inspirasi, ilmu, buah pikiran, tenaga yang dituangkan lewat tulisan, diskusi atau mencontohkan dengan tindakan secara langsung lainnya.

Terima kasih Kepada semua pihak yang telah membantu penyusunan skripsi ini, dan dalam banyak hal serta dalam bentuk apapun. Mohon maaf bila nama kalian tidak disebutkan satu persatu, meskipun begitu semoga tidak mengurangi penghargaan atas kehadiran dan bantuan yang kalian berikan.

Penulis menyadari masih banyak kekurangan dan kelemahan pada skripsi ini, sehingga saran maupun kritik serta perbaikan diperlukan bagi penulis. Namun penulis tetap berharap semoga skripsi dapat bermanfaat bagi banyak pihak.

Depok, Juli 2010

Agung Setyawan

Superblok sebagai..., Agung Setyawan, FT UI, 2010

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini

nama : Agung Setyawan
NPM : 0606075403
program Studi : Arsitektur
departemen : Arsitektur
fakultas : Teknik
jenis karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif** (***Non-exclusive Royalty-Free Right***) atas karya ilmiah saya yang berjudul :

Superblok Sebagai Pengembangan Permukiman

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Non eksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok
Pada tanggal : 21 Juni 2010
Yang menyatakan

(Agung Setyawan)

Superblok sebagai..., Agung Setyawan, FT UI, 2010

ABSTRAK

Superblok merupakan pengembangan unit suatu kota. Dengan ruang yang relatif besar dan tidak lagi terganggu arus lalu lintas, kawasan ini mampu menawarkan kenyamanan bagi penghuni dalam melakukan kegiatan luar ruangan, terutama perpindahan di dalam kawasan tersebut. Bila superblok dikembangkan dengan percampuran fungsi lahan (*mixed-use*) untuk menyediakan beragam kebutuhan bagi penghuninya, maka penghuni mendapatkan kemudahan dalam pemenuhan kebutuhan tanpa harus keluar dari kawasan tersebut. Dengan demikian, idealnya superblok dapat membantu mengurangi beban lalu lintas kota dan turut mengendalikan pertumbuhan kota bila dikembangkan dengan kepadatan tinggi.

Skripsi ini mencoba membahas konsep superblok yang dikembangkan untuk dapat memenuhi fungsi sebuah permukiman, tempat hidup manusia. Serta meninjau keberadaannya dalam membentuk permukiman yang nyaman dihuni.

Kata kunci:

Superblok, permukiman, kota, *mixed-use*

ABSTRACT

Superblock is a development form of a city unit. With relatively large space available and without traffic interruption, it can offer the occupants a comfortability for doing an outdoor activities, especially in the mobility within the area?. By developing it with a different kind of land use (mixed-use) in order to provide a variety needs of the occupants, it can easily fulfill the needs without requiring to get out from the area?. So, ideally the superblock can help reduce the traffic burden and control the growth of a city when it is developed by high density.

This paper try to discuss the superblock concept that developed to fulfill the functions of a human settlement.Then review its existence in a form of settlement to be lived in.

Keywords:

Superblock, settlements, city, mixed-use

Superblok sebagai..., Agung Setyawan, FT UI, 2010

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL..... i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS..... ii
HALAMAN PENGESAHAN..... iii
UCAPAN TERIMA KASIH..... iv
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS..... vi
ABSTRAK..... vii
ABSTRACT..... vii
DAFTAR ISI..... viii
DAFTAR GAMBAR..... ix

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang..... 1
1.2 Permasalahan..... 2
1.3 Tujuan Penulisan..... 2
1.4 Ruang Lingkup Pembahasan..... 2
1.5 Metode Penulisan..... 3
1.6 Kerangka Berfikir..... 4

BAB 2 SUPERBLOK SEBAGAI PENGEMBANGAN PERMUKIMAN

2.1 Permukiman..... 5
2.1.1 Permukiman: Daerah Tempat Bermukim..... 5
2.1.2 Fungsi Permukiman: mewadahi wisma, karya, marga, suka, penyempurna..... 6
2.1.3 Unsur-unsur dalam permukiman..... 7
2.1.4 Permukiman Sebagai Faktor Penting dalam Peningkatan Mutu Kehidupan..... 9
2.1.5 Perkotaan: Permukiman padat dan heterogen..... 10
2.1.5 Kota yang Layak..... 12

2.2 Superblok..... 14
2.2.2 Superblok dalam Pembentukan Permukiman yang nyaman..... 15
2.2.3 Konsep *Mixed-Use* pada Superblok..... 20
2.2.4 Konsep Superblok..... 22

BAB 3 STUDI KASUS DAN ANALISIS

3.1 Sudirman Central Business District..... 26
3.2 Rasuna Epicentrum..... 37

BAB 4 KESIMPULAN..... 49
DAFTAR REFERENSI..... 50

Superblok sebagai..., Agung Setyawan, FT UI, 2010

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Image permukiman..... 8
Gambar 2.2 Image perkotaan..... 11
Gambar 2.3 Piazza del Campo, Siena, Italy..... 12
Gambar 2.4 Perencanaan Kota Chicago dan skema sistem grid..... 15
Gambar 2.5 Suasana Kota dengan sistem Grid..... 16
Gambar 2.6 Pembentukan Superblok..... 16
Gambar 2.7 Superblok & Cul de Sac..... 18
Gambar 2.8 Kawasan Kota Tua Jakarta..... 18
Gambar 2.9 Unit Hunian Superblok dengan Cul de sac..... 19
Gambar 2.10 Diagram Neighborhood oleh E. Howard..... 23

Gambar 3.1 Skema Pembahasan Studi Kasus dan Analisis..... 26
Gambar 3.2 Letak SCBD dan Rasuna Epicentrum pada Peta Jakarta..... 27
Gambar 3.3 Letak Bangunan SCBD..... 28
Gambar 3.4 Skema Kawasan..... 29
Gambar 3.5 Keadaan Jalan di SCBD..... 32
Gambar 3.6 Diagram Pencapaian Kawasan SCBD dengan Berjalan Kaki..... 33
Gambar 3.7 Pedestrian yang tidak bisa diakses Kursi Roda..... 34
Gambar 3.8 Main Gate Menuju Pedestrian Bawah Tanah..... 34
Gambar 3.9 Suasana Pada Pedestrian Saat Jam Pulang Kantor..... 35
Gambar 3.10 Halte di depan Indonesia Stock Exchange..... 35
Gambar 3.11 Suasana di samping Pacific Place..... 36
Gambar 3.12 Ruang Terbuka di atas Pacific Place dan Letak Ruang Terbuka..... 36
Gambar 3.13 Image Rasuna Epicentrum..... 38
Gambar 3.14 Apartemen Rasuna dari Arah Masjid..... 40
Gambar 3.15 Sirkulasi di dalam Kawasan..... 42
Gambar 3.16 Diagram pencapaian Rasuna Epicentrum dengan berjalan kaki..... 42
Gambar 3.17 Jalan dan Pedestrian..... 43
Gambar 3.18 Pintu Masuk Rasuna..... 43
Gambar 3.19 Promenade di Sisi Sungai..... 44
Gambar 3.20 Susunan Bangunan..... 45

Superblok sebagai..., Agung Setyawan, FT UI, 2010

BAB 1
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sejak tahun 2007, sudah lebih dari separuh penduduk dunia mendiami wilayah perkotaan, proporsi ini diperkirakan akan terus meningkat hingga 70% penduduk dunia di tahun 2050 (Kompas, 7/4 2010). Jika kota tidak mampu menghadapi persoalan tersebut maka pertumbuhan kota akan menjadi tidak terkendali dan menimbulkan beragam masalah. Oleh karena itu, kota dituntut untuk terus siap maupun tanggap dalam menghadapi persoalan tersebut. Hal ini dilakukan demi menjaga fungsi kota sebagai sebuah wadah yang mampu mendukung bagi aktivitas warganya dengan baik.

Pertumbuhan yang tidak terkendali menghasilkan bentuk kota yang terlalu besar, sedangkan keadaan didalamnya-pun semakin padat. Tanpa diimbangi dengan peningkatan daya dukung sarana maupun prasarana lingkungan, pertumbuhan ini dapat mengakibatkan berkurangnya tingkat pelayanan terhadap masyarakat. Pertumbuhan tak terkendali juga kerap kali mengorbankan keseimbangan alam. Hal yang paling mudah terlihat adalah berganti-nya lahan hijau menjadi bangunan, diperparah dengan adanya pencemaran akibat aktivitas manusia, menyebabkan lingkungan yang tidak hanya kekurangan daya dukung terhadap permukiman tetapi juga berakibat pada munculnya beragam masalah, misalnya buruknya kualitas udara dan bencana banjir tahunan.

Permasalahan lain menyangkut tidak terkendalinya kota adalah tata ruang yang berantakan. Kemacetan lalu lintas pun sudah menjadi keseharian di kehidupan kota merupakan bukti dari kurang baiknya penataan ruang kota. Dampaknya adalah waktu dan tenaga yang terkuras sehingga membuat produktivitas kerja seseorang menurun, belum lagi masalah lain yang terkait kehidupan sosial masyarakat serta lingkungan. Bahkan kemacetan juga berpotensi menimbulkan tekanan kejiwaan.

Salah satu faktor yang menyebabkan kemacetan adalah fungsi-fungsi kota yang tidak terintegrasi dengan baik. Jarak yang berjauhan antar fungsi menyebabkan mobilisasi yang tidak efisien, seperti misalnya keberadaan lingkungan hunian yang berada dipinggir kota dan jauh dari pusat kegiatan atau tempat kerja. Sistem pelayanan transportasi yang belum maksimal membuat sebagian orang lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi, kesemuanya memperparah kemacetan lalu lintas.

Berbagai upaya terus dilakukan demi mewujudkan kondisi kota yang siap dalam menghadapi tantangan pertumbuhan yang cepat, salah satunya adalah mengurangi beban kota dengan pembangunan superblok. Superblok dapat dillihat sebagai cara membentuk kawasan-kawasan yang mampu secara mandiri memenuhi semua kebutuhan penghuninya. Dengan demikian, penghuni tidak harus keluar dari kawasan tersebut sehingga beban lalu lintas pun semakin berkurang. Selain itu, pengembangan unit kota ini dapat memberikan kerangka ruang yang lebih nyaman bagi penghuni untuk berkegitan di dalam kawasan. Bila dikembangkan dengan penggunaan lahan yang efisien dan berkepadatan tinggi, maka kawasan ini dapat membantu mengendalikan pertumbuhan kota.

1.2 Permasalahan

Apa sebenarnya pengertian dari superblok? Bagaimana konsep superblok dikembangkan dalam memenuhi fungsi permukiman? Dan apakah superblok sudah dapat membentuk permukiman yang baik? Hal tersebut yang lebih lanjut akan di bahas dalam penulisan skripsi ini.

1.3 Tujuan Penulisan

Tujuan dari penulisan skripsi ini adalah untuk mendapatkan gambaran tentang penerapan konsep superblok, khususnya yang dikembangkan untuk memenuhi fungsi permukiman. Pengkajian dilakukan agar dapat memahami bagaimana

Superblok sebagai..., Agung Setyawan, FT UI, 2010

kawasan superblok mampu mendukung aktivitas penghuninya sehingga dapat menawarkan kualitas permukiman yang layak dan nyaman.

1.4 Ruang Lingkup Pembahasan

Penulis menyadari bahwa permasalahan kota adalah suatu hal yang sangat kompleks, sehingga perlu adanya pembatasan dalam pembatasan masalah dalam pembahasan di dalam skripsi ini. Pembahasan difokuskan pada pengaruh superblok terhadap penghuninya. Pengkajian dilakukan terhadap penerapan konsep superblok dalam konteks perkotaan. Pembahasan dilakukan terhadap beberapa aspek yang perlu diperhatikan dalam pengembangan kawasan superblok untuk memenuhi fungsi permukiman.

1.5 Metode Penulisan

Metode yang digunakan dalam penyusunan skripsi ini adalah dengan meninjau pengertian dari permukiman. Selanjutnya dilakukan pengkajian terhadap konsep superblok dalam pengembangan permukiman. Penyusunan skripsi ini akan terbagi menjadi 4 bab, dengan gambaran sebagai berikut.

BAB 1 Pendahuluan, berisi latar belakang permasalahan permukiman, pembatasan lingkup bahasan, tujuan penulisan serta metode penulisan.

BAB 2 Konsep Superblok Sebagai Pengembangan Permukiman, dimulai dari penjelaskan pengertian dari permukiman sebagai tempat hidup manusia. Selain pada bab ini dijelaskan pula permasalahan yang timbul pada permukiman padat penduduk. Selanjutnya menjelaskan asal usul superblok dan tujuan dari pembangunan kawasan terpadu tersebut.

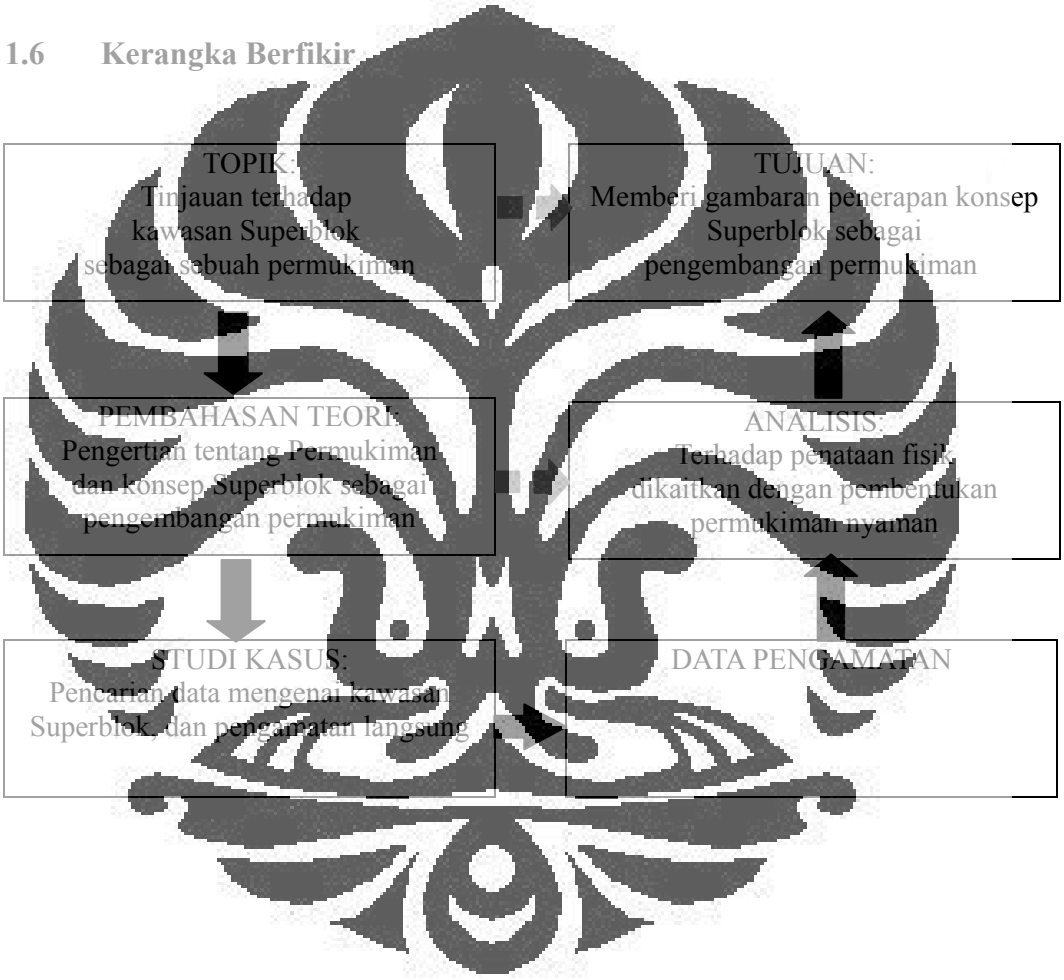
BAB 3 Studi kasus ini berupa kajian terhadap konsep superblok yang digunakan sebagai pengembangan permukiman. Pengamatan dilakukan terhadap dua kawasan di Jakarta yang dikembangkan

Superblok sebagai..., Agung Setyawan, FT UI, 2010

dengan konsep superblok, yakni Sudirman Central Business District (SCBD), dan Rasuna Epicentrum. Juga terdapat analisis terhadap dua kawasan tersebut berdasarkan kriteria yang didapat dari pembahasan teori.

BAB 4 Berisi kesimpulan yang didapat dari teori dan studi kasus, serta saran yang diusulkan mengenai beberapa aspek dalam pengemangan superblok.

1.6 Kerangka Berfikir



BAB 2
SUPERBLOK SEBAGAI PENGEMBANGAN PERMUKIMAN

Untuk mendapatkan pengertian superblok dalam pengembangan permukiman yang lebih menyeluruh, maka terlebih dahulu dilakukan pembahasan terhadap pengertian permukiman.

2.1 Permukiman: Daerah Tempat Bermukim

Daerah tempat bermukim, demikianlah Kamus Besar Bahasa Indonesia menjelaskan arti dari kata permukiman. Mukim sebagai kata dasar berarti tempat tinggal, ataupun kediaman. Permukiman adalah tempat manusia hidup. Tidak hanya sebagai tempat berhuni, permukiman juga mewadahi semua aktivitas yang manusia lakukan. Terdapat berbagai unsur dalam suatu permukiman, kesemuanya menentukan kualitas permukiman itu sendiri. Kualitas permukiman pada gilirannya mempengaruhi kualitas hidup manusia dan masyarakat di dalamnya.

Dari wikipedia didapatkan pengertian permukiman (*Human Settlement*) yang merujuk kepada tempat dimana manusia hidup, baik secara permanen maupun sementara. Dijelaskan pula bahwa kumpulan hunian dapat disebut permukiman tanpa harus mengacu kepada ukuran maupun jumlah populasi manusia di dalamnya. Oleh sebab itu sebuah permukiman dapat berupa kumpulan kecil dari beberapa hunian hingga suatu kota yang besar. Makna permukiman sebagai tempat tinggal manusia menjadi tidak terbatas hanya pada lingkungan hunian, karena ia juga mewadahi seluruh aktivitas yang dilakukan manusia.

Tjuk Kuswartojo (2005) seorang pemerhati permukiman membandingkan permukiman dengan habitat[1] bagi makhluk hidup. Baginya habitat adalah lingkungan dimana makhluk hidup beredar[2], mencari makan, dan bertemu serta bergaul dengan lawan jenisnya atau makhluk lain. Habitat bagi manusia seakan tidak berbatas, hal ini berkaitan dengan kemampuan manusia untuk dapat beredar

1 Istilah 'habitat' dijadikan nama bagi organisasi dunia di bawah naungan PBB yang memusatkan perhatiannya pada permukiman

2 Menurut KBBI beredar adalah berpindah dari satu tempat ke tempat lain

dimana saja. Didukung dengan kemajuan teknologi manusia semakin mudah dalam melakukan aktivitas dimana saja. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa yang disebut dengan habitat manusia adalah keseluruhan bumi ini (hal. 1).

2.1.2 Fungsi Permukiman: Wisma, Karya, Marga, Suka, dan Penyempurna

Permukiman sebagai wadah kehidupan manusia tidak hanya menyangkut aspek fisik dan teknis saja tetapi juga aspek-aspek sosial, ekonomi dan budaya para penghuninya, demikian Eko Budiharjo (1984) seorang pakar perkotaan mengingatkan kembali mengenai hakekat dari permukiman. Permukiman tidak hanya menyangkut tempat hunian/rumah, tetapi juga tempat kerja, berbelanja, bersantai dan wahana untuk berpergian (meliputi: wisma, karya, marga, suka) (hal. 61). Persoalan permukiman tidak hanya menyangkut kuantitas atau jumlah yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan akan tempat tinggal melainkan juga kualitas permukiman.

Pengertian "Wisma" adalah tempat yang dapat mewadahi kebutuhan manusia untuk bertempat tinggal. Sama seperti makhluk lainnya, manusia membutuhkan naungan sebagai tempat berlindung, tempat menyimpan harta bendanya, membesar keturunan, dan kebutuhan bersosialisasi, tempat dimana ia bisa selalu kembali.

"Karya" mewadahi tempat kerja, hal ini berkaitan dengan pola aktivitas manusia dalam rangka memenuhi kebutuhan hidupnya melalui usaha-usaha tertentu. Fungsi karya dapat dikelompokkan menjadi aktivitas produksi, jasa dan perdagangan (Sumargo, 2005, hal. 60).

Menurut KBBI kata "suka" berarti berkeadaan senang. "Suka" meliputi sarana untuk rekreasi. Pada pembahasan disini makna "suka" lebih mengarah kepada rekreasi yang berarti kegiatan yang dilakukan untuk penyegaran kembali jasmani dan rohani seseorang (http://id.wikipedia.org Juni 2010). Fungsi ini juga dapat berupa wadah bagi kegiatan berbelanja, bersantai ataupun sarana lainnya seperti sosial ibadah, kesehatan, pendidikan dll.

"Marga" disini dapat diartikan sebagai jalur sirkulasi, merupakan prasarana berupa akses (jalan, sungai, jembatan. dll) dan sarana transportasi dalam mengakomodasi perpindahan antara suatu tempat menuju ke tempat yang lain. Lalu-lintas sebagai konsekuensi ketika kita akan berganti kegiatan yang membutuhkan tempat yang berbeda, (misalnya dari rumah menuju tempat kerja atau berbelanja).

Sedangkan "penyempurna" merupakan prasarana berupa kelengkapan dasar fisik lingkungan guna mendukung berjalannya fungsi-fungsi permukiman (misalnya air, listrik, pemakaman umum dll).

Fungsi wisma, karya, dan suka secara umum mewakili wadah bagi aktivitas yang dilakukan oleh manusia sehingga keberadaannya sebagai pemenuh kebutuhan bagi berjalannya aktivitas manusia. Sedangkan marga berperan dalam menjaga ketiga hal tersebut agar dapat diakses, kondisi marga yang buruk dapat menyulitkan dalam hal pemenuhan kebutuhan manusia dalam permukiman. "Penyempurna" meski hanya sebagai penunjang, keberadaannya berpengaruh demi menjamin semua aktivitas dapat berjalan dengan baik. Dapat disimpulkan bahwa permukiman dikatakan baik jika keadaannya mampu mendukung aktivitas warganya.

2.1.3 Unsur-Unsur Dalam Permukiman

Permukiman menggambarkan adanya hubungan antara manusia dengan lingkungannya (lingkung bangun dan lingkung alam) juga hubungan dengan manusia lain dalam masyarakat. Hal inilah yang membedakan antara perumahan dan permukiman. Perumahan menggambarkan lingkungan dan kumpulan rumah/hunian sebagai wadah fisik bagi aktivitas manusia, sedangkan permukiman diartikan sebagai paduan antara wadah dengan isinya, yaitu manusia yang hidup bermasyarakat dan berbudaya (Kuswartojo, 2005).

Sebagaimana *Ekistics*[3] yang dipaparkan oleh Doxiadis, bahwa permasalahan permukiman dapat diuraikan menjadi lima unsur, yaitu manusia, masyarakat, alam, lindungan (*shells*) fungsinya sebagai wadah bagi aktivitas manusia, jejaring (*networks*) berupa sarana (fasilitas penunjang, yang berfungsi untuk penyelenggaraan dan pengembangan kehidupan ekonomi, sosial dan budaya) dan prasarana (kelengkapan dasar fisik lingkungan yang memungkinkan lingkungan permukiman dapat berfungsi sebagaimana mestinya) (Kuswartojo, 2005). Pada suatu permukiman, hubungan atau keterkaitan antar elemen membentuk hubungan yang kompleks, sehingga dapat saling mempengaruhi. Kemampuan alam, network, dan jejaring dalam hal daya dukung menjadi isu yang penting karena berkaitan dengan kualitas kehidupan manusia dan masyarakat di dalam permukiman.

Gambar 2.1 Image permukiman
Sumber : http://dickelubis.files.wordpress.com

Berpijak pada pengertian-pengertian mengenai perumahan dan permukiman yang didapatkan sebelumnya, dalam penulisan skripsi ini penggunaan istilah permukiman didefinisikan sebagai tempat dimana manusia menjalankan aktivitas kehidupannya. Makna permukiman merujuk pada suatu

3 Ekistic merupakan ilmu mengenai permukiman yang diusulkan oleh Constantinos A Doxiadis dan dijelaskan di dalam bukunya yang berjudul *Ekistic: An Introduction to the Science of Human Settlement*

perumahan atau kumpulan tempat tinggal dengan segala unsur serta aktivitas yang berkaitan dan yang ada di dalam permukiman tersebut (Kuswartojo, 2005; 2). Perlu ditekankan bahwa suatu perumahan dapat disebut sebagai permukiman apabila didalamnya terdapat perpaduan antar lingkungan dengan kehidupan manusia baik individu maupun yang hidup bermasyarakat.

2.1.4 Permukiman sebagai faktor penting dalam peningkatan mutu kehidupan

Manusia dan masyarakat, secara individu ataupun terorganisasi, membangun pemukiman bagi penyelenggaraan kehidupannya dan sebaliknya pemukiman pada gilirannya memberi bentuk pada kehidupan itu sendiri (Kuswartojo, 2005; 8). Keadaan atau kualitas permukiman erat kaitannya dengan kualitas hidup manusia. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, bahwa manusia dan masyarakat bukan sekedar berada di dalam wadah permukiman tapi ia menjadi bagian dalam permukiman tersebut. Menjaga kualitas permukiman berarti juga menjaga kualitas hidup manusia dan masyarakat didalamnya.

Kuswartojo menggambarkan bagaimana kualitas permukiman yang dikembangkan dapat mempengaruhi kehidupan manusia baik secara individu maupun dalam masyarakat (2005; 8):

> *Permukiman yang diciptakan dan dikembangkan dapat menjadi sarana bagi kehidupan yang penuh ketakwaan dan keimanan, menimbulkan rasa aman dan nyaman, menjamin kesehatan jasmani dan rohani, meningkatkan keakraban, serta menciptakan hubungan sosial dan pergaulan yang bermutu. Sebaliknya pemukiman juga dapat terwujud dan berkembang sedemikian rupa sehingga bisa juga menjadi sarang penyakit, sumber kejahatan dan pergaulan yang tidak sehat bahkan keputusasaan.*

Sedemikian pentingnya sebuah permukiman bagi manusia, sehingga kelalaian dalam pembangunan dan perkembangannya maupun pemeliharaanya dapat berakibat buruk yang merugikan manusia maupun masyarakat yang tinggal di dalamnya. Bukan hanya mempengaruhi fisik namun juga mental. Sedangkan

bila dikembangkan dengan baik, maka ia akan meningkatkan mutu hidup manusia.

Pemerintah dalam UU No. 4/1992 juga menekankan pentingnya perumahan dan permukiman bagi pembangunan manusia Indonesia, dijelaskan bahwa perumahan dan permukiman yang layak, sehat, aman, serasi, dan teratur merupakan salah satu kebutuhan dasar manusia. Sehingga pembangunan perumahan dan permukiman merupakan faktor penting dalam peningkatan harkat dan martabat mutu kehidupan serta kesejahteraan rakyat dalam masyarakat adil dan makmur.

Salah satu bentuk kepedulian dunia terhadap permasalahan permukiman adalah dengan adanya konferensi Habitat 1 di Vancouver 1976. Deklarasi ini menegaskan bahwa permukiman dapat menjadi instrumen dan sekaligus menjadi objek pembangunan. Pengembangan permukiman dapat menjadi pemadu upaya mengatasi berbagai permasalahan sekaligus. (Kuswartojo, 2005: 9-11).

Permukiman dapat menjadi suatu indikator yang menggambarkan keadaan suatu masyarakat, karena ia merupakan ekspresi yang paling terlihat dari kemampuan masyarakat untuk memenuhi beberapa kebutuhan dasar anggotanya, dengan demikian permukiman dapat menandai prestasi yang telah dicapai suatu masyarakat ataupun mengekspos kemiskinan, kelalaian dan ketidaksetaraan.

Permukiman merupakan sebuah prasyarat bagi kelayakan pemenuhan hal dasar manusia akan tempat dimana ia bisa hidup, belajar dan bekerja dalam kondisi aman, nyaman dan efisien. Kemajuan sosial bagi pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan tidak dapat terjadi tanpa sistem permukiman dan jaringan permukiman yang efisien. (http://www.unescap.org mei 2010).

2.1.4 Perkotaan: Permukiman dengan Karakter Padat dan Heterogen

Dituliskan dalam UU No. 4/1992 bahwa permukiman adalah bagian dari lingkungan hidup di luar kawasan lindung, baik yang berupa kawasan perkotaan maupun pedesaan yang berfungsi sebagai lingkungan tempat tinggal atau

Superblok sebagai..., Agung Setyawan, FT UI, 2010

lingkungan hunian dan tempat kegiatan yang mendukung perikehidupan dan penghidupan".

Seperti dijelaskan sebelumnya, bahwa fungsi permukiman adalah untuk mendukung kegiatan manusia, untuk hidup dan penghidupan atau pekerjaan. Dari undang-undang tersebut terlihat pula bahwa secara umum permukiman dapat dibedakan berdasarkan sifat ataupun karakternya menjadi dua, yakni perkotaan dan pedesaaan. Selanjutnya, pembahasan permukiman akan diarahkan pada perkotaan.

Menurut Kuswartojo (2005) kota adalah akumulasi dari konsentrasi manusia (h. 13). Sebagaimana Amos Rapoport (1977) menjelaskan kota, mengutip Luis Wirth, kota adalah ...*"a relatively large, dense, permanent settlement of socially heterogeneous individuals"*(hal. 33) Konsentrasi penduduk secara fisik membuat kota sebagai permukiman yang padat. Konsentrasi dari berbagai wilayah juga membuat masyarakat suatu kota menjadi heterogen, akhirnya membuat kegiatan yang dilakukan di dalam kota menjadi beragam.

Gambar 2.2 Image perkotaan

Sumber : hhtp://magetan.org

Karena setiap kebudayaan memiliki elemen pembentuk kotanya yang belum tentu sama dengan kebudayaan di tempat lain, Rapoport menyatakan pengertian yang dapat diterima secara umum bahwa "*city is not in terms of particular morphological features, or even collections of features, but in terms of particular*

function---that of organizing a region and creating effective space" (hal. 33). Permukiman bisa disebut sebagai kota bukan sekedar berdasarkan ciri-ciri morfologis tertentu, tetapi dari suatu fungsi--yang dalam penyusunan sebuah wilayah dan menciptakan ruang yang efektif.

2.1.5 Kota yang Layak

Menilik sejarah, kota-kota pada abad pertengahan berkembang dengan proses yang berjalan lambat dan bisa menghabiskan waktu selama ratusan tahun. Meski tanpa perencanaan, proses yang berjalan lambat ini memungkinkan pengaturan yang terus menerus dan adaptasi dari lingkungan fisik terhadap fungsi kota (Gehl, 1987; 43). Kehidupan kota belum membutuhkan pembangunan yang pesat untuk memenuhi kebutuhan penduduknya. Menurut Jan Gehl (1987) proses pertumbuhan kota yang berjalan lambat tersebut mampu menghasilkan kondisi ruang urban yang baik (hal. 43).

Gambar 2.3 Piazza del Campo, Siena, Italy

Sumber : http://thundafunda.com

Pendapat yang hampir serupa juga didapatkan dari Eko Budiharjo seorang pakar tata ruang yang sangat aktif dalam menulis tentang permasalahan kota ketika membahas tentang lingkungan tradisional, menurutnya pada masyarakat

tradisional, kegiatan merencana, merancang, melaksanakan dan mengelola lingkungan buatan (*built environment*) merupakan kegiatan swadaya dan swakarsa lokal dari penduduknya. Seperti juga yang dijelaskan oleh Amos Rapoport bahwa permukiman *...like all built environment, are designed in the sense that they embody human decisions, choices, and specific ways of doing things.* (1979; 35). Cara hidup sekelompok orang akan mempengaruhi bentuk ruang yang mereka ciptakan. Lingkungan fisik yang terbentuk betul-betul wajar dan pas mewadahi aktivitas manusia yang menghuni dengan segenap tata cara dan adat istiadatnya. Keselarasan, keserasian, dan keseimbangan ekologis-pun lantas muncul dengan sendiri secara spontan tanpa kehadiran perencanaan 'formal'. (1984; xi).

Karakter tersebut masih dapat dijumpai hingga saat ini di kota besar seperti Jakarta sebagai "kampung". Anthony Sihombing (2010) menyimpulkan Kampung sebagai:

> *... the traditional, spontaneous, fine-grain, and diverse form of indigenous urban settlement in Indonesia which has grown locally, organically and incrementally over many years without planning guidelines or regulations, building codes or centralized and coordinated provison of services* (hal. 113).

Perkembangan kampung masih dilakukan dengan cara yang diwariskan secara turun temurun. Kampung merupakan konsep permukiman indonesia yang berkembang secara lokal, secara organik dan dibangun terus menerus menghabiskan waktu yang lama tanpa adanya panduan atau peraturan perencanaan.

Berbeda dengan pertumbuhan kota pada masa lampau yang cenderung berjalan lambat, kehidupan kota yang modern menghendaki sebuah pertumbuhan yang cepat dan dinamis. Seiring berjalannya waktu, pertambahan penduduk, derasnya arus urbanisasi, kebutuhan yang meningkat serta didukung dengan kemampuan tekologi membuat pertumbuhan kota kian cepat.

Dalam kaitannya dengan permasalahan pertambahan penduduk, kota sebagai tempat bermukim harus terus meningkatkan daya dukungnya agar selalu prima dalam hal memberikan pelayanan terhadap warganya. Pesatnya pertumbuhan, dengan tetap mempertahankan cara berkembang sama seperti

dahulu, kerap membuat kota kewalahan. Akibatnya terjadi penurunan kualitas permukiman yang berdampak pada kualitas hidup warganya baik secara individu maupun dalam masyarakat.

Dalam rangka mewadahi aktivitas warganya, kewajiban kota tidak hanya dalam pemenuhan prasarana dan sarana yang merupakan kebutuhan dasar pendukung permukiman. Penataan ruang juga menjadi instrumen demi mewujudkan sebuah permukiman yang nyaman untuk dihuni. Dengan penataan ruang, pemenuhan kebutuhan dapat dilakukan secara efisien dan mudah dengan cara menjaga hubungan antar elemen kota agar tetap dapat saling mendukung dengan baik.

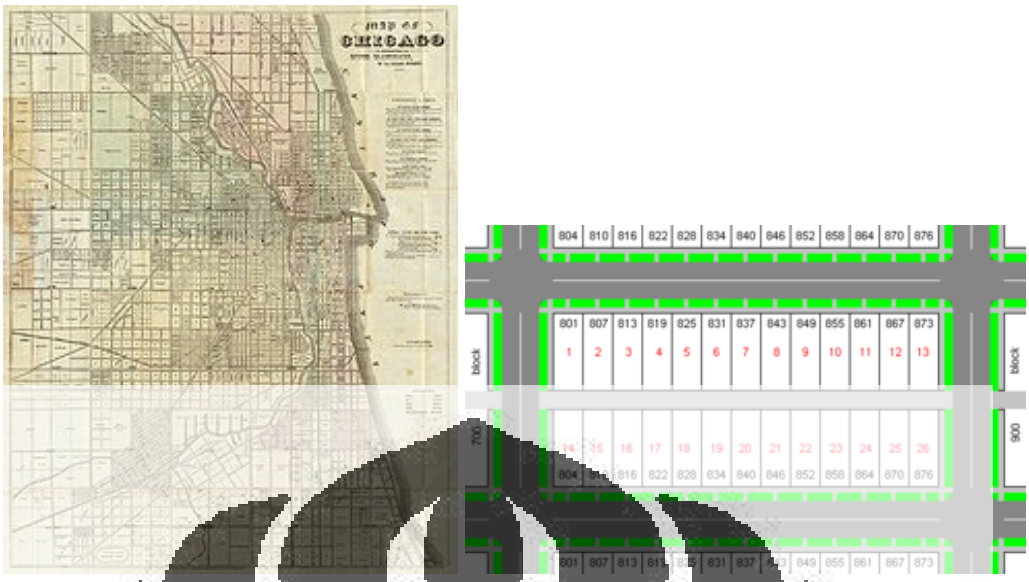
Kesiapan kota dengan membuat perencanaan yang komprehensif kemudian diaktualisasikan dengan pembangunan menjadi mendesak untuk dilakukan. Diharapkan dengan adanya kesiapan dalam menghadapi tantangan pesatnya kemajuan mampu mengubah potensi urbanisasi menjadi lokomotif yang membawa masyarakat menuju ke kehidupan yang sejahtera.

2.1 Superblok

Istilah superblok digunakan untuk menjelaskan sebuah blok yang jauh lebih besar dari pada blok biasanya, sebuah pengertian yang lebih sederhana bila dibandingkan dengan citra superblok yang berkembang saat ini.

Dalam *Dictionary of Architecture and Construction* yang disusun oleh Cyril M. Harris (1975) kata blok berarti area kecil dari sebuah kota yang dibatasi oleh lingkungan sekitarnya dan perpotongan jalan (hal. 57). Sedangkan arti superblok adalah sebuah lingkungan hunian yang lebih besar dari pada lingkungan hunian biasanya dimana tidak ada lalu lintas (kendaraan) yang melintas di dalamnya (hal. 487).

Superblok sebagai..., Agung Setyawan, FT UI, 2010



Gambar 2.4 Perencanaan Kota Chicago (kiri) dan skema sietem grid(kanan)

Sumber : www.wikipedia.org/city_block

Istilah superblok sudah lama dikenal di Amerika dan di negara-negara yang menerapkan pengaturan kotanya dengan sistem grid. Pembagian kota dengan menggunakan grid (biasanya berupa jalan) menghasilkan petak-petak lahan yang disebut blok. Sebuah unit yang lebih besar atau gabungan beberapa blok dapat disebut sebagai superblok. Dengan demikian dalam suatu kota terencana yang menggunakan sistem grid sebuah blok maupun superblok merupakan unit atau bagian yang menyusun kota tersebut. Seperti yang diungkapkan Jane Jacobs (1993) *"The basic unit of city design is not street but the block and more particularly the super-block."* (hal. 27).

2.2.2 Superblok dalam Pembentukan Lingkugan yang Nyaman

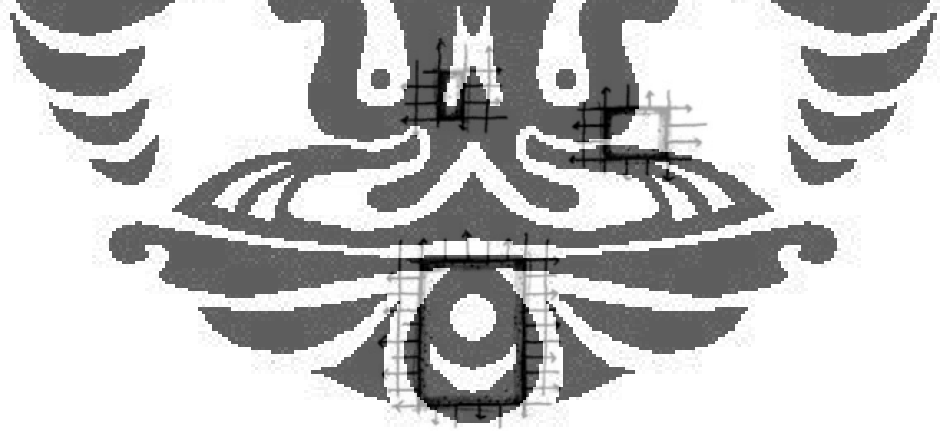
Pengembangan blok menjadi superblok di Amerika merupakan usaha untuk mengeliminir berbagai kelemahan dari perencanaan dengan menggunakan sistem pembagian grid dengan jalan ini. Adanya lalu lintas membuat perpindahan jarak dekat dengan berjalan kaki antar satu tempat menuju tempat yang lain menjadi kurang menyenangkan, bahkan dapat menjadi hal yang berbahaya karena harus

menyeberangi jalan terlebih dahulu bila jalan tersebut merupakan jalan besar yang ramai.

Gambar 2.5 Suasana Kota dengan Sistem Grid

sumber: http://www.nyc-grid.com/

Pembuatan blok yang lebih besar dianggap dapat memberikan solusi terhadap permasalahan kenyamanan di ruang luar. Dengan pendekatan ini dua blok atau lebih digabungkan menjadi bentuk blok yang lebih luas, atau dengan pengembangan area yang sudah cukup luas sehingga dapat menampung sejumlah gedung. Gugusan gedung tersebut yang kemudian membentuk ruang menyerupai model kampus (*campuslike island*) (Simonds, 1994; hal. 43).



Gambar 2.6 Pembentukan Superblok

Sumber : Garden Cities 2; Creating a Livable Urban Environment

Selain itu diperlukan untuk mempertahankan fitur lansekap atau taman, kemudian bangunan dapat dikelompokkan membentuk *cluster* atau gugusan bangunan yang dikelilingi pedestrian. Dengan pengaturan yang tidak terpaku pada

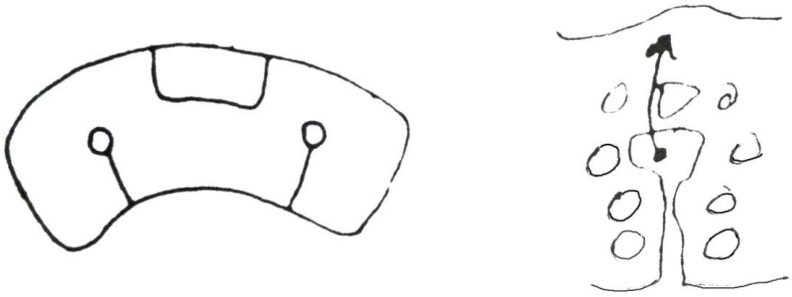
aturan blok atau kavling, penataan kawasan superblok dapat membentuk komposisi susunan bangunan yang menghasilkan ruang diantaranya, Simonds menyebut ini sebagai "*Campus Planning*[4]".

"It (*campus*) *strikes a balance between architecture and lanscape. In sense, the buildings are there in order to shape space."* (Balmori dalam Simonds, 1994; hal. 43).

Bentuk *campus* yang berupa susunan bangunan menawarkan ruang yang aman karena terpisah dari sirkulasi kendaraan, sehingga kegiatan di luar ruangan terutama pergerakan atau perpindahan didalam kawasan dapat dilakukan dengan lebih nyaman. Adanya superblok diharapkan dapat membentuk suatu kawasan yang dapat memberikan keleluasaan bagi manusia untuk berkegiatan didalam ruang yang terbentuk oleh gugusan bangunan yang ada. Penerapannya pada daerah perumahan misalnya mampu menawarkan suasana yang lebih aman bagi aktivitas diluar rumah, terutama bagi anak-anak dan orang yang sudah berusia lanjut.

Menurut Simonds (1994) dalam pengembangan kawasan superblok, jalan raya dan tempat parkir biasanya di buat untuk tetap berada di batas terluar kawasan tersebut (hal. 43). Selain untuk membatasi jumlah kendaraan yang lalu lalang, sistem pengaturan seperti ini juga memungkinkan terjadinya beragam kegiatan di area tersebut, khususnya interaksi yang lebih intens antar sesama penghuni sebagaimana pendapat Gehl (1987) *"The farther away from the doors the cars are parked, the more will happen in the area in question."* (hal. 97).

4 Susunan bangunan pada lingkungan kampus atau institusi pendidikan sudah menjadi sebuah tipologi bangunan tersendiri. Istilah kampus disini mengacu pada susunan bangunan pada kawasan yang cukup luas sehingga menciptakan ruang diantaranya.



Gambar 2.7 Skema Superblok (Kiri) & Cul de Sac (Kanan)

Sumber : Site Planning

Kevin Lynch (1971) dalam bukunya *Site planning* juga menerangkan hal yang serupa, konsep superblok dapat meningkatkan kenyamanan di dalam kawasan...*"They improve the amenity of the living areas, at the price of frustrating through traffic"*. .... Ia juga menegaskan pentingnya pemisahan pedestrian dengan kendaraan bermotor...*"At first, pedestrian and motor access was completely separated within this blocks"*... (hal. 199).

Pembentukan kawasan yang nyaman juga dapat diterapkan dengan suatu sistem atau peraturan yang disebut juga *filtered permeability* (www.wikipedia.org diakses juni 2010). Dengan sistem ini biasanya hanya pejalan kaki dan pesepeda saja yang dapat masuk atau melintasi suatu kawasan, sedangkan kendaraan bermotor tidak diperkenankan. Hal ini akan meningkatkan kenyamanan bagi pejalan kaki dan pengguna sepeda. Berupa sudah ada plaza. Sistem seperti ini sudah banyak diterapkan salah satu contohnya di kawasan kota tua Jakarta.

Gambar 2.8 Kawasan Kota Tua Jakarta

Sumber : http://nanto.web.id/?p=73

Cara lain yang dapat diterapkan dalam pengembangan superblok adalah dengan menggunakan sistem jalan buntu atau *cul de sac.* Dengan cara ini maka dapat mengurangi lalu lintas di dalam atau yang melalui kawasan. Meskipun demikian, setiap unit hunian atau daerah didalam superblok masih tetap dapat terakses dengan baik. Hal ini dimungkinkan karena orang yang ingin masuk ke kawasan tersebut sudah "tersaring", dalam artian hanya yang berkepentingan yang akan memasuki kawasan tersebut.

Meski banyak keunggulan yang didapat, pengaturan kawasan superblok juga memiliki konsekuensi. Antara lain adalah jarak yang menjadi semakin jauh bagi pengguna jalan karena tidak dapat menembus kawasan tersebut. Selain itu menurut Jane Jacobs (1993), superblok merupakan proyek yang terlalu besar, namun kurang menarik untuk dilalui:

"Super-block projects are apt to have all the disabilities of long blocks, frequently in exaggerated form, and this is true even when they are laced with promenade and malls, and thus, in theory, possess streets at reasonable intervals through which people can make their way. These streets are meaningless because there is seldom any active reason for a good cross section of people to use them" (hal. 242).

Gambar 2.9 Unit Hunian Superblok dengan Cul de sac

Sumber: http://plumblines.wordpress.com

Pemisahan jalur kendaraan dengan pedestrian tidak hanya memberikan rasa aman bagi pejalan kaki, namun juga memungkinkan adanya kegiatan lainnya pada ruang tersebut. Pedestrian tidak hanya dapat berperan sebagai akses atau jalur sirkulasi namun juga menjadi ruang terbuka publik yang berpotensi menjadi tempat bagi masyarakat bersosialisasi dan berinteraksi.

Jan Gehl, menguraikan kegiatan yang dilakukan manusia pada ruang terbuka menjadi tiga. Pertama adalah *Necessary activities,* aktivitas ini terjadi pada kondisi apapun. Dimana ada kebutuhan untuk melakukan kegiatan di luar ruang. Biasanya terkait dengan fungsi jalan, yakni kegiatan orang berpindah. Yang kedua adalah *Optional activities* terkait dengan kondisi ruang yang mendukung. Contoh dari aktivitas ini misalnya adalah jalan-jalan untuk mencari udara segar. Sedangkan yang ketiga, *Social activities* bergantung pada kehadiran orang lain di ruang publik.

Living city, one in which spaces inside buildings are supplemented with usable outdoor areas, and where public spaces are allowed to function, demikianlah pendapat Gehl (1987 ;hal. 33) mengenai kota yang nyaman di huni. Menurutnya pada lingkungan yang baik dimungkinkan terjadinya beragam aktivitas "*…In a good environment, a completely different, broad spectrum of human activities is possible."* Sedangkan pada jalan yang kualitasnya buruk *"...streets and city spaces of poor quality, only the bare minimum of activity takes places. People hurry home."* (hal 13). Jalan merupakan bagian dari kota yang dapat merefleksikan keadaan kota tersebut, sebagaimana yang diungkapkan Jacob (1993) *"If a city's streets look interesting, the city looks interesting; if they look dull, the city looks dull."*(hal. 37).

2.2.3 Konsep *Mixed-use* Pada Superblok

Seperti yang telah diungkapkan sebelumnya, bahwa besarnya kawasan superblok mampu mewadahi beberapa bangunan. Penggabungan beragam fungsi yang saling mendukung dapat dilakukan untuk menunjang suatu fungsi utama. Dalam *Mixed-Use Development Handbook*, dijelaskan bahwa sebuah kawasan atau bangunan

mix-used Memiliki beragam fungsi yang saling mendukung dan terintegrasi dengan jalur pedestrian. Serta diperlukan suatu perencanaan yang koheren. (Schwanke, 2003).

Dengan memilik tiga atau lebih fungsi atau kegunaan (misalnya retail/tempat hiburan, kantor, hunian, hotel, dan tempat pemerintahan/budaya) yang saling mendukung. Dengan menghadirkan beragam fungsi, kawasan tersebut lebih mandiri apabila dikembangkan untuk memenuhi semua fungsi permukiman. Telah dijelaskan pada sub-bab permukiman bahwa permukiman bertindak sebagai wadah bagi kegiatan manusia, yang meliputi wisma, karya, dan suka. Idealnya penghuni dapat memenuhi semua kegiatannya tanpa harus keluar dari kawasan tersebut.

Selanjutnya diperlukan pengembangan dari segi perancangan. Penting untuk memisalkan pintu masuk (*entrance*) ke setiap fungsi, karena menghendaki suasana *entrance* tersendiri. Sehingga setiap fungsi mendapatkan kualitas ruang yang sesuai kebutuhannya (Trisnawati, April 1991).

Dengan beragam fungsi pada suatu kawasan dibutuhkan demi menjamin kehadiran orang yang lebih intens, atau dengan waktu dan tujuan yang berbeda-beda, kemudian perlu ditekankan adalah bagaimana menjamin digunakannya fasilitas yang sama (Jacobs; 1993).

Persyaratan lainnya adalah bentuk fisik dan fungsi dari semua komponen kawasan dapat terintegrasi, termasuk hubungan pedestrian yang tidak terputus. Semua komponen didalam kawasan ini harus terhubung oleh jalur pedestrian, Jalur tersebut dapat diakses dengan cara berjalan kaki dengan nyaman. Jarak yang dapat diterima dengan berjalan kaki merupakan hal yang subjektif, beberapa survey menunjukkan secara umum jarak yang masih dapat diterima adalah antara 400 sampai 500 meter (Gehl, 1987; hal. 139). Kualitas jalan juga mempengaruhi kenyamanan dari penggunanya. Sebaiknya jalan tersebut merupakan rute dengan jarak yang paling efisien yang harus ditempuh. Keamanan dari bahaya lalu lintas atau tindak kriminalitas mempengaruhi. Pedestrian juga harus memberikan kualitas kenyamanan ketika berjalan, misalnya jangan licin atau adanya peneduh dari terik matahari. Jalan hendaknya memberikan pengalaman yang

menyenangkan. Selain itu, diberikan pula *sequential,* transisi dari satu tempat dengan tempat yang lain. Keberhasilan sebuah jalan bukan hanya sebagai sebuah akses dan kenyamanan, namun rasa aman juga diperlukan agar orang mau berada dan berkegiatan di jalan.

Dengan tetap menjaga karakteristik tersebut, maka akan didapatkan konsep superblok yang lebih lentur. Tidak lagi hanya merujuk kepada sebuah blok yang besar dan tidak dilintasi oleh lalu lintas kendaraan, melainkan lebih mengarah kepada sebuah kawasan yang terintegrasi, baik secara fungsi maupun fisik. Antar elemen yang saling mendukung diintegrasikan pula dengan jalur pedestrian.

Karakter lain yang perlu dicermati oleh kawasan yang dikembangkan dengan konsep *Mixed-Use* adalah pengembangan semua komponen dalam kesesuaian dengan perencanaan yang koheren. Perencanaan dilakukan dengan studi yang menyeluruh. Implementasinya dapat berupa sebuah Panduan Rancang Kota (*Urban Design Gudeline*) demi menjamin keberhasilan pencapaian tujuan, hal ini juga penting agar tidak terjadi pelencengan dari perencanaan semula.

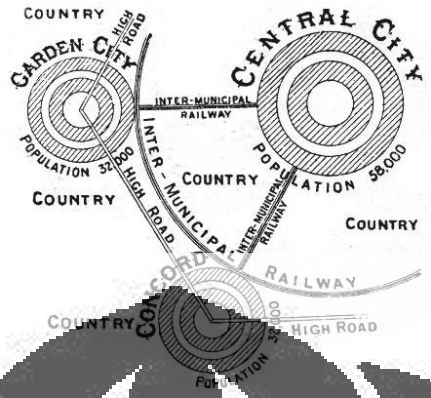
2.2.4 Konsep Superblok

Perkembangan konsep superblok yang terjadi saat ini sudah mengarah kepada bagaimana kawasan tersebut dapat memenuhi semua kebutuhan penghuninya. Hal ini dilakukan dengan cara menghadirkan semua fungsi permukiman ke dalam kawasan yang relatif terbatas. Dengan jarak yang mudah dijangkau dengan berjalan kaki, membuat penghuni didalamnya dapat dalam melakukan aktivitasnya tanpa perlu ke luar kawasan tersebut. Dengan kata lain mampu secara mandiri memenuhi semua kebutuhan penghuninya sehingga tidak perlu lagi membebani kota.

Konsep superblok yang dapat memenuhi fungsi permukiman sering dikaitkan dengan konsep Garden City. Konsep tersebut dikembangkan oleh Ebenezer Howard, dan merupakan salah satu usulan dalam mengadakan

Superblok sebagai..., Agung Setyawan, FT UI, 2010

pembatasan dan pengendalian pertumbuhan kota. Usulan tersebut dilakukan pada masa revolusi industri akhir abad ke 19 di Eropa (Trisnawati, 1991).



Gambar 2.10 Diagram* Neighborhood *oleh E. Howard

Sumber : sumber: http://www.sjsu.edu

Kerangka yang diusulkan Howard adalah mencampurkan berbagai fungsi demi menjamin kawasan tersebut mandiri, dengan lahan seluas 1000 acre (kurang lebih 2000 ha) yang dikelilingi lahan 5000 acre pertanian, diperhitungkan populasi maksimum 30.000 orang (Spreiregen, 1979).

Konsep Garden City yang menggabungkan segi positif dari unsur kota dan desa ini mengusulkan adanya penataan ruang yang tegas dan jelas. Unit hunian yang diberi nama *neighborhood*, dihuni oleh berbagai tingkat ekonomi, secara fungsional dan integral ditempatkan mengelilingi pusat kegiatan kerja, komersil, pendidikan, rekreasi, transportasi dan ruang terbuka hijau yang luas. Unit *neighborhood* dirancang sebagai perangkat yang akan mengendalikan besarnya populasi. Secara keseluruhan unit-unit *neighborhood* yang kemudian dibentuk akan mengendalikan besarnya populasi sampai ambang yang masih dapat dikelola dengan baik (Trisnawati, 1991; hal. 16).

Konsep *neighborhood* yang ditawarkan oleh Howard memiliki kepadatan rendah karena lokasinya berada diluar kota, sedangkan model superblok yang berkembang di Amerika dirancang untuk permukiman dalam kota yang berkepadatan tinggi. Selain itu, konsep superblok memiliki kerangka peracangan yang lebih lentur (fleksibel) dan memungkinkan pengendalian yang lebih baik

atas kepadatan bangunan, peruntukan lahan secara mikro, sistem sirkulasi, jumlah serta keseimbangan sosial. Konsep ini juga memberikan cukup ruang untuk melakukan inovasi dalam perancangan fisik, teknologi bangunan maupun dalam aspek sosial ekonomi masyarakat (Trisnawati, 1991; hal. 16).

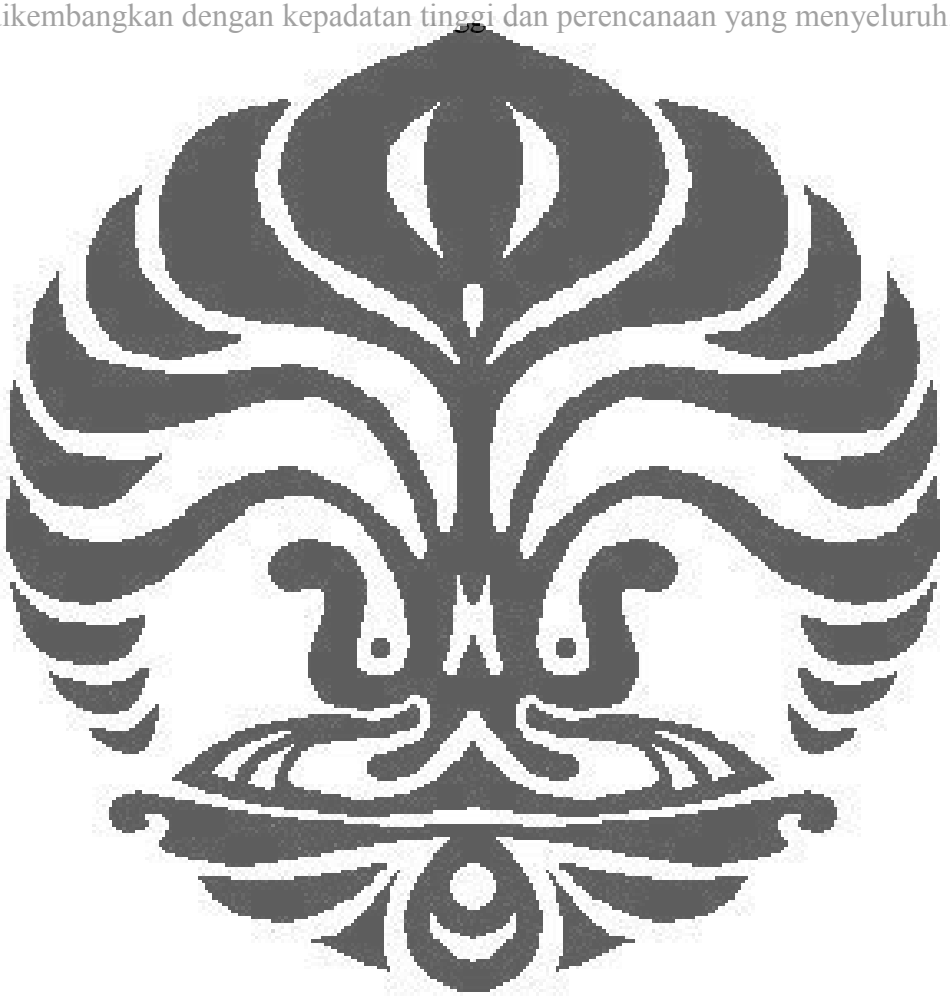
Konsep superblok telah dipakai di banyak negara dengan menggunakan nama dan dalih berbeda. Namun, pada dasarnya tujuannya adalah sama yaitu untuk mengendalikan pertumbuhan yang terkelola. Konsep superblok dimanfaatkan untuk mengatasi tekanan pemadatan di dalam kota melalui proses peremajaan kota (Kamil, 2009; hal. 72).

Sedikit berbeda, konsep superblok masuk ke Indonesia seiring dengan meningkatnya kebutuhan akan berbagai kemudahan yang menjadi bagian dari gaya hidup perkotaan (Trisnawati, 1991). Untuk membangun sebuah kawasan yang besar diperlukan biaya yang tidak sedikit. Dalam hal ini pihak swasta dilibatkan dalam merealisasikan, sehingga sudah dapat ditebak bahwa pengembangan superblok lebih ditujukan bagi kalangan kelas atas dalam hal pemenuhan gaya hidup, bukan sekedar pemenuhan kebutuhan dasar.

Keberadaan superblok menjadi proyek yang cukup sesuai menghadapi kodisi iklim tropis yang lembab di Indonesia, pergerakan manusia termasuk didalamnya berjalan kaki, harus dapat berlangsung secara efektif, nyaman dan tidak dalam jarak tempuh yang panjang.

Mengenai ukuran dan bentuk superblok, menurut Dantsworo di Indonesia batasannya sedikit berbeda. Dengan lahan yang realtif lebih luas, kawasan superblok bisa sampai 10 hektar atau lebih, sementara di Amerika atau Jepang biasanya sekitar 3 sampai 4 hektar. Susunan kota-kota di Indonesia yang tidak terdiri dari grid juga membuat perbedaan dengan kota-kota di Amerika (Trisnawati, 1991). Pendapat serupa disampaikan oleh Ridwan Kamil (2009) seorang arsitek dan juga *urban designer* Indonesia, menurutnya tidak ada aturan yang jelas mengenai luasan sebuah superblok, lebih lanjut ia menyatakan bahwa beberapa blok yang terintegrasi menjadi satu sudah dapat disebut sebagai superblok (hal. 81).

Konsep superblok yang diimplementasikan untuk memenuhi kebutuhan permukiman dapat memberikan kemudahan dalam pemenuhan kebutuhan penguninya. Dikaitkan dengan perannya sebagai bagian dari kota, pembentukan superblok menjadi kawasan yang mandiri pada gilirannya mampu mengurangi beban lalu lintas kota. Konfigurasi bangunan yang lebih fleksibel dalam membentuk ruang terbuka juga mampu menawarkan kenyamanan bagi penghuninya. Superblok juga dapat menjadi instrumen pengendalian bila dikembangkan dengan kepadatan tinggi dan perencanaan yang menyeluruh.



BAB 3
STUDI KASUS DAN ANALISIS

Studi kasus ini berupa tinjauan terhadap konsep superblok yang digunakan dalam pengembangan permukiman. Pengamatan dilakukan terhadap dua kawasan superblok yang dikembangkan di Jakarta, kawasan tersebut adalah Sudirman Central Business District (SCBD), dan Rasuna Epicentrum. Kedua kawasan tersebut dinilai cukup mewakili penerapan konsep superblok yang dikembangkan di Indonesia.

Gambar 3.1 Skema Pembahasan Studi Kasus dan Analisis

Pembahasan dilakukan mengacu pada data yang didapatkan dari berbagai sumber, selain itu dilakukan pula pengamatan secara langsung. Salah satu sumber data adalah dari Panduan Rancang Kota (*Urban Design Guidelines*), pembahasan juga dilakukan terhadap masterplan kawasan dikarenakan proyek belum semuanya selesai dibangun dan dioperasikan. Selain itu, didapatkan pula data pendukung lainnya yang berasal majalah maupun internet. Sedangkan pengamatan langsung dilakukan pada saat yang berbeda-beda, pada hari libur, hari kerja, dengan waktu siang dan sore hari.

Gambar 3.2 Letak SCBD dan Rasuna Epicentrum pada Peta Jakarta

Sumber: Google earth

3.1.1 Sudirman Central Business District (SCBD)

Dengan visi menjadikan SCBD sebagai kawasan bisnis kelas dunia di Indonesia, pembangunan kawasan ini berusaha untuk mewujudkan salah satu misinya yakni menyediakan pelayanan terbaik kepada pengguna (www.scbd.com diakses juni 2010). Tertera pada Panduan Rancang Kota--Kawasan Pembangunan Terpadu (KPT) Sudirman yang disusun oleh Jurusan Teknik Arsitektur Institut Teknologi Bandung (1994) bahwa:

> Prinsip perancangan kota yang paling mendasar dari Masterplan ini (KPT Sudirman), adalah penataan lingkungan permukiman kota secara terpadu, dimana fungsi-fungsi kota seperti perumahan, perniagaan (bisnis) dan fasilitas-fasilitas penunjangnya ditampung dalam sebuah lahan tunggal. Keterpaduan diantara berbagai peruntukan ini menjadikannya mirip sebuah "kota di dalam kota" (hal. 2).

Konfigurasi Ruang dan Integrasi Fungsi

Sebagai bagian dari kota, kawasan ini juga memiliki peran dan keterkaitan terhadap kawasan disekitarnya. Dengan lahan seluas 45 hektar, SCBD terletak pada lokasi yang cukup strategis di antara dua jalur utama Jakarta, yakni Jl.

Jenderal Sudirman dan Jl. Gatot Subroto. Selain itu juga menghubungkan Jl. Jenderal Sudirman dengan kawasan Senopati dan Kebayoran Baru.

Melihat hal tersebut Dinas Tata Kota DKI Jakarta mengarahkan agar pengembangan SCBD harus berfungsi pula sebagai penghubung Jl. Jenderal Sudirman dengan daerah Kebayoran Baru. Konsekuensinya adalah kawasan ini menjadi terbagi oleh jalur kendaraan yang cukup besar.

Selain itu memang diperlukan sirkulasi yang mampu menghubungkan agar setiap blok/bangunan dapat terakses dengan baik.

Dengan demikian, kawasan ini lebih cocok untuk disebut sebagai megablok yang terbagi terdiri beberapa superblok. Kawasan ini terbagi menjadi sembilan blok besar (superblok), kesembilan blok tersebut kemudian dibagi lagi menjadi dua puluh empat sub-blok.

Gambar 3.3 Letak Bangunan SCBD

Sumber: Google earth

Peruntukan lahan Kawasan Pembangunan Terpadu Sudirman secara makro diupayakan agar memiliki hubungan dan keterkaitan dengan kawasan lain disekitarnya. Dengan pertimbangan demikian, maka KPT Sudirman memiliki peranan penting sebagai suatu kawasan peralihan (transisi) antara kawasan perkantoran dan komersial di sepanjang Jl. Jenderal Sudirman dan Jl. Gatot Subroto pada sisi Barat dan Utara dengan kawasan permukiman stabil pada sisi

Timur dan Selatannya. Maka penerapan fungsi yang lebih majemuk (*mixed-use*) dilakukan dalam upaya memiliki keterkaitan dengan konteks lingkungan sekitarnya. KPT Sudirman yang peruntukannya campuran (*mixed-use*) ini dilengkapi dengan blok-blok hunian pada sisi-sisi lahannya yang berhadapan dengan permukiman hunian yang sudah ada. Pengecualian untuk strategi ini adalah pada proyek yang berada pada bagian pintu gerbang utama ke dalam kawasan (panduan tata kota, 1994).

Gambar 3.4 Skema Kawasan SCBD

Sumber: www.scbd.com

1. Blok Gerbang Sudirman, terdapat *Indonesia Stock Exchange Buildings Tower*, Gedung kembar ini berfungsi sebagai kantor dengan 31 lantai beserta podium dan luas total bangunan 135,000 m2.
2. Blok Kegiatan Umum di Bagian Tengah, berdiri One Pacific Place dengan konsep *mixed-use,* didalamnya terdapat hotel dan apartemen yang dioperasikan oleh Ritz Carlton, selain itu terdapat unit kantor, dan *shopping mall* dengan total aera 30,897 m2.

3. Blok Kegiatan Umum di Bagian Selatan, saat ini digunakan oleh Automall. Pada perencanaan nanti, akan dibangun gedung paling tinggi sebagai tengaran kawasan.
4. Blok Komersial Barat, sedang dikembangkan Equity Tower dan 18 PARC *office tower* direncanakan selesai pada april 2010 dan juni 2010.
5. Blok Hunian Senayan, dengan The Energy office Building memiliki total luas lahan 8253 m2 dengan luas bangunan 65.686,27 m2 terdiri dari 43lantai, 5 lantai parkir, dengan kapasitas 981 mobil. Selain itu juga terdapat Bengkel Cafe (*temporary*), dan Grand Lucky Superstore (*temporary*) yang merupakan pusat perbelanjaan yang dapat memenuhi beragam kebutuhan sehari-hari dari penghuni SCBD.
6. Blok Hunian Senopati yang Saat ini masih berupa *Golf driving range* semanggi.
7. Blok Hunian Subroto terdapat Apartemen kusuma dan saat ini juga terdapat studio televisi Jaktv.
8. Blok Komersial Timur, Artha Graha Building berupa gedung 30 lantai, dengan luas lahan 6,050 m2 dan total luas bangunan 70,372 m2. Selain itu terdapat SCBD Suites (30 lantai dengan 71 unit), 3 tower milik The Capital Residence dan Electronic City SCBD (*temporary*).
2. Blok Fasilitas Umum dan Pemerintahan Kota.

Dari panduan tata kota disebutkan peruntukan lahan mikro yang terdiri dari peruntukan lantai dasar, lantai-lantai atas dan basement. Usulan peruntukan lantai dasar dirancang untuk menciptakan suatu lingkungan pejalan kaki yang menarik dan menyenangkan sehingga tercapai sasaran peruntukan lahan dan sirkulasi. Peruntukan retail telah ditetapkan pada lantai dasar dari blok-blok komersial. Sednagkan pada blok-blok Hunian, daerah yang menghadap ke belakang sub-blok telah ditetapkan sebagai ruang terbuka yang bersifat tertutup untuk umum, agar tingkat privasi dapat terpelihara. Peruntukan lantai-lantai atas dalam KPT mirip dengan peruntukan lahan umum yang ditetapkan bagi setiap sub-blok. Fungsi-fungsi lain yang mendukung peruntukan utama itu juga diperkenankan. Sedangkan lantai basement umumnya diperuntukan bagi fasilitas parkir, gudang,

bongkar-muat serta fungsi penunjang lainnya. Namun tetap memungkinkan dimanfaatkannya fungsi-fungsi lain, seperti toko retail, serta ruang tunggu bagi para sopir yang berhubungan langsung dengan jalur pejalan-kaki. Lantai basement dalam satu Blok juga dapat saling berhubungan. Panduan mengizinkan luas parkir basement sampai dengan 85% pada kapling komersial serta sampai dengan 67% pada kapling hunian. Batas ini ditatapkan agar lahan sisa dapat dihijaukan, atau dimanfaatkan bagi pengadaan sumur-sumur resapan pada lokasi-lokasi yang strategis.

Konsep perancangan kota dari KPT Sudirman adalah penciptaan alur kegiatan komersial primer pada sumbu Utara-Selatan, serta alur komersial sekunder pada sumbu Barat-Timur. Daerah persilangan dua alur komersial tersebut menampung intensitas pemanfaatan lahan terbesar pada kawasan, yang diartikulasikan dengan bangunan tertinggi sekaligus menara tengaran (*landmark*). Karena menara tertinggi yang direncanakan berada di tengah kawasan belum terbangun, maka untuk orientasi pada kawasan ini bagi saya cukup membingungkan. Semua bangunan sama-sama menjulang dan bisa dibilang sama-sama menonjol. Selain itu menara tertinggi ini juga berfungsi sebagai *landmark* kawasan, mengingat letak SCBD yang menjorok kedalam dan terhalangi bangunan-bangunan di sepanjang Jl Jenderal Sudirman dan Polda metro Jaya di Jl. Gatot Subroto.

Blok-blok komersial juga dilengkapi dengan sistem jalur lingkar (loop-road) utama yang searah pada Utara-Selatan dan Barat-Timur. Kedua jalur lingkar utama tersebut berhubungan dengan Jl. Jenderal Sudirman, Jl Gatot Subroto dan Jl. Senopati, serta membentuk daerah masuk ke Kawasan. Terdapat 7 pintu masuk yang menghungkan KPT Sudirman dengan ketiga jalan utama Jakarta tersebut, underpass ditempatkan di beberapa titik persilangan demi kelancaran pergerakan di dalam kawasan.

Sebagai kawasan pusat bisnis dengan peruntukan yang cukup dominan bagi perkantoran, SCBD akan sangat ramai dan padat pada hari kerja. Sayangnya apartemen yang ada belum sepenuhnya mengakomodasi kebutuhan akan hunian bagi para pekerja atau orang yang berkegiatan di dalam kawasan tersebut. Dengan

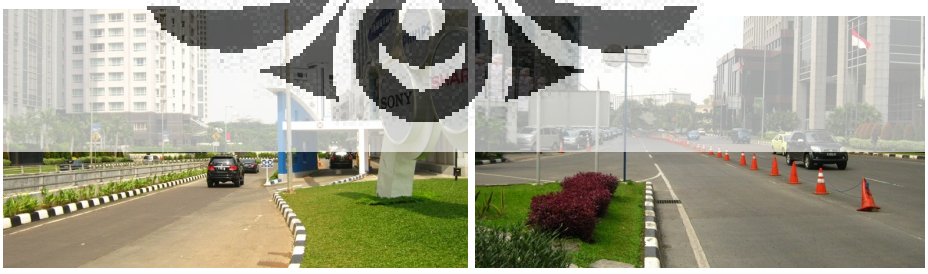
beragam alasan tentunya, banyak karyawan kantor yang akhirnya pulang kerumah yang berada diluar kawasan superblok ini.

Beragam fungsi lain yang dikumpulkan juga menjadi magnet bagi kehadiran banyak orang yang tidak hanya berasal dari dalam kawasan. Sehingga pada waktu yang bersamaan dengan kegiatan kerja (jam makan siang, atau pulang kantor), keadaan di dalam kawasan ini sangat-lah ramai orang lalu lalang. Arus lalu lintas ke dalam kawasan pun menjadi sangat ramai, hal ini berpengaruh juga pada arus lalu lintas di sekitar kawasan SCBD. Diperparah dengan sebagian pengunjung yang masih menggunakan kendaraan pribadi.

Dengan demikian meski memiliki beragam fungsi layaknya sebuah permukiman, bangunan-bangunan yang ada belum sepenuhnya terintegrasi secara fungsional. Paling terlihat adalah pada fungsi hunian yang ternyata belum bisa memenuhi kebutuhan orang-orang yang bekerja di dalam kawasan ini.

Penataan Sistem Sirkulasi

Penataan Sistem sirkulasi terdiri dari sirkulasi kendaraan, sirkulasi pejalan kaki, dan sistem parkir, sasarannya adalah meningkatkan kemampuan lahan melalui perbaikan tingkat pencapaian ke dalam dan di dalam kawasan. Tujuan dari penataan sistem sirkulasi ini demi menjamin keterkaitan (*linkage*) diantara sistem sirkulasi KPT dengan sistem sirkulasi pada kawasan sekitarnya. Selain itu meningkatkan hubungan fungsional diantara berbagai jenis peruntukan di dalam kawasan, juga untuk mengupayakan keterkaitan serta pemisahan yang jelas diantara berbagai moda sirkulasi (pejalan kaki, angkutan umum, kendaraan pribadi dan servis). (panduan tata kota, 1994)



Gambar 3.5 Keadaan Jalan di SCBD pada hari libur

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Sirkulasi yang baik dan dapat mengakses ke semua bagian kawasan menjadi pertimbangan yang penting. Selain bagi pengguna, juga bagi kegiatan yang sifatnya teknis. Kehadiran kendaraan masih tetap diperlukan seperti jalur bagi pemadam kebakaran, atau bongkar muat barang lalu lintas kendaraan servis. Dengan demikian perlu disediakan akses yang proporsional sehingga dapat mengakomodir kebutuhan sirkulasi bagi kendaraan maupun pejalan kaki.

Gambar 3.6 Diagram pencapaian SCBD dengan berjalan kaki

Sumber: Google Earth

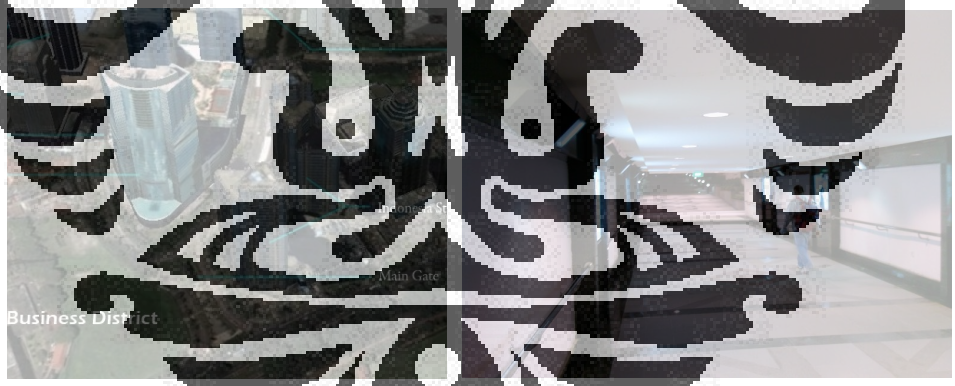
Terlihat dalam diagram tersebut bahwa semua kawasan masih dalam interval atau jarak yang cukup ideal meski dijangkau dengan berjalan kaki. Untuk memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki, dilakukan pemisahan jalur pedestrian dengan jalur kendaraan bermotor. Keadaan di pedestrian yang ada di luar bangunan belum menawarkan kegiatan berjalan yang nyaman. Hal ini berkaitan dengan kondisi kawasan yang masih dilalui oleh badan jalan kendaraan yang cukup lebar, keterhubungan antar bangunan dirasa kurang baik bagi pejalan kaki khususnya ketika harus berpindah blok dengan menyeberangi jalan. Untuk itu pada beberapa persilangan dengan jalur kendaraan yang cukup ramai ditempatkan petugas yang membantu menyeberangkan pejalan kaki. Lampu lalu lintas juga menampilkan tanda bagi pejalan kaki. Sedangkan sarana ramp dan pedestrian yang rata bagi pada beberapa tempat masih belum ada, membuat kawasan ini sulit

dijangkau secara keseluruhan pengguna kursi roda, padahal dapat membahayakan bila pengguna kursi roda berada pada jalur yang sama dengan kendaraan.

Gambar 3.7 Pedestrian yang tidak bisa di akses kursi roda

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Sedangkan untuk mengurangi konflik antara kendaraan dengan pejalan kaki, dibuatkan pula pedestrian bawah tanah yang mengubungkan sebagaian besar bangunan. Saat ini pedestrian tersebut menghubungkan Jl. Jenderal Sudirman menuju ke blok inti kawasan, yakni Ore Pacific Place, gedung *Indonesia Stock Exchange,* juga ke gedung Arta Graha. Namun belum semua blok di kawasan ini terbangun, sehingga sirkulasi yang terintegrasi belum dapat menjangkau seluruh kawasan.



Gambar 3.8 Main gate menuju Pedestrian Bawah Tanah, dan suasana didalam Pedestrian

Sumber: google earth dan www.skyscrapercity.com

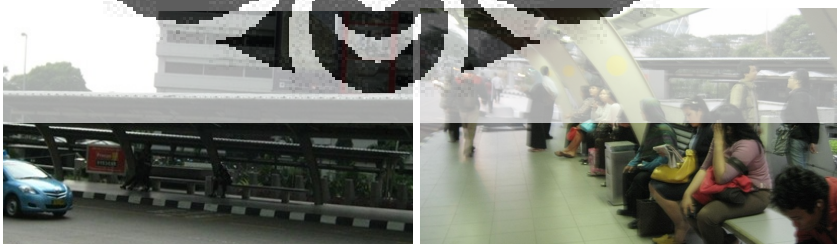
Pada ruang sebelum pintu masuk utama dimanfaatkan untuk menjadi tempat berkumpul atau sekedar duduk-duduk oleh sebagian orang. Sedangkan memasuki pintu yang berfungsi sebagai sirkulasi dibawah tanah kegiatan menjadi lebih terbatas dan suasananya lebih komersil. Berjajar retail yang menyediakan beragam barang kebutuhan, dan juga terlihat penyediaan jasa misalnya jasa

perbaikan sepatu. Sedangkan untuk aktivitas santai seperti duduk-duduk hanya disediakan di dalam toko atau *restaurant*.

Beberapa tempat pada ruang terbuka menjadi tempat berjual-beli duduk-duduk melakukan aktivitas yang disebut Jan gehl sebagai *optional activity* dan *social activity*, aktivitas yang terjadi karena kondisi ruang (biasanya berkaitan dengan kondisi cuaca) yang memungkinkan seperti tidak hujan, atau tidak terlalu panas. Tentu didukung dengan ruang atau elemen ruang yang memungkinkan terjadinya aktivitas tersebut. Ada tempat yang bisa untuk diduduki, atau sekedar berhenti sejenak. Namun cukup disayangkan, kegiatan tidak ditunjang elemen pada ruang terbuka seperti bangku atau tempat sampah. Padahal pada ruang publik, dimungkinkan adanya pembauran masyarakat dari berbagai kalangan.

Gambar 3.9 Suasana pada pedestrian saat jam pulang kerja
(jalan menuju pasific place dari arah the energy (seberang equity tower))
Sumber: Dokumentasi Pribadi

Sedangkan pada pedestrian yang sejajar dengan Jalan, pada sore hari ketika pulang kerja keadaan menjadi sangat ramai bahkan terkadang terlalu padat orang-orang yang berlalu lalang dan ada pula yang menunggu kendaraan. Kepadatan ini ditemui pada bagian bagian barat (blok gerbang Sudirman dan blok komersial barat) dekat dengan *Indonesia Stock Exchange*.



Gambar 3.10 Halte di depan Indonesia Stock Exchange (a) libur (b) hari kerja
(Cukup padat ketika jam pulang kantor)
Sumber: Dokumentasi Pribadi

Ruang di sekeliling Pacific Place dibuat cukup lebar, namun terkesan dijauhkan dari muka bangunan. Selain itu, ruang yang berpotensi sebagai tempat berkumpul ini tidak ditunjang dengan bangku atau perangkat lainnya, sehingga minim aktivitas, sehingga lebih berfungsi sebagai akses lalu lalang saja. Selain itu terasa kesan eksklusif, karena tempat duduk hanya disediakan bagi kafe yang berada dibalik pembatas berupa tanaman.

Gambar 3.11 Suasana di samping Pacific Place (pada hari libur)

Sumber: Dokumentasi pribadi

Banyak ruang terbuka berada di dalam atau di atas bangunan dan memberi kesan yang eksklusif. Ruang terbuka yang terbentuk antar bangunan sebagian terpotong oleh kehadiran jalan yang cukup besar, selain itu belum ditunjang dengan fasilitas yang memadai. Hal ini cukup disayangkan, karena ruang terbuka yang menjadi satu dengan pedestrian juga berpotensi memancing aktivitas luar ruangan yang juga membuat orang lebih nyaman berjalan kaki.

Gambar 3.12 Ruang terbuka di atas Pacific place dan letak-letak ruang terbuka

Sumber:www.skyscrappercity.com dan panduan rancang kota KPT Sudirman (1994)

Untuk mempermudah sirkulasi di dalam kawasan disediakan pula *shuttle bus*. Hal ini diharapkan dapat mengurangi penggunaan kendaraan bermotor di dalam kawasan. Saat ini terdapat 2 unit bus dengan interval kedatangan setiap 8 menit yang beroperasi pada jam kerja (www.scbd.com diakses Juni 2010).

Namun itu belum ada fasilitas penunjang bagi pengendara sepeda, berupa jalur khusus menjamin kenyamanan maupun keamanan berkendara sepeda. Padahal penggunaan sepeda juga dapat mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan bermotor, selain itu kawasan SCBD relatif tifak terlalu luas bila dilalui dengan menggunakan sepeda.

Dengan demikian kendaraan bermotor masih menjadi moda transportasi utama di dalam kawasan ini. Jarak yang jauh maupun keadaan jalan membuat orang menjadi kurang tertarik untuk menggunakan transportasi umum atau berjalan kaki, terlebih jika mobil atau kendaraan pribadi tersedia atau mudah dijangkau karena letaknya lebih dekat (berada di basement atau di lobi gedung).

Prinsip utama yang menghendaki kawasan ini menjadi "kota dalam kota" belum dapat tercapai. Idealnya, kawasan ini juga memenuhi karakter kota yang heterogen dilihat dari keberadaan sosial individunya. Sedangkan penghuni yang dapat tinggal di apartemen di dalam kawasan ini terseleksi berdasarkan kemampuan ekonominya. Padahal suatu kota dimana masyarakat dengan beragam latar belakang ekonomi dapat saling membutuhkan.

Perlu adanya kesiapan infrastruktur kota untuk melayani kebutuhan orang yang sangat banyak di dalam kawasan. Sementara itu, sistem transportasi massal yang baik juga diperlukan untuk melayani perpindahan orang dari dan menuju kawasan ini, demi menjaga agar tidak terjadi kemacetan lalu lintas di luar kawasan tersebut.

3.1.2 Rasuna Epicentrum

Melalui ambisinya untuk menjadi ikon dan destinasi baru bagi Jakarta, Rasuna Epicentrum menawarkan sebuah kawasan yang nyaman bagi penghuni dan orang-orang yang berkegiatan di dalamnya. Berbeda dengan SCBD yang fungsi utamanya sebagai kawasan bisnis, Rasuna Epicentrum mengusung tema *lifestyle*

superblock dengan menghadirkan fungsi atau peruntukan bagi perkantoran, hunian, dan fasilitas hiburan dengan proporsi yang lebih seimbang.

Gambar 3.13 Image Rasuna Epicentrum

Sumber: www.skyscrapercity.com

Dengan lahan seluas 53,5 ha yang akan terus dikembangkan mencapai 70 ha, Rasuna Epicentrum saat ini disebut-sebut sebagai *The Largest Superblock in Indonesia*. Dengan prinsipnya adalah bagaimana beragam fungsi yang ada di dalam kawasan tersebut dapat terintegrasi dengan baik. Kegiatan yang ada untuk dapat saling menunjang dan sebisa mungkin perpindahan dapat dilakukan dengan berjalan kaki.

Pengembangan kawasan ini menggunakan model *cluster* yang dirancang secara terpadu dan dikemas di dalam kerangka superblok yang tidak terikat oleh batas kavling secara kaku, dengan jenis peruntukan yang bersifat campuran. Terletak di Jl. HR. Rasuna Said Jakarta Selatan, akses utama menuju kawasan ini terletak diantara rumah sakit MMC dan Pasar Festival. Pada perencanaannya, dibuat jalan yang menembus ke Jl. Casablanca sehingga diharapkan dapat meningkatkan aksesibilitas pada kawasan ini.

Rasuna Epicentrum merupakan bagian dari Kawasan Pembangunan Terpadu (KPT) Kuningan Center, pengembangan ini bertujuan untuk menjadikan Kawasan Kuningan Center menjadi lingkungan yang dapat memberikan satu citra tersendiri yang akan memperkaya keragaman lingkungan yang ada di Jakarta.

Peruntukan Lahan

Dengan tujuan utama yakni memperkuat citra KPT Kuningan Center sebagai kawasan komersial dan hunian di wilayah Jakarta Selatan. Selain itu juga menjadikan KPT Kuningan Center sebagai kawasan yang mewadahi beragam kegiatan dengan pengembangan yang diatur berdasarkan peruntukan potensinya. Dengan mengembangkan pemanfaatan lahan yang jelas dan penataan lingkungan yang baik berdasarkan jaringan dan kondisi lingkungan yang ada. Serta mendorong pembangunan kawasan dengan tetap memperhatikan daya dukung lingkungan, dan secara ekologis memenuhi prinsip pembangunan yang berkelanjutan (Dinas Tata Kota, hal. i-3 2007).

Dalam Panduan Rancang Kota, terlihat bahwa Kawasan Pembangunan Terpadu Kuningan Center diarahkan untuk dapat mewadahi beragam kegiatan. Kesemua fungsi yang ada diharapkan dapat terpadu dan kehadirannya dapat saling menunjang. Beragam kegiatan atau fungsi tersebut meliputi wisma, karya, suka, penyempurna. Fungsi tersebut diwujudkan dalam bentuk unit-unit hunian apartement, hotel, perkantoran, gelanggang olah raga, pusat hiburan dan perbelanjaan serta fasilitas umum yang mendukung keberadaan kawasan ini.

Lahan paling timur berhadapan dengan kawasan permukiman Kelurahan Menteng Atas, namun dibatasi oleh tembok dan jalan sehingga kawasan ini tidak dapat berinteraksi langsung dengan permukiman tersebut. Secara umum lahan pada sisi ini diperuntukkan sebagai kawasan hunian. Sisi paling utara kelak akan dibangun The Wave, apartemen yang dibangun di atas lahan seluas 38.288 m2. The Wave direncanakan terdiri dari 10 (sepuluh) menara dengan ketinggian 10 – 40 lantai, dengan total unit sebanyak 2.650.

The 18th Residence Taman Rasuna didirikan di atas lahan seluas 4.980 m2 di dalam kompleks Taman Rasuna, kawasan hunian ini memiliki 2 menara masing-masing 32 lantai. Jumlah unit tersedia sebanyak 750 unit, dengan tipe 1 kamar dan 2 kamar. Fasilitas yang tersedia antara lain 2 lantai parkir, fasilitas kebugaran dan komersial. Namun tidak sekedar hunian, untuk menunjang

Superblok sebagai..., Agung Setyawan, FT UI, 2010

kawasan ini juga dilengkapi dengan kompleks perkantoran Rasuna *office park* dengan total area 14.031 m2

Gambar3.14 Apartemen Rasuna dari arah masjid
(Akses dengan Menteng Atas)
Sumber: www.skyscrapercity.com

Pada sisi tenggara fungsi lahan diperuntukan sebagai area suka berupa fasilitas umum. Dengan demikian dapat mengakomodasi kebutuhan KPT Kuningan Center, namun juga dapat di akses oleh kawasan permukiman menteng atas. Terdapat masjid Al Barrie yang digunakan oleh orang-orang disekitar kawasan, baik orang yang bekerja maupun tinggal dikawasan ini maupun oleh warga sekitar. Area Masjid ini (berikut ruang terbuka dan ruang yang ada) sekaligus menjadi ruang yang dapat mempertemukan antara warga menteng atas dengan orang yang bekerja maupun tinggal di KPT Kuningan Center.

Sedangkan di sisi selatan telah dibangun Aston Rasuna Hotel & Residence di dalam komplek Apartemen Taman Rasuna yang terdiri menara A dengan kapasitas 223 unit merupakan *serviced apartment* (hotel), dan Menara B dengan kapasitas 226 unit merupakan kondominium hunian (Bakrieland 2008 annual report).

Pasar Festival, merupakan pusat perbelanjaan segmen menengah yang menyatu dengan Gelanggang Olah Raga Sumantri Brodjonegoro, Kuningan, Jakarta. Memiliki total area sewa seluas 11.288 m2. Juga terdapat tempat usaha

yang dapat mengakomodir penjual makanan sederhana yang berada pada sisi paling selatan area tersebut.

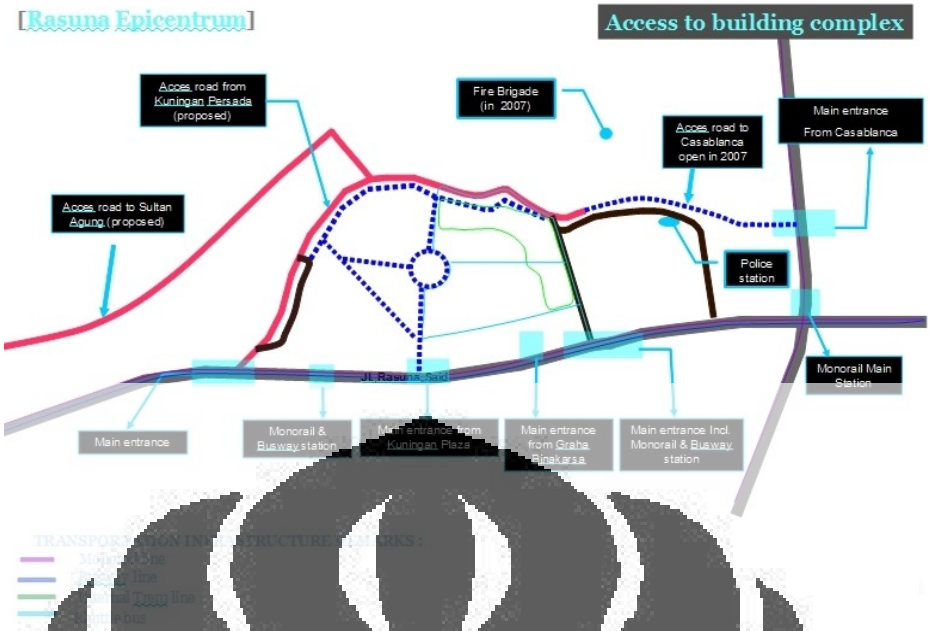
Gold's Gym Elite Rasuna, menempati dua lantai seluas ± 3.500 m2, dengan fasilitas lengkap yang terdiri dari lapangan tenis, futsal, *squash*, kolam renang, area *gym*, arena bermain anak-anak, *lounge* dan restoran.

Sedangkan bagian yang mengadap langsung dengan Jl. HR Rasuna Said diperuntukan menjadi bagunan dengan fungsi Karya atau Perkantoran. Bangunan yang berhadapan dengan sungai disisi sebelah barat juga di peruntukkan sebagai perkantoran sehingga membentuk kantung yang mengelilingi fungsi wisma di tengahnya.

Bakrie Tower gedung perkantoran 50 lantai dengan tinggi 215 m dan luas area sebesar 64.856 m2. Gedung ini berpotensi menjadi *landmark* baru kota Jakarta. Selain itu juga terdapat pusat hiburan yakni Epicentrum Walk yang merupakan area terintegrasi dengan lahan seluas 24.963 m2, terdiri dari *Lifestyle and Entertainment Center* dan *outdoor retail* modern yang bernama *Media Walk*. Setiap blok dalam bangunan ini bersinergi untuk mendukung keseluruhan konsep sebagai pusat gaya hidup dan hiburan, dengan 7 (tujuh) lantai, yang terdiri dari 3 (tiga) lantai bawah untuk komersial/*F&B* dengan sistem sewa dan 4 (empat) lantai atas untuk *strata office suites*.

The Grove Condominium & Suites, dengan jumlah 440 unit, berkonsep *"sanctuary in capital"* dan ditujukan untuk segmen pasar menengah atas. Selain itu di kawasan yang sama terdapat Concert Hall, akan dibangun di atas lahan seluas 6.726 m2, berdampingan dengan Office Tower seluas 1.637 m2. Mengklaim dirinya sebagai *concert hall* kelas dunia pertama di Jakarta, tentu akan menjadi daya tarik banyak orang untuk hadir ke kawasan ini.

Penataan Sistem Sirkulasi



Gambar 3.15 Sirkulasi di dalam Kawasan

Sirkulasi dibuat untuk dapat mengakses seluruh gedung yang ada di dalam kawasan. Penyediaan sarana publik dalam bentuk area pejalan kaki. Disediakan *shuttle bus* untuk melayani pencapaian ke dalam dan di dalam kawasan. Selain itu direncanakan pula tram dan kesemuanya akan terintegrasi dengan sistem transportasi kota.

Gambar 3.16 Diagram pencapaian Rasuna Epicentrum dengan berjalan kaki

Sumber: Google Earth

Secara umum kawasan ini juga dapat dijangkau dengan mudah dengan berjalan kaki. Sedikit berbeda dengan SCBD, untuk menghindari konflik antar pejalan kaki dengan kendaraan bermotor Rasuna Epicentrum membut pemisahan yang cukup jelas antara jalur pedestrian dengan jalur kendaraan. Caranya dengan menggunakan material yang berbeda. Meski masih dalam layer yang sama, namun penggunaan material bukan aspal yakni *paving block* memberi kesan sebuah Plaza, sehingga dapat memberi kepada pengendara untuk berjalan lebih lambat.

"When all traffic is slow, there is life in the streets for this reason alone, in contrast to what is found in automobile cities, where the speed of movement automatically reduce the activity level"(Gehl, 1987; hal. 96).

Gambar 3.17 Jalan dan pedestrian

Sumber: Dokumentasi pribadi

Dengan pengaturan yang membuat mobil atau kendaraan berjalan lebih lambat, akan didapatkan suasana ruang yang lebih bersahabat atau lebih nyaman bagi pejalan kaki. Hal ini seakan ingin menunjukkan bahwa kendaraan dapat berdampingan dengan manusia, menciptakan hubungan sosial yang lebih akrab.

Gambar 3.18 Pintu Masuk Rasuna

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Sedangkan untuk area parkir kendaraan berada di bawah tanah, yang saling berhubungan antara satu bangunan dengan bangunan yang lainnya. Hal ini ditujukan untuk meningkatkan kualitas bangunan dan kawasan, ketika semua kendaraan terkonsentrasi di ruang bawah tanah, maka ruang dasarnya bisa dimanfaatkan untuk jalur lalu lintas orang yang nyaman dan aman (Griya Asri, 2007).

Hal ini ditujukan untuk menciptakan ruang publik yang tertata dengan baik dengan menyediakan ruang publik yang nyaman dan menghubungkan seluruh sektor dalam kawasan dengan jalur pejalan kaki. Selain itu juga untuk menciptakan arsitektur yang tanggap terhadap kondisi lingkungan setempat dan menghormati ruang publik (Dinas Tata Kota, hal. i-3, 2007).

Gambar 3.19 Promenade di sisi sungai

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Susunan bangunan membentuk ruang yang nyaman karena jalur kendaraan tidak dominan menguasai ruang. Potensi yang ada pada tapak berupa sungai, dimanfaatkan dengan baik. Dengan pembangunan berorientasi kearah sungai (*riverfront development)* Sungai diolah kemudian dijadikan atraksi utama pada ruang terbuka tersebut sehingga membentuk citra kawasan yang unik. Perpaduan antara *landscape* dengan dan bangunan menawarkan ruang publik yang menarik. Pembangunan promenade menegaskan keberadaan ruang publik dengan sungai sebagai vokal point, berpotensi menjadi generator bagi interaksi sosial antar penghuni maupun orang yang berkegiatan di kawasan ini.

Gambar 3.20 Susunan bangunan

Ruang yang digunakan secara fungsional menawarkan pula aktivitas yang sifatnya menyenangkan. Karena sifatnya yang publik, dan terbuka sehingga dapat diakses dengan mudah oleh semua orang dari berbagai latar belakang. Jalan memungkikan adanya interaksi orang antar golongan, sehingga jalan juga berpotensi menjadi ruang berbagi pengalaman. Hal tersebut terbukti dengan kehadiran banyak orang untuk sekedar menikmati ruang tersebut, ataupun memanfaatkannya sebagai ruang berinteraksi dengan orang lain. Sayangnya sistem sirkulasi yang ada kurang mendukung aktivitas sosial. Kendaraan pribadi ataupun taksi yang mampu berada sampai di depan lobi gedung, mengurangi kesempatan orang untuk berkegiatan di luar ruangan.

SCBD dan Rasuna Epicentrum ditinjau dari segi permakiman

Sebagai kawasan yang cukup besar, suatu kawasan superblok tidak dapat meninggalkan perannya sebagai bagian dari kota. Ia harus tanggap terhadap lingkungan sekitar sehingga pengembangannya dapat menjadi solusi dari permasalahan yang ada. Atau paling tidak keberadaannya tidak mengganggu lingkungan disekitarnya. Salah satu contohnya adalah peran SCBD dalam menghubungkan akses kawasan disekitarnya, sehingga dapat mengurai beban lalu lintas Jl. Jenderal Sudirman. Pengembangan fasilitas di dalam kawasan juga perlu mempertimbangkan kebutuhan kota khususnya kawasan disekitar superblok, agar

tercipta hubungan yang sinergis dengan fungsi kota lainnya dan dapat saling mendukung. Dengan demikian, sebuah kawasan superblok harus menjadi kawasan yang terbuka dan dapat pula melayani kebutuhan publik.

Beragam fungsi dihadirkan pada kawasan ini menyerupai sebuah permukiman, disana terdapat unsur yang saling antara wisma, karya maupun suka dan dihubungkan pula oleh marga. Fungsi-fungsi tersebut diwujudkan dalam bentuk apartemen, hotel, perkantoran, serta pusat perbelanjaan dan maupun hiburan yang dihubungkan dengan jalur pedestrian serta sarana lainnya. Pengembangan kawasan dengan pembangunan gedung bertingkat banyak sehingga menghasilkan pemanfaatan lahan yang efisien dan berkepadatan tinggi, hal tersebut sesuai dengan karakter kota yang padat. Pembangunan secara vertikal juga dapat dilihat sebagai upaya untuk mempertahankan ruang hijau disekitarnya.

Dengan kepadatan yang tinggi, baik Rasuna Epicentrum dan SCBD mampu menampung banyak pengguna dengan beragam kegiatan yang dilakukan. Disisi lain, keadaan tersebut perlu diimbangi dengan ketersediaan jaringan infrastruktur yang sesuai. Sebagaimana sebuah permukiman, penambahan kepadatan yang disertai pula oleh pertambahan kegiatan, memerlukan ketersediaan sarana dan prasarana yang seimbang agar pemberian pelayanan tetap optimal. Hal dasar seperti kebutuhan listrik dan air akan bertambah berkali-kali lipat pada kawasan ini. Selain itu, seiring dengan kemajuan teknologi kebutuhan juga meningkat. Salah satunya adalah jaringan fiber optik demi kelancaran telekomunikasi dan perpindahan data. Jaringan keamanan seperti yang dilengkapi dengan cctv juga menjadi infrastruktur dasar yang dibutuhkan pada bangunan-bangunan dan kawasan ini secara umum.

Salah satu keunggulan dari pembangunan secara vertikal adalah pemasangan jaringan infrastruktur yang lebih efisien dibanding dengan pembangunan secara horizontal, selain itu juga memudahkan dalam hal perawatan karena jaringan tersebut sudah tersusun rapi dalam *shaft* yang menerus dari bawah ke atas.

Namun karakter kota yang menjadi tempat bagi masyarakat yang heterogen belum terpenuhi. Tidak bisa dipungkiri, proyek superblok seperti ini

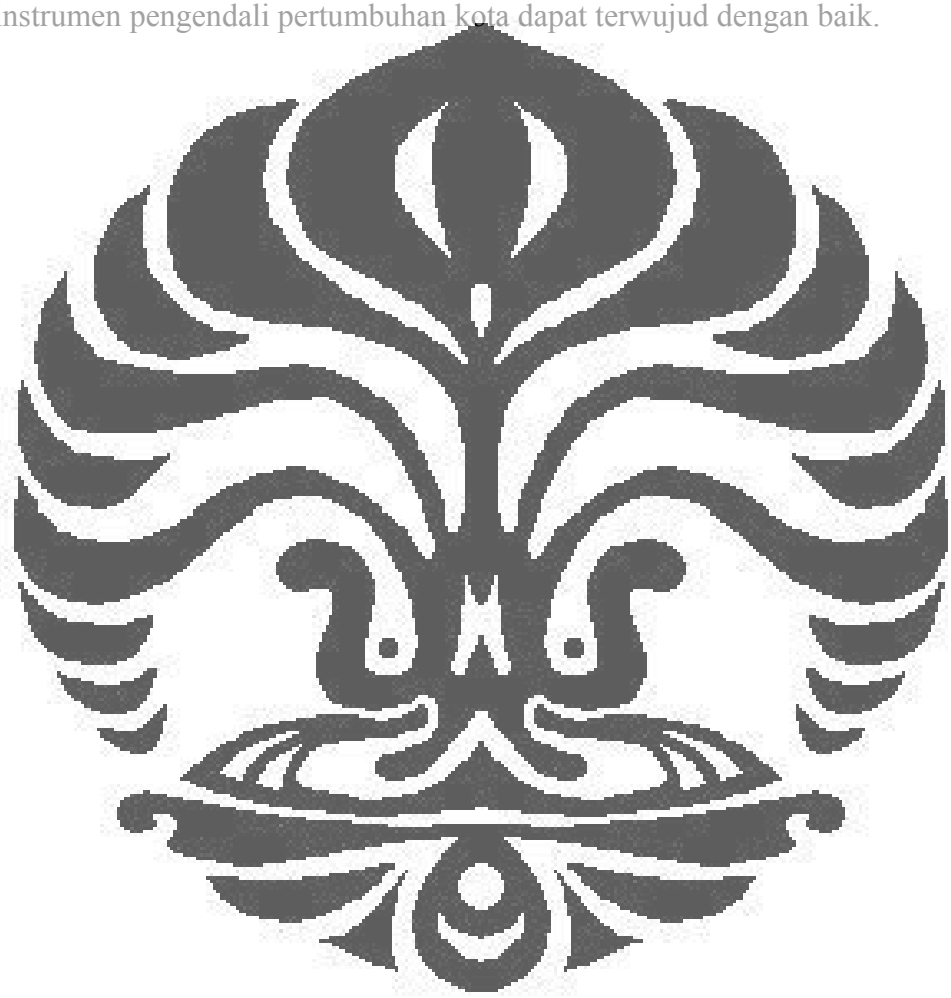
akhirnya hanya bisa dinikmati oleh segelintir orang saja, penghuni terseleksi dengan sendirinya berdasarkan kemampuan ekonomi. Jika ditinjau lebih lanjut, maka idealnya orang yang bekerja maupun berkegiatan di dalam kawasan superblok juga akan berhuni di dalam kawasan tersebut. Bagi sebagian pekerja terutama bagi sebagaian yang belum mampu berhuni di apartemen pada akhirnya akan keluar masuk kawasan ini dan akhirnya akan tetap membebani lalu lintas kota.

Dengan kata lain, apabila proyek serupa akan tumbuh terus menghabisi lahan kota maka keberadaan kaum yang kurang berpunya menjadi semakin "tersingkir", dan fungsi kota tidak dapat terpenuhi dengan baik. Karena pada kenyataannya ada hubungan yang saling membutuhkan antar individu meski berbeda latar belakang. Oleh karena itu, mesti ada keseimbangan dalam pembangunan.

Selain itu, baik SCBD maupun Rasuna Epicentrum keduanya menawarkan beragam fungsi yang juga menjadi daya tarik bagi kehadiran banyak orang yang tidak hanya berasal dari dalam kawasan. Meskipun belum terlihat (karena sebagian bangunan belum beroperasi), akan ada kecenderungan ketika kegiatan kerja(jam makan siang, atau pulang kantor), keadaan di dalam kawasan ini akan sangat-lah ramai. Arus lalu lintas ke dalam kawasan pun menjadi sangat ramai, hal ini akan berpengaruh juga pada arus lalu lintas di sekitar kawasan Rasuna Epicentrum.

Cukup disayangkan, proyek angkutan massal (*monorail*) yang direncanakan melayani lalu lintas di Jl. HR. Rasuna Said mandeg pengerjaannya. Padahal, angkutan massal ini sangat dibutuhkan apabila nanti terjadi pertambahan aktivitas yang berkali-kali lipat pada kawasan ini, dan akan menyebabkan perpindahan orang dalam jumlah besar pada waktu-waktu tertentu. Dikhawatirkan tanpa adanya sistem transportasi massal yang baik dan kecenderungan penggunaan kendaraan pribadi yang masih tinggi, maka kepadatan lalu lintas akan semakin sering terjadi pada simpul-simpul pertemuan dengan sirkulasi kota, dan berpotensi memperparah kemacetan lalu lintas secara keseluruhan.

SCBD dan Rasuna Epicentrum sudah berpotensi menjadi kawasan permukiman yang mandiri. Namun hal tersebut belum dapat terwujud, saat ini perannya hanya menjadi bagian dari kota melihat fungsinya yang dominan sebagai kawasan bisnis atau wadah "karya" bagi kota. Selain itu, karena kedua kawasan tersebut juga masih bergantung kepada infrastruktur kota. Oleh karena itu, kesiapan kota dalam menghadapi pembangunan kawasan superblok perlu diperhatikan dengan baik. Agar potensinya sebagai pengurang beban kota dan instrumen pengendali pertumbuhan kota dapat terwujud dengan baik.



BAB 4
KESIMPULAN

Pada masa kini kota dituntut untuk terus tanggap terhadap terhadap cepatnya pertumbuhan agar tetap dapat mendukung aktivitas manusia dengan baik Urbanisasi erat kaitannya dengan dapat dilihat sebagai potensi yang bila didukung dengan kesiapan kota akan membawa ke kehidupan yang lebih baik. Sedangkan pertumbuhan yang tak terkendali yang diiringi penurunan kualitas kota merupakan tanda ketidak siapan kota menghadapi derasnya arus urbanisasi ini.

Pembangunan berkepadatan tinggi, dengan kata lain adalah menampung lebih banyak orang disertai pula dengan kebutuhannya untuk melakukan beragam kegiatan. Oleh sebab itu, diperlukan kesiapan daya dukung dari infrastruktur untuk dapat memberikan pelayanan yang baik kepada penghuni yang tinggal di dalamnya.

Penataan ruang skala kawasan dengan penataan fisik lingkungan adalah dua hal yang saling melengkapi. Semakin peka suatu perancangan terhadap keberadaan manusia, maka akan semakin nyaman lingkungan tersebut untuk ditinggali. Keberhasilan proyek superblok tidak bisa lepas dari bagaimana ia memberikan kenyamanan beraktivitas bagi penghuninya.

Pengembangan dengan pertimbangan kondisi masyarakat yang heterogen khususnya dari latar belakang ekonomi diharapkan dapat berdampak lebih baik. Karena antar elemen masyarakat tersebut dapat saling mendukung sehingga dapat mewujudkan sebuah superblok yang lebih mandiri.

Pengembangan superblok harus pula mempertimbangkan kawasan disekitarnya, dan diharapkan dapat bersinergi pula terhadap fungsi kota lainnya. Sehingga didapatkan hubungan yang saling mendukung antara elemen kota. Hal ini tentu mesti ditunjang dengan infrastruktur kota yang memadai, terutama sistem transportasi. Penulis menyadari masih terdapat banyak kekurangan di dalam skripsi ini, sehingga perlu kajian lebih lanjut dalam mendapatkan pengertian yang menyeluruh.

Superblok sebagai..., Agung Setyawan, FT UI, 2010

DAFTAR PUSTAKA

Budiharjo, Eko. (1984). *Arsitektur dan Kota di Indonesia.* Bandung: Penerbit Alumni.

Danisworo, M. (2007). *"Napak Tilas SCBD Bersama Mohammad Danisworo"* dalam Majalah *Indonesia Design*. *Super block.* Vol. 4 No. 23.

Haris, Cyril M. (1975). *Dictionary of Architecture*, New York.

Jacobs, J. (1993). *The Death and Life of Great American Cities*. New York : The modern Library ed.

Jan Gehl. (1987). *Life Between Buildings: Using Public Space,* New York: Van Nostrand Reinhold Company.

Kamil, Ridwan. (2009). *"Receh an Ala Superblok"* dalam Majalah *Indonesia Design*. *Super blocks & Independent Towns*. Vol. 6 No. 30.

Kuswartojo, Tjuk dkk. 2005. *Perumahan dan Pemukiman di Indonesia: Upaya Membuat Perkembangan Kehidupan Yang Berkelanjutan.* Bandung: Penerbit ITB

Lynch, Kevin. (1971) *Site Planning*, Second Edition; The M.I.T. Press, Cambridge, London, England

Rapoport, Amos. (1979). *"On the Cultural Origins of Settlement"* Dalam Catanese , Anthony J. and Snyder, James C. (1979). *Introduction to Urban Planning*. United States of America: McGraw-Hill Book Company.

Sihombing, Antony. (2010). *Conflicting Images of Kampung and kota in Jakarta; the differences and conflict, and the symbiotic links between Kampung and Kota.*. Saarbrücken: Lambert Academic Publishing AG & Co. K.G and licencores.

Schwanke, D. et al. (2003). *Mixed-Use Development Handbok. 2nd ed.* Washington: ULI- The Urban Land Institute.

Simonds, John Ormsbee. (1994). *Garden Cities 21, Creating A Livable Urban Environment,* McGraw-Hill, New York.

Panduan Rancang Kota Kawasan Pembangunan Terpadu Sudirman. Kerjasama PSUD ITB Bandung-DTK Pemerintah DKI Jakarta1994
Griya Asri

Spreiregen, Paul D. (1985). *"Akar dari Konsep Moderen Kira"* dalam *Pengantar Sejarah Perencanaan Kota, Sebuah Kumpulan Karangan.* (Ir. Aris K. Onggodiputro,Penerjemah) Bandung: Penerbit Intermedia.

Superblok sebagai..., Agung Setyawan, FT UI, 2010

Sumargo, Praharyawan Sandi. "*Penerapan Konsep Mixed-Use dalam Pengembangan Kawasan Kota"*. KILAS Jurnal Arsitektur FTUI Vol. 5, 2003. Depok: Departemen Arsitektur FTUI.

Trisnawati, Vera. (1991). "*Superblok, Trend Konsep Bangunan Masa Kini*" dalam Majalah *Konstruksi*. Edisi April 1991 Hal. 16-19 & 70-71.

Zahnd, Markus, (1999). *Perancangan Kota Secara Terpadu, Teori Perancangan Kota dan Penerapannya*. Yogyakarta: Kanisius.

-. (2006) "*Superblok yang Manusiawi*" dalam Majalah Griya Asri vol 7 No. 12. Edisi Desember 2006. Hal. 24

Latief, Ade (1992) "*Super Block Era Baru Dalam Tata Ruang Kota*" dalam Majalah *Asri* No. 103

Referensi surat kabar

Kota Sehat Warga Sehat Kompas, 7/4 2010; 33

Referensi Internet

<http://pusatbahasa.diknas.go.id/kbbi/index.php.> april 2010
Human Settlement
<http://en.wikipedia.org/wiki/Human_settlement> mei 2010
<http://www.unescap.org/huset/vhaus.htm> mei 2010
<http://id.wikipedia.org/wiki/Rekreasi> Juni 2010
<www.scbd.com> juni 2010
<www.wikipedia.org/city_block> mei 2010