

PERENCANAAN SUPERBLOK SEBAGAI MODEL PENGEMBANGAN PEMBANGUNAN PUSAT KOTA BEKASI

Atie Ernawati

atie_2373@gmail.com

Program Studi Teknik Informatika – Fakultas Teknik, Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam –
Universitas Indraprasta PGRI

"To change life, we must first change space...."(Henri Lefebvre)

ABSTRACT. Bekasi as one of hinterland cities has been growing very fastly. Traffic jam happens everywhere at the traffic hours, high pollution and a very sunny day that has become an image for Bekasi, where used to recognize as 'kota Perjuangan' Green areas no longer exists and very hard to find in Bekasi. Horizontal development of Bekasi is not allowed any more. The increasing of population, quality of living society, and the quality of the centre Bekasi environment have become a vertically demand. Superblock model of development has been considered as one of development concept that suitable to employ in Bekasi. It is hoped that, the development of superblock can accommodate the need of settlement, retail, office, education, hotel, healthy, recreation, sport, etc, around Bekasi. Therefore, the high of mobility and growth in Jakarta can be decentralized in Bekasi. Superblock has become a part of cosmopolitan life style, which busy and civilized Superblock concept suitable or Bekasi where still growing and developing. Traffic jam and pollution can be decreased because many people will only take a walk to reach many strategic places. If they have to travel long distance, they can use public transportations which pass through superblock area. This research is done to feasibility of superblock concept implementation in central of developing Bekasi. This research used qualitative deskriptive analysis method, the result of this research can be proposal for Bekasi city government and stakeholders, for the development of Bekasi in the future.

Keyword: Bekasi, planning, area, superblock, development.

PENDAHULUAN

Pertumbuhan penduduk dan urbanisasi besar-besaran telah menjadi masalah dunia. Jakarta sebagai Ibu kota negara Republik Indonesia, pun tidak luput dari permasalahan yang sulit untuk dipecahkan tersebut. Kepadatan penduduk yang tak terkendali, kemiskinan, kemacetan, pengangguran seolah-olah menjadi masalah yang rutin harus dihadapi. Kebijakan pemerintah untuk mengatasi masalah ini telah mendorong kota-kota di sekitar Jakarta menanggung resiko dari pertumbuhan yang tak terkendali tersebut.

Pembangunan kota-kota satelit (*hinterland*) merupakan salah satu konsep pembangunan kota yang dianggap bijaksana. Bekasi sebagai salah satu kota hinterland yang dikenal sebagai bagian dari Jabodetabek, berusaha mengatasi masalah pembangunan kotanya dengan menyediakan berbagai sarana dan prasarana

guna menunjang pertumbuhan kota Bekasi yang begitu pesat seperti pemukiman, perkantoran, rekreasi, industri, pendidikan, infrastruktur, kesehatan, ibadah, dan lain-lain. Namun hal ini ternyata dianggap belum memadai, karena mobilitas penduduk masih terpusat ke Jakarta, sehingga kemacetan dan masalah transportasi masih menjadi masalah yang sulit diatasi, belum lagi masalah pemukiman yang terbentuk seperti kawasan 'rumah petak' yang paralel penyebarannya. Pembangunan pemukiman secara horisontal dianggap sudah tidak memadai lagi, sehingga perlu dibangun pemukiman secara vertikal.

Superblok atau *mixed use development* adalah kawasan yang menggabungkan pusat hunian (apartemen, rumah susun), pusat perkantoran, hotel, pusat perbelanjaan, sekolah, pusat kesehatan, tempat olahraga, bahkan juga

tempat rekreasi. Pengembangan kawasan dengan model superblok, merupakan sebuah model pembangunan yang efisien karena dapat mengakomodasi kepadatan yang tinggi dengan pembangunan secara vertikal. Model pembangunan seperti ini dianggap telah layak dikembangkan di Bekasi, terutama di pusat kota Bekasi karena melihat kepadatan penduduk Bekasi yang semakin tinggi dan kebutuhan peningkatan akan sarana prasarana dengan kualitas lingkungan yang semakin baik.

Pembangunan kawasan superblok yang diisi kelompok massa bangunan, secara visual terlihat sangat modern dan mewah dalam segala hal, baik tampilan arsitektur bangunan, sosial dan lingkungan yang ditawarkan. Pengembangan kawasan terpadu superblok berkonsep memberikan layanan mandiri dalam satu kawasan yang utuh dengan fasilitas yang lengkap dan terkonsentrasi. Sebuah kota mandiri dalam kota (*city within city, inner city*) yang bebas dari kemacetan, polusi dan buruknya degradasi lingkungan (pencemaran dan banjir). Dalam kawasan terpadu superblok, penghuni dapat berjalan kaki atau bersepeda dengan nyaman, dan teduh pepohonan besar di hamparan taman ke berbagai tempat, terbebas dari kemacetan lalu lintas, udara tetap segar, hemat waktu dan energi. Penghuni tidak perlu berkeringat banyak untuk ke kantor, ke sekolah atau ke pusat perbelanjaan. Kuantitas dan kualitas berolahraga, berekreasi di taman, atau lebih banyak waktu berkumpul bersama merupakan kesempatan berharga yang sangat langka dan sudah lama hilang dalam kehidupan masyarakat yang dinamis, sibuk, dan bergerak cepat.

Pembangunan superblok telah menjadi salah satu fenomena konsep perancangan kota abad-20 seiring dengan lahirnya gerakan modern. Dalam tatanan kota, superblok secara visual memiliki karakteristik tersendiri yang biasanya ditandai oleh desain yang dramatis, ukuran yang besar serta intensitas pemanfaatan lahan yang relatif tinggi. Di Indonesia, perkembangan superblok menjadi tren di awal tahun 80-an.

Fenomena pembangunan kawasan hunian vertikal terpadu dalam bentuk

superblok merupakan salah satu jawaban logis terhadap masalah pemenuhan kebutuhan papan di tengah masalah degradasi kualitas lingkungan, dan kemacetan lalu lintas yang semakin tinggi, kawasan terpadu superblok merupakan sebuah gagasan besar membuat sebuah kota mandiri yang efisien dan rapi. Didasari oleh fenomena diatas yang menjadi alasan bagi peneliti untuk mengkaji apakah pembangunan kawasan dengan konsep superblok sudah layak diterapkan di pusat kota Bekasi dan bagaimana tanggapan masyarakat terhadap rencana tersebut. Dengan adanya fenomena pembangunan kawasan superblok di kota Bekasi, diharapkan dapat mengembalikan semangat masyarakat untuk hidup kembali di kota (*back to the city*) meskipun bukan di kota Jakarta. Semangat “kembali ke kota” ini juga dipicu dari tidak becusnya pemerintah dalam menata sistem transportasi masal bagi warganya. Jadi bisa dibayangkan bagaimana beratnya seseorang yang bekerja di daerah segitiga emas Jakarta, tapi ia tinggal di pinggir Jakarta, seperti Bekasi, Depok atau Tangerang. Yang pasti selain biaya hidup habis buat ongkos transportasi (apalagi harga BBM terus melambung), ia juga mengalami kelelahan fisik, atau istilah populernya “tua di jalan”. Alhasil, produktifitas pun menurun, harmoni keluarga juga turut berkurang kualitasnya.



Gambar 1. Mahakam Superblok. sumber : internet



Gambar 2. Ciputra world
Sumber : internet

Identitas suatu kawasan itu perlu bahkan mutlak dibutuhkan sebagai pegangan handal bagi setiap perencana pembangunan. Konsep dan strategi pembangunan berwawasan identitas yang dicanangkan Jawa Barat, merupakan konsep yang layak didukung segenap pihak tidak terkecuali para arsitek. Kekacauan dan ketidak teraturan suatu kawasan lingkungan binaan kita, antara lain juga disebabkan kurangnya upaya untuk melestarikan kekhasan, keunikan dan karakter spesifik yang telah menyiratkan citra dan identitas setempat. (E. Budihardjo, 1997 : 90)

Berkaitan dengan hal-hal diatas, maka pokok permasalahan yang menarik untuk dikaji lebih lanjut yaitu **apakah pembangunan dengan konsep superblok sudah layak diterapkan di pusat kota Bekasi ?**

Tujuan dari penelitian ini berupa sebuah kajian tentang kelayakan penerapan model superblok pada pembangunan kawasan pusat kota Bekasi yang sedang dalam pertumbuhan.

Hasil penelitian ini diharapkan bisa dijadikan pedoman/gambaran bagi pemerintah kabupaten kota Bekasi dan para perencana serta pengambil kebijakan (Stakeholders) dalam mengembangkan kota Bekasi. Dengan tersedianya sarana dan prasarana yang lengkap pada kawasan pusat kota bekasi diharapkan mobilitas penduduk yang mencari nafkah ke Jakarta bisa berkurang dan masalah kemacetan serta kepadatan penduduk di Jakarta dapat teratasi. Konsep desentralisasi ini juga selain berfungsi untuk pemerataan penduduk dan peningkatan taraf hidup masyarakat, juga bertujuan untuk pengembangan pembangunan kota-kota di pinggiran Jakarta.

2. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif, dimana data diperoleh melalui survey lapangan dan literatur. Data yang diperoleh dianalisis dengan metode superimpose. Data yang diperoleh survey lapangan yaitu berupa hasil dokumentasi (foto-foto) lokasi penelitian, sedangkan data literatur berupa informasi mengenai konsep superblok dan perkembangannya, peta-peta dari *google earth* dan dinas tata kota bekasi. Data-data tersebut kemudian dikumpulkan dan dianalisis dengan metode super impose.

Pembahasan dalam penelitian ini dilakukan dengan cara menganalisis keseluruhan area/kawasan yang ada di pusat kota bekasi dengan cara:

- Analisis mengenai kualitas kota bekasi, kebutuhan akan sarana pemukiman, pendidikan, kesehatan, infrastruktur, komersial, transportasi, perkantoran, olah raga, ibadah, dan tingkat ekonomi masyarakat serta sosial dan budaya yang berkembang di kota bekasi.
- Melihat tata ruang kota bekasi dari sejarah perkembangan tata guna lahannya dan dari sudut pandang Roger Trancik dengan teori *figure/ground, linkage, dan place*.



Gambar 3. Sahid Sudirman Residence
Sumber : internet

3. Hasil dan Pembahasan

Seperti halnya kota-kota besar lainnya, kota Bekasi sebagai kota *hinterland* yang berfungsi sebagai kota penyangga Jakarta perlu mengembangkan fenomena konsep perancangan kota ke arah

kota modern yang terpadu dan terintegrasi dengan kota-kota metropolitan lainnya. Konsep superblok merupakan satu fenomena yang menarik untuk diterapkan di kota Bekasi, untuk itu perlu dilakukan analisis kelayakan apakah konsep ini bisa diterapkan atau tidak di kota Bekasi yang semakin padat.

Pendukung pengaturan pertumbuhan memperdebatkan bahwa model superblok harus dilihat sebagai unit ruang yang terdefinisi yang akan membentuk dasar pengembangan blok untuk suatu kota. Superblok adalah unit ideal dari organisasi sosial dalam masyarakat, dimana integrasi sosial dan interaksi dapat terjadi, dan sebuah tempat dimana penduduk mendapatkan identitas "kawasan" (*neighborhood*) dan kekuatan politik. Keunggulan superblok sebagai suatu konsep perencanaan, khususnya keunggulan dalam keragaman perbedaan sistem sirkulasi, terutama pemisahan sirkulasi pejalan kaki dan kendaraan bermotor, tidak terbantahkan dan sekarang diterima secara luas, terutama dalam perencanaan kota di negara barat.

Sifat konsep superblok yang memiliki kelenturan (*flexibility*) sebagai kerangka perencanaan telah membuat superblok sebagai instrumen perencanaan yang ideal dalam berurusan dengan persoalan rumit dalam pengembangan kota. Persoalan ini, diantaranya nilai lahan yang terus meningkat, perkembangan perancangan kota dari bentuk tradisionalnya, serta kecenderungan di sektor swasta terhadap pengembangan skala besar, yang rumit dengan fungsi campuran (*mixed-use*). Konsep yang ditawarkan pengembang dalam mengembangkan superblok adalah *one stop living*. Dengan konsep seperti itu, tidak heran kalau ada pandangan yang menyatakan superblok akan menjadi kawasan masa depan perkotaan.

Penghuni yang tinggal di kawasan superblok menghendaki kemudahan fasilitas, aktivitas yang menyatu, lepas dari kepadatan dan kemacetan kota. Semua aktivitas bisa dilakukan hanya dengan berjalan kaki. Beberapa karakteristik kawasan superblok adalah memiliki keterpaduan fungsi dan fisik secara nyata dari berbagai bagian proyek. Selain itu

memiliki setidaknya tiga atau lebih fungsi penghasilan utama. Secara ideal kawasan superblok memiliki konsep :

- Kawasan terpadu superblok berkonsep menyediakan fasilitas lengkap dan terkonsentrasi dalam satu kawasan, sebuah kota mandiri dalam kota '*city within city, inner city*' atau *mixed use development*.
- Dalam satu kawasan terpadu superblok, penghuni dapat berjalan kaki atau bersepeda dengan nyaman dan aman, dan teduh pepohonan besar di hamparan taman ke berbagai tempat, terbebas dari kemacetan lalu lintas, udara tetap segar, hemat waktu dan energi. Masyarakat kota dapat tinggal di sebuah kawasan berbintang, sekolah nasional plus atau bertaraf internasional, rumah sakit berkelas eksklusif serta pusat perbelanjaan yang megah dan mewah.
- Lantai-lantai dasar pada gedung-gedung perkantoran sebaiknya diperuntukkan lebih banyak untuk kepentingan publik seperti tempat foto copi, cafe, dan toko serba ada, sehingga suasana relatif aman karena lantai satu gedung perkantoran masih aktif dengan orang-orang yang menghabiskan waktu di ruang publiknya, 'kehidupan kota' berlangsung terus hingga larut malam.

Kondisi Eksisting Kota Bekasi

Berdasarkan data dari dinas RTRW wilayah kota Bekasi tahun 2000-2010 bahwa hampir 77,10 % lahan di kota Bekasi telah terbangun dan hanya 22,90 % saja yang belum terbangun, ini termasuk untuk ruang terbuka, daerah hijau/daerah resapan, pemakaman, taman, lapangan olah raga dan pertanian. Saat ini dengan wilayah seluas 210,49 km², kota Bekasi memiliki 8 (delapan) kecamatan, serta 52 kelurahan/desa. Hal ini merupakan indikasi akan cepatnya peningkatan kepadatan bangunan di wilayah kota Bekasi. Jika hal ini dibiarkan terjadi tanpa kendali, maka masalah yang terjadi di sebagian kota-kota besar di Indonesia, akan terjadi pula di kota Bekasi seperti kepadatan tinggi, degradasi lingkungan, polusi, kemacetan dan lain-lain.

Jika melihat data dari Dinas Tata Ruang kota Bekasi, sepertinya pembangunan secara horizontal sudah perlu dipertimbangkan untuk dicari solusinya, karena jika tidak maka ketersediaan lahan untuk ruang-ruang terbuka, jalur hijau dan daerah resapan akan hilang, hal ini akan berdampak pada timbulnya permasalahan lain di berbagai sector. Untuk itu, pembangunan secara vertical, merupakan salah satu alternative yang dianggap cukup bijaksana untuk dijadikan suatu solusi pembangunan. Pembangunan superblock merupakan salah satu model pembangunan yang mendukung program tersebut.

Konsep superblock yang akan diterapkan di kota Bekasi diharapkan memperhatikan kondisi lingkungan, social-budaya dan tingkat ekonomi masyarakat Bekasi. Superblok dengan konsep blok massa tunggal yang dipenuhi dengan basement pada seluruh dasar bangunan dianggap tidak memperhatikan kondisi lingkungan, karena dengan pembangunan basement yang hampir menutupi sebagian besar lahan, menyebabkan tidak adanya area untuk resapan air. Sehingga pada saat musim hujan, volume air yang berlebihan tidak tertampung lagi dan mengalir ke daerah yang lebih rendah di sekitar kawasan superblock.

Program pembangunan Pemda DKI berencana menjadikan Bekasi sebagai bagian dari kota megapolitan bersama

dengan kota-kota lain di sekitar Jakarta seperti Depok, Tangerang, Bogor, Puncak dan Cianjur. Masyarakat Bekasi sendiri menyambut dengan baik sejauh proyek ini menguntungkan bagi pembangunan dan masyarakat bekasi, kesimpulan ini peneliti peroleh berdasarkan wawancara dari beberapa lapisan masyarakat di Bekasi. Menurut para responden dengan dijadikannya bekasi sebagai bagian dari kota megapolitan diharapkan berbagai permasalahan perkotaan yang terjadi di kota bekasi seperti kemacetan, kerusakan jalan, banjir, dan sarana infrastruktur lainnya dapat teratasi.



Gambar 4. Peta wilayah kota Bekasi. Sumber : internet

Tabel 1. Pemanfaatan Tata Ruang Kota Bekasi
(Sumber : Rencana tata ruang wilayah kota bekasi 2000-2010)

Jenis penggunaan	Pola penggunaan lahan (1993)		Rencana pemanfaatan lahan	
	Ha	%	Ha	%
A. LAHAN TERBANGUN	10.753,93	51,09	16.228,78	77,10
1. Perdagangan dan Jasa	311,53	1,48	736,72	3,50
2. Pemerintahan dan Bangunan Umum	105,25	0,50	195,11	0,93
3. Perumahan	9.758,32	46,36	11.299,00	53,68
4. Industri	397,83	1,89	631,47	3,00
5. Pendidikan	181,02	0,86	210,49	1,00
6. Jaringan Prasarana Perkotaan	-	-	3.157,35	15,00
B. LAHAN TIDAK TERBANGUN	10.295,07	48,91	4.820,22	22,90
1. Pertamanan	10,52	0,05	1.052,45	5,00
2. Lapangan Olah raga	73,67	0,35	210,49	1,00
3. Jalur Hijau	505,18	2,40	2.643,75	12,56
4. Pemakaman	111,56	0,53	282,06	1,34
5. Pertanian (sawah, tegalan, Kebun)	9.594,13	45,58	631,47	3,00
KOTA BEKASI	21.049,00	100,00	21.049,00	100,00

Masyarakat kota bekasi yang dahulunya cukup homogen kini sangat heterogen, hal ini dikarenakan banyaknya kaum pendatang yang tidak tertampung di kota Jakarta, mulai bergeser ke kota bekasi. Selain hal negatif akibat tingginya tingkat urbanisasi di kota bekasi, ternyata banyak juga hal positif yang bisa diambil, misalnya dengan tingginya jumlah penduduk maka dibutuhkan penyediaan sarana pemukiman dan sarana prasarana pendukungnya seperti pendidikan, ibadah, kesehatan, komersial, perkantoran dan lain-lain, hal ini berarti memancing para investor untuk menginvestasikan dananya berupa pembangunan yang berkelanjutan di kota bekasi. Dengan semakin cepatnya pembangunan kota bekasi, bekasi yang dahulunya hanya kota kecil di pinggiran jakarta kini mulai ramai dan megah. Pembangunan besar-besaran tidak hanya terjadi di pusat kota bekasi, tetapi di pinggiran bekasi seperti cikarang, tambun dan cibitung, mulai dilirik para investor. Hal ini bisa terlihat dari mulai pembangunan kawasan industri cikarang, kawasan industri MM2100, kawasan industri tambun-kerawang, kota legenda, bahkan Institut Teknologi Bandung pun mempercayakan kampusnya terbangun di kota bekasi.



Gambar 5. Rencana kawasan superblok JI.A.Yani bekasi Barat
 Sumber : Google sketchup digambar ulang oleh Atie

3.1 Analisis Figure /Ground

Metode analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif dengan menggunakan gambar. Tujuan penggunaan analisis figure ground adalah untuk

mengidentifikasi tekstur dan pola-pola tata ruang (urban fabric), serta mengidentifikasi masalah keteraturan massa/ruang perkotaan. Dalam teori ini dikemukakan mengenai hubungan antara bangunan dan *open space*.

a. Urban Solid



Gambar 6. Urban solid
 Sumber : digambar atie

Dalam teori ini, dilihat suatu kota berdasarkan kerapatan bangunan, atau dapat bangunan dipandang sebagai sesuatu yang padat dan pejal.

- Daerah hitam dari bangunan kota (0,93 %), perumahan (53,68 %), Industri (3 %), pendidikan (1 %), jaringan prasarana perkotaan (15%), sementara hanya sekitar 22,9 % saja lahan yang belum terbangun (4.820,22 HA) yaitu 5 % untuk pertamanan, 1 % untuk lapangan olah raga, jalur hijau (12,56 %), pemakaman (1,34 %), dan pertanian (3 %).

Pola-pola ruang yang terbentuk pada kawasan kota bekasi ada yang berbentuk blok tunggal (*single blok*), blok yang mendefinisikan sisi (*edge defining block*), dan blok medan (*field block*).

Konfigurasi solid-void di beberapa kawasan kota bekasi umumnya membentuk pola linier tertutup, ada beberapa kawasan yang terbentuk secara linier terbuka karena adanya elemen-elemen void yang membentuknya.





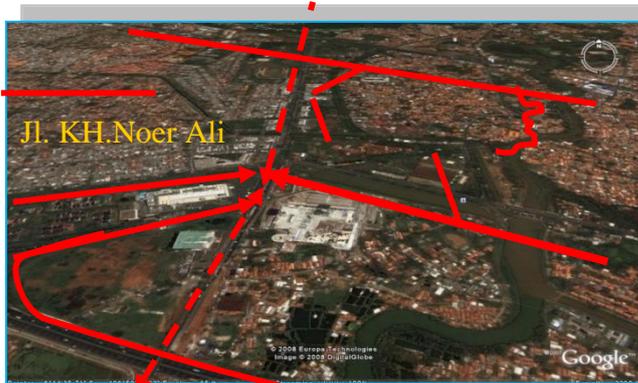
Gambar 7. Sketsa penegasan linkage

Kali malang merupakan elemen garis yang menghubungkan dua kota tersebut, yang diperkuat dengan jajaran massa bangunan di sisi utara sepanjang kali malang tersebut. Sedangkan di dalam kota bekasi sendiri, tata ruang kota tersebut banyak dibentuk oleh elemen koridor.



Gambar 8. Sketsa pedestrian
Sumber : digambar atie

3.2 Analisis Linkage System



Gambar. Linkage System kota

3.3 Analisis Place

Metode analisis yang digunakan adalah deskriptif analisis, diagram dan gambar. Tujuan penggunaan analisis place adalah untuk mengetahui karakter ruang yang terbentuk dari aspek tipologi, morfologi, skala perkotaan dan citra kawasan. Pada teori ini menggunakan tambahan komponen-komponen budaya, sejarah, dan konteks alam yang memberikan kekayaan ruang secara fisik, bentuk-bentuk, dan detail yang unik terhadap setting ruang. Pada teori ini berisikan tentang karakter yang nyata, teori ini ada kemiripan dengan teori yang dikemukakan oleh Kevin Lynch.

Metode analisis yang digunakan adalah metode deskriptif dengan menggunakan gambar, tabel dan diagram. Tujuan analisis linkage system adalah untuk mengetahui sistem hubungan yang terjadi di kawasan bekasi barat dengan kawasan-kawasan lainnya sebagai akibat dari struktur tata ruang di kota bekasi dan memposisikan kawasan bekasi barat sebagai bagian yang tak terpisahkan dari wilayah kota bekasi melalui penataan sistem sirkulasinya. Teori ini menganalisis bentuk kota dari pergerakan sirkulasinya. Didalamnya digunakan kesatuan garis yang menghubungkan bagian suatu kota dengan desain data spasial garis yang menghubungkan bangunan dan ruang.

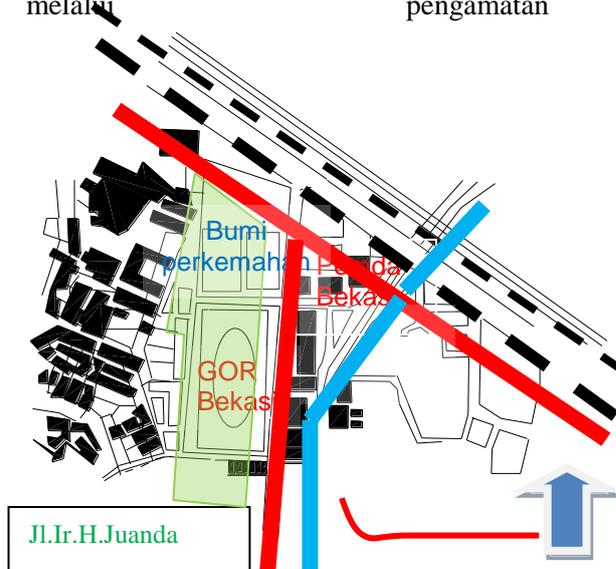
Secara visual, kota bekasi terlihat menjadi kota penghubung antara Jakarta dan Cikarang yang tengah tumbuh dan berkembang menjadi kota industri. Garis hubung secara linier dua kota tersebut bertemu pada node Jl. Jendral Ahmad Yani.

1. Citra Kota Bekasi Barat

Identitas atau jati diri kota sangat erat kaitannya dengan khasanah budaya masyarakatnya, sesuai dengan perkembangan peradabannya. Dengan kata lain bahwa jati diri suatu kota atau kawasan sangat erat kaitannya dengan ritme sejarah kota/kawasan. Jati diri merupakan jejak peradaban yang ditampilkan sepanjang sejarah dari kotanya sebagai suatu perwujudan melalui proses yang panjang.

Kesan atau citra suatu lingkungan merupakan hasil proses dua arah antara pengamat dan lingkungannya. Lingkungan memberikan kesan perbedaan dan

keterhubungan, sedangkan pengamat dengan kemampuan adaptasi yang besar serta dalam sudut pandangnya sendiri menyeleksi, mengorganisasi dan memberi pemahaman dari yan
 Sejarah telah menuliskan bahwa bekasi memiliki citra sebagai kota patriot. Kalau pada jaman penjajahan, yang diperjuangkan bekasi adalah kemerdekaan, kini masyarakat bekasi tengah berjuang memajukan perekonomian, sehingga bekasi selain dikenal sebagai kota patriot juga sebagai kota perdagangan dan industri. Image ini sangat erat melekat pada kawasan indutri Cikarang yang memiliki konsep superblok industri. Sementara pusat kota bekasi sendiri memiliki citra sebagai kota perdagangan. Koridor jalan Jendral Ahmad Yani seolah-olah menjadi magnet kemajuan sektor perekonomian dan perdagangan yang memberikan suatu citra yang khas sebagai suatu kawasan yang terpadu dengan lingkungannya. Kesimpulan ini didapat melalui pengamatan



dan wawancara yang dilakukan peneliti kepada beberapa masyarakat bekasi tentang citra kawasan bekasi. Responden yang ada umumnya sependapat bahwa citra kota bekasi kini adalah sebagai kota perdagangan dan industri.

Gelanggang Olah Raga Bekasi merupakan **space** dimana sebuah sarana olahraga disediakan di kawasan tersebut. Namun kawasan ini telah beralih maknanya menjadi sebuah '**place**', hal ini disebabkan karena adanya penambahan fungsi, dimana setiap hari minggu dan hari libur, kawasan ini tidak hanya sebagai tempat olah raga,

tetapi juga sebagai tempat berkumpulnya sebagian masyarakat bekasi yang hendak bermain-main, berbelanja, bahkan event-event tertentu sering dilakukan ditempat ini. Artinya tempat ini berubah menjadi place karena memiliki makna khusus bagi masyarakat sekitarnya.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan dalam penelitian tentang perencanaan kawasan superblok di pusat kota bekasi dengan fokus perencanaan di wilayah Jl.A. Yani, dapat disimpulkan bahwa :

1. Pertumbuhan jumlah penduduk masyarakat bekasi sudah semakin tinggi, sementara lahan sangat terbatas. Untuk itu pembangunan secara horisontal sudah tidak memungkinkan lagi, oleh karena itu model pembangunan secara vertikal menjadi alternatif paling bijaksana guna menyelesaikan masalah pembangunan.
2. Perencanaan pembangunan dengan model superblok dianggap suatu pilihan yang sangat tepat dalam rangka mendukung program pemerintah yang akan menjadikan bekasi sebagai bagian dari kota megapolitan.
3. Pembangunan kawasan dengan model superblok adalah suatu perencanaan perkotaan yang sangat ideal. Untuk menjadi sebuah kota yang ideal, hendaknya kualitas fisik kota harus benar-benar diperhatikan seperti fasilitas jalan baik untuk kendaraan maupun pejalan kaki, fasilitas sarana dan prasarana pendidikan, kesehatan, komersial, ibadah, pemukiman, rekreasi, perkantoran, dan lain-lain harus tersedia dalam satu kawasan, dan diharapkan masyarakat dapat menjangkaunya dengan mudah, cepat, dan nyaman dengan cukup berjalan kaki tanpa harus menggunakan kendaraan.
4. sarana dan prasarana infrastruktur juga harus disediakan dengan baik. Ketersedian ruang-ruang terbuka juga sangat penting, selain berfungsi sebagai paru-paru kota juga memberikan nilai lebih secara estetika dan penghijauan juga dapat membantu program warning tentang penghematan energi dan

- mencegah pemanasan global (*global warning*).
5. ketersediaan sarana transportasi umum harus di tingkatkan guna mendukung rencana penghematan energi, sehingga masyarakat tidak perlu menggunakan kendaraan pribadi jika akan bepergian dengan jarak dekat.
 6. Konsep Superblok merupakan salah satu konsep disain tata ruang yang paling tepat diterapkan di pusat kota Bekasi. Namun harus diimbangi dengan pembangunan infrastruktur yang memadai, karena infrastruktur di Bekasi masih sangat buruk, hal ini menimbulkan kemacetan yang cukup signifikan pada saat aktivitas berlangsung, terutama yang ke arah Jakarta.
 7. Pembangunan superblok dengan tata ruang yang bersifat linier sebenarnya mampu mengurangi kemacetan tidak hanya bagi kota Bekasi itu sendiri tetapi juga Jakarta sebagai kota tujuan.
 8. Pembangunan dengan konsep Superblok, dapat menata ketidakteraturan beberapa kawasan, dan juga dapat memperbaiki kondisi lingkungan kota Bekasi yang telah mengalami degradasi terutama beberapa *slum area*.
 9. Pengembangan kota Bekasi dengan konsep Superblok mampu membangkitkan pembangunan beberapa kawasan yang berada disekitar pusat kota, dan juga menjadi penghubung antara dua kota yakni cikarang sebagai kota industri dan Jakarta sebagai ibu kota negara, sehingga jarak antara dua kota tersebut terlihat menjadi dekat.
 10. Konsentrasi pembangunan di pusat kota, dapat memperkuat citra kota Bekasi sebagai kota perdagangan tanpa menghilangkan imagenya sebagai kota perjuangan.
- Daftar Pustaka**
- Branch, Meville C. 1995. *Perancangan kota comprehensive*. Yogyakarta :
- UGM-Press. (terjemahan dari comprehensive city planing. Planners press. Chicago. 1985).
- Corrigan, Mary Beth, et al. 2004. *Ten Principles for smart growth on the Suburban Fringe*. Washington DC : ULI- The Urban Land Institute.
- Danisworo, Muhammad, Prof.Ir.PhD. 2006. *Superblok sebuah model pembangunan kota yang inovatif*. Jakarta : I-ARCH Indonesia Architecture magazine.
- Dunphy, Robert, Deborah Myerson, and Michael Pawlukiewicz.2003. *Ten Principles for successful Development Around Transit*. Washington DC : ULI- Urban Land Institute.Washington.
- Gosling, David dan Barry Maitland. 1984. *Concept of Urban Design*. London : Academy Editions St. Martin's press.
- Hariyono, Paulus, Drs. MT.2007. *Sosiologi kota untuk Arsitek*. Jakarta : Penerbit Bumi Aksara.
- Hikam, Muzul. 2008. *Kajian tentang teori figure/ground, linkage dan teori place*. Jakarta : Universitas Indraprasta PGRI.
- O'Neill.1999. *Smart Growth : Myth and fact*. Washington : Urban Land Institute.
- Paulus, Hariyono, Drs,M.T. 2007. *Sosiologi Kota Untuk Arsitek*.Jakarta : Bumi Aksara.
- www.sinarharapan.co.id/berita/0606/30/eko10.html-26 k.
- www.sinarharapan.co.id/berita/0606/22/eko02.html-23 k.
- www.arsitektur_net.htm.
- Supratman, M.A, Drs.M.Si. 2008. *Puspa Ragam Sejarah bekasi*. Bekasi : Koran Sidak.
- Trancik, Roger. *Finding lost space*.
- Zahnd, Markus. 2006. *Perancangan kota secara terpadu*. Yogyakarta : Kanisius.
- Zahnd, Markus. 2008. *Model Baru Perancangan kota yang Kontekstual*. Yogyakarta : Kanisius.
- www.googleearth.co.id/peta_bekasi/11-10-20