

URBAN CATALYST

Erfan M. Kamil

Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Palembang
Email : erfankm@yahoo.com

Abstrak

Teori katalis menyajikan gambaran esensial dari pengembangan urban; kekuatan untuk menggerakkan aksi yang lain. Fokusnya adalah interaksi dari elemen baru dan lama dan pengaruhnya pada bentukan urban masa depan, dan bukanlah perkiraan dari bentukan fisik ideal tertentu. Tujuan katalis perancangan urban adalah berdasarkan formula dan program, bukanlah rencana spesifik dan perancangan. Ia tidak bekerja dari *master plan* tapi *master program*, dimana *master plan* menentukan kondisi akhir pada masa depan, *master program* menetapkan tujuan yang lebih umum dan mengidentifikasi cara pencapaiannya. Akibatnya, program menawarkan berbagai cara dalam mencapai tujuan -tergantung keadaannya dan ia menetapkan keinginan dan metoda tapi bukanlah pemecahannya. Katalis berperan pada pengenalan suatu unsur yang dapat memodifikasi unsur lainnya. Dalam proses, katalis kadangkala tetap dan kadangkala dirinya termodifikasi. Katalis tidak dibutuhkan untuk dikonsumsi dalam proses tetapi dapat tetap dikenali. Identitasnya tidak akan dikorbankan pada saat ia menjadi bagian yang lebih besar. Ketahanan dari identitas individual -berbagai macam pemilik, penghuni dan arsitek- memperkaya kota. Untuk menjelaskan konsep urban katalis dalam terminologi yang kongkret, akan diambil contoh pada pusat kota Milwaukee, yaitu pengaruh dari perencanaan aktifitas komersil eceran baru yang disebut *Grand Avenue*. Sedangkan sebagai bahan perbandingan adalah pengembangan di Indonesia yaitu Kebayoran Baru, yang akan dilihat dari kacamata katalis urban.

Kata kunci: arsitektur kota, urban catalyst.

PENDAHULUAN

Teori-teori perancangan kota belumlah dapat memberikan indikasi tentang bagaimana cara untuk mencapai tujuan yang berkaitan dengan konteks setempat. Kemungkinan besar hal ini dikarenakan sumbernya, sebagian besar teori tersebut berasumsi tentang adanya pemerintahan pusat dengan kekuatan ekonomi dan politik yang dapat menerapkan secara utuh pengembangan yang direncanakan. Di Amerika Serikat asumsi seperti ini tidak hanya dibenarkan seperti pada saat program federal seperti *Urban renewal* atau *Operation Breakthrough* atau *Interstate Highway System* atau *Urban Homesteading*. Tetapi program federal tidak dapat diandalkan untuk mendukung usaha perancangan urban yang konsisten dan tidak dapat dijadikan dasar untuk teori perancangan urban di Amerika. Sebagian besar perancang urban dapat menggunakan program federal sesekali, pada saat tertentu dan situasi yang khusus.

Perancang dan pengembang Amerika seringkali menggunakan berbagai aspek dari pandangan Eropa dengan menggunakan perangkat politik dan keuangan Amerika, termasuk pajak peningkatan keuangan *-tax increment financing-* (pajak yang dikenakan pada peningkatan nilai lahan), penghapusan hutang terhadap biaya pembelian tanah *-municipal write-off of land acquisition cost-*, pengurangan pajak *-tax deferral-, tax abatement, mortgage guarantees, profit sharing, incentive zoning,* dan lain sebagainya. Akibatnya, perancang urban Amerika kurang memiliki visi terhadap kotanya. Sedangkan teori Eropa menawarkan penerapan ideal yang terbatas dan sedikit sekali perangkat untuk menerapkannya. Pendekatan pragmatis Amerika menawarkan perubahan perangkat tetapi tidak ada teori yang mendukungnya. Untuk itu diperlukan cara pandang baru untuk melihat permasalahan dari mengatur pusat kota Amerika, visi yang sangat berbeda.

PERANCANGAN PERKOTAAN VERSI EROPA DAN VERSI AMERIKA

Kita tidak akan mendebat tentang konsep Eropa, sebaliknya sangatlah dianjurkan untuk dipergunakan, secara pragmatis, mengadopsi sebagian besar nilai-nilai urban Eropa. Tetapi sebagai catatan: adalah nilainya, dan bukanlah bentuk yang berasosiasi dengannya, yang diambil. Beberapa nilai berikut diambil dari kota Eropa dan teori perancangan urban Eropa yang menghasilkan urbanisme yang baik, tidak hanya di Eropa tapi juga di Amerika:

1. Aktifitas yang beragam merupakan dasar penting bagi kota.
2. Bangunan (dan ruang yang terbentuk karenanya) adalah pertumbuhan inkremental yang alami dari suatu perkembangan urban.
3. Pertumbuhan urban baru haruslah mengenali konteks yang disediakan oleh pembangunan sebelumnya.
4. Tujuan utama dari perancangan urban adalah membentuk ruang terbuka publik, termasuk ruang jalan yang bermakna.
5. Jalan haruslah mengakomodasi berbagai bentuk transit dan meningkatkan aktifitas pedestrian dan pergerakan.
6. Sistem transportasi haruslah rasional
7. Ruang urban haruslah bervariasi untuk meningkatkan aktifitas yang berasosiasi dengannya: perumahan, pusat perbelanjaan lingkungan, retail utama, dsb.
8. Masyarakat haruslah berperan dalam membentuk rona urban.

Tetapi meskipun kita mendapatkan nilai-nilai tersebut, kita terbagi secara tajam atas idealisme Eropa dan pragmatisme Amerika dalam bagaimana menerapkan ide perancangan urban. Disarankan bahwa perancangan urban untuk daerah pusat kota lebih mungkin daripada diterjemahkan sebagai proses penerapan satu atau beberapa citra ideal bagian kota yang lain, menggunakan berbagai perangkat, adalah lebih tepat difikirkan sebagai proses mengatur reaksi katalis. Hendaknya tidak ada satupun visi unggul terhadap pusat kota, baik *functionalist, humanist, systemic* atau *formalist*. Dan tata cara teknik penerapan hendaknya secara mudah dibiarkan terbuka untuk digunakan dimanapun dan kapanpun. Bahkan, harus terdapat suatu urutan terbatas, visi yang dapat dicapai, tiap-tiapnya dengan kekuatan untuk mencapai dan kondisi atas visi yang diraih. Hal itu adalah *urban catalyst*. Visi terhadap pusat urban yang baru haruslah sederhana dan inkremental, tetapi pengaruhnya haruslah

substansial, sebagai kontras terhadap visi yang besar yang menjadi peraturan, dengan pengaruh yang minimal atau bahkan bencana.

Metafora dalam teori urban untuk mengarahkan kota telah menjadi tidak tepat. Metafora organismik dan mekanis ("*heart of the city*", "*the city is a tree-or semi lattice*", "*organism*", "*mechanism*") adalah sangat terbatas penggunaannya sebagai panduan bagi pengambilan keputusan dalam arsitektur dan perancangan urban. Bahwa analogi kimiawi /katalis adalah lebih tepat dan berguna. Urban katalis dapat berupa hotel pada suatu kota, suatu kompleks perbelanjaan, atau sebuah jalur transportasi. Ia dapat juga merupakan museum atau teater. Dapat berupa ruang terbuka yang dirancang, pada skala yang kecil, atau bentuk khusus seperti kolonade atau air mancur. Sebuah urban catalyst memberikan kegunaan yang lebih besar daripada sekedar pemecahan masalah fungsional, atau menghasilkan investasi, atau menyediakan sarana rekreasi.

Katalis adalah sebuah elemen urban yang dibentuk oleh kota (dalam rona laboratorium) dan kemudian, dalam kelanjutannya, membentuk konteksnya. Tujuannya adalah inkremental, regenerasi yang kontinyu dari *urban fabric*. Hal penting adalah bahwa katalis bukanlah merupakan satu tujuan akhir tetapi merupakan elemen yang mendorong dan mengarahkan pengembangan berikutnya.

Urban catalyst adalah dinamis; mereka bereaksi dan memiliki pengaruh. Sebagai kontras, arsitektur fungsionalist dapat dikatakan sebagai model fisik dari kota; perancangan humanis, sebagai rona yang menstimulasi kegiatan manusia; systemic design, sebagai jaringan komunikasi; dan formalist design sebagai rumah bagi arketipe urban. Setiap pendekatan memiliki keterbatasan lingkup dan visi. Setiapnya menyarankan bahwa kota harus memiliki satu hal yang mendasarinya. Sebagai kontras, urban catalyst mampu mengubah kota dalam berbagai cara, tidak satu cara pun yang mendikte dan menjadi visi utama.

Meskipun kata katalis sering dipergunakan secara metafora pada berbagai perancangan urban dan literatur perencanaan, konsep dari urban catalyst memiliki nilai lebih dari sekedar metaforanya; bahkan terdapat analogi antara proses kimia dari katalis dan mekanisme dari perancangan urban dan perkotaan yang berhasil. Seringkali katalis dikaitkan dengan pembangunan skala besar - seperti perencanaan Gruen's Fort Worth dan perencanaan Pei's Boston Government Centre.

Urban catalyst lebih diarahkan pada pengembangan skala kecil -bangunan, sekelompok bangunan, kompleks bangunan, atau bahkan laporan atau seperangkat panduan. Meskipun renewal dan revitalisasi kota seringkali disebut sebagai katalis, banyak dari skema-skema itu tanpa perkembangan dan memiliki pengaruh yang sedikit. Mereka tidak menyebabkan timbulnya perubahan reaktif urban yang menjanjikan. Kadangkala istilah katalis merujuk pada proses ekonomi, tipikalnya adalah pemasukan dana yang dilanjutkan dengan pemasukan dana yang lain, atau dengan skala lebih luas, hal itu berarti suatu proyek pembangunan membuat tambahan proyek pengembangan yang lain sebagai resiko investasi yang baik. Bagaimana pun, hanya menambahkan suatu pembangunan atas pengembangan lainnya, tidaklah menjamin perancangan yang baik atau mendapatkan urbanism, tidak juga berarti investasi dalam redevelopment, sebagai mana skema renewal yang terjadi.

Konsep katalis dan kekuatannya membantu kita untuk mengerti interaksi perancangan urban dan faktor lainnya seringkali berlebihan. Arsitektur juga merupakan katalis. Tidak hanya pemasukan kapital yang secara tidak sengaja menghasilkan bangunan baru dan

merekonstruksi hidupnya jalan tetapi bahwa bangunan tersebut dapat merupakan katalis, menjamin tingginya kualitas dari pengembangan kembali urban. Kualitas perancangan urban menentukan pada skala bangunan dan bukan pada neraca keuangan proyek.

Katalis berperan pada pengenalan suatu unsur yang dapat memodifikasi unsur lainnya. Dalam proses, katalis kadangkala tetap dan kadangkala dirinya termodifikasi. Diadaptasikan dalam proses perancangan urban, katalis dapat dikarakteristikan sebagai:

1. Pengenalan suatu elemen baru (katalis) yang menyebabkan reaksi yang memodifikasi elemen eksisting dalam suatu tempat. Meskipun seringkali dianggap sebagai unsur ekonomi (investasi yang menghasilkan investasi), katalis dapat juga berupa sosial, legal, politis atau -dalam hal ini- arsitektural. Potensi dari bangunan untuk mempengaruhi bangunan lainnya, untuk mengarahkan perancangan urban adalah sangat memungkinkan.
2. Nilai dari elemen urban eksisting diperkuat atau bertransformasi ke arah yang lebih baik. Kebutuhan baru tidaklah mengurangi dan menghilangkan nilai lama tetapi bahkan mengembalikannya.
3. Reaksi katalis diwadahi, ia tidaklah merusak konteksnya. Untuk melepaskan pengaruhnya tidaklah cukup. Pengaruhnya haruslah disalurkan.
4. Untuk memastikan reaksi katalis yang positif, diinginkan dan dapat diprediksi, unsur-unsurnya haruslah dipertimbangkan, dimengerti dan diterima. (catatan paradoks: pengertian yang menyeluruh dibutuhkan untuk menghasilkan produk baik yang terbatas). Kota sangat berbeda; perancangan urban tidak dapat diasumsi secara seragam.
5. Reaksi kimia dari katalis tidak dapat ditentukan sebelumnya, tidak ada satu formula yang dapat dispesifikasikan untuk segala keadaan.
6. Desain katalis adalah strategis. Perubahan yang terjadi tidaklah berasal dari intervensi sederhana tetapi melalui perhitungan yang cermat untuk mempengaruhi bentukan urban masa datang secara bertahap. (Sekali lagi, paradoks: tidak ada satu pun resep bagi katalis urban yang ada, bahkan setiap reaksi katalis membutuhkan resep strategis)
7. Produknya lebih dari sekedar penjumlahan unsur-unsurnya adalah tujuan dari setiap reaksi katalis. Daripada menganggap kota sebagai keping yang terisolasi, bayangkanlah kota sebagai suatu keseluruhan.
8. Katalis tidak dibutuhkan untuk dikonsumsi dalam proses tetapi dapat tetap dikenali. Identitasnya tidak akan dikorbankan pada saat ia menjadi bagian yang lebih besar. Ketahanan dari identitas individual -berbagai macam pemilik, penghuni dan arsitek-memperkaya kota.

Teori katalis urban bukanlah teori alternatif dari yang telah ada, tetapi merupakan pelengkap, menerima apa yang teori lain tawarkan. Apa yang dilakukannya adalah bahwa berbagai teori yang ada telah gagal untuk memuaskan dalam menjelaskan bagaimana mencapai dari suatu tujuan ke penerapannya. Aksi dan reaksi, sebab dan akibat adalah integral dalam konsep katalis. Teori katalis tidaklah menyajikan mekanisme tunggal implementasi, sebuah bentuk akhir atau karakter visual yang diinginkan terhadap seluruh area urban. Namun, ia menyajikan gambaran esensial dari pengembangan urban; kekuatan untuk menggerakkan aksi yang lain. Fokusnya adalah interaksi dari elemen baru dan lama dan pengaruhnya pada bentukan urban masa depan, dan bukanlah perkiraan dari bentukan fisik ideal tertentu.

Berdasarkan pandangan urban katalis, beberapa perancangan kota yang berhasil tidak hanya didasarkan atas visi yang kuat, pendanaan dan kekuatan politis yang melatarbelakanginya. Tetapi juga dari cara bagaimana perancangan tersebut dapat menggerakkan pembangunan yang lainnya.

Untuk menjelaskan konsep urban katalis dalam terminologi yang kongkret, akan diambil contoh pada pusat kota Milwaukee, yaitu pengaruh dari perencanaan aktifitas komersil eceran baru yang disebut *Grand Avenue*. Sedangkan sebagai bahan perbandingan adalah pengembangan di Indonesia yaitu Kebayoran Baru, yang akan dilihat dari kacamata urban katalis.

GRAND AVENUE MILWAUKEE

Milwaukee adalah contoh yang bagus dikarenakan pusat kotanya telah mengalami penurunan kualitas lebih dari satu dekade. Pusat kota tidaklah hanya statis tetapi entropis, dan mengalami penurunan menjadi nomor 14 dari 14 buah pusat perbelanjaan di wilayah itu. Grand Avenue secara cepat menjadi pusat eceran utama di wilayah tersebut, dan baik pusat kota dan perilaku terhadap pusat kota berubah secara dramatis. Perubahan tersebut tidaklah karena hasil dari stimulan baru; tidaklah terdapat terdapat pabrik baru, tidak juga proyek berskala raksasa, tidak ada pertumbuhan industri yang memompa dana pada ekonomi lokal. Namun, perubahan adalah karena hasil dari perencanaan strategis yang mendalam dan komitmen terhadap suatu kualitas perancangan.

LATAR BELAKANG

Sampai dengan tahun 1973, revitalisasi dari pusat kota Milwaukee sangatlah mengecewakan, permulaan yang tidak tepat, tertutup dan memiliki visi yang kurang tepat, dan berbagai pernyataan yang mengatakan "hal tersebut tidak dapat terjadi disini". Tanah diratakan untuk kawasan kantong urban yang sangat fungsionalis (*Juneau Village*), dan hanya 1/3nya yang terbangun. Jalur lingkaran bebas hambatan di pusat kota, tetapi tidak pernah diselesaikan, tidaklah memuaskan tujuan yang diinginkan yaitu menghubungkan berbagai struktur parkir dengan jalur bebas hambatan. Sumbu kota, yang merupakan penghargaan terhadap perancangan gedung pengadilan, ditolak dengan segera. Reklamasi historis dilakukan secara segera, tetapi hal tersebut tidaklah menangkap pengaruh potensial dari pengembangan lainnya; sebagai hasilnya, terdapat kesan yang kurang mendalam terhadap kawasan bersejarah pusat kota Milwaukee. Struktur bangunan tinggi perkantoran mulai tumbuh tapi tidaklah menjadi bagian yang menyatu dengan pusat kota tetapi sebagai obyek dalam plaza pribadi.

Peringatan bahwa pusat kota yang sekarat mulai muncul pada awal 1957, pada saat Dewan Milwaukee dari komisi lahan publik menyatakan bahwa "vitalitas dari pusat distrik terancam" dan semua orang mempercayai hal tersebut. Apa yang salah pada Milwaukee adalah, pertama, sikap, kurangnya keinginan untuk mewujudkan hal tersebut untuk terjadi; kedua, terisolasi daripada mengintegrasikan pengembangannya-usaha revitalisasi kurang memiliki arah koordinasi; ketiga, ketidakhadirannya kekuatan terpusat yang efektif. Pemerintah kota tidak dapat merevitalisasi kota, demikian juga perusahaan perorangan.

Untuk mengubah hal ini, Milwaukee membutuhkan komitmen dari berbagai perusahaan kepada kota (diatas dan diluar keuntungan perusahaan jangka pendek) dan struktur politik yang berkeinginan untuk mendukung inisiatif swasta dalam berbagai caranya. Hal ini bukanlah berarti perusahaan swasta yang mengambil alih kekuasaan, bahkan, hal tersebut memberikan kepastian ekonomi dan politis yang berarti dapat menjadi kekuatan penggerak bagi pengembangan. Bertahun-tahun kegiatan pemerintah, federal dan investasi pengusaha swasta telah gagal untuk membalikkan proses penurunan dari pusat kota. Beberapa proses membutuhkan "pendekatan yang lebih komprehensif dan berkesinambungan terhadap pengembangan baru-meningkatkan investasi publik dan privat dalam upaya yang sinergis". Penggunaan dana perusahaan pada skala tersebut dalam perencanaan pengembangan tradisional adalah merupakan hal yang baru, dan sebagaimana sering diperdebatkan, membutuhkan rasa bisnis adalah pertimbangan kedua "businessmindedness" Pendanaan oleh perusahaan pada perencanaan menggantikan dana pemerintah..., tetapi hal itu tidaklah berarti menghilangkan tanggung jawab publik atau keikutsertaan. Kerjasama antara publik dan privat telah terjalin.

Cerita mengenai pengembangan katalis Milwaukee telah dimulai pada 1973, penelitian yang dilakukan oleh Komite Besar Milwaukee. Ia menawarkan visi bagi pusat kota baru, yang dapat mengubah sikap. Kantor SOM di Chicago menyiapkan laporan yang disebut "*Milwaukee Central Area Study*". Ia merekomendasikan formasi dari pengembangan perusahaan dan pembuatan pusat eceran dengan fungsi yang berkaitan.

Proses katalis dimulai pada saat penelitian yang dilakukan oleh SOM menarik perhatian perusahaan dan pemerintah. Kombinasi ini memiliki potensi untuk menarik elemen ketiga, pengembang, Rouse Company, untuk mengelola proses tersebut. Berdasarkan wakil Rouse "apa yang kita cari dalam pembangunan kembali adalah suatu area yang aktif dengan bisnis yang kuat pada masa kini dan komitmen penduduk akan suatu peningkatan." Milwaukee memiliki hal tersebut.

Pada saat mulai dibutuhkannya dana untuk pembangunan kembali pusat kota Milwaukee, dibentuklah MRC (Milwaukee Redevelopment Corporation). Pada mulanya, sangat kritis, proyek seolah akan membentuk kembali citra pusat kota. Penggeraknya adalah kompleks pusat perbelanjaan yang inovatif yang dilengkapi dengan kompleks perbelanjaan suburban dengan vitalitas dan keragaman dari pusat kota. MRC kemudian membuat 3 langkah. Pertama, mengusulkan pembangunan kompleks retail yang disebut Grand Avenue, arteri komersial dan kawasan bersejarah Milwaukee (Wisconsin Avenue) dan menawarkan ruang interior, sebuah ruang semipublik yang lebih bagus dari berbagai pusat perbelanjaan suburban manapun. Kedua, MRC mendengarkan dan menjawab tanggapan terhadap ide tersebut. Ketiga, Ia menjadi rekanan utama dalam pengembangan tersebut dan penghubung antara keinginan publik dan privat serta investasi dalam proyek.

Apa yang menjadi rahasia sukses Grand Avenue? "visi yang kuat, dana untuk mewujudkan visi menjadi kenyataan, dan keinginan dari pemerintah dan pengusaha untuk bekerja sama mencapai tujuan bersama adalah unsur yang penting" Berdasarkan Direktur eksekutif MRC, Stephen Dragos, "Apa yang terjadi di Grand Avenue lebih dari sekedar sketsa arsitek adalah tenaga yang disediakan oleh kota dan pengusaha. Bahwa mereka mengenali kebutuhan akan dana dan percaya bahwa cukup untuk mendapatkan dukungan dari berbagai pihak untuk mewujudkan Grand Avenue menjadi kenyataan.

Analisa dari Urban Katalis

1. Elemen baru memodifikasi elemen sekitarnya yang telah ada.

Hyatt hotel dan Federal Plaza. Bahkan sebelum Grand Avenue dibangun, ia telah memberikan efek samping. Persetujuan untuk membangun hotel baru dan gedung kantor federal yang dilakukan oleh pihak lain, bersamaan dengan dukungan dari pemerintah. Maka katalis mulai membuat lingkungan yang mendukung sebelum pembangunan itu sendiri terlaksana. Meskipun tampaknya hotel dan gedung kantor federal yang menyebabkan Grand Avenue, kenyataannya adalah sebaliknya.

Skywalk system. Satu dari hasil awal dari interaksi antara pelaksanaan Grand Avenue, gedung federal dan Hotel Hyatt adalah sistim pedestarian lantai dua *-skywalk system-* yang menghubungkan elemen-elemen tersebut dengan pusat pertemuan *-convention centre-* dan tentu saja bagian kota yang lain. Sistim ini telah diperluas ke Timur melintasi sungai Milwaukee dan perluasan lebih lanjut yang direncanakan: Barat menuju hotel Marc Plaza dan kemungkinan Timur ke gedung Marine Bank.

East Town. Beberapa kritik terhadap pengembangan Grand Avenue adalah daerah Timurnya yang dikenal dengan East Town akan mendapat tekanan dikarenakan pengembangan komersial baru di daerah Barat. Pandangan yang ada adalah bahwa sejumlah pembeli tertentu dengan penghasilan yang dibelanjakan tertentu yang tetap. Tetapi katalis, sementara mengenali dan memperhitungkan batasan natural, dapat menciptakan dan menarik keinginan yang tidak hanya tampak dalam kawasan. Sebagai contoh, Grand Avenue telah menarik kebiasaan baru dari berbagai kehidupan masyarakat. Pada saat pusat kota yang biasanya sepi pada akhir minggu, tiba-tiba ia menarik 60 ribu orang selama 2 hari tersebut dan 20 sampai 25 ribu pada hari kerja. Jadi daripada mengambil pengunjung East Town, ia telah menarik pembeli yang lebih banyak. Pemilik toko di East Town mengatakan bahwa mereka mendapatkan bagian dari luapan pengunjung tersebut. "terdapat peningkatan penjualan yang tetap perbulan, setelah Grand Avenue dibuka"

Riverwalk. Menghubungkan sungai Milwaukee dengan *skywalk* pada East Town tidak hanya merupakan hubungan simbolik dan praktis tetapi juga memberikan bukti pada keinginan untuk menjadikan sungai Milwaukee sebagai amenitas urban. Awalnya, secara tidak di sengaja, usaha untuk menjadikan kemungkinan sungai tersebut dapat dihubungkan disebabkan oleh komitmen yang nyata, kepercayaan pada nilai dan kekurangan dari sistim pejalan kaki tepian sungai. Spesifikasi perancangan terhadap hal tersebut segera disusun. jauh sebelum sebagai amenitas, riverwalk akan menjembatani jurang konseptual antara daerah komersial Milwaukee, yang diwakili oleh Wisconsin Avenue Businesses dan daerah kultural Milwaukee, yang diwakili oleh Performing Art Centre pada daerah beberapa blok di Utara sungai. Sistim *riverwalk* ini akan menghubungkan semuanya, dan yang lebih penting, akan menyediakan dukungan bagai hasil pengembangan pusat kota lainnya: *theater district*.

Theater District. Selama beberapa tahun Milwaukee Repertory Theater telah mencari tempat, yang dirancang sesuai kebutuhannya. Diantara pilihan yang ada adalah tanah pembangkit energi yang sudah tidak digunakan pada pertengahan daerah sungai antara Wisconsin Avenue dan Performing Art Centre. Konfigurasi baru dari pusat kota yang hidup yang direpresentasikan oleh Grand Avenue tidak hanya membuat lokasi bekas pembangkit energi itu menjadi layak tapi juga memberikan visi yang besar tentang kompleks teater dan pusat aktifitas yang dapat menjadi fokus bagi Milwaukee Repertory Theatre sebagaimana

daerah historis yang berdekatan dari Pabst Theater dan Performing Arts Centre. Grand Avenue kemudian memberikan keyakinan yang dibutuhkan untuk menanamkan investasi pada pengembangan mix-used yang berkaitan dengan theater district. Fokus dari *theater district* yang baru adalah ruang berakade yang secara ekonomis didukung oleh perumahan, perkantoran dan fungsi eceran. Dinamakan Milwaukee Centre, tempat ini dianggap sebagai cara untuk meningkatkan dan memperkuat kehidupan malam di pusat kota, dan juga menumbuhkan dan mendukung aktifitas perbelanjaan dan pelayanan Grand Avenue.

2. Elemen yang telah ada diperkuat atau bertransformasi ke arah yang lebih baik.

Pada Plankinton Arcade, bangunan lama telah direstorasi dan dimodifikasi sehingga akhirnya dapat mengembalikan kejayaan pusat eceran Milwaukee yang tadinya diambil alih oleh pusat perbelanjaan suburban kembali ke pusat kota Milwaukee. Beberapa perubahan dan perbaikan terhadap bangunan adalah dengan menambahkan jalur sirkulasi yang berhubungan dengan skywalk dan juga merubah orientasi bangunan yang membelakangi jalan menjadi berorientasi pada pedestrian. Urban katalis bukanlah tidak merusak dan menghancurkan bangunan yang ada, tetapi tindakan tersebut dilakukan dengan sangat selektif. Kuncinya dalam mencari elemen yang memperkuat dan mentransformasikannya lebih penting daripada menghancurkannya adalah dengan meningkatkan tempat yang memiliki karakteristik arsitektur dan desain urban yang baik. Kadang terdapat biaya sosial dalam skala pengembangan besar, tetapi hal ini tidak berlaku di Milwaukee dikarenakan hanya sedikit kawasan perumahan pada daerah pengembangan. Dan jika pun terdapat peningkatan yang terjadi bahkan menciptakan lapangan kerja.

3. Reaksi katalis tidaklah merusak konteksnya.

Wisconsin Avenue di Milwaukee merupakan bangunan pusat perbelanjaan yang memanjang dengan kedalaman yang relatif kecil. Konfigurasi ini menyebabkan diperlukan waktu berjalan kaki yang lebih panjang antar toko. Untuk berkompetisi dengan kenyamanan dan keterpaduan bentuk dari perbelanjaan suburban, pusat perbelanjaan pusat kota yang direvitalisasi haruslah dikonsolidasikan dan pengunjung dinaungi tanpa mengganggu proses pengembangan pusat kota lainnya. Pencapaian konfigurasi Grand Avenue adalah dengan membuka sebanyak mungkin lantai dasar toko pada kedua sisi jalan dan jalur interior. Sehingga Grand Avenue menciptakan hubungan dengan Wisconsin tanpa merusak karakter tradisionalnya.

4. Reaksi katalis yang positif membutuhkan pemahaman terhadap konteksnya.

Karakter arsitektur dan urban. Revitalisasi urban membutuhkan kesesuaian arsitektur terhadap pusat kota, dan bukanlah perancangan yang generik. Arsitektur dari kota yang bersejarah sangatlah berbeda dengan suburban dengan motif sejarah. Tapi sangatlah sering motif ini adalah hal yang dipaksakan. Tanggapan yang benar terhadap arsitektur bersejarah adalah dengan memahami prinsipnya. Sebagai contoh bangunan perbelanjaan pada Grand Avenue lebih sempit dan lebih vertikal -lebih intensif dan urban klasik- dibanding dengan perbelanjaan suburban. Elemen lainnya menyumbangkan kesan akan urbanitas yang tidak terdapat pada suburban.

Komposisi orang dan elemennya. Jika suburban cenderung homogen, maka pusat kota sangatlah heterogen. Kemudian terdapat usaha yang kuat dalam mengamankan pemilik agar mencerminkan karakter tersebut. 48% penyewa adalah penduduk lokal, 12% penyewa regional dan 40% nasional.

5. Semua reaksi katalis tidaklah sama.

Sifat kimia dari revitalisasi urban di Milwaukee tergantung pada beberapa elemen, satu diantaranya adalah konfigurasi lalu lintas dan penggunaan tradisionalnya. Contoh, karakter linier dari kompleks komersial Wisconsin Avenue tidaklah sama dengan kota yang memiliki kompleks komersial yang dikembangkan disekitar perempatan atau lapangan. Dan dikarenakan biaya lahan, akses kepada jalur cepat dan pertimbangan lain, parkir cenderung untuk terpusatkan. Kedua, elemen unik dari Plankinton Arcade dan lorong pelayanan yang paralel dengan Wisconsin Avenue memberikan Grand Avenue suatu konfigurasi yang berbeda dengan toko yang memenuhi seluruh blok atau toko yang tidak memiliki ruang interior semipublik yang mengundang. Pada kota yang memiliki elemen eksisting yang berbeda, konfigurasi lain bagi pengembangannya haruslah muncul. Ketiga, kondisi sosial politik dan ekonomi adalah instrumen dalam memfasilitasi perubahan. Pribadi, swasta dan pemerintah saling bekerja sama dalam membuat dan menerapkan rencana ini. Sebagai kesimpulan, pengembangan pusat kota haruslah dipandang sebagai koleksi yang unik dari elemen eksisting yang dibutuhkan untuk disesuaikan bagi pemenuhan berbagai macam permintaan. Pengembangan pusat kota haruslah idealis dan pragmatis: idealisme tentang keunikan tempat dan pragmatis tentang membuat tempat tersebut dapat berfungsi dalam hubungannya dengan kebutuhan kontemporer dan nilai serta budaya lokal. Kebutuhan ganda ini haruslah merupakan visi dari setiap ruang urban.

6. Perancangan katalis adalah strategis.

Meskipun sebagian besar pengembangan adalah oportunistik (mengambil keuntungan dari potongan pajak, membeli pada harga terendah, membangun gedung yang menguntungkan dimana saja) jaminan yang lebih baik dan menguntungkan kualitas urban adalah didapat dengan pemikiran strategis dari pada oportunistis. Oportunistis berfikir pada jangka pendek, strategis pada jangka panjang.

Tujuan katalis urban desain berdasarkan formula dan program, bukanlah rencana spesifik dan perancangan. Ia tidak bekerja dari Master plan tapi master program. Dimana master plan menentukan kondisi akhir pada masa depan, master program menetapkan tujuan yang lebih umum dan mengidentifikasi cara pencapaiannya. Akibatnya, program menawarkan berbagai cara dalam mencapai tujuan -tergantung keadaannya- dan ia menetapkan keinginan dan metoda tapi bukanlah pemecahannya.

Jadi sebagai contoh, masterplan klasik menetapkan transportasi, tata guna lahan dan pola peruntukan pertahun atau bahkan berpuluh tahun dan secara tipikal tidaklah luwes dalam menghadapi perubahan keadaan; master program dibuat untuk merangsang dan mengendalikan pengembangan dalam cara yang lebih tanggap untuk membangkitkan dan memberikan kesempatan yang potensial. Pendeknya master program lebih luwes. Kunci untuk mempertahankan desain katalis dan strategis adalah dengan memiliki berbagai konsep daripada satu dan hanya satu pandangan tentang masa depan.

Tata guna lahan sebagai alat pengendali, pengarah dan insentif. Pengaturan tata guna lahan bagi pusat kota Milwaukee bertujuan untuk mengarahkan pengaruh langsung dari pengembangan baru. Fungsi distrik telah diidentifikasi, perbelanjaan, kantor pusat perusahaan, perumahan, pelayanan pemerintahan, budaya dan rekreasi. Area dirancang, sesuai dengan karakteristiknya, toko dan eceran disekitar Grand Avenue, bangunan yang lebih tinggi disepanjang sungai bagian Timur, bangunan yang lebih rendah menghadap Barat

dari East Town; Kilbourn Avenue sebagai "*showcase boulevard*" dengan hotel dan bangunan lain sepanjang jalur pejalan kaki; Brewery district dekat dengan Performing Arts Centre bercampur dengan toko, restoran dan perumahan yang berasal dari peruntukan komersial sebelumnya; gudang dan pabrik mengelilingi pusat kota; perumahan disebagian besar distrik. Perencanaan tata guna lahan yang baru mengasumsikan bahwa jalur sepanjang sungai akan dikembangkan. Sebagai tambahan pada pertimbangan peruntukan lahan yang luwes, panduan perancangan atau pengendalian pengembangan haruslah merupakan bagian dari strategi kota dalam membentuk dirinya sendiri. Perencana kota haruslah memasukkan unsur visual sebagaimana desain tata guna lahan.

Pengembangan secara berurutan. Apa dan kapan lebih penting daripada sekedar hasil akhirnya. Meskipun urutan adalah kunci dari desain katalis, namun secara kenyataan kejadian rona urban tidaklah dapat dikendalikan. Adalah barangkali lebih tepat untuk memikirkan desain strategis sebagai jaring kesempatan yang dibuat dan dibentuk daripada sebagai pengembangan yang linier.

7. Hasil akhir adalah lebih dari sekedar penjumlahan elemen pembentuknya.

Sebelumnya auditorium/ gedung pertemuan Milwaukee terpisah, sekarang ia berhubungan erat dengan hotel Hyatt dan pada pusat kota melalui sistim skywalk. Hubungannya adalah praktis, tetapi secara konseptual kaitan antara berbagai elemen yang terpisah adalah lebih dari sekedar alasan praktis. Tujuan dari reaksi katalis bukanlah sekumpulan dari pengembangan -sering terjadi pada skema-skema revitalisasi- tetapi integrative urbanism yang mana bagian yang satu memperkuat lainnya dan setiap bagiannya lebih baik dikarenakan kaitannya dengan unsur yang lain.

Integrative urban architecture. Secara individual bangunan Milwaukee adalah berarsitektur baik. Tetapi secara kolektif mereka menghasilkan ruang yang unik. Marshall Field, Boston store, Woolworth dan Plankinton Arcade sebelumnya adalah elemen yang terpisah. Sekarang semuanya meningkat dan lebih menguntungkan sebab telah dihubungkan satu dengan lainnya secara baik. Menghubungkan antar bangunan telah menciptakan ruang interior semipublik yang besar, dimana hanya satu yaitu Plankinton Arcade yang telah memiliki sebelumnya. Dalam prosesnya, suatu jenis arsitektur baru telah ditambahkan dalam kota- namun ia bukanlah benda asing karena memiliki preseden visual dan fisik sebelumnya.

8. Katalis tetap dapat diidentifikasi.

Unsur dalam katalis tetap tinggal dan memberikan sumbangan terhadap karakter unik kota dan memberikan kesan mendalam. Lapisan dari pengalaman urban dan sejarah urban, kumpulan dari gaya dan kegunaan adalah karakteristik dari pusat kota yang hidup adalah esensi dari urbanitas. Bahkan, salah satu kenikmatan dari pusat kota adalah menemukan jejak dan merekonstruksi kejadian yang telah menghasilkan karakter yang jelas: grid jalan yang tegas, industri tepian sungai, jalur utama komersial, dll. Pembangunan baru secara total dan perancangan total sering kali ditolak. Kolase dari berbagai tumpukan visi urban dan dari pengenalan berbagai bagian, saling tumpang tindih, sedimentasi dari catatan berbagai dekade dan arsiteknya adalah lebih disukai. Kota adalah kaya akan keragaman.

Grand Avenue direncanakan dan dirancang secara sensitif, dan memiliki potensi untuk mengilhami pengembangan yang lain, untuk meningkatkan karakter dan kualitas dari kerja berikutnya dan untuk mengkaitkan dengan konstruksi yang ada dan yang baru.

KEBAYORAN BARU

Letak Kebayoran Baru dibatasi oleh jalan melingkar yang mengelilingi Kebayoran Baru dengan kali Grogol di sebelah Barat dan kali Krukut di sebelah Timur sebagai batas terluarnya. Akses keluar-masuk kawasan direncanakan empat arah, yaitu: ke arah Utara yang merupakan akses menuju kota induk Jakarta dan merupakan akses utama (sekarang Jl.Sudirman), ke Barat untuk menuju kawasan pemukiman yang lebih dulu ada (Desa Kebayoran Lama) yang dipisahkan oleh jembatan Grogol dan arah untuk menuju stasiun KA Tanah Abang-Tangerang (sekarang Jl.Raya Cileduk). Di sisi Selatan (sekarang Jl. Fatmawati) dan Timur (sekarang Jl. Kapten Tendean).

Kawasan Kebayoran Baru dalam RUTR DKI Jakarta 1985-2005, termasuk Wilayah Pengembangan Pusat, tetapi secara administratif termasuk wilayah Kotamadya Jakarta Selatan dan termasuk dalam wilayah Kecamatan Kebayoran Baru.

Perencanaan Kebayoran Baru

Kebayoran Baru mulai direncanakan sebagai kota baru oleh Kotapradja Jakarta tahun 1948. Kebayoran Baru merupakan kota baru pertama di Indonesia yang direncanakan secara menyeluruh. Ide awal perencanaan kota baru ini didasarkan oleh masalah kekurangan perumahan yang diakibatkan bertambahnya penduduk kota Jakarta pada saat itu. Dimaksudkan untuk memenuhi kekurangan rumah terutama untuk pegawai negeri (Mutohar Sudiro, 1953:14). Keputusan membuat perencanaan dan membangun kota satelit banyak dipengaruhi oleh tulisan Prof. Ir. V.R. van Romondt mengenai kemungkinan membuat "kota Jawa di masa depan", Ir. E.W.H. Clason, Prof. Ir. Jac P. Thijsse, dan konsep Garden City Ebenezer Howard. Rencana pembangunan kemudian diserahkan kepada M.Soesilo dari Centrale Planologisch Bureau yang diselesaikan pada tahun 1949, sementara penanganannya diserahkan ke Pembangunan Khusus Kotabaru Kebayoran (PCK).

Dikembangkan atas dasar konsep kota satelit, Kebayoran Baru dibangun dilokasi yang terletak 8 km dari pusat kota Jakarta dan dibatasi oleh ruang hijau dan daerah tidak terbangun. Dilihat dari fungsinya saat itu, Kebayoran Baru merupakan dormitory town buat kota Jakarta yang menampung sekitar 60.000 penduduk. Fakta yang menarik dari Kebayoran Baru adalah tersedianya berbagai tipologi perumahan yang mengakomodasi berbagai lapisan ekonomi penghuni. Area perumahan rakyat 2676 unit, perumahan Samadia 3197 unit, gedung vila dan flat 1167 unit dan toko 505. Selain itu Kebayoran Baru dilengkapi fasilitas-fasilitas perkantoran, perbelanjaan, tempat olah raga, taman, kuburan,dll.

ANALISA URBAN KATALIS

1. Elemen baru memodifikasi elemen sekitarnya yang telah ada.

Dilihat dari perkembangannya proses pertumbuhan kawasan Kebayoran Baru berjalan dengan cepat. Pada tahun 1951 sebelum Kebayoran Baru memberikan solusi terhadap tuntutan perumahan dan fasilitasnya, secara alami kota induk Jakarta berkembang sendiri secara horisontal. Hal ini terlihat dari pertumbuhan area terbangun di kota induk Jakarta yang sebelumnya mencakup 2000 ha, tahun 1951 sudah mencakup 5120 ha termasuk Kebayoran Baru.

Pertumbuhan berikutnya setelah dibukanya jalan lingkar Bypass (Jl. Gatot Subroto) pada 1953 untuk mencapai kepadatan yang idel pada kota Jakarta maka area terbangun menjadi seluas 16200 ha termasuk Kebayoran Baru yang terbangun penuh. Kota satelit Kebayoran Baru telah hampir menyatu dengan kota induk Jakarta. Dan meskipun tampaknya Kebayoran Baru sementara tumbuh sesuai rencana namun kota induk Jakarta terus berkembang lebih cepat dan makin mendekati kawasan Kebayoran Baru.

2. Elemen yang telah ada diperkuat atau bertransformasi ke arah yang lebih baik

Pada awalnya perencanaan Kebayoran Baru memiliki perencanaan yang sangat jelas dengan konsep kota satelit. Sebagai kota baru ia berada dekat dengan desa Kebayoran Lama. Area desa ini pada akhirnya menyatu dengan Kebayoran Baru mengikuti perkembangan selanjutnya. Karena perkembangan Kebayoran baru ini terjadi pada awal pertumbuhan Jakarta dan juga berada diluar daerah pusat kota, maka tidaklah dapat ditunjukkan jika pembangunan ini memperkuat elemen yang telah ada, tetapi yang pasti dia memacu pertumbuhan disekitar kawasannya sendiri.

3. Reaksi katalis tidaklah merusak konteksnya

Pengaruh politik juga kuat dalam mengubah kota induk, adanya politik mercusuar sejak tahun 1959 yang menjadikan ibukota Jakarta sebagai inti dari "The New Emerging Forces" didunia. Sukses-sukses semenjak konferensi Asia-Afrika di Bandung (1955) menjadikan Indonesia sebagai pusat penyelenggaraan Asian Games IV (1962), kemudian menyusul Games of the New Emerging Forces (GANEFO), (1963). Perkembangan politik itu mempengaruhi perkembangan Kebayoran baru, karena semua itu disertai pembangunan jalan besar, hotel mewah, toko, jembatan semanggi dan kompleks Asian Games di Senayan yang letaknya di sisi Utara kebayoran Baru (Jl. Jendral Sudirman). Perkembangan itu mempengaruhi cepatnya pertumbuhan ekonomi disekitar Kebayoran Baru dan awal berubahnya areal terbuka (areal hijau) yang membatasi atau memisahkan Kebayoran Baru dengan kota induknya, digantikan dengan bangunan baru. Secara umum, katalis Kebayoran Baru menjadi tidak dapat dikendalikan dan bahkan merusak perencanaan yang sudah ada.

4. Reaksi katalis yang positif membutuhkan pemahaman terhadap konteksnya

Perkembangan berikutnya Kebayoran Baru tumbuh dan berkembang lebih cepat sementara pengawasan pembangunan lemah. Tumbuhnya pemukiman kumuh yang berbaur di pemukiman formal, sistim prasarana tidak dapat menampung pertumbuhan yang terjadi (timbul kemacetan lalu lintas). Beberapa pembangunan perumahan skala besar di pinggiran Kebayoran Baru tidak sejalan dengan ide semula. Fasilitas Rumah Sakit Pertamina, Gelanggang Pemuda Jakarta, Lapangan Golf, perkantoran Departemen PU, Blok M plaza, dll. Selain itu gedung-gedung pemerintah pun mulai dibangun, seperti Kantor Kejaksaan Agung, Kantor Percetakan Uang Negara, Kantor Besar Jawatan Kepolisian Negara, Kantor Pusat Pekerjaan Umum, RSP Pertamina, Masjid Agung Al-Azhar, Kantor PLN dan lain-lain karena dinilai waktu itu Kebayoran Baru merupakan daerah yang paling siap. Nampaknya Kebayoran Baru mampu menjadi kutub pertumbuhan baru, menjadi pembangkit tumbuhnya pemukiman (perkampungan), sehingga lebih tepat dikatakan sebagai '*conurbation*' dibanding sebagai kota satelit. Konteks awalnya sebagai kota satelit telah bergeser menjadi pusat pertumbuhan "centre".

5. Semua reaksi katalis tidaklah sama

Perkembangan pada tahun 1965 ketika Jakarta dibagi menjadi 5 Daerah Tk.II dimana Kebayoran Baru menjadi Ibukota Jakarta Selatan, telah membawa perubahan skala pelayanan daerah Kebayoran Baru dari pelayanan untuk Kebayoran Baru sendiri menjadi daerah pelayanan berskala kota metropolitan Jakarta. Hal ini dimulai dengan dibangunnya Kantor Walikota Jakarta Selatan. Perkembangan ini menjadi lebih cepat dengan didirikannya Gedung ASEAN pada tahun 1980 di daerah Kebayoran Baru, yang mengakibatkan daerah Kebayoran Baru menjadi daerah pelayanan pusat kegiatan berskala antar negara Asia Tenggara.

6. Perancangan katalis adalah strategis

Perkembangan tahun 1985, mulai masuk beberapa supermarket (pasar swalayan) di lingkungan pemukiman (Grand Duta di jl. Manggarai, mini market yang ada disetiap pusat lingkungan, Majestik, dll) yang menggantikan pasar lokal sebelumnya. Kurangnya pengawasan dan kemungkinan karena pendekatan master plan, membuat kawasan Kebayoran Baru gagal dalam menghadapi perubahan kebutuhan pada masanya. Sehingga pertumbuhan ekonomi yang berkaitan dengan pembangunan sarana dan prasarana baru tampaknya tidak diakomodir oleh perencanaan lama. Yang terjadi adalah tekanan yang berat terhadap perencanaan awal. Beberapa pembangunan baru bukannya memperkuat citra Kebayoran Baru, tetapi bahkan merusak dan semakin tidak terkendali jika tidak segera dikontrol dengan perangkat perancangan yang akomodatif.

7. Hasil akhir adalah lebih dari sekedar penjumlahan elemen pembentuknya

Pola pengembangan pada kawasan Kebayoran Baru dapatlah dikatakan sebagai berbagai proyek yang berdiri sendiri. Sehingga dapatlah difahami jika hasil yang terjadi tidak sinergis bahkan cenderung terpisah dan terkotak-kotak. Pembangunan dan perkembangannya pun tidak didasarkan atas pemahaman kawasan secara menyeluruh.

8. Katalis tetap dapat diidentifikasi

Kemungkinan perubahan selanjutnya akan semakin mengubah kota satelit -sebagai konsepsi awal Kebayoran Baru- dengan ditetapkannya rencana pembangunan tata ruang DKI Jakarta yang bertujuan agar sebelah Timur Kebayoran Baru sebagai pusat komersial regional dan sebelah Barat sebagai pusat komersial dan industri tingkat kota. Akhir tahun 1990, diperkirakan penduduk Kebayoran Baru 280 ribu, yaitu telah hampir 6 kali lipat dari kapasitas yang direncanakan. Peranan Kebayoran Baru sebagai pusat pemukiman telah bergeser menjadi pusat pertumbuhan akan terus berkembang.

SIMPULAN

Melihat kota dan bagian wilayah kota Indonesia dengan kacamata Urban Katalis haruslah dengan beberapa penyesuaian. Pada dasarnya faktor politik dan ekonomi sangatlah besar peranannya dalam membentuk kota yang baik. Perancangan urban dapat ikut andil dalam membentuk kota yang baik ini, apalagi jika ia disertakan pada tahap awal pengambilan keputusan suatu pengembangan kota.

Pada contoh Milwaukee, terlihat adanya kerjasama yang erat dan transparan antar pihak yang terlibat dalam perencanaan kotanya. Sedangkan di Indonesia, masing-masing pihak masih sibuk dengan pandangan dan kepentingannya sendiri.

Beberapa aspek urban katalis dapatlah diterapkan dalam menggerakkan perkembangan kota ke arah yang lebih terkendali dan memiliki visi bersama yang jelas. Kaidah-kaidah seperti “good design begets good design” dan keterkaitan antar fungsi sangatlah berguna dalam membentuk legibilitas dan tata bangunan yang baik. Selain itu pula “timing” yang tepat juga sangatlah menentukan dalam merangsang pertumbuhan yang teratur dan terarah.

DAFTAR PUSTAKA

Attoe, Wayne and Logan, Donn. 1989. *American Urban Architecture: Catalysts in Design of Cities*. University of California Press, Ltd. Berkeley/Los Angeles/London.

Nesbitt, Kate (Hrsg.). 1996. *Theorizing A New Agenda for Architecture : An Anthology of Architectural Theory 1965-1995*. New York.

Tipologi dan Morfologi Kota Kebayoran Baru