

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan penduduk dan terjadinya urbanisasi besar-besaran telah menjadi masalah dunia. Sekitar 68% penduduk dunia diproyeksikan tinggal di daerah perkotaan pada tahun 2050 (UN, 2019) dan jumlah mobil diprediksi akan berlipat ganda pada tahun 2040 (World Economic Forum, 2016; López & Pardo, 2020). Jika kota tidak tanggap dalam menghadapi lonjakan angka urbanisasi, maka hal tersebut akan meningkatkan jumlah transportasi pribadi yang tidak terkendali (Setyawan, 2010). Selain itu, akan menimbulkan berbagai permasalahan seperti tingginya kemacetan, polusi udara, tata ruang kota yang berantakan (Zografos et al., 2020) dan akan berefek terhadap menurunnya kesehatan masyarakat akibat udara yang tidak sehat (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2018). Hal tersebut menjadi isu utama yang perlu dipertimbangkan dalam menanggulangi perubahan iklim, akibat

dampak dari tingginya jumlah mobil yang menghasilkan polusi udara (Deluca & Echave, 2020).

Saat ini mobilitas perkotaan sebagian besar mencerminkan model kota yang didominasi oleh penggunaan mobil pribadi, dan di mana collective transport hanya merupakan sarana pelengkap mobilitas (López et al., 2020). Tingginya angka pengguna transportasi pribadi dipicu karena pelayanan transportasi publik yang belum maksimal, belum terintegrasi ke semua tempat, dan memerlukan waktu yang lebih banyak karena sistem yang belum terintegrasi.

Superblok barcelona sebagai model mobilitas baru yang merestrukturisasi jaringan jalan perkotaan yang khas, yang memberikan solusi untuk masalah utama mobilitas perkotaan dan meningkatkan ketersediaan dan kualitas ruang publik untuk lalu lintas pejalan kaki (López et al., 2020). Konsep tersebut akan berdampak terhadap penurunan jumlah kemacetan lalu lintas akibat tingginya aktivitas transportasi pribadi. Superblok barcelona sudah menjadi bagian dari kehidupan kosmopolitan, gaya hidup warga dunia, yang sibuk dan beradab. Konsep

superblok barcelona cocok untuk kota-kota di Indonesia yang tengah tumbuh dan berkembang. Kemacetan dan polusi di kota itu akan berkurang karena warga cukup berjalan kaki untuk menjangkau banyak lokasi strategis. Kalaupun mesti menempuh perjalanan jauh, cukup naik angkutan umum, sebab kendaraan publik itu umumnya melewati kawasan superblok, karena sistem transportasi umum dibuat secara terintegrasi.

Sebuah kota mandiri dalam kota (*city within city, inner city*) yang bebas dari kemacetan, polusi dan buruknya degradasi lingkungan (pencemaran udara). 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 (Ernawati, 2010).

Kemacetan dan masalah transportasi di Indonesia khususnya Jakarta masih menjadi masalah yang sulit diatasi, belum lagi masalah pemukiman yang terbentuk seperti kawasan "rumah petak" yang paralel penyebarannya (Rachmi, 2021). Adanya perencanaan untuk menjadikan kota dengan model

superblok juga dipicu dari tidak becusnya pemerintah dalam menata sistem transportasi masal bagi warganya. 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 (Ernawati, 2010).

Di Indonesia peraturan khusus yang bersifat serius yang mengatur mengenai pembangunan berkonsep superblok memang masih belum ada, masih hanya peraturan mengenai hunian berimbang pada Undang-Undang No. 1 tahun 2011. Namun, sudah terdapat wilayah-wilayah khusus yang dibangun oleh para pemilik perumahan/kawasan tersebut yang mengadopsi model Superblok barcelona. Tetapi, hanya saja hal tersebut masih hanya terpusat pada kawasan komersil elit, seperti halnya di Jakarta yaitu di kawasan Rasuna Epicentrum dan Mega Kuningan.

Selain Jakarta, kota metropolitan seperti Kota Surabaya juga sudah mulai menerapkan konsep Superblok. Mengingat berdasarkan dalam laporan Global Traffic Scorecard 2021.Kota

Surabaya menempati posisi pertama di Indoensia sebagai Kota Termacet, diatas Jakarta. Berdasarkan peringkat dunia, Surabaya berada pada urutan 41 Kota Termacet (CNN, 2022). Pemerintah Kota Surabaya menerapkan konsep Superblok yang tertuang didalam visi misi Kota Surabaya sebagai kota yang kompak, dengan menyediakan jalur-jalur alternatif untuk memecahkan kepadatan kendaraan, tempat hiburan, pendidikan, dan sistem transportasi yang saling terintegrasi. Lewat kota kompak, Pemerintah Kota Surabaya ingin mengatur ruang kota seefisien-efisiennya. Tujuannya, masyarakat bisa lebih cepat mengakses fasilitas publik seperti pendidikan, kesehatan, hingga transportasi umum.

Kota Barcelona dijadikan acuan dalam penelitian ini, karena merupakan contoh sukses dalam menerapkan konsep superblok. Superblok Barcelona adalah sebuah kota yang ebbas kemacetan, polusi, dan pencemaran lingkungan. Kota ini telah merestrukturisasi jaringan jalan perkotaan untuk meningkatkan ruang publik bagi pejalan kaki dan mendorong penggunaan transportasi publik dan pesepeda.

Konsep superblok barcelona telah berhasil menyelesaikan masalah mobilitas perkotaan dan memberikan manfaat bagi warganya. Dalam konteks penelitian di Indonesia, khususnya di Kota Surabaya, Barcelona menjadi contoh yang relevan karena Kota Surabaya juga menghadapi masalah serupa dalam hal kemacetan dan transportasi. Penerapan konsep superblok di Barcelona kemudian menjadi inspirasi untuk menghadapi tantangan masalah urban transportasi di Kota Surabaya. Sehingga penelitian ini nantinya akan menjelaskan bagaimana model pengadopsian Superblok dan model superblok di Indonesia khususnya di Kota Surabaya apakah berhasil diterapkan seperti halnya di Barcelona.

1.2 Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah yang sesuai dengan uraian latar belakang di atas yaitu sebagai berikut :

- a. Bagaimana pengadopsian model superblok dalam mengatasi permasalahan urban transportasi di Kota Surabaya ?

- b. Apakah model superblok di Kota Surabaya berhasil dilaksanakan seperti halnya di Barcelona ?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui pelaksanaan pengadopsian model superblok dalam mengatasi permasalahan urban transportasi di Kota Surabaya.
- b. Untuk mengetahui tingkat keberhasilan atas pelaksanaan pengadopsian model superblok di Kota Surabaya.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan memberikan manfaat secara teoritis maupun praktis sebagai berikut:

1.4.1 Manfaat Teoritis

- a. Penelitian ini dapat memberikan informasi baru yang diharapkan dapat menambah wawasan mengenai urban planning khususnya model superblok dalam mengatasi permasalahan urban transportasi di Kota Surabaya; dan

- b. Sebagai referensi dalam pembelajaran dan bahan evaluasi khususnya dalam pelaksanaan pengadopsian model superblok dalam mengatasi permasalahan urban transportasi di Kota Surabaya.

1.4.2 Manfaat Praktis

- a. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan dan kontribusi positif kepada Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah terkait pengadopsian model superblok di Kota Surabaya;
- b. Menjadi tinjauan studi lapangan oleh pemerintah pusat maupun pemerintah daerah; dan
- c. Penelitian ini juga akan menjadi cara bagi Pemerintah untuk mengevaluasi, memantau dan berinovasi dalam mengatasi permasalahan urban transportasi khususnya model superblok.