

711.4
PRA
S

c-1



THESIS

**STUDI KARAKTER PERANCANGAN KOTA
DI KAWASAN STASIUN KERETA API
SEBAGAI BAGIAN DARI KONFIGURASI KOTA LAMA
(KASUS: STASIUN TAWANG DAN STASIUN JAKARTA KOTA)**

disusun untuk
memenuhi sebagian persyaratan
mendapatkan gelar Magister Teknik

mentor:

Ir. Bambang Setioko, M.Eng.

co-mentor:

Ir. Edy Darmawan, M.Eng.

disusun oleh:

**BINTANG NOOR PRABOWO
NIM. L4B 000164**

**MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
2002**

THESIS

**STUDI KARAKTER PERANCANGAN KOTA DI KAWASAN STASIUN
KERETA API SEBAGAI BAGIAN DARI KONFIGURASI KOTA LAMA
(KASUS: STASIUN TAWANG DAN STASIUN JAKARTA KOTA)**

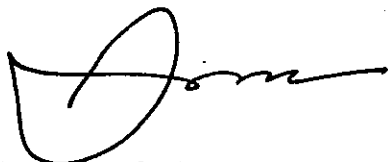
disusun oleh:
BINTANG NOOR PRABOWO
NIM. L4B 000 164

dipertahankan di depan Tim Penguji
pada tanggal 19 juni 2002

Thesis ini telah diterima
sebagai persyaratan memperoleh gelar Magister Teknik
Bidang Ilmu Teknik Arsitektur

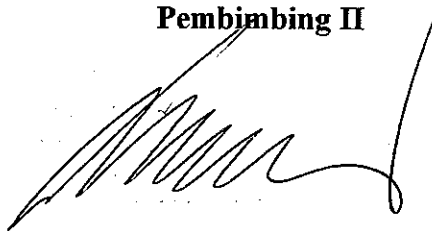
Menyetujui,
Komisi Pembimbing

Pembimbing II



Ir. Bambang Setioko, M.Eng

Pembimbing II



Ir. Edy Darmawan, M.Eng

**Universitas Diponegoro
Program Pasca Sarjana**

**Ketua Program Studi,
Magister Teknik Arsitektur**



Ir. Totok Roesmanto, M.Eng

ABSTRAK

Perubahan-perubahan yang terjadi di kawasan Kota Lama dari sebuah kota benteng, dengan semua karakter khususnya, menjadi sebuah kota modern lengkap dengan semua fasilitas perkotaannya, termasuk prasarana perkereta apian, menjadi sebuah fenomena perkotaan yang layak untuk dikaji lebih lanjut. Perkembangan perencanaan dan perancangan kawasan kota lama tersebut dalam kurun waktu berikutnya selalu konsisten, meskipun terdapat beberapa elemen yang berubah ataupun ditambahkan, misalnya stasiun kereta api, yang mana merupakan elemen penting dalam konteks kota yang baru dibangun di kota-kota besar di Jawa menjelang akhir abad XIX.

Kepekaan dalam merencanakan dan merancang kawasan kota pada masa lalu dapat dilihat dari pemilihan lokasi yang tepat dalam lingkungan kota untuk menempatkan stasiun kereta api sebagai bagian baru dalam konfigurasi kota lama. Kajian yang dilakukan pada sistem *figure/ ground, linkage, place*, elemen perancangan kota, citra kota, dan panorama kota (*townscape*) menunjukkan bahwa sebuah stasiun kereta api merupakan bagian integral dari konfigurasi kota lama di sekitarnya.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengeksplorasi dan mengidentifikasi keberadaan sebuah stasiun kereta api di dalam lingkungan kawasan kota lama berdasarkan teori-teori perancangan kota (*urban design*). Untuk memperkuat analisis, maka dilakukan kajian terhadap dua stasiun besar yang terletak di kawasan Kota Lama di Jawa, yaitu Stasiun Tawang di Kota Lama Semarang dan Stasiun Jakarta Kota di Kota Lama Jakarta. Kajian dilakukan melalui pengamatan dan komparasi terhadap kedua obyek penelitian untuk mendapatkan pemaknaan empiric yang tepat, melalui indikator-indikator yang dibangun berdasarkan kerangka teori perancangan kota yang relevan, dengan menggunakan metode penelitian kualitatif rasionalistik.

Hasil-hasil penelitian menunjukkan bahwa sebuah stasiun kereta api merupakan bagian yang penting dan tidak terpisahkan di dalam konteks konfigurasi Kota Lama, dan secara langsung berpengaruh terhadap aspek-aspek perancangan kota di dalam kawasan Kota Lama tersebut

ABSTRACT

The changes in the old cities' area from a fortress city with all its specific characteristics, to a modern city equipped with all its urban facilities, including the transportation infrastructure, turn into an urban phenomenon, which is viable to be studied. The development of those old cities' planning and designing was always consistent, although there were some elements changed and added, for example the railway station, which is an important urban element that was just constructed in the urban region in Java by the end of nineteenth century.

The arrangement's sensibility of the urban region in the past can be seen through the assortment of the right location to establish the railway station building as a new element in the old city configuration. The study of the figure/ ground system, linkage, place, element of urban design, image of the city, and also the townscape shows that a railway station is an integral part of the old city configuration surrounding it.

The purpose of this study is to explore and to identify the existence of a railway station in the adjunct/term of old city configuration, primarily if it was studied through the relevant urban design theories' perspective. To strengthen the analysis, this studied took place in two big railway stations located in the old city area in Java, i.e. the Tawang railway station in the old city area of Semarang, and Jakarta Kota railway station in the old city area of Jakarta. This study did the observations and compared both objects to obtain appropriate empiric significance, through the indicators, which were constructed based on the relevant urban design theoretical framework, using the rationalistic qualitative research method.

The research' findings shows that a train station is an integral part of the old city's configuration, and directly affect urban design aspects inside the old city's mentioned.

KATA PENGANTAR

Ucapan Syukur Alhamdulillah penyusun panjatkan ke Hadlirat Allah SWT, atas segala rahmat dan karuniaNya, sehingga penyusun dapat menyelesaikan naskah thesis dengan judul Studi Karakter Perancangan Kota di Kawasan Stasiun Kereta Api Sebagai Bagian Dari Konfigurasi Kota Lama (Kasus: Stasiun Tawang dan Stasiun Jakarta Kota), sebagai persyaratan untuk mendapatkan gelar Magister Teknik.

Dalam kesempatan ini penyusun mengucapkan terima kasih kepada:

1. Ir. Bambang Setioko, M.Eng. selaku mentor
2. Ir. Edy Darmawan, M.Eng selaku co-mentor
3. Ir. Budi Sudarwanto, M.Si selaku penguji
4. Kedua orangtua penyusun atas segala bantuan dan dorongan moril dan materil; yang oleh karenanya ananda persembahkan thesis ini kepada Ayahanda dan Ibunda.
5. Semua instansi pemerintah maupun non pemerintah yang telah banyak membantu terwujudnya naskah ini, terutama dalam penggalian data.
6. Iyin dan Lintang atas segala bantuan dalam pengejawantahan intisari ke dalam bahasa internasional dan atas bantuan dan dorongan moril serta kesediaan untuk tidak merepotkan penyusun. Tidak ada kata yang lebih pantas selain terimakasih yang setulus-tulusnya.
7. Robert T. Kiyosaki, Cungik, dan bumi seisinya untuk inspirasinya.
8. Rekan-rekan penyusun yang membantu tanpa pamrih, berpanas-panas, dan berdebat dengan sehat.
9. Semua pihak yang sedikit banyak membantu penyusunan naskah ini yang tidak mungkin penyusun sebutkan satu persatu.

Selanjutnya penyusun berharap semoga penyusunan naskah ini bermanfaat bagi semua pihak yang berkepentingan khususnya diri penyusun sendiri.

Penyusun menyadari bahwa masih banyak kekurangan didalam penyusunan naskah ini, oleh karena itu semua saran dan kritik konstruktif akan penyusun terima dengan besar hati.

Semarang, 19 Juni 2002

Penyusun

DAFTAR ISI

Abstrak	i
<i>Abstract</i>	ii
Kata Pengantar	iii
Daftar Isi	iv
Daftar Gambar	viii
Daftar Tabel	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah	5
C. Research Question	6
D. Tujuan	6
E. Manfaat	6
F. Lingkup Penelitian	7
G. Keaslian Penelitian	7
H. Alur Pikir	9
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	10
A. Tinjauan Kota Lama/ Kolonial	10
1. Kota Benteng Di Eropa	10
2. Perkembangan Kota Kolonial di Indonesia	12
3. Tipe Urban Solid dan Void di Kota Lama	14
4. Sistem Distrik Kota Lama	17
5. Karakter <i>Visual Townscape</i> Kota Lama	19
B. Teori Pendekatan Rancang Kota - Roger Trancik	20
1. Teori Figure/ Ground	20
2. Teori Linkage	25
3. Teori Place	29
C. Elemen Perancangan Kota (<i>Urban Design</i>)	35
1. Tata Guna Lahan (<i>Land Use</i>)	35
2. Tata Bentuk dan Massa Bangunan (<i>Building Form and Massing</i>)	36
3. Sirkulasi dan Parkir (<i>Circulation And Parking</i>)	38 iv

4.	Ruang Terbuka (<i>Open Space</i>)	40
5.	Jalur Pejalan Kaki (<i>Pedestrian Ways</i>)	41
6.	Pendukung Aktivitas (<i>activity support</i>)	42
7.	Tanda-tanda (<i>signage</i>)	43
8.	Preservasi (<i>Preservation</i>)	45
D.	Citra Kota (<i>Image of the City</i>)	52
1.	Definisi dan prinsip citra perkotaan	53
2.	Lima Elemen Citra Kota	54
3.	Formulasi dan Kombinasi Elemen Citra Kota	57
E.	Panorama Kota (<i>Townscape</i>)	58
1.	Serial Vision	59
2.	Place	62
3.	Content	65
4.	Prinsip sebuah Place Secara Estetis	67
F.	Indikator Bagian Integral Konfigurasi Kawasan	70
BAB III	RANCANGAN PENELITIAN	72
A.	Definisi Judul Penelitian	72
B.	Metoda Penelitian	74
C.	Metoda Pengumpulan Data	75
D.	Metoda Analisis	75
E.	Instrumen Penelitian	76
F.	Kerangka Pikir Penelitian	77
BAB IV	TINJAUAN WILAYAH PENELITIAN	78
A.	Alasan Pemilihan Lokasi	78
B.	Stasiun Tawang dan Kota Lama Semarang	78
1.	Tinjauan Kota Benteng/ Kolonial	78
2.	Tinjauan Kota Modern	82
3.	Tinjauan Kota Lama Semarang Sekarang	86
4.	Tinjauan Perkereta-apian di Semarang	91
5.	Tinjauan Stasiun Tawang	95

C. Stasiun Jakarta Kota dan Kota Lama Jakarta	100
1. Tinjauan Kota Benteng/ Kolonial	100
2. Tinjauan Kota Modern	106
3. Tinjauan Kota Lama Jakarta Sekarang	110
4. Tinjauan Perkereta-apian di Jakarta	113
5. Tinjauan Stasiun Jakarta Kota	118
BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN	122
A. Kajian Teori Pendekatan Rancang Kota (Roger Trancik)	122
1. Kajian Figure/ Ground	122
a. Figure/ Ground Kota Lama Semarang - Stasiun Tawang	122
b. Figure/ Ground Kota Lama Jakarta - Stasiun Jakarta Kota	125
2. Kajian Linkage	127
a. Linkage Kota Lama Semarang - Stasiun Tawang	127
b. Linkage Kota Lama Jakarta - Stasiun Jakarta Kota	130
3. Kajian Place	132
a. Stasiun Tawang Sebagai Place di Kota Lama Semarang	132
b. Stasiun Jakarta Kota Sebagai Place di Kota Lama Jakarta	134
B. Kajian Elemen Perancangan Kota (Element of Urban Design)	135
1. Tata Guna Lahan (Land Use)	135
2. Tata Bentuk dan Massa Bangunan (Building Form and Massing)	138
3. Sirkulasi dan Parkir (Circulation and Parking)	141
4. Ruang Terbuka (Open Space)	145
5. Jalur Pejalan Kaki (Pedestriant Ways)	150
6. Pendukung Aktivitas (Activity Support)	152
7. Tanda-Tanda (Signage)	153
8. Preservasi (Preservation)	155
C. Kajian Citra Kota (Image of the City)	158
1. Jalur (Path)	158
2. Tepian (Edge)	161
3. Kawasan (District)	164
4. Simpul (Node)	166
5. Tengeran (Landmark)	168

D. Kajian Panorama Kota (Townscape)	171
1. Pemandangan Serial (<i>Serial Vision</i>)	171
a. <i>Serial Vision</i> Kota Lama Semarang – Stasiun Tawang	171
b. <i>Serial Vision</i> Kota Lama Jakarta – Stasiun Jakarta Kota	179
2. Kajian Content dan Place Penggal Suasana (<i>sequence</i>)	192
a. <i>Sequence</i> Kota Lama Semarang – Stasiun Tawang	192
b. <i>Sequence</i> Kota Lama Jakarta – Stasiun Jakarta Kota	211
E. Matrikulasi Keterkaitan Karakteristik Perancangan Kota	236
1. Matrikulasi Keterkaitan Karakter Penataan Massa	236
2. Matrikulasi Keterkaitan Karakter Keterhubungan	242
3. Matrikulasi Keterkaitan Karakter Makna Tempat	246
BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	250
A. Kesimpulan	250
B. Rekomendasi	253
DAFTAR PUSTAKA	254

DAFTAR GAMBAR

1.	Gb. II.1	Perbandingan pola kota Naarden dan Kota Lama Semarang	14
2.	Gb. II.2.	Perbandingan pola kota Simon Stevin dan Kota Lama Jakarta	15
3.	Gb. II.3.	Perbandingan <i>figure/ ground</i> , (a) Kota Parma dengan ground (ruang) yang figuratif dan (b) Kota St. Die dengan figure (massa) yang figuratif	22
4.	Gb. II.4.	Perbaikan dan pengendalian dua kawasan dengan menggunakan sistem <i>poche</i>	23
5.	Gb. II.5.	Pola dasar elemen solid	24
6.	Gb. II.6.	Pola Dasar Elemen Void	25
7.	Gb. II.7.	Lima elemen linkage visual, hubungan dilakukan secara diagramatis dengan pemakaian pohon-pohon, walaupun hubungan tersebut lebih sering tercapai dengan bangunan-bangunan sendiri	27
8.	Gb. II.8.	Tiga elemen linkage struktural secara diagramatis beserta contoh elemen linkage struktural dalam konteks kawasan	29
9.	Gb. II.9.	Sepuluh watak tempat statis di dalam kota sebagai salah satu instrumen yang memungkinkan pembahasan ruang terbuka di dalam kota secara kontekstual	31
10.	Gb. II.10.	Beberapa tipe ruang yang bersifat dinamis atau linear	32
11.	Gb. II.11.	Kesan yang timbul dalam perbandingan spasial antara tinggi dan lebar	33
12.	Gb. II.12.	Hubungan massa dan ruang secara morfologis	34
13.	Gb. II.13.	Rupa tampak bangunan yang memainkan peran penting dalam memberikan wajah terhadap identitas kawasannya	35
14.	Gb. II.14.	Skematik serial vision, menunjukkan perubahan emosi	61
15.	Gb. II.15.	Serial vision Westminster, menunjukkan pandangan awal hingga klimaks	61
16.	Gb. II.16.	Keseluruhan sebagai sebuah unit (a) Pelabuhan, (b) Pusat Kota di Sienna	68
17.	Gb. II.17.	Bentuk unit dari beberapa piazza di beberapa kota di Italia	69
18.	Gb. II.18.	Kekosongan Pusat di beberapa piazza	69
19.	Gb. IV.1.	Benteng De Hollander atau De Vijfhoek dan lingkungan sekitarnya	80
20.	Gb. IV.2	Benteng <i>De Europeesche Buurt</i> tahun 1756 menunjukkan pola tata ruang yang mirip dengan kondisi sekarang	81
21.	Gb. IV.3	Skematik jalur Jalan Pos Raya (Groote Postweg) melintasi benteng, menandai kebangkitan Kota Kolonial di Semarang	82
22.	Gb. IV.4.	Kondisi kota lama pasca dibongkarnya benteng dengan keberadaan stasiun Tawang di sebelah Utara Kota Lama	84
23.	Gb. IV.5.	Pola tata ruang kawasan kota lama yang mengikuti pola grid yang irregular	86
24.	Gb. IV.6.	Kondisi beberapa penggal bagian kota lama yang meskipun sudah diupayakan untuk direvitalisasi, namun terlihat masih lengang	87
25.	Gb. IV.7.	Stasiun Tawang sebagai salah satu fungsi kawasan yang Potensial	88
26.	Gb. IV.8.	Diagram arus sirkulasi di kota lama sekarang yang efektif mengurangi kemacetan lalu lintas, namun tidak efektif dari aspek pengalaman visualnya	90
27.	Gb. IV. 9.	Peta Semarang, menunjukkan keberadaan stasiun-stasiun di Kota Semarang	91
28.	Gb. IV.10.	Stasiun Semarang NIS di Tambaksari, berdiri pada 1867	93
29.	Gb. IV.11.	Tampak Stasiun Jurnatan	93
30.	Gb. IV.12.	Sketsa Perspektif Stasiun Poncol oleh Maclaine Pont	94
31.	Gb. IV.13.	Stasiun Tawang pada permulaan tahun 1920-an, terlihat open	

		space yang luas di depan stasiun dan level peil lantai yang masih sejajar antara bangunan stasiun dengan lingkungannya	96
32.	Gb. IV.14.	Stasiun Tawang pada awal 1990-an, tidak terlihat terlalu banyak perubahan pada bangunan	97
33.	Gb. IV. 15.	Tampak frontal Stasiun Tawang dengan foreground polder	98
34.	Gb. IV.16.	Peta Stasiun Tawang dan Kawasan Kota Lama sekitarnya	100
35.	Gb. IV. 17.	Gambar Peta Jayakarta pada tahun 1916	102
36.	Gb. IV.18.	Benteng Batavia 1650	103
37.	Gb: IV.19.	Lapangan terbuka di depan Balaikota pertengahan abad-XVIII, di sebelah kanan terdapat Gereja Belanda Baru	105
38.	Gb. IV.20.	Stasiun Jakarta Kota dan open space di depannya	107
39.	Gb. IV. 21.	Figure Ground Kota Lama Jakarta, menunjukkan pola grid Regular	109
40.	Gb. IV.22.	Diagram arus sirkulasi di kota lama Jakarta sekarang	113
41.	Gb. IV. 23.	Peta Jakarta, menunjukkan konstelasi stasiun sampai dengan tahun 1913	114
42.	Gb. IV. 24.	Gambar stasiun Meester Cornelis (Jatinegara)	115
43.	Gb. IV. 25.	Stasiun baru di Tanjung Priok, merupakan stasiun ujung	116
44.	Gb. IV. 26.	Peta Jakarta, menunjukkan konstelasi stasiun kereta api hingga tahun 1929	117
45.	Gb. IV. 27.	Stasiun Weltevreden (gambir) tahun 1928 sebelum menjadi stasiun modern seperti sekarang	118
46.	Gb. IV. 28.	Tampak Frontal Stasiun Benedenstad	119
47.	Gb. IV. 29.	Perspektif bangunan stasiun oleh biro arsitektur AIA	120
48.	Gb. IV. 30.	Bird-eye view kawasan stasiun Jakarta Kota, memperlihatkan hubungan dengan lingkungannya	120
49.	Gb. IV. 31.	Tampak Frontal Stasiun Jakarta Kota, dengan ruang terbuka di depannya berfungsi sebagai taman	121
50.	Gb.V.1.	Figure/ground Kota Lama Semarang	122
51.	Gb.V.2.	Tipe karakter pola dasar solid dan void kota lama Semarang	124
52.	Gb.V.3.	Figure / ground Kota Lama Jakarta	125
53.	Gb.V.4.	Tipe karakter pola dasar solid dan void kota lama Jakarta	127
54.	Gb.V.5.	Linkage visual Kota Lama Semarang - Stasiun Tawang	129
55.	Gb.V.6.	Linkage visual kawasan Kota Lama Jakarta – Stasiun Jakarta Kota	131
56.	Gb.V.7.	Koridor-koridor tidak berbentuk papan catur sebagai ruang terbuka dinamis, dan polder Tawang sebagai ruang terbuka statis	133
57.	Gb. V.8.	Koridor-koridor berbentuk papan catur sebagai ruang terbuka dinamis, dan Taman Stasiun Kota sebagai ruang terbuka statis	135
58.	Gb. V.9.	Land Use Kawasan Kota Lama Semarang	136
59.	Gb. V.10.	Land Use Kawasan Kota Lama Jakarta	137
60.	Gb. V.11.	Massa bangunan mengikuti bentuk blok trapesium dengan garis sempadan bangunan mendekati nol, dan stasiun Tawang sebagai massa linear pembatas	139
61.	Gb. V.12.	Massa bangunan mengikuti bentuk blok persegi panjang, dan bangunan stasiun Jakarta Kota yang merespon keberadaan jaringan jalan eksisting	141
62.	Gb. V.13.	Sirkulasi kawasan Kota lama Semarang–Stasiun Tawang masa lalu dan sekarang	143
63.	Gb. V.14.	Sirkulasi kawasan Kota Lama Jakarta–Stasiun Jakarta Kota masa lalu dan sekarang	145
64.	Gb. V.15.	Ruang terbuka primer dan sekunder di kawasan Kota Lama Semarang	147
65.	Gb. V.16.	Ruang terbuka primer dan sekunder di kawasan Kota Lama Jakarta	149
66.	Gb. V.17.	Gereja Blenduk dan Stasiun Tawang sebagai penanda kawasan yang memudahkan pengamat untuk berorientasi	

67.	Gb. V.18.	di dalam kawasan Kota Lama Semarang Museum Fatahillah dan Stasiun Jakarta Kota sebagai penanda kawasan yang memudahkan pengamat untuk berorientasi di dalam kawasan Kota Lama Jakarta	154
68.	Gb. V.19.	elemen <i>path</i> di Kawasan Kota Lama Semarang	155
69.	Gb. V.20.	elemen <i>path</i> di Kawasan Kota Lama Jakarta	159
70.	Gb. V.21.	elemen <i>edge</i> di Kawasan Kota Lama Semarang	160
71.	Gb. V.22.	elemen <i>edge</i> di Kawasan Kota Lama Jakarta	162
72.	Gb. V.23.	Stasiun Tawang dan Polder Tawang sebagai elemen <i>node</i> di kawasan Kota Lama Semarang	163
73.	Gb. V.24.	Stasiun Jakarta Kota dan Taman Stasiun Kota sebagai elemen <i>node</i> di kawasan Kota Lama Jakarta	167
74.	Gb. V.25.	Gereja Blenduk dan Stasiun Tawang sebagai elemen <i>landmark</i> di kawasan Kota Lama Semarang	168
75.	Gb. V.26.	Museum Fatahillah dan Stasiun Jakarta Kota sebagai elemen <i>landmark</i> di kawasan Kota Lama Jakarta	169
76.	Gb. V.27.	Urutan pandangan serial penggal Jl. Cendrawasih	170
77.	Gb. V.28.	Rangkuman penggal suasana pada penggal Jl. Cendrawasih	171
78.	Gb. V.29.	Urutan pandangan serial penggal Jl. Perkutut	172
79.	Gb. V.30.	Rangkuman penggal suasana pada penggal Jl. Perkutut	173
80.	Gb. V.31.	Urutan pandangan serial penggal Jl. Kedasih	174
81.	Gb. V.32.	Rangkuman penggal suasana pada penggal Jl. Kedasih	174
82.	Gb. V.33.	Urutan pandangan serial penggal Jl. Nuri	175
83.	Gb. V.34.	Rangkuman penggal suasana pada penggal Jl. Nuri	175
84.	Gb. V.35.	Urutan pandangan serial penggal Jl. Merpati	176
85.	Gb. V.36.	Rangkuman penggal suasana pada penggal Jl. Merpati	176
86.	Gb. V.37.	Urutan pandangan serial dari arah Jembatan mBerok	177
87.	Gb. V.38.	Rangkuman penggal suasana akses ke stasiun Tawang dari arah Jembatan mBerok	177
88.	Gb. V.39.	Urutan pandangan serial penggal Jl. Pos Kota	178
89.	Gb. V.40.	Rangkuman penggal suasana pada penggal Jl. Pos Kota	179
90.	Gb. V.41.	Urutan pandangan serial penggal Jl. Pintu Besar Utara	180
91.	Gb. V.42.	Rangkuman penggal suasana penggal Jl. Pintu Besar Utara	181
92.	Gb. V.43.	Urutan pandangan serial penggal Jl. Pintu Besar Timur	182
93.	Gb. V.44.	Rangkuman penggal suasana penggal Jl. Pintu Besar Timur	183
94.	Gb. V.45.	Urutan pandangan serial penggal Jl. Petak Baru	184
95.	Gb. V.46.	Rangkuman penggal suasana pada penggal Jl. Petak Baru	185
96.	Gb. V.47.	Urutan pandangan serial penggal Jl. Pintu Besar Selatan	186
97.	Gb. V.48.	Rangkuman penggal suasana pada penggal Jl. Pintu Besar Selatan	187
98.	Gb. V.49.	Urutan pandangan serial penggal Jl. Pinangsia Timur	188
99.	Gb. V.50.	Rangkuman penggal suasana pada penggal Jl. Pinangsia Timur	188
100.	Gb. V.51.	Urutan pandangan serial penggal Jl. Pinangsia Barat	189
101.	Gb. V.52.	Rangkuman penggal suasana pada penggal Jl. Pinangsia Barat	190
102.	Gb. V. 52.	Penggal Suasana 1 Jl. Cendrawasih	191
103.	Gb. V. 53.	Penggal Suasana 2 Jl. Cendrawasih	192
104.	Gb. V. 54.	Penggal Suasana 3 Jl. Cendrawasih	193
105.	Gb. V. 55.	Penggal Suasana 4 Jl. Cendrawasih	193
106.	Gb. V. 56.	Penggal Suasana 5 Jl. Cendrawasih	194
107.	Gb. V. 57.	Penggal Suasana 1 Jl. Perkutut	195
108.	Gb. V. 58.	Penggal Suasana 2 Jl. Perkutut	195
109.	Gb. V. 59.	Penggal Suasana 3 Jl. Perkutut	196
110.	Gb. V. 60.	Penggal Suasana 4 Jl. Perkutut	197
111.	Gb. V. 61.	Penggal Suasana 5 Jl. Perkutut	197
112.	Gb. V. 62.	Penggal Suasana 1 Jl. Kedasih	198
113.	Gb. V. 63.	Penggal Suasana 2 Jl. Kedasih	199
114.	Gb. V. 64.	Penggal Suasana 3 Jl. Kedasih	199
115.	Gb. V. 65.	Penggal Suasana 4 Jl. Kedasih	200
116.	Gb. V. 66.	Penggal Suasana 1 Jl. Nuri	201
			202

117.	Gb. V. 67.	Penggal Suasana 2 Jl. Nuri	203
118.	Gb. V. 68.	Penggal Suasana 3 Jl. Nuri	204
119.	Gb. V. 69.	Penggal Suasana 1 Jl. Merpati	205
120.	Gb. V. 70.	Penggal Suasana 2 Jl. Merpati	205
121.	Gb. V. 71.	Penggal Suasana 3 Jl. Merpati	206
122.	Gb. V. 72.	Penggal Suasana 1 dari Jembatan mBerok	207
123.	Gb. V. 73.	Penggal Suasana 2 dari Jembatan mBerok	207
124.	Gb. V. 74.	Penggal Suasana 3 dari Jembatan mBerok	208
125.	Gb. V. 75.	Penggal Suasana 4 dari Jembatan mBerok	209
126.	Gb. V. 76.	Penggal Suasana 5 dari Jembatan mBerok	209
127.	Gb. V. 77.	Penggal Suasana 1 Jl. Pos Kota	211
128.	Gb. V. 78.	Penggal Suasana 2 Jl. Pos Kota	212
129.	Gb. V. 79.	Penggal Suasana 3 Jl. Pos Kota	212
130.	Gb. V. 80.	Penggal Suasana 4 Jl. Pos Kota	213
131.	Gb. V. 81.	Penggal Suasana 5 Jl. Pos Kota	214
132.	Gb. V. 82.	Penggal Suasana 1 Jl. Pintu Besar Utara	215
133.	Gb. V. 83.	Penggal Suasana 2 Jl. Pintu Besar Utara	215
134.	Gb. V. 84.	Penggal Suasana 3 Jl. Pintu Besar Utara	216
135.	Gb. V. 85.	Penggal Suasana 4 Jl. Pintu Besar Utara	217
136.	Gb. V. 86.	Penggal Suasana 5 Jl. Pintu Besar Utara	218
137.	Gb. V. 87.	Penggal Suasana 6 Jl. Pintu Besar Utara	218
138.	Gb. V. 88.	Penggal Suasana 1 Jl. Pintu Besar Timur	219
139.	Gb. V. 89.	Penggal Suasana 2 Jl. Pintu Besar Timur	220
140.	Gb. V. 90.	Penggal Suasana 3 Jl. Pintu Besar Timur	220
141.	Gb. V. 91.	Penggal Suasana 4 Jl. Pintu Besar Timur	221
142.	Gb. V. 92.	Penggal Suasana 5 Jl. Pintu Besar Timur	222
143.	Gb. V. 93.	Penggal Suasana 6 Jl. Pintu Besar Timur	222
144.	Gb. V. 94.	Penggal Suasana 7 Jl. Pintu Besar Timur	223
145.	Gb. V. 95.	Penggal Suasana 1 Jl. Petak Baru	224
146.	Gb. V. 96.	Penggal Suasana 2 Jl. Petak Baru	225
147.	Gb. V. 97.	Penggal Suasana 3 Jl. Petak Baru	225
148.	Gb. V. 98.	Penggal Suasana 4 Jl. Petak Baru	226
149.	Gb. V. 99.	Penggal Suasana 5 Jl. Petak Baru	227
150.	Gb. V. 100.	Penggal Suasana 1 Jl. Pintu Besar Selatan	227
151.	Gb. V. 101.	Penggal Suasana 2 Jl. Pintu Besar Selatan	228
152.	Gb. V. 102.	Penggal Suasana 3 Jl. Pintu Besar Selatan	229
153.	Gb. V. 103.	Penggal Suasana 4 Jl. Pintu Besar Selatan	229
154.	Gb. V. 104.	Penggal Suasana 1 Jl. Pinangsia Timur	230
155.	Gb. V. 105.	Penggal Suasana 2 Jl. Pinangsia Timur	231
156.	Gb. V. 106.	Penggal Suasana 3 Jl. Pinangsia Timur	232
157.	Gb. V. 107.	Penggal Suasana 4 Jl. Pinangsia Timur	232
158.	Gb. V. 108.	Penggal Suasana 1 Jl. Pinangsia Barat	233
159.	Gb. V. 109.	Penggal Suasana 2 Jl. Pinangsia Barat	234
160.	Gb. V. 110.	Penggal Suasana 3 Jl. Pinangsia Barat	235

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Tabel Indikator Bagian Suatu Konfigurasi Kawasan	70
Tabel 2. Matrikulasi Keterkaitan Karakteristik Penataan Massa	236
Tabel 3. Matrikulasi Keterkaitan Karakteristik Keterhubungan	242
Tabel 4. Matrikulasi Keterkaitan Karakteristik makna Tempat	246

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Salah satu peninggalan pemerintah kolonial Belanda yang hingga kini masih dapat kita lihat dengan nyata adalah kota-kota Lama yang kental sekali menerima pengaruh kebudayaan barat (*occidental*). Hampir setiap kota besar di Indonesia, terutama kota-kota pelabuhan di pulau Jawa mempunyai kawasan Kota Lama peninggalan masa kolonial. Mula-mula kawasan tersebut didesain sebagai kota benteng, namun seiring dengan perkembangan jaman, dan semakin aman dan mantapnya situasi politik dan ekonomi, pada kurun waktu abad XIX lambat laun benteng-benteng yang ada mulai dihancurkan dan kota-kota yang ada semakin berkembang menjadi kota pemerintahan dan perdagangan. Dalam wilayah bekas benteng tersebut berkembang pusat kota dengan bentuk dan gaya arsitektural kota-kota abad pertengahan (*medieval*). (Ismail, 1999)

Seiring dengan semakin berkembangnya aktifitas perdagangan antar kota-kota di pulau Jawa, semakin dirasakan perlu adanya suatu moda transportasi yang lebih efektif dan efisien, selain jalur transportasi laut dengan menggunakan kapal. Salah satu solusi permasalahan transportasi yang diperkenalkan adalah kereta api, yang secara resmi dirintis untuk pertama kali di kota Semarang. Kereta api mulai diperkenalkan di masa pemerintahan Hindia Belanda melalui *NV Nederlandsch Indische Spoorweg Mij* (NISM) antara desa Kemijen di Semarang dengan Tanggung yang berjarak 26 km, dan mulai dilalui KA tanggal 17 Juni 1868, setelah pada 17 Juni 1864 dimulai pencangkulan

pertama pembangunan rel oleh Gubernur Jenderal Baron Sloet van Deen Beele.

Keberadaan stasiun kereta api pada perkembangan selanjutnya menjadi mutlak diperlukan sebagai prasarana penunjang keberadaan kereta api dan jalur relnya. Melalui stasiun-stasiun inilah penumpang dan barang naik dan turun untuk mencapai kota-kota tujuan dengan cepat dan murah. Stasiun kereta api, terutama pada masa pemerintahan kolonial, merupakan prasarana transportasi yang penting bagi masyarakat, pengusaha, dan pemerintah karena fungsinya yang cukup vital dan strategis (Joe, 1933). Oleh karena itu tidak terlalu mengherankan apabila perancangan sebuah stasiun selalu mempunyai kaitan yang erat dengan perancangan tata kota yang ada maupun rencana pengembangan kota pada masa selanjutnya.

Kereta api sendiri merupakan alat transportasi yang terikat pada suatu jalur tetap (rel kereta api), sehingga pergerakannya kurang fleksibel jika dibandingkan dengan moda transportasi lainnya. Hal ini pula yang menyebabkan stasiun besar selalu berada di tengah kota (Subarkah, 1983) atau setidaknya berada di lokasi yang pada masa itu direncanakan sebagai pusat kota, terlebih jika dikaitkan dengan keberadaan pelabuhan di kota-Kota Lama. Jaringan rel yang ada juga dihubungkan dengan pelabuhan dalam kaitannya dengan kegiatan perdagangan antar pulau dan antar negara. Dari sisi praktisnya, semakin dekat keberadaan stasiun dengan pusat kegiatan kota, maka jalur pergerakan (*movement link*) menggunakan moda transportasi lainnya dari stasiun menuju bagian-bagian kota menjadi lebih dekat pula.

Dari sudut pandang arsitektural dan persyaratan teknis perkereta apian, suatu stasiun selalu mempunyai desain arsitektur yang unik dan berkrakter kuat, yang berkaitan erat dengan tata ruang kawasan di sekitarnya. Hal ini, selain karena menilik fungsinya, suatu stasiun kereta api juga mempunyai banyak persyaratan yang bersifat teknis yang mutlak untuk dipenuhi, antara lain panjang emplasemen, kebutuhan peron, jalur rel, dan jalur langsir untuk manuver kereta api. Oleh karena itu, stasiun di kota-kota besar selalu mempunyai potensi untuk menjadi *landmark* bagi kawasan di sekitarnya, sehingga dimungkinkan untuk memainkan peran sebagai salah satu elemen kota yang penting dan bermakna.

Dari artefak berupa kawasan Kota Lama yang ditinggalkan, dapat dilihat dan dirasakan kepekaan para arsitek dan perencana kota pada masa lalu dalam mendesain bangunan dan kawasan, serta merencanakan dan merancang integrasi antara bangunan (dalam hal ini bangunan stasiun) sebagai karya arsitektur dengan perancangan Kota Lama secara keseluruhan. Patut diduga bahwa upaya mendesain kawasan pada masa lalu selalu berpedoman pada kaidah-kaidah perancangan kota yang cukup baik dan terpadu, sehingga bangunan dan kota mampu memainkan perannya dalam mengasah emosi pengamat, baik dalam kualitas visualnya maupun konsep perancangan kotanya secara keseluruhan.

Dalam perkembangan selanjutnya, memasuki era pemerintahan Republik Indonesia, walaupun stasiun kereta api tetap memainkan peran pentingnya, namun kontekstualitasnya dengan kawasan di sekitarnya sedikit banyak mulai mengalami distorsi. Terutama dengan munculnya fenomena bergesernya pusat kota dari

Kota Lama ke bagian-bagian lain suatu kota, kota-Kota Lama yang ada menjadi kurang menarik lagi sebagai pusat kota berkaitan dengan kurangnya fasilitas pendukung serta menurunnya kualitas lingkungan di kota-Kota Lama tersebut (Ismail, 1999).

Kebijakan-kebijakan permasalahan perkotaan, seringkali hanya melihat dari sisi praktis-ekonomis saja, tanpa (dengan sangat serius) memperhatikan kontekstualitas sejarah suatu pusat kawasan dan mengabaikan konsep-konsep perancangan kota sesuai dengan konsep awalnya. Dalam hal ini kebijakan yang kurang tepat justru mengaburkan makna desain kawasan dan kualitas visual kawasan, serta konsep-konsep perancangan kota yang telah didesain sedemikian rupa pada masa lalu, sebagai salah satu kekayaan sejarah dan arsitektural sebuah kota.

Sebagai contoh kasus, baik Kota Lama maupun keberadaan stasiun kereta api di kawasan Kota Lama itu sendiri telah diinventarisir sebagai bangunan cagar budaya. Namun dalam beberapa hal, upaya konservasi dan perencanaan serta desain kawasan yang dilakukan belum mengoptimalkan integrasi desain *urban* antara Kota Lama yang ada dengan keberadaan stasiun kereta apinya, yang mana patut diduga merupakan bagian dari konfigurasi Kota Lama, yang secara nyata selalu aktif sepanjang hari.

Penelitian yang dilakukan akan mengambil dua stasiun besar di Jawa sebagai bahan kajian. Stasiun yang dipilih merupakan stasiun besar dan berkaitan erat, serta terletak di kawasan Kota Lama di kotanya masing-masing. Diharapkan dengan membandingkan dan melakukan observasi eksploratif serta komparasi pada dua stasiun besar di kawasan Kota Lama yaitu stasiun Tawang (Kota Lama

Semarang) dan Stasiun Jakarta Kota (Kota Lama Jakarta), maka akan dapat diidentifikasi keterkaitan antara keberadaan sebuah stasiun kereta api di kawasan Kota Lama dengan konfigurasi Kota Lama yang ada disekitarnya, terutama jika dikaji dari sudut pandang teori-teori perancangan kota (*urban design*).

B. Perumusan Masalah

Stasiun Kereta api sebagai prasarana transportasi yang vital pada masa lalu, sangat mungkin diposisikan sebagai elemen penting yang harus direspons secara khusus dalam konteks perancangan kota. Selain itu, dengan desainnya yang menonjol dan berkarakter kuat, stasiun - stasiun besar berpotensi menjadi *landmark* kawasan, sehingga mampu memainkan peran sebagai elemen yang spesifik di dalam konfigurasi kawasan Kota Lama.

Kurangnya dasar-dasar pemahaman terhadap aspek-aspek perancangan kota di kawasan Kota Lama, khususnya di kawasan stasiun kereta api sebagai salah satu bagian Kota Lama, dalam jangka panjang dapat mengakibatkan dirumuskannya kebijakan penataan dan pengembangan kawasan yang kurang tepat. Oleh karena itu diperlukan kajian terhadap kawasan yang dimaksud, terutama dari sudut pandang teori perancangan kota.

C. Research Question

Yang menjadi *pertanyaan penelitian* dalam penelitian ini adalah:

Bagaimanakah keterkaitan karakter perancangan kota di kawasan stasiun kereta api sebagai bagian konfigurasi kawasan Kota Lama di sekitarnya, terutama jika dikaji dari sudut pandang teori-teori perancangan kota ?

D. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui keterkaitan karakter perancangan kota di kawasan stasiun kereta api di dalam lingkungan kawasan Kota Lama berdasarkan kerangka teori-teori perancangan kota (*urban design*).

E. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan mempunyai dua manfaat yaitu:

1. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan dan pertimbangan bagi pemerintah daerah setempat, untuk merencanakan kawasan di sekitar stasiun kereta api, khususnya pada masa yang akan datang. Rekomendasi dan hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu acuan dalam merumuskan kebijakan yang berkenaan dengan penataan kawasan di sekitar stasiun kereta api yang menjadi obyek penelitian, terutama kebijakan-kebijakan yang menyangkut aspek konservasi dan perancangan kota (*urban design*).

2. Manfaat Teoritis

Dapat menjadi masukan dan bahan kajian bagi pemerhati masalah perkotaan dan kalangan akademisi untuk dapat disempumakan dan dikaji dari aspek-aspek perkotaan yang lainnya.

F. Lingkup Penelitian

Lingkup pembahasan penelitian ini hanya dibatasi pada:

1. Lingkup substansial

Pembahasan pada naskah ini hanya dibatasi pada kajian mengenai stasiun kereta api dan kawasan sekitarnya sebagai bagian integral dari konfigurasi Kota Lama, terutama jika dikaji dari sudut pandang perancangan kota (*urban design*).

2. Lingkup spasial

Pembahasan secara spasial pada penelitian ini hanya dibatasi pada dua stasiun kereta api besar yaitu stasiun Tawang di Semarang dan stasiun Jakarta Kota di Jakarta, serta kawasan di sekitarnya yaitu kawasan Kota Lama Semarang dan kawasan Kota Lama Jakarta.

G. Keaslian Penelitian

Sejauh pengamatan penyusun, dengan segala keterbatasannya, hingga saat ini belum pernah dilakukan penelitian yang secara khusus meneliti tentang konfigurasi tata ruang kawasan Kota Lama yang secara langsung dikaitkan dengan keberadaan stasiun kereta api.

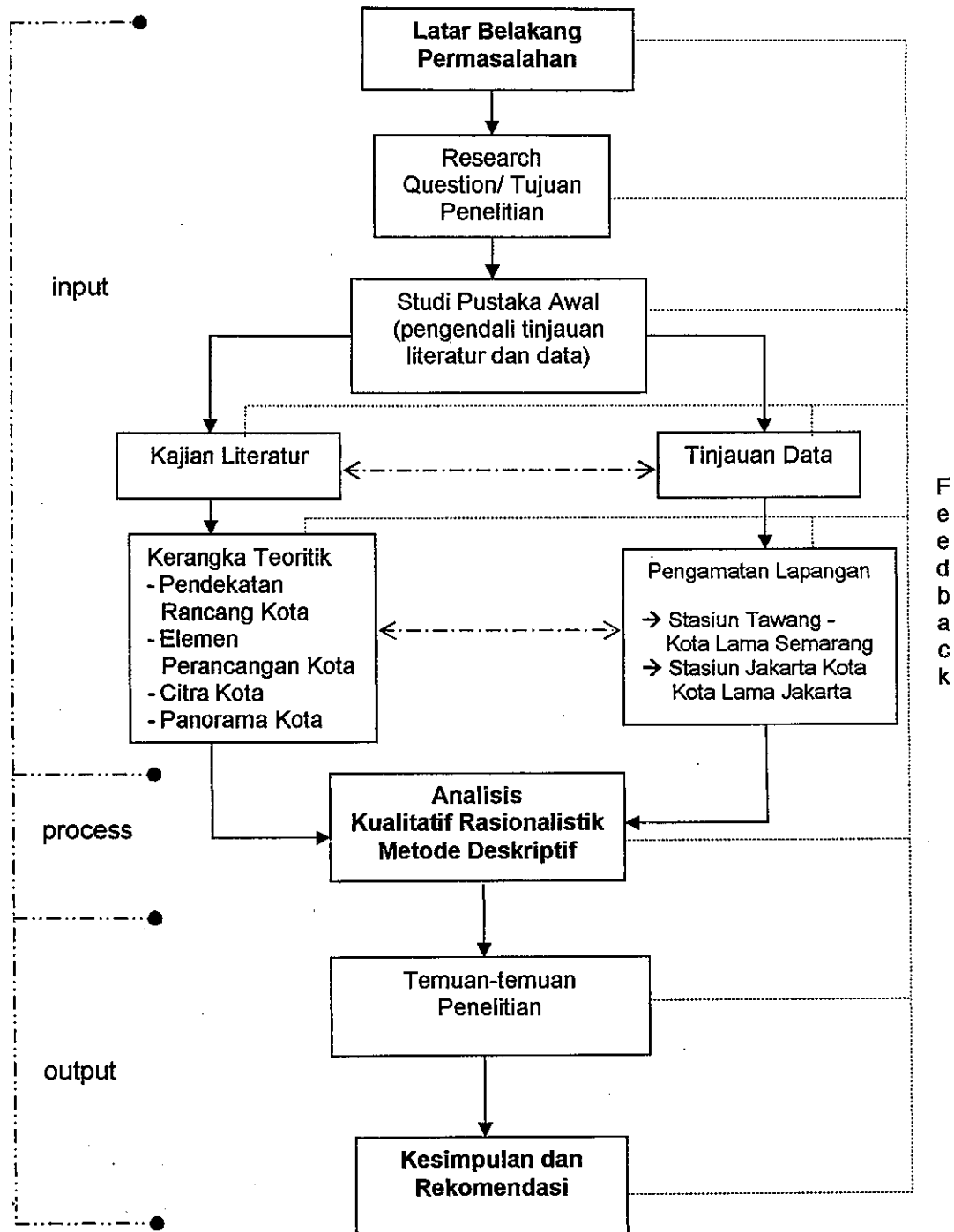
Namun, penelitian yang berkaitan dengan kota-Kota Lama telah banyak dilakukan antara lain oleh Rita Walarentina (1992), thesis di ITB, dengan Judul *Dasar-Dasar Implementasi Kegiatan Preservasi*

*

Historis Bangunan Dan Lingkungan di DKI Jakarta dengan studi kasus Oud Batavia-Jakarta Kota, serta penelitian oleh Yusuf Ismail (1999), thesis di Undip, dengan judul Konfigurasi Ruang dan Bangunan Kawasan Kota Lama dengan studi kasus di Kota Lama Jakarta, Semarang, dan Surabaya.

Penyusun bersedia menerima masukan dan saran terutama demi kepentingan penelitian ini secara ilmiah teoritis maupun praktis.

I. Alur Pikir



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Kota Kolonial/ Kota Lama

1. Kota Benteng Di Eropa

Di zaman abad pertengahan di benua Eropa, kota-kotanya tumbuh dan berkembang, sesuai dengan muncul dan berkuasanya kaum industri dan pedagang, yang kemudian dilengkapi dengan berbagai lembaga sosial, ekonomi, politik dan religi. Penduduk *town* karena tinggal mula-mula di benteng (*burgh; burg*) dinamakan kaum *burgher (burger)* penduduk yang tinggalnya di luar kota yang umumnya bertani disebut kaum *folk* (rakyat biasa).

Berbagai sebutan kota dalam bahasa kita akhir-akhir ini seperti *metropol* dan *suburban* misalnya, ternyata berakar pada sejarah perkotaan di Eropa kuno. Di Yunani kuno kota-kota yang merupakan republik kecil serba terpencar di wilayah pegunungan disebut sebagai *polis*; dari kata ini lalu muncul kata politik. Adapun kota-kota berupa benteng pasukan pendudukan Romawi di negeri-negeri Eropa disebut *urbis*; lahan di luar kota di atas bekas parit-parit yang mengelilingi namanya *suburbis*. Dari situ muncul sebutan *urban* dan *suburban*. Adapun pedesaan di luar kota yang penduduknya bertani disebut: *rus*; dari kata ini lahir sebutan *rural*, *ruralisasi*, *ruralisme* dan sebagainya.

Dari sejarah abad pertengahan dimaklumi bahwa kota-kota yang terdapat di Eropa sekarang, sebagian bermula dari benteng yang oleh raja atau pangeran digunakan sebagai kubu pertahanan atau pemerintahan terhadap wilayah di sekelilingnya. Sosiolog Alfred Weber menyebut

benteng-benteng tersebut dengan istilah Yunani: *oikos*, untuk melukiskan pula fungsinya sebagai sistem sosial di mana kewibawaan penguasa sifatnya patrimonial.

Zijderveld (dalam Daldjoeni, 1998) menjelaskan pemikiran Weber itu sebagai berikut. Suatu benteng barulah dapat dinamakan kota, apabila di dalamnya bertempat tinggal kaum pedagang dan tukang yang bekerja untuk keperluan pasar. Dengan demikian ingin dijelaskan bahwa sebuah kota bukanlah melulu berfungsi sebagai tangsi militer dan pusat pamongpraja, tetapi terutama juga sebagai pusat perdagangan dan pertukangan yang memungkinkan berfungsinya pasar dalam kota. Di pasar itu bertemulah kaum produsen dengan konsumen baik yang bertempat tinggal di kota itu sendiri maupun mereka yang datang dari luar kota yaitu pedesaan agraris. Kota dan pedesaan jadinya bukan dua hal yang berlawanan melainkan dua-duanya mewujudkan suatu kesatuan ekonomis. Semakin lancar berkembangnya kota itu menjadi pusat perdagangan, semakin luas pula cakupan geografis pasarnya. Bagi kota-kota *hansa* di zaman itu benua Eropa masih terlalu luas dan merupakan pasaran yang terlalu kecil. .

Pirenne (dalam Daldjoeni, 1998) dalam membahas benteng-benteng di Eropa yang didirikan orang-orang Romawi, berpendapat bahwa fungsinya semula ada dua yakni sebagai *oikos* dan pasar. Tetapi menjelang abad ke IX hal itu berubah total. Penyebabnya adalah datangnya krisis ekonomi sebagai akibat dari kemenangan kaum Islam di kawasan laut Tengah; dengan demikian kotakota di Eropa kehilangan fungsinya sebagai pasar. Pada zaman raja-raja Charles dan penerusnya kota menjadi kubu pertahanan dan kubu agama Katolik karena ditempati oleh uskupuskup, tetapi kegiatan perekonomian macet dan golongan

menengah dalam masyarakat juga absen sama sekali. Pada abad ke IX para uskup betul-betul yang nampak menguasai kota.

Baru pada abad ke XI, ketika kekuatan Islam mulai patah di kawasan Laut Tengah, kegiatan ekonomi di benua Eropa mulai hidup kembali untuk maju dengan pesat. Tidak mengherankan apabila kota-kota di tepi Laut Tengah seperti Venesia yang berhubungan erat sekali dengan Konstantinopel menjadi pusat utama perdagangan. Adapun di Eropa Utara baru kemudian muncul kota-kota dagang Ghent dan Brugge di Vlaanderen (Belgia sekarang). Sejak abad ke XI itu, kota disamping berotonomi di bidang ekonomi juga dibidang budaya dan kemudian politik. Dengan identitas kekotaan yang lengkap itu kota menjadi kekuasaan politik di Eropa.

2. Perkembangan Kota Kolonial Belanda di Indonesia

Di Indonesia, bangunan Kolonial mulai berkembang sejak kedatangan bangsa Eropa ke Indonesia yang semula bertujuan berdagang. Bangsa Eropa yang pertama datang ke Indonesia, sebenarnya bangsa Portugis pada tahun 1509. Usaha pendudukan dilakukan sekitar tahun 1511, di Maluku yang terkenal hasil rempah-rempahnya. Karena ketegangan dengan masyarakat pribumi, maka dibangun benteng-benteng di sekitar perumahan bangsa Eropa, untuk melindungi diri dari serangan para pribumi. Belanda dengan sistem dagang yang dikenal dengan VOC-nya, mulai membangun markas di Makasar, yaitu Fort Rotterdam.

Jakarta pada masa lalu juga merupakan bekas benteng kota Batavia. Benteng Batavia ini direncanakan dengan pola grid dan merupakan kota air seperti di Belanda, dengan tujuan simbolisme

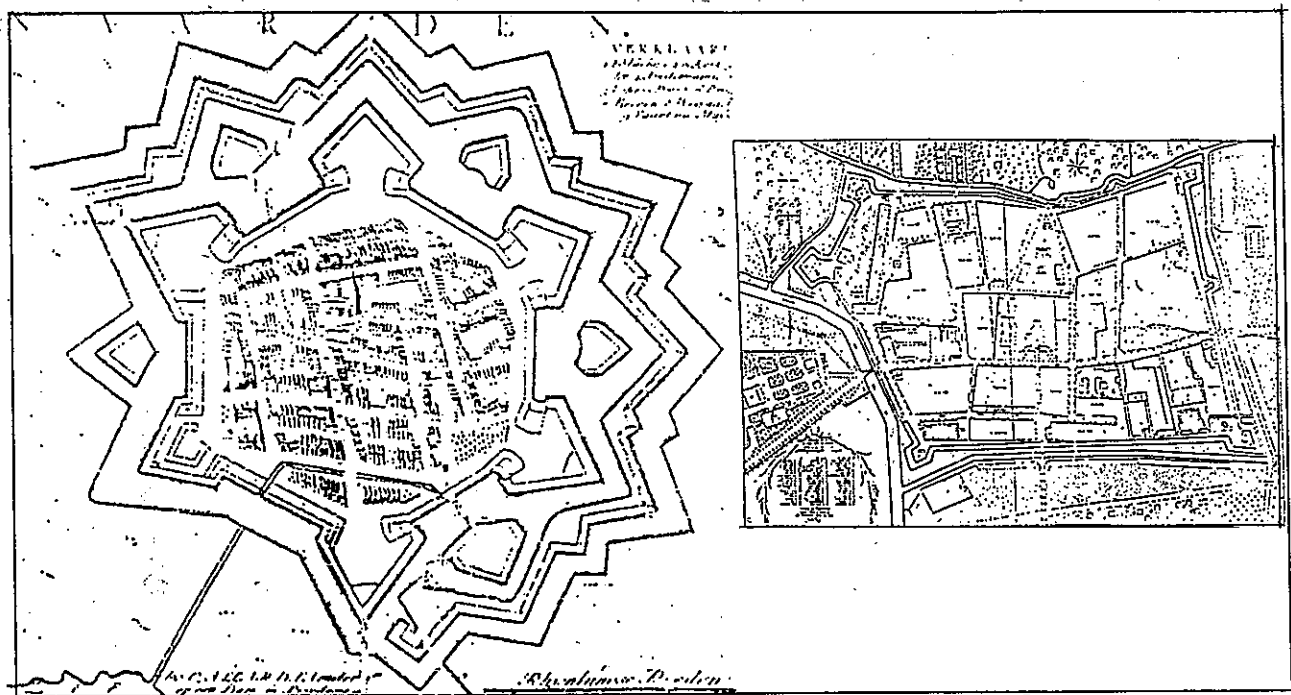
kekuasaan dan untuk faktor keamanan terhadap serangan musuh dari luar. Setelah benteng dirobohkan dan kota berkembang menjadi pusat pemerintahan maka dibangunlah gedung pusat-pusat pemerintahan dan fasilitas sosial yang lain seperti gereja yang terletak di tengah-tengah kota benteng. Sebagai pusat kotanya adalah square dengan bangunan Balai Kota dan gereja. Semua kegiatan yang menyangkut kehidupan warga kota di pusatkan di square ini, yang merupakan *city hall*. Begitu juga yang terjadi di Kota Lama Semarang bahwa pusat kotanya pada waktu itu adalah berupa *city hall* yang dilengkapi dengan square dan gereja. Dengan melihat struktur kota yang disebutkan sesuai dengan sejarah di atas maka Kota-kota Lama tersebut seperti pada kota-kota benteng Medieval, dengan pola pergerakan organisasi kota yang memusat dan, pergerakan dari pinggir kota ke pusat kota dan sebaliknya pihak pusat kota mengontrol pinggir kota dengan mudah karena faktor keamanan. Pola pergerakan ini secara umum membentuk aksis mata angin Utara-Selatan dan Barat-Timur serta pola organisasi yang memusat di pusat kota seperti juga pada kota-kota di Jawa.

Kalau kita amati yang sekarang terjadi di Kota Lama saat ini, baik di Jakarta dan Semarang maka pola pergerakan yang terjadi tidak memikirkan kepada konsep sistem pergerakan memusat guna memperoleh pengalaman ruang yang signifikan serta mode angkutan yang cocok di Kota Lama dengan berjalan kaki tetapi lebih mementingkan kepada faktor kepadatan transportasi yaitu dengan penerapan *one way traffict* pada jalan-jalan utama. Kondisi ini sangat merugikan terutama pada titik-titik rentetan perspektif yang menghasilkan kontinuitas visual yang sangat bagus, karena masyarakat tidak pernah antusias terhadap masalah

ini serta memikirkan mode transportasi apa yang cocok pada radius tertentu di Kota Lama.

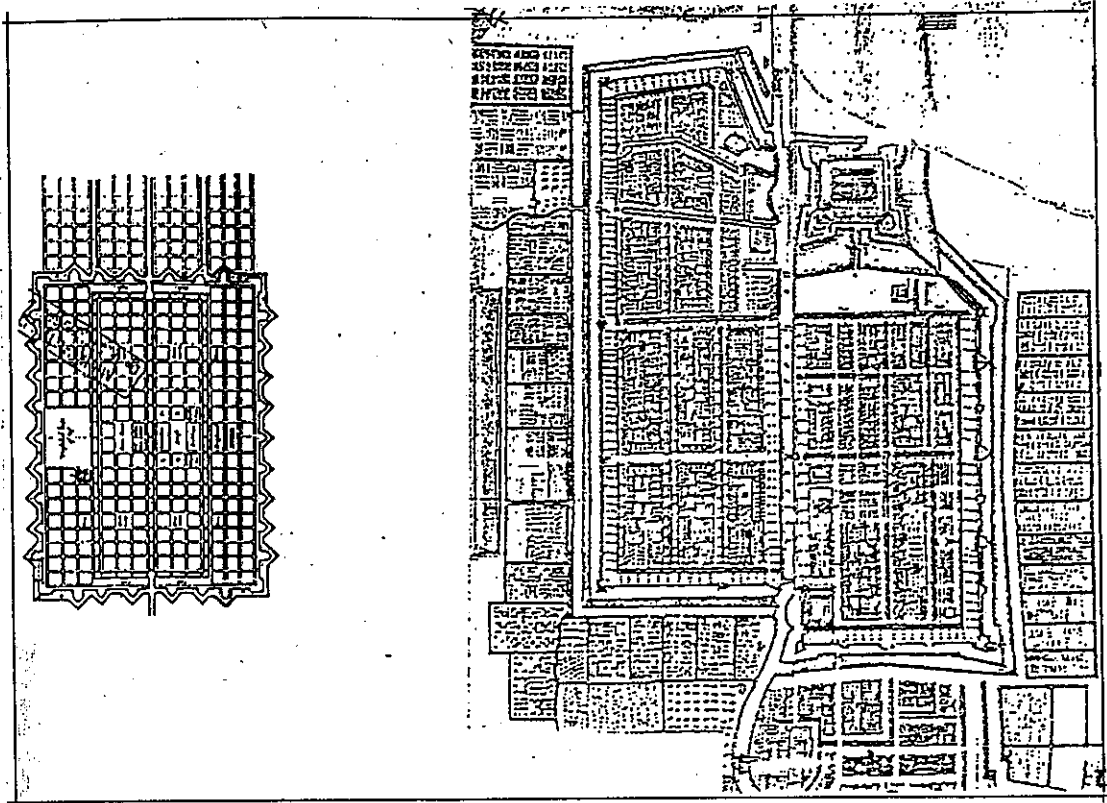
3. Tipe Urban Solid dan Void di Kota Lama

Kota-kota benteng era Renaissance seperti di kota *Colonia Agritina* dan kota Naarden di Amsterdam Timur (A.E.J.Monis, dalam Ismail, 1999) memperlihatkan pola ruang kota yang mirip dengan Kota Lama Semarang.



Gb. II.1 Perbandingan pola kota Naarden dan Kota Lama Semarang
Sumber: Ismail, 1999

Sedangkan kota-kota bentuk grid pada era Renaissance oleh Simon Stevin, pola ruang kotanya hampir mirip dengan Kota Lama Jakarta, kota direncanakan dengan kanal sebagai transportasi utama.



Gb. II.2. Perbandingan pola kota rancangan Simon Stevin dan Kota Lama Jakarta
Sumber: Ismail, 1999

Trancik (1986) mengatakan bahwa sistem solid-void yang diperlihatkan di peta kota Roma yang dibuat oleh Nolli memperlihatkan

- Bangunan yang menutupi kawasan adalah lebih padat dari pada *exterior space*.
- Hubungan *figure-ground* adalah satu keseluruhan yang koheren, hubungan utama antara pola blok bangunan individu dan obyek bangunan dibedakan oleh *civic space* nya yang lebih besar di depan dan bidang utama yang rapat sekali.
- *Civic Building* dihubungkan dengan *urban poche* yang merupakan bidang spasial solid yang menghubungkan konfigurasi eksterior void dan menggunakan bangunan untuk void mereka yang berdekatan, membuat semacam kesan yang menerus pada perencanaan.

Tipologi solid dan void Kota Lama Jakarta adalah memperlihatkan tipologi **grid**, sedangkan Kota Lama Semarang memperlihatkan tipologi modifikasi **grid** (grid organik).

Hal tersebut ditunjukkan dengan adanya bentuk blok bangunan dengan **sudut** yang siku dan arus pergerakan yang lurus-lurus untuk Kota Lama Jakarta. Sedangkan untuk Kota Lama Semarang ditunjukkan dengan **adanya** bentuk-bentuk blok kota yang merupakan campuran antara **bentuk** trapesium dan sudut siku, serta arus pergerakan yang berliku-liku.

Pada *figure-ground* di kedua Kota Lama tersebut, tipe urban solid yang kita **temukan** paling menonjol untuk Kota Lama Jakarta adalah pada bangunan bekas Balai Kota Batavia atau Museum Fatahillah dengan monumen **bangunan** air yang berbentuk segi delapan di pusat square dan monumen **meriam** yang membentuk satu garis sumbu, sedangkan untuk Kota Lama Semarang adalah bangunan Gereja Blenduk dan *Paradeplein*.

Tipe *urban solid-void* pada kedua Kota Lama dapat dilihat bahwa untuk Kota Lama Jakarta dan Semarang terdapat tiga elemen urban solid sebagai **berikut**:

- Monumen Publik berupa bangunan air segi delapan dan bangunan Balai Kota Batavia untuk Kota Lama Jakarta, bangunan Gereja Blenduk untuk Kota Lama Semarang.
- Bidang utama dari urban block, di mana untuk Kota Lama Jakarta berbentuk empat persegi panjang/kubus, sedangkan untuk Kota Lama Semarang berbentuk campuran antara trapesium dan empat persegi panjang.

- Tepi (*edge*) yang ditegaskan dengan bangunan-bangunan karena di kedua Kota Lama tersebut bangunan saling berdempetan.

Sedangkan tipe urban void yang perwujudannya bermacam-macam fungsi di *exterior space* kota antara lain:

- *Inner block void zone* transisi *semiprivate* ada di kedua Kota Lama, tetapi *entry foyers* yang membuat pengamat merasa masuk ke kawasan Kota Lama hanya ada di Kota Lama Semarang yaitu dengan adanya Jembatan Mberok.
- Jaringan jalan dan *square* menghubungkan bidang blok utama dan berisi aktivitas publik kehidupan kota. Hal ini yang paling berhasil adalah di Kota Lama Jakarta karena ada aktivitas pendukung yaitu fungsi gedung bekas Balai Kota Batavia untuk Museum Fatahillah. Sedangkan untuk Kota Lama Semarang *square*nya berubah untuk Taman Kota, yang mana sekarang sedang diupayakan untuk dikembalikan menjadi *square paradeplein*.

4. Sistem Distrik Kota Lama

Menurut Susana Torre (dalam Trancik 1986: 100) mengatakan urban void ada pada suatu tempat sebagai simbol untuk pertemuan manusia, serta mempresentasikan antara individual dan kolektif. Space adalah media untuk mengalami *urban experience*, memberikan sekuen antara daerah publik dan private. Orientasi spatial ditegaskan dengan konfigurasi *urban block* yang secara kolektif membentuk distrik dan lingkungan. Artikulasi perbedaan solid dan void membentuk struktur kota dan sekuen fisik serta orientasi visual di antara ruang yang tercipta.

Kota Lama Jakarta membentuk struktur *urban block* dan *inner block void* berupa *grid pattern* yang homogen. Secara keseluruhan kawasan ini berbeda, dengan daerah sekelilingnya sehingga merupakan satu distrik tersendiri tetapi di sebelah Utara distrik ini telah dipotong oleh Jalan Tol dari arah Barat-Timur sehingga keaslian dari pada satu kawasan bekas benteng telah hilang (distrik terpisah) seperti yang dikatakan oleh Trancik dalam *Finding Lost Space* bahwa salah satu penyebab *Lost space* adalah dibangunnya *freeways* karena kebutuhan peningkatan transportasi (Trancik, 1986). Dalam hal ini *edge* Kota Lama Jakarta juga tidak jelas karena *visual townscape* Kota Lama yang ada di pinggir sudah banyak mengalami perubahan dan modernisasi seiring berjalannya waktu.

Kota Lama Semarang membentuk struktur *urban block* yang homogen dengan bentuk *urban block* dan *inner block void* trapesium dan empat persegi panjang. Kawasan ini juga merupakan satu kawasan sendiri yang berbeda dengan sekelilingnya dengan batas Kali Semarang dan *edge* di sebelah Utara Timur dan Selatan yang jelas.

Secara tiga dimensional distrik Kota Lama Jakarta dan Semarang ditunjukkan dengan *visual townscape* yang mirip dengan kota-kota di Eropa yaitu dengan bangunan yang saling berdempetan di pinggir Kali, penggunaan elemen bangunan berupa *gavel*, *tower* dan *dormer* secara beragam dan berulang, dan penggunaan bangunan *tower* pada sudut-sudut jalan dan *final stop* sebagai unsur pengarah serta jalan yang berliku yang membentuk kontinuitas visual dengan mengandalkan kekuatan perspektif.

5. Karakter *Visual Townscape* Kota Lama

Kawasan kota Lama/ kota kolonial mempunyai karakter visual Townscape yang sangat kuat. Beberapa indikasi karakter visual townscape kawasan Kota Lama adalah sebagai berikut: (Ismail, 1999)

- Kota Lama direncanakan menyerupai kota-kota benteng di Eropa, dengan konsep untuk pertahanan keamanan kota pada saat itu. Untuk Kota Lama Jakarta ada pengaruh teori kota ideal pelabuhan (*ideal city port*) dari Simon Stevin, sedangkan untuk Kota Lama Semarang menyerupai kota benteng dengan pola organik (*organic pattern*) yang direncanakan (*planned cities*)
- Kota Lama Jakarta pola ruang kotanya berbentuk grid regular dan di Kota Lama Semarang berbentuk grid organik.
- Secara dua dimensional (*figure-ground*) Kota Lama membentuk struktur *urban block* dan *inner block void* yang membentuk distrik yang khas. Dan secara tiga dimensional distrik Kota Lama diekspresikan dengan elemen bangunan tower, gavel, dormer dan bangunan yang saling berdempetan. Batas distrik (*edge*) Kota Lama yang masih jelas adalah di Kota Lama Semarang, sedangkan di Kota Lama Jakarta batas Kota Lama (*edge*) kabur karena visual estetika Kota Lama sudah banyak yang berubah.

B. Teori Perancangan Kota

Roger Trancik dalam bukunya *Finding Lost Space: Theories of Urban Design*, mengemukakan tiga pendekatan kelompok teori perancangan kota, yaitu teori *figure/ground*, teori *linkage*, dan teori *place*.

1. Teori *figure/ground*

Teori *figure/ground* ini dapat dipahami melalui pola perkotaan dengan hubungan antara bentuk yang dibangun (*building mass/ solid*) dengan ruang terbuka (*open space/ void*). Analisis *figure/ground* merupakan alat yang baik untuk:

- mengidentifikasi sebuah tekstur dan pola-pola tata ruang perkotaan.
- mengidentifikasi masalah keteraturan massa/ ruang perkotaan.

Kelemahan analisis *figure/ground* adalah:

- perhatiannya hanya mengarah pada gagasan-gagasan ruang perkotaan dalam dua dimensi saja.
- perhatiannya sering dianggap terlalu statis (Zahnd, 1999)

1.1 Dua pandangan pokok terhadap pola kota

a. *Figure*

Pandangan pertama memperhatikan konfigurasi *figure* atau dengan kata lain konfigurasi massa atau blok yang dilihat secara figuratif. Artinya perhatian terbesar diberikan kepada *figure* massanya. Banyak lokasi keramat yang dibangun dengan perhatian utama pada konfigurasi *figure* yang bersifat yang bersifat massif dan figuratif. Akan tetapi kenyataan tersebut berlaku juga pada gaya arsitektur modern. Misalnya Le Corbusier dalam kebanyakan rancangannya mengutamakan konfigurasi

figure mass, khususnya di dalam lingkungan perkotaan. Pada masa kini kebanyakan kawasan perkotaan seperti real estate atau daerah perdagangan juga mengekspresikan cara pandang tersebut (Zahnd, 1999)

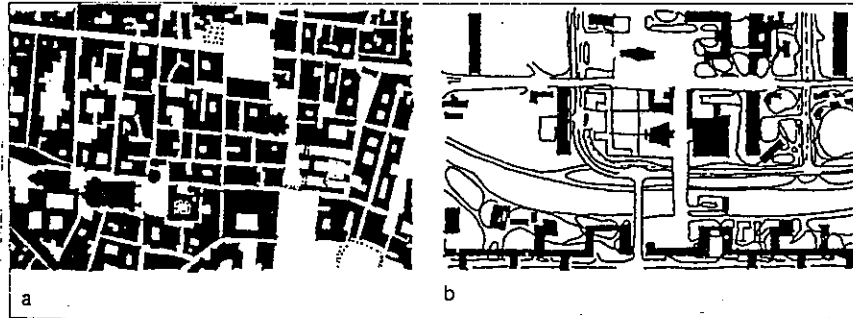
b. *Ground*

Pandangan kedua mengutamakan konfigurasi *ground* (konfigurasi ruang atau *void*). Artinya, konfigurasi ruang atau *void* dilihat sebagai suatu bentuk tersendiri. Pandangan ini pun dapat ditemukan dalam budaya tradisional maupun budaya teknologi.

Misalnya kota-kota tradisional di Eropa dan Timur Tengah sama dengan kebanyakan kampung perkotaan di Asia mementingkan *urban space* (ruang perkotaan) yang figuratif walaupun dengan cara yang berbeda. Kenyataan tersebut tidak berarti bahwa di dalam lingkungan tersebut ruang yang figuratif dirancang dengan sengaja. Lebih tepat jika dikatakan bahwa konfigurasi ruang tersebut dianggap sebagai akibat kepadatan massa bangunan yang meninggalkan beberapa daerah publik sebagai *ground*. Ruang publik tersebut secara organis seringkali berkualitas sebagai bentuk yang mampu meningkatkan identitas kawasannya.

Secara teknis pandangan konfigurasi yang bersifat spasial telah lama diperkenalkan dan pada saat ini secara umum seringkali dipakai dalam perancangan kota sejak gerakan postmodernisme dimulai. Hal itu muncul karena sebuah kawasan kota atau sebuah gedung sebagai suatu nukleus/ inti kota sering menghadapi ketidak teraturan ekstern dalam lingkungannya. Pada akhirnya, hal itu akan menyebabkan pola/ tekstur *figure/ ground*

yang berkualitas rendah, sehingga kualitas sebuah gedung/ kawasan baru sebagai nukleus di kota tersebut menjadi kurang stabil pula.



Gb. 11.3. Perbandingan *figure/ ground*, (a) Kota Parma dengan *ground* (ruang) yang figuratif dan (b) Kota St. Die dengan *figure* (massa) yang figuratif
Sumber: Zahnd, 1999

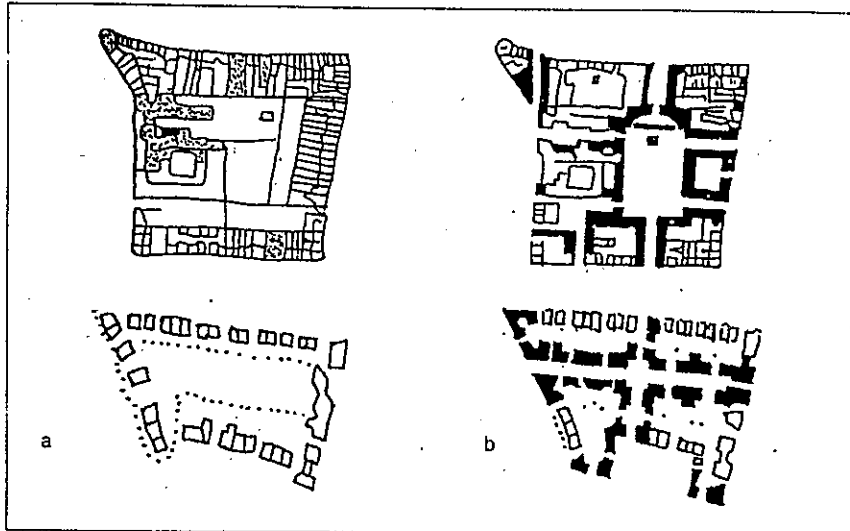
Sistem poche

Akan tetapi, masalahnya tidak harus sampai demikian. Karena dengan adanya ketidakaturan eksterior bukan berarti bahwa tidak ada kemungkinan untuk mengatasi masalah tersebut. Secara khusus ada teori desain yang disebut *sistem poche* yang seringkali membantu keberhasilan para perancang kota dalam tugas mencari kualitas baru tekstur *figure/ ground* sebuah kawasan kota yang sebelumnya belum jelas.

Sistem poche dalam lingkungan kota dirumuskan sebagai berikut:

Poche adalah wadah ruang yang dibentuk oleh solid-solid yang mengartikulasikan konfigurasi void-void eksterior.

Sistem desain ini akan sangat membantu arsitek dan perancang kota dalam menemukan nukleus yang stabil sehingga mampu mengatur ketidak teraturan eksterior lingkungan masing-masing.



Gb.II.4. Perbaikan dan pengendalian dua kawasan dengan menggunakan sistem *pocbe*
Sumber: Zahnd, 1999

1.2 Solid dan void sebagai elemen perkotaan

Masing-masing kelompok elemen solid dan void mempunyai pola dasar yang berbeda-beda.

Pola dasar elemen solid adalah:

a. blok tunggal (*single block*)

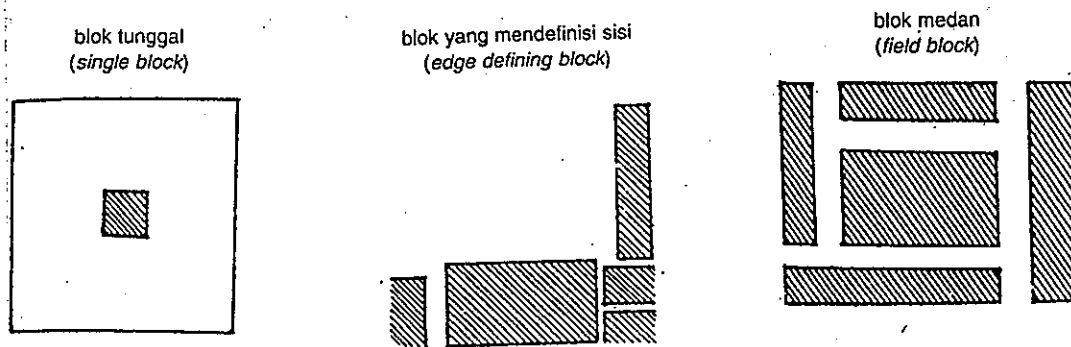
bersifat massa individual, dapat dilihat sebagai bagian dari satu unit yang besar, dimana elemen tersebut mempunyai sifat/ nilai yang penting.

b. blok yang mendefinisisi sisi (*edge defining block*)

merupakan elemen yang berfungsi sebagai pembatas secara linear: Pembatas tersebut dapat terbentuk oleh elemen ini dari satu, dua atau tiga sisi

c. blok medan (*field block*)

merupakan elemen solid yang mempunyai bermacam-macam massa dan bentuk, namun masing-masing tidak dilihat sebagai individu-individu, melainkan dilihat sebagai keseluruhan massanya secara bersama-sama.



Gb.ii.5. Pola dasar elemen solid
Sumber: Zahnd, 1999

Pola dasar elemen void adalah:

a. sistem tertutup yang linear (linear closed system)

memperlihatkan pola ruang yang bersifat linear, tetapi berkesan tertutup. Pola semacam ini paling banyak dijumpai di perkotaan.

b. sistem tertutup yang memusat (central closed system)

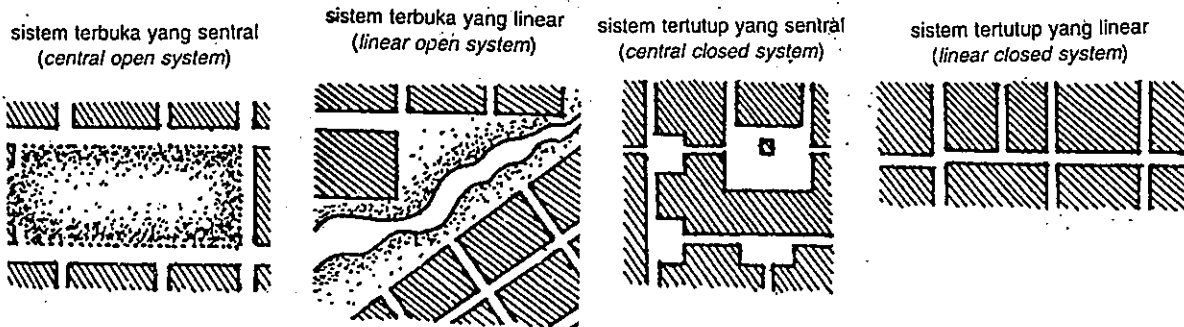
memiliki pola ruang yang berkesan terfokus dan tertutup. Ruang tersebut didalam kota dapat diamati pada skala besar (misal di pusat kota) atau diberbagai kawasan (misal didalam kampung, dll)

c. sistem terbuka yang linear (linear open system)

merupakan pola ruang yang berkesan terbuka dan linear (misal kawasan sungai dll)

d. sistem terbuka yang memusat (central open system)

merupakan pola ruang yang bersifat terbuka namun masih nampak terfokus (misal alun-alun, taman kota, dll)



Gb 'II.6. Pola Dasar Elemen Void
Sumber: Zahnd, 1999

2. Teori *Linkage*

Teori *linkage* dapat dipahami dari segi dinamika rupa perkotaan yang dianggap sebagai generator kota tersebut. Analisis *linkage* merupakan alat yang baik untuk:

- memperhatikan dan menegaskan hubungan-hubungan dan gerakan-gerakan sebuah tata ruang perkotaan.

Kelemahan teori *linkage* adalah:

- kurangnya perhatian dalam mendefinisikan ruang perkotaan secara spasial dan kontekstual (Zahnd, 1999).

Linkage perkotaan akan dibahas dalam beberapa pendekatan, yaitu:

a. *Linkage visual*

Dalam *linkage* yang visual, dua atau lebih banyak fragmen kota dihubungkan menjadi satu kesatuan secara visual.

Edmund Bacon dalam bukunya *Design of Cities* (dalam Zahnd, 1999) menyatakan bahwa terdapat dua tipe *linkage* visual yaitu:

- yang menghubungkan dua daerah secara netral
- yang menghubungkan dua daerah dengan mengutamakan salah satu daerah.

Kebanyakan penghubung hanyalah bersifat kaitan saja. Hubungan yang bersifat sebagai fokus lebih sedikit, karena memusatkan sebuah kawasan tertentu saja (Zahnd, 1999). Daerah fokus tersebut sering memiliki juga fungsi dan arti khusus di dalam kotanya karena bersifat lebih dominan dan menonjol dari lingkungannya.

Di dalam pendekatan linkage visual terdapat elemen pokok yaitu: (Zahnd, 1999)

- *garis (line)*

menghubungkan secara langsung dua tempat dengan satu deretan masa

- *koridor (corridor)*

dibentuk oleh dua deretan massa membentuk sebuah ruang

- *sisi/ tepi (edge)*

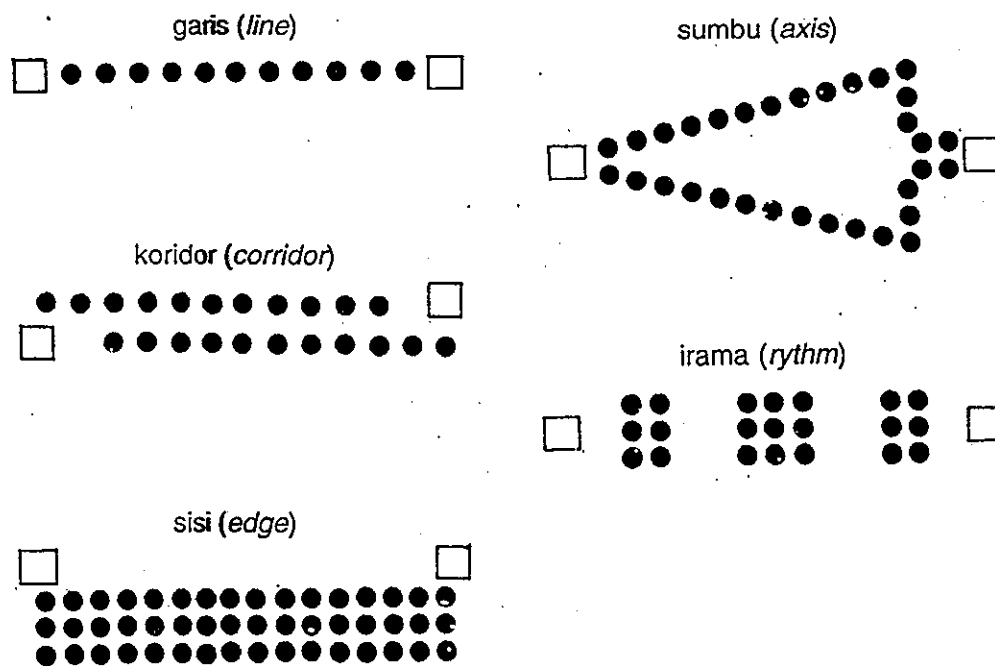
hampir mirip dengan elemen garis, tetapi tidak merupakan deretan massa yang tipis, melainkan sekumpulan massa yang membentuk batas tepi kawasan.

- *sumbu (axis)*

mirip dengan koridor, tetapi menghubungkan dua kawasan dengan lebih mementingkan salah satunya.

- *irama (rhythm)*

menghubungkan dua tempat dengan variasi massa dan ruang.



Gb.II.7. Lima elemen linkage visual, hubungan dilakukan secara diagramatis dengan pemakaian pohon-pohon, walaupun hubungan tersebut lebih sering tercapai dengan bangunan-bangunan sendiri
Sumber: Zahnd, 1999

b. Linkage struktural

Sebuah kota memiliki banyak kawasan. Beberapa kawasan memiliki bentuk dan ciri khas yang hampir mirip, tapi ada juga kawasan yang sangat berbeda satu sama lain. Sering pula terjadi perbedaan antara kawasan yang saling berdekatan, sehingga terlihat terpisah dan tidak berkesinambungan. Permasalahan tersebut seringkali diatasi dengan penerapan linkage visual. Namun dalam banyak kasus hal tersebut kurang memadai, sehingga perlu ditambahkan bahwa bentuk jaringan kawasan perkotaan perlu juga dibahas secara struktural, karena di dalam realitasnya kota tidak hanya mementingkan masalah yang bersifat visual saja, tetapi juga hubungan struktural antar kawasannya (Zahnd, 1999)

Colin Rowe dalam bukunya *Collage City* (dalam Zahnd, Markus, 1999) memakai sebuah sistem perencanaan yang mampu mengatasi masalah-masalah tersebut dengan menyatukan dua kawasan yang berbeda dengan mendesain jaringan struktural yang lebih dikenal dengan sistem kolase, yang terbagi dalam tiga elemen linkage struktural, yaitu:

- *elemen tambahan*

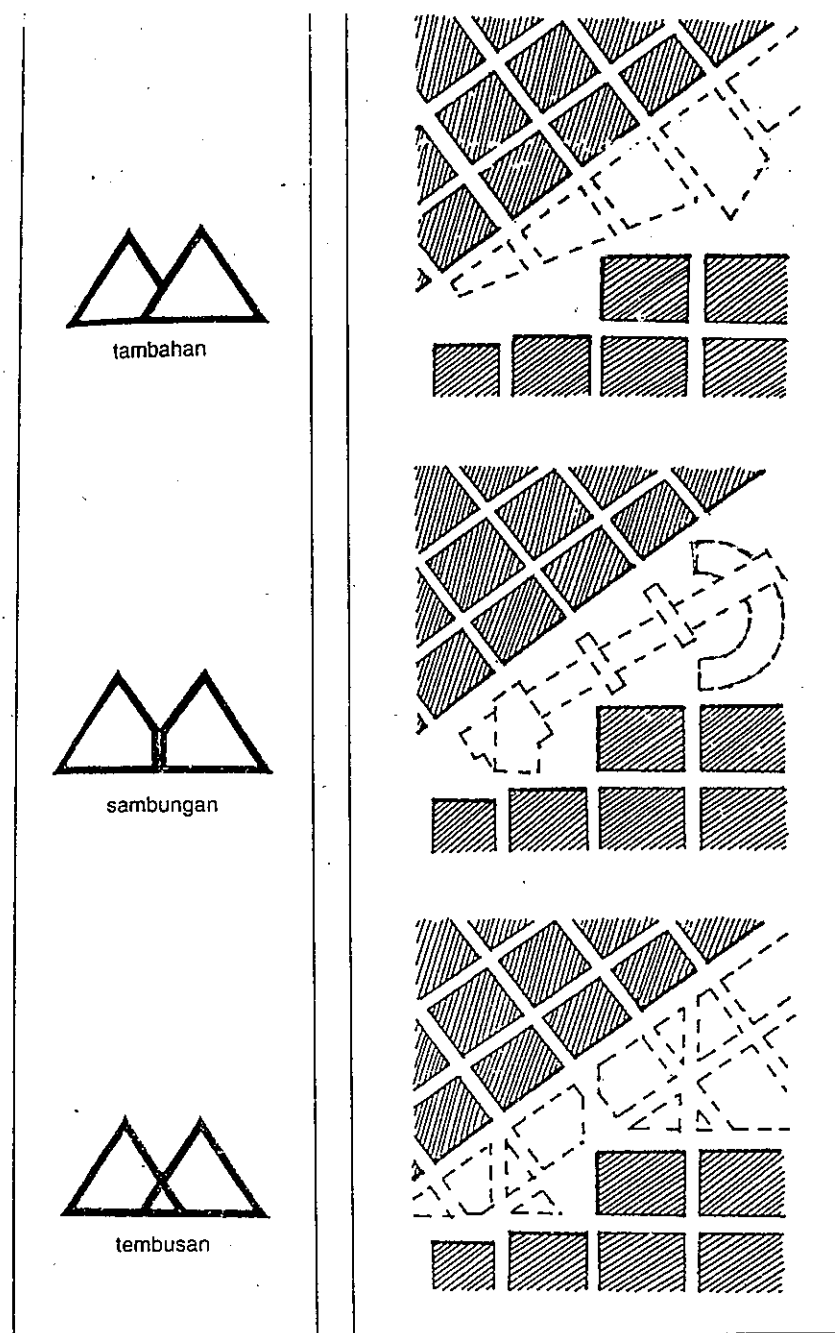
yaitu melanjutkan pola pembangunan yang sudah ada sebelumnya. Bentuk-bentuk massa dan ruang yang ditambahkan dapat berbeda, namun pola kawasannya tetap dimengerti sebagai bagian atau tambahan dari pola yang ada di sekitarnya.

- *elemen sambungan*

yaitu berusaha menyambung dua atau lebih pola agar dimengerti sebagai satu kesatuan dengan elemen yang baru ini sebagai penyambungannya. Elemen ini seringkali diberi fungsi khusus dalam kota, karena rupanya agak istimewa.

- *elemen tembusan*

elemen tembusan mirip dengan elemen tambahan, namun lebih rumit polanya karena berusaha meneruskan dua atau lebih pola yang sudah ada sebelumnya, sehingga muncul pola-pola penembusan yang memiliki keunikan campuran dari lingkungannya.



Gb. II.8. Tiga elemen linkage struktural secara diagramatis beserta contoh elemen linkage struktural dalam konteks kawasan
Sumber: Zahnd, 1999

3. Teori *Place*

Teori *Place* dipahami dari segi seberapa besarnya kepentingan tempat-tempat perkotaan yang terbuka terhadap sejarah, budaya, dan sosialisasinya. Analisis *place* adalah alat yang baik untuk:

- memberi pengertian mengenai ruang kota melalui tanda kehidupan perkotaannya.
- memberi pengertian mengenai ruang kota secara kontekstual

Kelemahan analisis *place* adalah:

- perhatiannya yang hanya difokuskan pada satu tempat perkotaan saja (Zahnd, 1999)

Bila teori *figure/ ground* membahas tentang pola kawasan perkotaan, dan teori *linkage* membahas tentang hubungan sebuah kawasan dengan kawasan lainnya, maka teori *place* akan membahas makna sebuah kawasan sebagai sebuah tempat perkotaan secara arsitektural.

Christian Norberg-Schulz, dalam buku *Genius Loci* (dalam Zahnd, 1999), memberikan definisi bahwa "*sebuah place adalah space yang memiliki ciri khas tersendiri*". Lebih lanjut Roger Trancik merumuskan secara lebih spesifik bahwa "*sebuah space akan ada jika dibatasi sebagai sebagai sebuah void, dan sebuah space akan menjadi place jika memiliki arti/ makna bagi lingkungan yang berasal dari budaya daerahnya*".

Pada dasarnya teori *place* dalam konteks perkotaan dapat didefinisikan dalam 4 aspek yaitu dari aspek tipologi, skala, hubungan, dan identitas. (Rob Krier dan Jim McCluskey dalam Zahnd 1999)

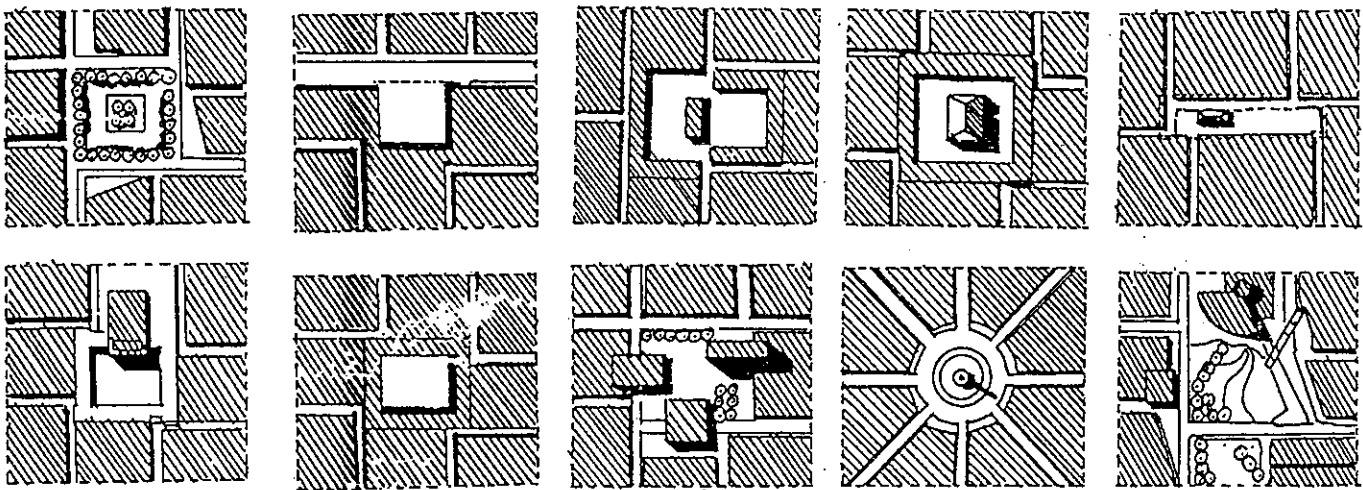
a. Tipologi

Pertama-tama dalam menganalisis suatu tempat perlu diperhatikan secara obyektif tipologi elemen *place* secara kontekstual. Bagaimana bentuk tempatnya, bagaimana perbandingan elemen secara spasial antara panjang dan lebarnya, bagaimana enclosure di tempat tersebut, berapa persen lingkungan yang dibatasi oleh massa, dan dimanakah elemen tersebut dibatasi dan dibuka secara spasial.

Inilah beberapa pertanyaan yang akan dijawab secara detail bagaimana tipologi setempat dibentuk dan bagaimana memberi karakter terhadap konteksnya.

- *Tipologi Ruang Statis*

Sejak awal abad ini, karakter ruang terbuka yang bersifat statis di dalam kota hanya dianggap sebagai tempat estetis perkotaan, khususnya di Eropa. Oleh sebab itu karakter tempat tersebut hanya digolongkan pada geometrinya saja tanpa memperhatikan fungsinya di dalam kota. Hans J. Aminde (dalam Zahnd, 1999) mencoba menggolongkan karakter tipologi ruang statis, yang masing-masing bisa dihubungkan dengan bermacam-macam fungsi sesuai dengan konteksnya, misalnya sebagai ruang terbuka untuk perdagangan, budaya, monumen, permukiman, perdagangan, lalu-lintas, parkir dan lain-lain.

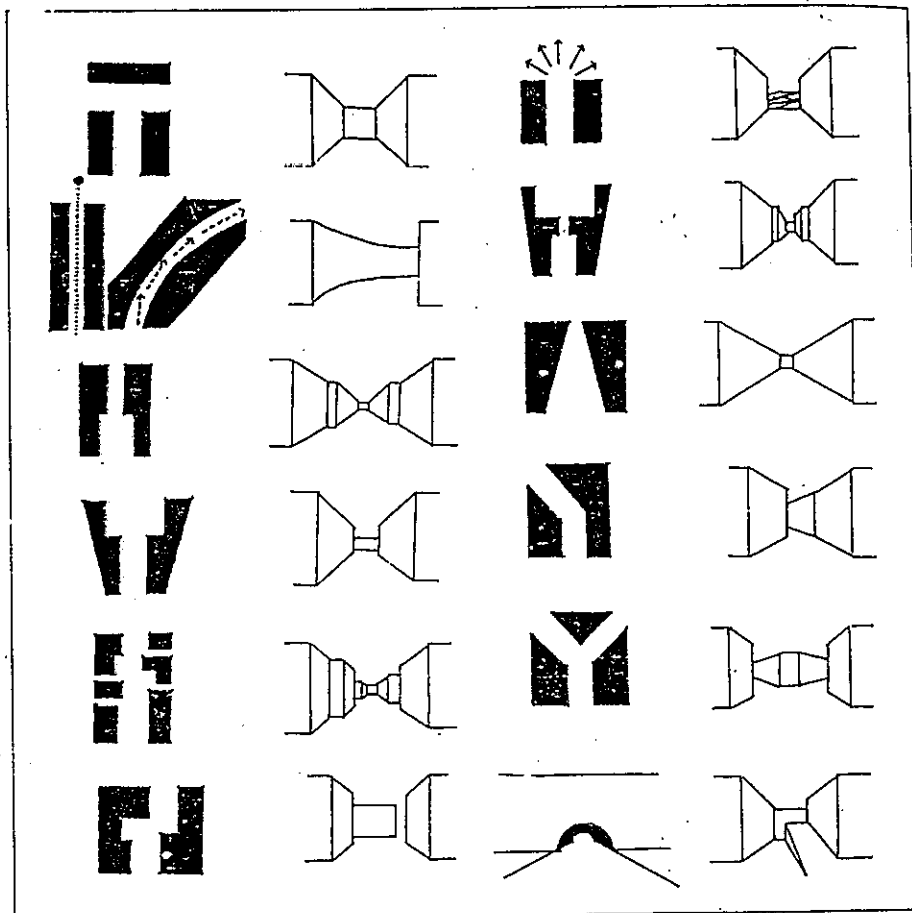


Gb. 11.9. Sepuluh watak tempat statis di dalam kota sebagai salah satu instrumen yang memungkinkan pembahasan ruang terbuka di dalam kota secara kontekstual
Sumber: Aminde, dalam Zahnd, 1999

- *Tipologi Ruang Dinamis*

Hampir sama dengan ruang statis, ruang dinamis (yang sering disebut sebagai *street* atau jalan) memiliki tipologi tersendiri.

Ruang dinamis juga memiliki kaitan tersendiri antara bentuk dan fungsinya, sehingga Spiro Kostof menyatakan bahwa ruang dinamis yang disebut *street/ jalan* adalah sekaligus merupakan elemen dan institusi perkotaan. Bentuknya bisa jadi sangat berbeda sesuai dengan fungsinya di dalam kota, sehingga dalam memberikan nama/ sebutan bisa dibedakan, misalnya sebuah 'gang' di dalam kampung tentunya akan mempunyai bentuk dan fungsi yang berbeda dengan 'jalan raya' di pusat kota.

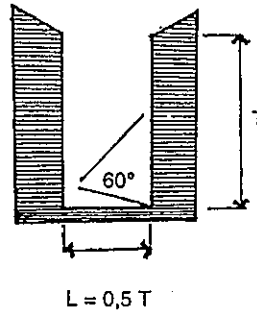
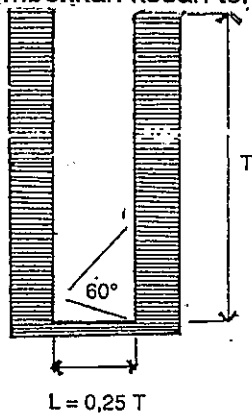


Gb.1.10. Beberapa tipe ruang yang bersifat dinamis atau linear
Sumber: Zahnd, 1999

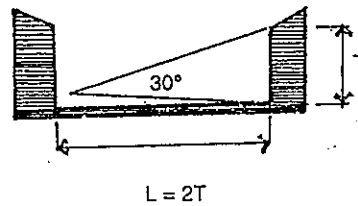
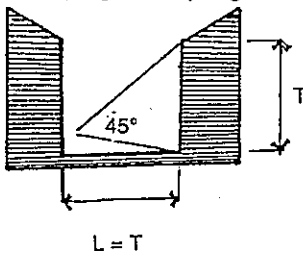
b. Skala

Pertanyaan yang muncul adalah mengenai suatu tempat adalah seberapa besar ukurannya, bagaimana perbandingan spasial antara

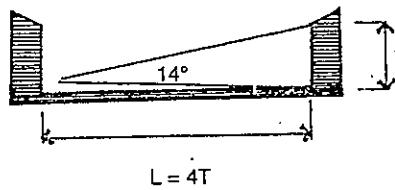
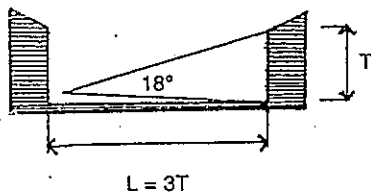
tinggi dan lebarnya, serta bagaimana hubungan spasial dengan obyek dan lingkungan di dalamnya. Petanyaan-pertanyaan tersebut akan memberikan kesan terhadap konteks pertanyaan tersebut.



Skala yang kesannya agak sempit.



Skala yang kesannya agak netral (harmonis).



Skala yang kesannya agak luas (sunyi).

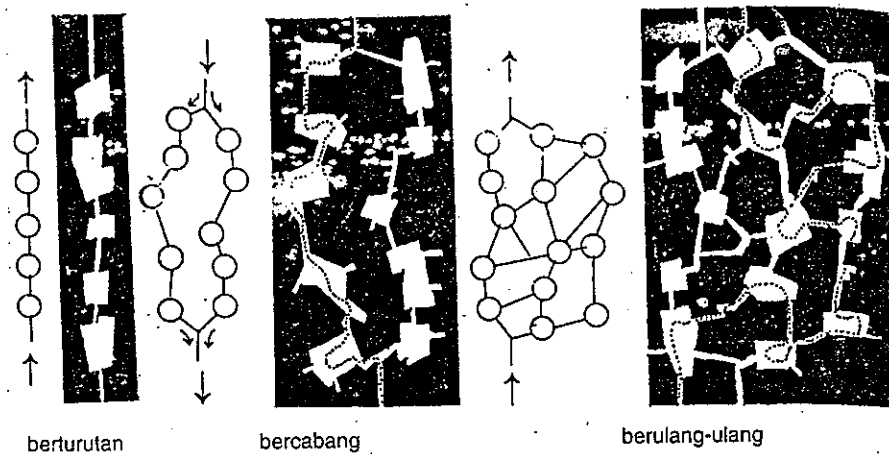
Gb. 1.11. Kesan yang timbul dalam perbandingan spasial antara tinggi dan lebar
Sumber: Zahnd, 1999

c. Morfologi

Elemen place tertentu tidak hanya boleh diperhatikan dari tempatnya saja, melainkan juga dari segi arti hubungan antara sebuah tempat dengan tempat yang lain. Oleh karena itu muncul pertanyaan tentang bagaimanakah konteks elemen tersebut, bagaimana kombinasi antara elemen-elemennya, bagaimana

percampuran elemennya, bagaimanakah cara penghubungnya, dan bagaimanakah elemen-elemen diulang.

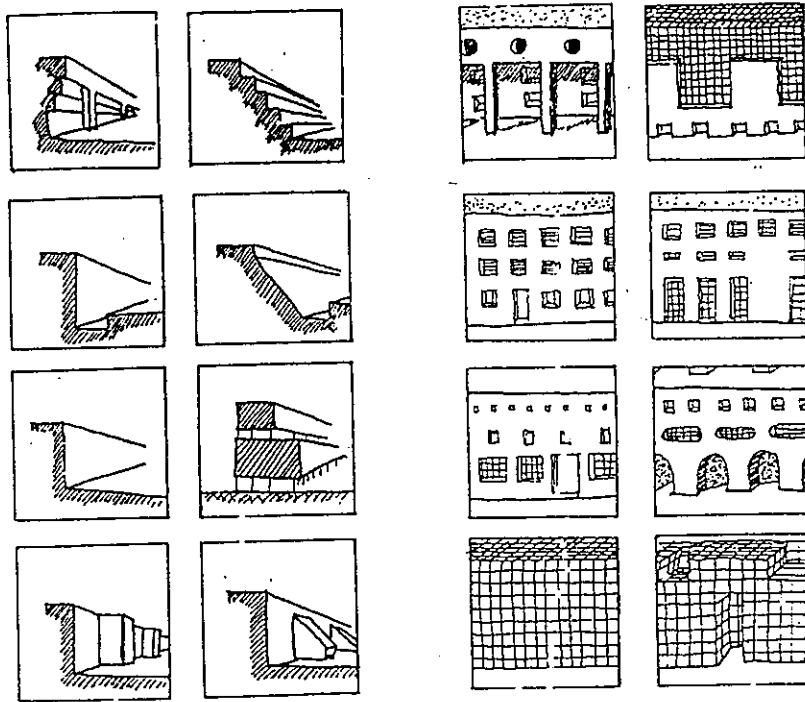
Pertanyaan-pertanyaan tersebut meletakkan konteks tempat ke dalam lingkungan yang lebih besar. Aspek tersebut sangat penting bagi suasana di dalam konteks tempat tertentu.



Gb. 11.12. Hubungan massa dan ruang secara morfologis
Sumber: Zahnd, 1999

d. Identitas

Pertanyaan yang muncul adalah tentang apakah ciri khas dari suatu tempat itu, apakah yang menyebabkan munculnya suatu perasaan di tempat tertentu, bahan-bahan apakah yang dipakai, pola dan warna yang manakah, dan apa yang dilakukan di tempat tersebut. Itu semua merupakan pertanyaan yang penting terhadap gambaran sebagai suatu identitas tertentu di dalam konteksnya.



Gb. II.13. Rupa tampak bangunan yang memainkan peran penting dalam memberikan wajah terhadap identitas kawasan
Sumber: Zahnd, 1999

C. Elemen Perancangan Kota (*Element of Urban Design*)

Dalam buku *Urban Design Process*, Hamid Shirvani mengemukakan pendapatnya tentang delapan elemen urban design

1. Tata Guna Lahan (*Land Use*)

Yang dimaksud dengan tata guna lahan (*land use*) ialah pengaturan penggunaan lahan dimana seseorang harus menentukan pilihan yang terbaik dan keputusan untuk menggunakan lahan bagi maksud tertentu. Secara umum tata guna lahan memberikan gambaran keseluruhan bagaimana daerah-daerah pada suatu kawasan seharusnya berfungsi. Dalam perencanaannya tata guna lahan ini merupakan proses alokasi sumber daya lahan yang dilakukan sedemikian sehingga manfaatnya dirasakan oleh masyarakat kota secara luas

Sedangkan perencanaan peraturan-peraturan yang sah dalam penggunaan tanah sebagai wujud penerapan tata guna lahan dalam usaha pe-

meliharaan ketertiban guna melindungi kesehatan, keamanan, dan kesejahteraan masyarakat umum ditentukan dalam perencanaan zoning.

Dua hal pokok yang diatur dalam Zoning ialah :

- Peruntukan lahan.

Dalam peruntukan lahan terdapat pembagian penggunaan lahan menjadi kelompok-kelompok sesuai dengan interaksi antar unsur aktifitas, manusia, dan lokasi, pertama menghasilkan land use plan dengan pengelompokan aktifitas, fungsi, dan karakter tertentu, kedua menghasilkan mixed land use plan sebagai alternatif dalam pembagian penggunaan lahan yang terbatas.

- Intensitas Pembangunan

Dalam intensitas pembangunan seorang developer akan mendapatkan izin membangun hingga KLB maksimum, sebagai bonus dari kompensasi atas kesediaan-nya membangun fasilitas tambahan bagi kepentingan umum. Aturan zoning memperhatikan aspek fisik bangunan yang mengatur ketinggian, pemunduran (setback), dan lantai dasar yang diperuntukkan untuk menunjang public space.

2. Tata Bentuk dan Massa Bangunan (*Building Form and Massing*)

Perangkat pengendalian bentuk dan massa bangunan meliputi :

a. Ketinggian bangunan

Dalam konteks kota ketinggian berbagai bangunan akan membentuk skyline kota, yang bukan hanya susunan berbagai bangunan di suatu kota, tetapi mempunyai berbagai makna, antara lain:

- Skyline sebagai simbol kota

Hal ini berarti bahwa sekelompok manusia warga kota mengalami kebersamaan dalam waktu dan tempat serta merasakan kedekatan. Skyline kota digambarkan sebagai suatu siluet dan berkesan dramatis.

- *Skyline sebagai indeks sosial*

Berfungsi sebagai pengejawantah-an dari kehidupan warga kotanya, nilai-nilai yang dianut, siapa yang berkuasa di situ, prinsip kehidupan yang berlaku di kota itu.

- *Skyline sebagai alat orientasi*

Berfungsi sebagai penunjuk arah ke suatu kota, di dalam kota, di atas langit kota, dan peta mental dalam benak kita

- *Skyline sebagai perangkat estetis*

Berkaitan dengan pengalaman estetis dari suatu skyline, daya tarik visual dan keindahannya, yang bergantung pada bentuk bangunan penyusun skyline, latar belakang berupa kualitas cuaca langit serta pencahayaan alami dan buatan

- *Skyline sebagai perangkat ritual*

Berbagai aktivitas yang dilakukan orang sebagai pergeseran pola pikir urban yang menggantikan bentang alam tingginya pegunungan dengan pemandangan tingginya gedung-gedung yang mereka nikmati dalam kesehariannya, demikian pula keindahan skyline yang dinikmati dari puncak bukit ke bagian bawah kota

b. Kepejalan (bulk) bangunan

Kontrol kepejalan memberikan peningkatan kondisi angin dan pengontrolan terhadap cahaya matahari pada jalan-jalan dan ruang-ruang terbuka di bawahnya. Hasil kontrol kepejalan berupa bentuk

artikulasi dan bertingkat permukaan dan bentuk bangunan, dapat menurunkan masalah angin.

Pengontrolan cahaya matahari dan angin akan memberikan pengaruh pada batas ketinggian, *set back*, ketinggian kondisional, sudut matahari, sudut pandang, serta ruang antar menara

c. Koefisien Lantai Bangunan

Menggambarkan tentang jumlah lantai maksimum, peruntukan yang diperbolehkan, dan intensitas membangun (jumlah lantai maksimum, KLB maksimum, KLB dasar, kepadatan penduduk)

d. Koefisien dasar Bangunan (KDB)

Luas lantai dasar (BC) adalah luas lahan tapak yang tertutup dibanding dengan luas lahan keseluruhan. KDB dimaksudkan untuk menyediakan lahan terbuka yang cukup di suatu wilayah kota. Disamping itu juga berperan dalam persyaratan atau ketentuan mengenai muka bangunan dan pemunduran, serta konsep amplop bangunan.

e. Garis Sempadan bangunan

Merupakan jarak bangunan terhadap as jalan. GSB bermanfaat untuk mengendalikan tata letak bangunan terhadap jalan, sehingga mencipta keteraturan, dan memberikan pandangan yang lebih luas terhadap pemakai jalan.

3. Sirkulasi dan Parkir (*Circulation And Parking*)

Tempat parkir sebagai tempat pemberhentian kendaraan, harus tetap sedekat mungkin dengan tempat tujuan yang hendak dicapai. Idealnya

dekat dengan pintu yang dilalui dan masih didalam lingkup pencapaian si pemarkir (Baker, G. Parking, 1958:29).

Perencanaan tempat parkir menurut Shirvani :

- a. Struktur tempat parkir tidak mengganggu aktivitas disekitarnya. Lebih baik lagi jika mendukung kegiatan street level dan menambah kualitas visual lingkungan
- b. Pendekatan program penggunaan berganda. Dalam arti memaksimalkan penggunaan tempat parkir dengan pelaku dan waktu yang berbeda secara simultan
- c. Tempat parkir khusus, dimana suatu perusahaan atau instansi yang memiliki sejumlah besar karyawan dengan kendaraannya, memerlukan areal parkir tersendiri yang memadai.
- d. Tempat parkir di kawasan pinggiran kota yang dibangun oleh swasta dan atau pemerintah.

Lokasi parkir didalam *linkage* antara lain:

- a. Curb Parking: ditepi jalan
- b. Tempat parkir Ring menerus di sekitar pusat kota.
- c. Tempat parkir didaerah sub urban
- d. Park Ride System di pinggir kota

Sedang jenis ruang untuk tempat parkir antara lain:

- a. Parkir didalam bangunan (indoor)

Direncanakan di dalam bangunan baik satu lantai, maupun bertingkat atau berlantai banyak.

- b. Parkir diluar bangunan (outdoor)

Terletak di depan, antara, atau dibelakang bangunan serta diruang terbuka khusus parkir

4. Ruang Terbuka (*Open Space*)

Ruang umum terbuka, menurut Rustam Hakim (dalam Adam dkk, 1998), adalah bentuk dasar dari ruang terbuka dari bangunan dapat digunakan oleh publik atau setiap orang, dan memberi kesempatan untuk bermacam-macam kegiatan, contohnya : jalan, pedestrian, taman, plaza, makam, lapangan terbang, lapangan olah raga, dll

Menurut Roger Trancik, dalam " Finding Lost Space " diungkapkan bahwa urban space terbagi menjadi :

1. Hard Space

Adalah segala sesuatu secara prinsip dibatasi oleh dinding arsitektural dan biasanya sebagai tempat bersama untuk kegiatan sosial. Wujud dari hard space ini adalah : square dan street, ruang terbuka dan ruang terisi, ruang monumental dan ruang intim, dan ruang komunikatif.

2. Soft space

Adalah segala sesuatu yang didominasi oleh lingkungan alam, macamnya: taman, kebun umum, dan jalur hijau yang dapat memberikan kesempatan untuk berekreasi.

Fungsi ruang terbuka kota : (menurut Harvey S. Perloff dalam "The quality of the Urban Environment : Essays on New Resources in an Urban Age ", 1969 : 140)

- Menyediakan cahaya dan sirkulasi udara ke dalam bangunan terutama pada bangunan tinggi di pusat kota
- Menghadirkan kesan perspektif dan vista pada pemandangan kota, terutama pada kawasan yang padat di pusat kota
- Menyediakan area rekreasi dengan bentuk aktivitas yang spesifik

- Melindungi fungsi ekologis kawasan
- Memberikan bentuk solid-void kawasan kota
- Sebagai area cadangan bagi penggunaan di masa datang

Bentuk ruang terbuka menurut Rob Krier dalam *Urban Space* (1979) diklasifikasikan menjadi 2 jenis, yaitu :

1. Berbentuk memanjang

Ruang terbuka umumnya hanya mempunyai batas-batas di sisi-sisinya, misalnya : jalan, sungai, pedestrian, dll. Ruang terbuka ini menciptakan suatu koridor.

2. Berbentuk cluster :

Ruang terbuka ini mempunyai batas-batas di sekelilingnya, misalnya : plaza, square, lapangan, bundaran , dll. Ruang terbuka ini membentuk kantong-kantong yang berfungsi sebagai ruang-ruang akumulasi aktifitas kegiatan masyarakat kota

5. Jalur Pejalan Kaki (Pedestrian Ways)

Menurut John Fruin (dalam Adam dkk, 1998) berjalan kaki merupakan suatu alat untuk pergerakan internal kota, juga satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada di dalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota. Merupakan alat penghubung antar moda angkutan yang tidak mungkin dilakukan oleh moda angkutan lain.

Karakteristik jalur pedestrian :

- a. Trotoir : terpisah dari kendaraan umum dan menghubungkan tempat tujuan.

- b. Jalur pejalan kaki untuk menyeberang : mengatasi / menghindari konflik dengan angkutan kendaraan berupa *Zebra Cross*, *Skyway*, *Subway*
- c. Plaza pada taman-taman kota yakni jalur pejalan kaki yang bersifat rekreatif yang mengisi waktu luang terpisah sama sekali dengan jalur kendaraan bermotor
- d. Mal : dipergunakan untuk berbagai aktivitas, berjalan, bersantai sambil melihat etalase pertokoan
- e. Subway : tempat berjalan kaki yang menghubungkan antar bangunan di bawah tanah. Berupa terowongan bawah tanah dilengkapi pengkondisian udara dan penerangan..
- f. Skyway : tempat berjalan kaki yang menghubungkan antar bangunan di atas tanah. Berupa jembatan penyeberangan antar bangunan

6. Pendukung Aktivitas (*activity support*)

Untuk menghidupkan sebuah "*space*" yang terdapat dalam urban design menjadi sebuah "*place*" dibutuhkan adanya kegiatan-kegiatan yang mendukung berfungsinya kegiatan-kegiatan diantara kedua "pusat" kegiatan. Hal inilah yang mendorong timbulnya *activity support* (pendukung aktivitas). Pendukung aktifitas ini menyangkut seluruh penggunaan dan kegiatan yang menunjang keberadaan ruang-ruang umum kota. Kegiatan-kegiatan dan ruang-ruang umum tersebut merupakan dua hal yang selalu bersifat saling mengisi / melengkapi.

Activity support pada prinsipnya adalah kegiatan-kegiatan penunjang yang menghubungkan dua atau lebih pusat-pusat kegiatan umum yang berada di kota.

Bentuk kegiatan tersebut antara lain :

- Food service
- Penjualan barang-barang
- Hiburan
- Penyediaan fasilitas lingkungan yang dapat menarik pemakai untuk menikmati lingkungan disekelilingnya.

7. Tanda-tanda (*signage*)

Salah satu elemen penting di dalam kota adalah keberadaan *landmark* (tetenger / penanda kawasan). Kota merupakan pusat kegiatan dan tempat interaksi manusia dengan sesamanya, oleh sebab itu dibutuhkan jenis informasi secara umum berupa penanda suatu kawasan dan lebih khusus berupa tanda-tanda (*signage*) tertentu yang berfungsi sebagai petunjuk kepada warga serta memudahkan warga kota. Landmark merupakan ciri yang menonjol dari sebuah kota dan selalu diasosiasikan dengan kawasan tersebut. Misal : bangunan tengaran, tanda-tanda, gunung, dll.

Dari jenisnya, tanda-tanda dibedakan menjadi :

a. Identitas

Tanda ini digunakan untuk pengenalan kegiatan pada lingkungan/lokasi tertentu Tanda-tanda yang mempunyai bentuk khusus dan skala yang besar dapat dijadikan landmark

b. Nama Bangunan

Dipakai sebagai nama bangunan yang biasanya dilengkapi dengan petunjuk jenis kegiatan yang ada di dalamnya

c. Petunjuk sirkulasi

Biasanya disebut sebagai rambu-rambu lalu lintas yang berfungsi untuk meng-atur dan mengarahkan pengendara atau pejalan kaki dalam sirkulasi

d. Komersial

Tanda jenis ini adalah iklan dan reklame

e. Petunjuk ke lokasi dan fasilitas lain

Tanda jenis ini merupakan petunjuk arah, lokasi kegiatan tertentu yang mempunyai keterangan jarak

f. Informasi

Berfungsi untuk menginformasikan kegiatan di suatu lokasi

Bentuk-bentuk landmark :

a. Distance landmark

Suatu obyek landmark yang dapat dilihat dari banyak arah / posisi dengan jarak relatif jauh. Posisi dapat berada didalam atau diluar perkotaan. Sebagai simbol atau penunjuk bagi pengamat pada lokasi tertentu.

b. Local landmark

Yaitu suatu objek fisik yang hanya dapat dilihat dari arah dan jangkauan tertentu. Penampilan fisik berupa detail-detail, seperti shopping facade, shopping arcade dan elemen-elemen tertentu. Terdapat pada kawasan yang sempit.

8. **Preservasi (*Preservation*)**

Berdasarkan rangkuman dari Danisworo, Attoe, dan Budihardjo (dalam Kirana, 1991), preservasi diartikan sebagai upaya melestarikan agar penggunaannya menjadi lebih efisien, dan meliputi seluruh kegiatan pemeliharaan, restorasi, rekonstruksi, adaptasi, dan revitalisasi.

Sementara dalam buku *Konservasi Lingkungan dan Bangunan Kuno Bersejarah di Surakarta*, Sidharta dan Budihardjo yang mengacu pada Piagam Burra (*Burra Charter*) mengakomodasi pengertian preservasi di atas justru menjadi bagian dari upaya pelestarian historis yang lebih luas lagi yaitu *konservasi*.

a. **Konsep Konservasi Dan Perkembangannya**

Konsep konservasi bangunan kuno telah dicetuskan sejak lebih dari seratus tahun yang lalu, yaitu tatkala William Morris mendirikan Lembaga Pelestarian Bangunan Kuno (*Society For the Protection of Ancient Buildings*" 1877). Jauh sebelum itu, pada tahun 1700, Vanbrugh selaku arsitek dari Istana Blenheim Inggris memang telah mulai merumuskan konsep pelestarian, akan tetapi masih belum melembaga. Peraturan dan Undang-undang yang Pertama kali melandasi kebijakan dan pengawasan dalam bidang konservasi untuk melindungi lingkungan dan bangunan bersejarah dibuat pada tahun 1882, dalam bentuk '*Ancient Monuments Act*. Di Indonesia sendiri, peraturan yang berkaitan dengan Perlindungan bangunan kuno adalah "*Monumenten Ordonantie StbL 238/ 1931*" (selanjutnya akan disebut dengan M.O. 1931).

Mula-mula, konsep konservasi terbatas pada pelestarian atau pengawetan monumen bersejarah (lazim disebut preservasi), yaitu

dengan mengembalikan, mengawetkan atau membekukan' monumen tersebut persis seperti keadaan semula di masa lampau.

Dalam M.O. 1931 pasal I disebutkan bahwa yang dianggap sebagai monumen dalam peraturan ini:

- a. benda-benda bergerak maupun tak bergerak yang dibuat oleh tangan manusia, bagian atau kelompok benda-benda dan juga sisa-sisanya yang pokoknya berumur 50 tahun atau memiliki masa langgam yang sedikit- dikitnya berumur 50 tahun dan dianggap mempunyai nilai penting bagi presejarah, sejarah atau kesenian.
- b. benda-benda yang dianggap mempunyai nilai penting dipandang dari sudut palaeoanthropologi.
- c. situs yang mempunyai petunjuk yang kuat dasarnya bahwa di dalamnya terdapat benda-benda yang dimaksud pada ad. a dan ad. b

Jelas terlihat bahwa pusat perhatian lebih banyak ditekankan pada peninggalan arkeologis. Mengenai batas umur yang ditentukan lebih dari 50 tahun, sebetulnya nenek moyang kita juga secara arif bijaksana telah mengatakan " *Yen wis kliwat separo abad, jwa kongsi binabad*" (kalau sudah melewati separuh abad atau 50 tahun, jangan sampai dihancurkan).

Konsep konservasi kemudian berkembang, tidak hanya mencakup monumen, bangunan atau benda arkeologis saja melainkan juga lingkungan, taman, dan bahkan kota bersejarah.

Untuk negara berkembang atau daerah tertentu yang memiliki keunikan kaidah perancangan arsitektur dan kekhasan gaya hidup, bahkan diajukan tesa konservasi berswadaya yang menyangkut falsafah dan konsep dasar perancangan arsitektur. Penalarannya

adalah bahwa falsafah dan konsep dasar perancangan arsitektur tersebut akan memandu setiap perkembangan baru agar tetap selaras dengan lingkungan khas yang telah menjadi jati diri dan refleksi dari masyarakatnya.

b. Pengenalan Konservasi

Konservasi merupakan istilah yang menjadi payung dari semua kegiatan pelestarian sesuai dengan kesepakatan internasional yang telah dirumuskan dalam Piagam Burra tahun 1981

Beberapa batasan pengertian tentang istilah-istilah dasar yang disepakati dalam Piagam Burra, dicantumkan di bawah ini:

- **Konservasi** adalah segenap proses pengelolaan suatu tempat agar makna kultural yang dikandungnya terpelihara dengan baik. Konservasi dapat meliputi seluruh kegiatan pemeliharaan dan sesuai dengan situasi dan kondisi setempat dapat pula mencakup preservasi, restorasi, rekonstruksi, adaptasi dan revitalisasi.
- **Preservasi** adalah pelestarian suatu tempat persis seperti keadaan aslinya. tanpa adaperubahan, termasuk upaya mencegah penghancuran.
- **Restorasi/Rehabilitasi** adalah mengembalikan suatu tempat ke keadaan semula dengan menghilangkan tambahan-tambahan dan memasang komponen semula tanpa menggunakan bahan baru.
- **Rekonstruksi** adalah mengembalikan suatu tempat semirip mungkin dengan keadaan semula, dengan menggunakan bahan lama maupun bahan baru.
- **Adaptasi/Revitalisasi** adalah merubah tempat agar dapat digunakan untuk fungsi yang lebih sesuai. Yang dimaksud dengan

fungsi yang lebih sesuai adalah kegunaan yang tidak menuntut perubahan drastis, atau yang hanya memerlukan sedikit dampak minimal.

- **Demolisi** adalah penghancuran atau perombakan suatu bangunan yang sudah rusak atau membahayakan. Mengenai tingkat perubahan yang diakibatkan oleh masing-masing kategori kegiatan.

c. Lingkup Konservasi

Dalam suatu lingkungan kota, obyek dan lingkup. konservasi di golongan ke beberapa luasan sebagai berikut:

1. Satuan Areal

Adalah satuan areal dalam kota yang dapat berwujud sub wilayah kota (bahkan keseluruhan kota itu sendiri sebagai suatu sistem kehidupan). Ini dapat terjadi pada bagian tertentu kota yang dipandang mempunyai ciri-ciri atau nilai khas kota bersangkutan atau bahkan daerah dimana kota itu berada.

2. Satuan pandangan/visual/ landscape.

Adalah satuan yang dapat mempunyai arti dan peran yang penting bagi suatu kota. Satuan ini berupa aspek visual, yang dapat memberi bayangan mental atau image yang khas tentang suatu sesuatu lingkungan kota. Dalam satuan ini ada lima unsur pokok penting, yaitu:

- Jalur (path)
- Tepian (edges)
- Kawasan (district)
- Pemusatan (node)

- Tengeran (landmark)

Termasuk ke dalam golongan ini adalah jaringan fungsional route bersejarah atau jalur angkutan tradisional.

3. Satuan Fisik

Adalah satuan yang berujud bangunan, kelompok atau deretan bangunan-bangunan, rangkaian bangunan yang membentuk ruang umum atau dinding jalan, apabila dikehendaki lebih jauh hal ini bisa diperinci sampai kepada unsur-unsur bangunan, baik unsur fungsional, struktur atau entesis ornemental. Sedangkan secara umum bentuk konservasi meliputi kota dan desa, distrik, lingkungan perumahan, garis cakrawala, wajah jalan dan bangunan.

d. Sasaran Konservasi

Upaya konservasi tidak lepas dari kegiatan perlindungan dan penataan serta tujuan perencanaan kota yang bukan hanya secara fisik saja, tetapi juga stabilitas penduduk dan gaya hidup yang serasi, yakni pencegahan perubahan sosial.

Mengingat hal itu, dalam upaya konservasi perlu digariskan sasaran yang tepat, antara lain:

1. Mengembalikan wajah dari obyek pelestarian.
2. Memanfaatkan peninggalan obyek pelestarian yang ada untuk menunjang kehidupan masa kini.
3. Mengarahkan perkembangan masa kini yang diselaraskan dengan perencanaan masa lalu yang tercermin dalam obyek pelestarian tersebut.

4. Menampilkan sejarah pertumbuhan kota/lingkungan dalam ujud fisik tiga dimensi.

e. Dasar dan Kebijakan Konservasi

Dalam pelaksanaan atau penjabaran suatu konsep konservasi perlu ditentukan sejumlah tolok ukur (kriteria) dan motivasi. Tetapi terlebih dahulu harus ada dasar yang kokoh untuk mengetahui bagian mana yang dari kota dan bangunan apa yang perlu untuk dilestarikan.

Berikut ini adalah beberapa kriteria umum yang biasa digunakan untuk menentukan obyek yang perlu dilestarikan, antara lain:

1. *Estetika:*

Bangunan-bangunan atau bagian dari kota yang dilestarikan karena mewakili prestasi khusus dalam suatu gaya sejarah tertentu. Kerangka pertimbangan dari keputusan-keputusan yang diambil, berbeda-beda, sehingga cukup sulit untuk membuktikan suatu bangunan lebih penting dari lainnya. Tolok ukur estetika ini dikaitkan dengan nilai estetis dan arsitektonis yang tinggi dalam hal bentuk, struktur, tata ruang dan ornamennya.

2. *Kejamakan:*

Bangunan-bangunan atau bagian dari kota yang dilestarikan karena mewakili satu kelas atau jenis khusus bangunan yang cukup berperan. Jadi tolok ukur kejamakan ditekankan pada seberapa jauh karya arsitektur tersebut mewakili suatu ragam atau jenis khusus yang spesifik.

3. *Kelangkaan:*

Bangunan yang hanya satu dari jenisnya, atau merupakan contoh terakhir yang masih ada. Jadi termasuk karya yang sangat langka atau bahkan satu-satunya didunia, tidak dimiliki oleh daerah lain.

4. *Peranan Sejarah:*

Bangunan-bangunan dan lingkungan perkotaan yang telah merupakan lokasi-lokasi bagi peristiwa-peristiwa bersejarah yang penting untuk dilestarikan sebagai ikatan simbolis antara peristiwa terdahulu dan sekarang. Misalnya bangunan tempat Belanda menyerah kepada tentara R.I.

5. *Memperkuat Kawasan di Dekatnya:*

Bangunan-bangunan dan bagian kota yang karena investasi di dalamnya, akan mempengaruhi kawasan-kawasan di dekatnya, atau kehadirannya sangat bermakna untuk meningkatkan kualitas dan citra lingkungannya sekitarnya. .

6. *Keistimewaan*

Bangunan-bangunan ruang dilindungi karena memiliki keistimewaan, misalnya yang terpanjang, tertinggi, tertua, terbesar, yang pertama dan sebagainya.

Walaupun telah ada rumusan kriteria yang telah ditetapkan secara umum, tetapi masih memerlukan kesepakatan dari pihak yang mewakili pemilik, ahli-ahli atau pihak pengelola yang dalam hal ini pemerintah kota.

Di dalam menentukan arah pembangunan suatu kawasan atau bangunan, kita perlu memiliki motivasi-motivasi, dalam hal ini motivasi konservasi, antara lain:

1. Motivasi untuk mempertahankan warisan budaya atau warisan sejarah.

2. Motivasi untuk menjamin terwujudnya variasi dalam bangunan perkotaan sebagai tuntutan aspek estetis dan variasi budaya masyarakat.
3. Motivasi ekonomis, yang menganggap bangunan-bangunan yang dilestarikan tersebut dapat meningkatkan nilainya apabila dipelihara, sehingga memiliki nilai komersial yang digunakan sebagai modal lingkungan.
4. Motivasi simbolis, dimana bangunan-bangunan merupakan manifestasi fisik dari identitas suatu kelompok masyarakat tertentu yang pernah menjadi bagian dari kota.

Antara motivasi yang satu dengan yang lain, selayaknya tidak dilihat secara terpisah, melainkan saling memperkuat. Pemasalahan yang muncul/biasanya lebih pada motivasi 'siapa' daripada motivasi 'apa'. Setelah motivasi dan kriteria konservasi dikembangkan lebih mendetail, kemudian obyek konservasi diklasifikasikan dalam kelompok sesuai dengan kedudukan, peran dan arti obyek dalam lingkungannya sebagai pertimbangan terhadap prioritas konservasi.

D. Citra Kota (*Image of The City*)

Teori mengenai citra place sering disebut sebagai *milestone*, suatu teori penting dalam perancangan kota, karena sejak tahun 1960-an teori 'citra kota' mengarahkan pandangan perancangan kota ke arah yang memperhatikan pikiran terhadap kota dari orang yang hidup di dalamnya. Teori-teori berikutnya sangat dipengaruhi oleh teori tokoh ini. Teori ini diformulasikan oleh Kevin Lynch, seorang tokoh peneliti kota. Risetnya didasarkan pada citra mental jumlah penduduk dari kota tersebut. Dalam risetnya, ia menemukan betapa pentingnya citra mental itu karena citra yang

jelas akan memberikan banyak hal yang sangat penting bagi masyarakatnya, seperti kemampuan untuk berorientasi dengan mudah dan cepat disertai perasaan nyaman karena tidak merasa tersesat, identitas yang kuat terhadap suatu, tempat, dan keselarasan hubungan dengan tempat-tempat yang lain.

1. Definisi dan prinsip citra perkotaan

Citra kota dapat didefinisikan sebagai berikut:

Sebuah citra kota adalah gambaran mental dari sebuah kota sesuai dengan rata-rata pandangan masyarakatnya. (Lynch, 1969)

Kevin Lynch di dalam risetnya meminta para penduduk untuk menjelaskan kepadanya suatu gambaran mental terhadap kota mereka: *Apa yang diingat? Di mana letaknya di dalam kawasan? Bagaimana rupanya? Ke mana saya harus pergi dari tempat ini ke tempat yang lain?*

Lynch mengamati dengan baik bahwa rata-rata berbagai jawaban yang diberikan orang agak sama, dan sering jauh berbeda dengan realitas di dalam kawasan. Misalnya, sketsa-sketsa yang dibuat orang dengan tim peneliti sering jauh berbeda dengan peta kota yang sebenarnya. Ia mengamati bahwa masalah itu terutama tidak disebabkan oleh ketidak biasaan orang untuk menggambar sketsa, melainkan karena kesulitan mereka untuk mengingat keadaan tempatnya. Lynch mengamati bahwa di beberapa kota dan di berbagai kawasan masalah tersebut lebih sedikit dialami orang. Di dalam riset ini telah diteliti dari mana perbedaan itu berasal dan mengapa di berbagai kota orang memiliki gambaran mental yang lebih kuat terhadap kawasannya daripada di tempat lain. Berdasarkan analisis tersebut, Lynch menemukan tiga komponen yang

sangat mempengaruhi gambaran mental orang terhadap suatu kawasan, yaitu: (Zahnd, 1999)

- *potensi 'dibacakan' → identitas*

artinya, orang dapat Memahami gambaran perkotaan (identifikasi objek-objek, perbedaan antara objek, perihal yang dapat diketahui).

- *potensi 'disusun' → struktur*

artinya, orang dapat melihat pola perkotaan (hubungan objek-objek, hubungan subjek-objek, pola yang dapat dilihat);

- *potensi 'dibayangkan' → makna*

artinya, orang dapat mengalami ruang perkotaan (arti objek-objek, arti subjek-objek, rasa yang dapat dialami).

Kevin Lynch mengamati bahwa tiga potensi ini lebih mudah ditemukan di beberapa kota (misalnya Boston, Amerika Serikat), tetapi sulit di kota-kota lainnya (misalnya New Jersey, Amerika Serikat). Jika dibandingkan, perbedaan masing-masing peta kota tidak begitu besar, tetapi nyatanya kebanyakan orang akan memakai kriteria-kriteria lain untuk mengingat identitas, struktur, dan arti kawasan perkotaan daripada peta kota. Kriteria-kriteria umum yang dipakai oleh masyarakat adalah citra terhadap tempatnya.

2. Lima Elemen Citra Kota

Elemen-elemen apakah yang dipakai untuk mengungkapkan citra perkotaan? Menurut Kevin Lynch, citra kota dapat dibagi dalam lima

elemen, yaitu *path* (jalur), *edge* (tepi), *district* (kawasan), *node* (simpul), serta *Landmark* (tengeran).

Oleh karena istilah dari bahasa Inggris untuk lima elemen tersebut sudah begitu umum dipakai di dalam konteks bahasa Indonesia, maka istilah-istilah itu akan tetap digunakan dalam kajian pustaka ini.

- a. **Path (jalur)** adalah elemen yang paling penting dalam citra kota. Kevin Lynch menemukan dalam risetnya bahwa jika identitas elemen ini tidak jelas, maka kebanyakan orang meragukan citra kota secara keseluruhan. Path merupakan rute-rute sirkulasi yang biasanya digunakan orang untuk melakukan pergerakan secara umum, yakni jalan, gang-gang utama, jalan transit, lintasan kereta api, saluran, dan sebagainya. Path mempunyai identitas yang lebih baik kalau memiliki tujuan yang besar (misalnya ke stasiun, tugu, alun-alun, dan lain-lain), serta ada penampakan yang kuat (misalnya fasad, pohon, dan lain-lain), atau ada belokan yang jelas.
- b. **Edge (tepi)** adalah elemen linear yang tidak dipakai/dilihat sebagai *path*. Edge berada pada batas antara dua kawasan tertentu dan berfungsi sebagai pemutus linear, misalnya pantai, tembok, batasan antara lintasan kereta api, topografi, dan sebagainya. Edge lebih bersifat sebagai referensi daripada misalnya elemen sumbu yang bersifat koordinasi (*linkage*). Edge merupakan penghalang walaupun kadang-kadang ada tempat untuk masuk. Edge merupakan pengakhiran dari sebuah *district* atau batasan sebuah *district* dengan yang lainnya. Edge memiliki identitas yang lebih baik jika kontinuitas tampak jelas batasnya. Demikian pula fungsi batasnya harus jelas: membagi atau menyatukan.
- c. **District (kawasan)** merupakan kawasan-kawasan kota dalam skala dua dimensi. Sebuah kawasan *district* memiliki ciri khas yang mirip (bentuk,

- pola, dan wujudnya) dan khas pula dalam batasnya, di mana orang merasa harus mengakhiri atau memulainya. *District* dalam kota dapat dilihat sebagai referensi interior maupun eksterior. *District* mempunyai identitas yang lebih baik jika batasnya dibentuk dengan jelas tampilannya dan dapat dilihat homogen, serta fungsi dan posisinya jelas (introvert/ekstrovert atau berdiri sendiri atau dikaitkan dengan yang lain).
- d. **Node (simpul)** merupakan simpul atau lingkaran daerah strategis di mana arah atau aktivitasnya saling bertemu dan dapat diubah ke arah atau aktivitas lain, misalnya persimpangan lalu lintas, stasiun, lapangan terbang, jembatan, kota secara keseluruhan dalam skala makro besar, pasar, taman, square, dan sebagainya. (Catatan: tidak setiap persimpangan jalan adalah sebuah *node*. Yang menentukan adalah citra *place* terhadapnya.) *Node* adalah satu tempat di mana orang mempunyai perasaan 'masuk' dan 'keluar' dalam tempat yang sama. *Node* mempunyai identitas yang lebih baik jika tempatnya memiliki bentuk yang jelas (karena lebih mudah diingat), serta tampilan berbeda dari lingkungannya (fungsi, bentuk).
- e. **Landmark (tenggeran)** merupakan titik referensi seperti elemen *node*, tetapi orang tidak masuk ke dalamnya karena bisa dilihat dari luar letaknya. *Landmark* adalah elemen eksternal dan merupakan bentuk visual yang menonjol dari kota, misalnya gunung atau bukit, gedung tinggi, menara, tanda tinggi, tempat ibadah, pohon tinggi, dan sebagainya. Beberapa *Landmark* letaknya dekat, sedangkan yang lain jauh sampai di luar kota. Beberapa *Landmark* hanya mempunyai arti di daerah kecil dan dapat dilihat hanya di daerah itu, sedangkan *Landmark* lain mempunyai arti untuk keseluruhan kota dan bisa dilihat dari mana-mana. *Landmark* adalah elemen penting dari bentuk kota karena

membantu orang untuk mengorientasikan diri di dalam kota dan membantu orang mengenali suatu daerah. *Landmark* mempunyai identitas yang lebih baik jika bentuknya jelas dan unik dalam lingkungannya, dan ada sekuens dari beberapa *Landmark* (merasa nyaman dalam orientasi), serta ada perbedaan skala masing-masing.

3. Formulasi dan Kombinasi Elemen Citra Kota

Lima elemen citra tersebut hanya merupakan unsur dasar sebuah citra lingkungan secara keseluruhan. Pada kenyataannya, lima elemen ini di dalam kota tidak dapat terlihat secara terpisah, karena keberadaannya satu dengan yang lain. Jika hanya dengan cara tersebut gambaran citra terhadap kota menjadi nyata dan benar, maka perlu diperhatikan interaksi antara lima elemen citra itu.

Kelima elemen akan berfungsi dan berarti secara bersamaan dalam satu jaringan (interaksi) besar. Sering terjadi bahwa sebuah elemen berasal dari satu elemen citra lain yang berbeda. Semua elemen ini berfungsi bersama dalam lingkungan yang sama. Dan yang lebih sulit lagi, citra kota dalam keseluruhan dapat berbeda pula tergantung luas daerahnya, posisi subjek dalam daerah, waktu (siang/ malam), dan musim. Dengan memiliki lima elemen dan campurannya, tidak berarti bahwa sebuah kota langsung mempunyai citra yang baik. Oleh karena itu, perlu diperhatikan kualitas formulasi kelima elemen tersebut dengan yang lain. Dalam analisis dan perancangan kota, kualitas bentuk lima elemen tersebut harus dicari dan ditingkatkan.

Sepuluh pola karakteristik diperhatikan dalam proses ini ialah

- *ketajaman batas elemen;*
- *kesederhanaan bentuk elemen secara geometris;*
- *kontinuitas elemen;*
- *pengaruh yang terbesar antara elemen;*
- *tempat hubungan antara elemen;*
- *perbedaan antara elemen;*
- *artikulasi antara elemen;*
- *orientasi antara elemen;*
- *pergerakan antara elemen;*
- *nama dan arti elemen.*

Teori 'citra perkotaan' yang diformulasikan Kevin Lynch ini memperhatikan skala makro di dalam kota. Namun demikian, sesuai pandangan Aldo van Eyck bahwa kota adalah 'rumah yang besar' dan rumah adalah 'kota yang kecil', maka prinsip-prinsip yang diungkapkan teori ini juga berlaku sampai ke skala mikro, yaitu gedung. (Zahnd, 1999)

E. Panorama Kota (*Townscape*)

Gordon Cullen dalam buku *The Concise Townscape* secara khusus telah membahas tentang *kualitas visual suatu ruang dan kawasan* beserta pemahaman dan pemaknaan secara teoritis terhadap suatu penggal atau urutan sequence kawasan

Manusia memiliki kepekaan terhadap keberadaannya dalam lingkungannya. Walaupun kepekaan itu sering kali terganggu sampai tersinggung oleh lingkungannya, namun secara nyata sangat dibutuhkan suatu kepekaan yang baik mengenai place di mana kita berada. Teori '*townscape*' yang diformulasikan oleh Gordon Cullen (dalam Zahnd, 1999, disebut sebagai Panorama Kota) sangat mempengaruhi para perancang kota pada dekade 1970-an.

1. Serial Vision

Point pertama dalam buku Townscape adalah hal-hal yang berkenaan dengan optik atau penginderaan secara visual. Suatu lingkungan dapat memberikan kesan tersendiri bagi orang yang melihatnya. Dalam hal ini ada kesinambungan antara penglihatan dengan upaya perencanaan dan perancangan lingkungan, khususnya yang berkaitan dengan ruang luar atau kawasan.

Ciri khas sebuah kota adalah adanya kawasan-kawasan yang dapat dilihat atau dipahami sebagai seri visual. Artinya, sebuah kota tidak dapat dilihat dalam satu titik saja. Yang diperlukan dalam hal ini adalah suatu proses pengamatan di dalam gerakan. Cullen memakai istilah '*optik*' untuk proses tersebut, yang ia bagi dalam dua kelompok:

- pandangan yang ada (*existing view*) → fokus pada satu daerah saja
- pandangan yang timbul (*emerging view*) → fokus pada kaitan antara satu daerah dan yang lain

Biasanya orang melakukan cara ini tanpa pengetahuan atau perhatian yang khusus. Mereka melihat tanpa sadar apa yang ada dan apa yang terjadi secara visual jika mereka bergerak dari sini ke sana. Namun di dalam ketidaksadarannya, orang selalu menerima berbagai informasi dari lingkungan yang akan mempengaruhi keadaannya, baik melalui faktor sosial maupun arsitektural. Pada umumnya, di dalam lingkungan kota masalah sosial dipandang sebagai masalah umum, dan masalah arsitektur kota hanya untuk masyarakat kelas menengah ke atas. Pandangan tersebut tepat jika hanya memperhatikan gaya arsitektur kota dan kemewahannya saja. Akan tetapi, arsitektur perkotaan memiliki prinsip-prinsip yang jauh lebih mendasar. Jika seseorang selalu melihat keadaan lingkungannya (baik fisik maupun nonfisik) kacau, maka tidak

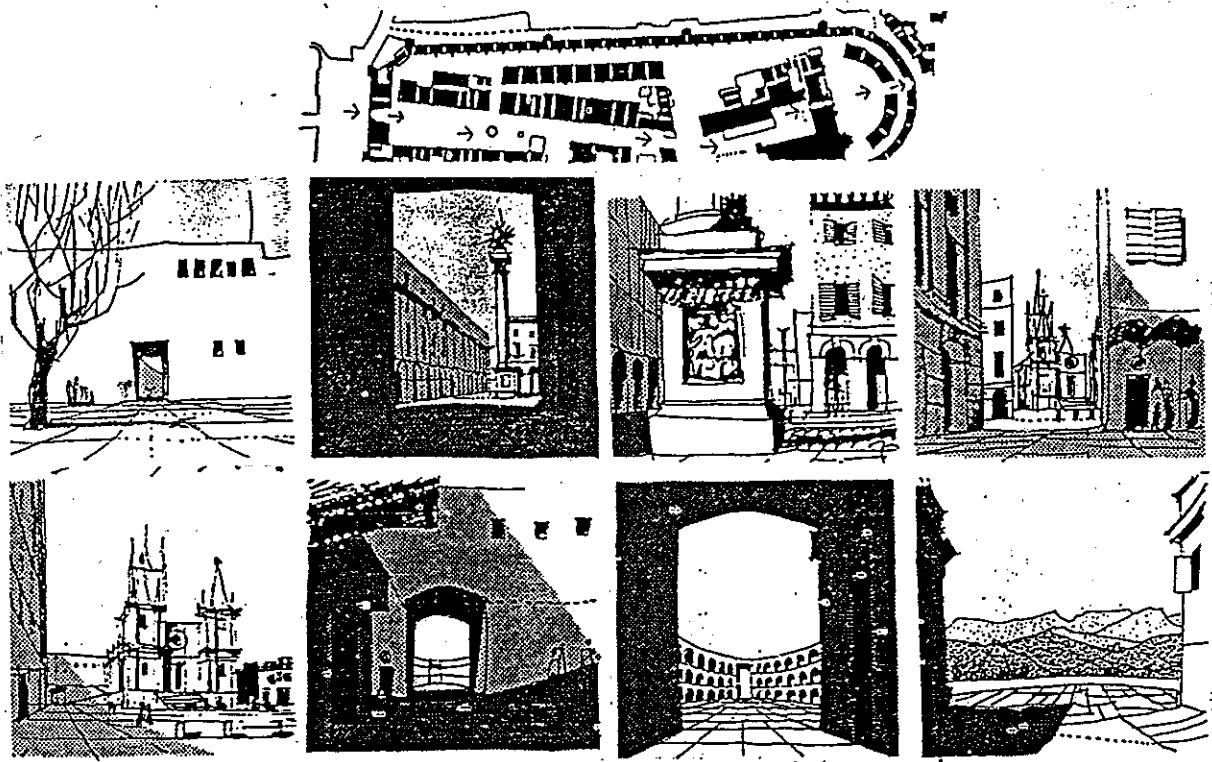
perlu heran kalau pikirannya pun cenderung kacau, yang akan juga mempengaruhi cara kehidupannya (Zahnd, 1999).

Satu kemungkinan memperbaiki keadaan manusia adalah memperbaiki keadaan lingkungannya, baik secara fisik maupun nonfisik. Walaupun ada kaitan antara fisik dan nonfisik, namun jelas bahwa arsitektur cenderung berfokus pada yang fisik, yaitu 'ruang' dan 'waktu' (atau seperti sudah dikutip lebih dahulu oleh Aldo van Eyck yang memakai istilah 'tempat' dan 'kejadian'). Oleh sebab itu, masuk akal betapa pentingnya keadaan sebuah tempat serta bagaimana tempat tersebut dihubungkan dengan yang lain, karena banyak kejadian manusia melibatkan gerakan. Perbaikan tersebut tidak perlu diadakan dengan cara mewah, bahkan bisa dilakukan oleh masyarakat di tempatnya dengan cara yang dimungkinkan menurut konteksnya. Misalnya, di sebuah daerah kampung cara membentuk tempat serta menghubungkan satu tempat dengan yang lain pasti akan berbeda dengan cara yang dipakai di sebuah daerah perdagangan atau perkantoran. Di mana saja dalam kawasan perkotaan perlu diperjelas dua pertanyaan berikut ini yang maknanya sangat mendasar dan fundamental secara arsitektural:

Di mana saya? (Pertanyaan terhadap posisi subjek-objek)

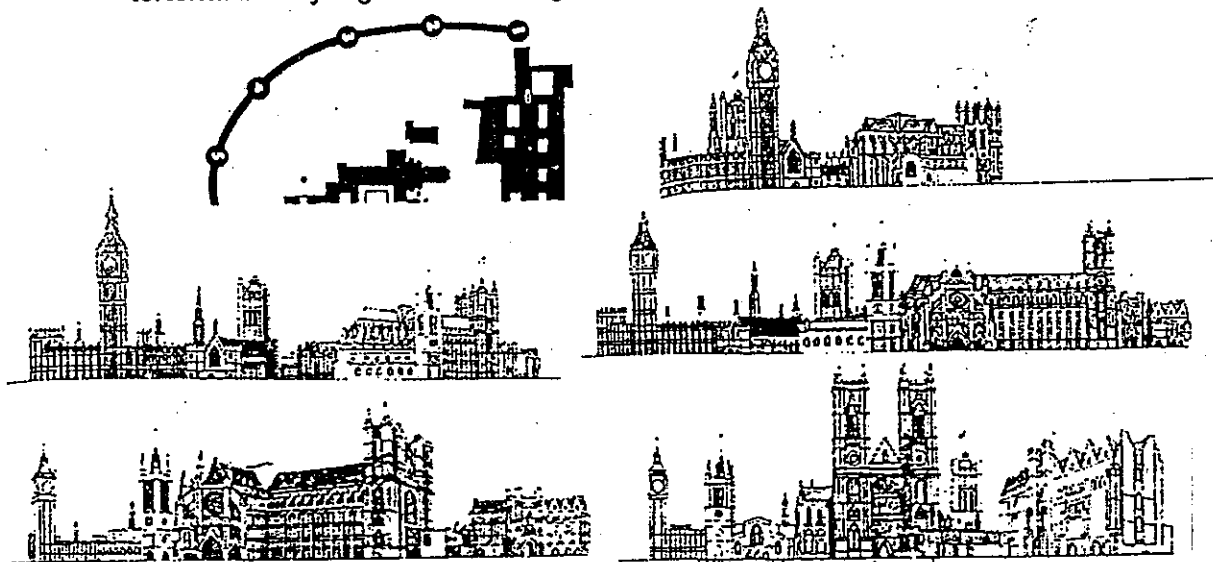
Apa itu? (Pertanyaan terhadap wajah dan isi objek-objek)

Kedua pertanyaan tersebut akan diperhatikan pada faktor-faktor berikut ini. Jika melalui lingkungan jawaban atas kedua pertanyaan tersebut kurang jelas (baik yang disadari maupun yang tidak) bagi manusia yang hidup di dalamnya, maka kenyamanan terhadap tempat serta lingkungannya akan menurun.



Gb. II.14. Skematik serial vision, menunjukkan perubahan emosi
Sumber: Cullen, 1961

Suatu kawasan yang direncanakan dengan baik dapat disamakan dengan suatu drama atau urutan penggal visual yang dapat membangkitkan emosi pengamat. Suatu serial atau urutan penggal visual kawasan yang berubah-ubah membentuk suatu skenario dan hirarki tertentu inilah yang disebut sebagai *serial vision*.



Gb. II.15. Serial vision Westminster, menunjukkan pandangan awal hingga klimaks
Sumber: Cullen, 1961

Dalam literatur lain disebutkan pula bahwa *serial vision* merupakan urutan pengamatan atau alur pemandangan ke suatu titik klimaks dari suasana atau obyek yang ditampilkan (Simonds, 1961).

2. Place

Place membahas tentang reaksi kita terhadap posisi tubuh kita dalam suatu lingkungan. Hal ini dapat digambarkan sebagai kesadaran kita akan posisi kita dalam suatu lingkungan, sehingga kita bisa mendefinisikan dengan jelas posisi kita, baik kita berada di dalamnya, ditengahnya, di luarnya dan sebagainya. Kesadaran inilah yang menciptakan hubungan timbal balik antara pengalaman visual dengan keadaan keruangan diluar ataupun di dalam. Oleh karena itu apabila kota atau ruang luar suatu kawasan dirancang berdasarkan pergerakan manusia maka keseluruhan kawasan akan lebih mudah dipahami dan dinikmati sebagai sesuatu yang plastis, dengan memainkan emosi pengamat menggunakan penekanan, pengosongan, keterbukaan, dan keterlingkupan.

Cullen mengilustrasikan bahwa orang selalu membutuhkan suatu perasaan terhadap posisinya dalam lingkungannya, di mana dia berada, baik secara sadar maupun tidak sadar. Akan tetapi, dalam aspek ini perasaan orang terhadap identitas tempat itu selalu mempunyai dua sisi, yaitu (Zahnd, 1999)

Saya di sini, bukan di sana!

Ungkapan ini kelihatannya sangat biasa, tetapi penting sekali bagi perasaan orang, karena tanpa kepekaan terhadap 'di sana' tidak muncul suatu kepekaan terhadap 'di sini' dan sebaliknya! Akan tetapi, antara 'di sana' dan 'di sini' ada sesuatu. Dan 'sesuatu' itu dalam perancangan kota

pun harus diperhatikan karena tergantung pada cara penghubungan/pemisahan. Menurut Cullen, perasaan terhadap posisi orang sangat tergantung dua faktor, yaitu pada tingkat batasnya (enclosure) serta tingkat perlindungan (exposure). Misalnya, secara ekstrem perasaan orang pasti sangat berbeda di atas pinggir batu karang dibandingkan di dalam sebuah gua. Artinya, rasa orang terhadap posisinya dapat sangat berbeda dan hal itu juga terjadi di dalam kota, baik pada skala makro maupun mikro (misalnya perasaan masuk, meninggalkan, di tengah, di pinggir, di dalam, di luar, dan seterusnya). Kota-kota di dunia ini yang sering dikunjungi banyak wisatawan antara lain mampu memakai dua faktor itu, yaitu dengan menghubungkan/membedakan secara arsitektural daerah 'di sini' dan 'di sana' dengan cara yang sangat jelas, efektif, dan sering tanpa bahan-bahan yang mewah. (Zahnd, 1999)

Dalam hal ini *place* mempunyai kualitas sebagai berikut: (Cullen, 1961)

- *Possession*, penguasaan/ klaim terhadap suatu tempat
- *Occupied territory*, daerah yang dikuasai
- *Possession in movement*, penguasaan dalam pergerakan
- *Advantage*, posisi atau elemen yang menguntungkan
- *Viscosity*, kekentalan: dimana pergerakan menjadi lambat dan bercampur dengan *static possession*.
- *Enclaves*, interior yang terbuka terhadap ruang sekitar dan mempunyai akses bebas untuk masuk dan keluar,
- *Enclosure*, keterlingkupan
- *Focal point*, titik fokus

- *Precincts*, kawasan yang terbentuk sejak lama dengan karakteristik yang khas.
- *Indoor landscape and out door room*, ruang luar seperti ruang dalam
- *Multiple enclosure*, variasi dan permainan keterlingkupan ruang.
- *Block House*, massa yang menjadi pengakhiran atau memotong sirkulasi.
- *Insubstantial Space*, ruang yang kurang penting
- *Defining space*, ruang yang menentukan
- *Here and There*, di sini dan di sana
- *Looking into enclosure*, melihat ke dalam keterlingkupan.
- *Pinpointing*, pemusatan ke satu titik
- *Truncation*, pemendekan
- *Change of level*, perubahan ketinggian/ level
- *Netting*, jaring-jaring yang menyembunyikan obyek
- *Sillhouette*, Kontur bayangan
- *Grandiose Vista*, panorama penghubung ruang depan dan ruang belakang
- *Closed Vista*, Massa penutup pemandangan
- *Division of space*, pembagian ruang
- *Screened vista*, penghalang penglihatan langsung ke obyek
- *Deflection*, memantulkan
- *Punctuation*, penekanan
- *Narrows*, lorong sempit
- *Undulation*, berliku-liku
- *Anticipation*, menduga apa yang akan terjadi sesudahnya
- *Mistery*, keadaan yang tidak diketahui

3. Content

Merupakan telaah terhadap elemen perkotaan yang berkaitan dengan warna, texture, skala, gaya, karakter, kepribadian, dan keunikan. Content lebih merupakan kandungan makna yang terekam dalam suatu penggal kawasan.

Selain posisi di dalam tempat tertentu, masalah 'isi' perlu juga diperhatikan. Cullen membahas hal tersebut secara mendalam. Perasaan mengenai satu tempat juga dipengaruhi oleh apa yang ada. Dan sekali lagi, dalam aspek ini perasaan terhadap identitas itu mempunyai dua segi, yaitu:

Ini adalah ini, bukan itu!

Artinya, tanpa kepekaan terhadap 'ini' tidak muncul suatu kepekaan terhadap 'itu' dan sebaliknya. Orang membedakan dan menghubungkan bahan-bahan melalui rupanya, warnanya, polanya, sifatnya, skalanya, dan lain-lain. Sekali lagi perasaan orang terhadap suatu keadaan pada suatu tempat tergantung pada dua faktor, yaitu pada tingkat konformitas (*conformity*) dan pada tingkat kreativitas (*creativity*). Seandainya suatu daerah diwujudkan dengan cara yang sama, akibatnya timbul rasa bosan. Namun, jika dalam suatu daerah semua diwujudkan dengan cara yang sangat berbeda, akibatnya timbul kekacauan. Tugas membangun di dalam kawasan perkotaan adalah mencari titik pertemuan di antara kedua polarisasi atau pertentangan itu. Artinya:

Dalam mencari kerangka, sebuah tata kota (*framework of the urban fabric*) harus menjadi konformitas, di mana kreativitas justru mempunyai arti.

Sayangnya, dalam realitas kota hal tersebut jarang diperhatikan dengan baik karena sering hanya diutamakan pembangunan gedung-

gedung secara kreatif tetapi individualistis, yang akibatnya justru hanya menambah dampak negatif, baik bagi lingkungan maupun gedungnya.

Kualitas-kualitas *content* antara lain adalah (Cullen, 1961):

- *Juxtaposition*, mendekatkan dua obyek yang kontras
- *Immediacy*, tegangan emosional untuk pengalaman
- *Thisness*, ke-ini-an, mempersoalkan spesifikasi
- *Seeing in detail*, memperhatikan detail
- *Intricacy*, sukar dipahami bentuk dan strukturnya
- *Propriety*, kecocokan/ kesopanan memberikan identitas kawasan
- *Entanglement*, kerumitan yang menarik ditengah sesuatu yg datar
- *Exposure*, unsur yang lapang/ pemaparan
- *Intimacy*, perasaan intim
- *Illusion*, ilusi
- *Metaphor*, metafora
- *Tell Tale*, menceritakan nilai suatu obyek
- *Significant Object*, obyek yang signifikan
- *Building as a sculpture*, bangunan sebagai skulptur
- *Geometry*, bentukan geometris
- *Multiple Use*, multiguna
- *Foils*, terasa terpisah tetapi serasi
- *Relationship*, kontinuitas hubungan
- *Scale*, skala pembanding
- *Distortion*, distorsi
- *Trees incorporated*, vegetasi sebagai bangunan atau keserasian bangunan dengan vegetasi
- *Calligraphy*, detail yang baik dan fungsional

- *Publicity*, publisitas
- *Taming with tack*, membiasakan diri dengan suatu keadaan
- *Texture*, pengalaman visual berkenaan dengan tekstur.

4. Prinsip sebuah Place Secara Estetis

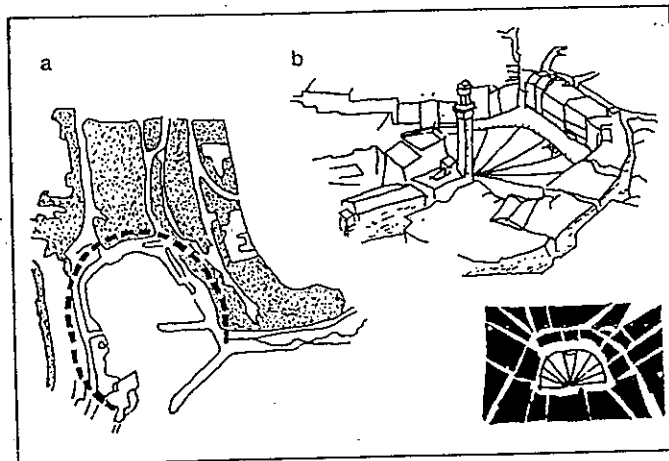
Akan tetapi, bagaimana semua kualitas place itu dapat dicapai? Camillo Sitte (dalam Zahnd, 1999), seorang tokoh perancang dari abad ke-19, mengemukakan antara lain beberapa prinsip agar kualitas itu dapat dicapai. Melalui studi banding di berbagai tempat, ia mengemukakan hubungan erat antara kehidupan masyarakat perkotaan dan rupa estetika perkotaan. Menurut Sitte, bentuk kota dan estetikanya tidak hanya merupakan ungkapan dari budaya perkotaan saja, melainkan juga berfungsi sebagai landasan yang kuat untuk mempengaruhi budaya perkotaan ke arah yang baik atau sebaliknya. Oleh karena itu, menurut Sitte, dibutuhkan suatu perancangan perkotaan yang memperhatikan arti place yang artistik secara fisik. Istilah ini sama sekali tidak dimaksudkan sebagai suatu hiasan tempat secara estetis saja, melainkan menampilkan beberapa prinsip 'arti rupa' secara fisik yang berlaku di tempat tertentu. Sitte tidak tertarik pada aspek yang subjektif, maka sampai pada masa kini banyak tokoh perancang masih tertarik pada teorinya, kendati harus diakui bahwa dinamika kota pada masa kini memang sudah jauh lebih rumit dan teori Sitte tidak dapat diterapkan secara langsung tanpa memperhatikan konteks daerah yang berbeda. Walaupun demikian, pada dasarnya masih ada beberapa hal yang dapat dipelajari dari prinsip-prinsip yang ia kemukakan karena prinsip-prinsipnya tidak berfokus pada suatu gaya tertentu saja, bahkan lebih ke arah

objektif (fokus pada prinsip estetika saja). Oleh sebab itu, prinsipnya dapat diterapkan pada lingkungan di luar konteks Sitte pada abad yang lalu; kalau kontekstualisasi diperhatikan. Tujuh prinsipnya akan dikemukakan serta diilustrasikan satu demi satu secara singkat.

Keseluruhan sebagai unit

Places di dalam kota seharusnya dilihat sebagai unit-unit. Artinya, sebuah kawasan seharusnya dilihat dalam batasannya. Apa yang ada di dalam batasan seharusnya mendukung ciri khas tempat itu.

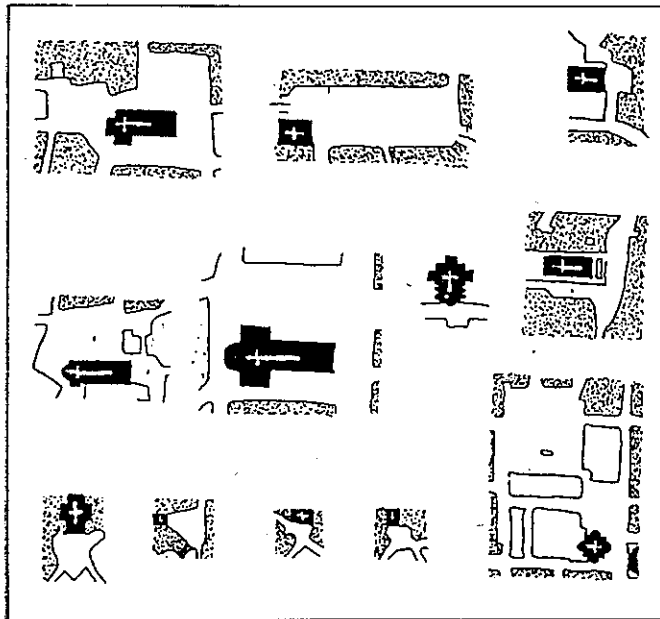
Tidak semua tempat sama penting di dalam tata kota namun masing-masing seharusnya ditata sesuai hierarki yang ada di dalam kawasan, tersebut..



Gb. II.16. Keseluruhan sebagai sebuah unit (a) Pelabuhan, (b) Pusat Kota di Siena
Sumber: Zahnd, 1999

Bentuk unit

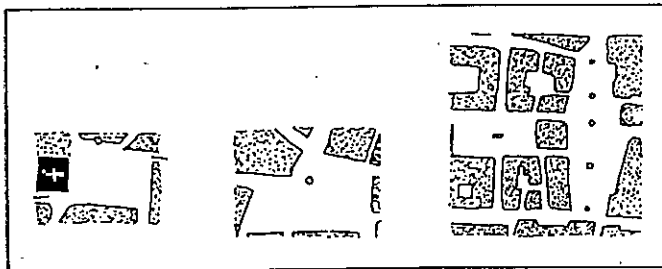
Sebuah place sebagai unit seharusnya memiliki bentuk yang sejelas mungkin dalam hal tipologi, geometri, ukuran, dan skalanya, baik dalam dua dimensi maupun tiga dimensi.



Gb. II.17. Bentuk unit dari beberapa piazza di beberapa kota di Italia
Sumber: Zahnd, 1999

Kekosongan pusatnya

Sebuah place yang berfungsi sebagai ruang statis seharusnya memiliki pusat yang kosong. Artinya, pohon-pohon, tugu, monumen, dan lain-lain seharusnya ditempatkan di luar pusat ruang itu.



Gb. II.18. Kekosongan Pusat di beberapa piazza
Sumber: Zahnd, 1999

F. Indikator Bagian Suatu Konfigurasi Kawasan

Dari tinjauan pustaka terhadap kerangka teori yang telah dilakukan, maka dirumuskan indikator-indikator yang diharapkan dapat menjelaskan bahwa suatu obyek atau bagian kawasan merupakan bagian dari konfigurasi kawasan yang lebih besar di sekitarnya. Indikator-indikator yang disusun akan digunakan sebagai tolok ukur dalam menentukan bagaimanakah obyek penelitian terkait dengan konfigurasi kawasan Kota Lama di sekitarnya.

Karakteristik	Uraian Teori Substantif	Pendekatan Teori	Kerangka Waktu	Indikator
Penataan Massa	Figure/ Ground	Pendekatan Rancangan Kota (Roger Trancik)	Kajian dilakukan terhadap perubahan tekstur kawasan dan keteraturan massa antara kondisi awal dengan kondisi sekarang	Merupakan bagian pola tekstur kawasan yang dikenali, terutama bila diperhatikan secara dua dimensional sebagai konstelasi solid-void baik dari segi pola dasar elemen solidnya maupun voidnya (Trancik dan Zahnd)
	Tata Guna Lahan (Land Use)	Elemen Perancangan Kota (Hamid Shirvani)	Kondisi sekarang	Obyek penelitian mempengaruhi atau dipengaruhi oleh dominasi guna lahan di kawasan sekitarnya
	Tata Bentuk dan Massa Bangunan (Building Form and Massing)	Elemen Perancangan Kota (Hamid Shirvani)	Kondisi sekarang	Obyek penelitian mempunyai hubungan dengan bentuk blok dan penataan massa secara keseluruhan
	Ruang Terbuka (Open Space)	Elemen Perancangan Kota (Hamid Shirvani)	Ruang terbuka di masa lalu yang digunakan di masa sekarang	Keterkaitan antara ruang terbuka yang berhubungan langsung dengan obyek penelitian, dengan kawasan di sekitarnya secara keseluruhan
	Tepian (edges)	Citra Kota (Kevin Lynch)	Kondisi sekarang	Keterkaitan antara obyek penelitian dengan batas-batas tepian kawasan.
	Distrik/ Kawasan (District)	Citra Kota (Kevin Lynch)	Kondisi sekarang	Hubungan dan perletakan obyek penelitian di dalam distrik/ kawasan.
Keterhubungan	Linkage	Pendekatan Rancangan Kota (Roger Trancik)	Kajian dilakukan terhadap perubahan sistem keterhubungan di dalam kawasan antara kondisi awal dengan kondisi sekarang	Memiliki keterkaitan sistem keterhubungan (linkage) dengan kawasan disekitarnya, baik linkage visual maupun linkage struktural (Trancik dan Zahnd)
	Sirkulasi dan Parkir (Circulation and Parking)	Elemen Perancangan Kota (Hamid Shirvani)	Perbandingan kondisi sirkulasi awal dan sirkulasi sekarang	Keterkaitan obyek penelitian dengan pengaturan sirkulasi dari dan menuju ke obyek penelitian.
	Jalur Pejalan Kaki (Pedestrian Ways)	Elemen Perancangan Kota (Hamid Shirvani)	Kondisi sekarang	Keterkaitan obyek penelitian dengan aktifitas berjalannya kaki serta penyediaan sarana bagi pejalan kaki

	Jalur (<i>Path</i>)	Citra Kota (Kevin Lynch)	Kondisi sekarang dengan memperhatikan keadaan masa lalu	Keterkaitan obyek penelitian dengan rute-rute dan pencapaian yang umum dilakukan untuk mencapai obyek penelitian
	Simpul (<i>Node</i>)	Citra Kota (Kevin Lynch)	Kondisi sekarang	Peran obyek penelitian dan kawasan di sekitarnya sebagai simpul dalam lingkungan kawasan secara keseluruhan
Makna Tempat	Place	Pendekatan Rancangan Kota (Roger Trancik)	Kajian dilakukan terhadap makna obyek di dalam kawasan, baik di masa lalu maupun masa sekarang	Merupakan obyek yang spesifik dan mempunyai arti penting bagi kawasan, baik secara simbolis maupun fungsional. (Trancik dan Zahnd)
	Pendukung Aktifitas (<i>Activity Support</i>)	Elemen Perancangan Kota (Hamid Shirvani)	Kondisi sekarang	Peran obyek penelitian dan kawasan di sekitarnya dalam memunculkan pendukung aktifitas
	Tanda-Tanda dan Orientasi (<i>Signage and Orientation</i>)	Elemen Perancangan Kota (Hamid Shirvani)	Kondisi sekarang	Peran obyek penelitian sebagai elemen yang mudah dikenali dan menjadi titik referensi dalam berorientasi dalam lingkungan kawasan.
	Preservasi (<i>Preservation</i>)	Elemen Perancangan Kota (Hamid Shirvani)	Kondisi sekarang dengan memperhatikan kondisi awal	Keterkaitan aspek pelestarian obyek penelitian di dalam lingkungan kawasan cagar budaya
	Tengeran (<i>Landmark</i>)	Citra Kota (Kevin Lynch)	Kondisi sekarang	Keterkaitan hirarki dan citra penanda/ tengeran obyek penelitian dalam kawasan secara keseluruhan
	Serial Vision	Panorama Kota/ <i>Townscape</i> (Gordon Cullen)	Kondisi sekarang dengan memperhatikan kondisi awal	Merupakan bagian dari skenario pengasahan emosi pengamat di dalam suatu kawasan, terutama dalam pergerakan visual di kawasan tertentu, melalui serial visual dan kajian content dan place di masing-masing penggal suasana (Cullen)
	Content			Serial vision, Place, dan Content merupakan satu paket teori yang digunakan bersamaan.
	Place			

Tabel 1. Tabel Indikator Bagian Suatu Konfigurasi Kawasan

BAB III

RANCANGAN PENELITIAN

A. Definisi Judul Penelitian

Judul penelitian ini adalah "*Studi Karakter Perancangan Kota di Kawasan Stasiun Kereta Api Sebagai Bagian Dari Konfigurasi Kota Lama*". Beberapa bagian dari judul penelitian ini perlu didefinisikan secara jelas untuk menyamakan persepsi dan menghindari distorsi terhadap pemaknaan judul penelitian yang dilakukan.

1. Studi (Study)

- pelajaran; penggunaan waktu dan pikiran untuk memperoleh ilmu pengetahuan (W.J.S. Poerwodarminto, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 1986)
- mempelajari; meneliti; menyelidiki (Peter Salim, *Contemporary English-Indonesian Dictionary*, Modern English Press, Jakarta, 1985)
- *devotion of time and thought to getting knowledge; close examination* (A.S. Hornby, *Oxford Advanced Learner Dictionary*, Oxford University Press, London, 1986)

2. Karakter (*character*)

- ciri-ciri, ciri khas, sifat khusus, watak (Peter Salim, *Contemporary English-Indonesian Dictionary*, Modern English Press, Jakarta, 1985)

3. Kawasan (*area, surroundings*)

- daerah (W.J.S. Poerwodarminto, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 1986)
- daerah, lingkungan (Peter Salim, *Contemporary English-Indonesian Dictionary*, Modern English Press, Jakarta, 1985)

- *everything around and about a place; scope or range of activity* (A.S. Hornby, *Oxford Advanced Learner Dictionary*, Oxford University Press, London, 1986)

4. Stasiun Kereta Api

Stasiun Kereta Api merupakan prasarana perkereta apian yang berupa bangunan yang ditujukan bagi penumpang untuk membeli karcis dan naik ke dalam atau turun dari kereta api. Di stasiun ini ada juga kesempatan bagi penumpang untuk mengirim atau menerima barang bagasinya. Selanjutnya juga diberikan kesempatan pada masyarakat umum untuk mengirim atau menerima barang potongan, barang hantaran, atau barang gerobakan Bagi perjalanan kereta api sendiri, emplasemen stasiun memberikan kesempatan pada kereta api untuk saling bersilangan atau bersusulan satu sama lain.

(Subarkah, Iman, *Jalan Kereta Api*, Penerbit Idea Dharma, Bandung, 1983)

5. Konfigurasi (*configuration*)

- Wujud, bentuk, konfigurasi (Peter Salim, *Contemporary English-Indonesian Dictionary*, Modern English Press, Jakarta, 1985)
- *Shape or outline; method of arrangement* (A.S. Hornby, *Oxford Advanced Learner Dictionary*, Oxford University Press, London, 1986)

6. Kota Lama

Merupakan terminologi yang digunakan oleh Eko Budihardjo untuk menyebut kawasan kota kolonial peninggalan Belanda/ Kota Tua (*old city*) (Sidharta dan Budihardjo, *Konservasi Lingkungan dan Bangunan Kuno Bersejarah*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 1989)

B. Metoda Penelitian

Metoda penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metoda penelitian kualitatif rasionalistik. Metoda ini menurut Noeng Muhadjir (1996) adalah suatu cara meneliti berlandaskan pada filsafat rasionalisme, dimana semua ilmu itu berasal dari pemahaman intelektual kita yang dibangun atas kemampuan argumentasi

secara logis, memberikan titik berat pada pemaknaan empirik, dan didukung oleh data empirik yang relevan.

Metoda penelitian dengan pendekatan kualitatif rasionalistik menuntut sifat holistik, dimana obyek diteliti tanpa dilepaskan dari konteksnya, paling jauh diteliti dalam fokus atau aksentuasi tertentu tetapi konteksnya tidak dieliminasi. Sifat holistik yang dituntut oleh pendekatan rasionalistik adalah digunakannya konstruksi pemaknaan atas empiri sensual, empiri logik atau teoritik, dan empiri etik.

Metoda ini berangkat dari pendekatan holistik suatu *grand concept*, diteliti pada obyek yang spesifik, dan hasil penelitiannya didudukkan kembali pada *grand concept*-nya dalam rangka membangun konstruksi teori yang besar. (Muhadjir, 1996)

C. Metoda Pengumpulan Data

Metoda pengumpulan data dilakukan dengan cara:

1. Studi Literatur

- pustaka mengenai obyek penelitian yang berkenaan dengan kajian historis, morfologis, kebijakan perkotaan, dan penelitian-penelitian terdahulu yang relevan
- data sekunder berupa peta kawasan
- pustaka mengenai teori-teori perancangan kota yang berkaitan dengan konfigurasi kawasan (teori *figure/ ground*, *linkage*, *place* (Roger Trancik), elemen perancangan kota (Hamid Shirvani), citra kota (Kevin Lynch), dan panorama kota (Gordon Cullen))

2. Observasi dan Survey Lapangan

- Identifikasi Kawasan
- Dokumentasi fotografis, khususnya yang berkenaan dengan sekuens dan *serial vision* untuk merekam pengalaman pergerakan visual di dalam kawasan penelitian.
- Identifikasi awal aplikasi teori terhadap kasus kawasan penelitian

D. Metoda Analisis

Analisis data adalah proses penyederhanaan data ke dalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan. (Singarimbun, 1989). Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis kualitatif dengan metode deskriptif. Menurut Whitney (dalam Nasir, 1985), metode deskriptif merupakan pencarian fakta dengan interpretasi yang tepat. Metode ini memiliki ciri-ciri:

- memusatkan diri pada masalah-masalah yang ada pada masa sekarang, terutama masalah-masalah yang aktual
- data-data yang terkumpul mula-mula disusun, dijelaskan, dan selanjutnya dianalisis dengan menggunakan kajian data verbal dan visual untuk mencari esensi/ pemaknaan atas empiri dengan berlandaskan pada kerangka teori .

Untuk memperdalam analisis kualitatif rasionalistik yang dilakukan, maka dilakukan pendekatan komparatif dengan membandingkan dan mensejajarkan dua kasus, yang disusun dalam matriks perbandingan yang dikaji menurut kerangka teori,^o sehingga dapat memberikan interpretasi yang tepat dan obyektif untuk menjawab dugaan-dugaan dan pertanyaan penelitian.

E. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian digunakan untuk menunjang proses penelitian demi mencapai tujuan penelitian. Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Teori-teori yang berkaitan dengan konfigurasi kawasan, antara lain:

- Teori *Figure/ ground*

Analisis tekstur dan pola-pola tata ruang kawasan dan identifikasi keteraturan massa dan ruang dalam kawasan sebagai konfigurasi solid dan void

- Teori *Linkage*

Analisis hubungan-hubungan dan pergerakan di dalam kawasan, dan menghubungkan beberapa fragmen kota menjadi satu kesatuan visual maupun struktural

- *Teori Place*

Memperhatikan suatu obyek spesifik di dalam kawasan untuk mencari pengertian dan pemaknaan mengenai ruang kota melalui arti penting obyek dan tanda-tanda kehidupan perkotaan secara kontekstual

- Elemen Perancangan Kota (*Element of Urban Design*)

Memperhatikan suatu kota atau bagian kota menurut tata guna lahan, tata bentuk dan massa bangunan, tanda-tanda dan orientasi, sirkulasi dan parkir, ruang terbuka, jalur pejalan kaki, pendukung aktivitas, dan preservasi

- Citra Kota (*Image of the City*)

teori 'citra kota' mengarahkan pandangan perancangan kota ke arah yang memperhatikan pikiran terhadap kota dari orang yang hidup di dalamnya.

Citra kota memberikan banyak hal yang sangat penting bagi masyarakatnya, seperti kemampuan untuk berorientasi dengan mudah dan cepat disertai perasaan nyaman karena tidak merasa tersesat, identitas yang kuat terhadap suatu tempat, dan keselarasan hubungan dengan tempat-tempat yang lain.

Teori ini mencakup identifikasi terhadap *path, node, edge, district, & landmark*.

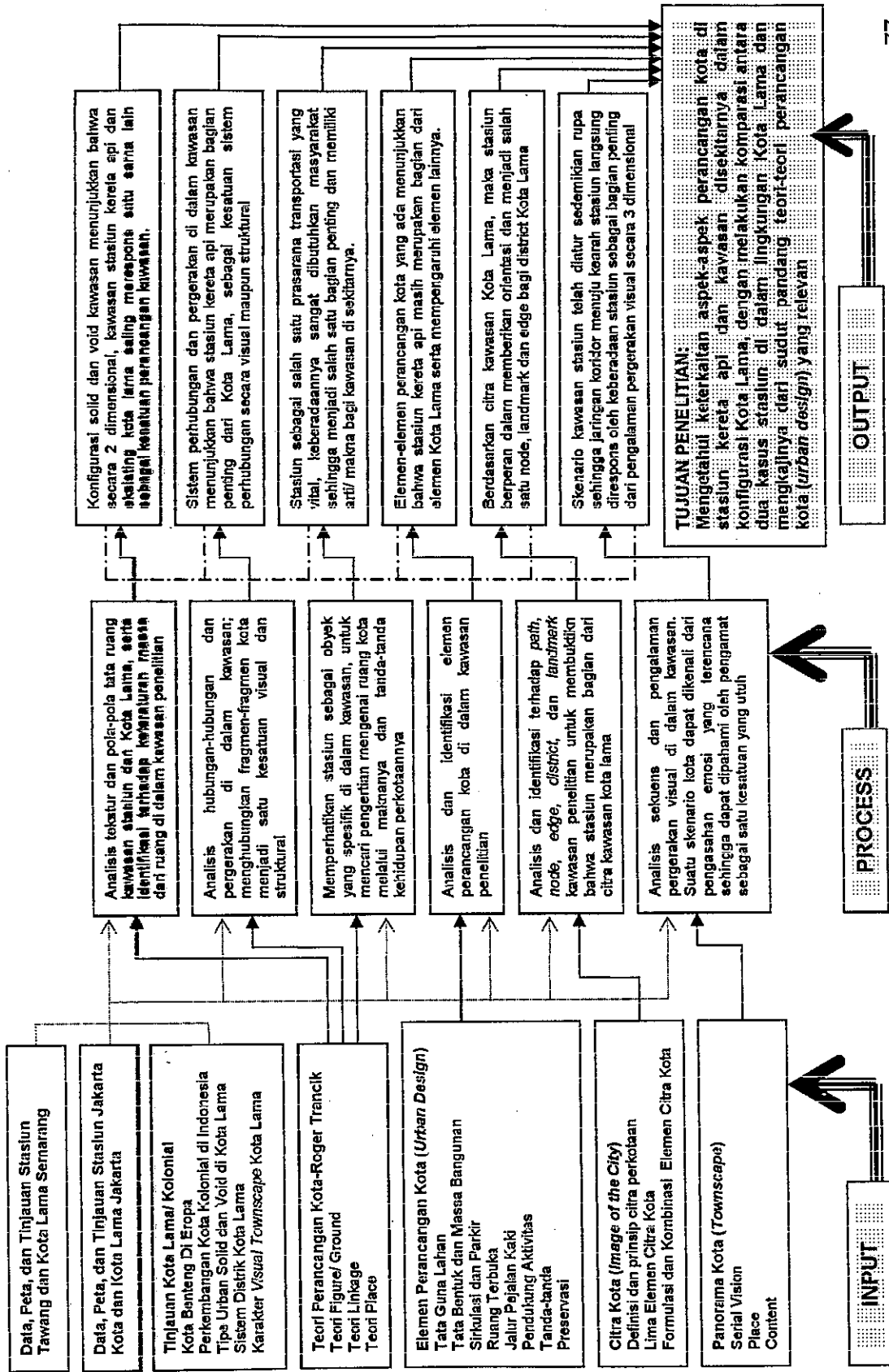
- Panorama Kota (*Townscape*)

Townscape secara khusus membahas tentang *kualitas visual suatu ruang dan kawasan* beserta pemahaman dan pemaknaan secara teoritis terhadap suatu penggal atau urutan sequence kawasan

2. Alat-alat Penelitian

- perangkat pengumpul dan penyimpan data
- perangkat dokumentasi fotografis
- perangkat pengolah data
- perangkat pengukuran lapangan

F. Kerangka Pikir Penelitian



BAB IV

TINJAUAN WILAYAH PENELITIAN

A. Alasan Pemilihan Lokasi

Kota Semarang dan Jakarta (Batavia) merupakan kota-kota penting dalam perkembangan sejarah perkereta apian di Indonesia. Kota Semarang merupakan kota tempat perkembangan kereta api dimulai yaitu dengan dibukanya jalur kereta api untuk pertama kalinya berjarak 26 kilometer dari Semarang ke Tanggung pada 1864. Sedangkan Jakarta (Batavia) merupakan kota dengan jaringan kereta api paling besar di Indonesia.

Konteks stasiun yang diambil sebagai tema penelitian adalah yang berkenaan dengan karakteristik sebuah stasiun kereta api di dalam lingkungan kawasan kota tua/ kota lama peninggalan masa Kolonial. Stasiun Tawang dan Jakarta Kota (Benedenstad) merupakan stasiun-stasiun yang berkaitan erat dengan desain eksisting kota lama yang sudah ada. Sehingga memungkinkan untuk dilakukannya telaah dan kajian yang berkaitan karakteristik perencanaan dan perancangan kawasannya dengan menggunakan teori-teori tentang perkotaan yang ada. Terlebih lagi antara Stasiun Tawang dan Stasiun Jakarta Kota, dan antara Kota Lama Semarang dan Jakarta terdapat persamaan-persamaan, sekaligus perbedaan-perbedaan yang dapat memperkaya analisis yang akan dilakukan.

B. Stasiun Tawang dan Kota Lama Semarang

1. Tinjauan Kota Benteng/ Kota Kolonial 1743-1870

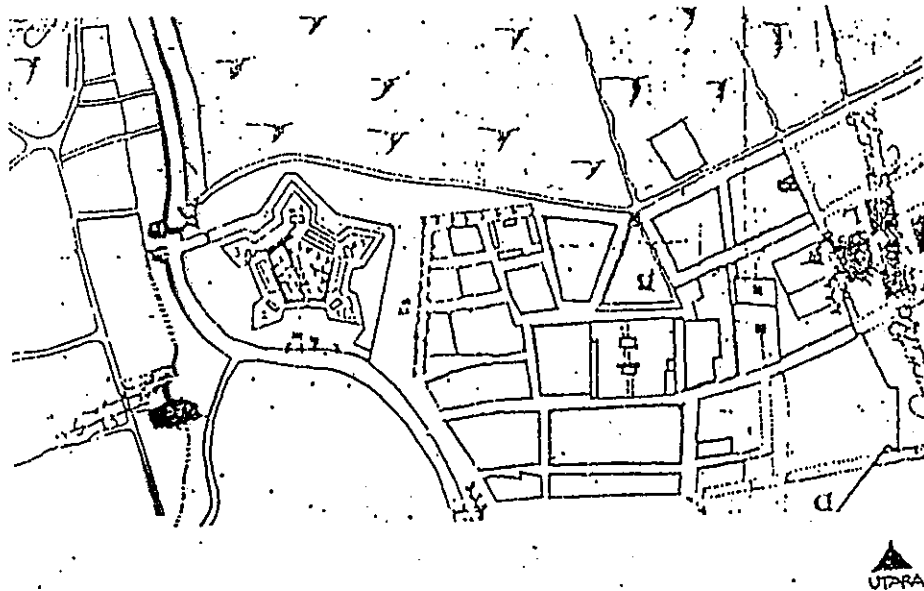
Kota Semarang merupakan kota yang terbentuk dari endapan (sedimen) dari Kali Kreyo, Kali Kripik dan Kali Garang yang mencapai

fase embrio kota Semarang pada awal tahun 1500. Masa ini ditandai dengan semakin banyaknya pedagang asing dari Cina, Melayu, Arab dan Persia yang singgah untuk berlabuh dan melakukan aktifitas perdagangan. Di bawah kepemimpinan Kyai Pandan Arang II, Semarang mengalami kemajuan yang cukup pesat. Mengingat potensinya sebagai pelabuhan dagang yang cukup ramai, maka Semarang dianggap telah memenuhi persyaratan untuk menjadi kawasan pemerintahan setingkat kabupaten oleh pemerintahan Kesultanan Pajang. Tepatnya pada tanggal 2 Mei 1574, Kyai Pandan Arang II diangkat menjadi Bupati Semarang yang pertama dengan pusat pemerintahan kabupaten berada di kawasan Bubakan yang sekarang.

Pada abad XVI, tepatnya tahun 1598 armada dagang Belanda kembali mendarat di Indonesia, setelah gagal mendarat di Banten tahun 1596 untuk mencari remah-remah. Dengan maksud berdagang, maka didirikanlah serikat dagang yang bernama *Vereenigde Oost-Indische Compagnie* yang lebih terkenal dengan sebutan VOC atau kompeni.

Tahun 1646, muara Kali Semarang mulai dikuasai oleh VOC. Dan sejak perjanjian tanggal 15 Januari 1678 antara VOC (Laksamana Cornelis Speelman) dengan Kerajaan Mataram (Tumenggung Mertoyono), Semarang diserahkan mutlak kepada VOC. Sejak itulah Semarang praktis berada di bawah kekuasaan VOC sebagai basis pertahanan militer sekaligus pusat perdagangan. Di tepi muara Kali Semarang tersebut, VOC mendirikan benteng yang pertama yaitu benteng *De Hollander* atau *De Vijfhoek* yang didesain oleh G. Van Broek Huysen pada tahun 1708. Dalam buku *Geschiedenis Van Indonesie* (1949, dalam Ismail, 1999)), Dr. H.J. De Graaf menyebut benteng ini

dengan sebutan *De Vijfhoek van Semarang* yang artinya 'Benteng Berujung Lima Semarang'. (lihat Gb. II.1)



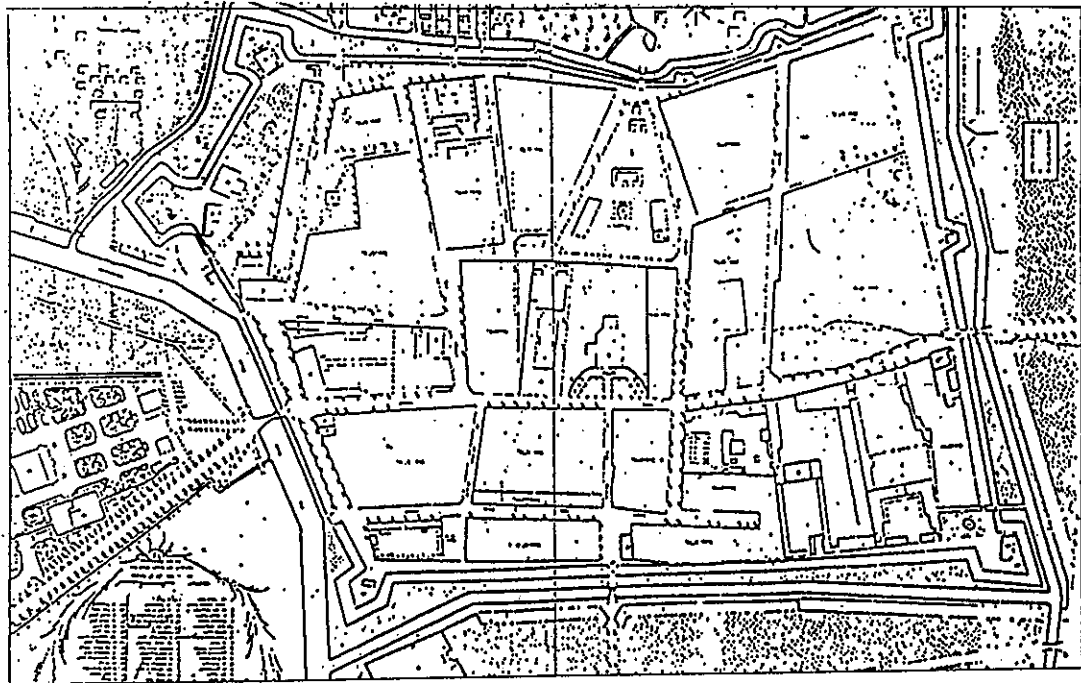
Gb. IV-1. Benteng De Hollander atau De Vijfhoek dan lingkungan sekitarnya
Sumber: Amen Budiman

Nilai strategis Kali Semarang bagi pengembangan perdagangan dan prospek kota Semarang sebagai kota niaga (disamping untuk menampung dan melindungi koloni Belanda yang mulai bertambah jumlahnya) menjadi pertimbangan penting untuk memperkuat basis pertahanan dengan memperluas benteng *de Vijfhoek* dengan benteng yang lebih besar yang diberi nama *De Europeesche Buurt* (Gb. II.2) dengan lima ujung pertahanannya yang diselesaikan pada tahun 1719. Dari peta tahun 1756, benteng *De Europeesche Buurt* memiliki tiga gerbang utara yaitu

- 1) *De Wester Poort* (pintu gerbang Barat/ *Gouvernements Poort*) berlokasi di *Gouvernements Brug*/ Jembatan Gubernemen atau yang lebih dikenal sebagai Jembatan Berok.
- 2). *De Zuider Poort* (Pintu Gerbang Selatan) berlokasi di sebelah selatan benteng di dekat awal jalan Pekojan dan Jalan Agus Salim.

3). *De Ooster Poort* (Pintu gerbang Timur) di sebelah timur benteng. Berlokasi di persimpangan Jl. Raden Patah dan Jl. MT. Haryono.

Sedangkan di sebelah utara menuju ke arah Pantai masih terdapat beberapa pintu gerbang yang lebih kecil dan dilengkapi dengan pos-pos jaga/ pengintai berjumlah enam buah yaitu *de Hersteller*, *Ceylon*, *Amsterdam*, *de Lier*, *de Smits*, dan *de Zee*.



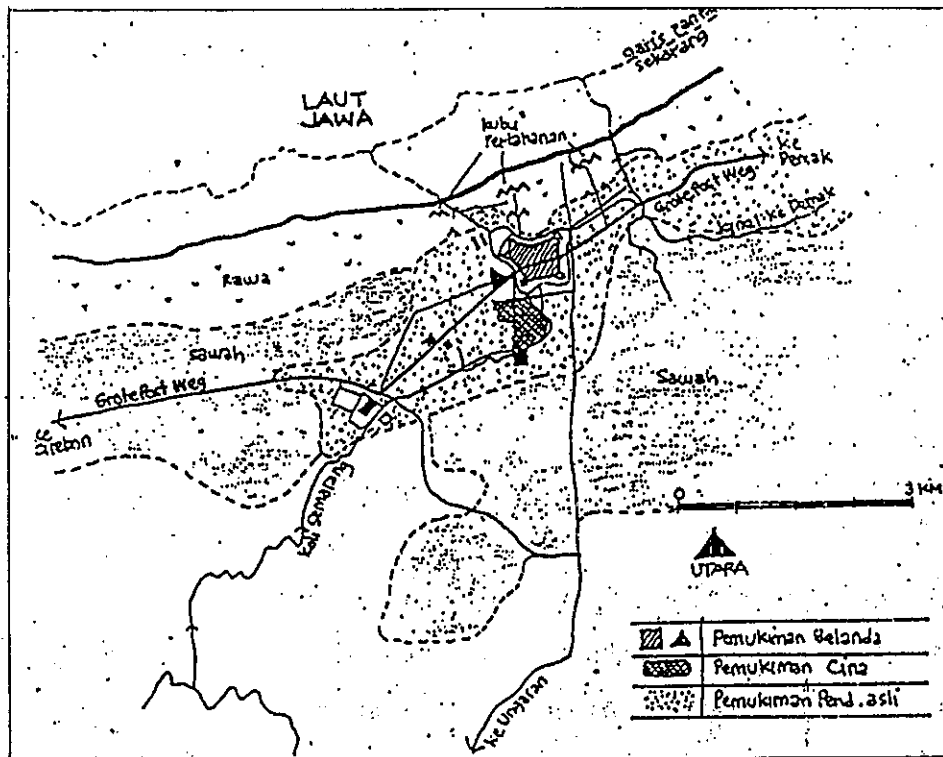
Gb. IV 2 Benteng *De Europeesche Buurt* tahun 1756 menunjukkan pola tata ruang yang mirip dengan kondisi sekarang

Sumber: Bappeda Kodya. Semarang

Pada tahun 1753 dibangun *de Nederlandsche Indische Kerk* yang sekarang lebih dikenal sebagai Gereja Blenduk, yang merupakan karya HPA de Wilde dan W. Wetmaas sebagai fasilitas ibadah di dalam kota benteng ini.

Bangkitnya kota benteng ini sebagai kota kolonial yang berkembang diawali dengan dibangunnya sebuah elemen morfologis yang penting yaitu Jalan Pos Raya (*Grootepostweg*) Anyer-Panarukan oleh Daendeis yang melintasi kota Semarang dan melewati benteng *de*

Europeesche Buurt. Jalur ini dibangun setelah bangkrut dan berakhirnya era VOC tahun 1799, serta bersekutunya Belanda dengan Prancis untuk melawan Pemerintah Kolonial Inggris. Kendali Pemerintahan akhirnya diambil alih Belanda dengan Herman Willem Daendels sebagai Gubernur Jenderal berkedudukan di Batavia.



Gb. IV :3 Skematik jalur Jalan Pos Raya (Grote Postweg) melintasi benteng, menandai kebangkitan Kota Kolonial di Semarang

Sumber: Johannes Widodo, Chinese Settlement in a Changing City

2. Tinjauan Kota Modern

Francois Valentijn (dalam Ismail, 1999) menyebutkan bahwa Semarang berkembang menjadi salah satu kota pelabuhan terbesar di Pulau Jawa, dimana hasil bumi dan hutan dari segala penjuru Jawa Tengah dipusatkan di Semarang sebelum diekspor ke luar negeri melalui pelabuhan.

Keadaan yang aman dan kondisi di dalam benteng yang mulai padat, sementara lingkungan di luar benteng menawarkan kondisi yang

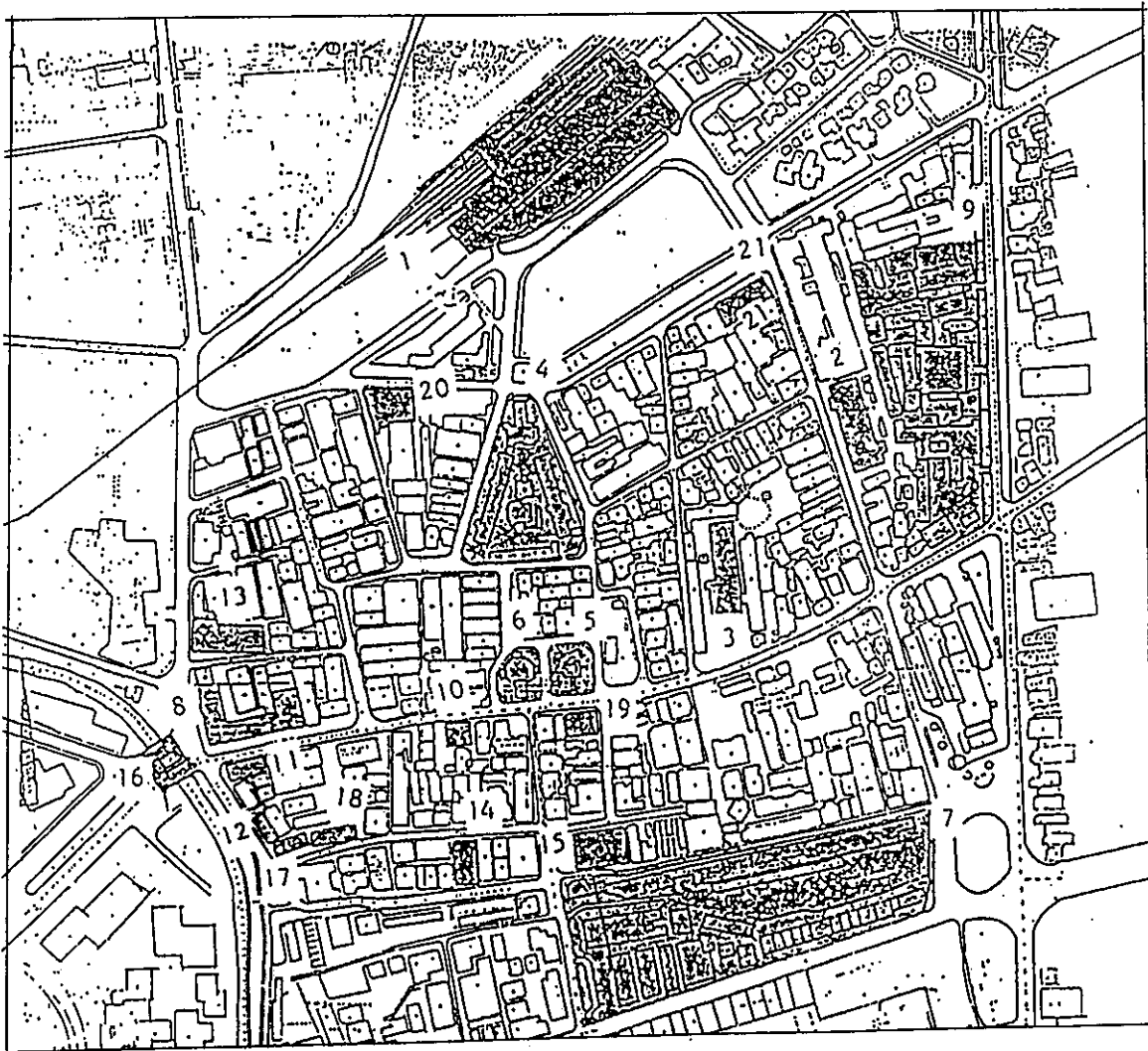
lebih sehat dan nyaman menjadi salah satu motivasi untuk membongkar benteng dan mengembangkan kawasan di luar benteng. Maka pada tahun 1824, pemerintah kolonial Belanda memutuskan untuk membongkar benteng yang mengelilingi kota lama. Kondisi mengawali penyebaran penguni benteng ke bagian-bagian lain di kota Semarang.

Sebagai salah satu kota yang berkembang, Semarang menjadi perintis dalam pembangunan prasarana transportasi kereta api di Indonesia. Kereta api mulai diperkenalkan di masa pemerintahan Hindia Belanda melalui *NV Nederlandsch Indische Spoorweg Mij* (NIS) antara desa Kemijen di Semarang dengan Tanggung yang berjarak 26 km, dan mulai dilalui KA tanggal 17 Juni 1868, setelah pada 17 Juni 1864 dimulai pencangkulan pertama pembangunan rel oleh Gubernur Jenderal Baron Sloet van Deen Beele. Pembangunan untuk memperpanjang lintasan terus dilakukan, hingga tanggal 18 Februari 1870 dibuka pelayanan jasa kereta api NV NISM untuk umum pada lintas Solo-Semarang. Sedangkan SJS (*Samarang-Joana Stoomtram Mij*) membuka Jalur yang menghubungkan Jumatan (Kota Lama) dengan kawasan Bulu dan Juana pada rentang tahun 1882-1883. Jaringan ini kemudian diperluas sampai ke Demak dan Blora pada tahun 1894. Jaringan kereta api dari Semarang ke Cirebon baru dapat diaktifkan pada tahun 1904 oleh perusahaan jasa kereta api *Samarang-Ceribon Stoomtram Mij* (SCS) (de Jong, 1993)

Revolusi transportasi mendorong pertumbuhan ekonomi kota Semarang dengan sangat cepat. Pertumbuhan ekonomi semakin pesat lagi setelah munculnya revolusi komunikasi dan prasarana kota seperti sistem pos (1862), penerbitan surat kabar (1867), pembukaan Bank (1880), jaringan telepon (1884), pembangunan kanal irigasi (1885) dan

pengendalian banjir yaitu Banjir Kanal Barat dan Timur pada tahun 1900 (Widodo, dalam Ismail, 1999)

Sampai dengan awal abad XX, morfologi kota Semarang dapat dilihat sebagai kota dengan dua domain utama yaitu domain ekonomi dan politik. Domain ekonomi mempunyai inti ganda yaitu kota lama dan Pecinan, dengan dua elemen primer transportasi yaitu kanal pelabuhan dan stasiun kereta api.



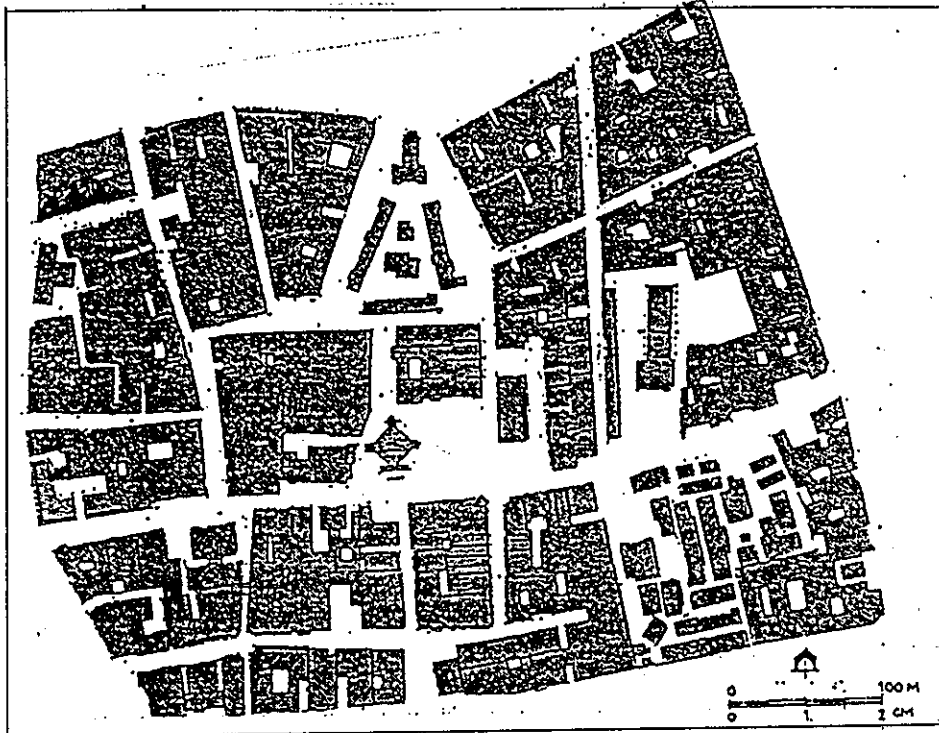
Gb. IV 4. Kondisi kota lama pasca dibongkarnya benteng dengan keberadaan stasiun Tawang di sebelah Utara Kota Lama

Dalam wilayah bekas benteng yang berubah menjadi pusat pemerintahan dan perdagangan dapat dijumpai karakteristik kota-kota

besar lainnya dengan bentuk dan gaya kota-kota abad pertengahan di Eropa (Ismail, 1999). Bangunan-bangunan berdiri mengelompok membentuk *urban block* tanpa halaman depan. Bentuk *urban block* semacam ini dapat dijumpai di kota-kota lama di Indonesia, khususnya kota-kota pelabuhan besar. Jalan-jalan yang sempit dan dengan bangunan yang langsung berbatasan dengan jalan akibat tuntutan pemaksimalan pemanfaatan lahan di dalam benteng di masa lalu masih dapat di lihat di kawasan kota lama ini. Sejalan dengan konsepsi baru tentang Semarang sebagai kota taman (*garden city*) oleh Herman Thomas Karsten, maka bangunan-bangunan yang saling berdempetan dengan koridor sempit tidak digunakan lagi. Pada periode pasca kota benteng, desain bangunan dan kawasan benar-benar memperhatikan keberadaan ruang terbuka khususnya taman sebagai salah satu elemen penting dalam perancangan kota pada masa itu.

Kawasan Kota Lama Semarang yang juga dikenal dengan sebutan *Oud Stad* diidentifikasi sebagai tempat bermukimnya orang-orang Belanda di Semarang pada masa lalu. Karena dahulu didesain sebagai kota benteng dalam kondisi darurat, rupanya bentuk pola lingkungan dan tatanan fisik bangunannya sangat dipengaruhi oleh kebudayaan penduduknya (Eropa/Belanda) serta dipengaruhi pula oleh terbatasnya lahan di dalam benteng dan skala moda transportasi yang digunakannya (berjalan kaki/ kereta kuda). Pola yang terwujud akibat segala keterbatasan tersebut bersifat *unplanned*, dengan sedikit ruang terbuka dan pusat ibadah sebagai pusat kawasan, sebagaimana yang dianut kota-kota lama di Eropa. (Malik, dalam Ismail, 1999)

Jika diamati dari peta kawasan, dapat dibaca bahwa pola-pola yang muncul masih mengikuti pola dasar grid, walaupun terlihat kurang beraturan pada skala tertentu.



Gb. IV 5. Pola tata ruang kawasan kota lama yang mengikuti pola grid yang irregular

Sumber: Ismail, 1999

3. Tinjauan Kota Lama Semarang Sekarang

Invasi Jepang ke Indonesia hingga tahun 1945 rupanya tidak membawa pengaruh yang berarti pada struktur dan morfologi kota lama Semarang. Tidak ada peninggalan yang berarti yang dapat dikenali didalam pola tata ruang kawasan kota lama.

Karakter kota kolonial bekas kota benteng masih sangat kuat di kawasan kota lama Semarang. Namun meskipun karakter fisiknya masih cukup kuat, intensitas dan mutu kegiatan di kawasan ini banyak mengalami kemunduran. Indikasi yang dapat dilihat antara lain prosentase penggunaan yang rendah (53 %), sementara sebagian

lainnya dibiarkan tidak terawat. Kegiatan yang dominan adalah pergudangan dan perkantoran sehingga kawasan ini terlihat sangat lengang, khususnya di malam hari. (lihat Gb. IV.6)



Gb.IV.6. Kondisi beberapa penggal bagian kota lama yang meskipun sudah diupayakan untuk direvitalisasi, namun terlihat masih lengang

Sumber: survey

Kegiatan perkantoran terkonsentrasi dibagian selatan kota lama, terutama di Jl. Letjen Suprpto, Jl. Kepodang, Jl. Suari, Jl. Gelatik, maupun Jl. Mpu Tantular (penggal selatan). Sedangkan kegiatan industri dan pergudangan terkonsentrasi di bagian utara, karena lebih dekat dengan prasarana transportasi yaitu stasiun kereta api dan pelabuhan.

Dengan dominasi kegiatan di atas, praktis kawasan kota lama menjadi kawasan yang mati pada malam hari. Sebenarnya terdapat satu potensi dari bagian kawasan kota lama (meskipun terletak di luar bekas benteng) yaitu keberadaan stasiun Tawang sebagai stasiun penumpang utama kota Semarang yang beroperasi 24 jam non-stop. Dari aspek revitalisasi kawasan, keberadaan stasiun yang menjadi komponen tak

terpisahkan kota lama ini dapat menjadi aset yang cukup strategis untuk menjadi salah satu generator yang menghidupkan kawasan.



Gb.IV.7. Stasiun Tawang sebagai salah satu fungsi kawasan yang potensial
Sumber: <http://www.semarang.nl>

Dengan menurunnya intensitas maupun kuantitas kegiatannya, maka secara ekonomis kawasan ini tidak mampu lagi untuk menghidupi dirinya sendiri. Dalam lingkup kota Semarang pun, keberadaan kawasan kota lama tidak mempunyai peran yang menonjol, baik secara politis, ekonomis, sosial maupun budaya. Dalam hal ini, jika dipandang dari konteks kota secara keseluruhan, maka kawasan ini tak lebih dari sekedar bagian kota yang menyandang gelar *status quo* (Malik, dalam Ismail, 1999). Kota lama hanya menjadi saksi sejarah yang menyimpan artefak arsitektural yang sangat berharga, namun belum tergali secara optimal potensinya.

Kawasan kota lama yang dahulu merupakan daerah tujuan sebagai pusat kegiatan, saat ini cenderung hanya berperan sebagai

kawasan penghubung antara kawasan Utara dan Timur Semarang untuk menuju pusat kota di Simpang Lima, atau ke bagian kota lainnya melalui Jl. Letjen Suprpto yang dahulu merupakan *Groote Postweg*, yang membelah kawasan kota lama melewati Gereja Blenduk. Jalur-jalur lain seperti Jl. Merak dan Jl. Mpu Tantular merupakan jalur penghubung ke arah pelabuhan dan ke Stasiun Tawang. Dapat dibayangkan bahwa kondisi semacam ini sangat efektif untuk menghubungkan fungsi-fungsi di dalam kota lama di masa lalu yang didominasi oleh pejalan kaki dan moda transportasi berkecepatan rendah dengan sirkulasi dua arah. Hampir seluruh sudut kota dapat dinikmati, dan memang didesain sedemikian rupa untuk dinikmati oleh setiap orang yang melewati atau beraktifitas di dalam kota lama.

Seiring dengan majunya teknologi transportasi, saat ini sebagian besar kendaraan yang melalui kawasan kota lama adalah moda transportasi dengan kecepatan sedang hingga tinggi, seperti mobil, truk dan sepeda motor. Terlebih dengan pengaturan arus sirkulasi yang menggunakan jalur satu arah (*one way traffic*) di sebagian besar ruas jalan di kota lama Semarang. Memang harus diakui bahwa kebijakan pengaturan sirkulasi satu arah sangat membantu dalam mengurangi kepadatan lalu-lintas dan kemacetan serta kecelakaan di ruas jalan yang dimaksud. Namun dalam kurun waktu yang cukup panjang, warga kota akan kehilangan kesempatan untuk menikmati aspek visual kota lama beserta *streetscape* dari sisi perspektif yang lain, karena dengan pengaturan sirkulasi satu arah maka pengalaman visual dari arah sirkulasi yang berlawanan hampir tidak terjamah dan tidak dapat dinikmati oleh warga kota Semarang sendiri.

yang memungkinkan bercampurnya sirkulasi pejalan kaki dengan moda transportasi dengan kecepatan rendah.

4. Tinjauan Perkereta Apian di Semarang

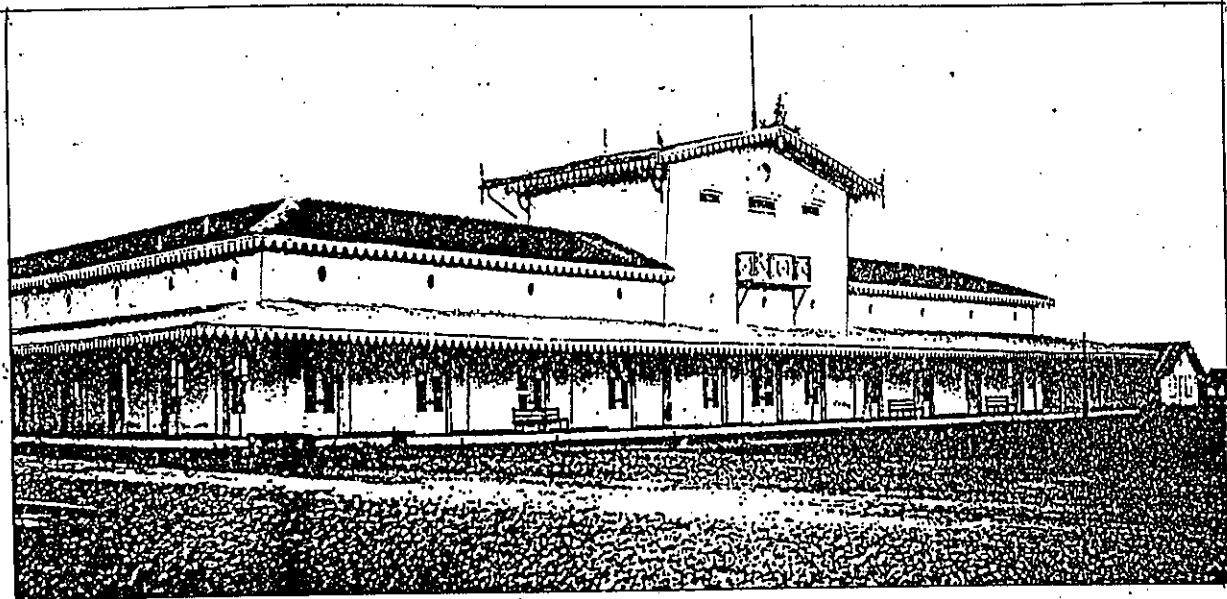
Di kota Semarang inilah sejarah perkereta apian di Indonesia dimulai. Kereta api mulai diperkenalkan di masa pemerintahan Hindia Belanda melalui *NV Nederlandsch Indische Spoorweg Mij* (NISM) antara desa Kemijen di Semarang dengan Tanggung yang berjarak 26 km, dan mulai dilalui KA tanggal 17 Juni 1868, setelah pada 17 Juni 1864 dimulai pencangkulan pertama pembangunan rel oleh Gubernur Jenderal Baron Sloet van Deen Beele.



Gb. IV 9. Peta Semarang, menunjukkan keberadaan stasiun-stasiun di Kota Semarang
Sumber: de Jong

Pembangunan untuk memperpanjang lintasan terus dilakukan, hingga tanggal 18 Februari 1870 dibuka pelayanan jasa kereta api NV NISM untuk umum pada lintas Solo-Semarang. Di kota Semarang pula lintasan trem (*stoomtram*) untuk pertama kalinya diperkenalkan di Jawa pada 1882. (de Jong, 1993).

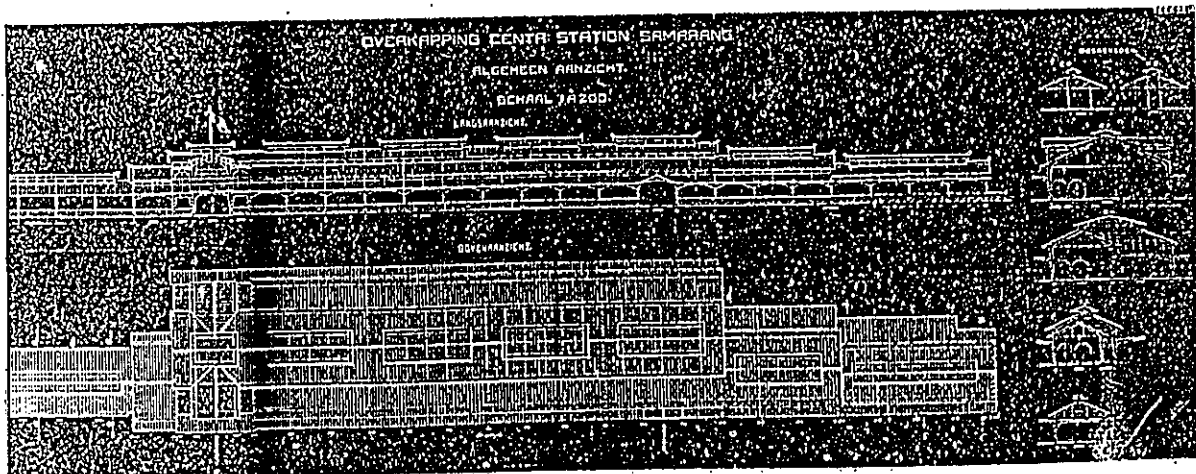
Pada masa permulaan tahun 1900-an, belum ada kota yang mempunyai stasiun-stasiun besarnya masing-masing. Yang ada adalah tempat-tempat pemberhentian kereta (*haltegebouwtjes*) untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Pada perkembangan selanjutnya, tempat-tempat pemberhentian yang kecil dan sederhana tersebut pada kurun waktu 1912-1914 digantikan dengan stasiun-stasiun yang lebih besar dan representatif seiring dengan semakin meningkatnya aktifitas perkereta apian di Pulau Jawa pada umumnya, dan di kota Semarang pada khususnya. De Jong (1993) menyebutkan bahwa Semarang menjadi kota tempat diselenggarakannya *Koloniale Tentoonstelling (Colonial Exhibition)* yang dihadiri oleh pejabat-pejabat penting pemerintahan Hindia Belanda. Pada pertengahan bulan Mei 1914 pembangunan stasiun Tawang telah selesai, kemudian pada 1 Juni dilakukan pemindahan kantor NIS dari Stasiun NIS di Tambaksari. Kesempatan itu juga digunakan untuk meresmikan stasiun NIS di Tawang untuk menggantikan stasiun NIS yang lama di kawasan Tambaksari yang setelah itu tidak digunakan lagi.



Gb. IV 10. Stasiun Semarang NIS di Tambaksari, berdiri pada 1867

Sumber: de Jong

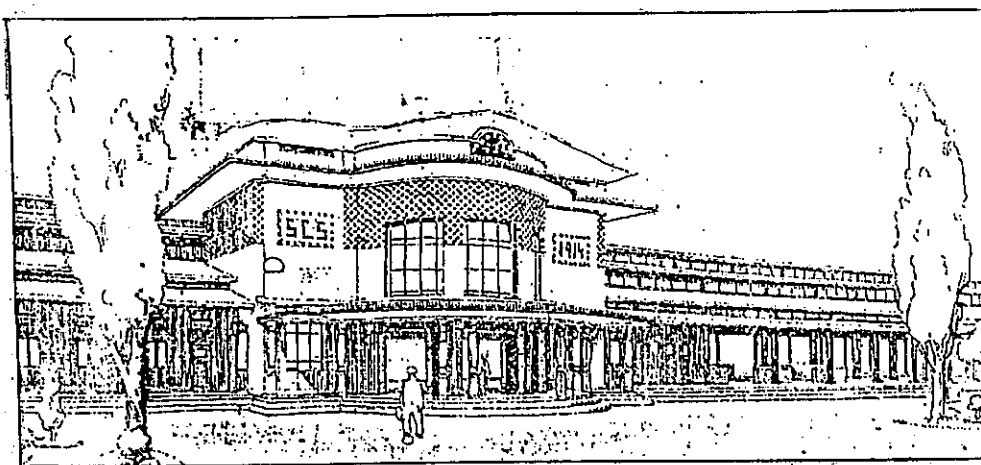
Pada tahun 1897 merupakan dimulainya pembangunan stasiun yang berlokasi di sebelah selatan kota lama, yaitu stasiun Jumatan (*station Djoernatan*) yang selesai dibangun pada 1908. Stasiun Jumatan ini dibangun oleh perusahaan jasa kereta api *Semarang Joana Stoomtram (SJS)*. Stasiun jumatan terutama digunakan untuk melayani rute *stoomtram* dari kota lama menuju Bulu melewati jalan Pemuda (*Bodjongsche weg*).



Gb. IV 11. Tampak Stasiun Jumatan
Sumber: de Jong

Stasiun baru *Nederlandsche Indische Spoorweg* (NIS) yang menggantikan fungsi stasiun lama NIS di Tambaksari terletak sekitar 1 kilometer dari pusat kota dan dikenal sebagai stasiun Tawang. Kawasan ini mula-mula merupakan daerah rawa-rawa sehingga sebelum pelaksanaan pembangunan bias dimulai maka kawasan ini harus dikeringkan terlebih dahulu dengan cara diurug menggunakan tanah (de Jong, 1993). Satu hal yang dikutip dari buku *Stations op Java* adalah bahwa setelah kawasan Tawang menjadi daerah tanah lapang yang cukup luas, kawasan ini masih saja ditumbuhi tanaman kangkung yang disebut-sebut sebagai salah satu sayuran yang digemari pada waktu itu.

Terdapat satu stasiun kecil lagi milik *Semarang Cheribon Spoorweg Mij* (SCS) yang terletak di kawasan Pendrian (Pendrikan) yang terletak di sebelah Barat Daya pusat kota. Pada tahun 1914 stasiun baru milik SCS, yang terletak di sebelah utara stasiun lama, diresmikan. Stasiun ini merupakan rancangan dari Maclaine Pont dan diberi nama stasiun Pontjol (Poncol). Koneksi antara stasiun Poncol dan stasiun Tawang untuk memperlancar jalur Surabaya-Batavia akhirnya bisa dituntaskan pada tahun 1941 (de Jong, 1993).



Gb. IV. 12. Sketsa Perspektif Stasiun Poncol oleh Maclaine Pont

Sumber: de Jong

Semarang menjadi istimewa karena posisi strategisnya yang berada tepat di tengah-tengah pulau Jawa di tepi pantai utara, dan berada di jalur antara Surabaya-Batavia, dan memiliki jaringan ke kota-kota lainnya di pulau Jawa.

5. Tinjauan Stasiun Tawang

Stasiun pertama Nederlandsche Indische Spoorweg Mij (NIS) terletak kira-kira satu kilometer dari pusat kota lama, di wilayah Tambaksari, tepatnya di sekitar rawa-rawa (pada waktu itu), yang sekarang dikenal sebagai jalan Ronggowarsito. (de Jong, 1993). Dalam buku *Stations op Java* disebutkan pula bahwa ketika musim kemarau daerah ini sangat gersang dan berdebu, terutama ketika angin berhembus kencang, sementara ketika musim penghujan tiba daerah ini menjadi sangat becek, bahkan di beberapa tempat ketinggian airnya bisa mencapai setengah meter (De Locomotive, 29 April 1911, dalam de Jong, 1993).

Keadaan yang kurang menguntungkan bagi NIS tersebut diupayakan untuk diantisipasi dengan merencanakan stasiun baru yang lebih besar dan representatif dengan perencanaan dan pemilihan lokasi yang lebih matang. Stasiun baru yang direncanakan ini adalah stasiun yang sekarang ini dikenal dengan Stasiun Tawang, yang merupakan stasiun utama di kota Semarang.

Stasiun Tawang adalah stasiun milik NIS. Peletakan batu pertama pembangunan stasiun ini dilakukan oleh Anna Wilhelmina op Lennep, putri perempuan Insinyur kepala pembangunan stasiun Tawang, pada 29 April 1911. Pembangunan selesai dilaksanakan pada pertengahan bulan

Mei 1914, dan diresmikan pada 1 Juni 1914, ditandai dengan dipindahkannya kantor NIS dari stasiun lama (Tambaksari) ke stasiun Tawang. Upacara pembukaan stasiun ini dilukiskan sebagai acara yang sangat meriah dan dihadiri para pejabat pemerintahan Hindia Belanda, Pejabat NIS, tamu undangan, dan masyarakat pada umumnya. (Riwajat Semarang, Joe, 1933).

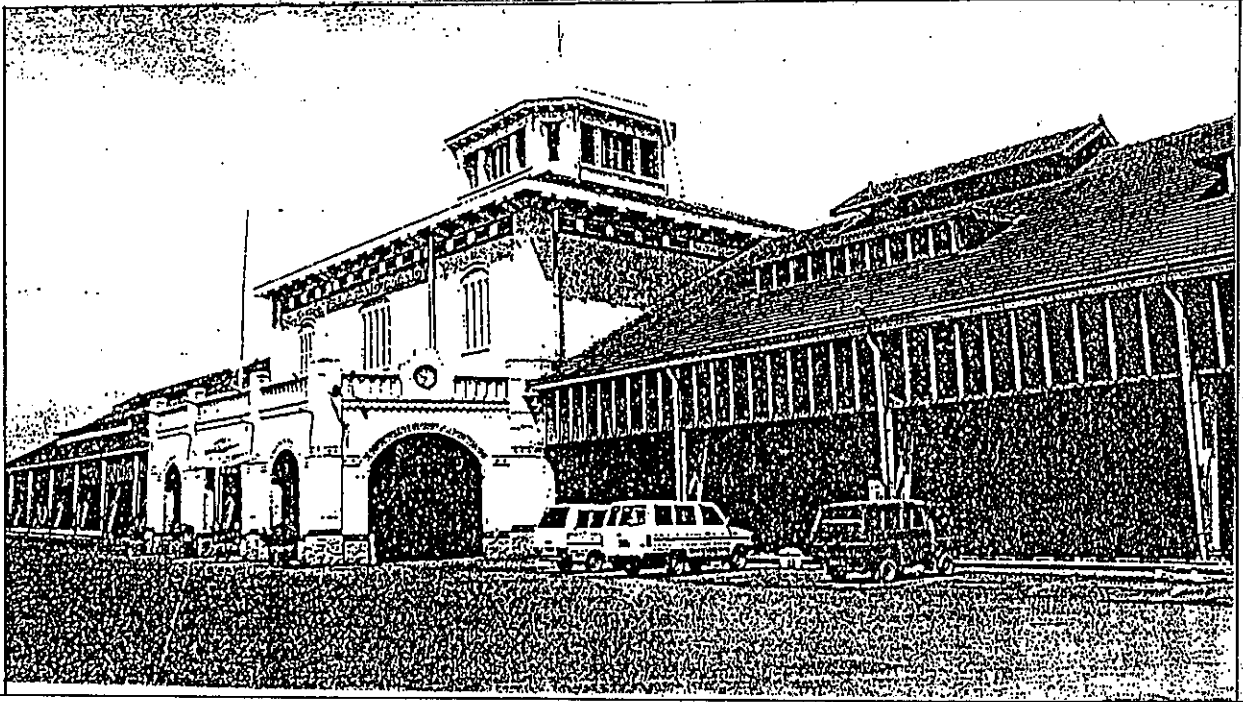


Gb. IV. 13. Stasiun Tawang pada permulaan tahun 1920-an, terlihat open space yang luas di depan stasiun dan level pel lantai yang masih sejajar antara bangunan stasiun dengan lingkungannya
Sumber: de Jong

Proses perencanaan stasiun ini sendiri memakan waktu yang cukup lama, karena proses perencanaannya dilakukan melalui korespondensi (surat-menyurat) antara Semarang- Den Haag, sebelum keputusan yang final atas desain dapat diambil. Kelanjutan surat menyurat tersebut tidak banyak diketahui dan dipublikasikan. Namun de Jong, dalam *Stations op Java* menyebutkan bahwa orang yang bertanggung jawab mengkoordinasikan perencanaan stasiun Tawang ini adalah Ir. Sloth Blauwboer, yang kemungkinan besar ditugaskan oleh NIS. Stasiun ini, bagi Ir. Sloth Blauwboer, tidak terlalu monumental dan

terkesan fungsional, karena terlalu banyak pihak yang terlibat dalam perencanaannya, termasuk juga adanya campur tangan dari direksi NIS.

Bangunan sepanjang 168 meter ini terdiri dari sebuah massa bangunan utama ditengah dilengkapi dengan kubah yang tinggi, serta bangunan sayap kanan dan kiri sebagai *overkapping* peron yang terbuat dari konstruksi rangka baja.



Gb. IV .14. Stasiun Tawang pada awal 1990-an,
tidak terlihat terlalu banyak perubahan pada bangunan

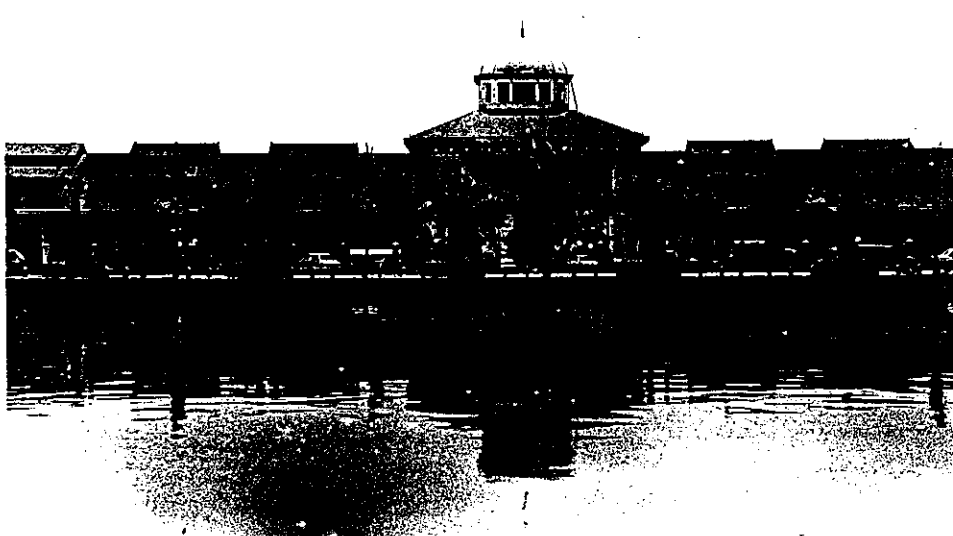
Sumber: de Jong

Pola lantainya sebagian besar menggunakan lantai porselin buatan Hooft & Labouchere (de Jong, 1933), dengan motif yang diambil dari huruf NIS pada pola lantai di hall utama. Pekerjaan pembangunannya dilakukan oleh firma Braat dari Delft (de Jong, 1933). Di hall utama yang lebar, terdapat hiasan kaca yang dibuat oleh firma J.H. Schouten yang berkedudukan di Den Haag, sedangkan meja-meja terra-cotta dibuat oleh seorang seniman dari Leiderdorp, Willem Brouwer, seorang seniman

yang juga membuat beberapa sculpture untuk stasiun Maastricht dan Weert di Belanda. Tegel-tegel buatan Cina juga menghiasi ornament lantai dan ventilasi. Warna hall utama didominasi oleh kombinasi warna hijau dan krem (de Jong, 1993).

Setelah koneksi antara stasiun Tawang dan Poncol dapat direalisasi pada 1941, banyak kereta api yang menggunakan stasiun Tawang ini sebagai tempat singgah, tempat pemberhentian, maupun stasiun tujuan utama (de Jong, 1993). Artinya, selain terdapat trayek panjang seperti Surabaya-Batavia, juga terdapat pula kereta dengan tujuan Semarang Tawang, maupun berangkat dari Semarang Tawang untuk menuju Surabaya, Jakarta, maupun kota-kota lainnya.

Stasiun Tawang sekarang ini merupakan stasiun besar kereta api di kota Semarang yang difungsikan sebagai stasiun penumpang utama. Sejak tahun 1914 hingga sekarang, desain arsitektural stasiun kereta api Tawang tidak terlalu banyak mengalami perubahan.



Gb. IV . 15. Tampak frontal Stasiun Tawang dengan *foreground* polder
Sumber: survey

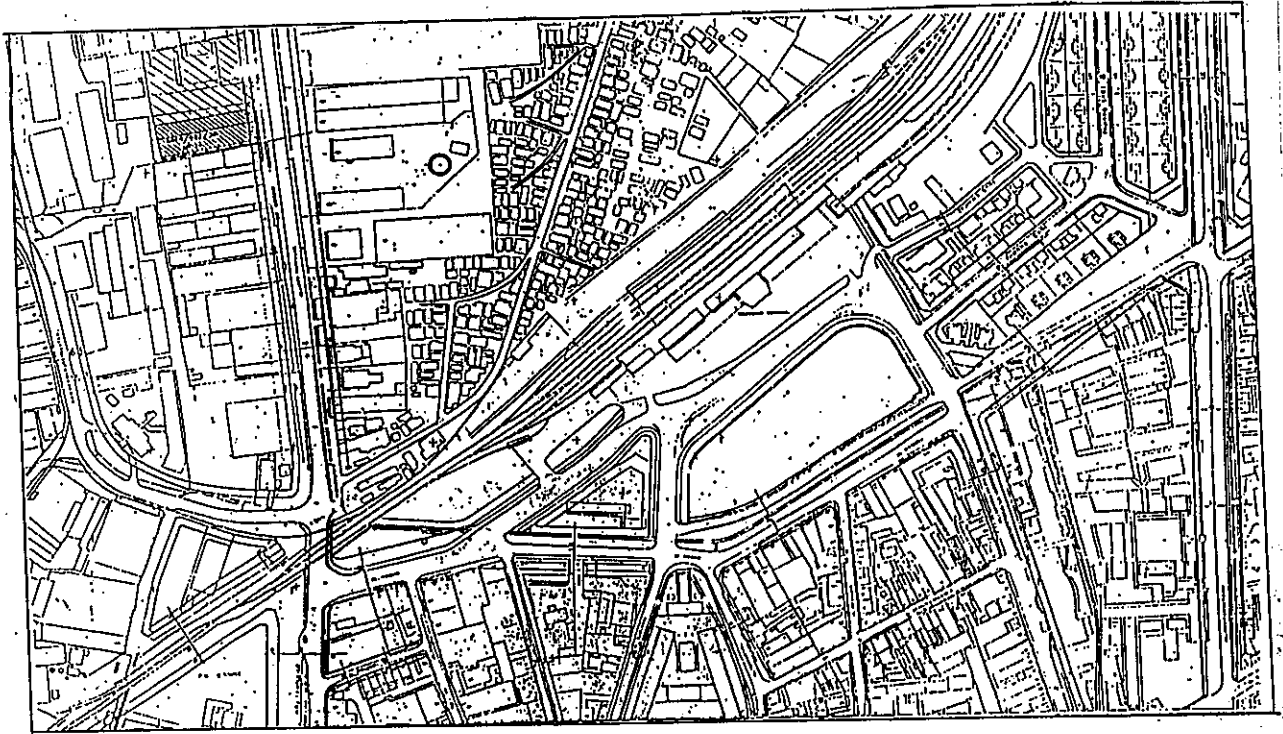
Masalah lingkungan yang seringkali dihadapi oleh kawasan stasiun ini adalah munculnya genangan air dan banjir manakala terjadi hujan deras terutama di musim penghujan. Upaya Pemerintah Kotamadia Semarang untuk mengatasi banjir dan rob salah satunya adalah dengan memanfaatkan ruang terbuka yang terbengkalai di depan stasiun Tawang untuk difungsikan sebagai polder yang diharapkan akan dapat mampu meminimalkan kemungkinan terjadinya rob dan banjir. Selain itu polder di depan stasiun Tawang di masa yang akan datang juga dimaksudkan untuk mengoptimalkan fungsi estetis kawasan kota lama secara keseluruhan.

Stasiun kereta api Tawang merupakan bagian dari kota lama yang tak terpisahkan. Bila dilihat dari posisi dan pola tata ruang kawasan kota lama dan stasiun Tawang, maka akan dapat dilihat bahwa kemungkinan besar dahulu para perancang kota mendesain stasiun Tawang sebagai salah satu pintu gerbang utama memasuki pusat kota Semarang (kota lama), selain dari arah pelabuhan.

Identifikasi kawasan di sekitar stasiun Tawang adalah sbb:

- Utara : Kelurahan Tanjung Mas
- Timur : Kompleks Tawang Sari, Jl. Ronggowarsito
- Selatan : Jl. Merak, Polder Tawang, Kota Lama Semarang
- Barat : Jl. Mpu Tantular, Kampung Bandarharjo

Kawasan stasiun Tawang dan Kawasan Kota Lama di sekitarnya ditetapkan sebagai kawasan konservasi yang dilindungi oleh undang-undang konservasi. Secara umum, peruntukan kawasan ini adalah fungsi campuran, dimana dimungkinkan adanya aktifitas perekonomian, permukiman, jasa, dan perkantoran.



Gb. IV .16. Peta Stasiun Tawang dan Kawasan Kota Lama sekitarnya
Sumber: Ismail

C. Stasiun Jakarta Kota dan Oud Batavia

1. Tinjauan Kota Kolonial 1743-1870

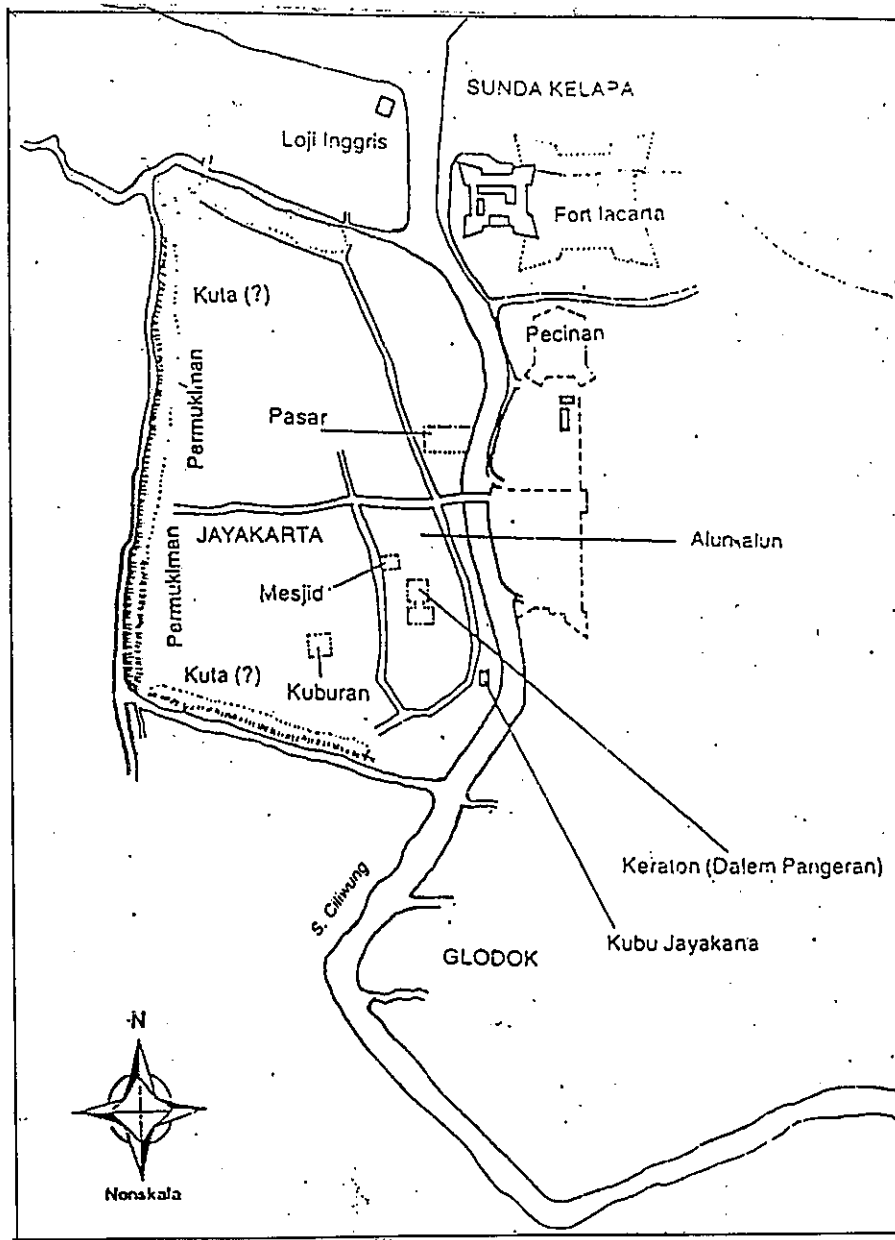
Jan Pieterszoon Coen yang tiba di mulut sungai Ciliwung tahun 1618 yang berpikir untuk membangun suatu pos militer Hindia Belanda. Perencanaan Benteng, Batavia ini dibuat oleh Coen sendiri terbukti dari surat-menyuratnya dengan Stadhoder van Heeren XVII yang dipublikasikan oleh Colenbrander (1919). Yang menarik adalah bagaimana Coen sampai pada gagasan bentuk bangunan ini. Sementara ini, belum diketahui secara jelas pengaruh perancangan denah bangunan militer Eropa Renaissance pada Benteng Batavia ini (A.Bagoes PM, 1995).

Sebenarnya antara tahun 1618 dan 1620 Jayakarta masih berdiri dengan kepala daerahnya Pangeran Jayawilkarta. Pangeran ini menurut catatan VOC masih memiliki kota yang berupa tanggul berpalisade dengan pusatnya di keraton. Di sebelah Timur alun-alun Jayakarta tinggal Patih Kiai Arya. Sedang di sebelah Utara yang menuju pasar, terdapat tempat tinggal seorang pedagang Cina kaya raya, Hoat Teng.

Secara fisik, struktur Jayakarta merupakan negara yang dikelilingi tembok luar (kutajaba dan dalam (kuta dalem)). Seperti halnya kota-kota pesisir Jawa lainnya, keraton ini berdiri di sebelah Selatan alun-alun dan masjid Agung berada di Barat dan pasar di utara alun-alun. Dengan jatuhnya Jayakarta oleh pasukan J.P.Coen pada tanggal 30 Mei 1619, maka benteng Jakarta kemudian diperluas dengan rancangan Kasteel Batavia. Dasar rancangan Kasteel Batavia ini bersumber dari gagasan yang pernah dikembangkan oleh arsitek Wilhelm Gompert dan Welldorf dan arsitek Italia Alessandro Pasqualini dari Bologna yang membangun puri Hertog Willem V van Gulik pada tahun 1538. Realisasi pembangunan benteng ini kemudian dipercepat setelah Sultan Agung dari Mataram (1613 - 1645) menyerang kedudukan pos Belanda pada tahun 1627.

Batavia sebagai kota kolonial Hindia Belanda menjadi mantap setelah bentengnya selesai dibangun tahun 1619. Sejak itulah markas besar perdagangan Timur Jauh VOC berada di Batavia hingga 1799. Di daerah mulut sungai Ciliwung terus berkembang permukiman untuk para serdadu VOC. Dari peta Jayakarta sekitar 1619 diperoleh keterangan bahwa VOC berusaha membangun jaringan jalan-jalan berparit dengan poros utama Utara-Selatan yang dikenal sebagai *Tijgersgracht*, sekarang Jalan Pos Jakarta Barat. Sementara tidak lebih dari 2 km dari kota

benteng yang disebut Kasteel Batavia masih terdapat pusat kota Jayakarta dengan Dalem menghadap ke Utara.

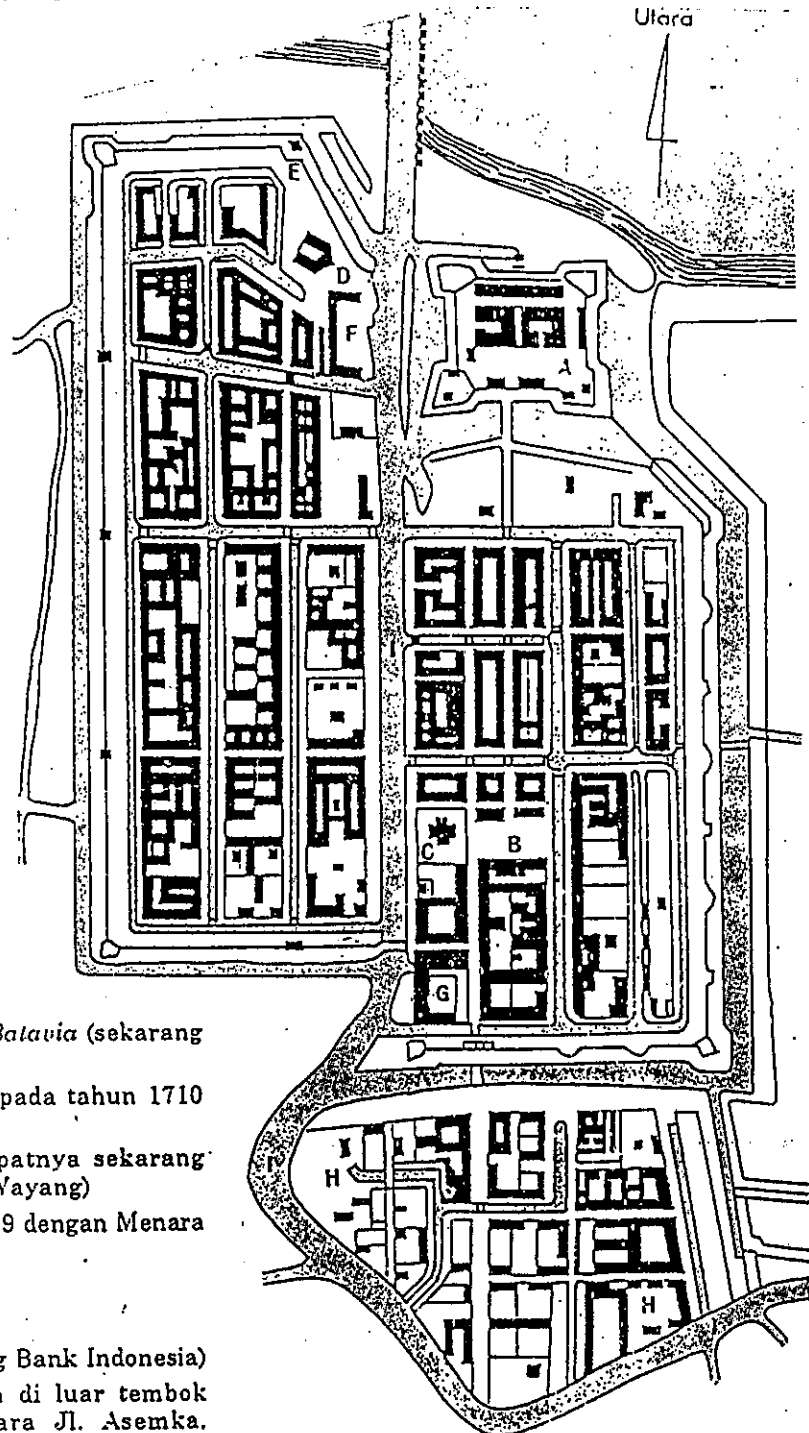


Gb. IV . 17. Gambar Peta Jayakarta pada tahun 1916

Sumber: A. Bagoes

Pada mulanya, Kasteel batavia didirikan dengan konstruksi pasangan batu bata dan batu kali. Nama Kasteel ini juga dikenal sebagai *Fort Lacarta*. Empat sudut tembak meriamnya dikenal dengan nama-nama: *Diamant*, *Saffier*, *Robijn* dan *Parel*. Tembok-tembok benteng

ini terus diperkuat dari arah Barat dan Laut karena mengantisipasi serangan dari Sultan Agung. Perkembangan fisik kota benteng Batavia diteruskan ke Selatan dengan memberikan tembok pertahanan memanjang ke Timur sebagai antisipasi serangan Mataram berikutnya. Kemudian VOC membangun dinding kota Batavia dengan 15 sudut tembak meriam yang dilengkapi oleh fasilitas perbekalan amunisi dan markas tentara.



- A. Benteng tua atau *Kasteel Batavia* (sekarang Jl. Tongkol)
- B. Balai Kota kedua (diganti pada tahun 1710 oleh Balai sekarang)
- C. Gereja Belanda tua (tempatny sekarang digunakan oleh Museum Wayang)
- D. Kubu Culemborg (sejak 1839 dengan Menara Syahbandar)
- E. Benteng Zeeburg
- F. Galangan kapal
- G. Rumahsakit kota (sekarang Bank Indonesia)
- H. Daerah pinggiran selatan di luar tembok kota, yakni daerah antara Jl. Asemka, Jembatan Batu dan Pusat Pertokoan Glodok.
- I. Ciliwung atau Kali Besar

Gb. IV 10. Benteng Batavia 1650

Sumber: A. Heuken

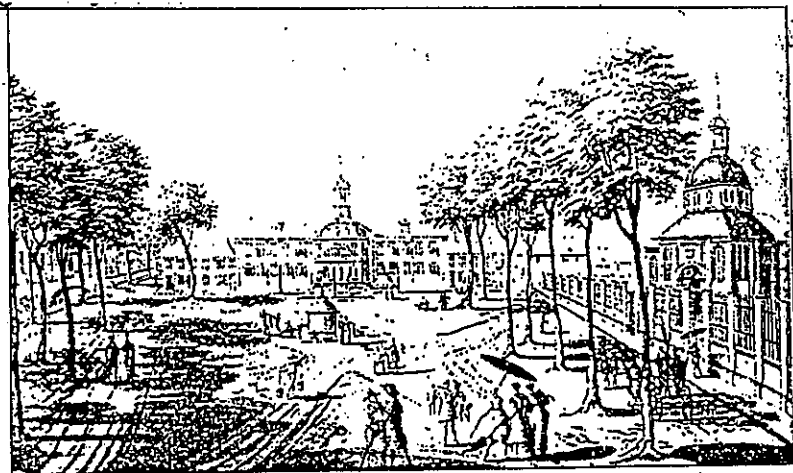
Kompleks *Kasteel Batavia* yang dirancang oleh Gubernur Jendral van der Parra (1761-1775) tidak seluruhnya terealisasi, karena faktor keuangan. Akhirnya pertahanan kota Batavia sendiri hanya dipusatkan dengan membangun suatu benteng yang dikenal sebagai benteng Culemborg yang sekarang dipakai untuk Museum Bahari. Nama ini diambil dari tempat kelahiran Gubernur Jendral van Diemen.

Pertumbuhan penting kota Batavia sejak 1645 ke pedalaman tidak bisa melupakan jasa seorang kapten Cina bernama Phoa Bigam yang membangun kanal yang dapat dilihat sekarang sepanjang jalan Majapahit, Hayam Wuruk dan Gajah Mada. Kanal ini digali atas inisiatif pimpinan Bigam tahun 1648 untuk memperlancar jalur kayu ke daerah pembuatan kapal dan sepanjang kanal ini berkembang pemukiman imigran Cina dan Eropa.

Karena citra buruk VOC dengan adanya pembunuhan massal terhadap orang Cina di halaman Balai Kota Batavia serta makin buruknya kondisi kota, maka banyak orang Eropa mulai keluar dari kawasan sekitar Sunda Kelapa ke daerah pedalaman yang lebih tinggi. Pemekaran fisik kota Batavia bermula dengan pembangunan beberapa tempat tinggal petinggi VOC dan saudagar Eropa lainnya di kawasan Jakarta Kota sekarang.

Bangunan-bangunan yang mempunyai peran penting dalam peristiwa-peristiwa di Batavia pada abad XVIII adalah *Stadhuis* yang selesai dibangun pada tahun 1712, sekarang digunakan sebagai Museum Fatahillah dan Taman Fatahillah. Semula gedung tersebut adalah pusat pemerintahan VOC sekaligus markas besar pasukannya. Dilengkapi dengan penjara, air pelataran *Stadhuis* yang berfungsi sebagai

pengadilan terbuka untuk menghukum pelanggar aturan VOC. Bangunan Gereja Belanda Lama (1640) atau '*Kruiskerk*' dan kemudian diganti dengan Gereja Baru dan sekarang kaplingnya dipakai untuk Museum Wayang yang terletak di samping Balaikota Batavia. Lapangan terbuka (*square*) di depan Balai Kota adalah tempat untuk melaksanakan hukuman mati bagi para pelanggar hukum dengan cara memenggal kepala di depan masyarakat yang berkumpul di tempat itu serta disaksikan oleh para hakim di ruangan lantai di atas kanopi pintu masuk. Pelaksanaan hukuman dilaksanakan setelah lonceng di puncak menara gedung dibunyikan untuk ke tiga kalinya.



Gb. IV 19. Lapangan terbuka di depan Balaikota pertengahan abad-XVIII, di sebelah kanan terdapat Gereja Belanda Baru
Sumber: A. Heuken

Perubahan bangunan yang penting pada masa akhir VOC sekitar 1799 adalah dipindahkannya pusat kekuasaan dari kawasan kota ke kawasan *Parade Plaats* atau lapangan Banteng karena ditaklukkan oleh Inggris, bersamaan dengan runtuhnya kekuasaan VOC Daendels memerintahkan kepada perwiranya Mayor Schultze untuk memusnahkan benteng Batavia dan gereja Belanda di pusat kota batavia. Benteng I (Kasteel Batavia) yang terletak di utara menghadap ke laut dibongkar,

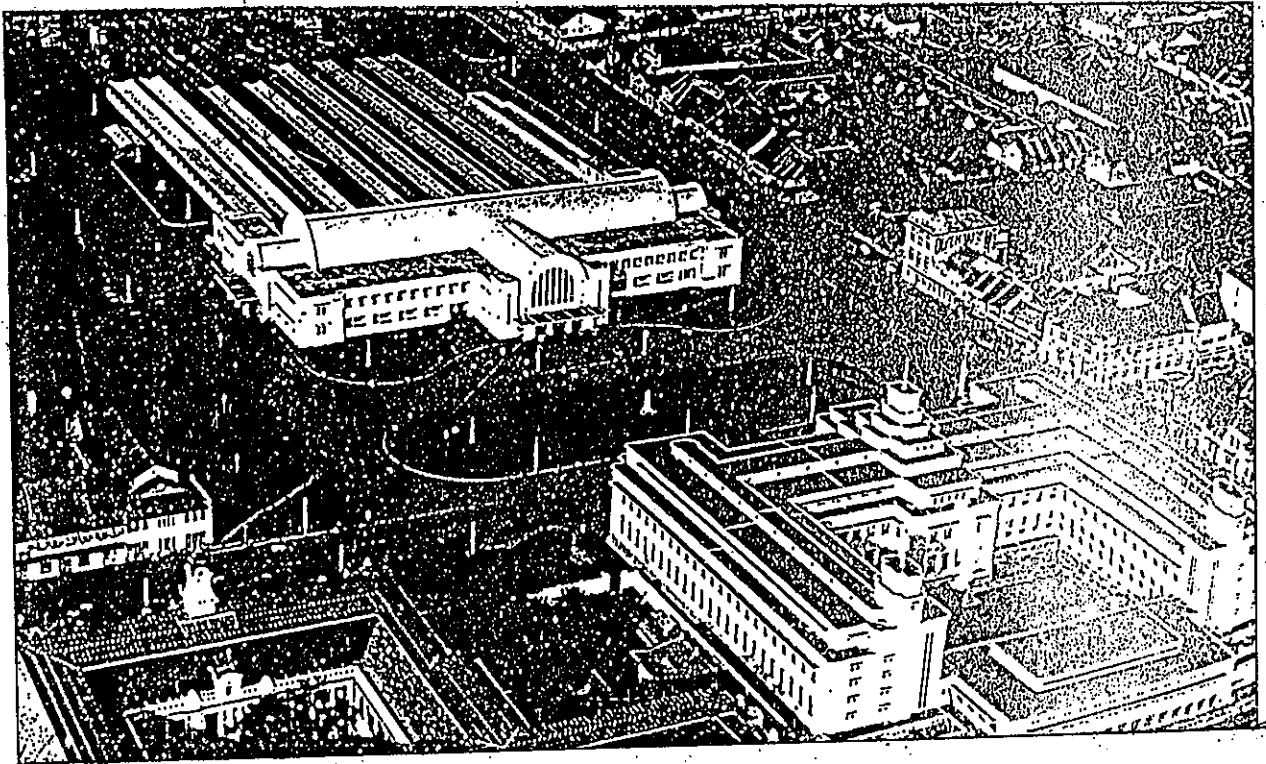
dan didirikan lagi Benteng II yang didirikan kearah Timur dari Benteng I, namun Benteng inipun dibongkar oleh Daendels pada tahun 1809 supaya jangan jatuh ke tangan Inggris, dan puing-puing benteng diratakan dengan tanah sama sekali pada tahun 1835. (A.Heuken.SJ, 1997).

2. Tinjauan Kota Modern

Kota Batavia yang lama tidak begitu luas. Dahulu Kota dikelilingi oleh tembok dan parit. Luasnya dari daerah sekitar Menara Syahbandar di Pasar Ikan sampai jalan Asemka - jalan Jembatan Baru sekarang. Rupanya rencana kota Batavia berdasarkan denah kota ideal yang dirancang oleh Simon Stevin atas permintaan dewan pemerintah VOC di Belanda (1618), Pusatnya adalah bekas Balai Kota Batavia yang sekarang dipakai sebagai Museum Sejarah Jakarta dan berdekatan dengan Gereja Lama Belanda (sekarang kaplingnya dipakai sebagai Museum Wayang yang dibangun pada tahun 1912). Di sebelah Utara Balai Kota juga terdapat bangunan bekas kantor pengadilan yang dibangun pada tahun 1870 dan sampai sekarang dipakai sebagai gedung Balai Seni Rupa. (A.Heuken.SJ,1997).

Sejak tahun 1870 semakin banyak perusahaan niaga yang berkantor di Kali Besar dan sebagian besar berdiri sampai kini. Banyaknya pembangunan kantor pada masa itu sejalan berkembangnya kegiatan perdagangan Belanda di Indonesia, dengan Biro Konsultan Belanda seperti ED.Cuyppers dan Huiswit, Batavia banyak berkiprah dalam perencanaan gedung di wilayah ini yaitu gedung *Javasche Bank* yang dbangun pada tahun 1900, gedung *Chartered Bank of India Australia and China*, gedung bank *The Hongkong and Shanghai Banking*

Corporation yang dibangun pada tahun 1910-1911 dan gedung kantor milik perusahaan Belanda bernama WEHA (*West Java Handel Maatschappij*) yang dibangun pada tahun 1930 terletak di sisi Utara Taman Fatahillah juga dirancang oleh Biro ini . (Yulianto.S,1993:138). Selain itu hasil karya Biro Perencana yang lain seperti AIA (*Algemeen Ingeieurs en Architecten*) adalah di antaranya gedung kantor Firma Geo Wehry & Co di jalan Kunir dan Stasiun Jakarta Kota.



Gb. IV .20. Stasiun Jakarta Kota dan open space di depannya

Sumber: Sumalyo

Kawasan kota lama Jakarta secara umum lebih dicirikan oleh pola tatanan fisik fisik bangunan yang rapat satu sama lain atau berdempetan tanpa jarak sama sekali dengan garis sempadan bangunannya = 0 (*close layout*) dan persentase penggunaan lahannya diperkirakan mendekati angka 90% dari keseluruhan lahan kawasan tetapi pada jalan utama ada sebagian bangunan yang mempunyai open space terutama bangunan-bangunan yang bersifat monumental, sedangkan persentase

penggunaan lahannya diperkirakan mendekati angka 75% dari keseluruhan lahan kawasan.

Secara keseluruhan masing-masing bangunan menyesuaikan bentuk batas tanah sesuai dengan aslinya (sesuai dengan peta sebelum benteng dibongkar) dan pola jalan mengikuti aliran sungai pada waktu kota masih berbenteng karena dulu direncanakan sebagai kota air. Bentuk massa tap bangunan berbentuk empat persegi panjang secara murni, serta dalam bentuk massa yang besar yang secara keseluruhan membentuk suatu Urban Block regular, karena memang kota direncanakan dengan pola *grid regular* (kota ideal).

Masing-masing Urban block mempunyai lubang (*void*) yang membentuk seperti suatu *inner court*. Pada hubungan masing-masing *urban block* kadang dihubungkan dengan dinding pagar yang menerus, sehingga terlihat antara bangunan yang satu dan yang lain saling berdempetan. Intensitas bangunan (*solid*) secara keseluruhan sangat tinggi dibandingkan dengan void yang ada. Ada juga yang berbentuk deretan block yang memanjang ke belakang dan antara block yang satu dengan yang lain disusun zig-zag, seperti yang ada di kawasan tepi Kali Besar.

Secara keseluruhan, pada saat itu memang sengaja direncanakan Bangunan Balai Kota Batavia dan square utama menjadi pusat dari kawasan kota lama (dominan) dan Bangunan Stasiun Kota dengan square nya menjadi sub-dominan. *Square* Balai Kota berfungsi sebagai Hall Kota dengan type *wide square*, sedangkan square Stasiun Kota dengan type *deep square*. Pola kota yang berbentuk grid regular dan pola jalan utama dan lingkungan yang berbentuk lurus serta pertemuan jalan

berupa perempatan dan pertigaan yang masing-masing mempunyai karakter siku pada ujung perempatan atau pertigaannya. Pada perempatan atau pertigaan jalan adalah hasil pertemuan jalan yang mempunyai dimensi lebar jalan yang besar dan dimensi lebar jalan yang kecil. Pola ruang jalan mengikuti akses mata angin yaitu Pola jalan utama yang beraksis Utara-Selatan dan pola ruang jalan lingkungan beraksis Utara-Selatan dan Barat-Timur.



Gb. IV -21. Figure Ground Kota Lama Jakarta, menunjukkan pola grid regular
Sumber: Ismail

Pada bangunan-bangunan yang signifikan yaitu pada pojok jalan karena berfungsi sebagai *final stop* atau sebagai titik tangkap pertama pada sudut jalan maka bangunan tersebut bercirikan menara yang sangat mencolok. Bangunan yang paling monumental dan membentuk sumbu adalah bangunan Balai Kota Batavia, dan sebagai pusat dari pada square ditunjukkan dengan bangunan segi delapan yang terletak di tengah-tengah square serta penataan batu lempeng pada *square* memperkuat kesan square. Bangunan Balai Kota Batavia dengan puncak menaranya memperlihatkan sebagai *landmark* kawasan kota lama Jakarta. Pola ruang kota lama Jakarta yang dibentuk dari pola square utama dan sekunder, dan pola jalan yang menerus yang diakibatkan oleh pola ruang square yang dibentuk oleh dinding bangunan-bangunan sekeliling square dan juga pola ruang jalan yang dibentuk oleh dinding bangunan yang saling berhadapan dan saling berdekatan terutama terlihat jelas pada lorong-lorong jalan yang sempit. serta pola ruang inner court yang dibentuk oleh tatanan bangunan yang berbentuk U atau O. Secara umum tinggi bangunan adalah antara 2 dan 3 lantai sedangkan ratio D/H pada jalan utama adalah $D/H=1$ dan pada jalan lingkungan adalah $D/H < 1$.

3. Tinjauan Kota Lama Jakarta Sekarang (1940-sekarang)

Setelah Belanda meninggalkan Indonesia, maka sejak pemerintahan Indonesia di bawah jajahan Jepang kondisi kota lama tidak mengalami perubahan yang berarti. Tetapi pada tahun 1994 hampir semua rumah di jalan Kali Besar dipugar, sehingga tampak bersih lagi.

Pemugaran ini dipelopori komunitas arsitektur Universitas Tarumanegara dan dilaksanakan oleh PT. Kota International Consultant: Planning and Urban Design. (A.Heuken.SJ, 1997: 103).

Pada perkembangan selanjutnya adalah dengan adanya pelebaran ruas jalan dan juga pembuatan jalan tol pelabuhan yang memisahkan antara kota lama dengan daerah kawasan pantai. Sebagian besar kawasan kota lama sebelah Utara, Barat Timur dan Selatan sudah berubah menjadi kawasan perkantoran dan pertokoan dengan sebagian besar merubah tampak depannya dan yang masih bertahan adalah hanya sekitar Balai Kota Batavia (Taman Fatahillah) dan sekitar Kali Besar.

Kawasan Kota Lama Jakarta yang dahulunya merupakan daerah benteng dengan pola *grid regular* yang direncanakan sebagai kota air dengan pola jalan mengikuti pola kali, sehingga jenis jalannya hanya ada jalan lurus. Saat ini Square kota lama (Taman Fatahillah) sebagai daerah wisata dan kadang dipakai sebagai ruang bazar kaki lima sementara betul-betul merupakan pusat kota lama.

Seluruh jalan pada kawasan kota lama ini adalah satu arah. Dengan adanya jalan Tol Pelabuhan maka kawasan ini terasa dipisahkan terhadap daerah di sebelah utaranya (museum Bahari), yang sebenarnya merupakan satu kawasan bekas benteng. Dengan adanya jalur kawasan yang satu arah ini maka kesan pengalaman ruang pada daerah-daerah yang signifikan terabaikan. Yang paling terkesan hanya pada jalan di depan Taman Fatahillah atau depan Balai Kota karena mempunyai kesan sumbu yang kuat dan jalan, di tepi Kali Besar dengan rumah-rumah koppel yang antik dengan perletakan bangunan yang maju - mundur satu

sama lain. Sedangkan jalur-jalur lain yang ada di pinggir kawasan kota lama merupakan jalur-jalur lingkungan dengan frekuensi penggunaannya lebih tinggi untuk kegiatan perkantoran maupun perdagangan komersial. Sisi lain, fisik lingkungan masih menyediakan fasilitas jalur pejalan kaki secara khusus (direncanakan), Pada Jalur Utama yaitu jalan di kanan kiri square merupakan jalur cepat dari arah Selatan dan Utara, sedangkan pada jalur ini terdapat banyak bangunan-bangunan signifikan yang perlu diamati secara berhenti sejenak dan berjalan perlahan sehingga keberadaan bangunan-bangunan tersebut bagi masyarakat yang lewat tidak ada nilainya baik monumental gedung itu sendiri maupun emosi ruang yang ditimbulkan oleh tatanan bangunan yang mengakses sumbu ke square. Jalan pedestrian yang hidup adalah di kanan kiri Kali Besar karena memang telah dipugar dan direncanakan oleh komunitas arsitektur Universitas Tarumanegara Jakarta dalam rangka memugar seluruh bangunan di sekitar kawasan Kali Besar.

Pola jalan pada perempatan dan pertigaan sangat membuat orang harus hati-hati karena bentuk bangunan yang menyiku, yang hampir pada semua perempatan atau pertigaan yang ada. Suasana Square Utama (Taman Fatahillah) dan Square Sekunder (di depan Stasiun Kota) sangat hidup terutama untuk pejalan kaki karena *activity support* yang ada di lingkungan tersebut sangat mendukung.



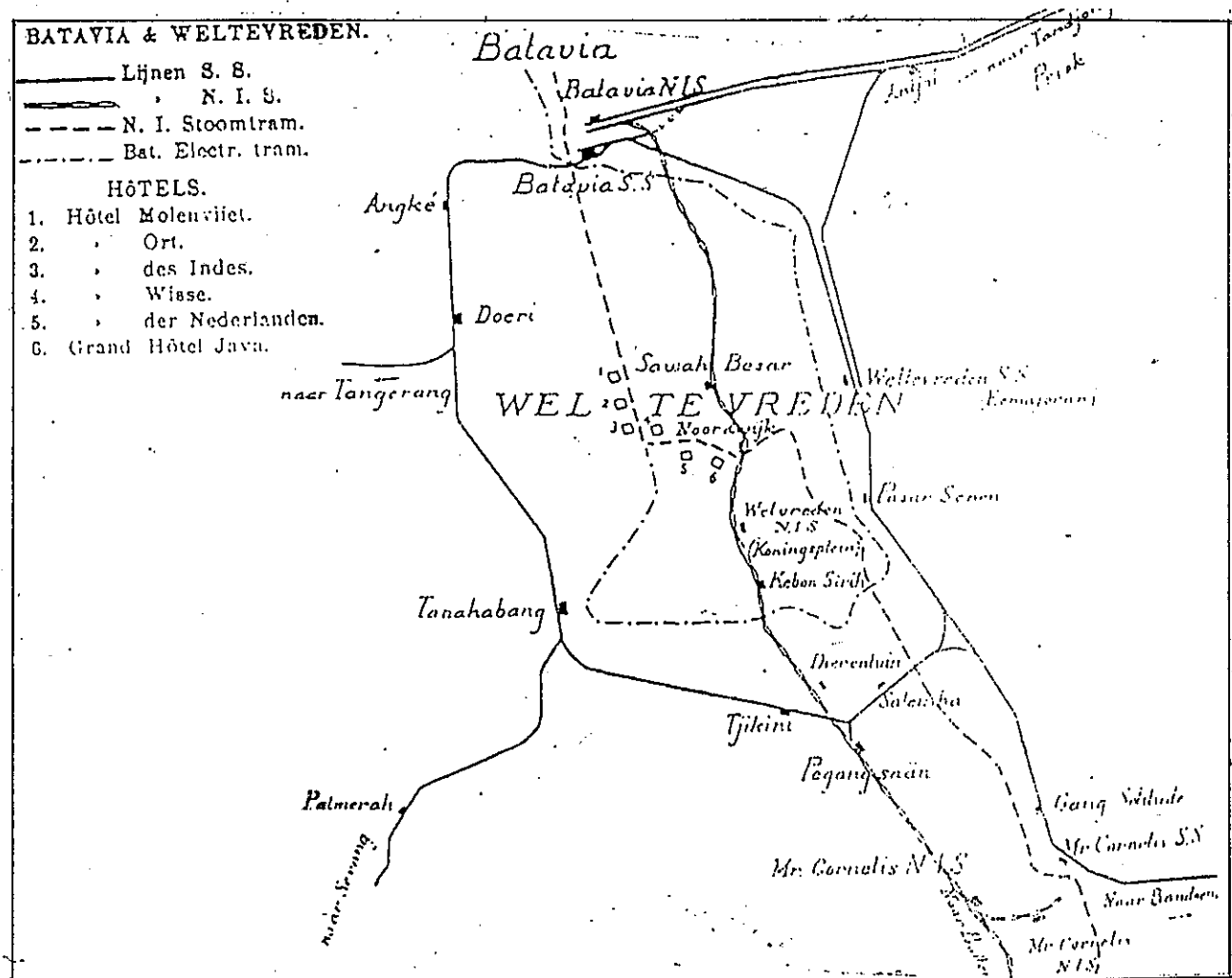
Gb. IV 22. Diagram arus sirkulasi di kota lama Jakarta sekarang

Sumber: survey

4. Tinjauan Perkereta Api di Jakarta

Batavia merupakan ibukota pemerintahan Hindia Belanda yang juga merupakan salah satu kota terpenting dalam sejarah perkembangan

perkeretaapian di Indonesia. Hingga kini pun, Jakarta merupakan salah satu kota dengan aktivitas kereta api paling sibuk di Indonesia. Pemandangan sibuk dan sesaknya kota Jakarta tentunya sangat kontras dengan keadaan di masa lalu dimana digambarkan bahwa dalam perjalanan menggunakan kereta api di Batavia dari Koningsplein ke pemberhentian-pemberhentian lainnya masih sangat sepi dan pemandangannya sangat indah dengan pepohonan dan suasana masyarakat yang masih sederhana (Javabode, 15 September 1871, dalam de Jong, 1993).



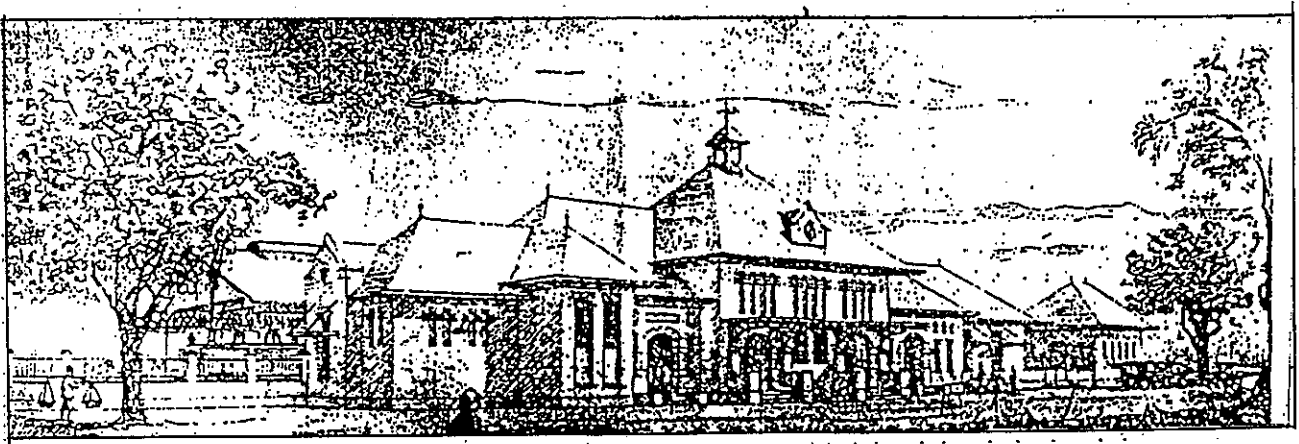
Gb. IV 23. Peta Jakarta, menunjukkan konstelasi stasiun sampai dengan tahun 1913

Sumber: de Jong

Di awal abad XIX, sekitar lima kilometer di sebelah selatan *Benedenstad*, dibangun sebuah kawasan baru yaitu *Weltevreden*, dimana

Koningsplein (sekarang disebut Medan Merdeka) berada. Di sinilah cikal-bakal stasiun Gambir nantinya akan dimulai. Selain *Benedenstad* dan *Weltevreden*, kawasan ketiga yang akan dikembangkan dan dilengkapi dengan jaringan kereta api adalah Kawasan tanjung Priok, terutama karena aktifitas ekonomi dan perdagangannya yang cukup tinggi (de Jong, 1993). Pada 1871 di Batavia dibuka jalur kereta api dari *Kleine Boom* - Batavia – *Koningsplein* sepanjang 9 kilometer. Stasiun di *Weltevreden* pada 1884 disebutkan sudah mempunyai pelayanan jasa transportasi yang cukup bagus (de Jong, 1993).

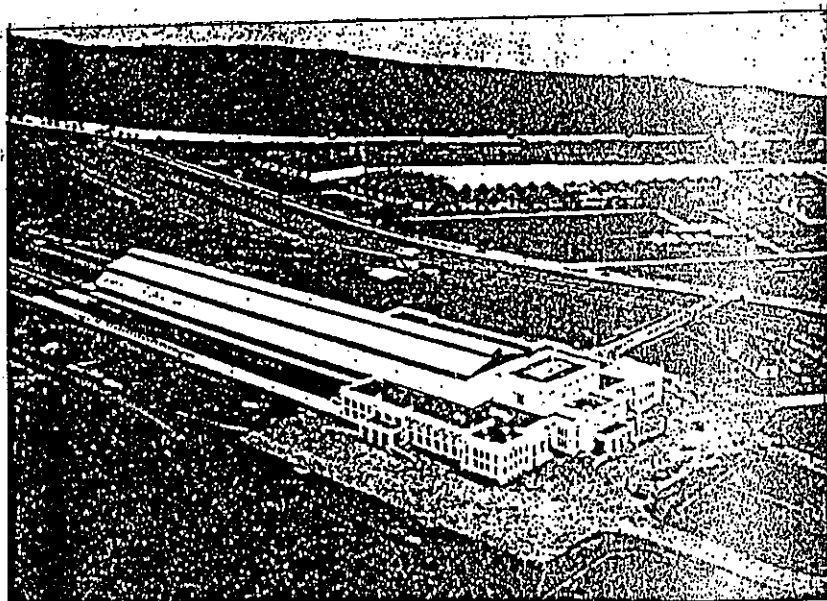
Pada 1885, perusahaan kereta api milik pemerintah Hindia Belanda *StaatsSpoorweg Mij* (SS) membuka jalur menuju ke Tanjung Priok, yang perijinan dan pembangunannya sudah mulai dilakukan sejak 1877. Perusahaan kereta api lainnya yang beroperasi adalah *Bataviasche Oosters Spoorweg Mij* (BOS), yang membuka jalur ke Bekasi melalui sisi Timur kota Batavia lewat Kemayoran, Pasar Senen, hingga ke stasiun Meester Cornelis (Stasiun Jatinegara). Stasiun ujung (*eindstation*) dari BOS terletak di sekitar 200 meter di sebelah selatan dari stasiun NIS yang sekarang disebut sebagai stasiun Jakarta Kota.



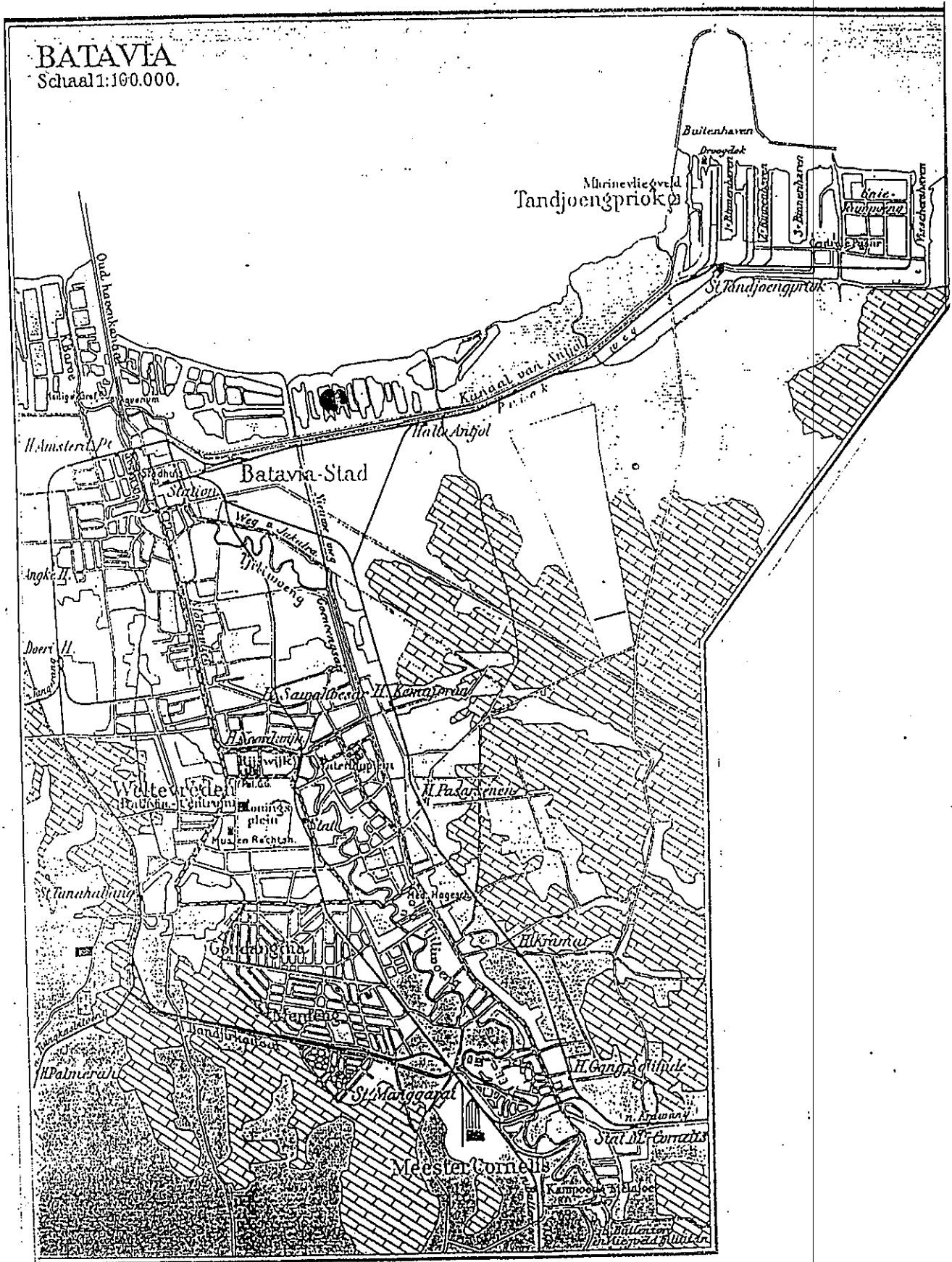
Gb. IV 24. Gambar stasiun Meester Cornelis (Jatinegara)
Sumber de Jong

Pada permulaan 1900-an, kawasan *Benedenstad* dan *Wetlevreden* semakin berkembang pesat. Akibatnya lalu lintas kereta api pada jalur ini menjadi semakin padat dan sibuk, sehingga membutuhkan perbaikan kualitas dan peningkatan kapasitas dari jaringan kereta api yang ada. Jalur-jalur yang dipandang menguntungkan dibuat menjadi trek dua lajur dengan perluasan stasiun yang ada serta penambahan jumlah halte tempat pemberhentian yang baru.

Pada 1918 dibangun jalur kereta api yang melintasi Kali Ciliwung, yang menghubungkan antara stasiun Meester Cornelis (Jatinegara) dengan Stasiun Manggarai. Dari stasiun ini dibuka jalur ganda sampai dengan halte di Sawah Besar dan dan stasiun Batavia Benedenstad pada 1929 (de Jong, 1993). Stasiun baru di Tanjung Priok dan Pasar Senen dibuka pada 1925, dan kereta api listrik pertama diperkenalkan untuk pertama kalinya menempuh jalur Jatinegara-Tanjung Priok.



Gb. IV 25. Stasiun baru di Tanjung Priok, merupakan stasiun ujung (*endstation*)
Sumber: de Jong



Gb. IV. 26. Peta Jakarta, menunjukkan konstelasi stasiun kereta api hingga tahun 1929
Sumber: de Jong



Gb. IV 27. Stasiun Weltevreden (gambar) tahun 1928
sebelum menjadi stasiun modern seperti sekarang
Sumber: de Jong

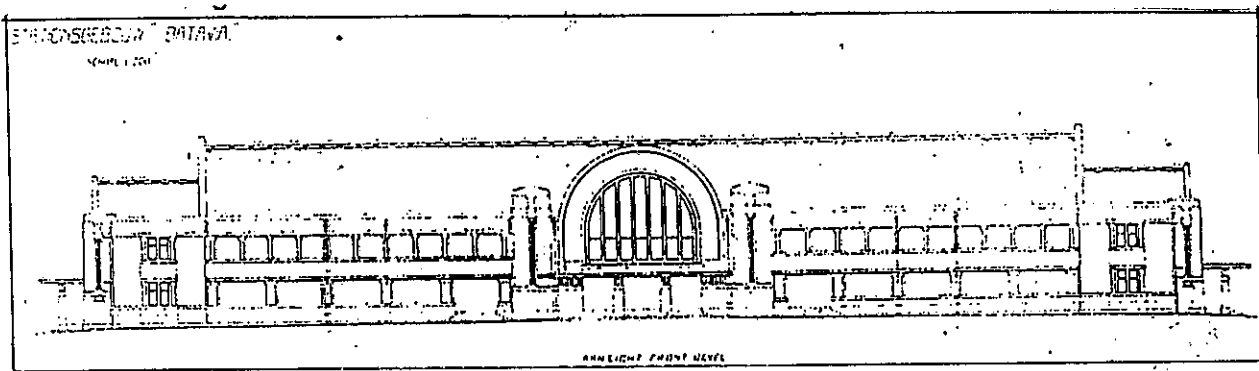
Tahun 1928 stasiun Weltevreden diperbaharui dan setahun kemudian menyusul stasiun utama Batavia Benedenstad juga dibuka dan diresmikan dengan perayaan yang meriah. Batavia dengan setengah juta penduduknya waktu itu termasuk mempunyai jaringan infrastruktur kereta api yang cukup bagus dan lengkap.

5. Tinjauan Stasiun Jakarta Kota

Stasiun ujung milik BOS di kawasan kota lama Jakarta, yang melayani rute Batavia-Bekasi-Karawang seringkali diucapkan dengan penyesuaian fonetik dengan sebutan "Beos". Stasiun ini pada akhirnya harus didemolisi untuk perencanaan jangka panjang pembangunan stasiun *Batavia Benedenstad* (Jakarta Kota) pada 1923.

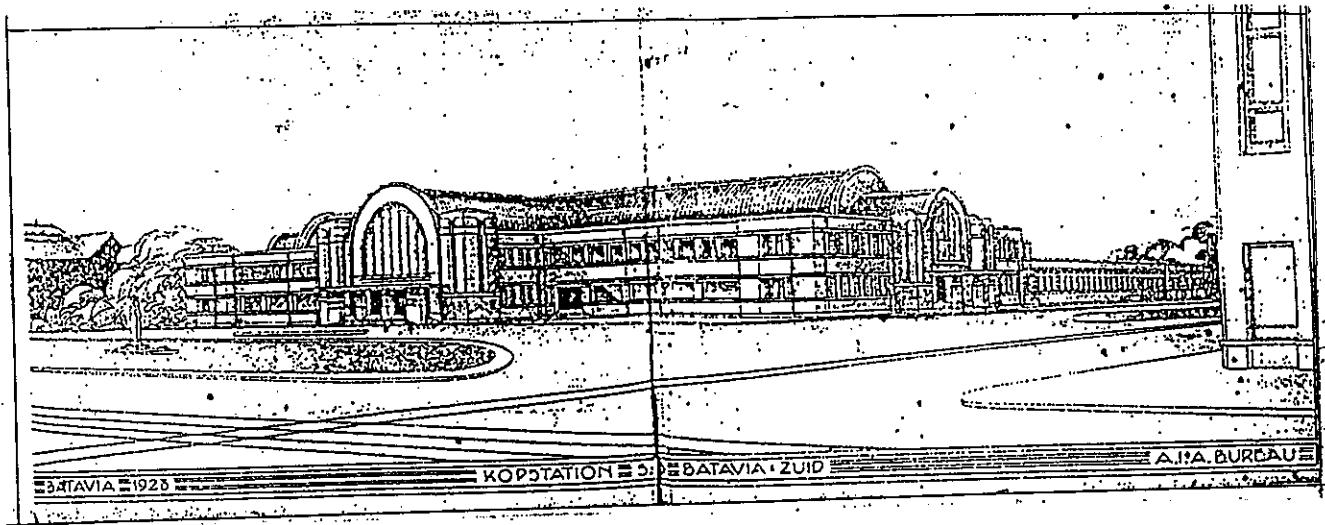
Perencanaan stasiun baru di Benedenstad ini sebenarnya sudah dimulai sejak 1915, namun terhambat oleh perdebatan tentang dimanakah letak stasiun ini sebaiknya. Pada tahun 1926 lokasinya dipastikan berada di sebelah selatan pusat kota. Meskipun sempat mendapatkan protes dari beberapa kalangan, namun stasiun ini tetap diresmikan juga pada 8 oktober 1929 (de Jong, 1993).

Desain dari stasiun Benedenstad ini direncanakan oleh Asselberghs, Ghijssels, dan Hes dari biro arsitek AIA di Batavia. Sedangkan pekerjaan pengecoran bangunan dilakukan oleh *Hollandse Concrete Me*. Pada 12 Oktober 1929 diadakan selamatan oleh para personel pribumi dengan maksud agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan.



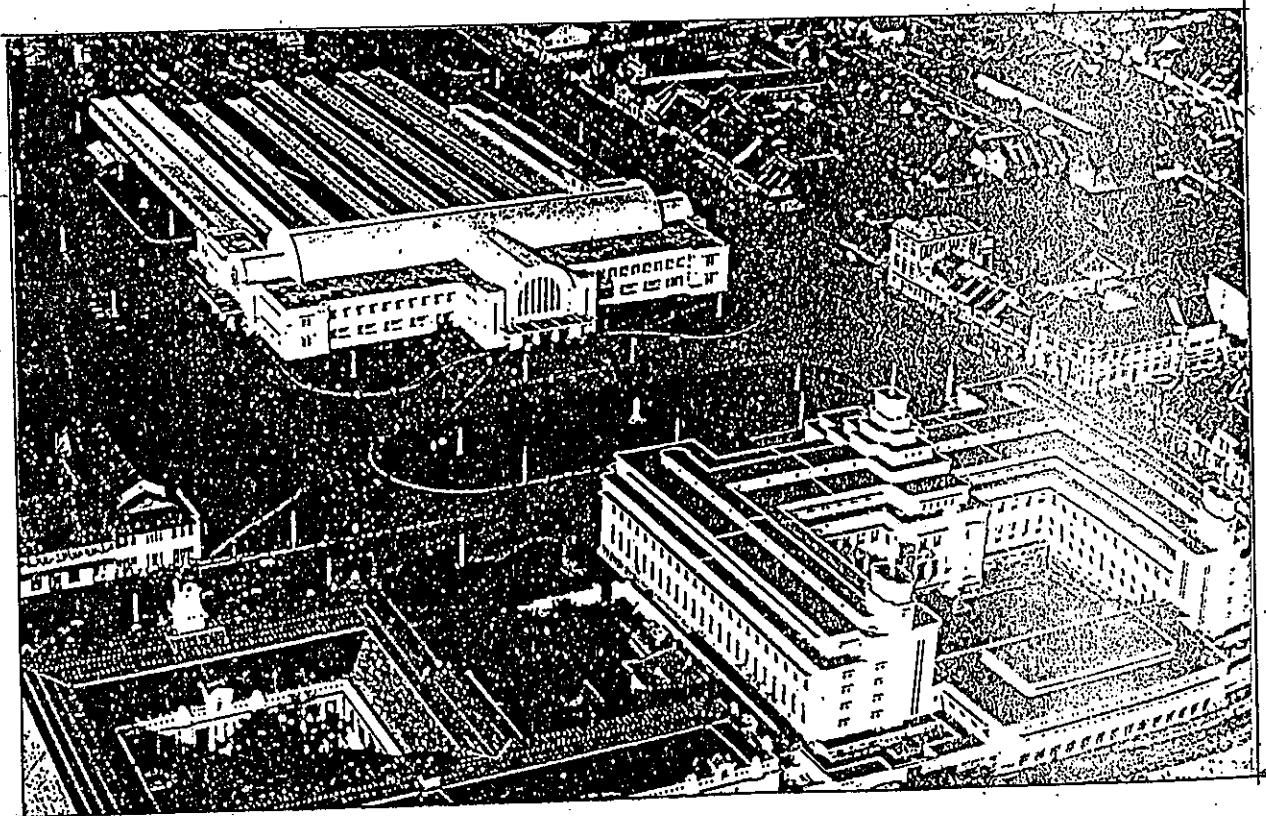
Gb. IV 28. Tampak Frontal Stasiun Benedenstad
Sumber: de Jong

Stasiun Jakarta Kota ini merupakan stasiun ujung dan mempunyai 12 lajur track kereta api, dan melayani rute menuju ke Bogor (*Buitenzorg*), Tanjung Priok, dan Bandung. Stasiun Benedenstad menjadi salah satu stasiun terbesar dan termegah yang pernah dibangun di masa pemerintahan Hindia Belanda (de Jong, 1993). Desain massa bangunannya menggunakan atap lengkung kurva yang sangat lebar. Penampilan fasadenya diadopsi pula sebagai tampak samping sebagai *secondary entrance*.

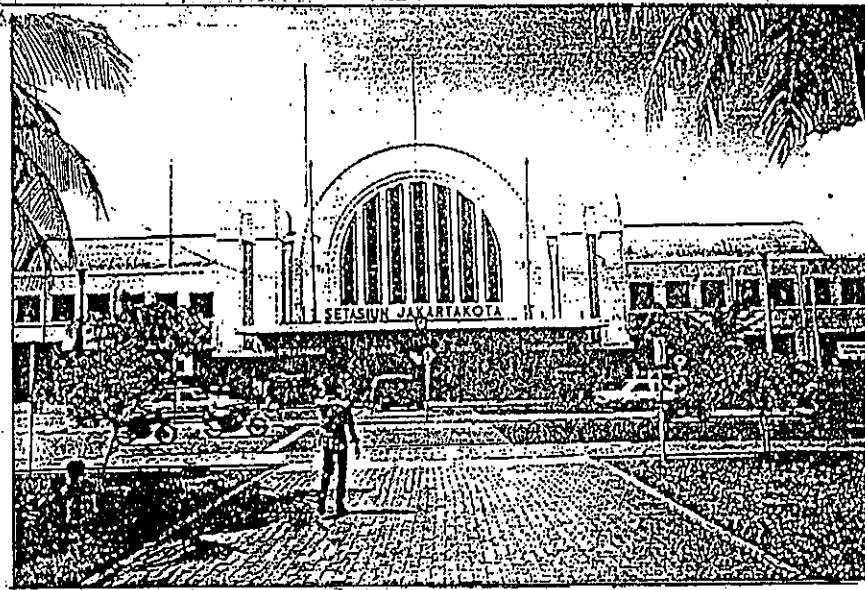


Gb. IV 29. Perspektif bangunan stasiun oleh biro arsitektur AIA
Sumber: de Jong

Bangunan yang direncanakan mengadopsi ornament-ornamen art deco, terutama ragam hias pada ventilasinya. Terdapat hall utama yang lebar dan tinggi dengan akses masuk dari ketiga sisi bangunan. Bangunan stasiun ini sendiri menghadap sebuah ruang terbuka dengan keberadaan *Javasche Bank* tepat di sisi seberang ruang terbuka tersebut.



Gb. IV 30. Bird-eye view kawasan stasiun Jakarta Kota, memperlihatkan hubungan dengan lingkungannya
Sumber: de Jong



Gb. IV 31. Tampak Frontal Stasiun Jakarta Kota, dengan ruang terbuka didepannya berfungsi sebagai taman
Sumber: de Jong

BAB V

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Kajian Teori Pendekatan Rancang Kota (Roger Trancik)

1. Kajian Figure/ Ground

a. *Figure/ Ground* Kota Lama Semarang - Stasiun Tawang

Kajian terhadap *figure/ ground* Kota Lama Semarang menunjukkan bahwa tekstur/ pola perkotaan kawasan ini cenderung merupakan modifikasi dari pola grid. Hal ini ditunjukkan dengan pola-pola grid yang lebih fleksibel dan dominasi blok-blok berbentuk trapesium, akibat pembagian grid oleh ruas jalan yang melengkung atau tidak tegak lurus.



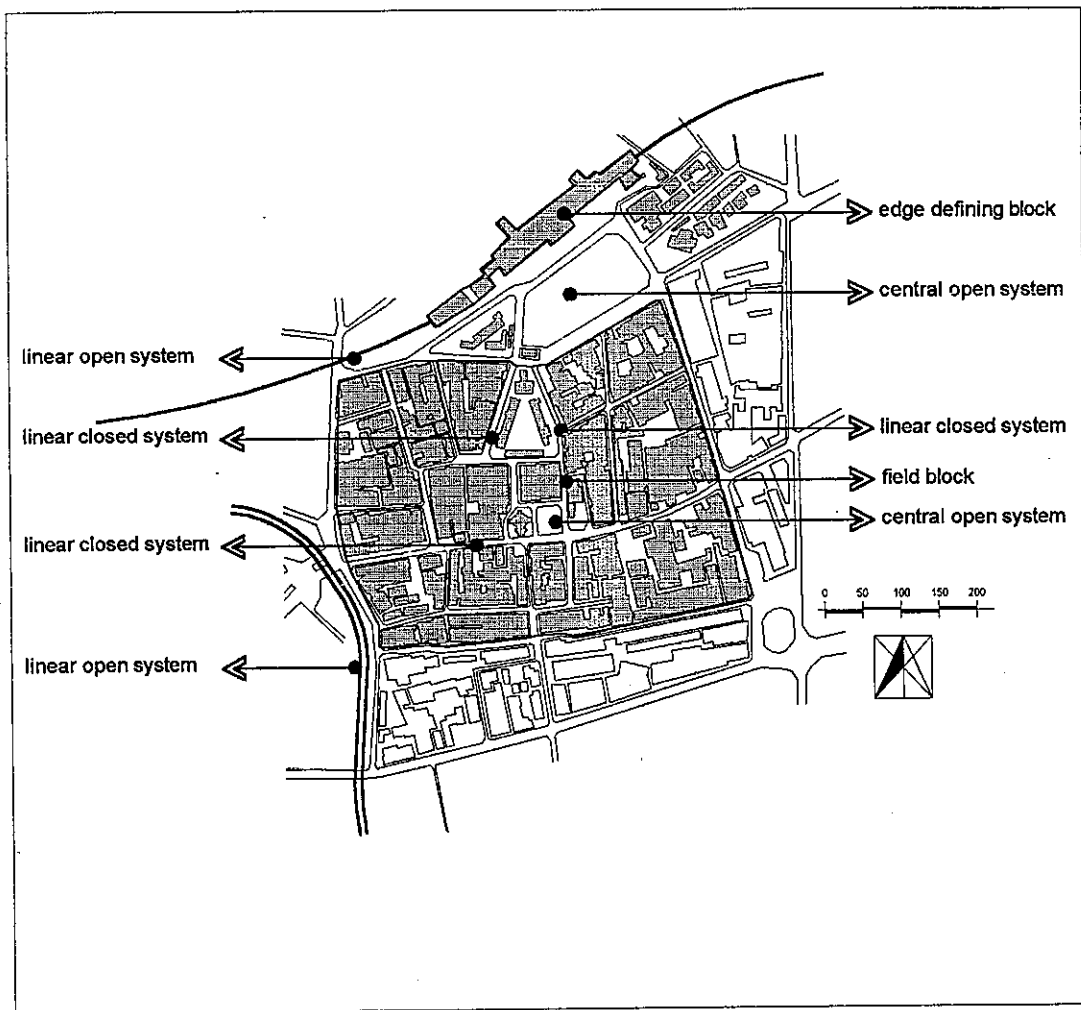
Gb.V.1. *Figure/ ground* Kota Lama Semarang

Pola dasar elemen solid kawasan Kota Lama dan stasiun Tawang secara lebih khusus lagi dapat diidentifikasi dalam dua pola dasar elemen solid. Kumpulan elemen solid di dalam kawasan bekas benteng mempunyai bermacam-macam massa dan bentuk figuratif, namun keseluruhan komposisi tersebut tidak dilihat sebagai individu, melainkan sebagai keseluruhan massa secara bersama-sama. Dalam hal ini pola dasar elemen solid yang teridentifikasi adalah blok medan (*field block*).

Sementara itu, massa stasiun Tawang yang terletak diluar area bekas benteng lebih cenderung untuk diidentifikasi sebagai elemen solid yang berfungsi sebagai pembatas secara linear. Dalam kenyataannya, figuratif solid massa stasiun tawang merupakan pembatas yang mendefinisikan sisi terluar sebelah Utara dari kawasan kota lama Semarang. Komposisi figure dan ground dibelakang stasiun tawang sudah sangat berbeda karakternya dan hampir tidak ada korelasi langsung dengan komposisi dan tekstu sloid void kawasan Kota Lama Semarang. Dalam hal ini pola dasar elemen solid stasiun tawang adalah sebagai blok yang mendefinisi sisi (*edge defining block*).

Kajian terhadap pola dasar elemen void menunjukkan bahwa secara keseluruhan, kawasan Kota Lama Semarang mempunyai beberapa tipe pola dasar elemen void yang berbeda. Jaringan jalan/ koridor yang sempit dengan kualitas enclosure yang kuat menunjukkan adanya sistem tertutup yang linear (*linear closed system*). Sementara elemen void dengan sistem terbuka yang linear (*linear open system*) diwakili oleh elemen linear yang terbuka yaitu di sepanjang kali Semarang dan bantaran rel kereta

api dari dan menuju stasiun Tawang. Keberadaan dua ruang terbuka utama di kawasan ini mewakili tipe elemen void dengan sistem terbuka yang memusat (*central open system*), dimana ruang bersifat terbuka namun masih tampak terfokus. Kedua ruang terbuka yang mewakili tipe void ini adalah lapangan *Paradeplein* (eks taman Srigunting), dan Polder Tawang (eks lapangan Tawang).



Gb. V.2 tipe karakter pola dasar solid dan void kota lama Semarang

b. Figure/ Ground Kota Lama Jakarta - Stasiun Jakarta Kota

Kajian terhadap *figure/ ground* Kota Lama Jakarta menunjukkan bahwa tekstur/ pola perkotaan kawasan ini merupakan pola grid murni. Hal ini ditunjukkan dengan pola-pola grid yang lebih kaku dan tegas serta dominasi blok-blok berbentuk persegi panjang (pola grid papan catur), akibat pembagian grid oleh ruas jalan yang lurus.



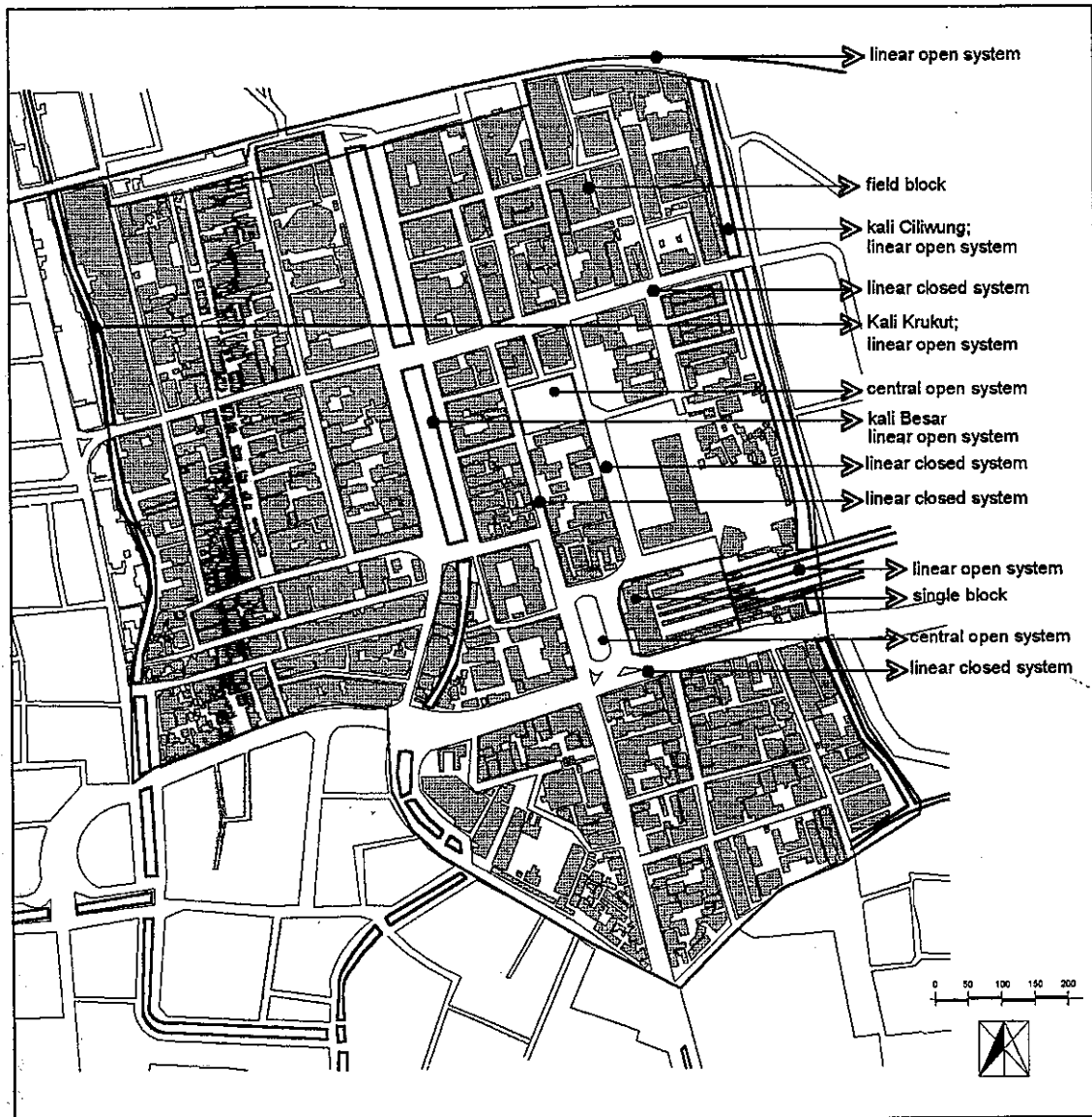
Gb.V.3. Figure / ground Kota Lama Jakarta

Pola dasar elemen solid kawasan Kota Lama dan stasiun Jakarta-Kota secara lebih khusus lagi dapat diidentifikasi dalam dua pola dasar elemen solid. Kumpulan elemen solid di dalam kawasan bekas benteng (termasuk blok massa stasiun Jakarta Kota didalamnya) mempunyai bermacam-macam massa dan bentuk figuratif, namun keseluruhan komposisi tersebut tidak

dilihat sebagai individu, melainkan sebagai keseluruhan massa secara bersama-sama. Dalam hal ini pola dasar elemen solid yang teridentifikasi adalah blok medan (*field block*).

Sementara itu, massa stasiun Jakarta-Kota yang terletak didalam area bekas benteng lebih cenderung untuk diidentifikasi sebagai elemen solid yang mempunyai karakter sebagai sebuah blok tunggal (*single block*), dimana massa bangunan ini merupakan massa individual dan mempunyai nilai yang penting didalam tapak. Dalam hal ini pola dasar elemen solid stasiun Jakarta-Kota adalah sebagai blok tunggal (*single block*).

Kajian terhadap pola dasar elemen void menunjukkan bahwa secara keseluruhan, kawasan Kota Lama Jakarta mempunyai beberapa tipe pola dasar elemen void yang berbeda. Jaringan jalan/ koridor yang sempit dengan kualitas enclosure yang kuat menunjukkan adanya sistem tertutup yang linear (*linear closed system*). Sementara elemen void dengan sistem terbuka yang linear (*linear open system*) diwakili oleh elemen linear yang terbuka yaitu di sepanjang kali Ciliwung, kali Besar, dan kali Krukut, serta bantaran rel kereta api dari dan menuju stasiun Jakarta-Kota. Keberadaan dua ruang terbuka utama di kawasan ini mewakili tipe elemen void dengan sistem terbuka yang memusat (*central open system*), dimana ruang bersifat terbuka namun masih tampak terfokus. Kedua ruang terbuka yang mewakili tipe void ini adalah lapangan didepan Museum Fatahillah sebagai ruang terbuka utama, dan Taman didepan stasiun Jakarta-Kota sebagai ruang terbuka sekunder.



Gb. V. 4. tipe karakter pola dasar solid dan void kota lama Jakarta

2. Kajian Linkage

a. Linkage Kota Lama Semarang - Stasiun Tawang

Sebagai sebuah stasiun antara, stasiun Tawang hanya melayani penumpang umum yang akan melakukan perjalanan jauh, baik antar kota maupun antar propinsi di Pulau Jawa. Kegiatan kereta api komuter tidak di jumpai di stasiun ini. Hal ini yang menyebabkan pergerakan pengunjung dalam jumlah yang besar tidak terjadi. Demikian pula halnya dengan kegiatan sarana

transportasi pendukung dari stasiun kereta api lebih didominasi oleh angkutan darat yang dapat mengakses tujuan akhir penumpang yang datang, seperti taksi dan becak. Tidak terlalu banyak sarana angkutan reguler yang menjadikan kawasan stasiun sebagai tempat mangkal atau sub-terminal.

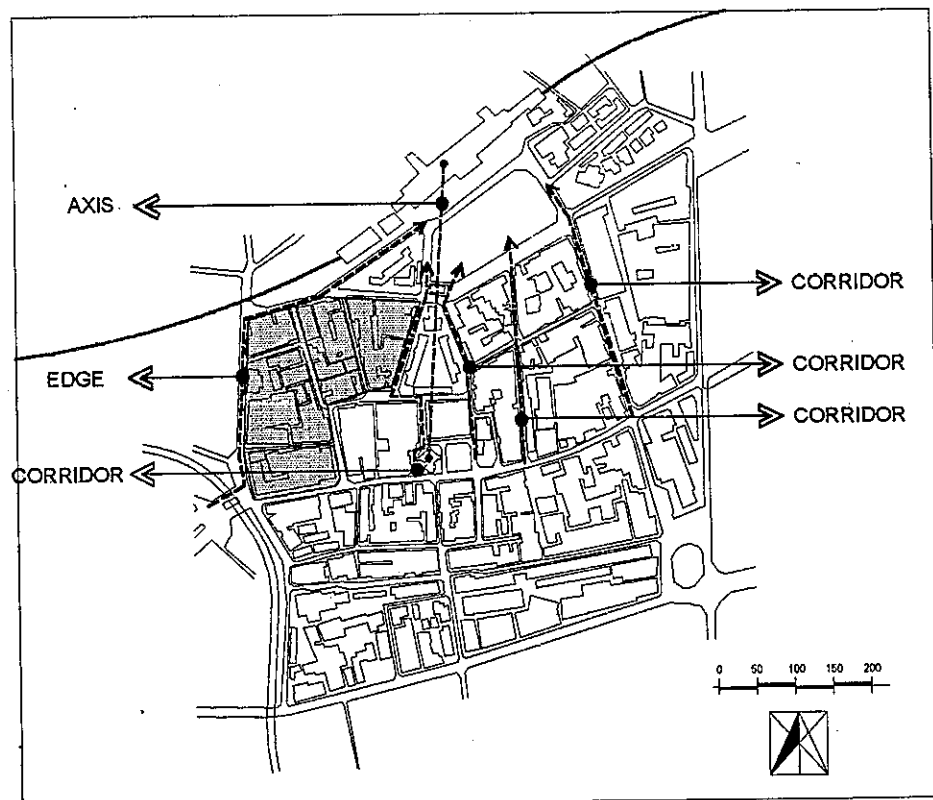
Jaringan jalan utama yang cukup padat dilalui kendaraan terutama pada siang hari adalah Jl. Letjen Suprpto, Jl. Mpu Tantular, Jl. Merak dan Jl. Cendrawasih. Namun akses menuju stasiun sangat didominasi oleh akses dari Jembatan Berok (ujung Jl. Pemuda dan Jl. Letjen. Suprpto), terutama dikarenakan pengaturan sirkulasi satu arah di kawasan ini. Sistem linkage semacam ini menyebabkan akses utama menuju stasiun Tawang hanya dapat diakses dari satu sisi saja.

Perbedaan moda transportasi antara masa lalu dengan masa sekarang menyebabkan linkage/ hubungan menuju stasiun Tawang menjadi terpusat dari satu arah, terlebih lagi dengan sepihnya aktivitas hunian dan komersial di kawasan Kota Lama.

Sebenarnya dalam konteks linkage visual, stasiun Tawang dapat dicapai dari beberapa jaringan jalan yang berbeda. Secara konseptual, dapat dirasakan bahwa jaringan-jaringan jalan yang menuju Stasiun Tawang menempatkan keberadaan stasiun ini sebagai salah satu elemen penting.

Sepanjang Jl. Mpu Tantular dan Jl. Tawang, elemen linkage visual yang dapat teridentifikasi adalah sisi/tepi (*edge*), yaitu sederetan tepi massa bangunan Bank Mandiri/ eks Bank Exim dan GKBI yang mengarahkan sistem perhubungan dari arah Jembatan Mberok menuju Stasiun Tawang.

Sementara linkage alternatif menuju stasiun Tawang dari arah Jl. Letjen Suprpto tersebar dalam beberapa penggal jalan yaitu Jl. Cendrawasih, Jl. Kedasih, Jl. Perkutut, Jl. Nuri, dan Jl. Merpati, yang kesemuanya diidentifikasi sebagai elemen linkage visual koridor (*corridor*), dimana linkage yang menghubungkan Kota Lama dengan stasiun Tawang tersebut mempunyai kualitas enclosure yang cukup kuat yang dibentuk oleh dua deretan massa membentuk koridor menuju stasiun Tawang. Secara konseptual dapat pula diidentifikasi keberadaan sumbu (*axis*) yang menghubungkan antara Gereja Blenduk dengan stasiun Tawang yang dipisahkan oleh blok segitiga sama kaki eks tangsi tentara (*stailan*).



Gb. V.5. Linkage visual Kota Lama Semarang - Stasiun Tawang

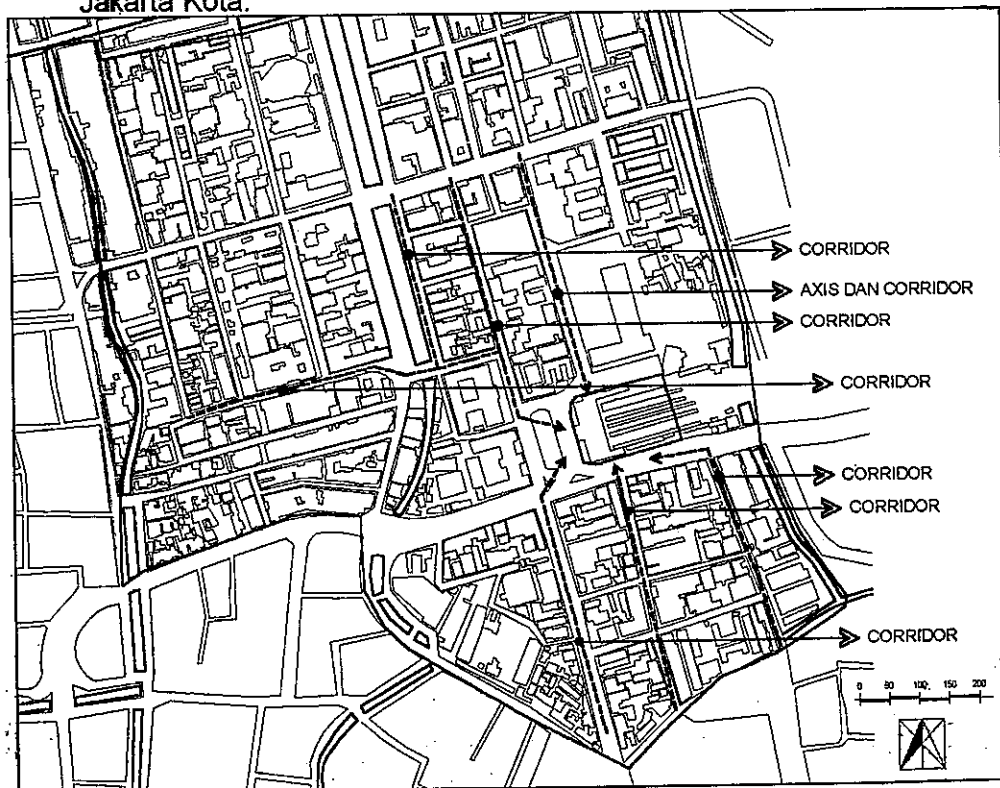
Elemen linkage struktural yang dapat dikenali dengan jelas adalah keberadaan eks lapangan Tawang yang sekarang dipergunakan sebagai Polder Tawang. Ruang terbuka ini berusaha menyambung pola yang sudah terbentuk sebelumnya antara kawasan Kota Lama Semarang dengan pola perletakan massa stasiun Tawang. Dalam hal ini Polder Tawang berperan sebagai elemen penyambung, dan diberi fungsi khusus sebagai ruang terbuka kawasan, yang sekarang dikenal sebagai Polder Tawang.

b. Linkage Kota Lama Jakarta - Stasiun Jakarta Kota

Sebagai sebuah stasiun ujung (*endstation*), Stasiun Jakarta Kota melayani penumpang menuju dan dari stasiun ini di kawasan Jakarta-Kota dan Jakarta Barat dan sekitar Jakarta Utara. Sebagaimana diketahui, sistem kereta api komuter telah diterapkan sebagai angkutan massal untuk kawasan Jakarta dan sekitarnya, baik untuk stasiun-stasiun pemberhentian di kota Jakarta, kota-kota sekitarnya, maupun antar kota dan antar propinsi. Akibatnya arus pengunjung yang memanfaatkan stasiun di Jakarta, khususnya di stasiun Jakarta Kota, cukup banyak. Hal ini menyebabkan moda transportasi pendukung lainnya dapat dijumpai berkumpul di sekitar stasiun ini, baik angkutan reguler (bus, angkot, metromini dll) maupun angkutan yang langsung mencapai tujuan (taksi, bajaj). Jaringan jalan utama yang cukup padat dilalui kendaraan di sekitar stasiun terutama pada siang hari adalah Jl. Mangga Dua Raya, Jl. Pintu Besar Selatan, Jl. Pintu

Besar Utara, dan Jl. Pos Kota. Akses menuju stasiun Jakarta Kota dapat dicapai dari semua jaringan jalan penghubung tersebut, terutama dengan munculnya tempat mangkal/ sub terminal di ketiga sisi utama stasiun (Barat, Utara dan Selatan).

Linkage visual dari kawasan Kota lama Jakarta menuju stasiun Jakarta Kota diidentifikasi sebagai elemen koridor dan sumbu (*axis*). Dua koridor utama, yaitu Jl. Pinangsia Barat dan Jl. Pos Kota, langsung direpson oleh massa bangunan stasiun dengan melakukan replikasi fasade pada sisi Utara dan Selatannya sebagai pintu masuk sekunder (*secondary entrance*). Koridor-koridor dengan enclosure yang cukup kuat ini menghubungkan wilayah-wilayah Kota lama Jakarta menuju stasiun Jakarta Kota. Elemen sumbu (*axis*) diwakili oleh Jl. Pos Kota yang menghubungkan Taman Fatahillah dengan Stasiun Jakarta Kota.



Gb. IV.6. Linkage visual kawasan Kota Lama Jakarta – Stasiun Jakarta Kota

Di dalam kawasan Kota Lama Jakarta, yang berperan sebagai linkage struktural adalah Taman Stasiun Kota dan Bangunan Stasiun Jakarta-Kota itu sendiri. Stasiun ini ketika dibangun merupakan elemen baru yang masuk kedalam struktur kawasan Kota Lama Jakarta. Pemilihan lokasi yang tepat didalam kawasan memposisikan bangunan stasiun ini sebagai elemen linkage struktural tambahan, yaitu elemen yang melanjutkan pola-pola yang sudah ada sebelumnya. Walaupun bentuk masa dan ruang yang ditambahkan berbeda, namun respon yang diberikan oleh bangunan stasiun ini terhadap jaringan jalan-jalan yang sudah ada membuat pola kawasan stasiun ini dapat dimengerti sebagai bagian atau tambahan dari pola ruang kota yang ada disekitarnya.

3. Kajian Place

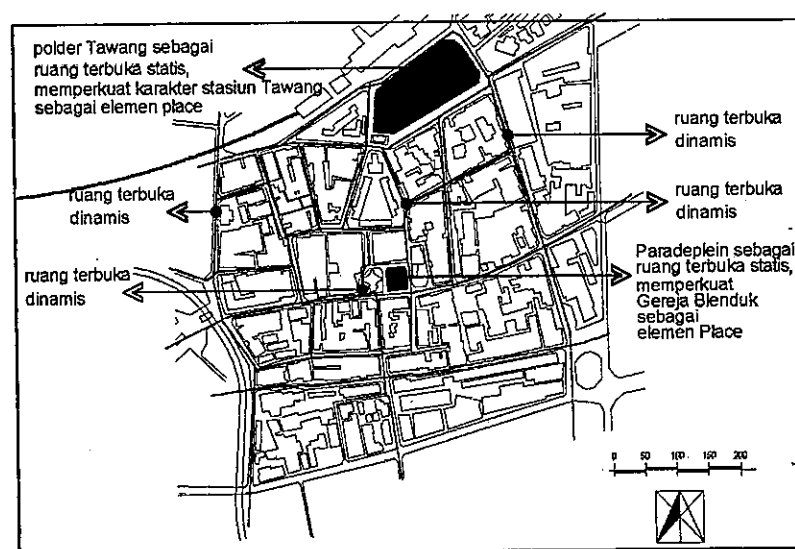
a. Stasiun Tawang Sebagai "Place" di Kota Lama Semarang

Keberadaan stasiun Tawang di masa lalu merupakan salah satu prasarana transportasi yang vital bagi masyarakat Semarang, khususnya yang berdomisili di pusat kota atau di sekitar kawasan Kota Lama Semarang. Kereta api menjadi moda transportasi yang populer untuk mencapai daerah-daerah lain di luar kota Semarang. Posisinya yang sangat strategis menghadap Kota Lama dengan pengaturan tata letak yang cermat memposisikan bangunan stasiun ini sebagai salah satu bangunan penting dalam konteks kawasan Kota Lama Semarang. Hingga saat ini pun, meski sarana transportasi lainnya lebih banyak, namun sarana angkutan massal yang cepat, aman, dan murah,

terutama mengantisipasi kebutuhan dimasa yang akan datang akan, tetap diperlukan. Oleh karena itu Stasiun Tawang sebagai salah satu pintu gerbang memasuki kota Semarang akan tetap mempunyai arti penting dan tidak tergantikan.

Teori *place* memberikan pengertian mengenai ruang kota melalui tanda kehidupan perkotaan serta makna ruang kota tersebut secara kontekstual.

Polder Tawang (eks lapangan Tawang) merupakan salah satu tipologi ruang statis yang berfungsi sebagai ruang terbuka publik sekaligus secara fungsional berperan dalam mengendalikan banjir dan rob di kawasan di sekitarnya. Sementara itu, koridor-koridor jalan/ *street* yang lurus maupun berkelok-kelok menuju ke arah stasiun Tawang merupakan tipologi ruang dinamis. Jaringan jalan secara umum tidak menganut pola grid yang kaku, melainkan lebih lentur dan berbelok-belok dengan komposisi blok trapesium, sehingga pergerakan melalui jaringan jalan yang ada lebih dinamis.



Gb. V.7. Koridor-koridor tidak berbentuk papan catur sebagai ruang terbuka dinamis, dan polder Tawang sebagai ruang terbuka statis

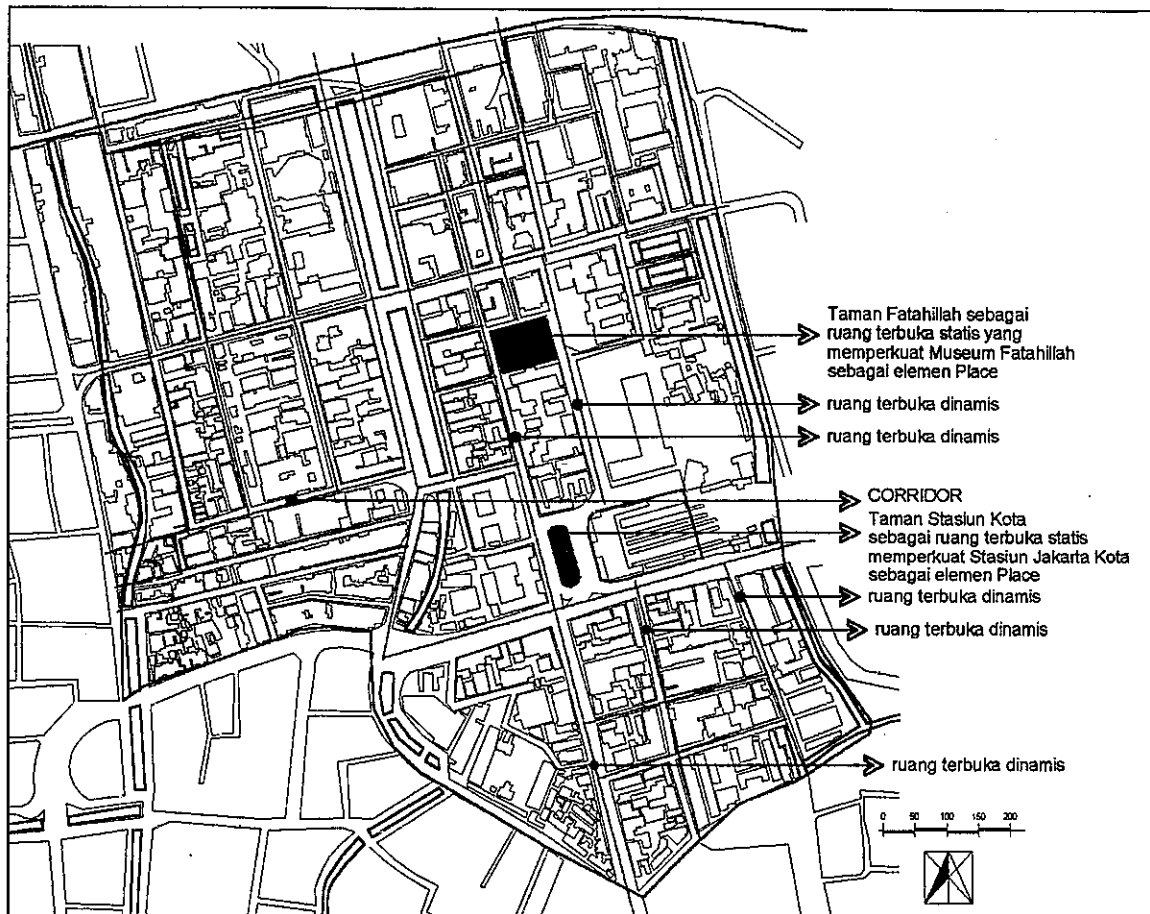
b. Stasiun Jakarta Kota Sebagai “Place” di Kota Lama Jakarta

Dilihat dari tata letaknya saja, kita dapat menduga bahwa Stasiun Jakarta-Kota juga diposisikan sebagai salah satu bangunan dengan fungsi yang penting bagi kawasan disekitarnya. Berbeda dengan stasiun Tawang yang dibangun di area kosong diluar bekas kota benteng, Stasiun BEOS atau Jakarta-Kota ini justru dibangun didalam bekas kota benteng dengan menyeberangi kali Ciliwung terlebih dahulu. Hal ini dimaksudkan agar pencapaian menuju stasiun menjadi lebih mudah bagi warga di sekitarnya.

Desain bangunan dengan tiga fasade yang serupa ini merupakan respon dari pemilihan lokasi yang strategis, dimana kedua sisi Utara dan Selatannya menghadap Jl. Pos Kota dan Jl. Pinangsia Barat sebagai koridor yang langsung terpotong oleh keberadaan stasiun ini.

Tipologi ruang terbuka statis dapat dijumpai di Taman Stasiun Kota tepat di depan bangunan stasiun. Taman ini menjadi lebih hidup karena banyaknya aktivitas lalu lalang pengunjung stasiun baik yang akan menuju stasiun maupun meninggalkan stasiun. Keberadaan tempat mangkal angkutan umum reguler menyebabkan terjadinya pergerakan manusia melalui ruang statis ini. Tipologi ruang terbuka dinamis masih didominasi oleh jaringan-jaringan jalan utama yang berupa grid persegi yang bersinggungan langsung dengan stasiun Jakarta-Kota, yaitu Jl.

Mangga Dua Raya, Jl. Jl. Pos Kota, Jl. Pintu besar Selatan dan Jl.
Pintu Besar Utara.



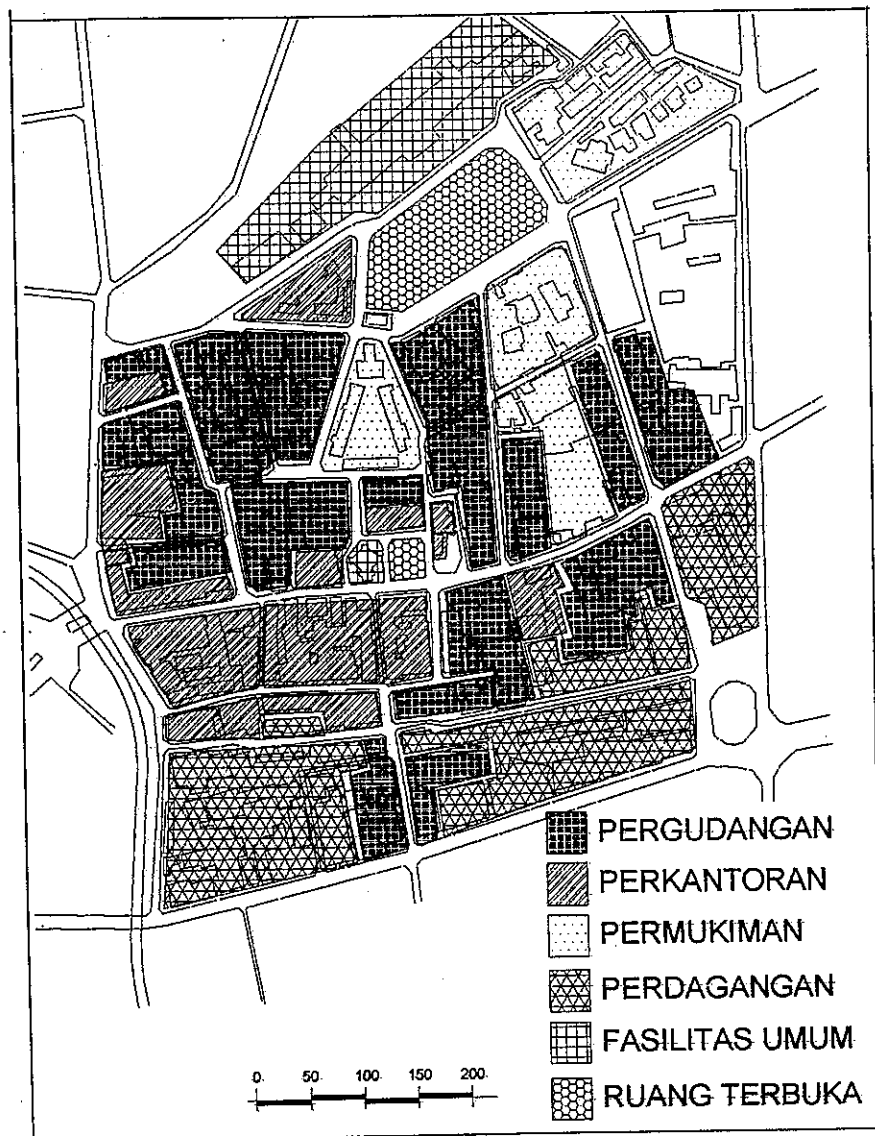
Gb. V.8. Koridor-koridor berbentuk papan catur sebagai ruang terbuka dinamis, dan
Taman Stasiun Kota sebagai ruang terbuka statis

B. Kajian Elemen Perancangan Kota (*Element of Urban Design*)

1. Tata Guna Lahan (*Land Use*)

a. Guna Lahan di Kawasan Kota Lama Semarang

Sebagian besar penggunaan lahan dikawasan Kota Lama Semarang dipergunakan untuk kegiatan pergudangan dan perkantoran, sedangkan kegiatan permukiman, perdagangan, dan fasilitas umum tersebar di beberapa lokasi di kawasan ini.

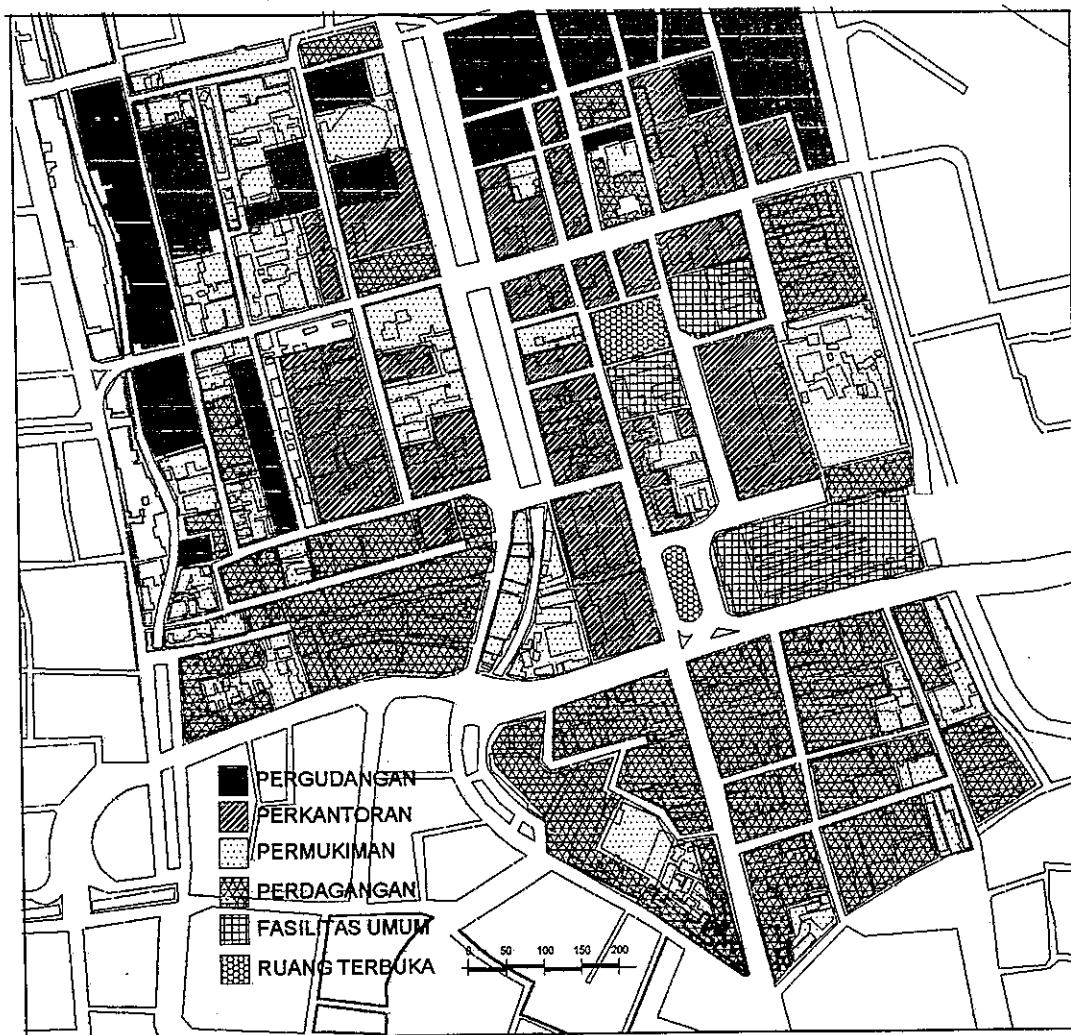


Gb. 7.9. Land Use Kawasan Kota Lama Semarang

Bagian utara kawasan kota Lama yang berbatasan dengan Polder Tawang justru didominasi oleh kegiatan pergudangan sehingga tampak lengang dan tidak terurus, sementara stasiun Tawang sendiri berfungsi sebagai fasilitas umum yang potensial untuk direspon dengan adanya kegiatan komersial atau jasa.

b. Guna Lahan di Kawasan Kota Lama Jakarta

Dominasi pemanfaatan lahan di kawasan kota lama Jakarta adalah kegiatan perkantoran, perdagangan, dan pergudangan. Tetapi secara lebih detail lagi, kegiatan di sekitar pusat kota (sekitar taman dan museum Fatahillah dan Stasiun Jakarta Kota) didominasi penggunaan lahan terbesarnya adalah bangunan perkantoran. Fungsi pergudangan terkonsentrasi di bagian utara kawasan ini, sementara kegiatan perdagangan/ retail dan komersial terkonsentrasi dibagian selatan kawasan, terutama di wilayah Jl. Pinangisia hingga ke Glodok.



Gb. V.10. Land Use Kawasan Kota Lama Jakarta

Dengan dominasi bangunan perkantoran disekitarnya, kawasan di sekitar stasiun menjadi lebih hidup di siang hari, dan cenderung lebih sepi menjelang malam hari.

2. Tata Bentuk dan Massa Bangunan (*Building Form and Massing*)

a. Tata Bentuk Massa Bangunan di Kota Lama Semarang

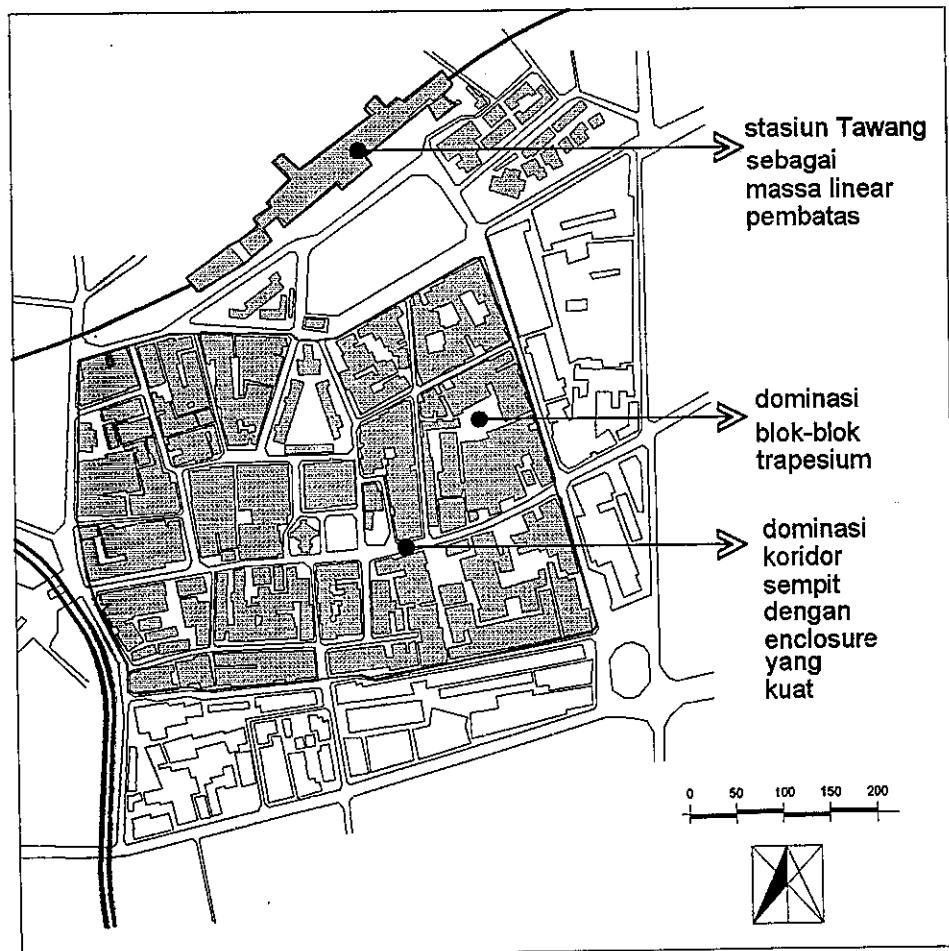
Sebagai mana layaknya karakter bangunan di dalam sebuah benteng, bangunan-bangunan yang ada di dalam kawasan benteng dibangun sangat rapat dan hampir berbatasan langsung dengan jaringan jalan disekitarnya, dengan kata lain garis sempadan bangunannya benar-benar hampir bersinggungan dengan bahu jalan. Hal ini merupakan fenomena yang biasa terjadi manakala lahan di dalam benteng sangat terbatas, sementara kebutuhan akan bangunan baru terus meningkat, sehingga tata bentuk dan massa bangunan yang ada harus benar-benar memanfaatkan lahan yang tersedia.

Massa bangunan di kawasan ini secara langsung terpengaruh oleh jaringan jalan yang melengkung dan kombinasi blok-blok trapesium dan persegi panjang, sehingga tata bentuk dan massa bangunannya mengikuti bentuk blok sehingga didapatkan penataan massa bangunan yang relatif bervariasi dan tidak membosankan, dengan patahan-patahan disudut-sudut jalan, dimana bangunan mempunyai kesempatan untuk menonjolkan dirinya didalam konteks lingkungan.

Jumlah lantai bangunan rata-rata adalah antara satu hingga empat lantai, sehingga dengan penataan massa tanpa pemunduran (*setback*) dan tanpa komposisi podium dan tower

maka kesan enclosure yang kuat dapat dirasakan ketika pengamat berjalan di koridor-koridor di Kota Lama Semarang.

Massa bangunan stasiun Tawang sendiri merupakan massa linear yang menjadi pembatas karakter kawasan Kota Lama di sebelah Utara, dan didirikan diatas bekas rawa-rawa (*moerassig*) yang diurug, sehingga memberikan kesempatan untuk memilih perletakan massa yang paling sesuai, terutama jika dikaitkan dengan komposisi massa dan jaringan jalan yang sudah ada sebelumnya.



Gb. V.11. Massa bangunan mengikuti bentuk blok trapesium dengan garis sempadan bangunan mendekati nol, dan stasiun Tawang sebagai massa linear pembatas

b. Tata Bentuk Massa Bangunan di Kota Lama Jakarta

Tipikal massa bangunan didalam sebuah kota benteng juga masih sangat dirasakan, dimana bangunan yang satu saling berdempe-tan dengan massa bangunan yang lain, membentuk deretan massa bangunan yang memanjang sepanjang koridor jalan.

Sebagai pusat pemerintahan Hindia-Belanda, Batavia memang mendapatkan perhatian khusus dalam perencanaannya. Pola jaringan jalan yang menganut pola grid yang kaku ini menyebabkan massa bangunan juga mengikuti pola-pola persegi panjang yang berkesan formal.

Sebagai sebuah kota dengan perencanaan yang lebih matang, penataan massa bangunan sudah diatur sedemikian rupa sehingga komposisi antara massa yang pejal dengan massa yang menyediakan void bagi lingkungannya tertata dengan rapi, sehingga kesan bangunan yang sesak dan berjejal-jejal dapat diminimalkan.

Stasiun Jakarta Kota dibangun tidak diatas lahan kosong. Fungsi transportasi yang sangat penting di masa lalu memberikan kesempatan bagi Stasiun Jakarta-Kota (dulu adalah stasiun BEOS) untuk menyeberangi kali Ciliwung dan dibangun di dalam Kota eks benteng, yang hanya beberapa blok saja dari Museum Fatahillah sebagai pusat pemerintahan di masa lalu. Sebagai prasarana transportasi yang kurang fleksibel, memang disyaratkan bagi sebuah stasiun untuk berada sedekat mungkin dengan pusat kota atau dengan moda transportasi lainnya. Tata bentuk dan massa bangunan stasiun Kota ini dapat diidentifikasi sebagai

respon langsung terhadap jaringan jalan yang ada, Khususnya Jl. Pos Kota dari arah Utara, dan Jl. Pinangsia Barat dari arah Selatan. Fasade dengan muka dari tiga sisi utama memberikan akses dari tiga penjuru kawasan Kota Lama Jakarta untuk memasuki bangunan stasiun Jakarta-Kota.



Gb. V.12. Massa bangunan mengikuti bentuk blok persegi panjang, dan bangunan stasiun Jakarta Kota yang merespon keberadaan jaringan jalan eksisting

3. Sirkulasi dan Parkir (*Circulation and Parking*)

a. Sirkulasi dan Parkir di Kota Lama Semarang

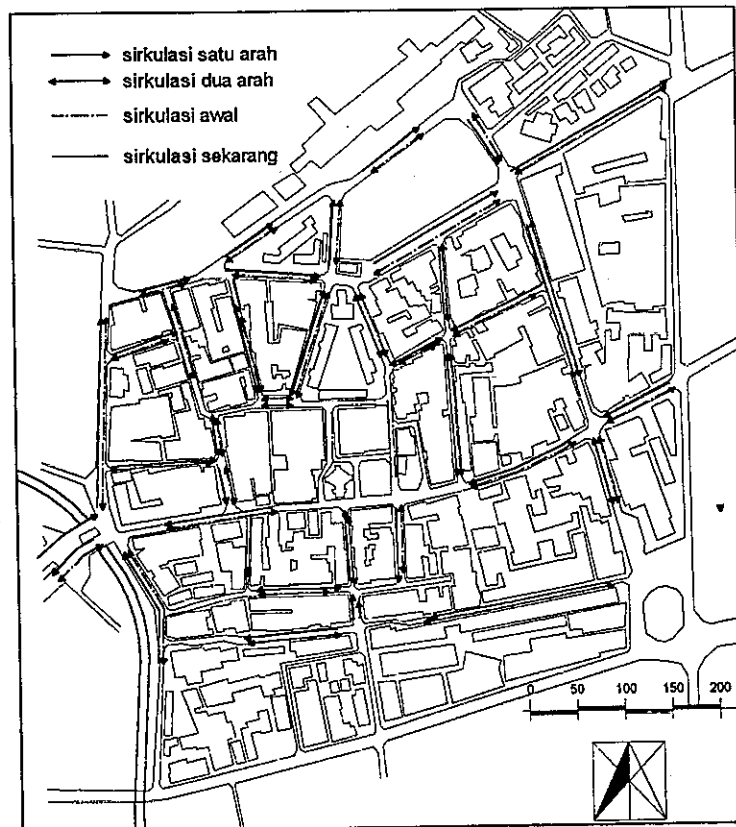
Di masa lalu, dengan moda transportasi yang berkecepatan rendah dan berjalan kaki, sangat dimungkinkan

bahwa semua jaringan jalan di kota lama Semarang merupakan jalur sirkulasi bebas dua arah pada semua ruas jalannya. Hal mengenai sirkulasi ini diduga mempengaruhi juga tata letak Stasiun Tawang baik secara langsung maupun tidak langsung. Dengan sirkulasi dua arah dan pencapaian ke arah stasiun yang dapat dilakukan dari semua Koridor menuju Stasiun Tawang (Jl. Bendrawasih, Jl. Kedasih, Jl. Nuri, Jl. Perkutut dan Jl. Merpati), maka bisa ditetapkan perletakan Stasiun Tawang membentang di ujung Utara Kawasan Kota Lama, sehingga dari ruas koridor manapun dari kota Lama Semarang, Stasiun Tawang akan langsung terlihat sebagai bangunan yang memanjang dan terkesan penting dengan ruang terbuka di depannya.

Dengan moda transportasi yang lebih cepat saat ini, kebutuhan untuk persyaratan jaringan jalan yang memadai adalah mutlak. Massa bangunan yang menutupi sudut jalan, koridor sempit dan tikungan tajam yang terhalang massa bangunan menyebabkan dianggap perlunya diberlakukan sistem sirkulasi satu arah di sebagian besar jaringan jalan di kawasan Kota Lama Semarang.

Penataan sirkulasi satu arah yang ada saat ini menyebabkan akses menuju stasiun Tawang yang paling mudah adalah dari arah Barat stasiun, yaitu dari arah Jembatan mBerok, baik dari Jl. Pemuda maupun dari arah Jl. Letjen Suprpto. Bangunan stasiun Tawang dari arah ini justru nyaris tidak terlihat, dan langsung berbelok menuju tempat parkirnya, sehingga kesan monumental, megah dan pentingnya sedikit banyak berkurang. Perhatian pengguna jalur sirkulasi justru lebih terpusat ke arah

Polder Tawang yang baru, yang menjadi elemen yang lebih unik dan dianggap terpisah dari stasiun Tawang akibat kurangnya perhatian menyeluruh terhadap keberadaan Stasiun dan Ruang Terbuka Polder yang disebabkan oleh pengaturan sirkulasi searah. Akibat dari penataan sirkulasi searah ini adalah hilangnya kesempatan untuk mengamati stasiun Tawang dari sudut pandang perspektif yang berbeda.



Gb. V.13. Sirkulasi kawasan Kota lama Semarang–Stasiun Tawang masa lalu dan sekarang

Identifikasi yang dilakukan terhadap sistem parkir menunjukkan bahwa terdapat dua tipe utama lokasi parkir yaitu *Curb Parking* (parkir di tepi jalan) dan Kantong-kantong parkir di dalam masing-masing bangunan yang mempunyai lahan parkir. Tipe parkir di tepi jalan tidak dapat dihindari karena terbatasnya lahan, dan tidak adanya halaman parkir di sebagian besar

bangunan di Kota Lama Semarang. Parkir model ini paling banyak dijumpai di Ruas Jl. Letjen Suprpto, khususnya di depan Kantor Satlantas dan gereja Blenduk. Kantong-kantong parkir dalam skala kecil dijumpai di beberapa bangunan, khususnya di Stasiun Tawang, mengingat stasiun ini mempunyai halaman parkir yang cukup luas. Dalam beberapa waktu di musim penghujan, halaman parkir ini tergenangi air, sehingga parkir dialihkan ke ruas Jalan Tawang di depannya.

b. Sirkulasi dan Parkir di Kota Lama Jakarta

Jaringan sirkulasi di Kota Lama Jakarta nampaknya lebih lebar dan dipersiapkan untuk angkutan yang lebih ramai. Meskipun di masa lalu kendaraan besar adalah kereta kuda, namun intensitasnya cukup tinggi sehingga dibutuhkan jaringan jalan yang lebih lebar. Meskipun demikian, jaringan jalan yang ada sekarang ini, dengan moda transportasi berkecepatan tinggi, masih belum memadai, sehingga tetap saja diberlakukan kebijakan sirkulasi satu arah di sebagian besar kawasan Kota Lama Jakarta. Meskipun demikian, jalur sirkulasi satu arah yang ada tetap diarahkan menuju ke stasiun Jakarta Kota khususnya ruas Jl. Pos Kota dan Jl. Pinangia Barat yang langsung diakhiri dengan fasade sekunder hasil replikasi fasade utama Stasiun Jakarta Kota. Dalam hal ini, dapat dikatakan pengalaman visual, khususnya terhadap bangunan stasiun Jakarta Kota sebagai salah satu landmark kawasan tidak terlalu banyak terpengaruh.



Gb. IV.14. Sirkulasi kawasan Kota Lama Jakarta–Stasiun Jakarta Kota
masa lalu dan sekarang

4. Ruang Terbuka (*Open Space*)

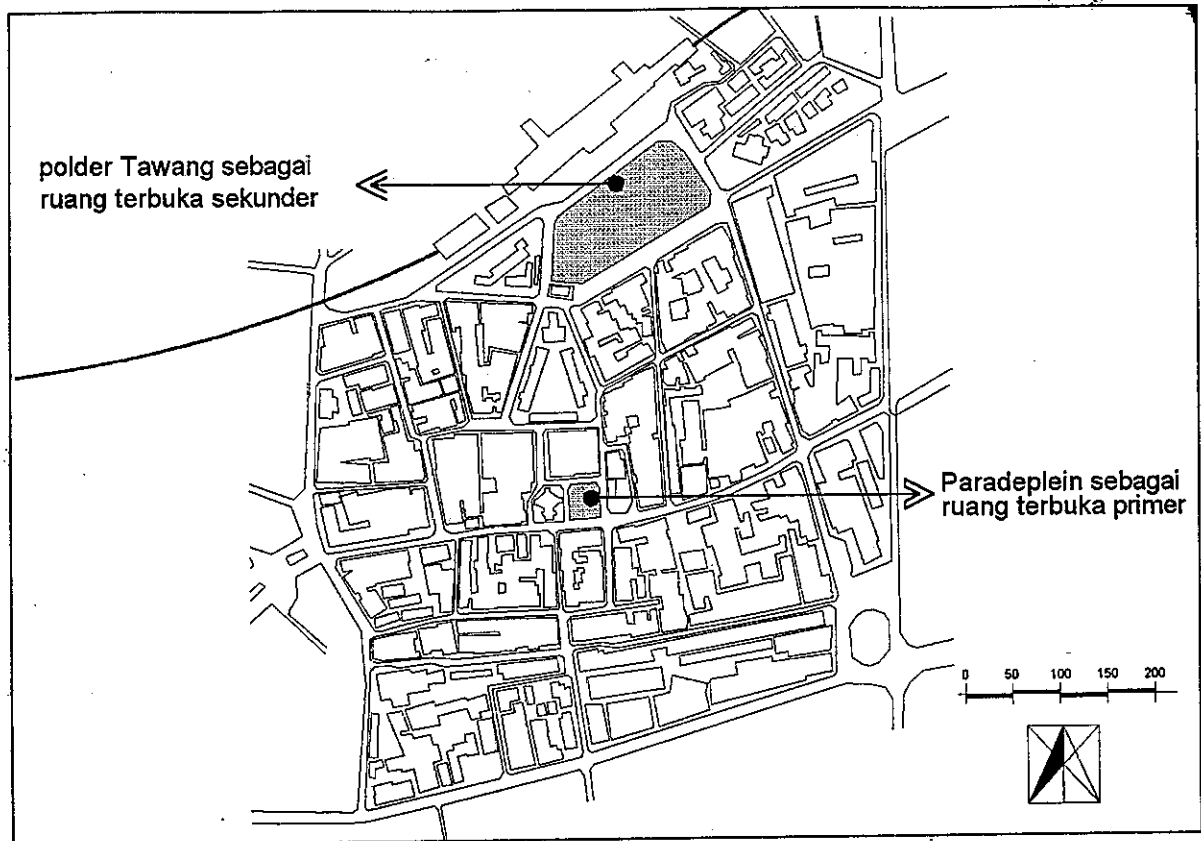
a. Ruang Terbuka di Kota Lama Semarang

Ruang terbuka utama yang menjadi pusat kota di Kota Lama Semarang adalah lapangan *paradeplein* yang terletak tepat disebelah Gereja Blenduk. Ruang terbuka ini, walaupun tidak terlalu besar, tetapi diposisikan sebagai *open space* yang paling penting didalam konfigurasi Kota Lama Semarang. Kegiatan-

kegiatan yang berkaitan dengan masyarakat umum, upacara, dan kegiatan sosial dipusatkan di lapangan *paradeplein* ini, yang sebelumnya sempat berubah fungsi menjadi taman kota (taman srigunting). Posisinya yang tepat di sebelah Timur Gereja Blenduk membuat Gereja Blenduk terlihat monumental bila di lihat dari arah ruang terbuka.

Pasca dibongkarnya benteng dan dibangunnya stasiun Tawang, untuk mendapatkan lokasi yang sesuai untuk dibangunnya stasiun tersebut maka terciptalah sebuah ruang terbuka yang lebih besar di sebelah utara Kawasan Kota Lama yang sebelumnya dikenal sebagai Lapangan Tawang. Ketika ruang terbuka publik ini belum dirubah fungsi menjadi polder, kegiatan-kegiatan dikawasan Kota Lama yang membutuhkan tempat yang lebih luas daripada *paradeplein* biasanya dipusatkan di lapangan ini. Namun ruang terbuka ini seringkali kurang terawat dan dinilai akan lebih fungsional jika dialih fungsikan menjadi Polder Kota, yang selain diharapkan bermanfaat untuk mengendalikan banjir dan rob kawasan sekitar, juga dapat menjadi salah satu ruang terbuka untuk rekreasi publik, serta memberikan keunikan tersendiri bagi kawasan Kota Lama Semarang pada umumnya dan Stasiun Tawang pada khususnya.

Bentuk Polder Tawang sebagai ruang terbuka ini tidak simetris dan cenderung trapesium (irregular) mengikuti pola jaringan jalan yang ada sebelum ruang terbuka ini dibangun. Meskipun jauh lebih besar dari *paradeplein*, ruang terbuka Polder Tawang ini tetap diposisikan sebagai ruang terbuka sekunder didalam konfigurasi Kota Lama Semarang.



Gb. V.15. Ruang terbuka primer dan sekunder di kawasan Kota Lama Semarang

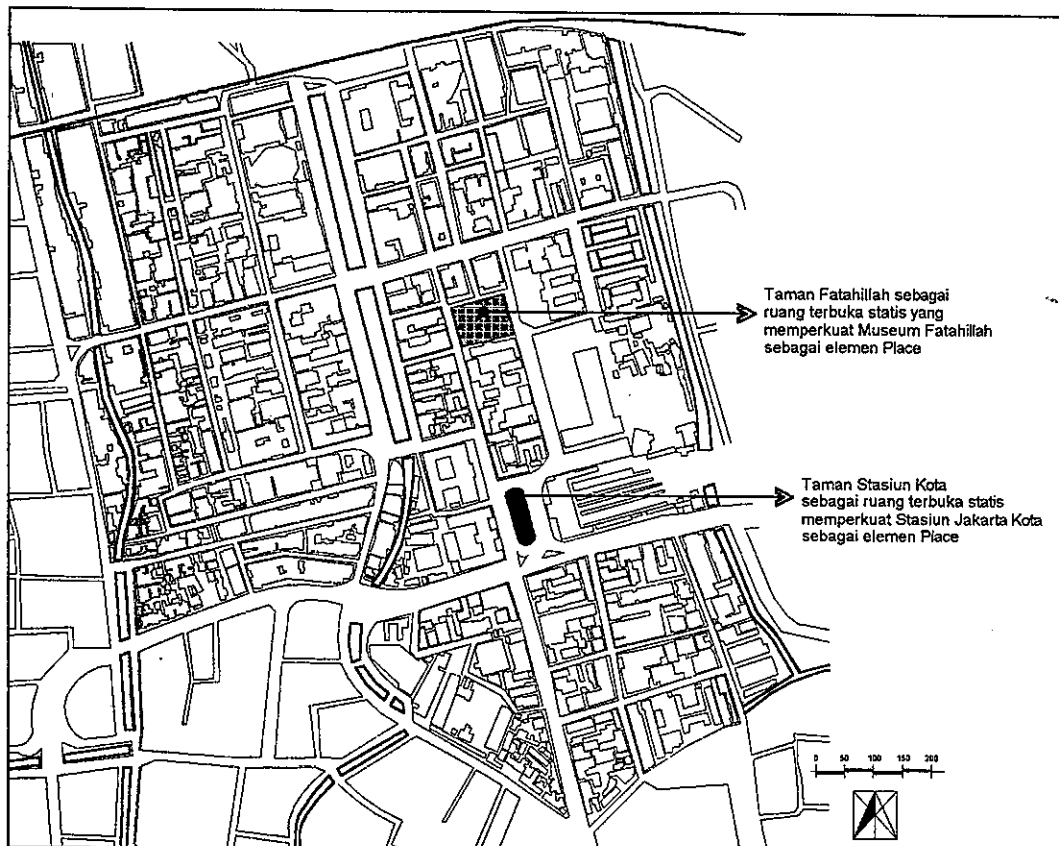
Dari bentuknya, kedua ruang terbuka di kawasan ini, yaitu *Paradeplein* dan Polder Tawang merupakan open space yang berbentuk cluster, dengan batas-batas fisik berupa bangunan disekelilingnya. Sementara dari karakter materialnya, kedua ruang terbuka ini diidentifikasi sebagai *Hard Space* dimana material yang digunakan adalah material keras, baik sebagai penutup lantai (*ground cover*) maupun elemen-elemen pembentuk ruang lainnya.

b. Ruang Terbuka di Kota Lama Jakarta

Ruang terbuka yang diposisikan sebagai ruang terbuka utama di kawasan Kota lama Jakarta adalah Taman Fatahillah yang terletak di depan museum Fatahillah (dahulu merupakan Balaikota). Pada pertengahan abad XVIII, di sebelah Barat lapangan ini terdapat bangunan Gereja, namun telah digantikan oleh bangunan bank pada abad XIX dengan dibangunnya gereja lainnya yang lebih besar. Salah satu elemen menarik dari ruang terbuka ini adalah keberadaan sebuah menara air yang terletak tepat di tengah lapangan. Di ruang terbuka inilah dahulu kegiatan kemasyarakatan, upacara dan parade berlangsung. Di lapangan ini pula, dahulu eksekusi hukuman mati bagi terpidana dilangsungkan. Lapangan ini berbentuk persegi panjang mengikuti pola grid kaku di kawasan ini.

Ruang terbuka publik lainnya yang cukup signifikan adalah keberadaan ruang terbuka di depan Stasiun Jakarta-Kota, atau yang lebih dikenal sebagai Taman Stasiun Kota. Ruang terbuka ini memang lebih kecil, dan sebenarnya lebih sulit untuk diakses karena terletak ditengah jalan dengan sirkulasi yang cukup ramai. Namun Taman ini merupakan Jalan pintas untuk menuju Stasiun Kota dari arah Barat, sehingga intensitas orang yang melintasinya cukup padat pula. Dengan kecenderungan semacam itu, desain taman disesuaikan dengan perilaku penggunanya dengan perkerasan yang terencana di tengah taman menuju Stasiun Kota. Elemen estetis yang ditambahkan di taman ini adalah air mancur dan kolam di tepi taman, serta bangunan jam di tengah Taman Stasiun Kota. Sebagaimana pola jaringan jalan

yang ada, taman ini juga mengikuti bentuk persegi panjang, namun telah diperhalus dengan memangkas tepian tajamnya, sehingga berbentuk elips (*ellipse*).



Gb. V.16. Ruang terbuka primer dan sekunder di kawasan Kota Lama Jakarta

Kedua ruang terbuka kawasan ini merupakan ruang terbuka yang berbentuk cluster. Keduanya secara fisik merupakan ruang yang terbentuk dari dinding-dinding arsitektural yang mengelilinginya, membentuk ruang terbuka dengan keterlingkupan (*enclosure*) yang intim. Bila ditinjau dari material penyusunnya, kedua ruang terbuka ini merupakan tipikal *Hard Space*, meskipun

di Taman Stasiun Kota misalnya, terdapat elemen *soft space* seperti tanaman dan taman yang cukup hijau, tetapi dominasi elemen keras tetap menjadikan karakter taman ini sebagai sebuah *Hard Space*.

5. Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian Ways*)

a. Jalur Pejalan Kaki di Kota Lama Semarang

Sebagai kota benteng yang dirancang untuk moda transportasi berkecepatan rendah, jalur sirkulasi khusus di kawasan Kota Lama Semarang memang tidak disediakan secara khusus. Di masa lalu, para pejalan kaki bisa dengan leluasa berjalan di tepi jalan atau menyeberang dengan lebih tenang. Namun sekarang ini dengan moda transportasi yang lebih cepat, nampaknya jalur khusus pejalan kaki di sebagian besar ruas jalan di kawasan kota lama Semarang memang tidak disediakan. Pertimbangannya antara lain adalah posisi badan jalan yang sudah terlanjur tinggi terhadap bangunan, serta sempitnya jaringan jalan yang ada, sehingga penambahan jalur pedestrian akan semakin mengurangi lebar efektif jalan raya. Dapat dirasakan nuansa anti-pedestrian di penggal-penggal jalan, terutama di jalur yang ramai seperti di Jl Letjen Suprpto dan Jl. Mpu Tantular. Kegiatan berjalan kaki, terutama dari kawasan kota lama menuju Stasiun Tawang nampaknya hampir tidak pernah dilakukan. Selain tidak adanya fasilitas perkantoran dan penarik publik disekitar stasiun, pengunjung stasiun lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi maupun umum untuk mencapai stasiun.

Karakteristik pedestrian yang bisa teridentifikasi adalah trotoir di beberapa penggal jalan, khususnya di sekitar stasiun Tawang dan Polder Tawang, serta Plaza dan taman-taman kawasan yang terpisah dari sirkulasi kendaraan bermotor, dan memang dirancang untuk pejalan kaki (rekreatif) yaitu di *Paradeplein* dan di sekitar Polder Tawang.

b. Jalur Pejalan Kaki di Kota Lama Jakarta

Walaupun dirancang sebagai kota benteng, di Kota Lama Jakarta nampaknya telah dipersiapkan sedemikian rupa sarana bagi aktivitas pejalan kaki dengan menyediakan elemen pedestrian berupa trotoir di sebagian besar tepi jalan maupun tepian blok bangunan. Meskipun jalur pejalan kaki telah disediakan secara khusus, untuk menyeberang jalan masih harus tetap berhati-hati mengingat jalan-jalan satu arah yang lebar membuat moda transportasi berkecepatan tinggi berpotensi menimbulkan perasaan tidak aman dan nyaman bagi pejalan kaki. Meskipun demikian, nuansa anti pedestrian tidak terasa kental di kawasan ini.

Kegiatan berjalan kaki masih banyak dijumpai disekitar kawasan Stasiun Jakarta Kota, baik dari dan menuju angkutan umum, atau dari dan menuju tempat tujuan (rekreasi, bekerja, dll) Karakter jalur pedestrian yang dapat teridentifikasi adalah trotoir di hampir semua bahu jalan dan di tepi blok. Dalam hal ini jalur pedestrian yang tertata dengan sangat terencana dapat dijumpai di sepanjang tepi Kali Besar, lengkap dengan ornamen batu sikat dan pot-pot bunganya. Karakter jalur pedestrian lainnya adalah

karakter plaza sebagai ruang terbuka bagi pejalan kaki yang sama sekali terpisah dari sirkulasi kendaraan bermotor. Plaza sebagai tempat berjalan kaki yang dijumpai dikawasan ini adalah Taman Fatahillah di depan museum Fatahillah dan Taman Stasiun Kota di depan stasiun Jakarta-Kota.

6. Pendukung Aktivitas (*Activity Support*)

a. Pendukung Aktivitas di Kota Lama Semarang

Pendukung aktivitas (*activity support*) sebagai kegiatan penunjang bagi kawasan di sekitar kota lama Semarang, khususnya di sekitar stasiun Tawang tidak terlalu banyak. Kegiatan perdagangan langsung dengan tenda-tenda atau counter-counter kecil tidak dijumpai di sekitar kawasan ini, mengingat keberadaan mereka sangat ditentukan oleh aktivitas pejalan kaki di kawasan ini. Namun salah satu elemen yang dapat diidentifikasi sebagai penunjang aktivitas berupa fasilitas lingkungan yang dapat menarik pengunjung untuk menikmati lingkungan di sekitar stasiun Tawang adalah Polder Tawang yang memang didesain sedemikian rupa sehingga lebih bersifat rekreatif, terutama di sore hari dan hari libur, dengan berbagai ornamen penutup lantai dan detail-detail lampu taman.

b. Pendukung Aktivitas di Kota Lama Jakarta

Kegiatan perkantoran dan perdagangan/ komersial di kawasan Kota Lama Jakarta menyebabkan banyaknya aktivitas pejalan kaki, yang pengaruh langsungnya adalah pada tuntutan akan tersedianya pendukung aktivitas yang memadai. Kegiatan

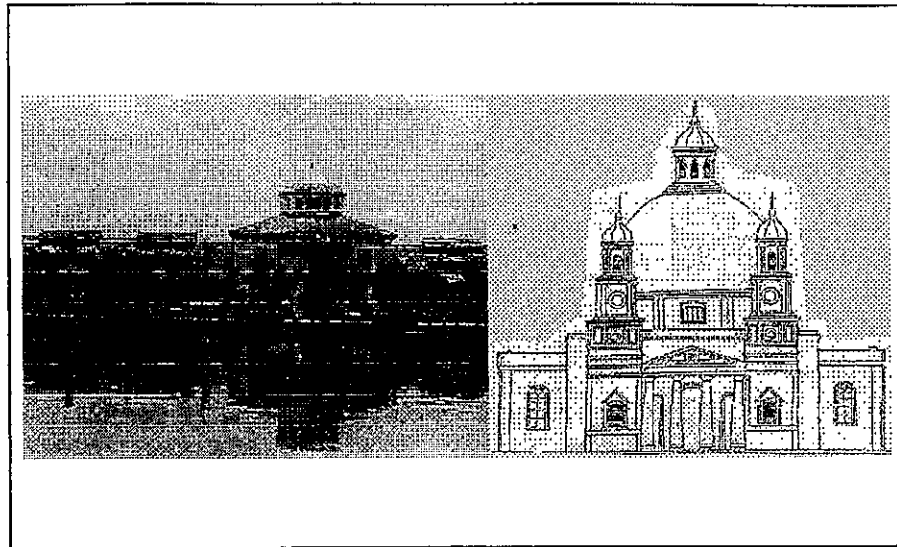
perdagangan langsung berskala kecil, terutama disekitar museum Fatahillah dan Stasiun Jakarta Kota tampak hidup dengan transaksi yang terus-menerus terjadi. Pendukung aktifitas yang bersifat fisik selain lampu-lampu penerangan, kotak surat, dan tempat sampah, juga terdapat elemen-elemen *sitting group* yang memungkinkan pengunjung untuk sekedar duduk dan menikmati pemandangan bangunan di sekitarnya. Taman Fatahillah dan Taman Stasiun Kota juga dapat diidentifikasi sebagai salah satu pendukung aktivitas di kawasan kota lama Jakarta pada umumnya dan kawasan Stasiun Jakarta Kota pada khususnya.

7. Tanda-Tanda (*Signage*)

a. Tanda-Tanda/ *Signage* di Kota Lama Semarang

Kota merupakan pusat kegiatan dan tempat interaksi manusia satu dengan lainnya, oleh karena itu dibutuhkan suatu penanda kawasan berupa landmark dan tanda-tanda yang sifatnya lebih khusus lagi seperti rambu-rambu dan papan petunjuk lainnya. Keberadaan sebuah elemen sebagai tengeran memudahkan seseorang untuk berorientasi di dalam kawasan Kota. Dalam hal ini Gereja Blenduk dan Stasiun Tawang memegang peranan sebagai ciri yang menonjol dari kawasan kota lama, dan seringkali diasosiasikan secara langsung dengan kawasan Kota Lama. Stasiun Tawang sendiri dapat diidentifikasi sebagai sebuah *local landmark* yaitu tengeran yang digunakan sebagai sarana berorientasi yang hanya dapat dilihat dari arah dan jangkauan pandang tertentu. Dalam hal ini, Stasiun Tawang

berfungsi sebagai salah satu identitas kawasan, yang digunakan untuk pengenalan kegiatan pada lingkungan/ kawasan kota lama.

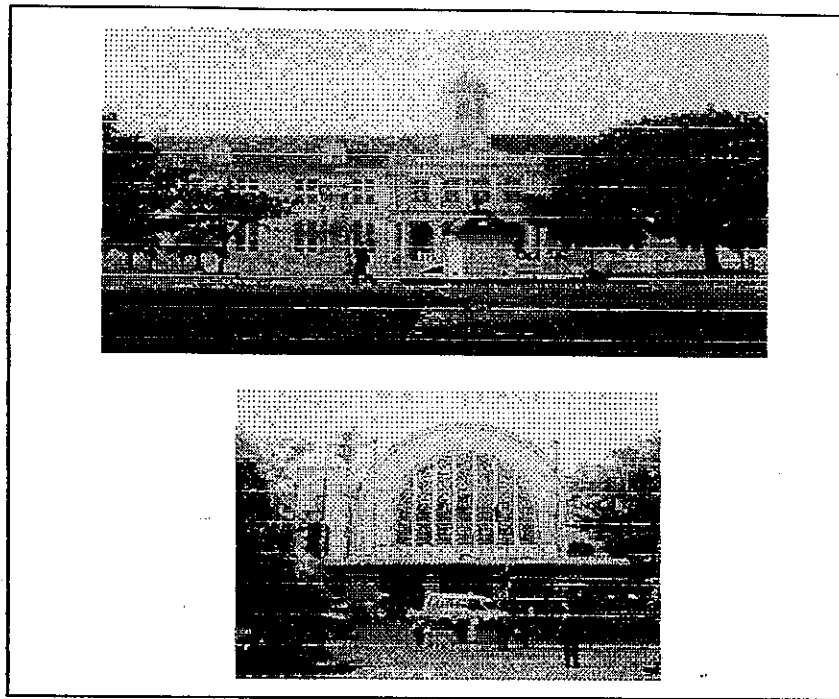


Gb. V.17. Gereja Blenduk dan Stasiun Tawang sebagai penanda kawasan yang memudahkan pengamat untuk berorientasi di dalam kawasan Kota Lama Semarang

b. Tanda-Tanda/ Signage di Kota Lama Jakarta

Desain bangunan yang unik dan posisinya yang strategis di pusat Kota Lama Jakarta, menjadikan stasiun Jakarta sebagai salah satu landmark yang dapat digunakan untuk berorientasi bagi pengamat. Keberadaannya pun bersama dengan museum Fatahillah selalu diasosiasikan dengan kawasan ini. Sebagai sebuah penanda orientasi, bangunan stasiun Jakarta Kota merupakan *Local Landmark* bagi kawasan disekitarnya. Penampilan fisiknya dengan detail dan ornamen yang khas semakin mempermudah pengamat untuk mengenali bangunan ini dari kejauhan, dan berorientasi di dalam kawasan dengan menggunakan bangunan stasiun sebagai penanda kawasan.

Dalam hal ini, bangunan stasiun berfungsi sebagai identitas kawasan kota lama Jakarta.



Gb. V.18. Museum Fatahillah dan Stasiun Jakarta Kota sebagai penanda kawasan yang memudahkan pengamat untuk berorientasi di dalam kawasan Kota Lama Jakarta

8. **Preservasi (*Preservation*)**

Istilah-istilah dasar dalam Piagam Burra (*Burra Charter*) menyebutkan bahwa preservasi adalah upaya pelestarian suatu tempat atau bangunan persis seperti keadaan aslinya, tanpa perubahan apapun. Dalam konteks ini Sidharta dan Budihardjo (1989) dengan mengacu pada piagam Burra mengakomodasi pengertian preservasi ke dalam lingkup pelestarian yang lebih luas lagi yaitu Konservasi, yang diartikan sebagai segenap proses pengelolaan suatu tempat atau bangunan agar makna kultural yang terkandung didalamnya terpelihara dengan baik.

a. Preservasi/ Konservasi di Kota Lama Semarang

Kawasan Kota Lama Semarang sebagai sebuah kawasan konservasi memiliki banyak asset bangunan maupun ruang terbuka yang perlu mendapatkan perlakuan preservasi, restorasi/ rehabilitasi, rekonstruksi, adaptasi/ revitalisasi, dan demolisi. Konteks stasiun Tawang merupakan salah satu bangunan cagar budaya yang harus dilestarikan. Kondisi yang ada sekarang menunjukkan bahwa telah dilakukan upaya adaptasi terhadap bangunan ini, khususnya dalam hal peningkatan kualitas material bangunan serta penambahan beberapa fasilitas mekanikal elektrik guna mendukung kinerja bangunan stasiun Tawang sebagai bangunan umum. Adaptasi yang dilakukan tidak dengan merubah atau mengganti fungsi bangunan, melainkan hanya dengan menyesuaikan material bangunan agar lebih nyaman dan terlihat bersih. Perubahan yang dilakukan tidak drastis dan tidak merubah penampilan bangunan stasiun secara keseluruhan.

Keberadaan Polder Tawang di depan kompleks stasiun merupakan upaya demolisi. Ruang terbuka yang dahulu berupa lapangan, kini berganti menjadi sebuah elemen baru dengan desain yang disesuaikan dengan lingkungan sekitarnya menjadi Ruang Terbuka berupa Polder Tawang. Keberadaannya sebagai ruang terbuka memang masih tetap dipertahankan, namun keberadaan lapangan Tawang telah dihilangkan digantikan dengan keberadaan Polder Tawang sebagai elemen fungsional yang rekreatif. Sementara itu, sebagian besar fungsi pergudangan di bagian utara kawasan Kota :Lama Semarang tidak dilindungi sebagai bangunan konservasi, karena itu demolisi maupun

adaptasi/ revitalisasi dengan fungsi-fungsi yang lebih mendukung keberadaan Kota Lama masih dimungkinkan untuk dilakukan.

Stasiun Tawang ditetapkan sebagai bangunan konservasi karena memenuhi beberapa kriteria konservasi antara lain: Estetika, Kejamakan (merupakan bangunan khusus dan mempunyai peran penting), Kelangkaan (merupakan satu dari dua bangunan stasiun yang representatif di kota Semarang), Peranan sejarah (sebagai bangunan stasiun terbesar dari NIS di Semarang), serta Memperkuat Kawasan di Sekitarnya (menjadi salah satu elemen yang khas dan mengikat kawasan di sekitarnya).

b. Preservasi/ Konservasi di Kota Lama Jakarta

Sebagian besar bangunan di kawasan Kota Lama Jakarta merupakan bangunan cagar budaya yang dilindungi undang-undang konservasi, namun sebagian besar perlakuan konservasinya adalah perlakuan adaptasi/ revitalisasi, baik dengan penyesuaian material dan elemen bangunan, maupun penyesuaian fungsi, sehingga bangunan yang dimaksudkan lebih berdaya guna dan menguntungkan secara finansial.

Stasiun Jakarta Kota dalam hal ini juga telah mengalami penyesuaian yang bersifat adaptif, yang dimaksudkan untuk meningkatkan kinerjanya, baik dalam penggantian elemen lantai, maupun penambahan/ penyesuaian perangkat mekanikal elektrikalnya. Perubahan yang dilakukan tidak drastis, dan tidak berpengaruh terlalu banyak terhadap bangunan Stasiun secara keseluruhan.

Taman Stasiun Kota yang terletak di depan stasiun mengalami perlakuan demolisi, yaitu dengan meninggikan dan menambahkan beberapa elemen baru sehingga taman yang dimaksud bisa tampil lebih representatif. Sayangnya perubahan yang dilakukan tampaknya berlebihan sehingga taman ini tampil seakan-akan sebagai elemen baru di dalam kawasan stasiun.

C. Kajian Citra Kota (*Image of the City*)

1. Jalur (*Path*)

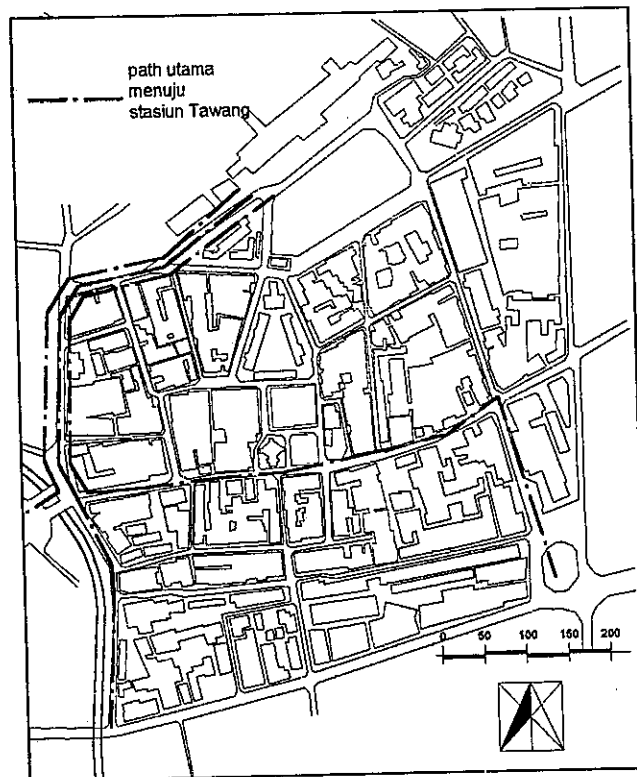
a. Citra Jalur di Kota Lama Semarang

Jalur atau rute-rute sirkulasi yang biasa digunakan oleh masyarakat dalam melakukan pergerakan secara umum di dalam kawasan Kota Lama Semarang adalah Jl. Letjen Suprpto, Jl. Mpu Tantular, Jl. Tawang dan Jl. Cendrawasih.

Jalur-Jalur tadi umumnya merupakan jalan pintas menuju kawasan lain di dalam atau di luar Kota Lama Semarang. Pergerakan dengan kendaraan erat hubungannya dengan pengaturan sirkulasi satu arah di beberapa ruas jalan utama. Sehingga pergerakan menuju tujuan-tujuan di dalam kawasan ini (kantor, gudang, fasilitas umum) seringkali dilakukan dengan menempuh *path* utama yaitu Jl. Letjen Suprpto, Jl. Mpu Tantular, dan Jl. Tawang untuk kemudian menyebar ke tujuan masing-masing melalui jalur-jalur yang lebih kecil di dalam kawasan ini.

Secara lebih khusus lagi *path*/ Jalur yang umum dikenal masyarakat sebagai akses menuju lokasi stasiun Tawang terbagi dalam tiga jalur utama. Dari arah Timur atau dari arah bundaran

Bubakan (Jl. Mataram) jalur yang intensitasnya tinggi adalah Jl. Letjen Suprpto dan berputar di Jembatan Berok menuju Jl. Tawang dan masuk ke lokasi Stasiun. Dari arah Barat atau Jl. Pemuda akses langsungnya adalah dengan menyeberangi Jembatan mBerok, melewati akhiran Jl. Mpu Tantular dan langsung menuju Jl. Tawang sebelum memasuki lokasi stasiun.

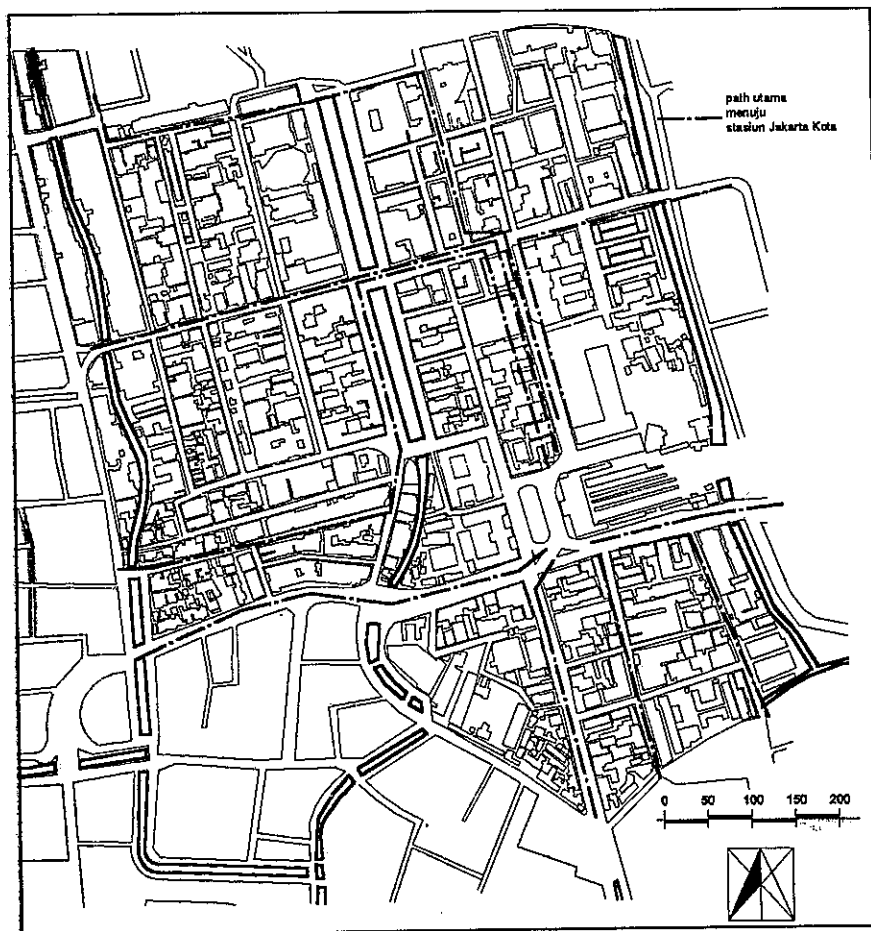


Gb. .V.19. elemen *path* di Kawasan Kota Lama Semarang

Dengan pengaturan sirkulasi satu arah, salah satu *path* utama Jl. Cendrawasih tidak pernah digunakan untuk menuju stasiun Tawang, terutama dengan menggunakan kendaraan bermotor. Akses dari arah Utara untuk mencapai Stasiun Tawang adalah melalui Jl. Mpu Tantular melewati Jembatan mBerok dan menuju Jl. Tawang sebelum memasuki Lokasi Stasiun.

b. Citra Jalur di Kota Lama Jakarta

Hampir semua jalur atau rute-rute utama biasa dipergunakan masyarakat untuk melakukan pergerakan di dalam kawasan Kota Lama Jakarta, baik untuk menuju kawasan lainnya, maupun untuk mengakses fungsi-fungsi di dalam kawasan ini. Jalan-jalan yang merupakan *path* utama di dalam kawasan ini adalah Jl. Pintu Besar Selatan, Jl. Pintu Besar Utara, Jl. Mangga Dua Raya, Jl. Pintu Besar Timur, Jl. Pintu Besar Barat, Jl. Kali Besar Timur, Jl. Kali Besar Barat, Jl. Cengkeh, Jl. Kali Besar Timur III, Jl. Kemukus, Jl. Pos Kota, Jl. Pinangsia Barat, dan Jl. Pinangsia Timur.



Gb. V.20. elemen *path* di Kawasan Kota Lama Jakarta

Secara lebih khusus lagi, jalur biasa digunakan untuk menuju kawasan Stasiun Jakarta Kota adalah dari berbagai arah adalah sebagai berikut:

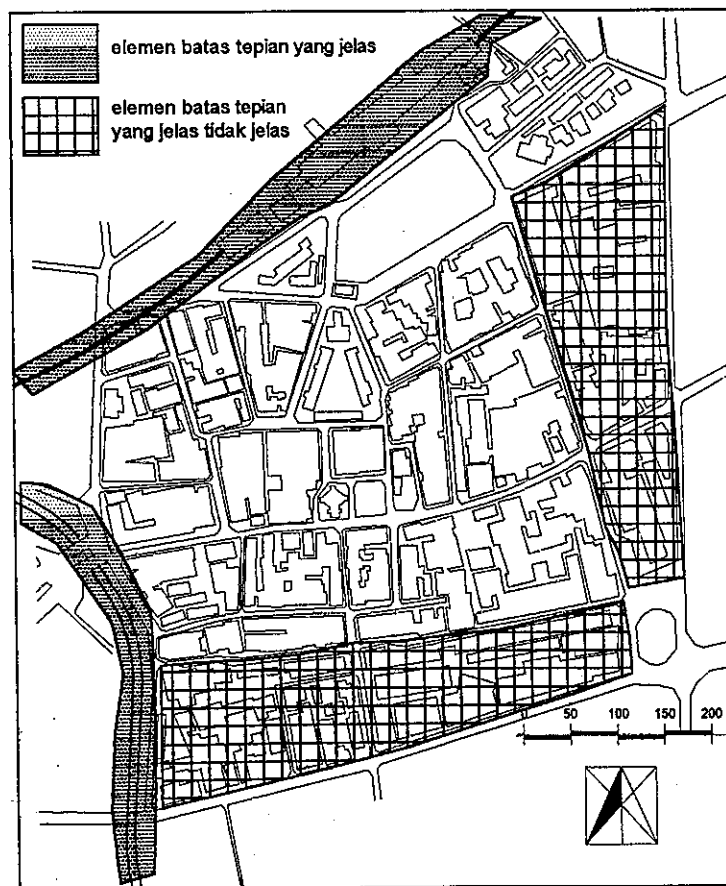
- Dari arah Utara, jalur yang biasa digunakan adalah Jl. Kali Besar Barat dan Timur serta Jl. Cengkeh, menuju Jl. Kali Besar Timur III, Kemudian menuju kawasan Stasiun Jakarta Kota dengan melalui Jl. Pos Kota atau Jl Kemukus.
- Dari arah Timur, Jalur yang paling umum digunakan untuk memncapai kawasan Stasiun Jakarta-Kota adalah Adalah Jl. Mangga Dua Raya
- Dari arah Selatan, Jalur yang biasa digunakan untuk mencapai Kawasan Stasiun Jakarta Kota adalah Jl. Pinangsia Timur, Jl. Pinangsia Barat, dan Jl. Pintu Besar Selatan. Ketiga jalur ini untuk mencapai kawasan stasiun Jakarta Kota harus menyeberangi Jl. Mangga Dua Raya yang membelah kawasan Kota Lama pada sumbu Barat-Timur.
- Dari arah Barat, jalur yang biasa digunakan untuk mencapai kawasan Stasiun Jakarta Kota adalah Jl. Petak Baru, Jl.Pasar Pagi, dan Jl. Kopi. Untuk mencapai kawasan Stasiun Jakarta Kota harus melintasi Kali Besar yang membelah kawasan Kota Lama Jakarta ini pada sumbu Utara-Selatan.

2. Tepian (*Edge*)

a. Citra Tepian di Kota Lama Semarang

Edge merupakan elemen linear yang tidak dilihat/ dipakai sebagai path, dan biasanya berfungsi sebagai pemutus linear.

Di kawasan Kota Lama Semarang, elemen yang bisa dikategorikan sebagai tepian/ *edge* adalah Kali Semarang (termasuk bangunan-bangunan di sepanjang tepi Kali Semarang) dan Jaringan rel kereta api yang secara tegas memisahkan Kawasan Kota Lama Semarang dengan kawasan lainnya. Sementara batas tepian di sebelah Timur dan Selatan menjadi tidak tegas karena elemen linear yang ada adalah elemen *path*, dengan karakter bangunan yang beragam.



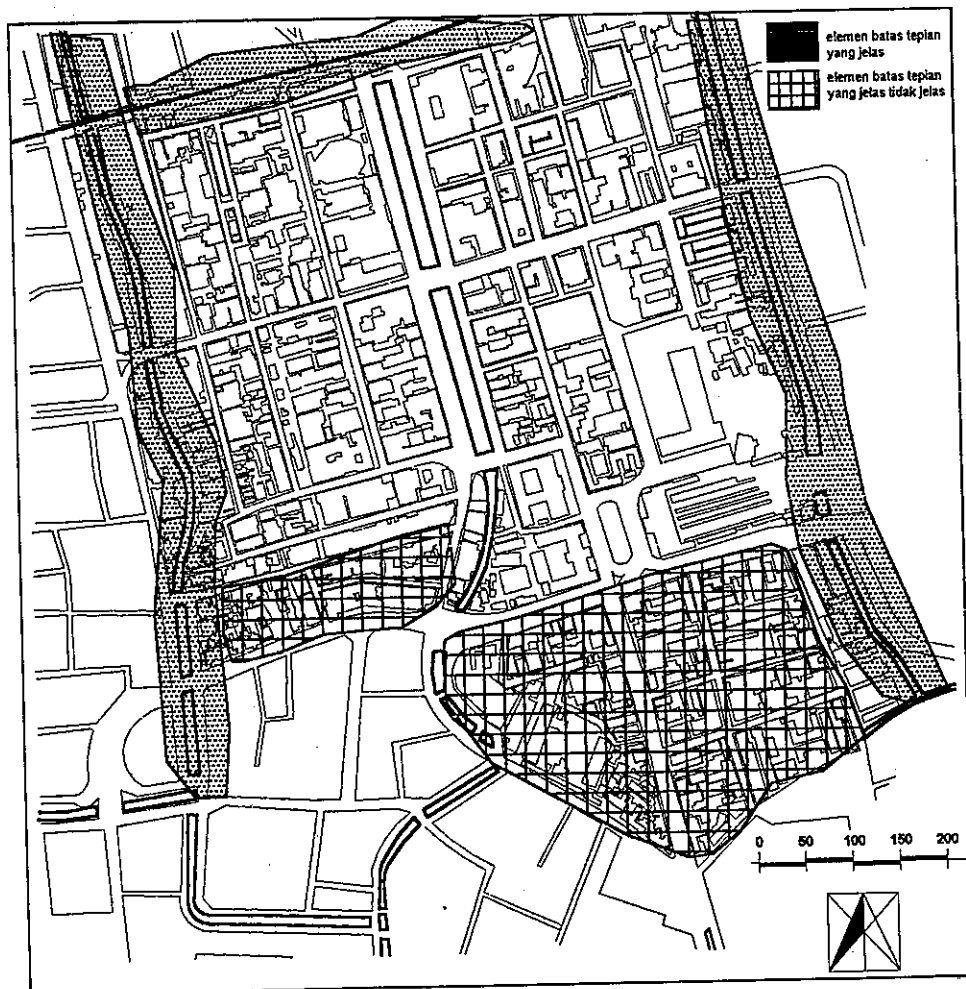
Gb. V.21. elemen edge di Kawasan Kota Lama Semarang

Dalam identifikasi terhadap elemen tepian ini, Stasiun Tawang beserta jaringan relnya menjadi bagian dari *edge* Kota Lama Semarang di sebelah Utara.

b. Citra Tepian di Kota Lama Jakarta

Identifikasi terhadap elemen *edge* dikawasan Kota Lama Jakarta yang cukup tegas adalah Kali Krukut disebelah Barat, jaringan rel kereta api yang melintasi kecamatan Penjaringan Jakarta Utara di sebelah Utara, dan Kali Ciliwung disebelah Timur.

Batas tepian Kawasan di sebelah Selatan menjadi tidak jelas, terutama banyaknya bangunan baru dengan fungsi komersial di kawasan Pinangsia.



Gb. V.22. elemen edge di Kawasan Kota Lama Jakarta

Dalam identifikasi terhadap elemen tepian/ *edge* ini, stasiun Jakarta Kota sebagai sebuah stasiun ujung (*endstation*) tidak menjadi batas atau pemisah yang membelah kawasan Kota Lama Jakarta, sehingga tidak bisa dikaitkan secara langsung dengan elemen tepian.

3. Kawasan (*District*)

a. Citra Distrik di Kota Lama Semarang

Sebuah kawasan di dalam suatu distrik memiliki ciri khas yang mirip (bentuk, pola, wujud) dan khas pula dalam batasnya, dimana pengamat harus merasa memulai atau mengakhiri dan masuk atau keluar dari distrik tersebut.

Kawasan yang dahulunya berada di dalam eks benteng sebelum dibongkar (yaitu sebagian besar kawasan Kota Lama) dapat dikenali dengan mudah sebagai sebuah distrik, karena memiliki ciri khas dan langgam arsitektur yang spesifik dan mudah dikenali, sehingga pengamat dapat segera merasakan memasuki atau keluar dari kawasan kota lama Semarang.

Distrik kawasan kota Lama Semarang ini dibatas oleh Jl. Cendrawasih (Timur) dan Kali Semarang (Barat) serta Jaringan rel kereta api (Utara), sementara bats distrik di sebelah Selatan menjadi kabur karena munculnya bangunan dan aktivitas perdagangan baru di sepanjang Jl. Jumatan dan bundaran Bubakan.

Kawasan Stasiun Tawang dengan ruang terbuka Polder Tawang di depannya secara fisik, walaupun berada dalam lokasi

yang berdekatan dan dianggap sebagai bagian dari kawasan ini, namun dari perletakannya stasiun ini berada di luar kawasan bekas benteng, sehingga pengamat bisa berbeda pendapat, apakah stasiun ini masih berada dalam distrik Kota Lama atau tidak. Hasil identifikasi yang dilakukan, sebenarnya kawasan ini masih berada dan diperlakukan sebagai satu kesatuan sistem distrik Kota Lama, namun secara posisi, stasiun ini terletak diluar kawasan bekas benteng.

b. Citra Distrik di Kota Lama Jakarta

Sebagai kawasan bekas benteng dengan batas-batas tepian yang jelas, di sebelah Barat, Utara, dan Timur, kawasan Kota lama Jakarta juga memiliki karakter distrik yang cukup kuat. Namun sebagai sebuah Kota Besar, aktivitas baru yang muncul terutama di kawasan pinggiran Kota Lama Jakarta menuntut dirombaknya wajah dan penampilan bangunan, sehingga bagi pengamat yang memasuki kawasan ini, terutama dari daerah tepian kawasan akan merasakan nuansa bercampurnya wajah bangunan lama dan bangunan baru yang sedikit banyak mengaburkan kesan kawasan ini sebagai sebuah distrik. Namun dalam perjalanan menuju pusat kota lama Jakarta, karakter distrik dengan ciri khas dan karakter bangunan yang spesifik dan masih asli semakin kuat, dan perasaan memasuki sebuah distrik semakin kuat.

Stasiun Jakarta Kota termasuk mendapatkan perlakuan yang istimewa, karena meskipun merupakan elemen kota yang relatif baru (jika dibandingkan dengan keberadaan kota benteng),

bangunan stasiun ini dibangun didalam kawasan bekas benteng, dengan membelah Jl. Pos Kota dan Jl. Pinangsia Barat, dan meresponnya dengan fasade replikasi sebagai entrance sekunder dari kedua arah ruas jalan ini. Identifikasi terhadap bangunan stasiun Jakarta Kota menunjukkan bahwa stasiun ini secara tegas merupakan bagian dari distrik kota lama Jakarta dan terletak di dalam kawasan bekas benteng, sehingga keberadaannya sebagai bagian dari distrik kota lama Jakarta semakin kuat.

4. Simpul (*Node*)

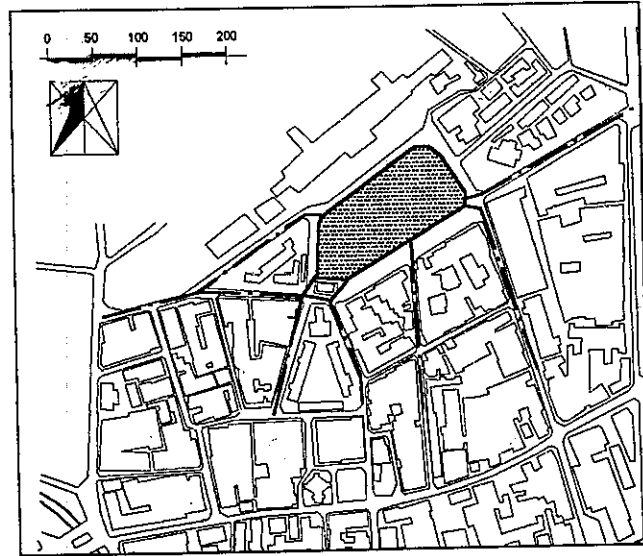
a. Citra Simpul di Kota Lama Semarang

Simpul merupakan daerah strategis di mana arah atau aktivitas bertemu dan dapat dirubah ke arah atau aktivitas yang lain. Node mempunyai identitas yang lebih baik jika tempatnya memiliki bentuk yang jelas (karena mudah diingat) serta tampilan yang berbeda dari lingkungannya.

Sebuah stasiun, termasuk stasiun Tawang dapat langsung diidentifikasi sebagai sebuah simpul, karena merupakan tempat bertemunya aktivitas jalur rel dengan aktivitas jalur kereta api. Disini pengguna stasiun akan berubah arah dan atau sekaligus berubah dari aktivitas yang satu ke aktivitas yang lainnya.

Di luar stasiun, Polder Tawang beserta jaringan jalan disekitarnya juga merupakan sebuah *node* / simpul. Di lingkaran Polder inilah pengamat dapat berorientasi dan memutuskan untuk melanjutkan pergerakan dari arah Jl. Mpu Tantular dan Jl. Tawang, ke arah Jl. Cendrawasih, Jl. Ronggowarsito, Jl. Letjen. Suprpto, Stasiun Tawang, maupun tujuan-tujuan lainnya.

Tampilan Polder Tawang yang khas dengan elemen air dan ornamen estesisnya semakin memperkuat identitas Polder Tawang sebagai sebuah simpul/ *node*.

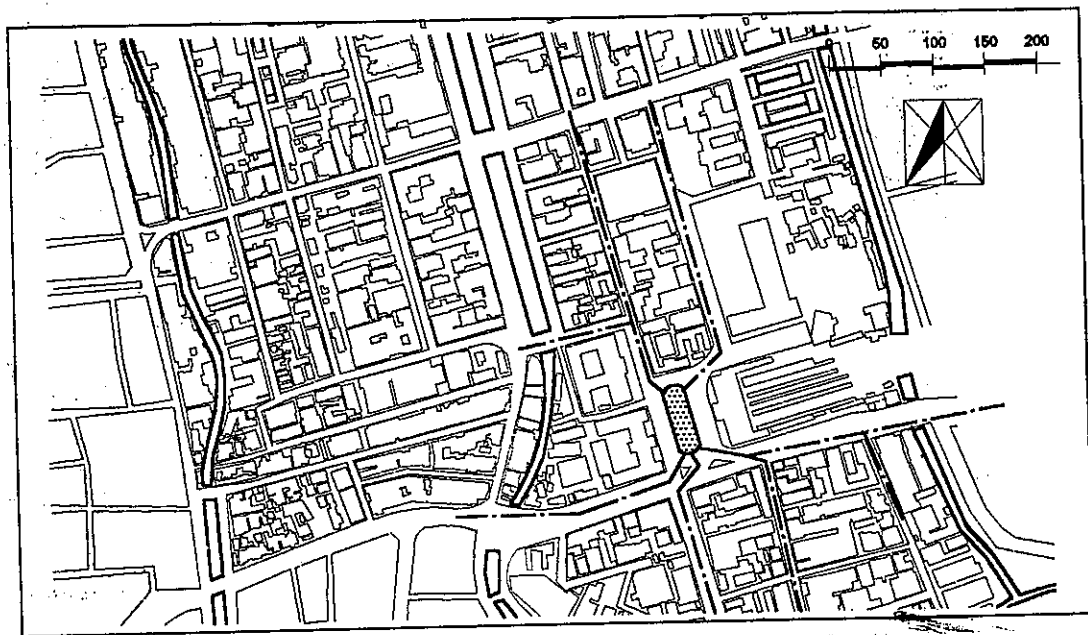


Gb. V.23. Stasiun Tawang dan Polder Tawang sebagai elemen *node* di kawasan Kota Lama Semarang

b. Citra Simpul di Kota Lama Jakarta

Sebagai titik temu antara jalur rel kereta api dan jalur angkutan jalan raya, Stasiun Jakarta-Kota juga merupakan sebuah simpul bagi aktivitas di kawasan Kota Lama Jakarta. Dengan pergerakan kereta api komuter dan antar kota, ditambah dengan aktivitas perkantoran dan perdagangan, stasiun Jakarta Kota menjadi sebuah simpul yang cukup ramai. Desain bangunan yang unik dengan tiga wajah/ fasade dan posisinya yang strategis dalam lingkungan Kota Lama Jakarta semakin memperkuat identitas bangunan stasiun sebagai sebuah simpul karena mudah diingat.

Taman Stasiun Kota yang terletak tepat di sebelah Barat bangunan stasiun juga merupakan simpul bagi pergerakan kendaraan dan pejalan kaki. Taman Stasiun Kota merupakan sebuah simpul di dalam kawasan yang menghubungkan Jl. Pinangsia Barat, Jl. Pintu Besar selatan, Jl. Mangga Dua Raya, Jl. Pintu Besar Selatan, dan Jl. Pos Kota.



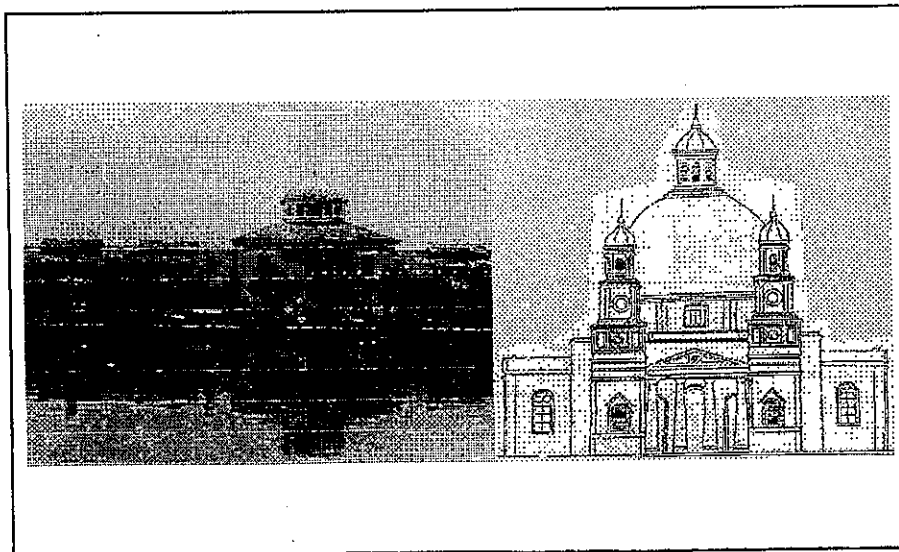
Gb. V.24. Stasiun Jakarta Kota dan Taman Stasiun Kota sebagai elemen *node* di kawasan Kota Lama Jakarta

5. Tengeran (*Landmark*)

a. Citra Landmark di Kota Lama Semarang

Landmark merupakan sebuah titik referensi seperti sebuah elemen *node*, tetapi yang membedakan adalah bahwa seseorang tidak perlu masuk ke dalamnya, karena pada dasarnya sebuah landmark sebagai bentukan visual yang menonjol dapat dilihat dari jarak tertentu.

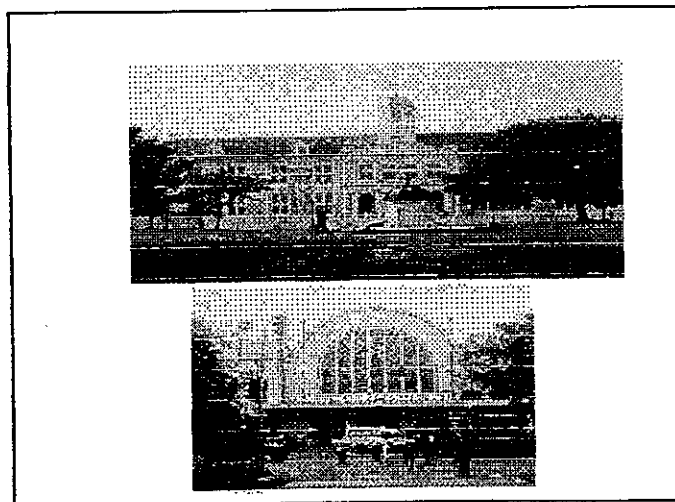
Landmark utama kawasan Kota Lama Semarang adalah Gereja Blenduk dengan *paradeplein* nya. Keberadaannya diakui sebagai salah satu bangunan dengan karakter yang sangat kuat di kawasan kota lama. Bangunan yang dianggap landmark kawasan kota lama adalah Gedung Marba, Gedung Asuransi Jiwasraya, Gedung Marabunta, Gedung Bank Mandiri, dan lain-lain. Sedangkan Stasiun Tawang dengan Polder Tawangnya merupakan Landmark lainnya yang dapat menjadi alat berorientasi di dalam kawasan. Desain bangunan stasiun Tawang tidak terlalu istimewa, namun pemilihan posisi, fungsi, dan keberadaan ruang terbuka di depannya menjadikan Stasiun Tawang sebagai salah satu tengeran di dalam kawasan Kota Lama.



Gb. IV.25. Gereja Blenduk dan Stasiun Tawang sebagai elemen *landmark* di kawasan Kota Lama Semarang

b. Citra Landmark di Kota Lama Jakarta

Salah satu bangunan yang diharapkan menjadi landmark kawasan Kota Lama Jakarta adalah Museum Fatahillah (eks balaikota) dengan taman Fatahillah didepannya. Dengan keberadaan ruang terbuka yang cukup luas di depannya, Museum Fatahillah tampil sebagai salah satu bangunan yang monumental dan berkesan formal di dalam lingkungan kawasan ini. Sementara itu Stasiun Jakarta Kota juga diposisikan sebagai *landmark* tengeran bagi kawasan di sekitarnya. Desain bangunan dengan tiga fasade yang merespon jaringan Jl. Pos Kota dan Jl. Pinangsia Barat membuat bangunan ini dapat langsung dikenali sebagai tengeran yang mempermudah pengamat berorientasi di dalam kawasan. Bersama dengan Taman Stasiun Kota yang ada di depannya, Stasiun Jakarta-Kota (atau sebagian menyebutnya sebagai 'mbeos' dari singkatan B.E.O.S.) menjadi salah satu identitas kawasan yang sangat umum dikenali terutama oleh masyarakat Jakarta.



Gb. V.26. Museum Fatahillah dan Stasiun Jakarta Kota sebagai elemen *landmark* di kawasan Kota Lama Jakarta

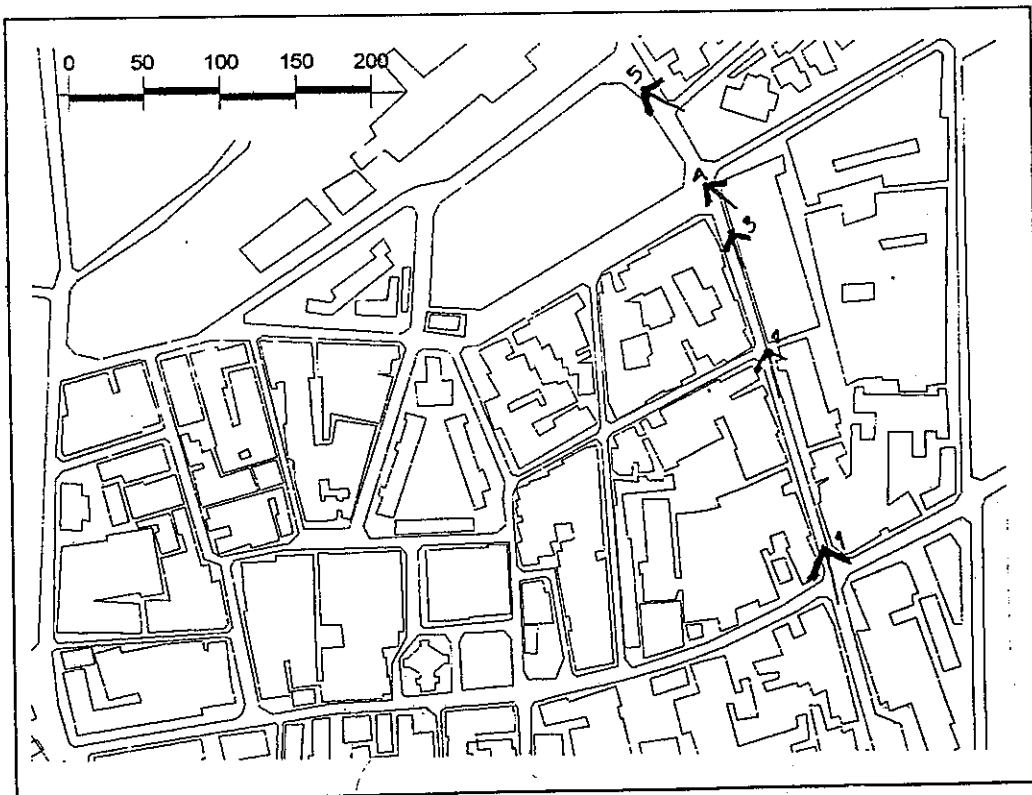
D. Kajian Panorama Kota (*Townscape*)

1. Pandangan Serial (*Serial Vision*)

a. Serial Vision Kota Lama Semarang – Stasiun Tawang

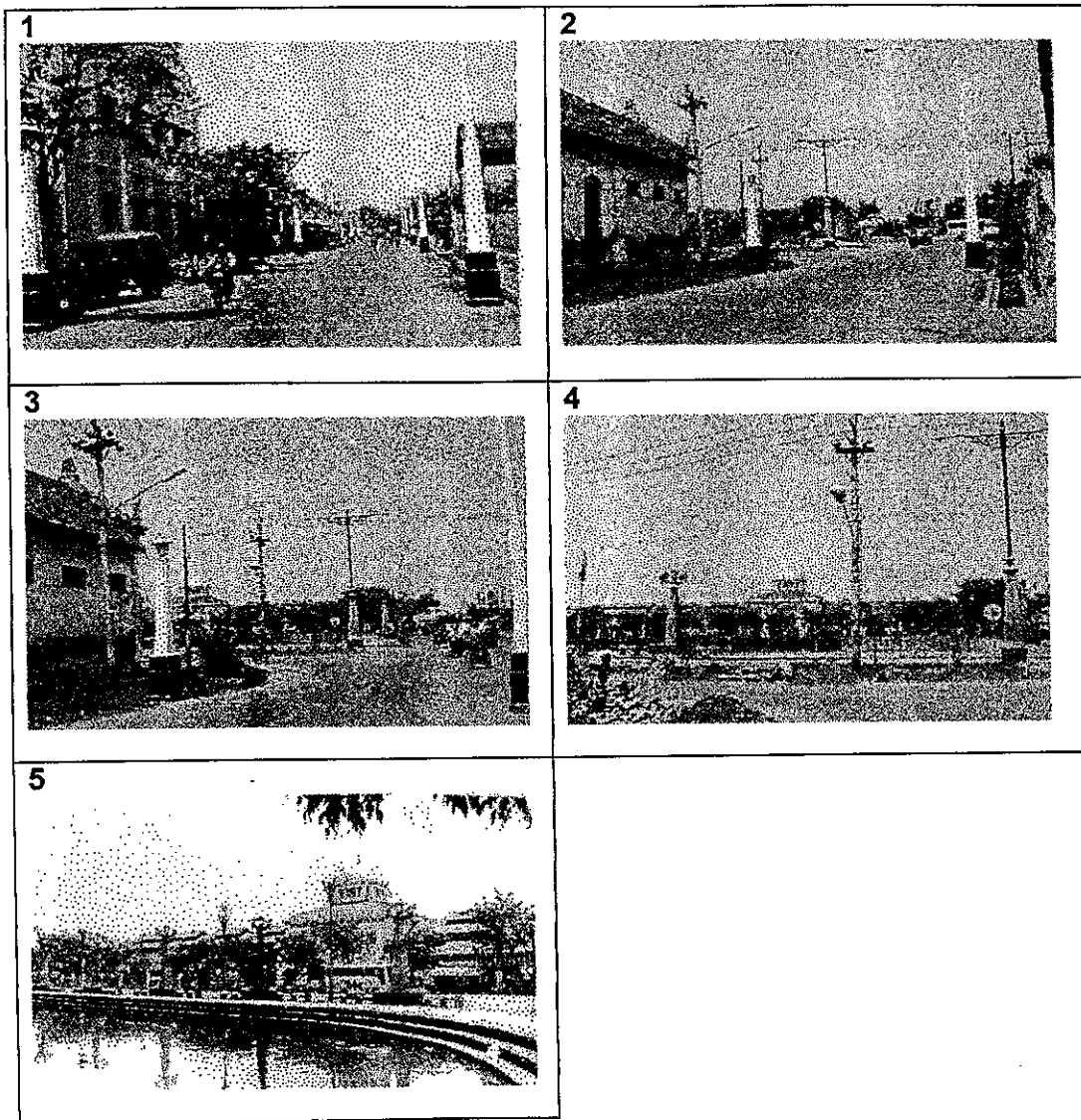
Serial vision yang dimaksud adalah pandangan serial pengamat ketika melalui jalur-jalur menuju Stasiun Tawang dari berbagai arah yang mungkin di dalam kawasan Kota Lama Semarang. Pembahasan mengenai pandangan serial ini akan dipusatkan pada 6 jalur yang berhubungan langsung dengan stasiun Tawang, yaitu penggal Jl. Cendrawasih, Jl. Perkutut, Jl. Kedayah, Jl. Nuri, Jl. Merpati, dan dari arah Jembatan mBerok.

1) Serial Vision 1 (penggal Jl. Cendrawasih)



Gb. V.27. Urutan pandangan serial penggal Jl. Cendrawasih

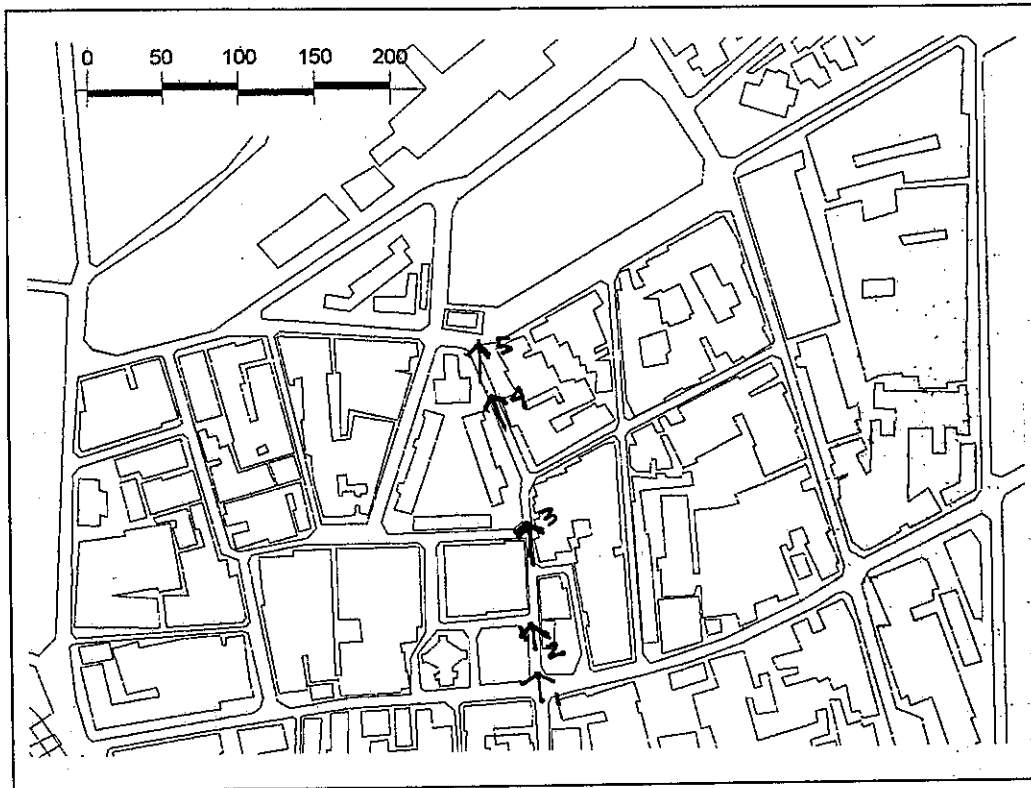
Berikut ini adalah gambar sekuen yang berurutan sebagai sebuah serial vision di Jl. Cendrawasih:



Gb. V. 28. Rangkuman penggal suasana pada penggal Jl. Cendrawasih

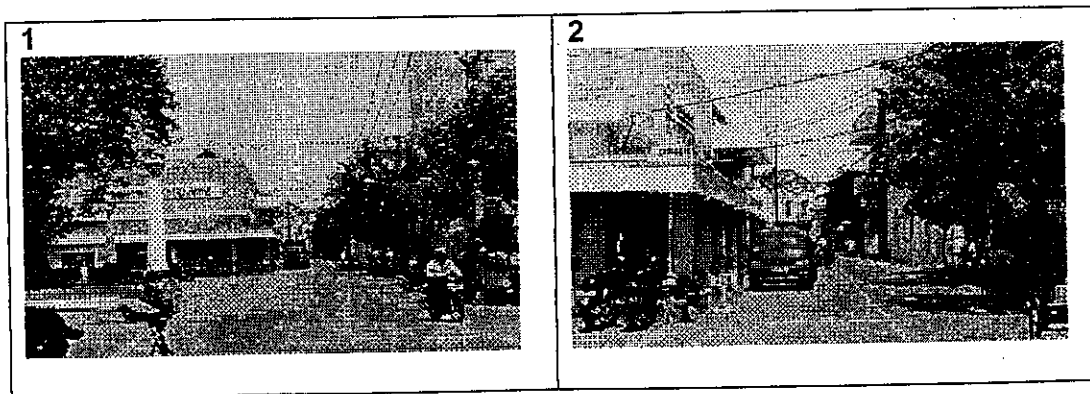
Serial vision pada penggal jalan ini relatif tidak berkelok-kelok, dan memposisikan bangunan stasiun sebagai pengakhir pandang di ujung koridor. Pandangan serial terakhir menunjukkan perspektif stasiun dengan ruang terbuka polder di depannya. Serial vision ini menggambarkan skenario pencapaian menuju stasiun dari arah Timur.

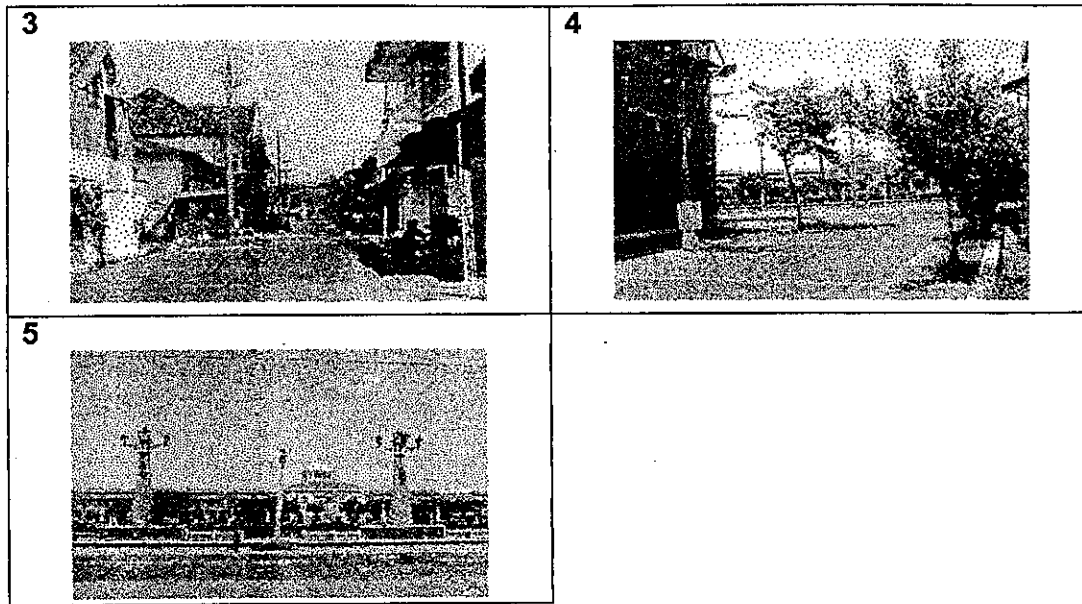
2) Serial Vision 2 (penggal Ji. Perkutut)



Gb. V.29. Urutan pandangan serial penggal Ji. Perkutut

Berikut ini adalah gambar sekuen yang berurutan sebagai sebuah serial vision di Ji. Perkutut:

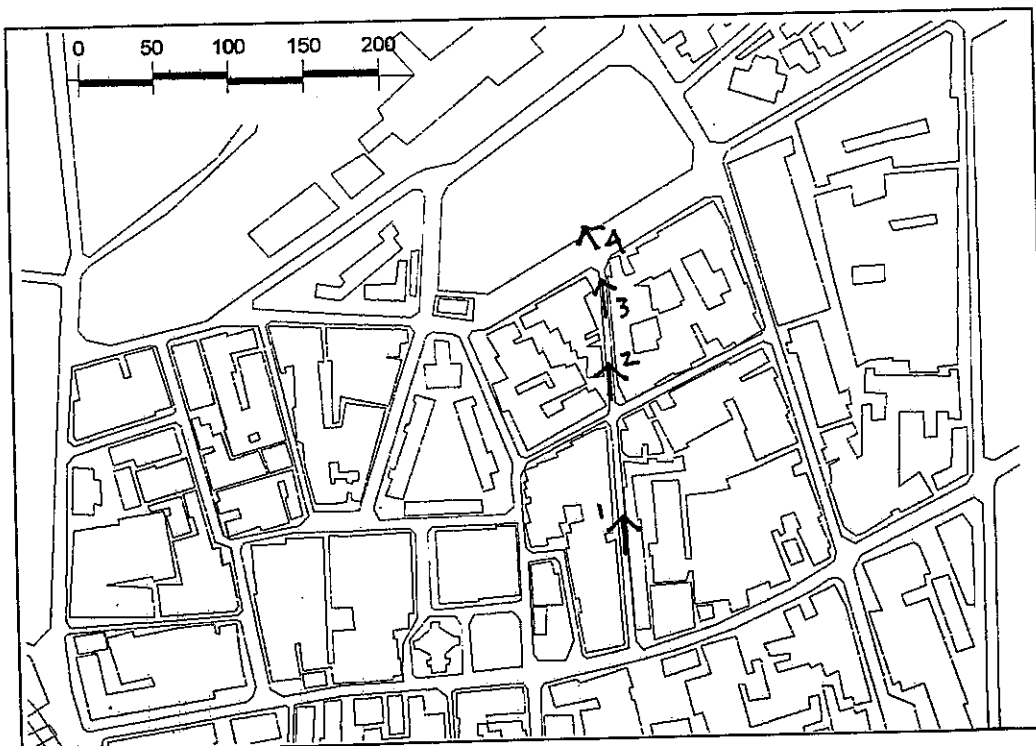




Gb. V.30. Rangkuman penggal suasana pada penggal Jl. Perkutut

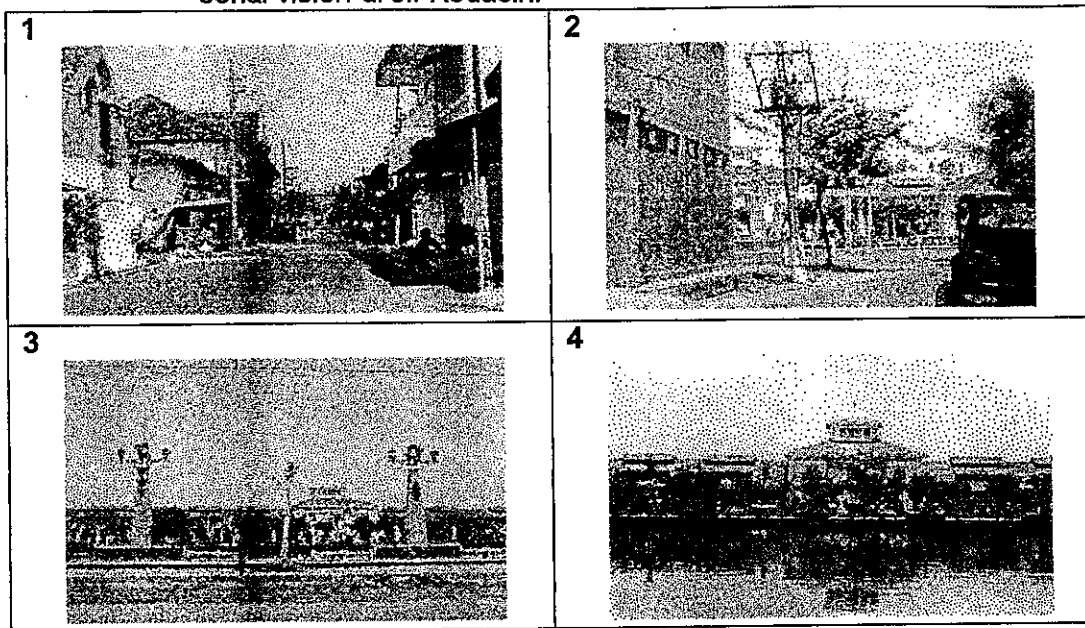
Serial vision jl. Perkutut dimulai dari paradeplein, dan menuju ke arah stasiun. Penggal suasana relatif berkelok, tetapi tetap konsisten dengan menempatkan bangunan sebagai pengakhiran skenario pandang yang frontal.

3) Serial Vision 3 (penggal Jl. Kedasih)



Gb. V. 31. Urutan pandangan serial penggal Jl. Kedasih

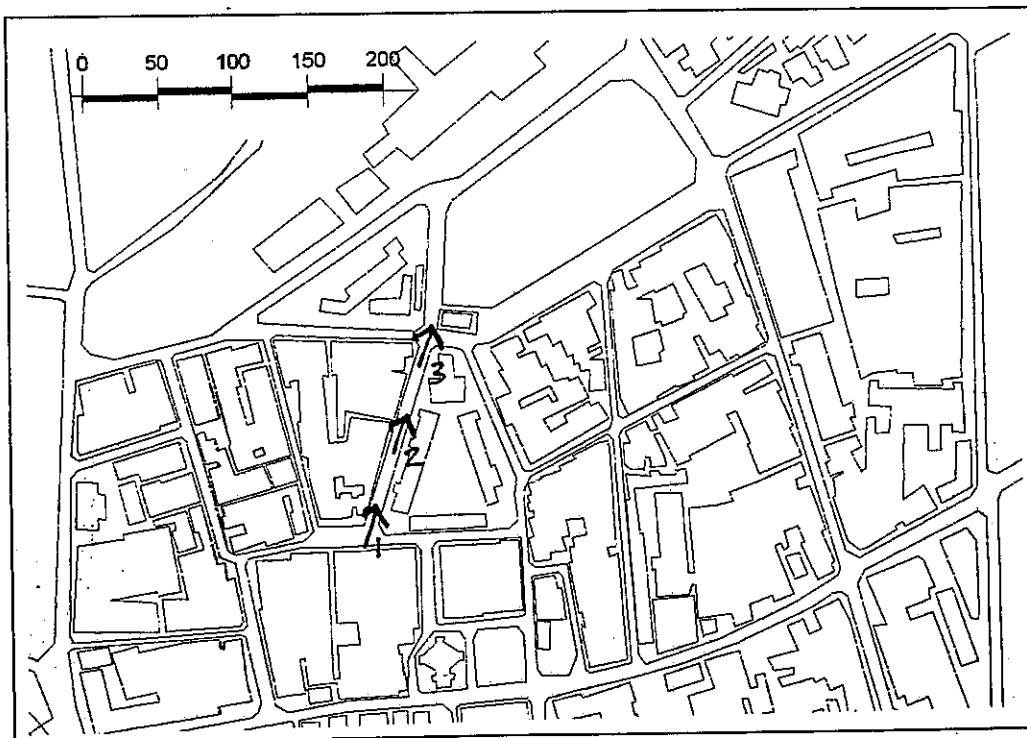
Berikut ini adalah gambar sekuen yang berurutan sebagai sebuah serial vision di Jl. Kedasih:



Gb. V. 32. Rangkuman penggal suasana pada penggal Jl. Kedasih

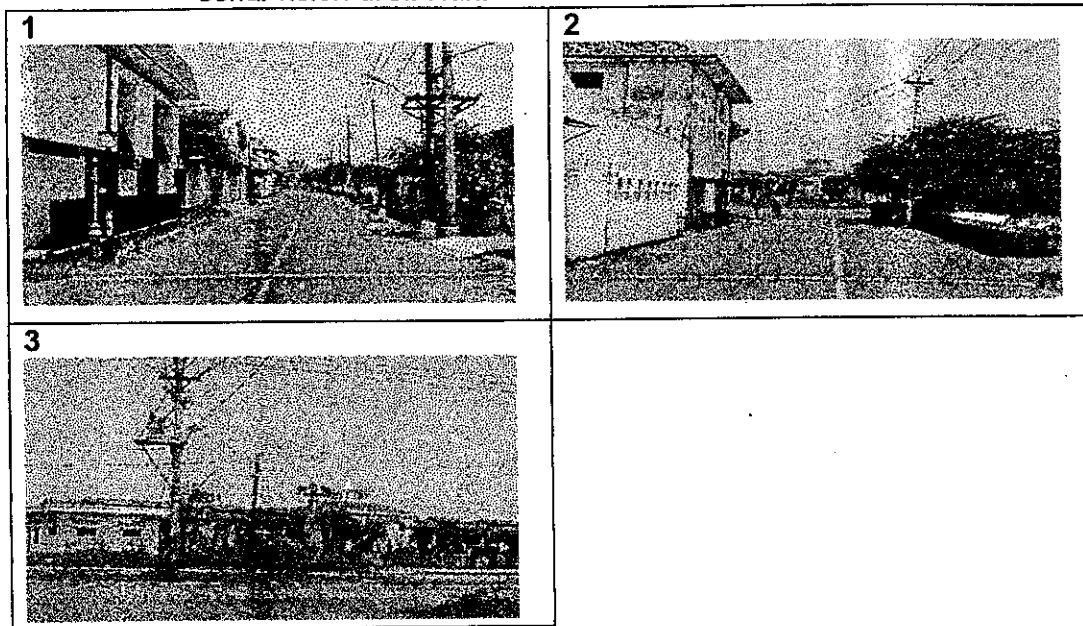
Penggal jalan ini lebih pendek dan lurus, namun koridor eksisting tidak langsung mengarah ke bangunan utama stasiun. Tetapi di ujung koridor tetap saja memposisikan stasiun sebagai pengakhiran skenario pemandangan.

4) Serial Vision 4 (penggal Jl. Nuri)



Gb. V. 33. Urutan pandangan serial penggal Jl. Nuri

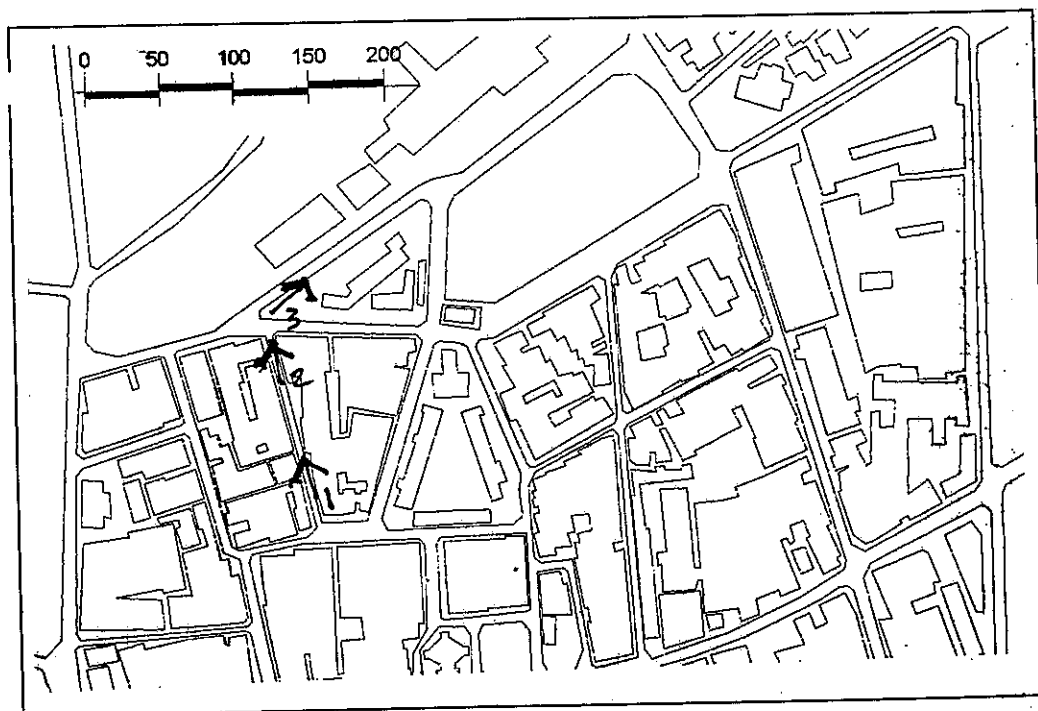
Berikut ini adalah gambar sekuen yang berurutan sebagai sebuah serial vision di Jl. Nuri:



Gb. V. 34. Rangkuman penggal suasana pada penggal Jl. Nuri

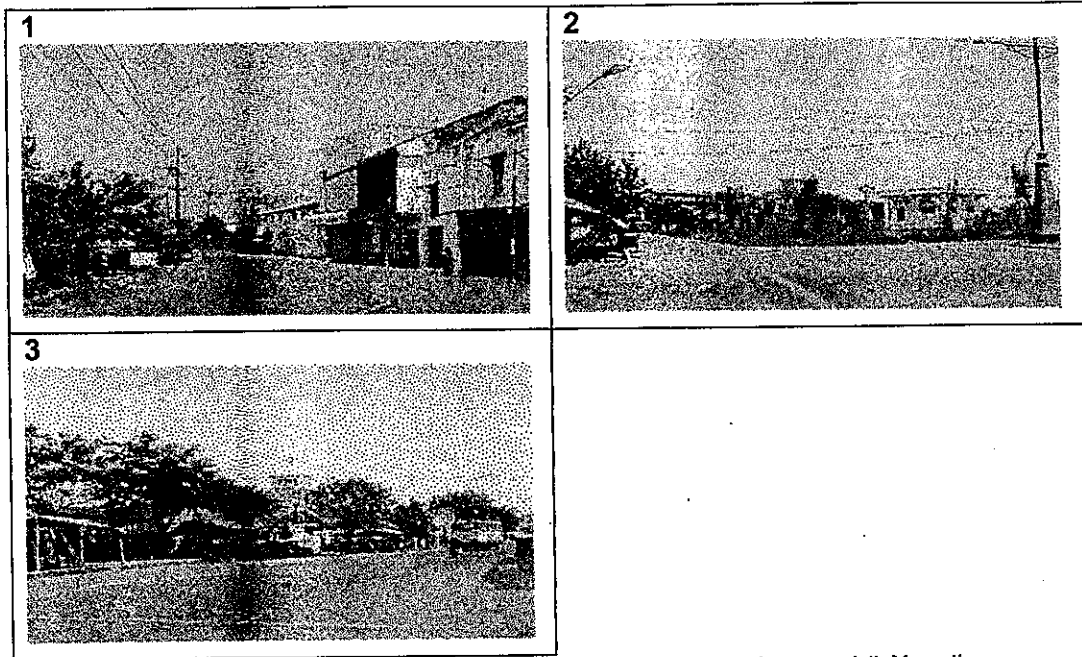
Walaupun bukan merupakan koridor yang vital, tetapi dalam konteks keberadaan stasiun Tawang, koridor ini merupakan penggal yang penting karena memposisikan bangunan utama stasiun tepat sejajar dengan as koridor. Skenario ini memposisikan stasiun sebagai bangunan yang sangat penting.

5) Serial Vision 5 (penggal Jl. Merpati)



Gb. V. 35. Urutan pandangan serial penggal Jl. Merpati

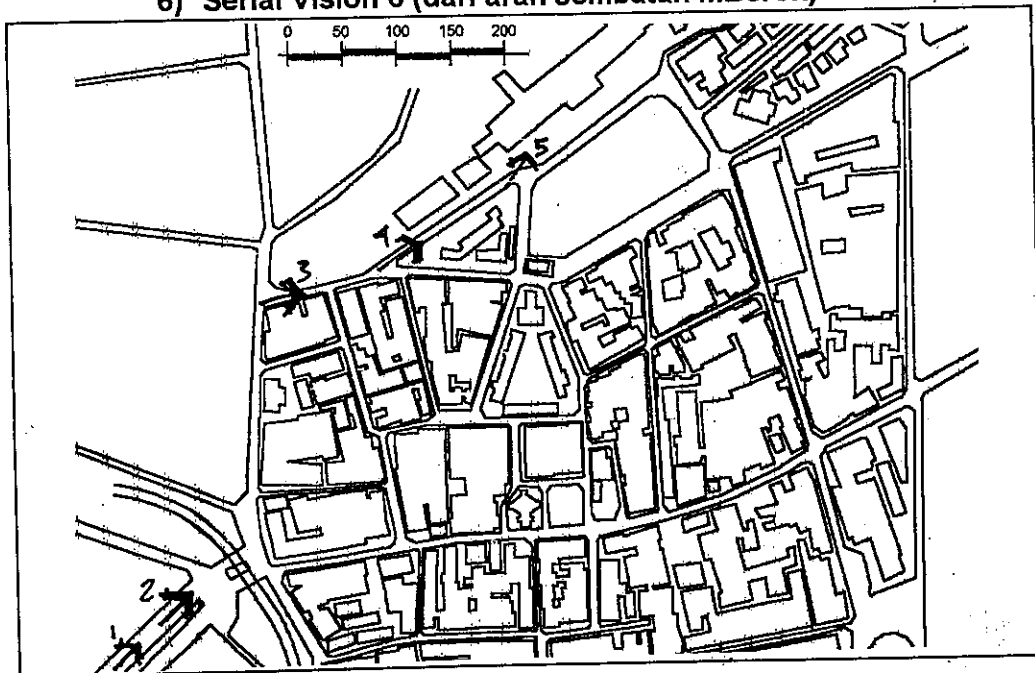
Berikut ini adalah gambar sekuen yang berurutan sebagai sebuah serial vision di Jl. Merpati:



Gb. V. 36. Rangkuman penggal suasana pada penggal Jl. Merpati

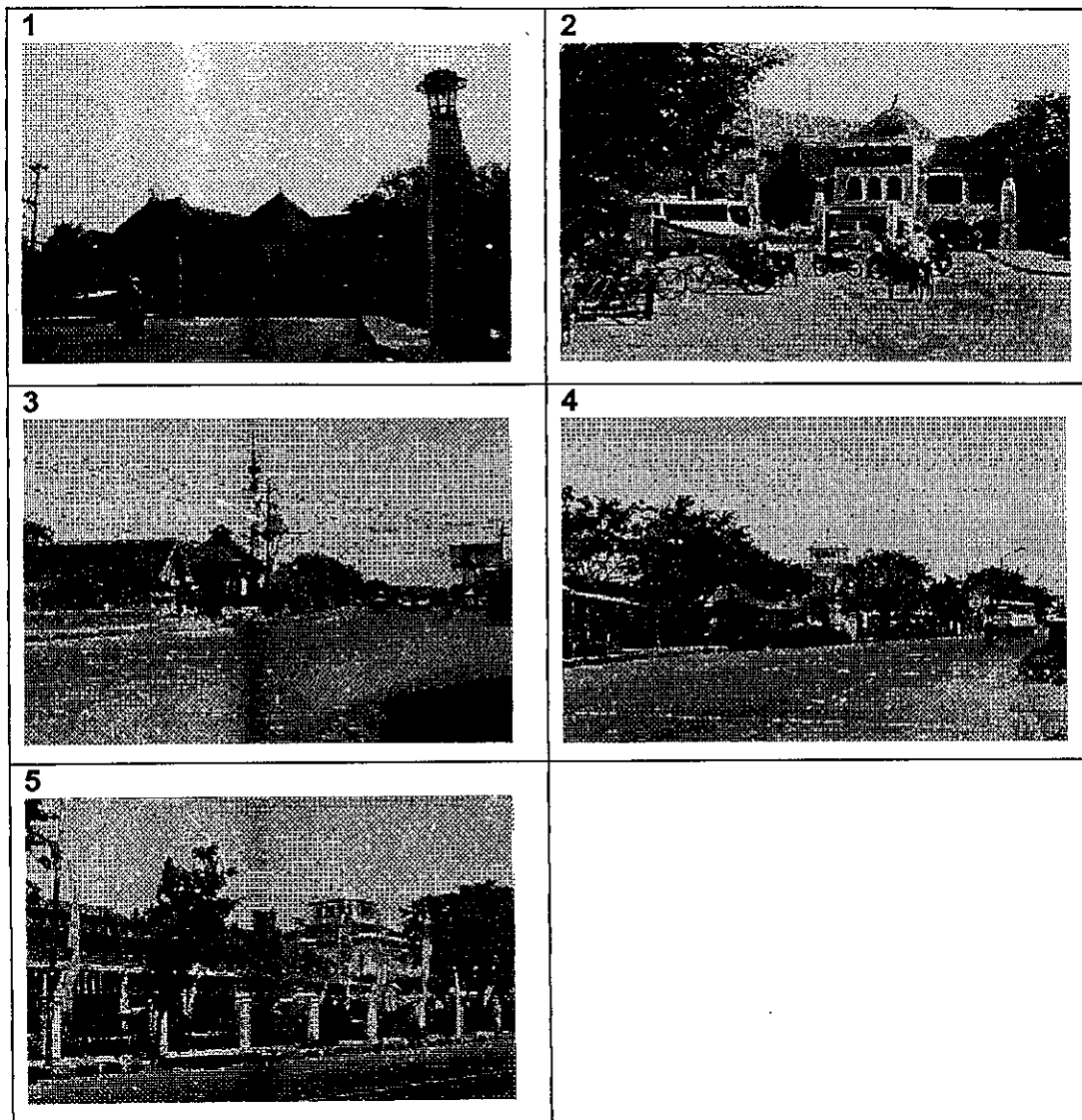
Penggal Jl. Merpati merupakan koridor yang kurang kuat dalam konteks keberadaan stasiun, tetapi masih memposisikan stasiun sebagai pengakhiran pandang di ujung koridor

6) Serial Vision 6 (dari arah Jembatan mBerok)



Gb. V. 37. Urutan pandangan serial dari arah Jembatan mBerok

Berikut ini adalah gambar sekuen yang berurutan sebagai sebuah serial vision dari arah Jembatan mBerok:

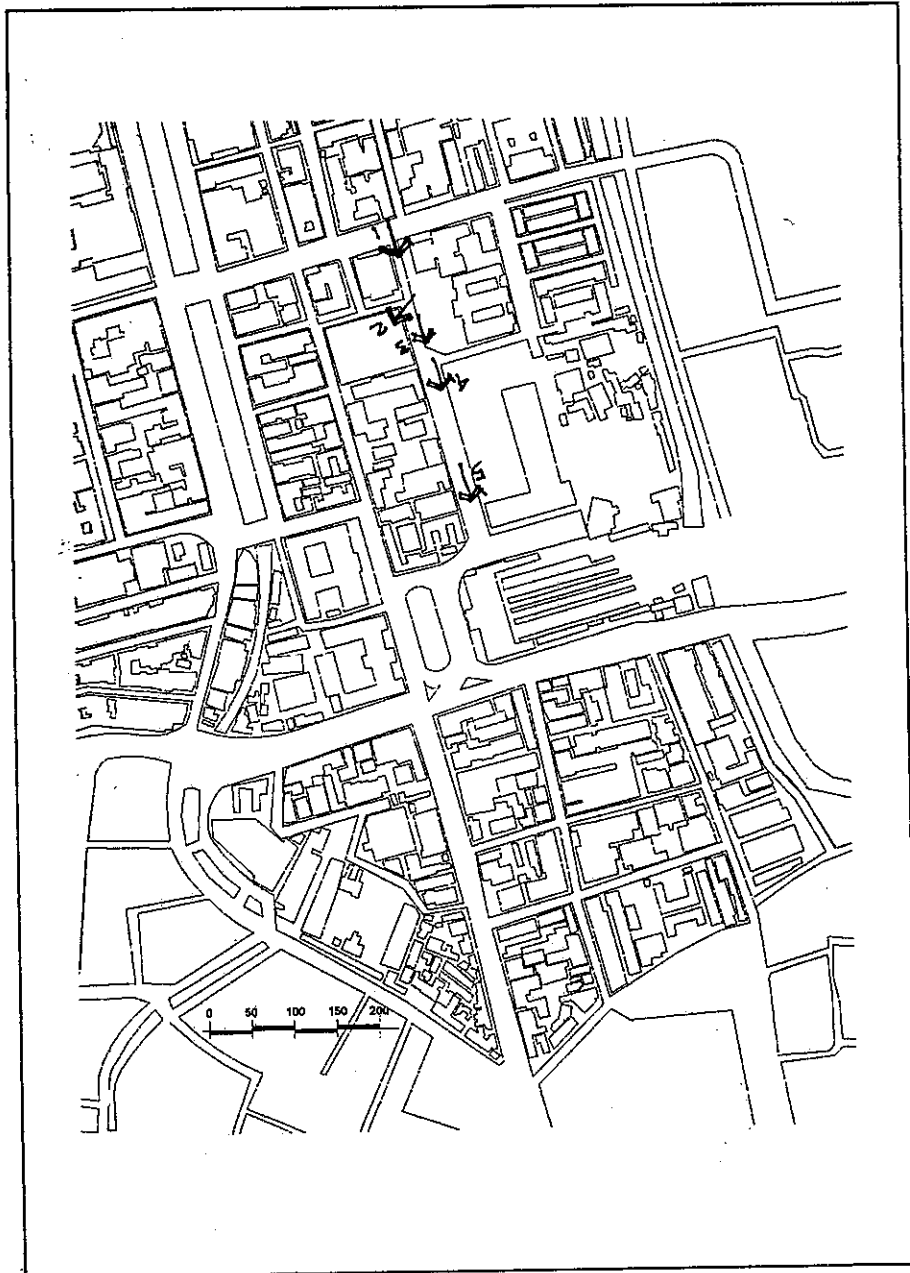


Gb. V. 38. Rangkuman penggal suasana akses ke stasiun Tawang dari arah Jembatan mBerok

Serial vision dari arah Jembatan mBerok inilah yang merupakan pemandangan umum yang dapat dinikmati oleh pengguna di masa kini, dikarenakan pengaturan sirkulasi satu arah yang memaksa pengendara kendaraan bermotor secara umum hanya melalui skenario ini saja. Di masa lalu, skenario ini diperuntukkan bagi pengamat dari arah Barat, terutama dari luar kota benteng.

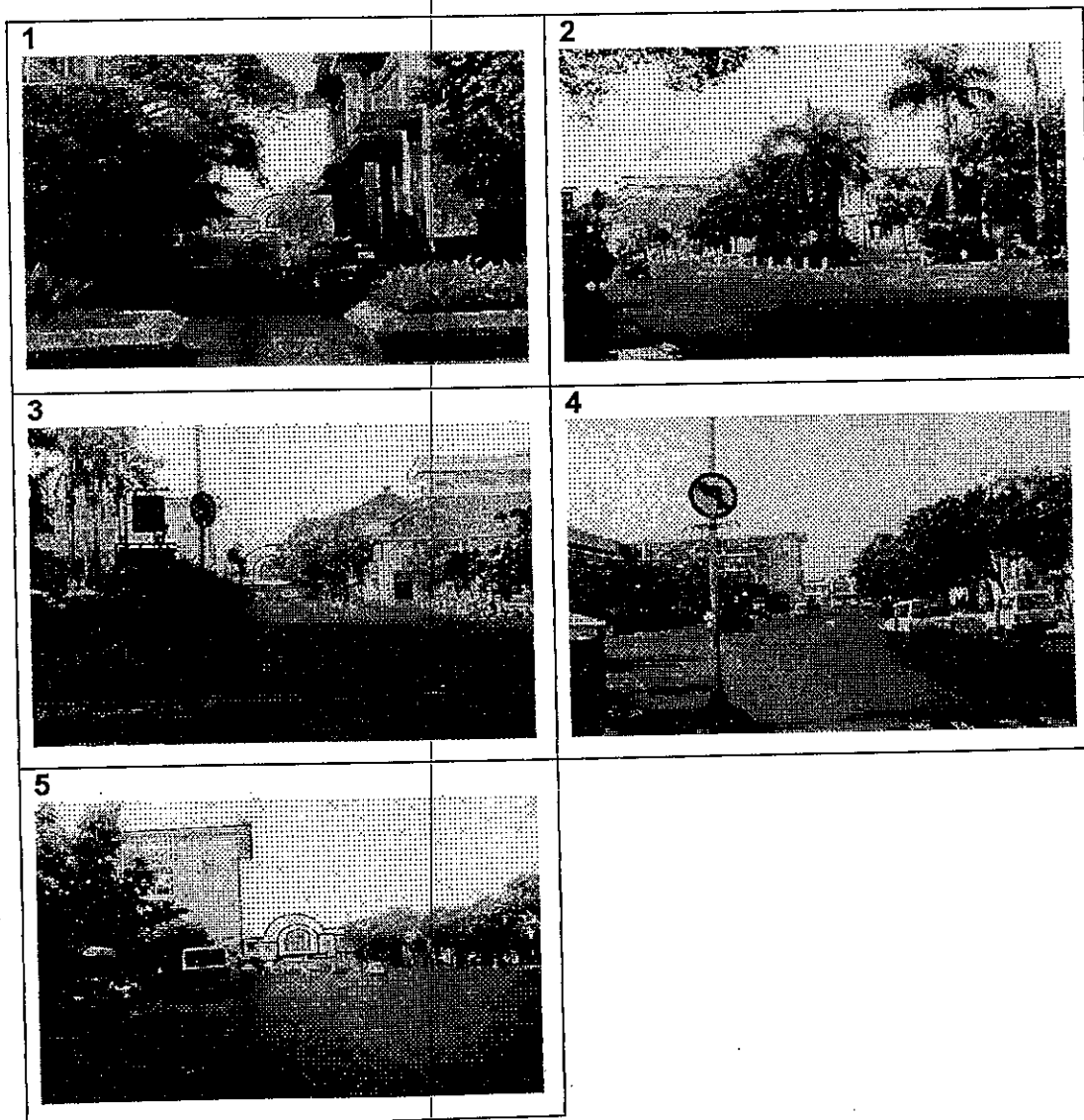
b. Serial Vision Kota Lama Jakarta – Stasiun Jakarta Kota

Serial vision yang dimaksud adalah pemandangan serial pengamat ketika melalui jalur-jalur menuju Stasiun Jakarta Kota dari berbagai arah yang mungkin di dalam kawasan Kota Lama Jakarta.

1) Serial Vision 1 (penggal Jl. Pos Kota)

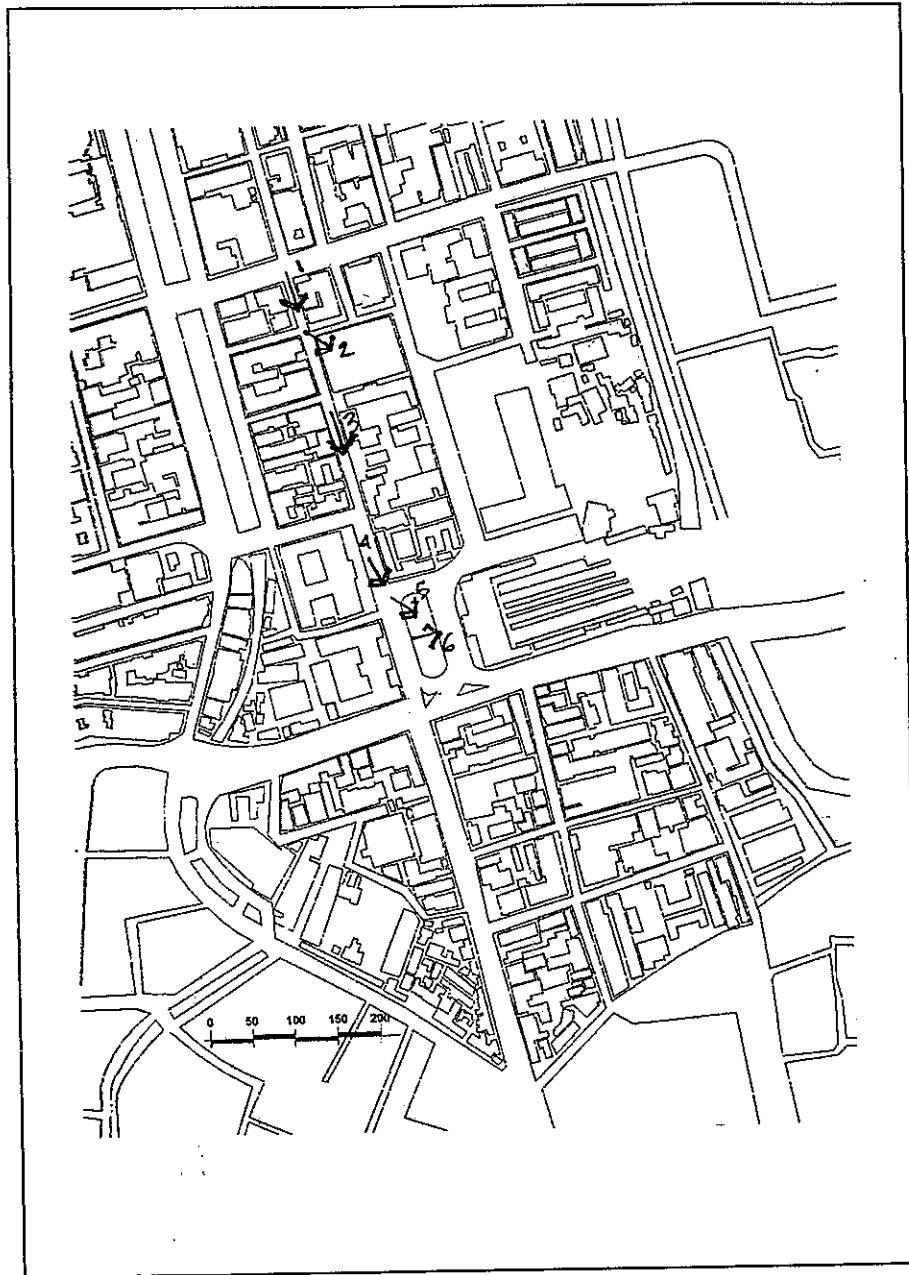
Gb. 7.39. Urutan pandangan serial penggal Jl. Pos Kota

Berikut ini adalah gambar sekuen yang berurutan sebagai sebuah serial vision di Jl. Pos Kota:



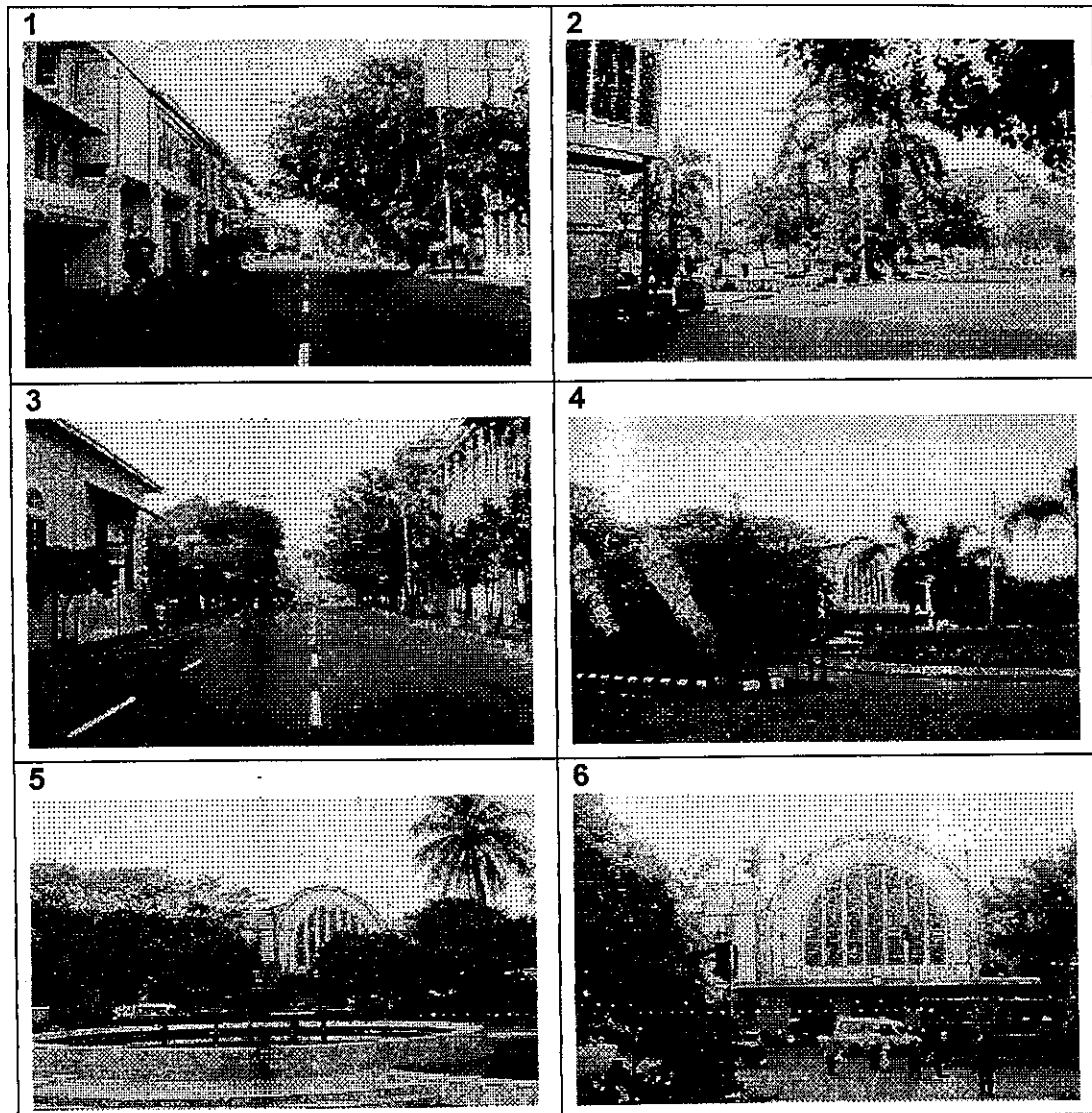
Gb. V. 40. Rangkuman penggal suasana pada penggal Jl. Pos Kota

Penggal Jl. Pos Kota merupakan penggal dengan serial vision menuju ke arah stasiun yang paling kuat, ditunjukkan dengan respon fasade bangunan stasiun sebagai pengakhiran skenario penggal jalan ini.

2) Serial Vision 2 (penggal Jl. Pintu Besar Utara)

Gb. V. 41. Urutan pandangan serial penggal Jl. Pintu Besar Utara

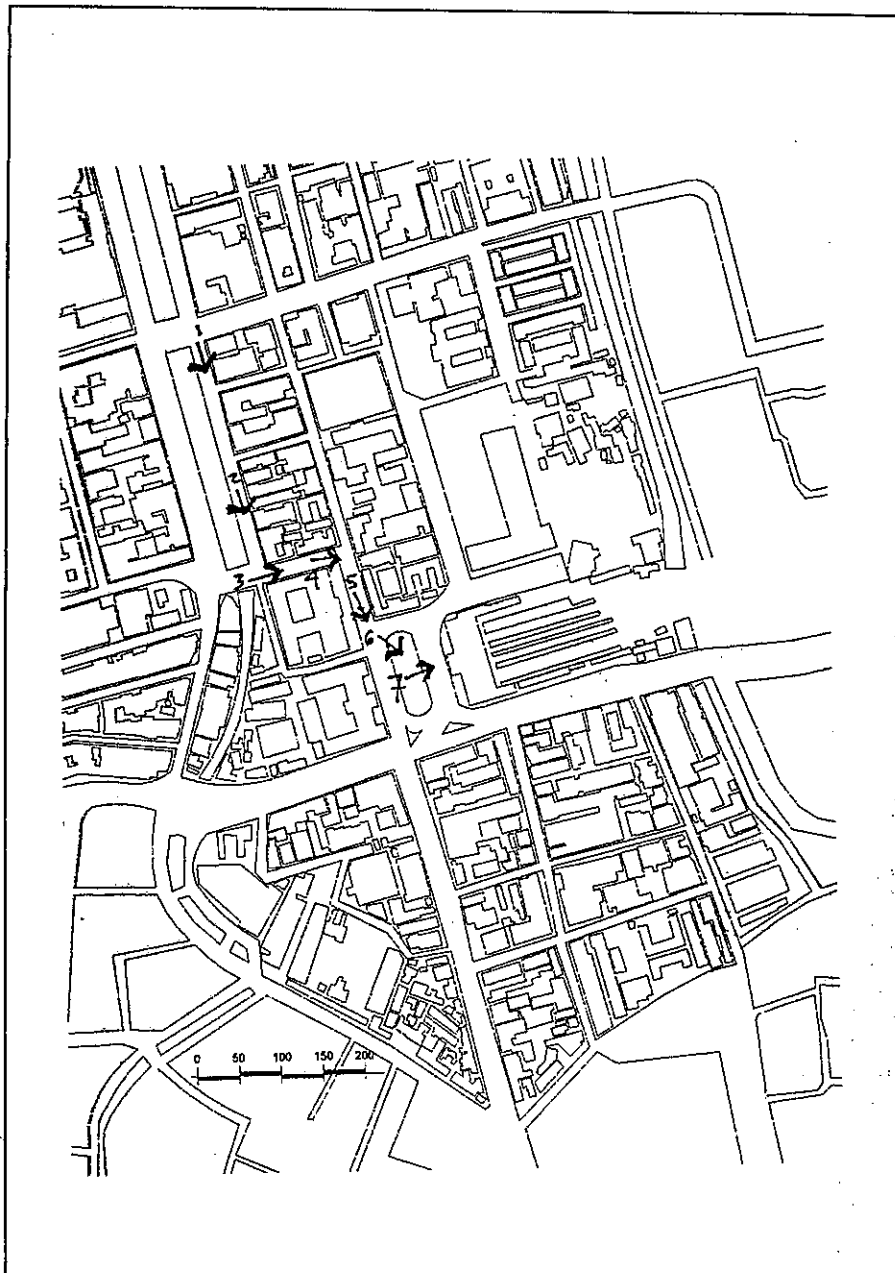
Berikut ini adalah gambar sekuen yang berurutan sebagai sebuah serial vision di Jl. Pintu Besar Utara:



Gb. V. 42. Rangkuman penggal suasana pada penggal Jl. Pintu Besar Utara

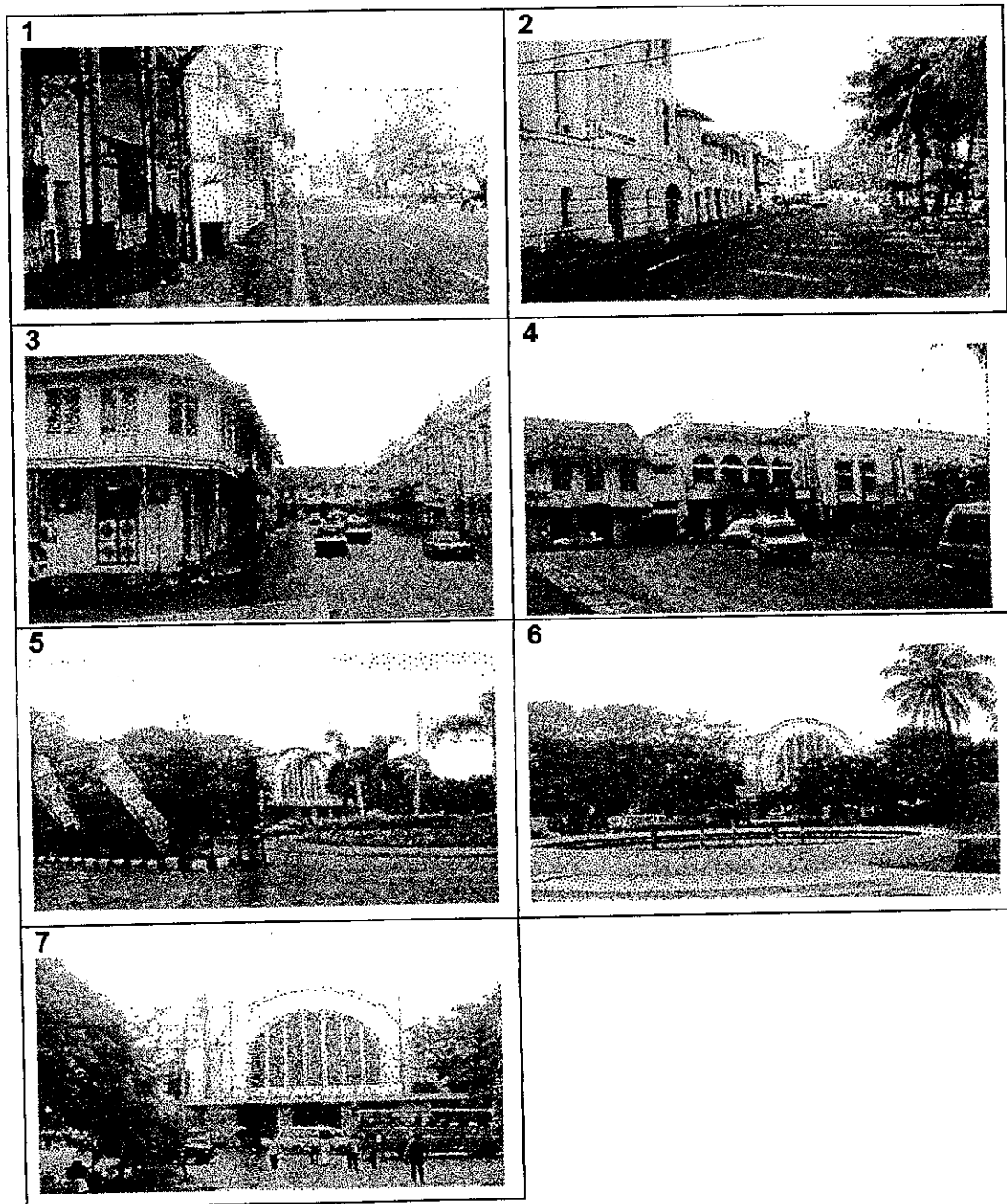
Serial vision dari Jl. Pintu Besar Utara di masa lalu merupakan pencapaian alternatif dari pusat kota benteng, namun di masa kini, skenario ini tidak bisa dinikmati pengamat dengan kendaraan bermotor, dikarenakan adanya pengaturan sirkulasi satu arah.

3) Serial Vision 3 (penggal Ji. Pintu Besar Timur)



Gb. V. 43. Urutan pandangan serial penggal Ji. Pintu Besar Timur

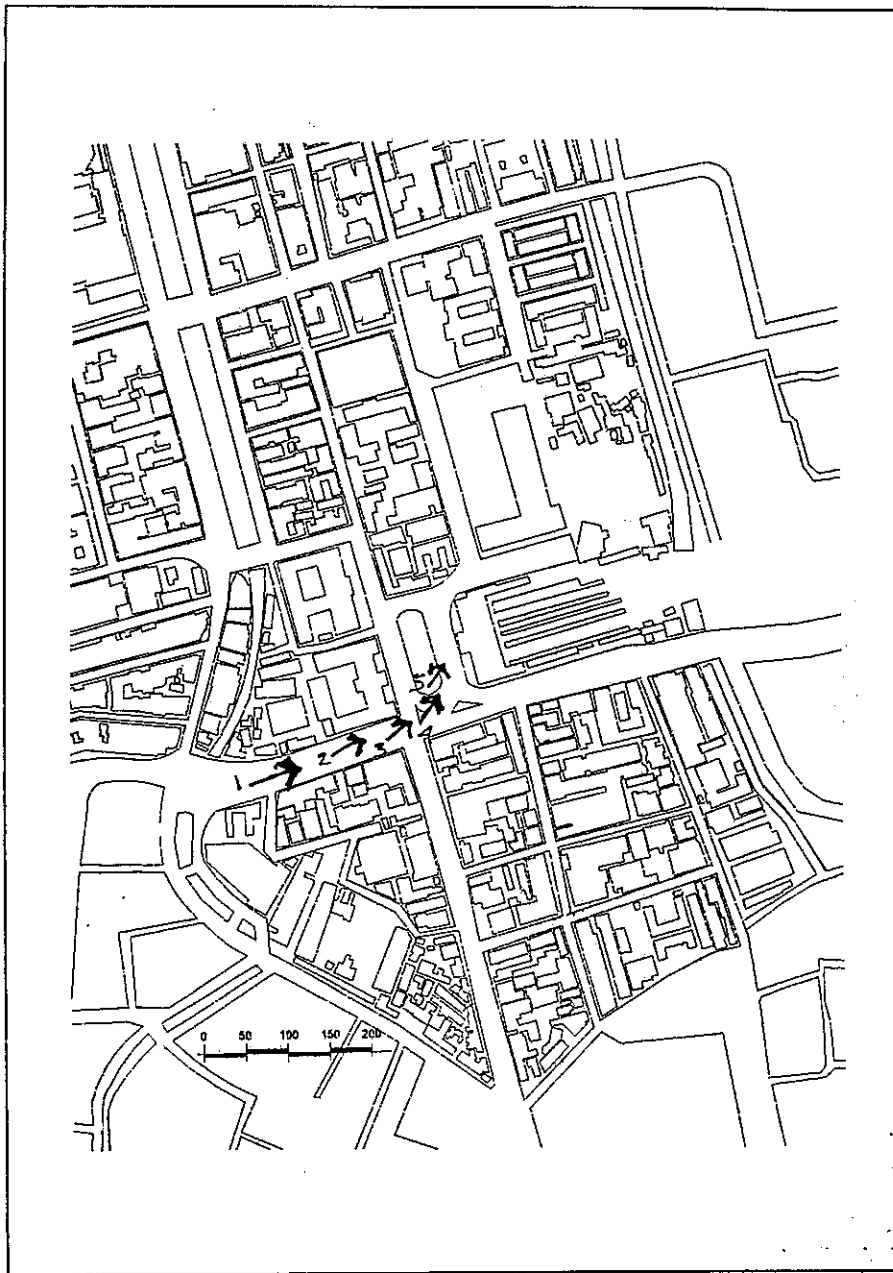
Berikut ini adalah gambar sekuen yang berurutan sebagai sebuah serial vision di Jl. Pintu Besar Timur:



Gb. V.44. Rangkuman penggal suasana pada penggal Jl. Pintu Besar Timur

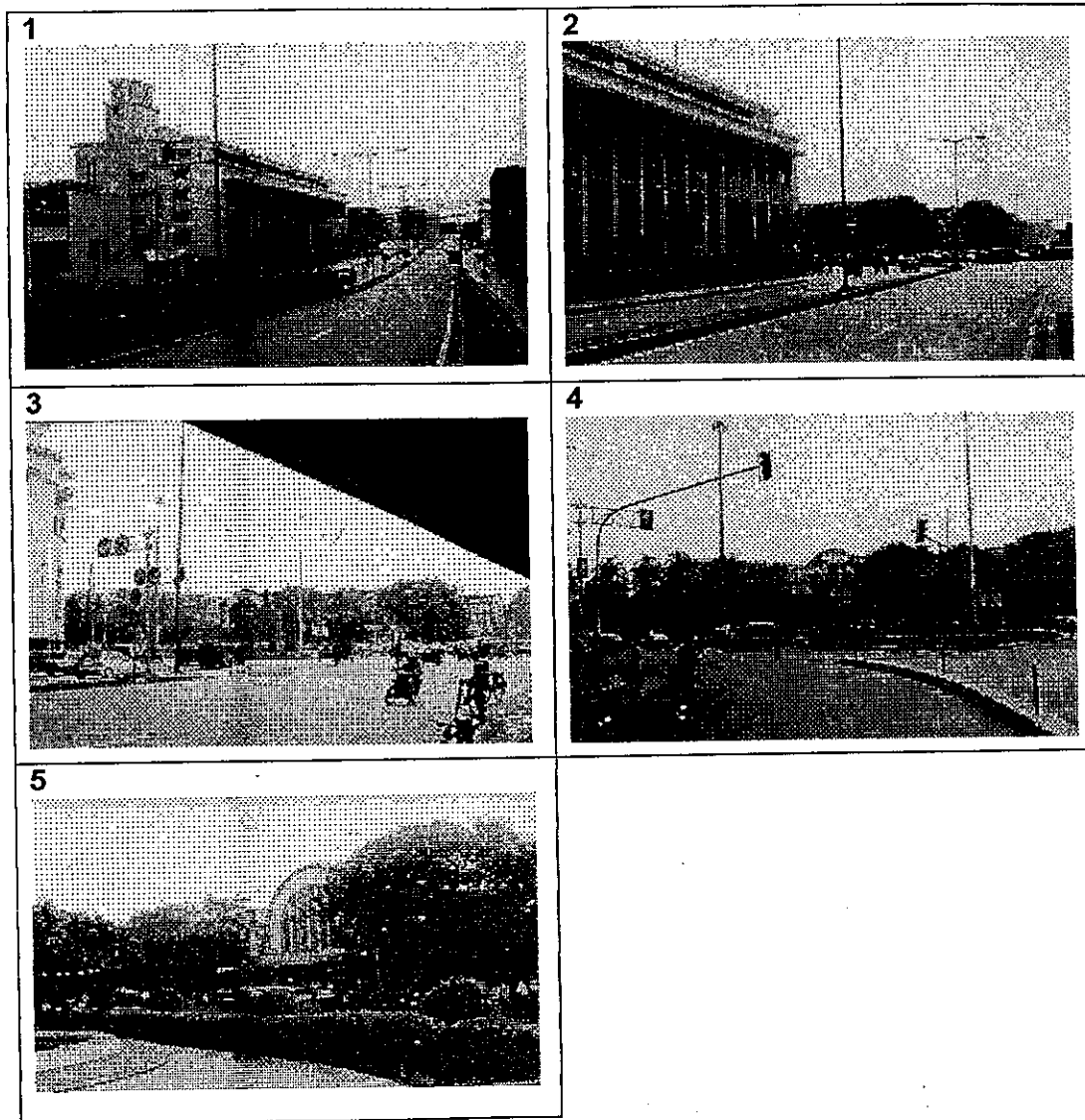
Serial vision dari Jl. Pintu Besar Timur ini cukup berkelok-kelok dan merupakan skenario pencapaian menuju stasiun dari arah Kali Besar. Skenario ini juga tidak bisa dinikmati dengan menggunakan kendaraan bermotor dikarenakan pengaturan sirkulasi satu arah.

4) Serial Vision 4 (penggal Jl. Petak Baru)



Gb. W. 45. Urutan pandangan serial penggal Jl. Petak Baru

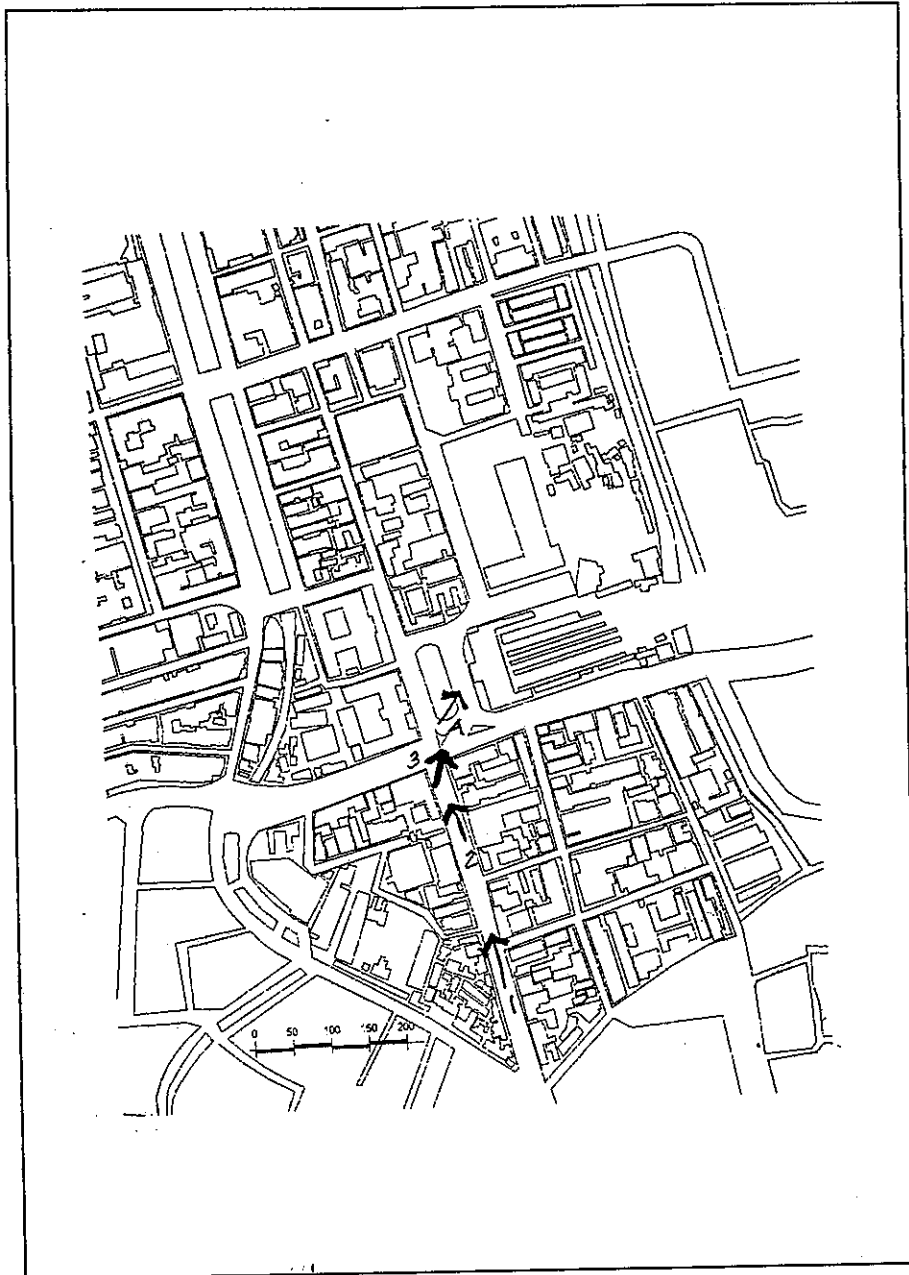
Berikut ini adalah gambar sekuen yang berurutan sebagai sebuah serial vision di Jl. Petak Baru:



Gb. V. 46. Rangkuman penggal suasana pada penggal Jl. Petak Baru

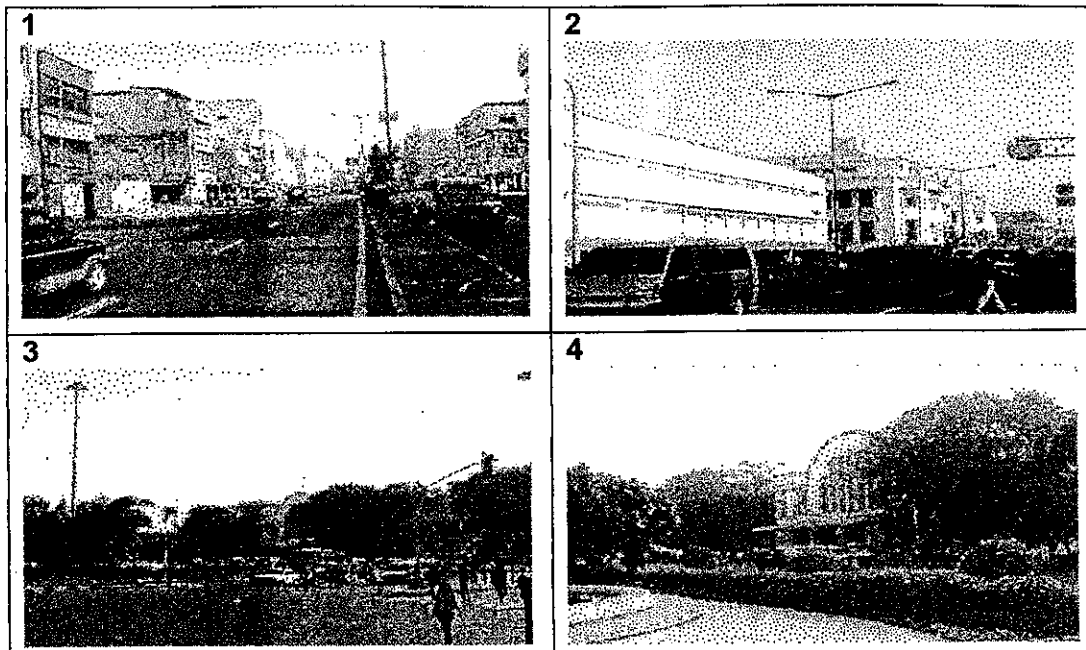
Serial vision dari arah Jl. Petak Baru sudah cukup berubah, karena ruas jalan eksisting sudah menjadi jalan layang, tetapi konsep serial vision awal masih dapat dirasakan dengan diposisikannya stasiun sebagai pengakhir pandangan, dengan latar depan taman stasiun kota.

5) Serial Vision 5 (penggal Ji. Pintu Besar Selatan)



Gb. V.47. Urutan pandangan serial penggal Ji. Pintu Besar Selatan

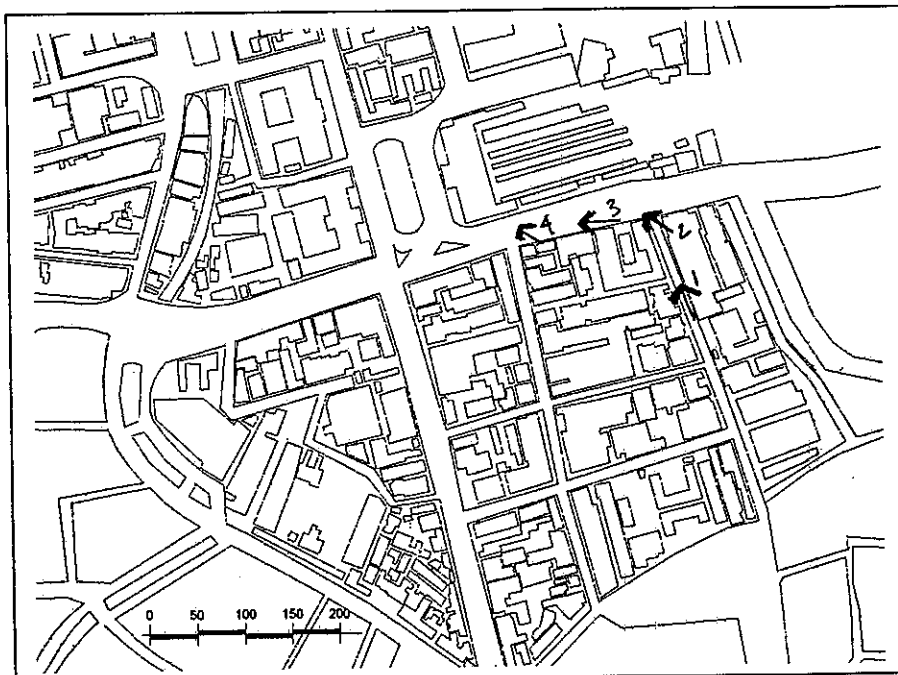
Berikut ini adalah gambar sekuen yang berurutan sebagai sebuah serial vision di Ji. Pintu Besar Selatan:



Gb. V. 48. Rangkuman penggal suasana pada penggal Jl. Pintu Besar Selatan

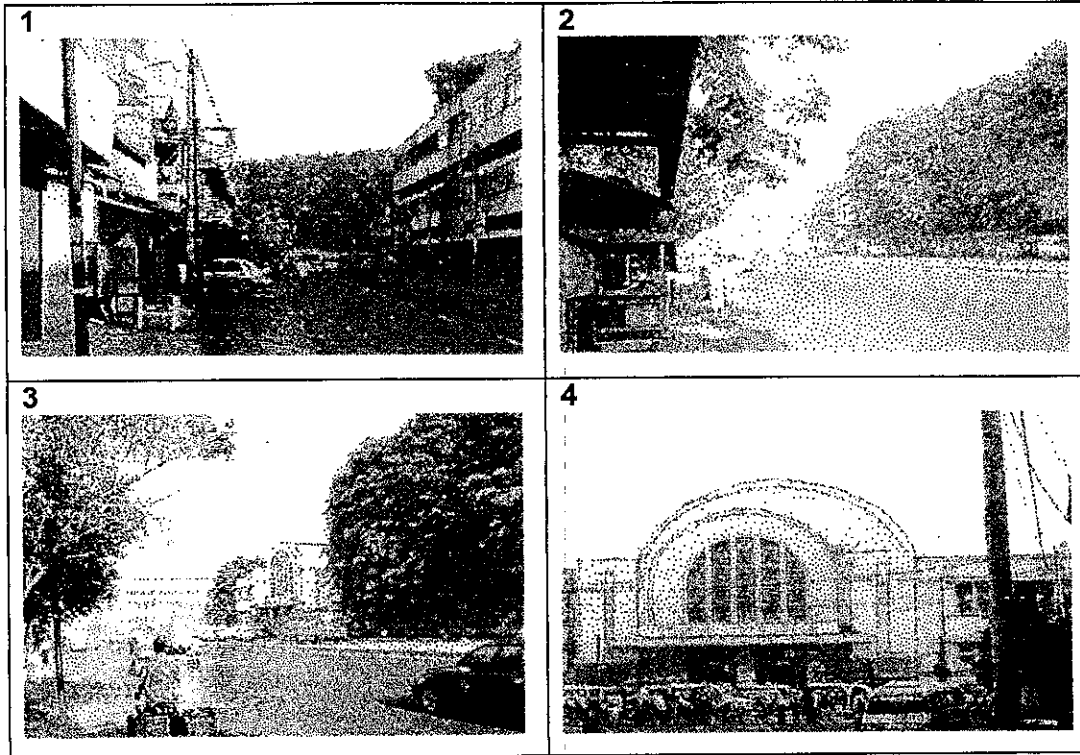
Serial vision dari arah Pintu Besar Selatan merupakan pencapaian utama dari arah Selatan, masih tetap dengan memposisikan stasiun sebagai pengakhir pandangan, dengan kualitas void yang cukup baik, dan keberadaan taman Stasiun Jakarta Kota di depan bangunan stasiun.

6) Serial Vision 6 (penggal Jl. Pinangia Timur)



Gb. V. 49. Urutan pandangan serial penggal Jl. Pinangia Timur

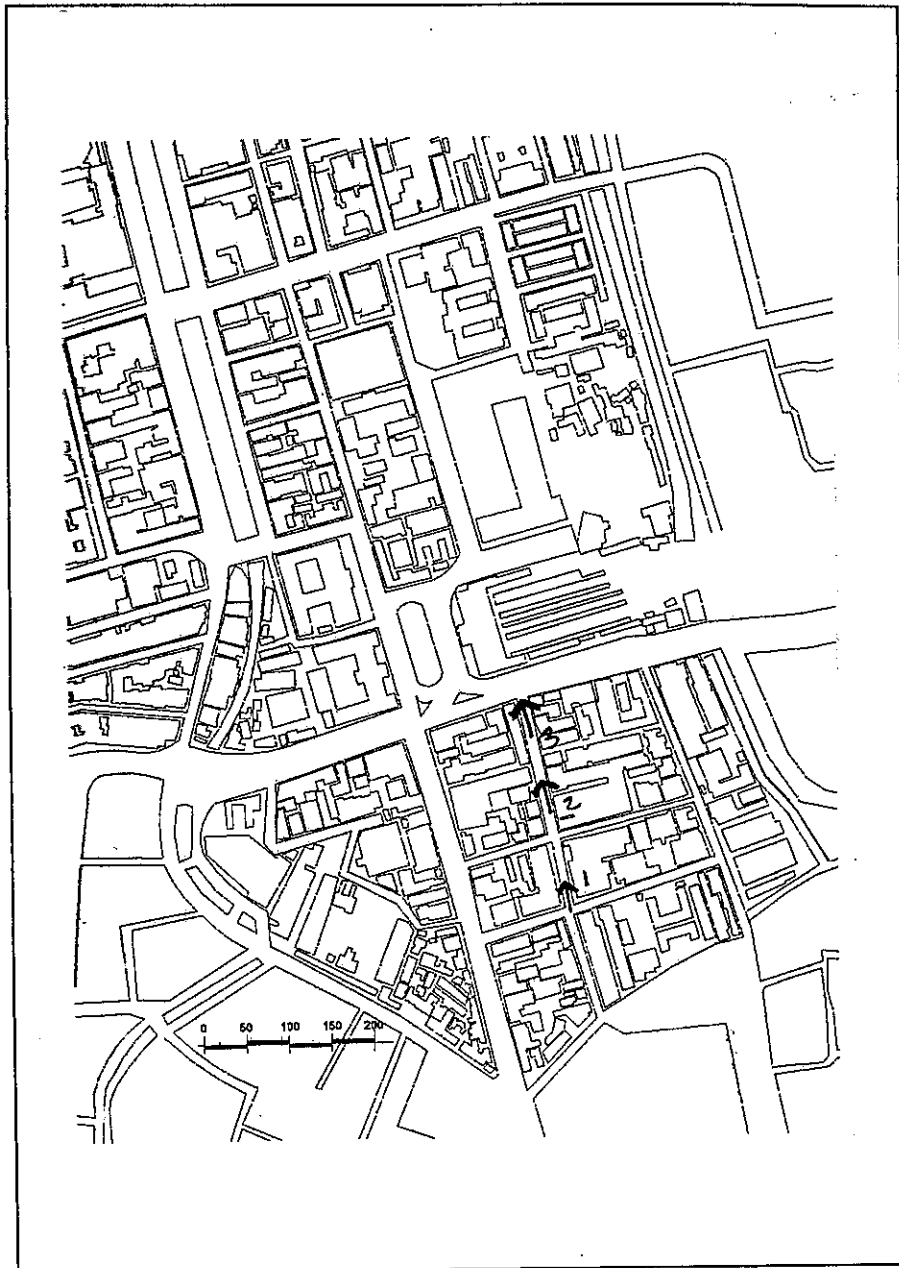
Berikut ini adalah gambar sekuen yang berurutan sebagai sebuah serial vision di Jl. Pinangsia Timur:



Gb. V. 50. Rangkuman penggal suasana pada penggal Jl. Pinangsia Timur

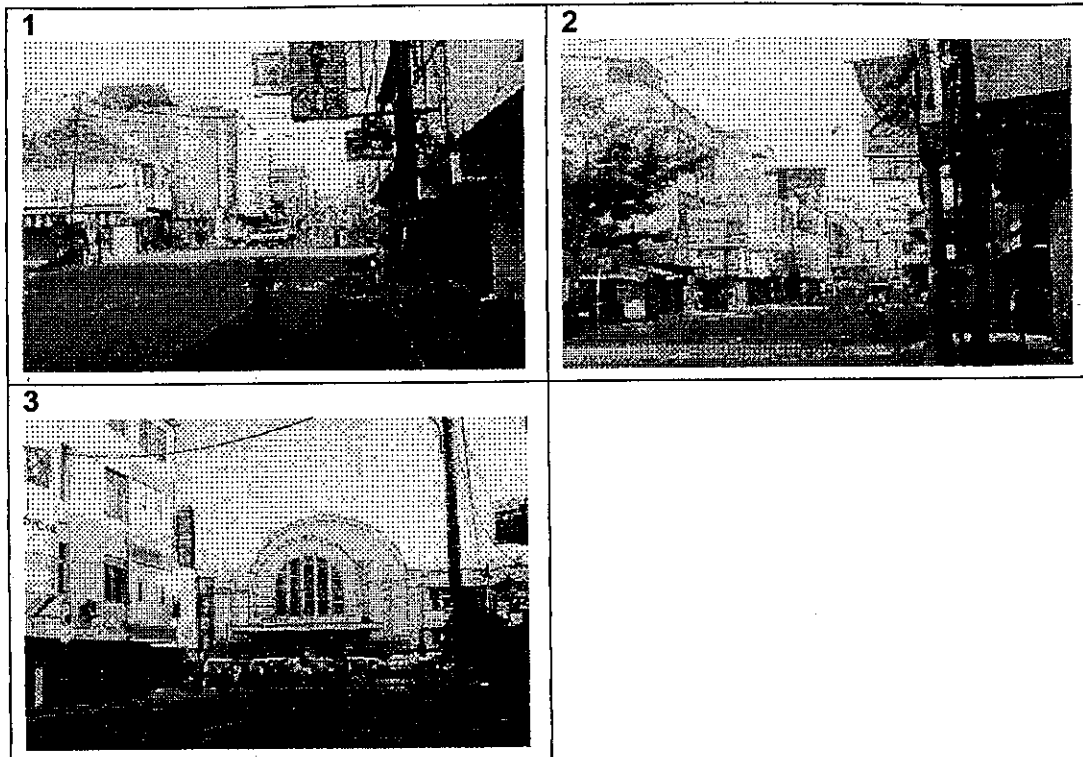
Penggal jalan ini menunjukkan skenario serial vision yang paling lemah diantara koridor-koridor lainnya, tetapi masih memposisikan fasade sekunder bangunan stasiun sebagai massa pengakhiran pandang.

7) Serial Vision 6 (penggal Jl. Pinangsia Barat)



Gb. V. 51. Urutan pandangan serial penggal Jl. Pinangsia Barat

Berikut ini adalah gambar sekuen yang berurutan sebagai sebuah serial vision di Jl. Pinangsia Barat:



Gb. V. 52. Rangkuman penggal suasana pada penggal Jl. Pinangsia Barat

Penggal Jl. Pinangsia Barat merupakan koridor terpenting kedua setelah Jl. Pos Kota, dimana koridor ini direspon langsung oleh fasade sekunder bangunan stasiun sebagai pengakhiran pandang.

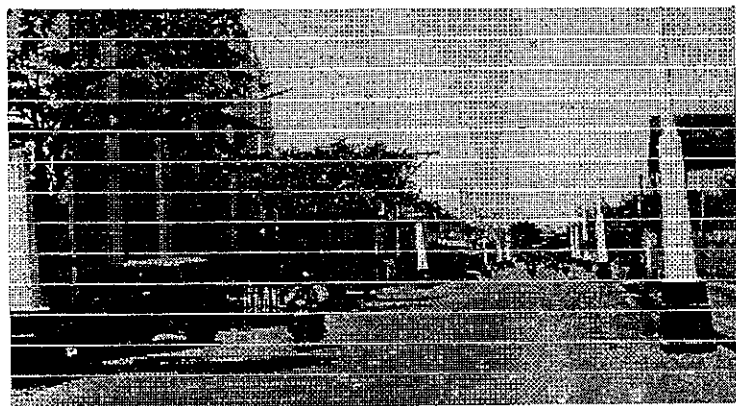
2. Kajian *Content* dan *Place* Penggal Suasana (*Sequence*)

Kajian dilakukan terhadap penggal-penggal suasana yang terekam dalam beberapa pandangan berseri (*serial vision*), dimana masing masing penggal suasana akan diuraikan kategori *content* dan *placenya* berdasarkan kerangka teori Panorama Kota (*Townscape*)

a. *Sequence* Kota Lama Semarang – Stasiun Tawang

1) Serial Vision Jl. Cendrawasih

a) Penggal Suasana 1



Gb. V. 52. Penggal Suasana 1 Jl. Cendrawasih

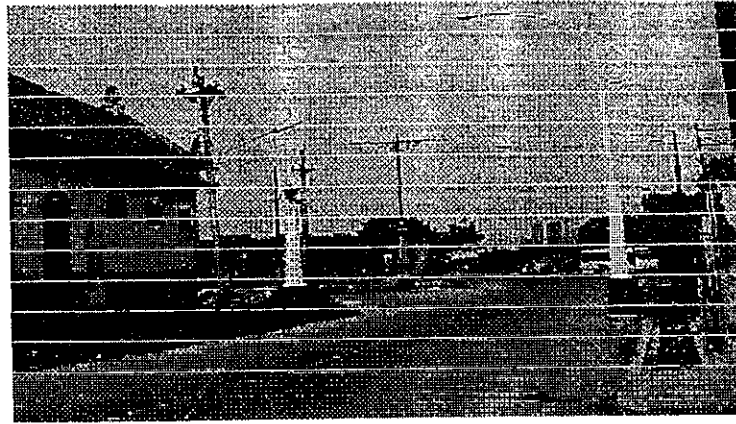
Place : Here and There

Koridor yang lurus dengan kualitas keterlingkupan yang tidak terlalu kuat, hanya menunjukkan kesan di sini dan di sana (*here and there*)

Content : Relationship

Pola paving dan penambahan elemen lampu jalan berusaha menunjukkan hubungan yang erat (*relationship*) dengan eksisting Kota Lama

b) Penggal Suasana 2



Gb. V. 53. Penggal Suasana 2 Jl. Cendrawasih

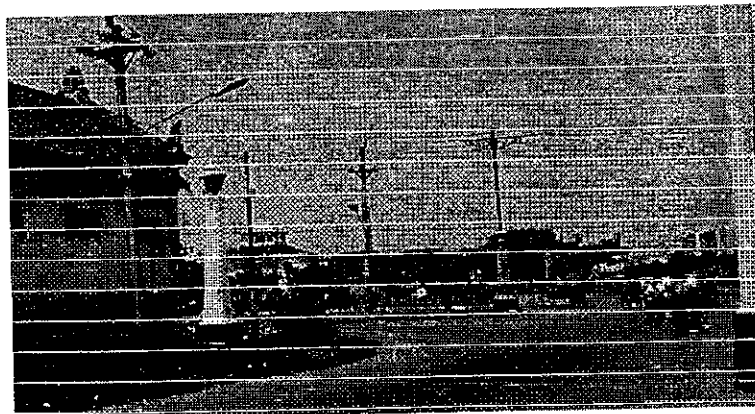
Place : Anticipation; Mistery

Menjelang akhir ujung Jl. Cendrawasih dapat terlihat sebagian massa emplasemen bangunan stasiun, tapi belum jelas betul bangunan apa yang akan terlihat (*mistery*). Dalam hal ini pengamat mempersiapkan diri untuk melihat massa bangunan utama (*anticipation*).

Content : Immediacy

Tegangan emosional pengamat karena akan segera melihat pandangan langsung ke bangunan utama dalam pergerakannya menuju stasiun.

c) Penggal Suasana 3



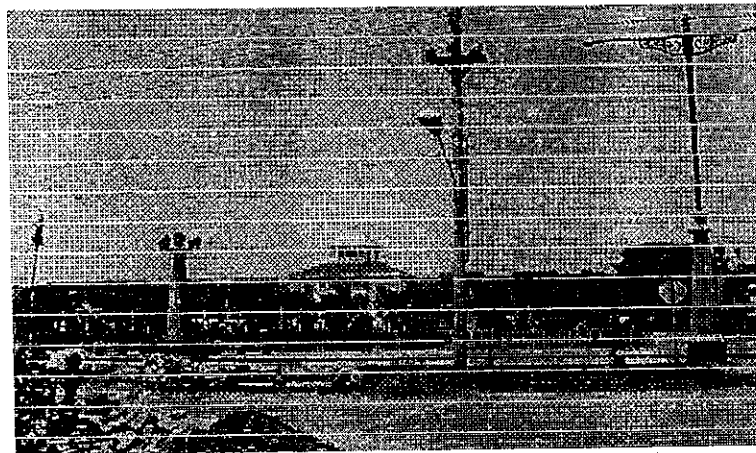
Gb. V. 54. Penggal Suasana 3 Jl. Cendrawasih

Place : Punctuation

Tepat menjelang ujung koridor, massa utama bangunan stasiun dengan kubahnya terlihat sebagai sebuah titik yang menjadi penekanan (*punctuation*) bahwa obyek ini adalah obyek yang harus dituju..

Content : Significant Object

Pengamat langsung dapat memutuskan dari kejauhan bahwa bangunan yang dilihat adalah sebuah obyek yang penting (*significant object*) di dalam kawasan.

d) Penggal Suasana 4

Gb. V. 55. Penggal Suasana 4 Jl. Cendrawasih

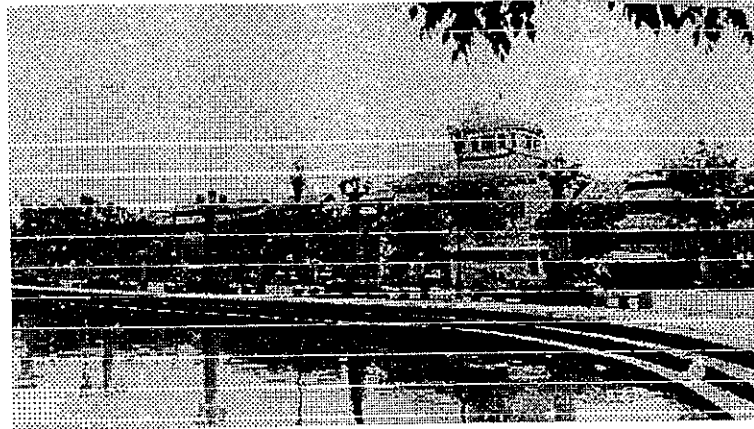
Place : Focal Point

Tepat di ujung koridor, massa utama bangunan stasiun dengan kubahnya terlihat sebagai *focal point* titik yang menjadi fokus perhatian.

Content : Building as a sculpture

Bangunan stasiun tidak hanya dipahami sebagai massa yang berdiri sendiri, melainkan sebagai sebuah *sculpture* dengan polder Tawang sebagai *foregroundnya*.

e) Penggal Suasana 5



Gb. V. 56. Penggal Suasana 5 Jl. Cendrawasih

Place : Grandiose Vista

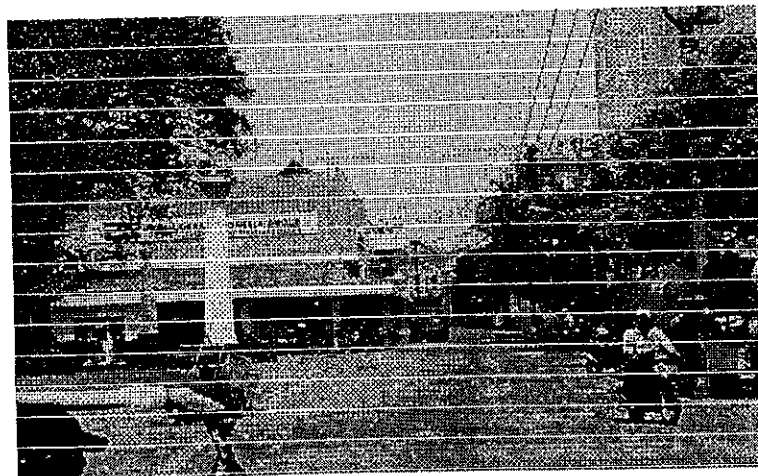
Bangunan stasiun menjadi bangunan yang cukup megah dan monumental dengan keberadaan polder Tawang di depannya.

Content : Building as a sculpture

Bangunan stasiun tidak hanya dipahami sebagai massa yang berdiri sendiri, melainkan sebagai sebuah *sculpture* dengan polder Tawang sebagai *foregroundnya*.

2) Serial Vision Jl. Perkutut

a) Penggal Suasana 1



Gb. V. 57. Penggal Suasana 1 Jl. Perkutut

Place : Mistery ; Looking into Enclosure

Dari kejauhan puncak kubah dapat terlihat, namun belum jelas bangunan apakah yang terlihat (*mistery*), dilain pihak, di depan terlihat koridor dengan keterlingkupan yang cukup kuat (*looking into enclosure*)

Content : Immediacy

Pengamat mengalami tegangan emosional, karena telah mengetahui ada bangunan yang harus dituju, namun harus melewati koridor dengan kualitas enclosure yang kuat.

b) Penggal Suasana 2



Gb. V. 58. Penggal Suasana 2 Jl. Perkutut

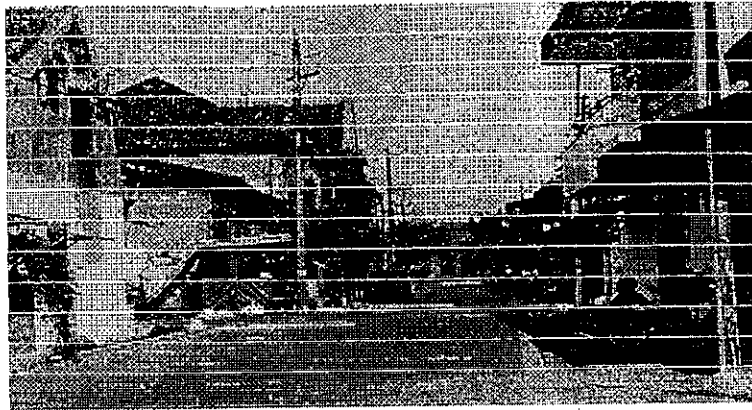
Place : Enclosure

Pengamat memasuki koridor dengan keterlingkupan (*enclosure*) yang kuat.

Content : intimacy

Suasana intim terbentuk dalam koridor yang sempit ini.

c) Penggal Suasana 3



Gb. V. 59. Penggal Suasana 3 Jl. Perkutut

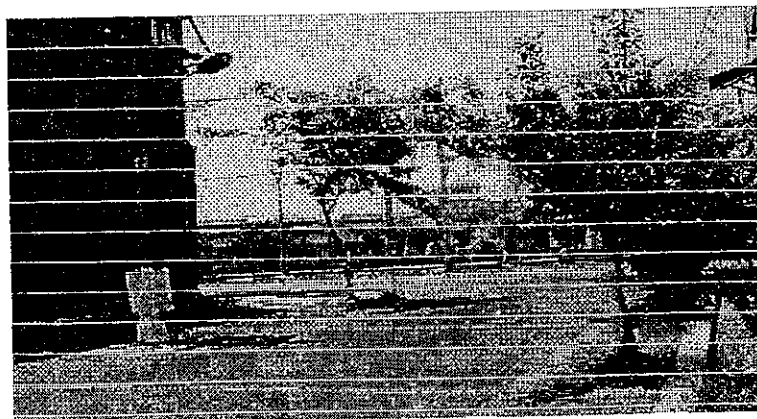
Place : Anticipation; Mistery

Menjelang akhir ujung Jl. Perkutut dapat terlihat sebagian massa emplasemen bangunan stasiun, tapi belum jelas betul bangunan apa yang akan terlihat (*mistery*). Dalam hal ini pengamat mempersiapkan diri untuk melihat massa bangunan utama (*anticipation*).

Content : Immediacy

Tegangan emosional pengamat karena akan segera melihat pandangan langsung ke bangunan utama dalam pergerakannya menuju stasiun.

d) Penggal Suasana 4



Gb. V. 60. Penggal Suasana 4 Jl. Perkutut

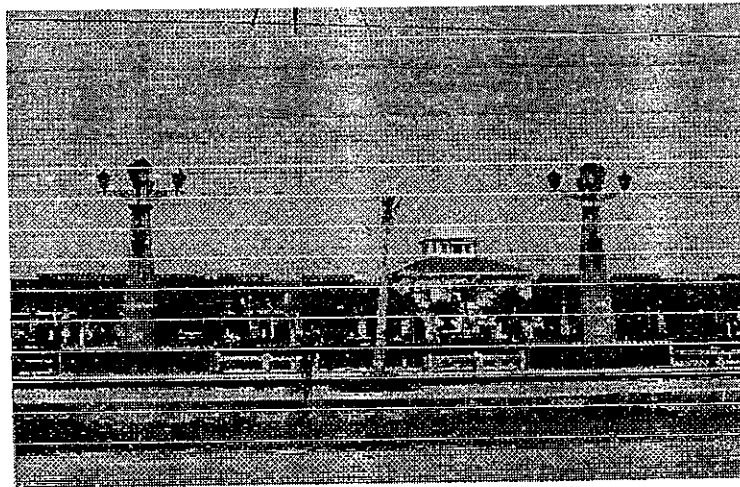
Place : Focal Point

Tepat di ujung koridor, massa utama bangunan stasiun dengan kubahnya terlihat sebagai *focal point*/ titik yang menjadi fokus perhatian.

Content : Building as a sculpture

Bangunan stasiun tidak hanya dipahami sebagai massa yang berdiri sendiri, melainkan sebagai sebuah *sculpture* dengan polder Tawang sebagai *foregroundnya*

e) Penggal Suasana 5



Gb. V. 61. Penggal Suasana 5 Jl. Perkutut

Place : Grandiose Vista

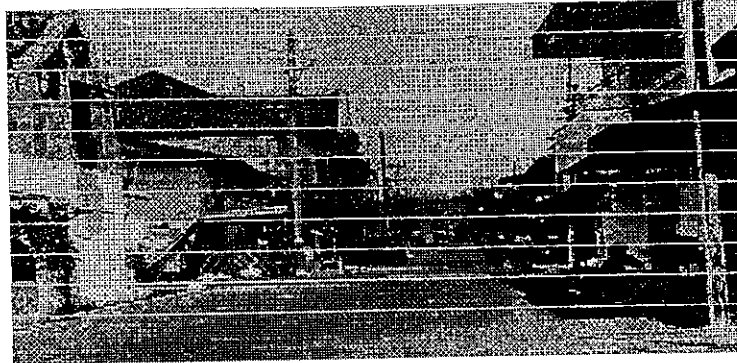
Bangunan stasiun menjadi bangunan yang cukup megah dan monumental dengan keberadaan polder Tawang di depannya.

Content : Building as a sculpture

Bangunan stasiun tidak hanya dipahami sebagai massa yang berdiri sendiri, melainkan sebagai sebuah *sculpture* dengan polder Tawang sebagai *foregroundnya*.

3) Serial Vision Jl. Kedasih

a) Penggal Suasana 1



Gb. V. 62. Penggal Suasana 1 Jl. Kedasih

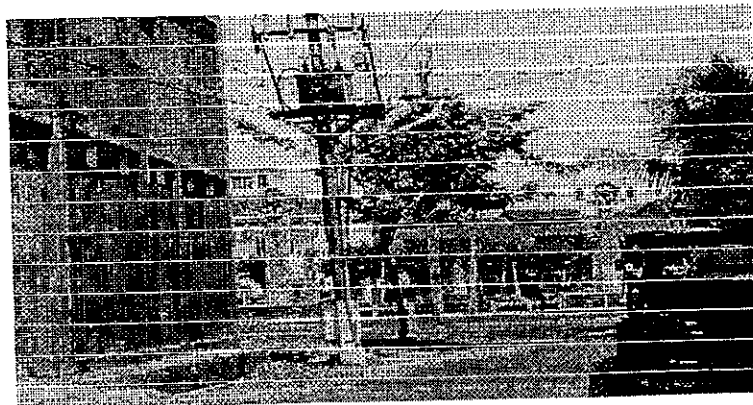
Place : Anticipation; Mistery

Menjelang akhir ujung Jl. Kedasih dapat terlihat sebagian massa emplasemen bangunan stasiun, tapi belum jelas betul bangunan apa yang akan terlihat (*mistery*). Dalam hal ini pengamat mempersiapkan diri untuk melihat massa bangunan utama (*anticipation*).

Content : Immediacy

Tegangan emosional pengamat karena akan segera melihat pandangan langsung ke bangunan utama dalam pergerakannya menuju stasiun.

b) Penggal Suasana 2



Gb. V. 63. Penggal Suasana 2 Jl. Kedasih

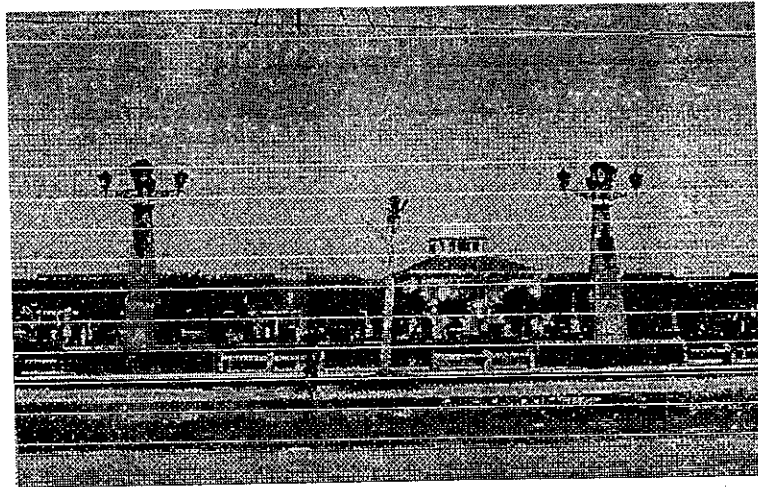
Place : Mistery

Menjelang akhir ujung Jl. Kedasih dapat terlihat sebagian massa bangunan utama gedung stasiun, tapi belum jelas betul bangunan apa yang akan terlihat, karena belum sepenuhnya nampak (*mistery*).

Content : Immediacy

Tegangan emosional pengamat memuncak karena akan segera melihat pandangan langsung ke bangunan utama dalam pergerakannya menuju stasiun.

c) Penggal Suasana 3



Gb. V. 64. Penggal Suasana 3 Jl. Kedasih

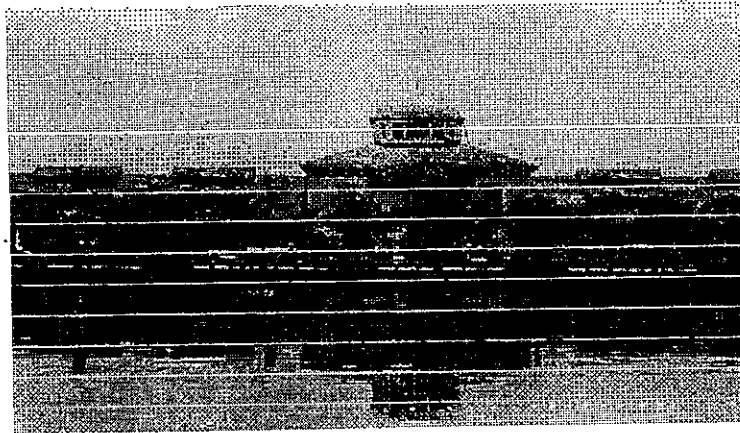
Place : Focal Point; Closed Vista

Tepat di ujung koridor, massa utama bangunan stasiun dengan kubahnya terlihat sebagai *focal point* titik yang menjadi fokus perhatian. Secara keseluruhan massa stasiun beserta emplasemennya merupakan massa yang mengakhiri pandangan (*closed vista*) dari koridor ini.

Content : Building as a sculpture

Bangunan stasiun tidak hanya dipahami sebagai massa yang berdiri sendiri, melainkan sebagai sebuah *sculpture* dengan polder Tawang sebagai *foregroundnya*

d) Penggal Suasana 4



Gb. V. 65. Penggal Suasana 4 Jl. Kedasih

Place : Grandiose Vista

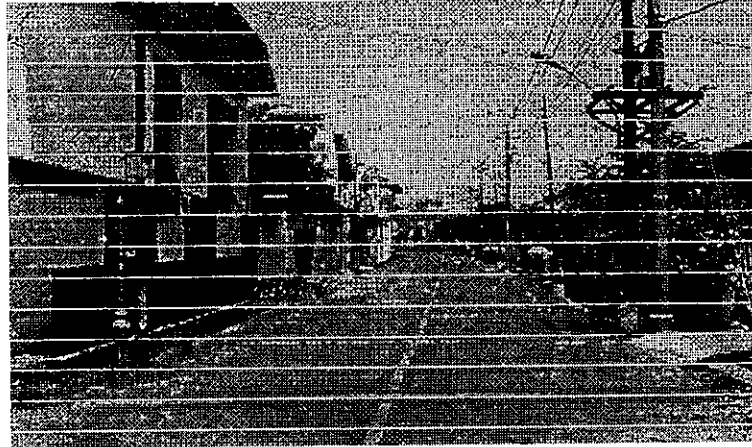
Bangunan stasiun menjadi bangunan yang cukup megah dan monumental dengan keberadaan polder Tawang di depannya.

Content : Building as a sculpture

Dengan Polder didepannya, secara utuh, bangunan stasiun dan ruang terbuka Polder Tawang dapat dipahami pengamat sebagai sebuah *sculpture* kota.

4) Serial Vision Jl. Nuri

a) Penggal Suasana 1



Gb. V. 66. Penggal Suasana 1 Jl. Nuri

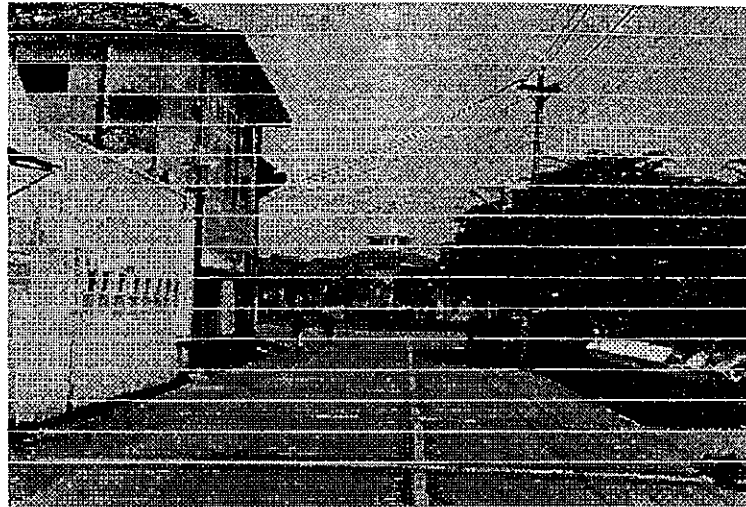
Place : Pin Pointing

Koridor Jl. Nuri merupakan koridor terkuat yang langsung meneruskan pandangan ke massa bangunan stasiun. Pandangan memusat (*Pin Pointing*) ini menjadikan koridor ini sebagai salah satu koridor yang penting dalam kawasan ini.

Content : Geometry; Relationship

Koridor Jl. Nuri membentuk garis sumbu yang kuat sebagai salah satu unsur geometris. Kontinuitas hubungan koridor dengan stasiun terjaga dengan baik karena bangunan stasiun selalu terlihat sepanjang koridor ini.

b) Penggal Suasana 2



Gb. V. 67. Penggal Suasana 2 Jl. Nuri

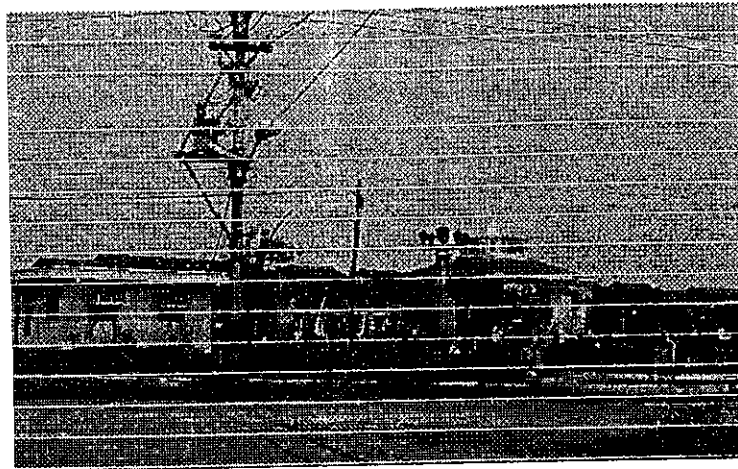
Place : Focal Point; Closed Vista

Tepat di ujung koridor, massa utama bangunan stasiun dengan kubahnya terlihat sebagai *focal point*/ titik yang menjadi fokus perhatian. Secara keseluruhan massa stasiun beserta emplasemennya merupakan massa yang mengakhiri pandangan (*closed vista*) dari koridor ini.

Content : Building as a sculpture

Bangunan stasiun tidak hanya dipahami sebagai massa yang berdiri sendiri, melainkan sebagai sebuah *sculpture* dengan polder Tawang sebagai *foregroundnya*

c) Penggal Suasana 3



Gb. V. 68. Penggal Suasana 3 Jl. Nuri

Place : Focal Point

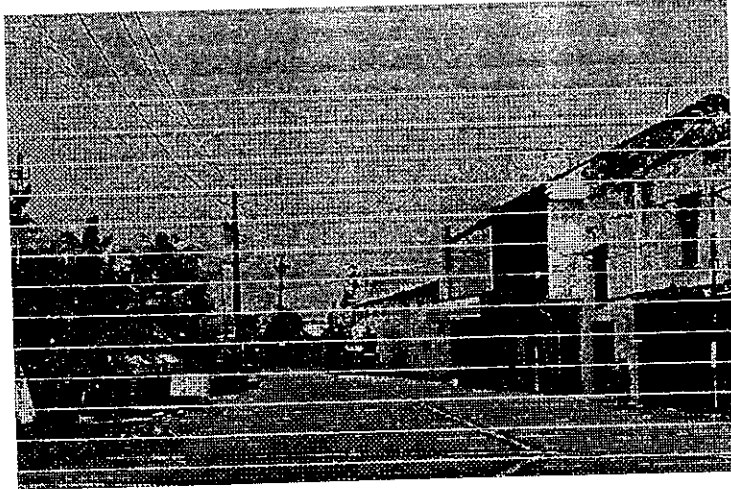
Tepat di ujung koridor, massa utama bangunan stasiun dengan kubahnya terlihat sebagai *focal point* titik yang menjadi fokus perhatian. Namun sayangnya terdapat beberapa jaringan utilitas yang terpasang tidak terencana, yang mengaburkan makna bangunan stasiun sebagai *focal point* dari koridor ini

Content : Building as a sculpture

Bangunan stasiun tidak hanya dipahami sebagai massa yang berdiri sendiri, melainkan sebagai sebuah *sculpture* dengan polder Tawang sebagai *foregroundnya*

5) Serial Vision Jl. Merpati

a) Penggal Suasana 1



Gb. V. 69. Penggal Suasana 1 Jl. Merpati

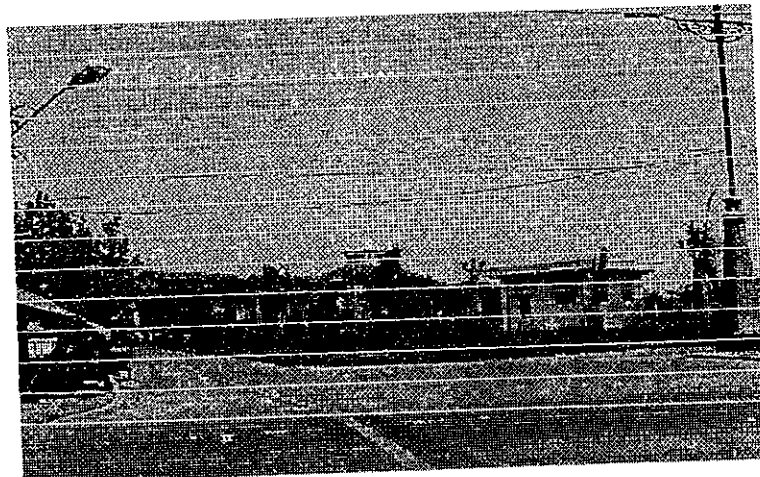
Place : Deflection

Koridor ini terdefleksi oleh massa bangunan yang justru menjauh dari arah menuju ke stasiun

Content : Distortion

Pergerakan visual menjadi bias/ terdistorsi karena sama sekali tidak ada tanda-tanda akan menuju ke arah stasiun

b) Penggal Suasana 2



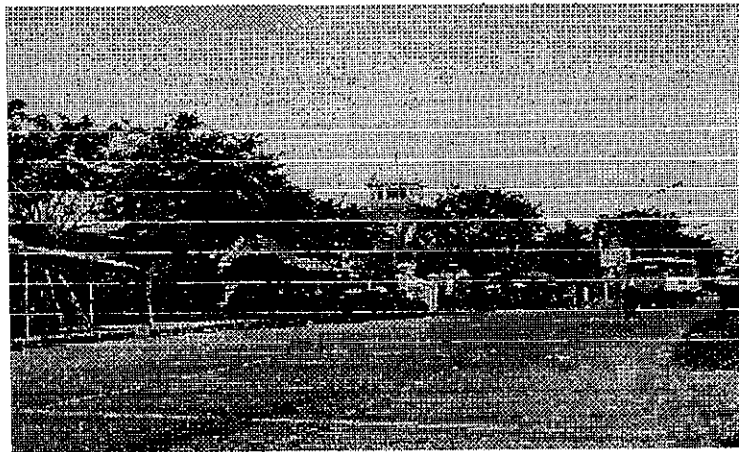
Gb. V. 70. Penggal Suasana 2 Jl. Merpati

Place : Focal Point

Tepat di ujung koridor, massa utama bangunan stasiun dengan kubahnya terlihat sebagai *focal point* titik yang menjadi fokus perhatian.

Content : Immediacy

Setelah seakan-akan menjauh, di ujung koridor pengamat mendapatkan tegangan emosi karena tiba-tiba massa bangunan stasiun tetap terlihat.

c) Penggal Suasana 3

Gb. V. 71. Penggal Suasana 3 Jl. Merpati

Place : Screened Vista

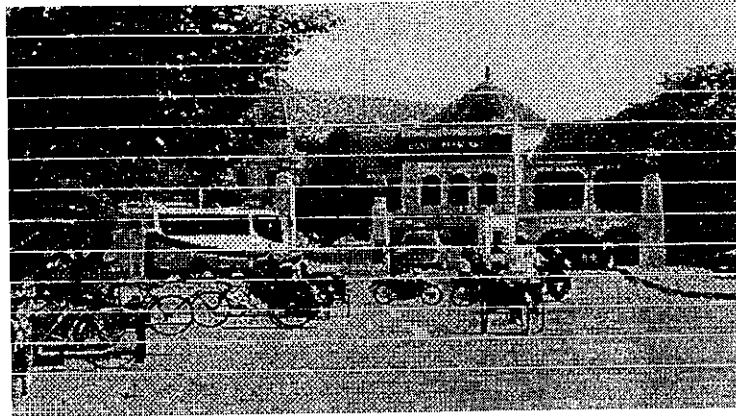
Mendekati bangunan stasiun, pengamat justru mendapati bahwa pandangannya terhalang oleh pepohonan di dalam kompleks stasiun. Hanya Kubah stasiun yang terlihat jelas.

Content : Trees Incorporated

Pepohonan di dalam kompleks stasiun mengurangi kesan kering dan kaku, tetapi dalam beberapa hal justru menghalangi pandangan dari arah Barat.

6) Serial Vision dari arah Jembatan mBerok

a) Penggal Suasana 1



Gb. V. 72. Penggal Suasana 1 dari Jembatan mBerok

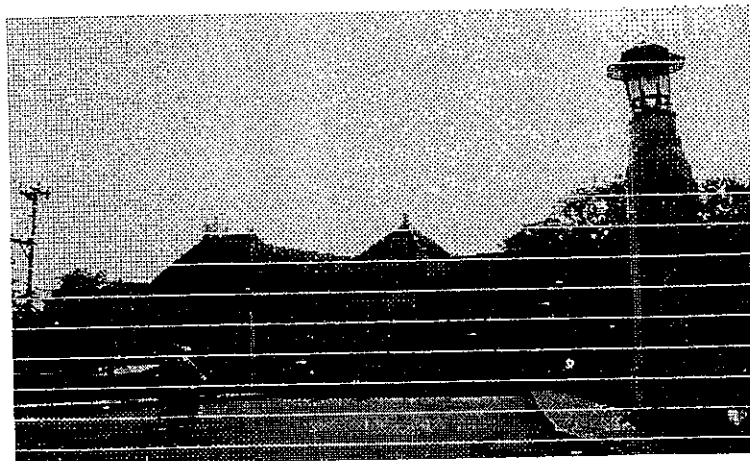
Place : Hereness and Thereeness

Dari arah luar Kota Lama, dapat dilihat bahwa terdapat kesan "saya disini (diluar Kota Lama) dan saya akan kesana (masuk Kota Lama)".

Content : Significant Object

Jembatan mBerok menjadi obyek yang penting, yang akan menghubungkan kawasan di dalam Kota Lama dan di luar Kota Lama.

b) Penggal Suasana 2



Gb. V. 73. Penggal Suasana 2 dari Jembatan mBerok

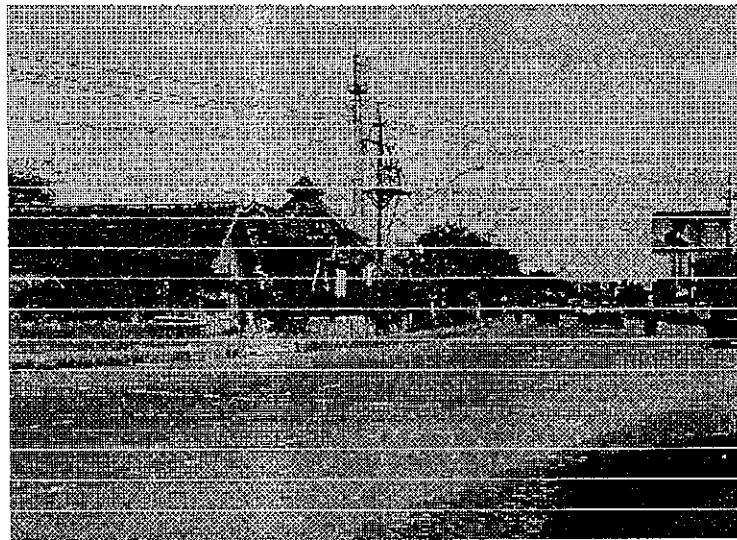
Place : Deflection

Massa bangunan Bank Mandiri (eks bank exim) di belakang jembatan mBerok memantulkan pergerakan dan pandangan menuju ke arah stasiun Tawang.

Content : Seeing in Detail

Mendekati Jembatan mBerok, pengamat dapat memperhatikan detail bangunan jembatan yang menghubungkan kedua kawasan melalui Kali Semarang.

c) Penggal Suasana 3



Gb. V. 74. Penggal Suasana 3 dari Jembatan mBerok

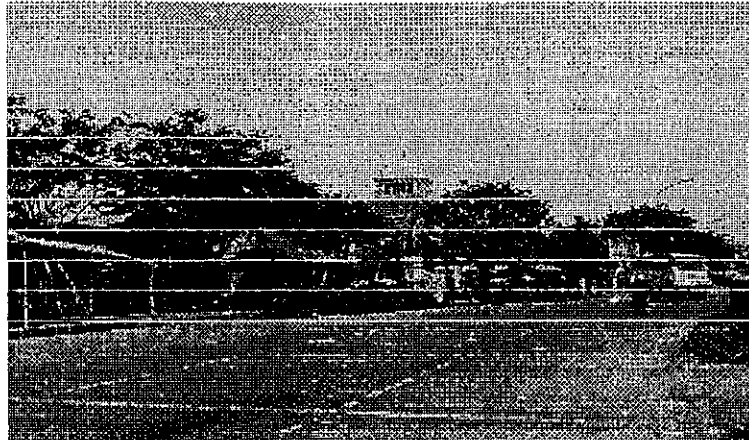
Place : Anticipation; Mystery

Dari kejauhan terlihat massa bangunan penunjang stasiun, tetapi bukan bangunan stasiun itu sendiri. Bangunan stasiun samasekali belum terlihat, dan pengamat bersiap-siap untuk mengantisipasinya.

Content : Immediacy

Timbul tegangan emosi karena diharapkan telah dapat melihat sedikit dari bangunan stasiun, tetapi tidak terjadi.

d) Penggal Suasana 4



Gb. V. 75. Penggal Suasana 4 dari Jembatan mBerok

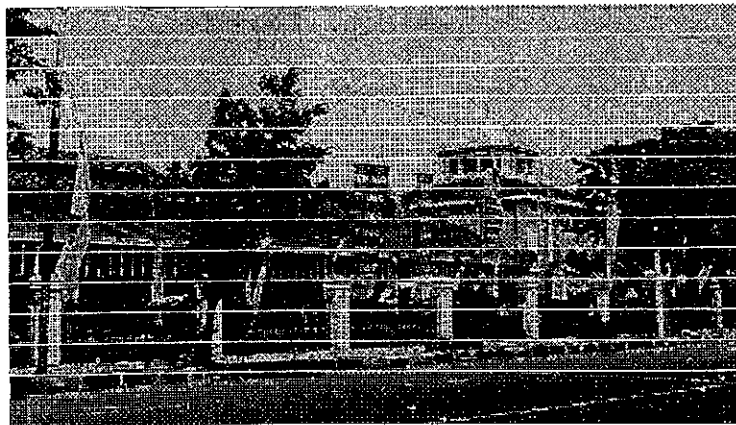
Place : Screened Vista

Mendekati bangunan stasiun, pengamat justru mendapati bahwa pandangannya terhalang oleh pepohonan di dalam kompleks stasiun. Hanya Kubah stasiun yang terlihat jelas.

Content : Trees Incorporated

Pepohonan di dalam kompleks stasiun mengurangi kesan kering dan kaku, tetapi dalam beberapa hal justru menghalangi pandangan dari arah Barat.

e) Penggal Suasana 5



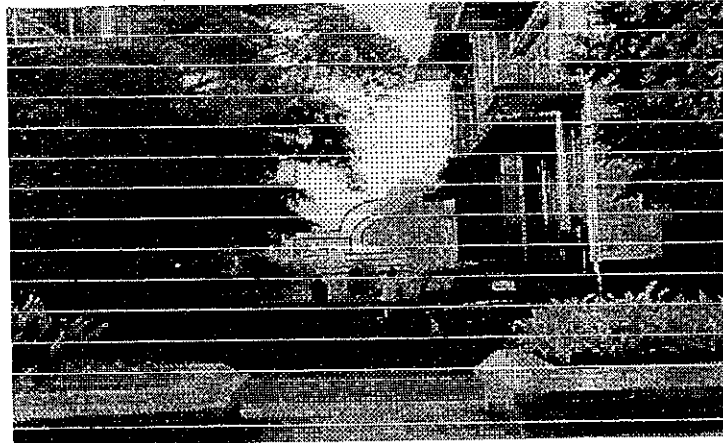
Gb. V. 76. Penggal Suasana 5 dari Jembatan mBerok

Place : Focal Point

Bangunan stasiun terlihat sebagai obyek yang menjadi titik fokus dari pergerakan visual (*focal point*) dalam kawasan.

Content : Building as a Sculpture

Bangunan stasiun terlihat sebagai sebuah sculpture kawasan, dimana kubah stasiun lebih dominan terhadap emplasemennya.

b. Sequence Kota Lama Jakarta – Stasiun Jakarta Kota**1) Serial Vision Jl. Pos Kota****a) Penggal Suasana 1**

Gb. V. 77. Penggal Suasana 1 Jl. Pos Kota

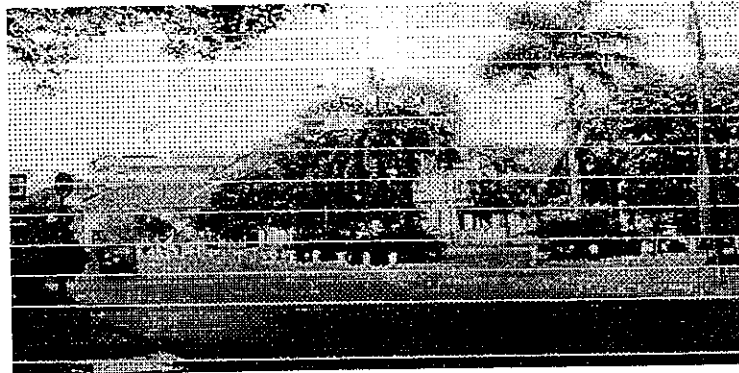
Place : Enclosure, Pin Pointing

Gedung Kantor Pos dan barisan pohon di ruas jalan ini memperkuat kesan keterlingkupan ketika memasuki Jl. Pos Kota. Koridor ini memusat ke satu titik (*pinpointing*) dengan entrance utara bangunan stasiun sebagai titik pusatnya.

Content : Immediacy, Trees Incorporated

Pengamat dari kejauhan sudah terasah emosinya ketika terlihat massa bangunan stasiun menanti di ujung koridor. Kerimbunan pepohonan di ujung penggal jalan ini menimbulkan perasaan keterlingkupan.

b) Penggal Suasana 2



Gb. V. 78. Penggal Suasana 2 Jl. Pos Kota

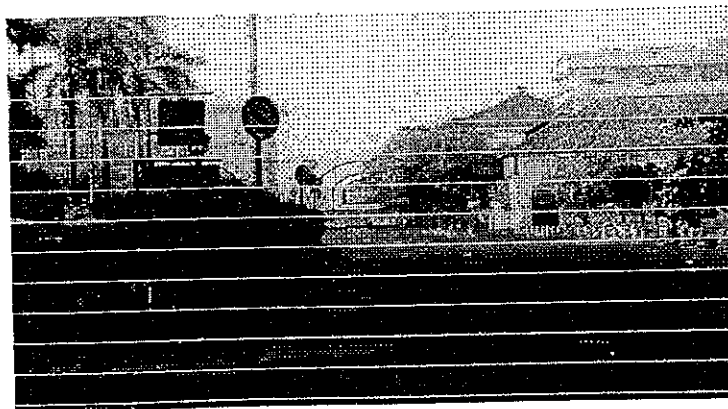
Place : Here and There

Pengamat menoleh ke arah kanan, dan terlihat ruang terbuka di depan museum Fatahillah (eks balaikota) sebagai satu kesatuan tersendiri. Pengamat dapat merasakan kesan "di sini dan di sana" ketika melihat ke arah ruang terbuka.

Content : Significant Object, trees Incorporated

Ruang terbuka ini menjadi obyek yang penting karena merupakan ruang terbuka utama kawasan ini. Vegetasi yang ditanam di kawasan ini juga menjadi bagian tak terpisahkan dari penataan ruang terbuka ini.

c) Penggal Suasana 3



Gb. V. 79. Penggal Suasana 3 Jl. Pos Kota

Place : Pinpointing

Pandangan ke arah bangunan stasiun makin memusat. Perhatian pengamat tertuju pada fasade utara bangunan stasiun sebagai *secondary entrance*.

Content: Relationship, Trees Incorporated

Terdapat hubungan yang serasi antara gedung Bank BNI dengan massa bangunan stasiun, dimana gedung ini tidak berusaha menonjol, melainkan menjadi bingkai bagi bangunan stasiun. Vegetasi di seberang jalan menyeimbangkan kesan bingkai yang terbentuk.

d) Penggal Suasana 4



Gb. V. 80. Penggal Suasana 4 Jl. Pos Kota

Place : Occupied territory, Viscosity

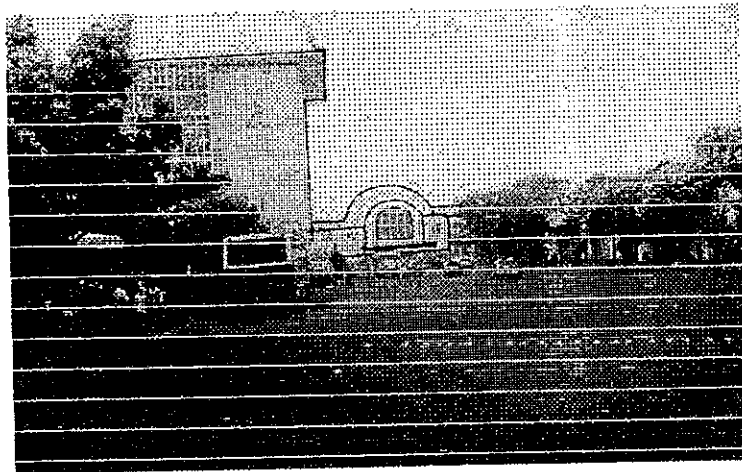
Ruang void di depan Bank BNI digunakan sebagai sub terminal dan tempat mangkal transportasi umum. Dalam hal ini ruang void tersebut menjadi kawasan/ teritori yang dikuasai oleh pengguna angkutan dan kendaraan umum. Keberadaan aktifitas tersebut menyebabkan terjadinya kekentalan (*viscosity*) dimana pergerakan pengamat

menjadi lebih lambat, dan bercampur dengan aktifitas penumpang lainnya.

Content : Juxtaposition

Bangunan Bank BNI didekatkan dengan bangunan stasiun sebagai dua obyek dengan karakter yang berbeda (*juxtaposed*) namun tetap berkesinambungan.

e) Penggal Suasana 5



Gb. V. 81. Penggal Suasana 5 Jl. Pos Kota

Place : Closed Vista

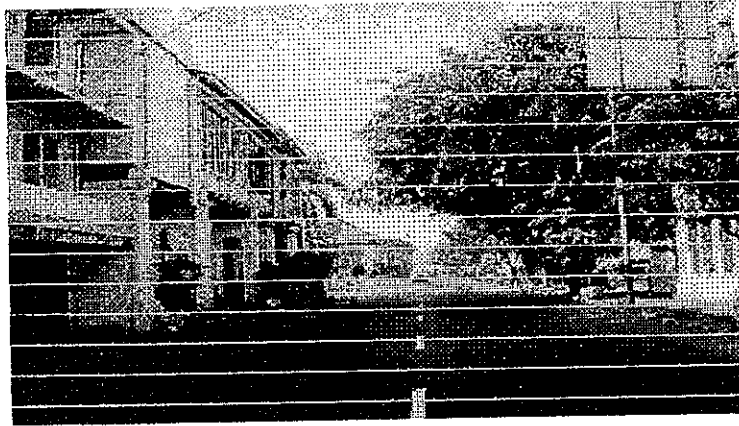
Bangunan stasiun menjadi massa penutup pandangan dan pengakhir vista, karena letaknya yang memotong ruas Jl. Pos Kota

Content : Building as a Sculpture

Dalam hal ini bangunan stasiun dengan fasade utaranya berperan sebagai sebuah skulptur kawasan dengan desainnya yang unik.

2) Serial Vision Jl. Pintu Besar Utara

a) Penggal Suasana 1



Gb. V. 82. Penggal Suasana 1 Jl. Pintu Besar Utara

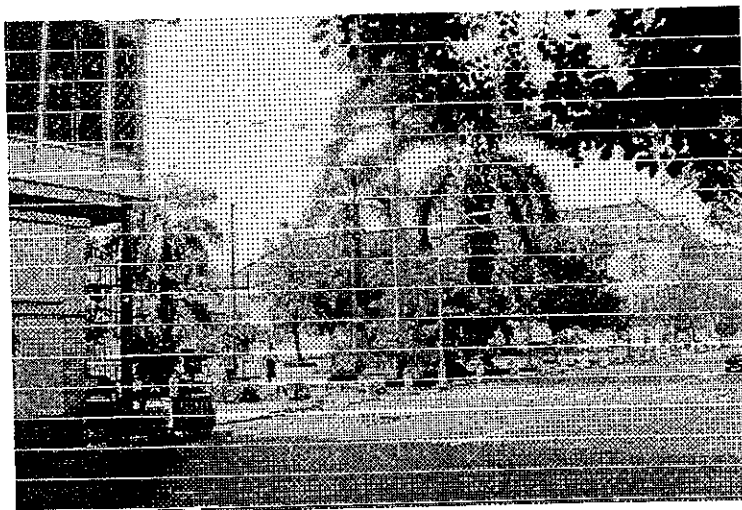
Place : Narrows, Enclosure

Koridor Jl. Pintu Besar Utara memberikan kesan sempit dengan perasaan keterlingkupan yang kuat.

Content : Intimacy, Trees Incorporated

Skala intim tercipta dari paduan dinding bangunan ber-*enclosure* kuat dengan pepohonan yang tumbuh disisi kanan jalan.

b) Penggal Suasana 2



Gb. V. 83. Penggal Suasana 2 Jl. Pintu Besar Utara

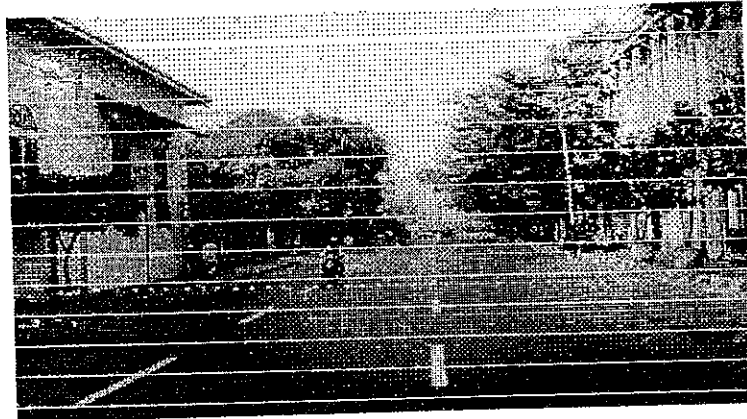
Place : Here and There

Pengamat menoleh ke arah kanan, dan terlihat ruang terbuka di depan museum Fatahillah (eks balai kota) sebagai satu kesatuan tersendiri. Pengamat dapat merasakan kesan "di sini dan di sana" ketika melihat ke arah ruang terbuka.

Content : Significant Object, trees Incorporated

Ruang terbuka ini menjadi obyek yang penting karena merupakan ruang terbuka utama kawasan ini. Vegetasi yang ditanam di kawasan ini juga menjadi bagian tak terpisahkan dari penataan ruang terbuka ini.

c) Penggal Suasana 3



Gb. V. 84. Penggal Suasana 3 Jl. Pintu Besar Utara

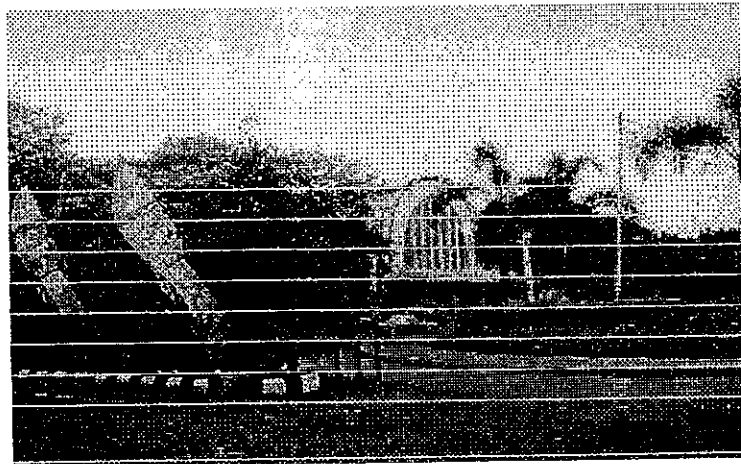
Place : Here and there, enclosure

Dari kejauhan mulai terlihat simpul taman Stasiun Kota, sehingga dari titik ini dapat dirasakan kesan "di sini dan di sana" dengan masih adanya perasaan keterlingkupan yang cukup kuat.

Content : Mystery, Anticipation

Dari kejauhan menduga-duga fungsi simpul yang ada di kejauhan (*mystery*). Dalam hal ini pengamat mempersiapkan diri mengantisipasi bertemu fungsi yang penting dalam kawasan kota lam.

d) Penggal Suasana 4



Gb. V. 85. Penggal Suasana 4 Jl. Pintu Besar Utara

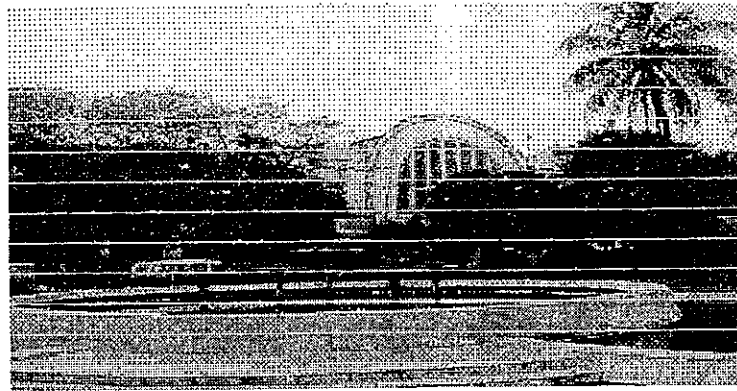
Place : Screened Vista

Ketika pengamat berbelok di ujung koridor, dapat dilihat bangunan stasiun nampak tertutup vegetasi sebagai tabir/ tirai. Pandangan langsung ke arah bangunan tidak dapat dilakukan sepenuhnya.

Content : Immediacy, Trees Incorporated

Emosi pengamat terasah tiba-tiba dengan terlihatnya bangunan stasiun diujung jalan. Perasaan terkejut yang mendadak direduksi oleh keberadaan vegetasi di taman stasiun kota yang menyaring pandangan langsung.

e) Penggal Suasana 5



Gb. V. 86. Penggal Suasana 5 Jl. Pintu Besar Utara

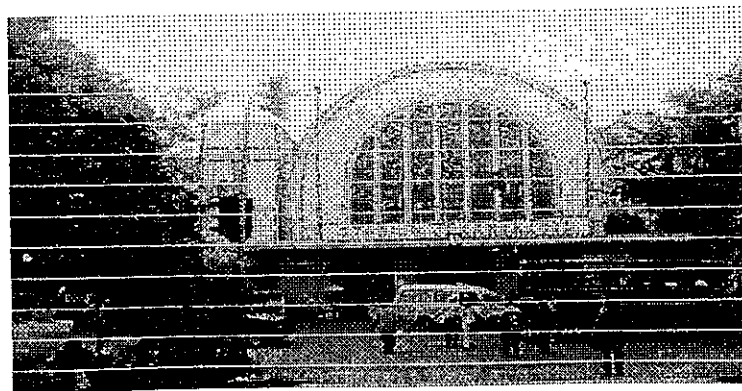
Place : Change of Level, Defining space

Mendekat ke arah stasiun melewati taman stasiun kota yang ditinggikan kurang lebih 1 meter. Taman ini merupakan ruang terbuka yang cukup berarti, baik bagi stasiun Kota maupun bagi keseluruhan kawasan Kota Lama Jakarta secara keseluruhan.

Content : Seeing in detail, Significant object

Detail bangunan stasiun dan detail air mancur di taman ini terlihat dengan jelas. Bangunan stasiun dan taman Stasiun Kota masing-masing merupakan obyek yang penting dan signifikan dalam konteks kawasan kota lama.

f) Penggal Suasana 6



Gb. V. 87. Penggal Suasana 6 Jl. Pintu Besar Utara

Place : Closed Vista

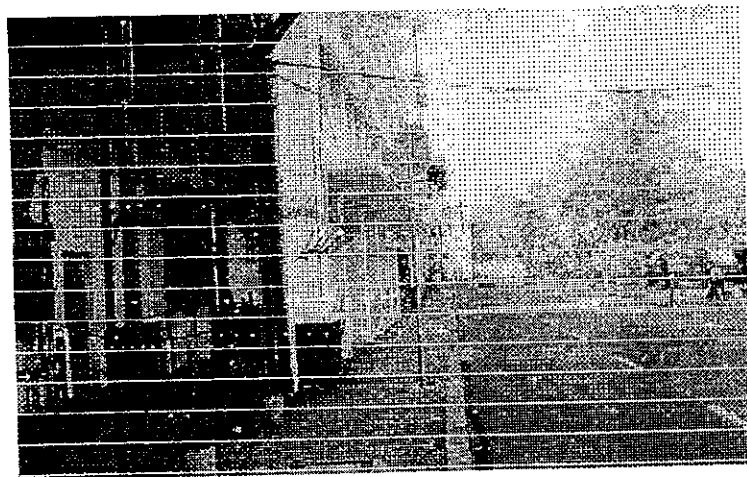
Massa bangunan stasiun menjadi massa yang menjadi pengakhiran pandang (*closed vista*) dimana fasade utama menutup pandangan serial vision penggal Jl. Pintu Besar Utara.

Content : Building as Sculpture, Publicity

Bangunan stasiun dapat di anggap sebagai *sculpture* dengan desain fasade parabolik/ setengah lingkaran yang unik. Di fasade ini pula dapat dilihat identitas stasiun Jakarta kota dengan identitas yang menjadi faktor publisitas.

3) Serial Vision Jl. Pintu Besar Timur

a) Penggal Suasana 1



Gb. V. 88. Penggal Suasana 1 Jl. Pintu Besar Timur

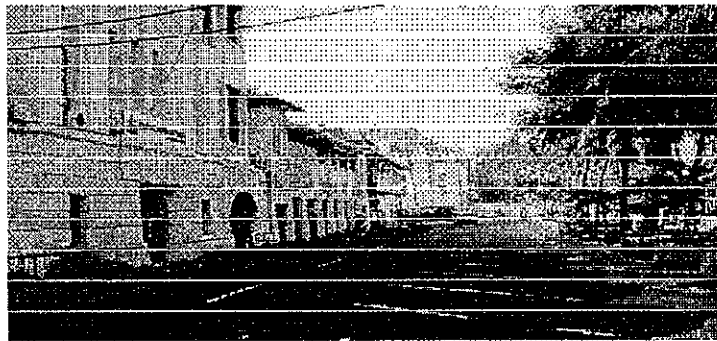
Place : Here and There

Di ujung jalan ini dapat dilihat sudut bangunan yang memperlihatkan menaranya, sehingga dari titik ini dapat ditangkap kesan "di sini dan di sana".

Content : Trees Incorporated

Kombinasi vegetasi berupa pohon palem dan bougenville memenuhi sisi kanan koridor di sepanjang tepian kali besar. Keberadaan vegetasi dimaksudkan untuk menyeimbangkan koridor yang tercipta.

b) Penggal Suasana 2



Gb. V. 89. Penggal Suasana 2 Jl. Pintu Besar Timur

Place : Here and There, Deflection

Kesan "di sini dan di sana" masih dapat dirasakan, sementara di ujung koridor pandangan pengamat dipantulkan dan diarahkan untuk berbelok kekiri.

Content : Trees Incorporated

Keberadaan pohon-pohon spesies palem berada di sisi kanan koridor di sepanjang tepi kali besar.

c) Penggal Suasana 3



Gb. V. 90. Penggal Suasana 3 Jl. Pintu Besar Timur

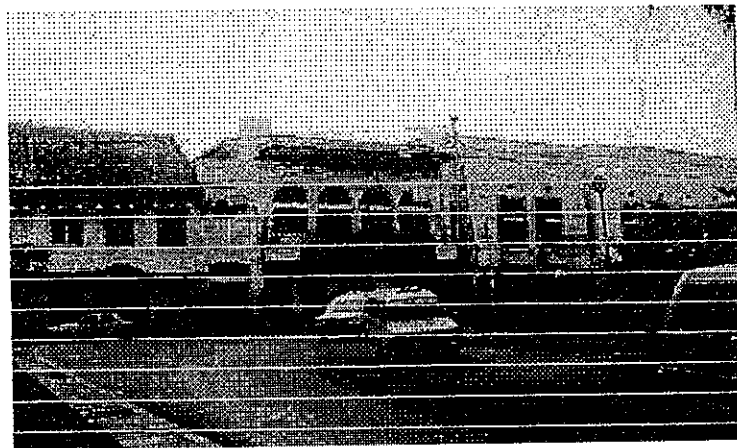
Place : Narrows, Enclosure

Pandangan pengamat dibelokkan ke arah koridor yang relatif sempit dengan kualitas keterlingkupan yang cukup kuat.

Content : Intimacy

Skala intim muncul dari keterlingkupan tersebut, sehingga pengamat merasa nyaman untuk terus berjalan dan melakukan pengamatan.

d) Penggal Suasana 4



Gb. V. 91. Penggal Suasana 4 Jl. Pintu Besar Timur

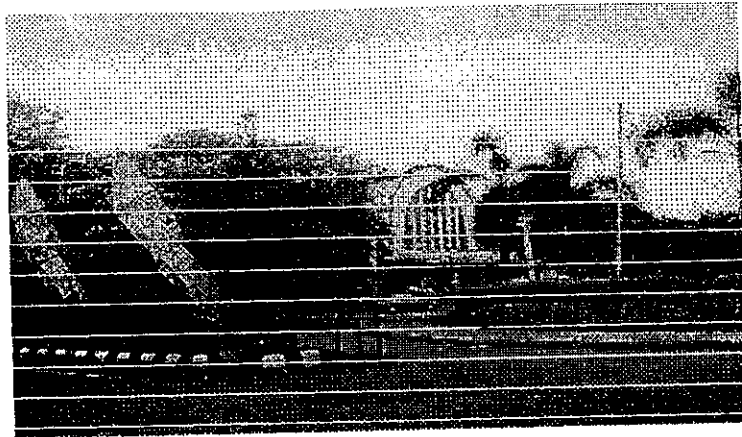
Place : Undulation, Deflection, Mistery

Di ujung jalan ini, pandangan pengamat kembali dibelokkan (*deflection*) oleh massa bangunan asuransi Jasindo, namun belum jelas betul (*mistery*) ada apakah yang menanti setelah pengamat berbelok. Jalan yang dilalui pengamat terasa berliku-liku (*undulation*).

Content : Relationship

Kesinambungan hubungan antara koridor dengan massa pendeфлекси cukup serasi dan masih berkelanjutan sebagai sebuah skenario perancangan kota.

e) Penggal Suasana 5



Gb. V. 92. Penggal Suasana 5 Jl. Pintu Besar Timur

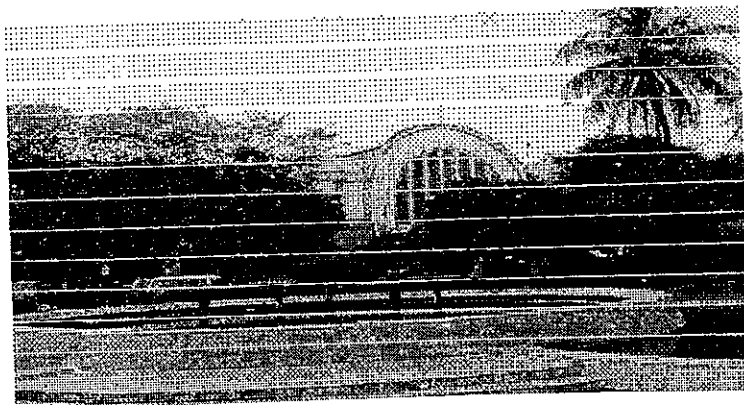
Place : Screened Vista

Ketika pengamat berbelok di ujung koridor, dapat dilihat bangunan stasiun nampak tertutup vegetasi sebagai tabir/ tirai. Pandangan langsung ke arah bangunan tidak dapat dilakukan sepenuhnya.

Content : Immediacy, Trees Incorporated

Emosi pengamat terasah tiba-tiba dengan terlihatnya bangunan stasiun diujung jalan. Perasaan terkejut yang mendadak direduksi oleh keberadaan vegetasi di taman stasiun kota yang menyaring pandangan langsung.

f) Penggal Suasana 6



Gb. V. 93. Penggal Suasana 6 Jl. Pintu Besar Timur

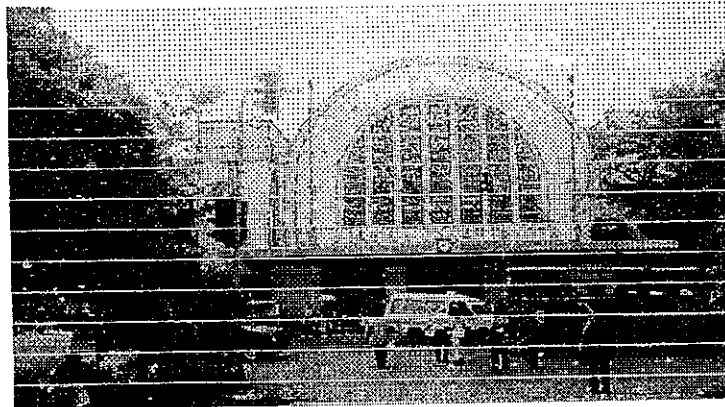
Place : Change of Level, Defining space

Mendekat kearah stasiun melewati staman stasiun kota yang ditinggikan kurang lebih 1 meter. Taman ini merupakan ruang terbuka yang cukup berarti, baik bagi stasiun Kota maupun bagi keseluruhan kawasan Kota Lama Jakarta secara keseluruhan.

Content : Seeing in detail, Significant object

Detail bangunan stasiun dan detail air mancur di taman ini terlihat dengan jelas. Bangunan stasiun dan taman Stasiun Kota masing-masing merupakan obyek yang penting dan signifikan dalam konteks kawasan kota lama.

g) Penggal Suasana 7



Gb. V. 94. Penggal Suasana 7 Jl. Pintu Besar Timur

Place : Closed Vista

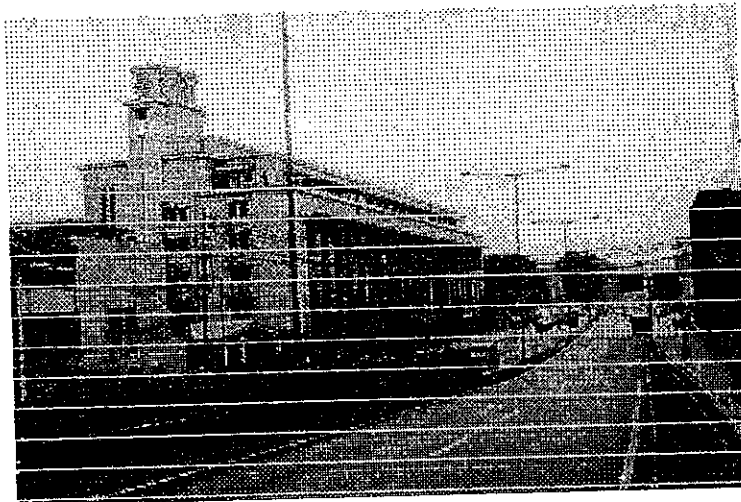
Massa bangunan stasiun menjadi massa yang menjadi pengakhiran pandang (*closed vista*) dimana fasade utama menutup pandangan serial vision penggal Jl. Pintu Besar Utara.

Content : Building as Sculpture, Publicity

Bangunan stasiun dapat di anggap sebagai *sculpture* dengan desain fasade parabolik/ setengah lingkaran yang unik. Di fasade ini pula dapat dilihat identitas stasiun Jakarta kota dengan identitas yang menjadi faktor publisitas.

4) Serial Vision Jl. Petak Baru

a) Penggal Suasana 1



Gb. V. 95. Penggal Suasana 1 Jl. Petak Baru

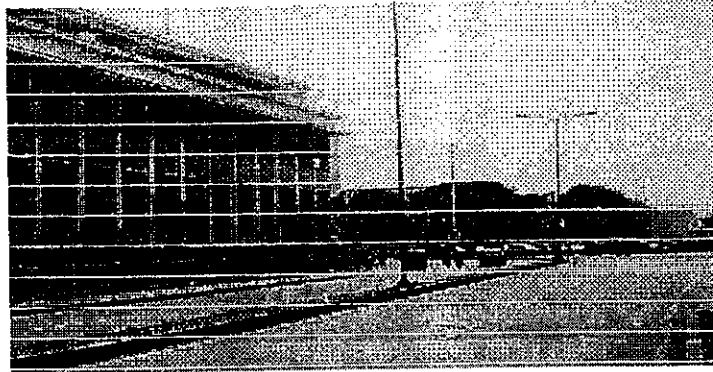
Place : Here and There, Mystery

Pengamat dari kejauhan dapat melihat sebagian simpul di depan Stasiun Jakarta Kota, tetapi belum jelas betul apa sebenarnya yang ada di depan stasiun (*mystery*). Dari titik ini pengamat merasakan kesan "di sini dan di sana"

Content : Significant Object

Bangunan eks Javasche Bank menjadi satu-satunya bangunan yang cukup penting untuk dilihat dari titik pengamatan ini.

b) Penggal Suasana 2



Gb. V. 96. Penggal Suasana 2 Jl. Petak Baru

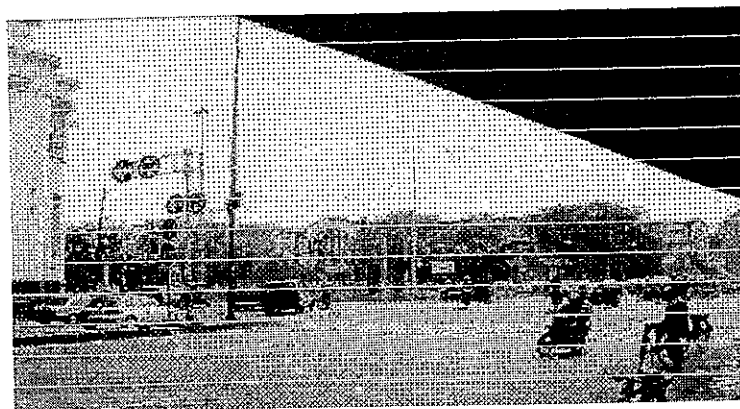
Place : Deflection, Anticipation

Massa bangunan eks Javasche Bank mendefleksi pandangan pengamat, dan diteruskan ke arah taman Stasiun Kota. Sebagian massa yang terlihat samar-samar memberikan kesempatan bagi pengamat untuk mengantisipasi sekuen pandang selanjutnya.

Content : Immediacy

Sesaat setelah terdefleksi oleh bangunan eks Javasche Bank, pengamat terasah emosinya secara tiba-tiba dengan keberadaan bangunan stasiun dengan ruang terbuka di depannya.

c) Penggal Suasana 3



Gb. V. 97. Penggal Suasana 3 Jl. Petak Baru

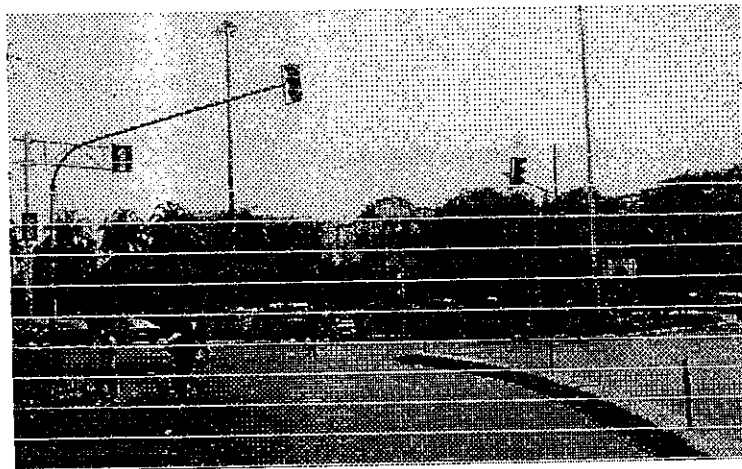
Place : Screened Vista

Pandangan ke arah bangunan stasiun disamarkan oleh keberadaan vegetasi di taman stasiun Kota sebagai tabir/ tirai (*screened vista*).

Content : Immediacy

Emosi pengamat kembali terasah tiba-tiba (*immediacy*) dengan terlihatnya keberadaan bangunan stasiun secara utuh dibelakang tirai vegetasi taman stasiun kota.

d) Penggal Suasana 4



Gb. V. 98. Penggal Suasana 4 Jl. Petak Baru

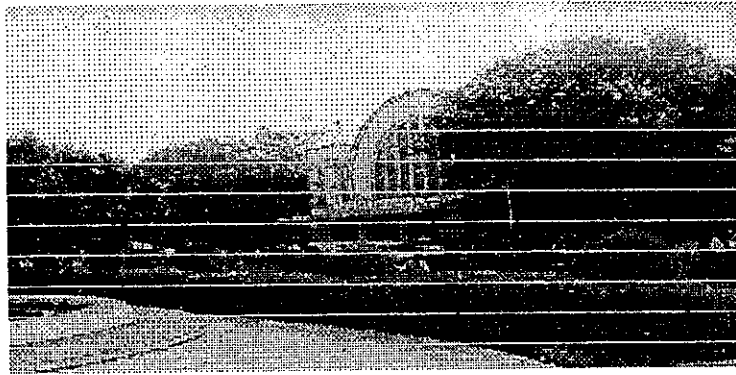
Place : Screened Vista

Pandangan ke arah bangunan stasiun masih tersamarkan oleh keberadaan vegetasi di taman stasiun Kota sebagai tabir/ tirai (*screened vista*).

Content : Trees Incorporated

Keberadaan taman Stasiun Kota dengan seluruh vegetasinya, serta tajuk-tajuk pohon besar di sekitar stasiun memberikan kesan hijau dan sejuk pada simpul; kawasan yang cukup padat ini.

e) Penggal Suasana 5



Gb. V. 99. Penggal Suasana 5 Jl. Petak Baru

Place : Change of Level, Defining space

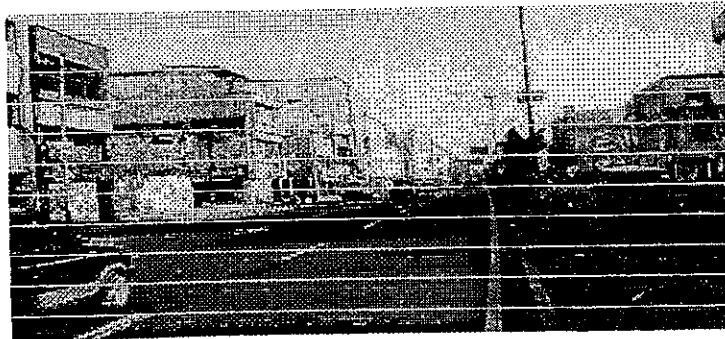
Mendekat kearah stasiun melewati taman stasiun kota yang ditinggikan kurang lebih 1 meter. Taman ini merupakan ruang terbuka yang cukup berarti, baik bagi stasiun Kota maupun bagi keseluruhan kawasan Kota Lama Jakarta secara keseluruhan.

Content : Seeing in detail, Significant object

Detail bangunan stasiun dan detail air mancur di taman ini terlihat dengan jelas. Bangunan stasiun dan taman Stasiun Kota masing-masing merupakan obyek yang penting dan signifikan dalam konteks kawasan kota lama.

5) Serial Vision Jl. Pintu Besar Selatan

a) Penggal Suasana 1



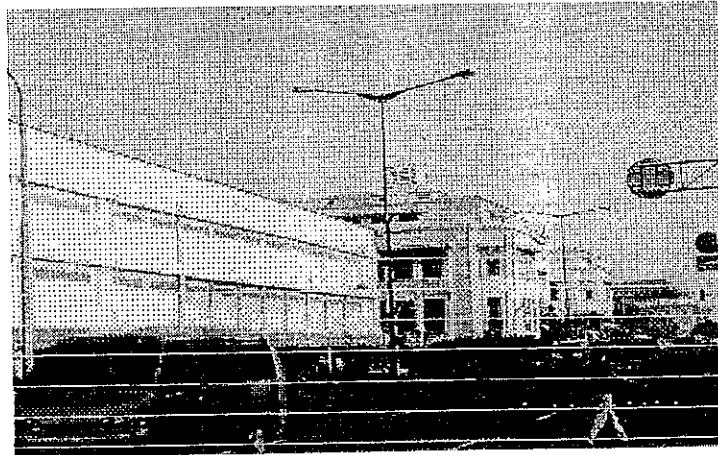
Gb. V. 100. Penggal Suasana 1 Jl. Pintu Besar Selatan

Place : Enclosure

Koridor Jl. Pintu Besar Selatan terbelah dua oleh sebuah boulevard pemisah jalan, namun proporsi ketinggian bangunan dan lebar jalan masih menunjukkan skala keterlingkupan yang cukup kuat.

Content : Intimacy

Dengan kesan keterlingkupan yang cukup kuat, maka pengamat merasakan keintiman ruang dalam pergerakan visualnya.

b) Penggal Suasana 2

Gb. V. 101. Penggal Suasana 2 Jl. Pintu Besar Selatan

Place : Deflection

Bangunan eks Javasche Bank merupakan massa yang mendefleksi pandangan pengamat dan mengarahkannya ke arah kawasan stasiun Jakarta Kota.

Content : Significant Object

Bangunan eks Javasche Bank dalam hal ini menjadi obyek yang penting dan signifikan karena merupakan satu-satunya massa yang kompleks yang terlihat dari titik pengamatan ini.

c) Penggal Suasana 3



Gb. V. 102. Penggal Suasana 3 Jl. Pintu Besar Selatan

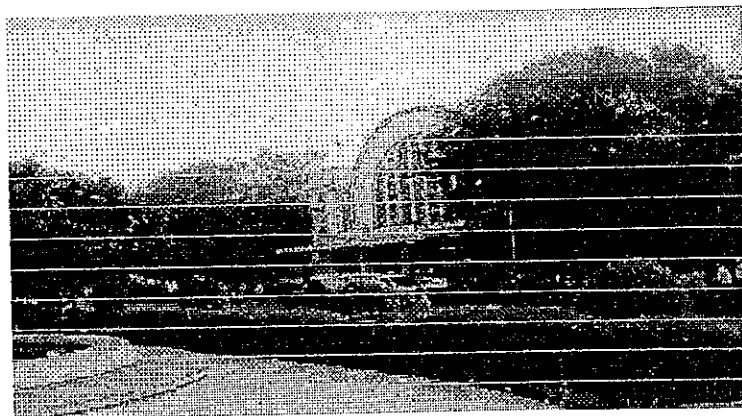
Place : Screened Vista

Pandangan ke arah bangunan stasiun disamarkan oleh keberadaan vegetasi di taman stasiun Kota sebagai tabir/ tirai (*screened vista*).

Content : Immediacy

Emosi pengamat kembali terasah tiba-tiba (*immediacy*) dengan terlihatnya keberadaan bangunan stasiun secara utuh dibelakang tirai vegetasi taman stasiun kota.

d) Penggal Suasana 4



Gb. V. 103. Penggal Suasana 4 Jl. Pintu Besar Selatan

Place : Change of Level, Defining space

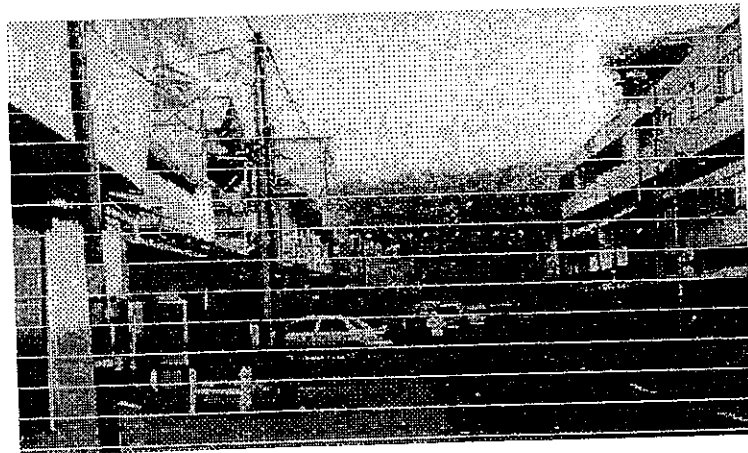
Mendekat kearah stasiun melewati staman stasiun kota yang ditinggikan kurang lebih 1 meter. Taman ini merupakan ruang terbuka yang cukup berarti, baik bagi stasiun Kota maupun bagi keseluruhan kawasan Kota Lama Jakarta secara keseluruhan.

Content : Seeing in detail, Significant object

Detail bangunan stasiun dan detail air mancur di taman ini terlihat dengan jelas. Bangunan stasiun dan taman Stasiun Kota masing-masing merupakan obyek yang penting dan signifikan dalam konteks kawasan kota lama.

6) Serial Vision Jl. Pinangisia Timur

a) Penggal Suasana 1



Gb. V. 104. Penggal Suasana 1 Jl. Pinangisia Timur

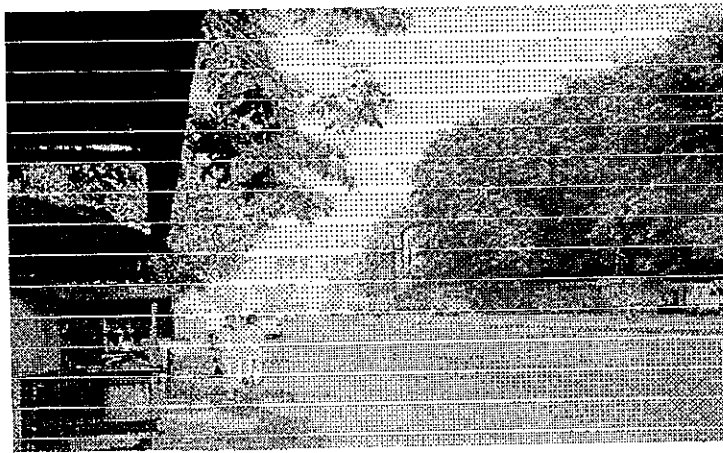
Place : Narrows, enclosure

Koridor Jl. Pinangisia Timur ini adalah merupakan koridor yang paling sempit (*narrows*) yang menuju stasiun, dengan kesan *enclosure* yang sangat kuat.

Content : Intimacy, Trees Incorporated

Keterlingkupan yang kuat semakin meperkuat perasaan ruang yang intim manakala pengamat melalui koridor ini. Diujung jalan yang terlihat adalah tajuk pepohonan yang tumbuh disepanjang tepian jaringan rel dari dan menuju stasiun Jakarta Kota.

b) Penggal Suasana 2



Gb. V. 105. Penggal Suasana 2 Jl. Pinangsia Timur

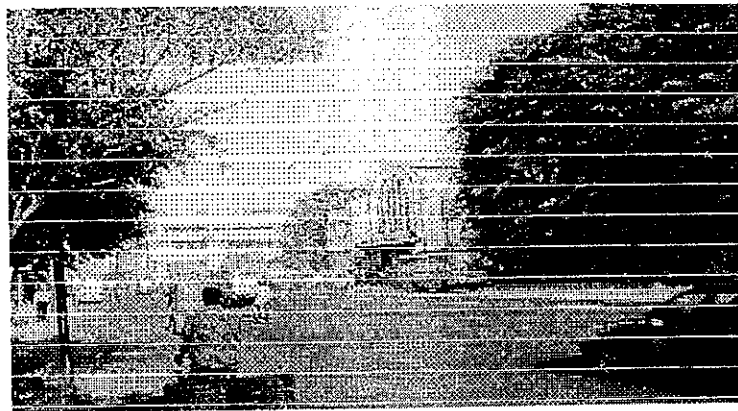
Place : Screened Vista, Mistery

Dari kejauhan terlihat sebagian fasade selatan bangunan stasiun, tetapi tidak jelas (*mistery*) karena tertutup/ terhalang deretan pepohonan sebagai tirai penghalang pemandangan langsung (*screened vista*).

Content : Trees Incorporated

Deretan pepohonan disepanjang tepian bangunan dan rel kereta api menjadi elemen dominan yang menutupi hampir seluruh kawasan stasiun terutama jika dilihat dari titik pengamatan ini.

c) Penggal Suasana 3



Gb. V. 106. Penggal Suasana 3 Jl. Pinangsia Timur

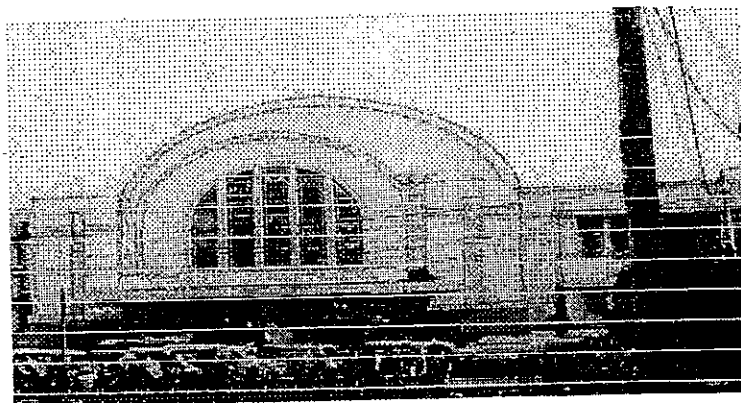
Place : Here and There

Dalam pergerakan selanjutnya, fasade entrance sekunder terlihat jelas dari kejauhan. Pengamat dapat merasakan perbedaan "di sini dan di sana"

Content : Immediacy, Trees Incorporated

Fasade entrance sekunder terlihat dengan berangsur-angsur tetapi cukup cepat, sehingga emosi pengamat terasah dan tertarik untuk menghampiri. Dominasi vegetasi/ pepohonan tetap menjadi bagian penting dari titik pengamatan ini.

d) Penggal Suasana 4



Gb. V. 107. Penggal Suasana 4 Jl. Pinangsia Timur

Place : Closed Vista

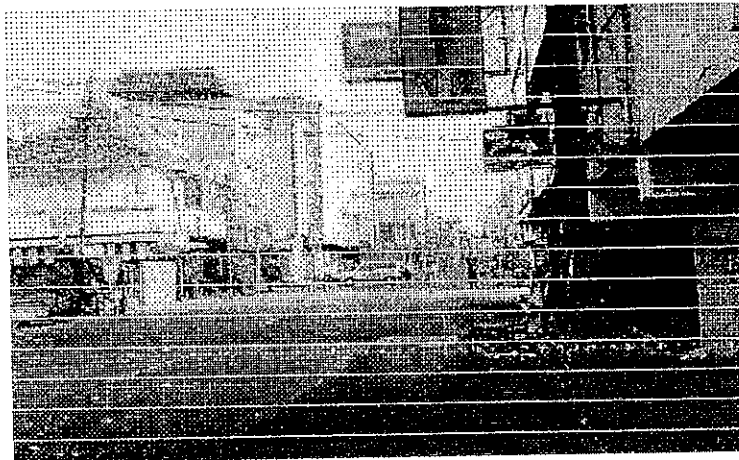
Massa bangunan stasiun menjadi massa yang menjadi pengakhiran pandang (*closed vista*) dimana fasade selatan mengakhiri pandangan serial vision.

Content : Building as Sculpture

Bangunan stasiun dapat di anggap sebagai *sculpture* dengan desain fasade sekunder yang parabolik/ setengah lingkaran yang unik.

7) Serial Vision Jl. Pinangsia Barat

a) Penggal Suasana 1



Gb. V. 108. Penggal Suasana 1 Jl. Pinangsia Barat

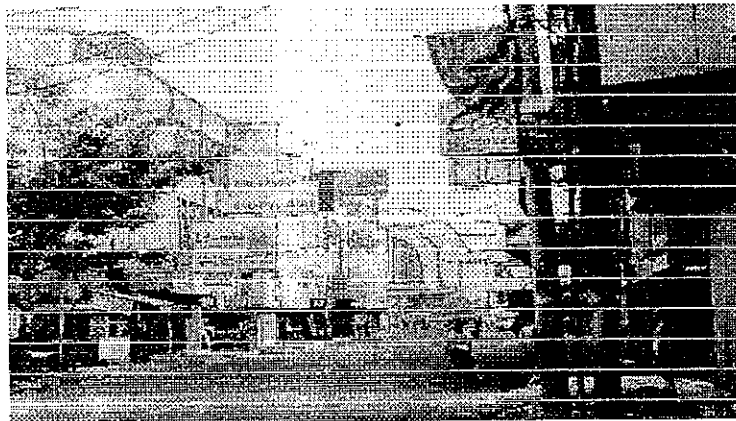
Place : Enclosure, Pin Pointing

Keberadaan bangunan-bangunan pertokoan di kanan dan kiri ruas jalan ini memperkuat kesan keterlingkupan ketika memasuki Jl. Pinangsia Barat. Koridor ini memusat ke satu titik (*pinpointing*) dengan fasade entrance selatan bangunan stasiun sebagai titik pusatnya.

Content : Intimacy, Immediacy

Skala intim tercipta dari keterlingkupan yang terjadi. Dalam hal ini pengamat dari kejauhan sudah dapat menduga dengan cepat apa yang ada di ujung koridor ini, sehingga dalam pergerakannya, emosi pengamat terasah terus menerus.

b) Penggal Suasana 2



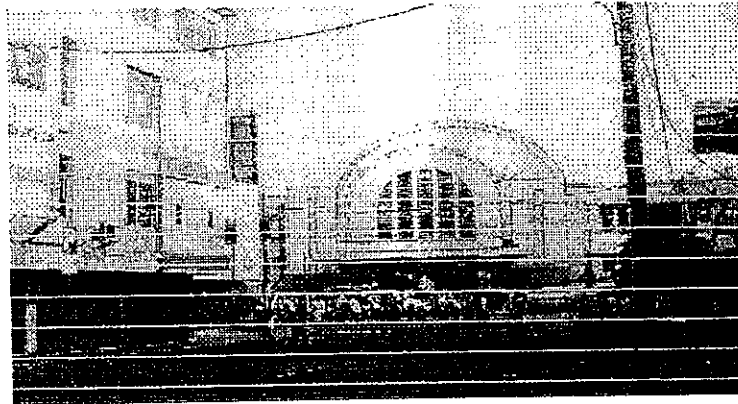
Gb. V. 109. Penggal Suasana 2 Jl. Pinangsia Barat

Place : Focal Point

Bangunan stasiun dengan entrance selatannya menjadi titik fokus (*focal point*) dari koridor Jl. Pinangsia Barat ini.

Content : Immediacy

Tegangan emosi terus-menerus terjadi, karena semakin mendekat maka detail bangunan semakin jelas terlihat sebagai *focal point*.

c) Penggal Suasana 3

Gb. V. 110. Penggal Suasana 3 Jl. Pinangsia Barat

Place : Closed Vista


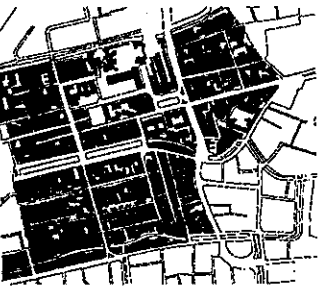
Massa bangunan stasiun menjadi massa yang menjadi pengakhiran pandang (*closed vista*) dimana fasade selatan mengakhiri pandangan serial vision.

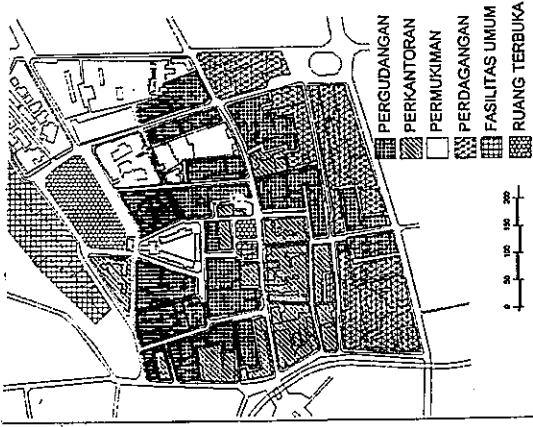
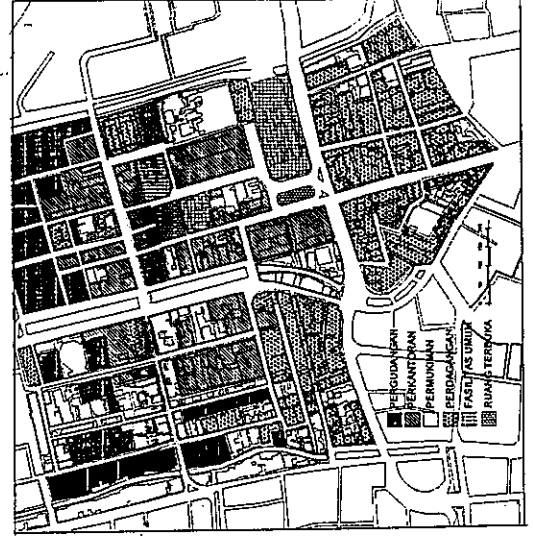
Content : Building as Sculpture

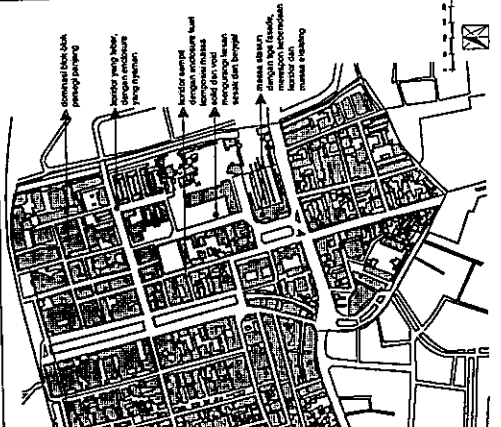
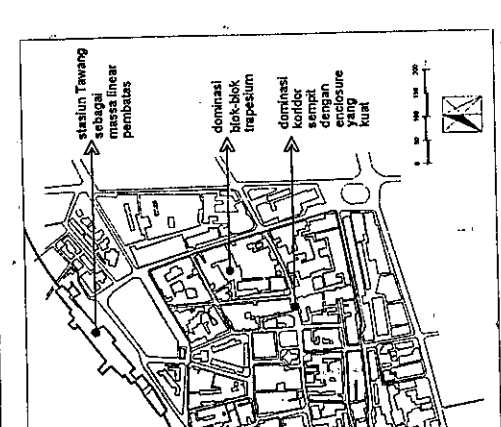
Bangunan stasiun dapat di anggap sebagai *sculpture* dengan desain fasade sekunder yang parabolik/ setengah lingkaran yang unik.

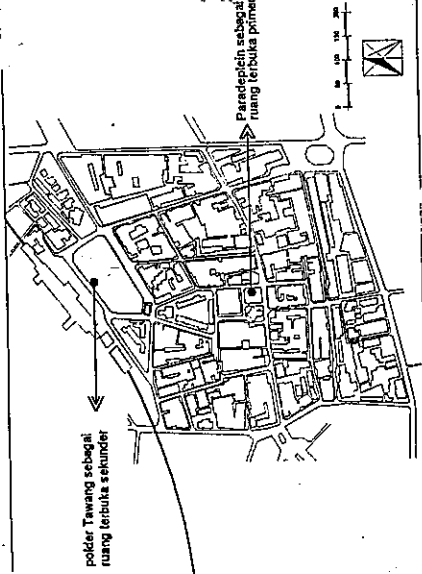
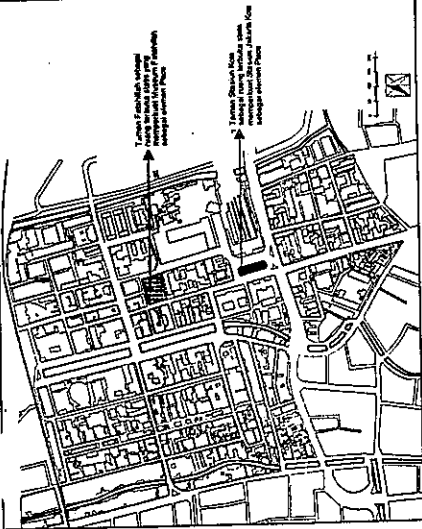
E. Matrikulasi Keterkaitan Karakteristik Perancangan Kota

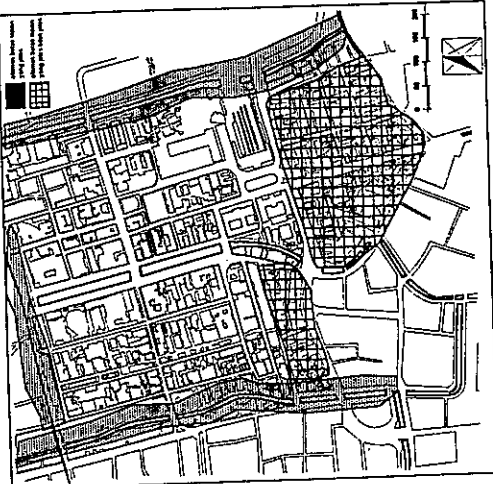
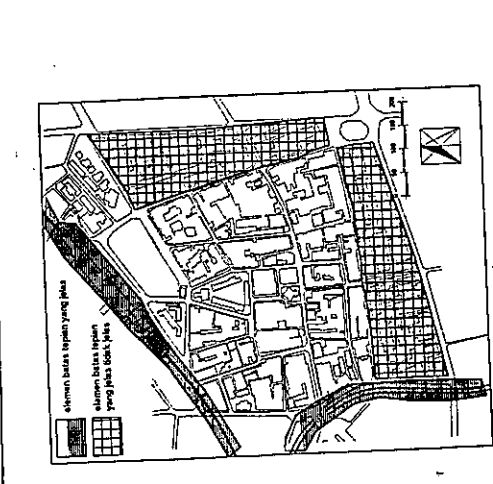
1. Matrikulasi Keterkaitan Karakteristik Penataan Massa

Kerangka Teori	Lokasi Penelitian		Temuan yang Signifikan
	Stasiun Tawang-Kota Lama Semarang	Stasiun Jakarta Kota-Kota Lama Jakarta	
<p>1. Figure/ Ground</p> <p><i>Teori Pendekatan Rancang Kota (Roger Trancik)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - identifikasi pola tekstur kawasan - identifikasi keteraturan massa - Pola dasar elemen solid - Pola dasar elemen void 	 <ul style="list-style-type: none"> - Pola tekstur kawasan menunjukkan pembagian grid yang fleksibel sehingga membentuk blok-blok trapesium. Konsistensi pola yang fleksibel relatif sulit untuk dikenali, sehingga keberadaan massa stasiun Tawang tidak secara tegas dapat diidentifikasi sebagai bagian dari tekstur kawasan - Penyebaran massa mengikuti blok trapesium, sehingga relatif sulit untuk mengidentifikasi keteraturan massa dalam kawasan, termasuk massa stasiun Tawang - pola dasar elemen solid kawasan merupakan <i>field block</i>, dengan stasiun Tawang sebagai <i>edge defining block</i> - Pola dasar elemen void menunjukkan bahwa Paradeplein dan polder Tawang merupakan <i>central open system</i>, dengan jaringan jalan sebagai <i>linear closed system</i> dan Kali Semarang sebagai <i>linear open system</i> 	 <ul style="list-style-type: none"> - Pola tekstur kawasan menunjukkan pembagian grid yang kaku dan tegak lurus sehingga membentuk blok-blok persegi panjang. Keberadaan massa stasiun Jakarta Kota didalam kawasan dapat segera dikenali sebagai bagian pola tekstur kawasan dengan mengikuti pola persegi panjang - Penyebaran massa mengikuti bentuk blok persegi panjang. Keteraturan massa stasiun diidentifikasi sebagai bagian dari keteraturan massa kawasan Kota Lama Jakarta. - pola dasar elemen solid kawasan merupakan <i>field block</i>, dengan Stasiun Jakarta Kota sebagai <i>single block</i> - Pola dasar elemen void menunjukkan bahwa Taman fatahillah dan taman Stasiun Kota merupakan <i>central open system</i>, dengan jaringan jalan sebagai <i>linear closed system</i> dan Kali Krukut, Kali Besar, kali Cilwung sebagai <i>linear open system</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Identifikasi tekstur kawasan menunjukkan bahwa stasiun Jakarta Kota lebih tegas dikenali sebagai bagian pola tekstur kawasan Kota Lama, dikarenakan blok figuratif stasiun yang berbentuk persegi panjang lebih mudah diidentifikasi sebagai bagian dari tekstur kawasan yang didominasi bentuk blok persegi panjang. - pola dasar elemen solid menunjukkan karakter bangunan stasiun Tawang sebagai <i>edge defining block</i> yang dibangun di luar kota benteng, sedangkan stasiun Jakarta Kota sebagai <i>single block</i> yang dibangun di dalam kota benteng - Didepan kedua stasiun yang menjadi obyek penelitian terdapat ruang terbuka kota, yang bersama-sama dengan ruang terbuka utamanya (paradeplein dan taman Fatahillah) berperan sebagai <i>central open system</i> kawasan.

Kerangka Teori	Lokasi Penelitian	Temuan yang Signifikan
<p>2. Tata Guna Lahan (Land Use)</p> <p>Elemen Perancangan Kota (Hamid Shirvani)</p>	<p>Stasiun Tawang-Kota Lama Semarang</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Kegiatan perdagangan dan perkantoran menyebabkan kawasan di sekitar stasiun Jakarta Kota lebih ramai dan hidup jika dibandingkan dengan stasiun Tawang, dimana guna lahan disekitar stasiun didominasi fungsi pergudangan - Kegiatan kereta api komuter dari stasiun Jakarta Kota juga berkaitan erat dengan tata guna lahan kawasan di sekitar stasiun kereta api, terutama fungsi perkantoran dan perdagangan
<p>Stasiun Jakarta Kota-Kota Lama Jakarta</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Dominasi fungsi pergudangan dan perkantoran - Tata guna lahan dikawasan stasiun didominasi oleh fungsi pergudangan 	<ul style="list-style-type: none"> - Dominasi fungsi perkantoran, perdagangan, dan pergudangan - Tata guna lahan di kawasan stasiun adalah fungsi perkantoran dan perdagangan

Kerangka Teori	Lokasi Penelitian	Temuan yang Signifikan
<p>3. Tata Bentuk dan Massa Bangunan (<i>Building Form and Massing</i>)</p> <p>Elemen Perancangan Kota (<i>Hamid Shirvani</i>)</p>	<p>Stasiun Tawang-Kota Lama Semarang</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Blok massa bangunan di kawasan kota lama Semarang cenderung mengikuti bentuk trapesium, akibat dari konstelasi jaringan jalan yang melengkung (grid irregular) - Penataan massa yang rapat dengan sedikit ruang terbuka - Stasiun Tawang dibangun di lahan kosong di luar kawasan eks kota benteng - Stasiun Tawang berfungsi sebagai massa linear pembatas
	<p>Stasiun Jakarta Kota-Kota Lama Jakarta</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Blok massa bangunan yang terbentuk di kawasan kota lama terkait langsung dengan pola grid yang diterapkan. - Perletakan massa bangunan stasiun dalam kawasan kota lama menyebabkan munculnya perbedaan karakter massa bangunan stasiun itu sendiri - Stasiun Tawang merupakan massa linear pembatas sebelah Utara kawasan, sedangkan Stasiun Jakarta Kota merupakan respon langsung terhadap ruas jalan yang dipinggirinya, yaitu Jl. Pos Kota dan Jl. Pinangsia Barat.
	<ul style="list-style-type: none"> - Blok massa bangunan cenderung persegi panjang mengikuti pola grid regular kawasan kota lama Jakarta - Penataan massa rapat, tetapi masih cukup banyak menyediakan ruang terbuka diantara bangunan - Stasiun Jakarta Kota dibangun di dalam kawasan eks kota benteng - Stasiun Jakarta Kota merespon eksisting jaringan jalan yang ada yaitu dengan desain tiga fasade, dimana fasade utara dan selatan merespon Jl. Pos Kota dan Jl. Pinangsia Barat 	

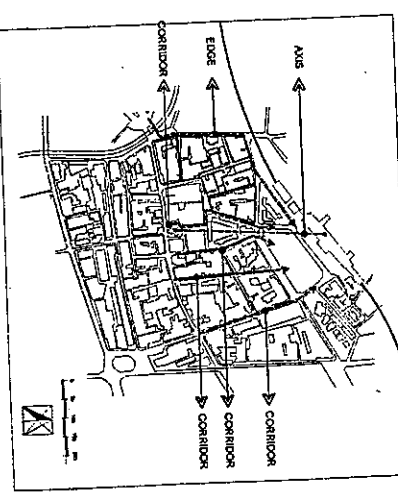
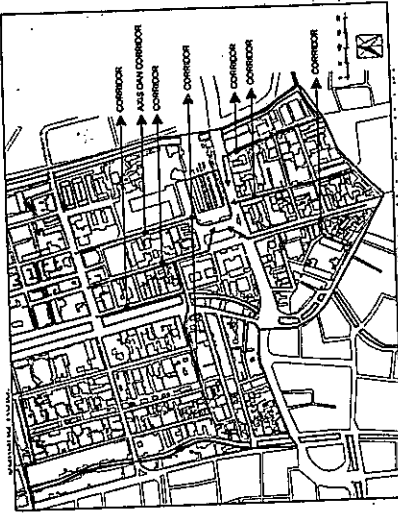
Kerangka Teori	Lokasi Penelitian		Temuan yang Signifikan
	Stasiun Tawang-Kota Lama Semarang	Stasiun Jakarta Kota- Kota Lama Jakarta	
<p>4. Ruang Terbuka (Open Space)</p> <p>Elemen Perancangan Kota (Hamid Shirvani)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ruang terbuka primer - ruang terbuka sekunder - perbandingan luas ruang terbuka primer & sekunder - bentuk ruang terbuka - material ruang terbuka 	 <ul style="list-style-type: none"> - Paradeplein sebagai ruang terbuka primer - Polder Tawang sebagai ruang terbuka sekunder - Ruang terbuka sekunder lebih besar daripada ruang terbuka primer - Ruang terbuka di depan stasiun tidak simetris, cenderung trapesium mengikuti pola jaringan jalan yang sudah ada - Polder Tawang sebagai ruang terbuka merupakan <i>hard space</i> yang diperlunak dengan elemen air. 	 <ul style="list-style-type: none"> - Taman Fatahillah sebagai ruang terbuka primer - Taman Stasiun Kota sebagai ruang terbuka sekunder - Ruang terbuka primer lebih besar daripada ruang terbuka sekunder - Ruang terbuka di depan stasiun cenderung simetris berbentuk persegi panjang dengan perlunakan disudutnya sehingga berbentuk ellipse - Taman Stasiun kota sebagai ruang terbuka merupakan kombinasi antara <i>hardspace</i> dan <i>softspace</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Dalam konteks kota lama, fungsi yang penting biasanya ditandai dengan keberadaan ruang terbuka di depannya. - Fungsi keagamaan dan pemerintahan merupakan fungsi yang dianggap penting, sehingga ruang terbuka didepannya menempati hirarki kepentingan yang sebanding - Luas/ ukuran ruang terbuka dalam kawasan penelitian tidak menjadi tolak ukur dalam menentukan tingkat kepentingan ruang-ruang terbuka

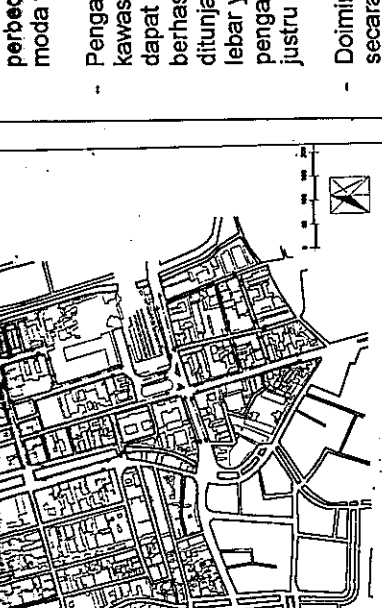
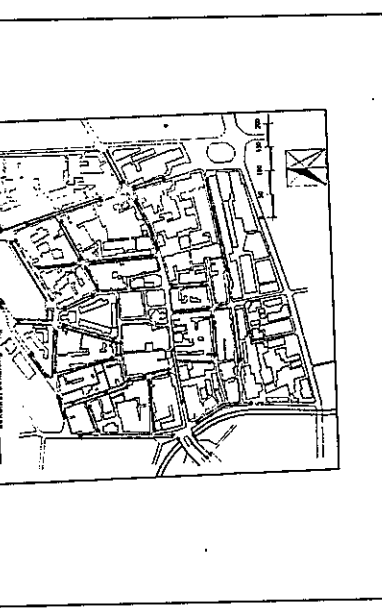
Kerangka Teori	Lokasi Penelitian	Temuan yang Signifikan
<p>5. Tepian (Edge)</p> <p>Citra Kota (Kevin Lynch)</p>	<p>Stasiun Tawang-Kota Lama Semarang</p>  <p>Stasiun Jakarta Kota-Kota Lama Jakarta</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Elemen tepian yang tegas dalam konteks penelitian ini adalah sungai dan jaringan rel - Tidak adanya elemen tepian yang tegas menyebabkan batas tepi kawasan menjadi tidak jelas bagi pengamat. - Posisi stasiun Tawang sebagai stasiun antara, yang terletak disebelah Utara Kawasan Kota Lama menyebabkan stasiun ini menjadi citra tepian bagi kawasan Kota Lama Semarang
<ul style="list-style-type: none"> - batas tepian yang jelas - batas tepian yang tidak jelas - keberadaan stasiun sebagai batas tepian 	<ul style="list-style-type: none"> - Batas tepian yang jelas: <ul style="list-style-type: none"> - Utara: Stasiun Tawang dan jaringan relnya - Barat: Kali Semarang - Batas tepian yang tidak jelas adalah bagian Timur dan Selatan kawasan, karena tidak terdapat elemen linear yang tegas. - Stasiun Tawang dan jaringan relnya menjadi batas tepian yang jelas 	<ul style="list-style-type: none"> - Batas tepian yang jelas <ul style="list-style-type: none"> - Barat: Kali Krukut - Utara: Jaringan rel di kec. Penjaringan, Jakarta Utara - Timur: Kali Ciliwung - Batas kawasan yang tidak jelas adalah bagian Selatan kawasan, dikarenakan tidak adanya elemen linear yang tegas, dan perubahan karakter bangunan yang berangsur-angsur. - Stasiun Jakarta Kota tidak berperan sebagai elemen edge.

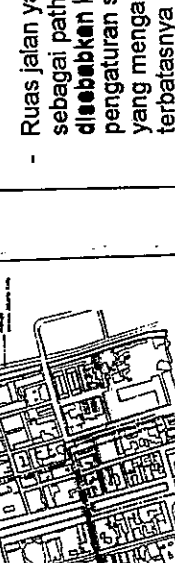
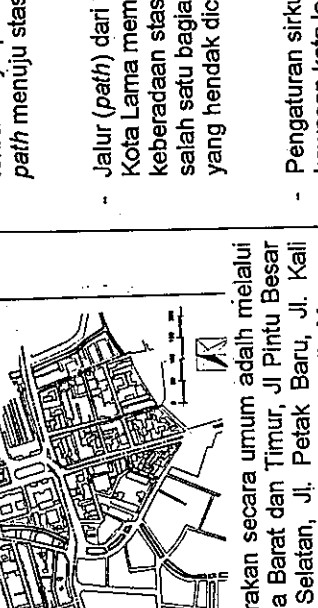
Kerangka Teori	Lokasi Penelitian		Temuan yang Signifikan
	Stasiun Tawang-Kota Lama Semarang	Stasiun Jakarta Kota- Kota Lama Jakarta	
<p>6. Kawasan (District)</p> <p>Citra Kota (Kevin Lynch)</p> <ul style="list-style-type: none"> - letak stasiun terhadap eks kota benteng - batas distrik 	<ul style="list-style-type: none"> - Stasiun Tawang secara fisik terletak diluar eks kota benteng - Batas distrik kawasan kota lama Semarang adalah: <ul style="list-style-type: none"> - Utara: Stasiun Tawang - Timur: Jl. Cendrawasih, - Selatan: Jl. Jurnatan - Barat: Kali Semarang 	<ul style="list-style-type: none"> - Stasiun Jakarta Kota terletak di dalam eks kota benteng - Batas Distrik kawasan kota lama Jakarta adalah: <ul style="list-style-type: none"> - Utara: jaringan rel di kec. Penjaringan - Timur: Kali Ciliwung - Selatan: Kawasan perdagangan pinangisia dn Glodok - Barat: Kali Krukut 	<ul style="list-style-type: none"> - Citra distrik terkait erat dengan citra edge/ tepian. - Perletakan bangunan stasiun didalam ataupun di luar eks kota benteng tidak mempengaruhi citra kawasan stasiun kereta api sebagai bagian dari distrik kota lama

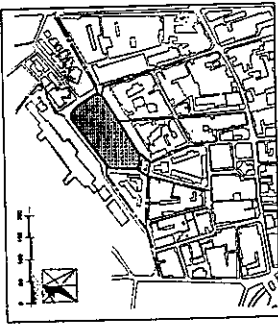
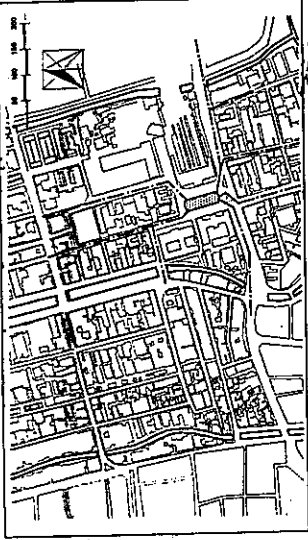
Tabel 2. Matrikulasi Keterkaitan Karakteristik Penataan Massa

2. Matrikulasi Keterkaitan Karakteristik Keterhubungan

Kerangka Teori	Lokasi Penelitian		Temuan yang Signifikan
	Stasiun Tawang-Kota Lama Semarang	Stasiun Jakarta Kota-Kota Lama Jakarta	
<p>1.. Linkage</p> <p>Teori Pendekatan Rancang Kota (Roger Trancik)</p>	 <p>Pengaturan sirkulasi satu arah menyebabkan pencapaian menuju stasiun dari arah Barat, Timur, dan Selatan cenderung melalui titik jembatan mBerok (arah Barat). Linkage visual yang teridentifikasi adalah ujung Jl. Mpu tantular sebagai tepi/ edge yang mengarahkan pergerakan menuju stasiun dan axis gereja Blenduk-Stasiun Tawang. Corridor alternatif menuju stasiun adalah Jl. Cendrawasih, Jl. Kedasih, Jl. Perkutut, Jl. Nuri, dan Jl. Merpati.</p>	 <p>Walaupun pengaturan sirkulasi satu arah diterapkan, tetapi hampir semua koridor yang penting mengarah menuju stasiun Jakarta Kota. Linkage visual yang teridentifikasi adalah axis antara Museum Fatahillah (eks Balaikota) dengan Stasiun Kota. Corridor yang penting adalah Jl. Pinangsia Barat dan Jl. Pos Kota yang langsung merespon dengan fasade sekunder bangunan stasiun. Pencapaian yang penting lainnya antara lain dari Jl. Pinangsia Timur, Jl. Pintu Besar Utara dan Selatan, Jl. Kali Besar Timur, dan Jl. Petak Baru. Dilihat dari linkage struktural, Taman stasiun Kota dan bangunan stasiun Jakarta Kota berperan sebagai <i>elemen tambahan</i>, yaitu elemen yang melanjutkan pola-pola yang sudah ada sebelumnya.</p>	<p>Pergerakan dan perhubungan di dalam kawasan Kota Lama berhubungan langsung dengan aktifitas stasiun kereta api, baik dalam lingkup kawasan maupun lingkup kota. Pengaturan sirkulasi satu arah di kawasan Kota Lama Jakarta dalam konteks penelitian ini lebih efektif dalam menunjang pergerakan dan perhubungan kawasan, dikarenakan jaringan jalan yang lebih lebar memungkinkan fleksibilitas dalam pengaturan sirkulasi. Terdapat kemiripan dalam pembentukan <i>linkage visual</i> antara Gereja Blenduk - Stasiun Tawang, dengan Museum Fatahillah - Stasiun Jakarta Kota sebagai sumbu (axis) imajiner. Linkage struktural menunjukkan bahwa ruang terbuka di depan stasiun Tawang merupakan <i>elemen penyambung</i>, sedangkan stasiun dan ruang terbuka di depan stasiun Jakarta Kota merupakan <i>elemen tambahan</i>.</p>
<p>- perhubungan dan pergerakan dalam kawasan</p> <p>- elemen linkage visual</p> <p>- elemen linkage struktural</p>			

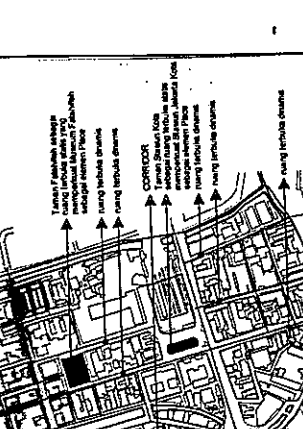
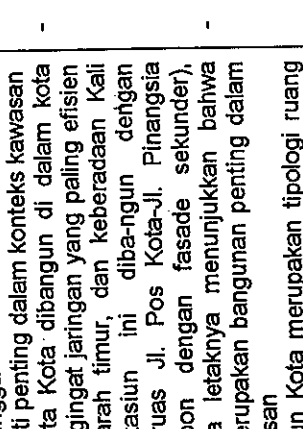

Kerangka Teori	Lokasi Penelitian	Temuan yang Signifikan
<p>2. Sirkulasi dan Parkir (Circulation And Parking)</p> <p>Elemen Perancangan Kota (Hamid Shirvani)</p> <ul style="list-style-type: none"> - pengaturan sirkulasi - akses menuju stasiun - model parkir 	<p>Stasiun Tawang-Kota Lama Semarang</p>  <p>Sebagian besar ruas jalan merupakan sirkulasi searah</p> <ul style="list-style-type: none"> - Akses menuju stasiun Tawang dengan kendaraan sebagian besar berasal dari arah barat (Jembatan mBerok) - Curb parking mendominasi sistem parkir dikawasan kota lama Semarang dengan beberapa kantong parkir di titik-titik tertentu, termasuk kantong parkir kawasan Stasiun Tawang 	<p>Stasiun Jakarta Kota-Kota Lama Jakarta</p>  <p>Sebagian besar ruas jalan merupakan sirkulasi searah</p> <ul style="list-style-type: none"> - Akses menuju stasiun Jakarta Kota dapat ditempuh dari hampir semua ruas jalan utama di sekitar kawasan Stasiun. - Curb parking mendominasi sistem parkir dikawasan kota lama Jakarta dengan beberapa kantong parkir di titik-titik tertentu, termasuk kantong parkir kawasan Stasiun Jakarta kota
		<ul style="list-style-type: none"> - Terdapat perbedaan pengaturan sirkulasi antara masa lalu dengan masa kini, terutama dikarenakan perbedaan jenis dan karakter moda transportasinya. - Pengaturan sirkulasi searah di kawasan stasiun Jakarta Kota dapat di katakan lebih berhasil, terutama karena ditunjang ruas jalan dengan lebar yang memadai, dan pengaturan sirkulasi yang justru menuju ke arah stasiun - Dominasi parkir kawasan secara keseluruhan adalah curb parking/ parkir sejajar di tepi jalan, dikarenakan kurangnya lahan baru untuk parkir, kecuali di kantong parkir kawasan stasiun.

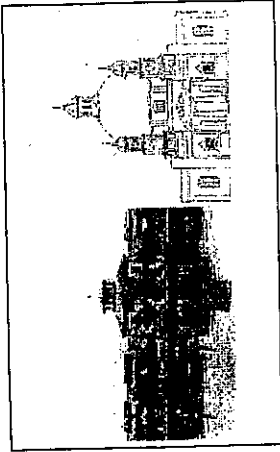
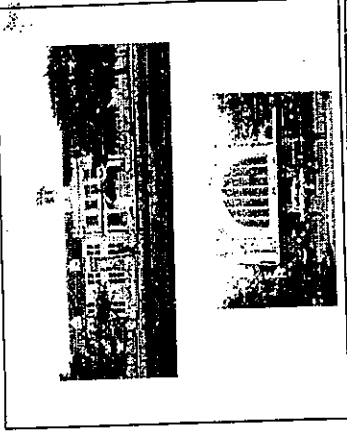
Kerangka Teori	Lokasi Penelitian		Temuan yang Signifikan
	Stasiun Tawang-Kota Lama Semarang	Stasiun Jakarta Kota- Kota Lama Jakarta	
<p>3. Jalur (Path)</p> <p><i>Citra Kota</i> (Kevin Lynch)</p>			<ul style="list-style-type: none"> - Ruas jalan yang dikenal sebagai path umumnya disebabkan karena pengaturan sirkulasi searah yang mengakibatkan menjadi terbatasnya pilihan alternatif path menuju stasiun - Jalur (path) dari kawasan Kota Lama memperhatikan keberadaan stasiun sebagai salah satu bagian kawasan yang hendak dicapai - Pengaturan sirkulasi searah di kawasan kota lama Jakarta relatif lebih efektif dalam menampilkan stasiun sebagai bagian penting, karena didukung oleh ruas jalan yang lebar, dengan pengaturan arah sirkulasi justru menuju ke arah stasiun. Ruas jalan yang menuju stasiun direpson dengan desain fasade entrance sekunder dar arah utara dan selatan.
<ul style="list-style-type: none"> - rute pergerakan secara umum 	<ul style="list-style-type: none"> - Rute pergerakan secara umum adalah melalui Jl. Pinangia Barat dan Timur, Jl Pintu Besar Utara dan Selatan, Jl. Petak Baru, Jl. Kail Besar Timur, Jl. Pos Kota dan Jl. Mangga Dua Raya. 	<ul style="list-style-type: none"> - Rute pergerakan secara umum adalah melalui Jl. Pinangia Barat dan Timur, Jl Pintu Besar Utara dan Selatan, Jl. Petak Baru, Jl. Kail Besar Timur, Jl. Pos Kota dan Jl. Mangga Dua Raya. 	
<ul style="list-style-type: none"> - akses menuju stasiun 	<ul style="list-style-type: none"> - Akses menuju stasiun dari: - Timur: dari Bubakan melalui Jl. Letjen. Suprpto - Barat: melalui jembatan mBerok menuju Jl. Tawang - Selatan: melalui Jl. Mpu Tantular 	<ul style="list-style-type: none"> - Akses menuju stasiun dari: - Utara: Jl. Kali Besar Barat dan Timur - Timur: Jl. Mangga Dua Raya - Selatan: Jl. Pinangia Barat & Timur, dan Jl. Pintu Besar Selatan - Barat: Jl. Petak Baru 	
<ul style="list-style-type: none"> - kesesuaian pengaturan sirkulasi 	<ul style="list-style-type: none"> - Pengaturan sirkulasi satu arah menyebabkan akses menuju stasiun menjadi terbatas dan seringkali terpusat melalui arah Barat (Jembatan mBerok), sehingga koridor-koridor lain menjadi tidak signifikan dalam mencapai stasiun Tawang 	<ul style="list-style-type: none"> - Pengaturan sirkulasi satu arah tidak terlalu berpengaruh bagi stasiun, karena sebagian besar ruas jalan searah justru mengarah menuju stasiun. 	

Kerangka Teori	Lokasi Penelitian		Temuan yang Signifikan
	Stasiun Tawang-Kota Lama Semarang	Stasiun Jakarta Kota- Kota Lama Jakarta	
<p>4. Simpul (Node)</p> <p>Citra Kota (Kevin Lynch)</p> <ul style="list-style-type: none"> - stasiun kereta api sebagai simpul - Ruang terbuka sebagai simpul 	 <ul style="list-style-type: none"> - Stasiun Tawang merupakan simpul dari jalan rel ke jalan raya, dan sebaliknya - Polder Tawang merupakan ruang terbuka yang berperan sebagai simpul yang menghubungkan ruas jalan Cendrawasih, Jl. Kedadah, Jl. Perikutut, Jl. Nuri, Jl. Merpati, dan Jl. Tawang 	 <ul style="list-style-type: none"> - Stasiun Jakarta merupakan simpul dari jalan rel ke jalan raya, dan sebaliknya - Taman Stasiun Kota merupakan ruang terbuka yang berperan sebagai simpul yang menghubungkan jalan Petak Baru, Jl. Pinang-sia Barat&Timur, Jl. Pintu Besar Utara & Selatan, Jl. Kali Besar Timur, dan Jl. Pos Kota 	<ul style="list-style-type: none"> - Ruang terbuka yang berada di depan stasiun di kedua wilayah penelitian merupakan bagian kota lama yang dikenali sebagai salah satu simpul/ node utama (paling kuat). Hal ini dikarenakan fungsinya sebagai ruang publik serta keberadaan stasiun di sekitarnya.
<p>5. Jalur Pejalan Kaki (Pedestrian Ways)</p> <p>Elemen Perancangan Kota (Hamid Shrivani)</p> <ul style="list-style-type: none"> - keberadaan sarana bagi pejalan kaki - kuantitas pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> - Umumnya di kawasan kota lama Semarang tidak disediakan secara khusus trotoir bagi pejalan kaki - Pergerakan pejalan kaki di dalam kawasan relatif kecil 	<ul style="list-style-type: none"> - Umumnya di sebagian besar kawasan kota lama Jakarta disediakan trotoir bagi pejalan kaki - Pergerakan pejalan kaki disekitar stasiun cukup banyak 	<ul style="list-style-type: none"> - Keberadaan fasilitas bagi pejalan kaki terkait erat dengan intensitas pejalan kaki yang melalui kawasan tersebut - Fungsi perkantoran dan perdagangan di sekitar stasiun Jakarta Kota menyebabkan pergerakan pejalan kaki dikawasan ini lebih ramai dan hidup.

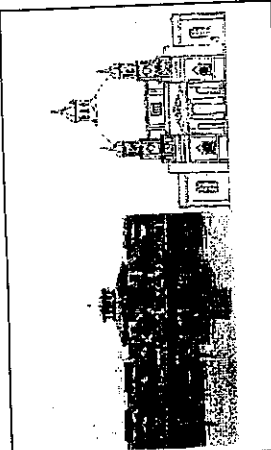
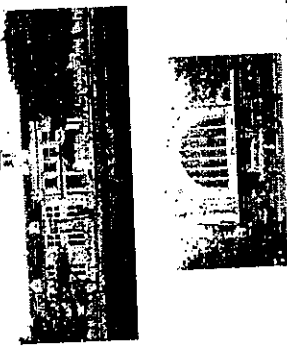
Tabel 3. Matrikulasi Keterkaitan Karakteristik Keterhubungan

3. Matrikulasi Keterkaitan Karakteristik Makna Tempat

Kerangka Teori	Lokasi Penelitian	Temuan yang Signifikan
<p>1. Place</p> <p>Teori Pendekatan Rancang Kota (Roger Trancik)</p>	<p>Stasiun Tawang-Kota Lama Semarang</p> 	<p>Perbedaan fungsi stasiun komuter dan stasiun antar kota terkait langsung terhadap vitalitas kawasan di sekitarnya, mengingat pengguna kereta komuter cenderung beraktifitas di kawasan di sekitar stasiun, sementara pengguna kereta antar-kota beraktifitas di bagian kota yang lain/ kota-kota di sekitarnya.</p> <p>Kedua stasiun yang menjadi obyek penelitian diposisikan sebagai bangunan yang penting dalam lingkungan Kota Lama, meskipun Stasiun Tawang terletak di luar eks kota benteng, sedangkan Stasiun Jakarta-Kota terletak di dalam eks Kota Benteng</p> <p>Ruang terbuka yang terletak di depan kedua bangunan stasiun merupakan tipologi ruang terbuka statis yang dapat diakses langsung oleh publik.</p> <p>Kedua bangunan stasiun mempunyai makna yang berarti bagi kawasan kota lama di sekitarnya karena merupakan bagian kawasan yang cukup di kenal, dan paling sering diakses dalam konteks kota lama.</p>
<p>- tanda kehidupan obyek kawasan</p> <p>- makna kontekstual obyek dalam kawasan</p> <p>- tipologi ruang terbuka</p>	<p>Stasiun Jakarta-Kota Lama Jakarta</p> 	<p>- Stasiun Jakarta-Kota merupakan salah satu stasiun kereta api komuter di Jakarta dan sekitarnya, terutama bagi penumpang yang hendak beraktifitas di kawasan kota lama Jakarta, sehingga stasiun ini benar-benar mempunyai arti penting dalam konteks kawasan Stasiun Jakarta Kota dibangun di dalam kota benteng, mengingat jaringan yang paling efisien adalah dari arah timur, dan keberadaan Kali Ciliwung. Stasiun ini dibangun dengan memenggal ruas Jl. Pos Kota-Jl. Pinangsis Barat (direspon dengan fasade sekunder), sehingga tata letaknya menunjukkan bahwa stasiun ini merupakan bangunan penting dalam konteks kawasan</p> <p>- Taman Stasiun Kota merupakan tipologi ruang terbuka statis, berfungsi sebagai jalur pintas dan ruang publik</p> <p>Jalan sebagai ruang terbuka dinamis berkarakter lurus</p>
<p>-</p>	<p>Stasiun Tawang-Kota Lama Semarang</p> 	<p>- Stasiun Tawang merupakan salah satu pintu gerbang memasuki Kota Lama Semarang dari jalur rel. Stasiun ini mempunyai arti penting dalam konteks kawasan sebagai prasarana transportasi utama kota.</p> <p>- Tata letak bangunan stasiun dalam hubungannya dengan kota lama dapat diidentifikasi sebagai upaya untuk memposisikan stasiun sebagai bangunan yang penting dalam konteks kawasan, meskipun stasiun ini dibangun di luar kota benteng.</p> <p>- Polder Tawang merupakan salah satu tipologi ruang terbuka statis kawasan kota lama, yang berfungsi sebagai ruang publik, sekaligus pengendali rob dan banjir.</p> <p>Ruas-ruas jalan merupakan ruang terbuka dinamis dengan karakter berkelok-kelok/ lentur</p>

Kerangka Teori	Lokasi Penelitian		Temuan yang Signifikan
	Stasiun Tawang-Kota Lama Semarang	Stasiun Jakarta Kota- Kota Lama Jakarta	
<p>2. Pendukung Aktivitas (activity support)</p> <p><i>Elemen Perancangan Kota (Hamid Shirvani)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Keberadaan aktifitas komersial kecil - Keberadaan ruang terbuka di depan stasiun 	<ul style="list-style-type: none"> - Umumnya tidak terdapat aktifitas komersial kecil di sekitar kawasan Stasiun tawang - Polder Tawang sebagai pendukung aktifitas yang bersifat rekreatif 	<ul style="list-style-type: none"> - Terdapat cukup banyak aktifitas komersial kecil. Terjadi transaksi antara penjual dengan pembeli yang rata-rata merupakan pejalan kaki di sekitar stasiun Jakarta Kota - Taman Stasiun Kota sebagai pendukung aktifitas yang lebih sering dilalui pejalan kaki, karena merupakan jalan pintas menuju stasiun dari arah Barat. 	<ul style="list-style-type: none"> - Keberadaan pendukung aktifitas berkaitan langsung dengan intensitas pejalan kaki - Pendukung aktifitas dapat direncanakan terlebih dahulu, atau muncul dengan sendirinya seiring dengan meningkatnya intensitas pejalan kaki/ pengunjung stasiun.
<p>3. Tanda-tanda dan Orientasi (signage& orientation)</p> <p><i>Elemen Perancangan Kota (Hamid Shirvani)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - identitas kawasan - tipe landmark 	 <ul style="list-style-type: none"> - Gereja Blenduk dan Stasiun tawang memegang peranan sebagai salah satu ciri khas kawasan kota lama Semarang yang cukup menonjol - Kedua bangunan tersebut merupakan local landmark 	 <ul style="list-style-type: none"> - Museum Fatahillah dan Stasiun Jakarta Kota memegang peranan sebagai salah satu ciri khas kawasan kota lama Semarang yang cukup menonjol - Kedua bangunan tersebut merupakan local landmark 	<ul style="list-style-type: none"> - Sebagai bangunan yang paling sering diakses dalam kawasan kota lama, bangunan stasiun umumnya dikenal sebagai bagian kawasan yang menjadi titik referensi dalam berorientasi di dalam kawasan Kota lama

Kerangka Teori	Lokasi Penelitian		Temuan yang Signifikan
	Stasiun Tawang-Kota Lama Semarang	Stasiun Jakarta Kota- Kota Lama Jakarta	
<p>4. Preservasi (Preservation)</p> <p>Elemen Perancangan Kota (Hamid Shirvani)</p> <ul style="list-style-type: none"> - jenis konservasi yang dilakukan pada bangunan stasiun - konservasi pada ruang terbuka di depan stasiun - perubahan ruang terbuka di depan stasiun - kesesuaian perubahan 	<ul style="list-style-type: none"> - Telah dilakukan kegiatan konservasi berupa adaptasi pada bangunan stasiun - Ruang terbuka didepan stasiun tidak secara khusus dikonservasikan dan telah dimodifikasi - Lapangan Tawang berubah menjadi Polder Tawang - Polder Tawang walaupun merupakan elemen baru, tetapi didesain sebagai bagian elemen kawasan kota lama secara keseluruhan. 	<ul style="list-style-type: none"> - Telah dilakukan kegiatan konservasi berupa adaptasi pada bangunan stasiun. - Ruang terbuka didepan stasiun tidak secara khusus dikonservasikan dan telah dimodifikasi - Ruang terbuka di depan stasiun telah berubah menjadi taman Stasiun Kota yang ditinggikan - Taman Stasiun Kota tampil sebagai elemen baru yang tampil berbeda dengan lingkungannya. 	<ul style="list-style-type: none"> - Umumnya telah dilakukan kegiatan adaptasi berupa adaptasi pada bangunan stasiun, terutama untuk meningkatkan kinerja stasiun. Perubahan yang dilakukan tidak banyak merubah desain stasiun secara keseluruhan. - Kawasan ruang terbuka di kota lama umumnya tidak secara khusus dikonservasi, dan sebagian telah mengalami modifikasi total. - Kegiatan konservasi pada bangunan stasiun merupakan satu paket kebijakan konservasi kawasan Kota Lama secara keseluruhan

Kerangka Teori	Lokasi Penelitian		Temuan yang Signifikan
	Stasiun Tawang-Kota Lama Semarang	Stasiun Jakarta Kota- Kota Lama Jakarta	
<p>5. Tengeran (Landmark)</p> <p>Citra Kota (Kevin Lynch)</p> <ul style="list-style-type: none"> - landmark utama - landmark sekunder 	 <p>Landmark utama kawasan adalah gereja Blenduk dengan <i>paradeplein</i> nya.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stasiun Tawang dengan Polder Tawangnya merupakan Landmark sekunder kota lama Semarang. 	 <p>Landmark utama kawasan ini adalah Museum Fatahillah (eks Balaikota) dengan Taman Fatahillah di depannya.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stasiun Jakarta Kota dan Taman Stasiun kota merupakan landmark sekunder kawasan kota lama Jakarta 	<ul style="list-style-type: none"> - Fungsi keagamaan dan pemerintahan masih menjadi landmark paling penting dalam kawasan. - Bangunan stasiun sebagai fungsi yang penting dan menempati lokasi yang strategis dalam lingkungan Kota Lama juga merupakan landmark kawasan, lengkap dengan ruang terbuka di depannya. - Kawasan Stasiun sebagai landmark, memudahkan pengamat berorientasi dalam kawasan Kota Lama
<p>6. Serial Vison, Content, dan Place</p> <p>Panorama Kota / Townscape (Gordon Cullen)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Penggal jalan yang layak dikaji sebagai sebuah skenario pengasahan pengamat 	<ul style="list-style-type: none"> - Penggal jalan yang signifikan sebagai serial vision di kawasan kota lama Semarang menuju ke stasiun Tawang adalah: <ul style="list-style-type: none"> - Jl. Cendrawasih - Jl. Kedasih - Jl. Perkutut - Jl. Nuri - Jl. Merpati - dari arah Jembatan mBerok 	<ul style="list-style-type: none"> - Penggal Jalan yang signifikan sebagai serial vision di kawasan Kota lama Jakarta menuju ke stasiun Jakarta Kota adalah: <ul style="list-style-type: none"> - Jl. Petak Baru - Jl. Kali Besar Timur - Jl. Pintu Besar Utara - Jl. Pos Kota - Jl. Pintu Besar selatan - Jl. Pinangsia timur - Jl. Pinangsia barat. 	<ul style="list-style-type: none"> - Bangunan stasiun selalu menjadi klimaks/ bagian penting dalam skenario serial vision yang disusun di dalam konfigurasi kota lama - Kajian pergerakan secara tiga dimensi di kawasan yang menjadi obyek penelitian, bangunan stasiun menempati posisi yang strategis, dan direncanakan sebagai sebuah skulptur pengakhiran pandang dari sekuen-sekuen menuju ke arah stasiun.

Tabel 4. Matrikulasi Keterkaitan Karakteristik makna Tempat

BAB VI

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

A. Kesimpulan

Dari hasil-hasil temuan penelitian terhadap bangunan stasiun di dua kawasan Kota Lama yang menjadi obyek penelitian dapat disimpulkan hal-hal berikut:

1. Sebuah stasiun kereta api merupakan bagian yang penting dan tidak terpisahkan di dalam konteks konfigurasi Kota Lama, dan secara langsung berpengaruh terhadap aspek-aspek perancangan kota di dalam kawasan Kota Lama tersebut
2. Dari karakteristik *penataan massa* yang meliputi *figure/ ground*, tata guna lahan, tata bentuk dan massa bangunan, ruang terbuka, tepian, dan distrik dapat diketahui bahwa kawasan stasiun kereta api merupakan bagian dari perencanaan penataan massa kawasan kota lama secara keseluruhan, dimana masing-masing elemen yang dimaksud saling berkaitan dan mempengaruhi satu sama lain.
3. Dari karakteristik *keterhubungan* yang meliputi *linkage*, sirkulasi dan parkir, jalur (*path*), simpul, dan jalur pejalan kaki (*paedestrian way*) dapat diketahui bahwa kawasan stasiun kereta api merupakan bagian penting dalam kota lama yang berperan besar dalam menentukan sistem keterhubungan dalam kawasan dimana sebuah stasiun dikenali sebagai tujuan yang hendak dicapai oleh pengamat.
4. Dari karakteristik *makna tempat* yang meliputi *place*, pendukung aktifitas, tanda-tanda dan orientasi, preservasi, landmark, serta kajian *townscape* (*serial vision, content, place*) dapat diketahui bahwa stasiun kereta api mempunyai arti penting bagi kawasan kota lama, baik secara simbolis maupun fungsional, dimana kawasan stasiun merupakan titik referensi bagi pengamat untuk berorientasi.

5. Kajian yang dilakukan terhadap pendekatan *figure/ ground* menunjukkan bahwa kawasan stasiun kereta api yang menjadi obyek penelitian merupakan bagian dari tekstur kawasan secara keseluruhan dan menunjukkan keteraturan penataan massa kawasan secara dua dimensional. Dalam hal ini Stasiun Jakarta Kota dapat dengan lebih tegas diidentifikasi sebagai bagian dari pola/ tekstur kawasan Kota Lama Jakarta, terutama dikarenakan pola dan tekstur blok persegi panjang yang mendominasi kawasan ini direspon oleh massa stasiun dengan bentuk blok persegi panjang pula. Keteraturan massa dan pola tekstur kawasan di Kota Lama Semarang relatif lebih sulit untuk diidentifikasi dengan adanya penataan blok-blok yang relatif fleksibel dan berbentuk trapesium tak beraturan, sehingga hubungannya dengan blok massa figuratif stasiun menjadi kurang tegas.
6. Kajian yang dilakukan terhadap pendekatan *linkage* menunjukkan bahwa kawasan stasiun kereta api dan ruang terbuka di depannya yang menjadi obyek penelitian memiliki keterkaitan dengan sistem keterhubungan (*linkage*) kawasan secara keseluruhan, baik *linkage* visual (sumbu imajiner antara Stasiun Tawang-Polder Tawang dengan Gereja Blenduk-Paradeplein, serta Stasiun Jakarta Kota-Taman Stasiun Kota dengan Museum Fatahillah (eks balaikota)-Taman Fatahillah), maupun *linkage* struktural (ruang terbuka di depan Stasiun Tawang sebagai *elemen penyambung*, dan Stasiun Jakarta Kota dengan ruang terbuka di depannya sebagai *elemen tambahan*) dalam lingkungan kawasan Kota Lama.
7. Kajian yang dilakukan terhadap pendekatan *place* menunjukkan bahwa kawasan stasiun kereta api yang menjadi obyek penelitian merupakan bagian yang penting dari kawasan Kota Lama, baik secara simbolis

(sebagai landmark dan fungsi yang paling sering diakses) maupun secara fungsional (sebagai prasarana transportasi dalam lingkup kawasan maupun kota)

8. Kajian yang dilakukan terhadap elemen perancangan kota di kawasan yang menjadi obyek penelitian menunjukkan bahwa keberadaan stasiun kereta api dan ruang terbuka di depannya ternyata mempengaruhi dan dipengaruhi oleh elemen-elemen perancangan kota di dalam lingkungan Kota Lama, baik dalam hal guna lahan, tata bentuk dan massa bangunan, sirkulasi dan parkir, ruang terbuka, jalur pejalan kaki, tanda-tanda dan orientasi, maupun kegiatan preservasi dan konservasi di kawasan Kota Lama secara keseluruhan.
9. Kajian yang dilakukan terhadap citra kota menunjukkan bahwa kawasan stasiun kereta api yang menjadi obyek penelitian dikenali secara umum sebagai bagian citra (*image/ kesan*) dari kawasan Kota Lama secara keseluruhan, dimana pengamat dapat berorientasi dan merasakan citra-citra jalur (*path*), tepian (*edge*), distrik (*district*), simpul (*node*), dan tengeran (*landmark*) dalam hubungannya dengan kawasan stasiun kereta api yang dimaksud.
10. Kajian yang dilakukan terhadap panorama kota (*townscape*) menunjukkan bahwa kawasan stasiun kereta api yang menjadi obyek penelitian merupakan bagian dari skenario pengasahan emosi pengamat dalam pergerakan visualnya melalui *serial vision* dan penggal suasana menuju ke arah stasiun kereta api, dimana kawasan stasiun kereta api telah direncanakan dan dirancang sedemikian rupa sehingga menjadi bagian dari pengakhiran vista dan klimaks dalam kawasan Kota Lama.

B. Rekomendasi

1. Sebagai bagian dari konfigurasi Kota Lama, maka stasiun kereta api di dalam lingkungan kota Lama harus diperlakukan sebagai salah satu bagian tak terpisahkan yang saling berkaitan satu-sama lain, terutama untuk menciptakan tata ruang kota yang lebih berkualitas.
2. Peneliti merekomendasikan agar penelitian ini dilanjutkan dengan penelitian yang lain, khususnya yang menyangkut:
 - keberadaan stasiun kereta api di kawasan Kota Lama yang lain
 - keberadaan stasiun kereta api di kawasan perkotaan yang bukan merupakan Kota Lama
 - upaya-upaya memanfaatkan stasiun sebagai fungsi yang strategis untuk menghidupkan kawasan Kota Lama.
 - Kajian-kajian lain tentang stasiun kereta api yang mencakup aspek historis/ konservasi dan aspek finansial/ potensi-potensi ekonomi di masa depan.
 - Kajian yang lebih mendalam terhadap indikator/ kerangka teori perancangan kota agar didapatkan pemahaman yang lebih komprehensif

DAFTAR PUSTAKA

Bacon, Edmund N. , 1978, *Design of Cities*, Penguin Books, New York

Cullen, Gordon, 1961, *The Concise Townscape*, Van Nostrand-Reinhold
Company, New York

Daldjoeni, N. , 1987, *Geografi Kota dan Desa*, PT. Alumni, Bandung

de Jong, Michiel van Ballegoijen, 1993, *Spoorwegstations op Java*, De
Bataafsche Leeuw, Amsterdam

Ismail, Yusuf, 1999, *Konfigurasi Ruang dan Bangunan Kawasan Kota Lama*,
Thesis, Undip

Kostof, Spiro, 1991, *The City Shaped, The Story of City Forms*, Thames and
Hudson, London

Lynch, Kevin, 1986, *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge, 1984
New York

Shirvani, Hamid, 1985, *The Urban Design Process*, Van Nostrand-Reinhold
Company, New York

Sidharta dan Budihardjo, Eko, 1989, *Konservasi Lingkungan dan Bangunan
Kuno Bersejarah di Surakarta*, Gajah Mada University Press, Yogyakarta

Singarimbun, Masri, 1989, *Metode Penelitian Survei*, PT. Pustaka LP3ES
Indonesia, Jakarta

Subarkah, Iman, 1983, *Jalan Kereta Api*, Penerbit Idea Dharma, Bandung

Trancik, Roger, 1986, *Finding Lost Space*, Van Nostrand Reinhold Company

Zahnd, Markus, 1999, *Perancangan Kota Secara Terpadu*, Penerbit Kanisius,
Yogyakarta