

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Tinjauan Teori Perancangan Kota

2.1.1 Batasan Pengertian Perancangan Kota

Perancangan Kota (*Urban Design*) merupakan suatu perpaduan kegiatan antara profesi perencana kota, arsitektur, lansekap, rekayasa sipil, dan transportasi dalam wujud fisik. Perancangan kota lazimnya lebih memperhatikan pada bentuk fisik kota. Perancangan kota dapat mewujudkan dirinya dalam bentuk tampak depan bangunan, desain sebuah jalan, atau sebuah rencana kota tau dapat dikatakan pula bahwa perancangan kota berkaitan dengan bentuk wilayah perkotaan. Ruang-ruang terbuka berbentuk jalan, taman, dan akhirnya ruang yang lebih besar, dirancang bersamaan dengan perancangan fisik bangunannya, sehingga kota tersebut merupakan proses dan produk dari perancangan kota. Produk perancangan kota tersebut dapat dikategorikan dalam dua bentuk umum yang disebut Ruang Kota (*Urban Space*) dan Ruang Terbuka (*Open Space*). (Prof. Eko; Kota Berkelanjutan,1999,59)

2.1.2. Ruang Kota (*Urban Space*)

Pada dasarnya ruang kota harus dibedakan oleh suatu karakteristik yang menonjol, seperti kualitas pengolahan detail dan aktivitas yang berlangsung di dalamnya. Sebuah ruang kota secara ideal dilingkupi oleh dinding, lantai dan mempunyai maksud yang tegas untuk melayani. Sekelompok bangunan, baik perkantoran maupun komersial dapat membentuk sebuah ruang di sekelilingnya baik berupa plaza, jalan maupun ruang terbuka lainnya. Sebuah ruang kota dapat diolah dengan lansekap yang indah sebagai taman kota yang tenang. Dalam hal ini sebuah tempat tertentu dalam kota berfungsi sebagai lokasi suatu aktivitas penting, tetapi tidak mempunyai pelingkup fisik dan lantai yang semestinya. (Prof. Eko; Kota Berkelanjutan,1999,63)

2.1.3 Ruang Terbuka (*Open Space*)

Ruang terbuka dapat dikatakan sebagai unsur ruang alam yang dibawa ke dalam kota atau lapangan terbuka yang dibiarkan tetap seperti keadaan aslinya. Skala ruang terbuka ini lebih banyak ditentukan oleh pohon,semak, batu-batuan dan permukaan tanah daripada ditentukan oleh lebar dan panjangnya. Penampilannya dicirikan oleh pemandangan tumbuhan alam segar daripada bangunan sekitar. Ruang terbuka di dalam

PERANCANGAN KOTA



kota mempunyai beberapa maksud sebagai pelengkap dan pengontras bentuk urban, menyediakan tanah untuk penggunaan di masa depan. Pada saat melakukan survei untuk perancangan kota, kita harus mempelajari ruang-ruang kota sebagai struktur keseluruhan. (Prof. Eko; Kota Berkelanjutan,1999,65)

2.1.4. Hubungan Ruang Kota Dan Ruang Terbuka Dengan Unsur Jalan

Hubungan ruang kota (*Urban Space*) dengan jalan adalah ruang kota dapat juga berupa sebuah koridor. Ruang koridor adalah ruang untuk pergerakan linier sedang ruang pulau atau oasis adalah tempat perhentian keduanya dapat dihubungkan timbal balik. Jalan sebagai "*linear urban space*" jika terlingkup kedua sisinya atau mempunyai beberapa elemen dengan karakteristik yang mempersatukan pohon-pohon atau bangunan-bangunan seragam. (Prof. Eko; Kota Berkelanjutan,1999,65)

Hubungan ruang terbuka (*Open Space*) dengan jalan adalah jalan termasuk sistem kota. Dimana jalan termasuk *pathway* yakni merupakan rute - rute sirkulasi yang biasa digunakan orang dalam melakukan pergerakan, baik inter maupun antar kota, melalui jaringan jalan primer dan sekunder. Jalan termasuk dalam ruang-ruang pertemuan aktivitas yang ramai.

2.1.5 . Teori Elemen Pembentuk Kota

Dalam setiap perancangan kota harus memperhatikan elemen-elemen perancangan yang ada sehingga nantinya kota tersebut akan mempunyai karakteristik yang jelas. Menurut Hamid Shirvani (1985) elemen perancangan kota ada delapan yaitu sebagai berikut :

a. Tata Guna Lahan (*Land Use*)

Merupakan elemen pokok dalam *urban design* yang menentukan dasar perencanaan dalam dua dimensi, bagi terlaksananya ruang tiga dimensi. Tata guna lahan merupakan suatu pengaturan lahan dan keputusan untuk menggunakan lahan bagi maksud tertentu sesuai dengan peruntukannya.

- Dalam peruntukan lahan terdapat pembagian penggunaan lahan menjadi kelompok-kelompok sesuai dengan interaksi antara unsur aktivitas, manusia, dan lokasi, **pertama** menghasilkan *Land Use Plan* dengan pengelompokan aktivitas, fungsi, dan karakter tertentu, **kedua** menghasilkan *Mixed Land Use Plan* sebagai alternatif dalam pembagian penggunaan lahan yang terbatas. Untuk masa yang akan datang, kebijaksanaan *Mixed Use* digunakan untuk meningkatkan kehidupan dua puluh empat jam, dengan jalan memperbaiki sirkulasi melalui fasilitas bagi pejalan kaki dan penggunaan yang lebih baik dari sistem-sistem

PERANCANGAN KOTA



infrastruktur, analisa-analisa dasar lingkungan alam dan perbaikan / peningkatan sistem infrastruktur dengan rencana-rencana serta operasi pemeliharaan.

- Dalam intensitas pembangunan seorang developer akan mendapatkan ijin membangun hingga FAR maksimum, sebagai bonus dari kompensasi atas kesediaannya 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*.
- Kesalahan di masa lalu dalam peraturan tata guna lahan, antara lain kurangnya keanekaragaman penggunaan lahan dalam suatu area dan kesalahan dalam memperhitungkan faktor lingkungan dan fisik alamiah, oleh karena itu, hal yang harus diperhatikan untuk tata guna lahan di masa mendatang adalah *mixing use* dalam suatu *urban area*, untuk meningkatkan kehidupan dua puluh empat jam dengan memperbaiki sirkulasi melalui fasilitas *pedestrian*, dan penggunaan infrastruktur yang lebih baik, analisis yang berdasarkan lingkungan alami, dan perbaikan sistem infrastruktur serta rencana perawatan yang diperlukan.
- Kebijakan Tata Guna Lahan mempertimbangkan hal-hal berikut:
 - a. Tipe penggunaan lahan yang diijinkan
 - b. Hubungan fungsional yang terjadi antara area yang berbeda

- c. Jumlah maksimum *floor area* yang ditampung dalam suatu area tata guna lahan
- d. Skala pembangunan baru
- e. Tipe intensif pembangunan yang sesuai untuk dikembangkan pada area dengan karakteristik tertentu.

Dalam hal ini yang termasuk dalam penggunaan lahan pada elemen perancangan kota antara lain :

- a. Tipe penggunaan dalam suatu area
- b. Spesifikasi fungsi dan keterkaitan antar fungsi dalam pusat kota
- c. Ketinggian bangunan
- d. Skala fungsi.

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

Building form and massing membahas mengenai bagaimana bentuk dan massa-massa bangunan yang ada dapat membentuk suatu kota serta bagaimana hubungan antar massa yang ada. Pada penataan suatu kota, bentuk dan hubungan antara massa seperti ketinggian bangunan, pengaturan massa bangunan dan lain-lain harus diperhatikan sehingga ruang yang terbentuk teratur, mempunyai garis langit yang dinamis serta menghindari adanya *lost space* (ruang tidak terpakai).

PERANCANGAN KOTA



Bentuk dan massa bangunan berkaitan erat dengan ketinggian Bangunan, Koefisien Lantai Bangunan, Koefisien Dasar Bangunan / *Building Coverage*, *Garis Sempadan Bangunan*, *Style*, Skala, Bahan Bangunan, Tekstur, dan Warna bangunan.

Building form and massing dapat meliputi kualitas yang berkaitan dengan penampilan bangunan, yaitu :

a. Ketinggian bangunan

Ketinggian bangunan berkaitan dengan jarak pandang pemerhati, baik yang berada dalam bangunan maupun yang berada pada jalur pejalan kaki. Ketinggian bangunan pada suatu kawasan membentuk *skyline*. *Skyline* dalam skala kota mempunyai makna :

- Sebagai simbol kota
- Sebagai indeks sosial
- Sebagai alat orientasi
- Sebagai perangkat estetis
- Sebagai perangkat ritual



b. Kepejalan Bangunan

Pengertian dari kepejalan adalah penampilan gedung dalam konteks kota. Kepejalan suatu gedung ditentukan oleh tinggi, luas-lebar-panjang, olahan massanya dan variasi penggunaan material.

c. Koefisien Lantai Bangunan (KLB)

Koefisien Lantai Bangunan adalah jumlah luas lantai bangunan dibagi dengan luas tapak. Koefisien Lantai Bangunan dipengaruhi oleh daya dukung tanah, daya dukung lingkungan, nilai harga tanah dan faktor-faktor khusus tertentu sesuai dengan peraturan atau kepercayaan daerah setempat.

d. Koefisien Dasar Bangunan (*Building Coverage*)

Adalah luas tapak yang tertutup dibandingkan dengan luas tapak keseluruhan. Koefisien Dasar Bangunan dimaksudkan untuk menyediakan area terbuka yang cukup di kawasan perkotaan agar tidak keseluruhan tapak diisi dengan bangunan sehingga daur lingkungan menjadi terhambat.

e. *Garis Sempadan Bangunan* (GSB)

PERANCANGAN KOTA



Garis Sempadan Bangunan merupakan jarak bangunan terhadap as jalan. Garis ini sangat penting dalam mengatur keteraturan bangunan di tepi jalan kota.

f. Laggam

Laggam atau gaya dapat diartikan sebagai suatu kumpulan karakteristik bangunan dimana struktur, kesatuan dan ekspresi digabungkan di dalam satu periode atau wilayah tertentu. Peran dari laggam ini dalam skala urban jika direncanakan dengan baik dapat menjadi *guideline* yang mempunyai kekuatan untuk menyatukan fragmen-fragmen kota.

g. Skala

Rasa akan skala dan perubahan-perubahan dalam ketinggian ruang atau bangunan dapat memainkan peranan dalam menciptakan kontras visual yang dapat membangkitkan daya hidup dan kedinamisan.

h. Material

Peran material berkenaan dengan komposisi visual dalam perancangan. Komposisi yang dimaksud diwujudkan oleh hubungan antar elemen visual.

i. Tekstur

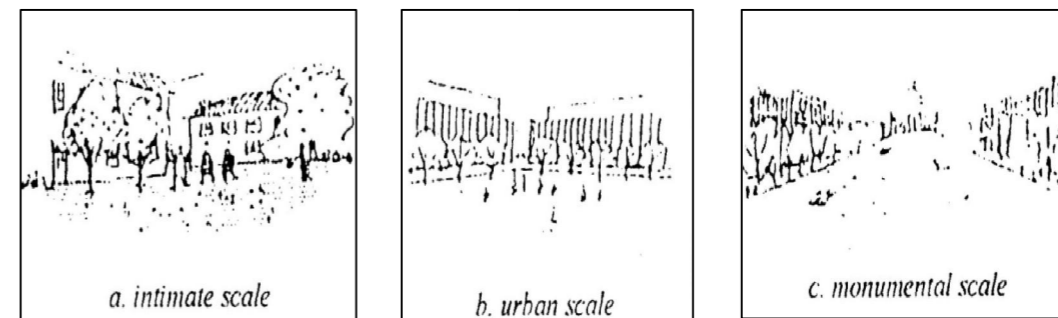
Dalam sebuah komposisi yang lebih besar (skala urban) sesuatu yang dilihat dari jarak tertentu maka elemen yang lebih besar dapat menimbulkan efek-efek tekstur.

j. Warna

Dengan adanya warna (kepadatan warna, kejernihan warna), dapat memperluas kemungkinan ragam komposisi yang dihasilkan.

Prinsip dasar perancangan kota menurut **Spreiregen (1965)**, mensintesa berbagai hal penting berkaitan dengan bentuk dan massa bangunan, meliputi :

- 1) Skala, dalam hubungannya dengan sudut pandang manusia, sirkulasi, bangunan di sekitarnya, dan ukuran kawasan.



Gambar 3

Skala

Sumber: Spreiregen, 1965

PERANCANGAN KOTA



2) Ruang kota, yang merupakan elemen dasar data perencanaan kota yang harus memperhatikan bentuk (*urban form*), skala, *sense of enclosure* dan tipe *urban space*.

3) Massa kota (*urban mass*), yang di dalamnya meliputi bangunan, permukaan tanah, objek-objek yang membentuk ruang kota dan pola aktivitas.

Langkah-langkah yang harus dilakukan untuk menentukan bentuk dan massa bangunan adalah dengan cara mengidentifikasi prinsip-prinsip dan penalaran di balik bentuk fisik kota.

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

Sirkulasi adalah elemen perancangan kota yang secara langsung dapat membentuk dan mengontrol pola kegiatan kota, sebagaimana halnya dengan keberadaan sistem transportasi dari jalan publik, *pedestrian ways*, dan tempat-tempat transit yang saling berhubungan akan membentuk pergerakan (suatu kegiatan). Sirkulasi di dalam kota merupakan salah satu alat yang paling kuat untuk menstrukturkan lingkungan perkotaan karena dapat membentuk, mengarahkan, dan mengendalikan pola aktivitas dalam suatu kota. Selain itu sirkulasi dapat membentuk karakter suatu daerah, tempat aktivitas dan lain sebagainya.

Latar Belakang dari perencanaan sirkulasi dan parkir di daerah perkotaan adalah :

- Bertambahnya penggunaan kendaraan bermotor karena faktor efisiensi
- Kurangnya fasilitas transportasi umum
- Tempat parkir yang ada memiliki kualitas yang rendah, tidak tepat lokasinya dan kurang perawatan.

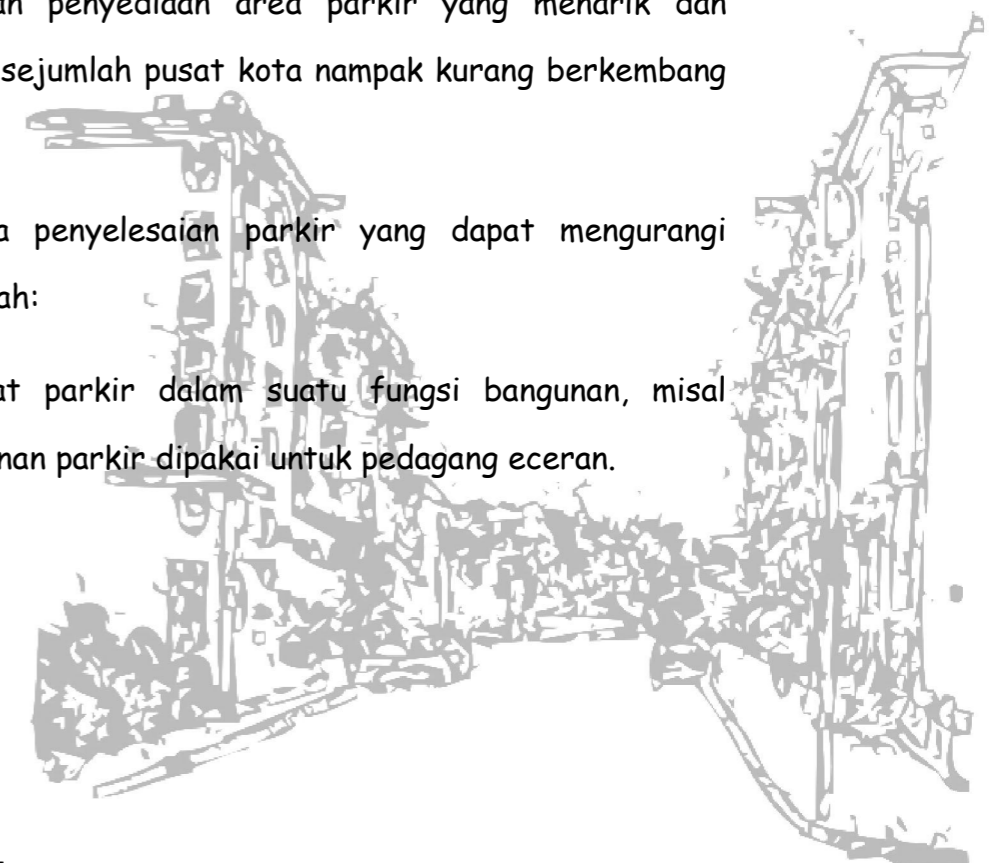
Elemen ruang parkir memiliki dua efek langsung pada kualitas lingkungan, yaitu:

- Kelangsungan aktivitas komersial
- Pengaruh visual yang penting pada bentuk fisik dan susunan kota.

Kegagalan untuk merespon pentingnya pengaturan penggunaan kendaraan bermotor dan penyediaan area parkir yang menarik dan memadai mengakibatkan sejumlah pusat kota nampak kurang berkembang dan kumuh.

Beberapa usaha penyelesaian parkir yang dapat mengurangi ruang parkir di kota adalah:

- Menyatukan tempat parkir dalam suatu fungsi bangunan, misal bagian dasar bangunan parkir dipakai untuk pedagang eceran.



PERANCANGAN KOTA



- Membagi tempat parkir untuk dua kegiatan yang berbeda dan memiliki waktu yang berbeda pula.
- Membuat perencanaan paket parkir, misal di suatu tempat bisnis dengan karyawan yang banyak disediakan sebuah distrik parkir.
- Membuat daerah parkir di pinggiran kota yang diusahakan oleh developer melalui program *urban edge parking*.

Sirkulasi dalam elemen perancangan kota yang secara langsung dapat membentuk dan mengontrol pola kegiatan kota, sebagaimana halnya dengan keberadaan sistem transportasi dari jalan publik, *pedestrian ways* dan tempat-tempat transit yang saling berhubungan akan membentuk pergerakan (suatu kegiatan).

Dalam proses perancangan sebuah pola sirkulasi perlu diperhatikan beberapa anggapan mengenai sirkulasi yaitu :

1. Sirkulasi sebagai sebuah pergerakan

Hal ini merupakan pandangan umum semua orang mengenai suatu sirkulasi yaitu sebuah pergerakan atau perpindahan dari suatu tempat ketempat yang lainnya.

2. Sirkulasi sebagai sebuah penekanan material

Pembuatan material yang senada ataupun sejenis dapat merupakan sebuah penanda atau sebuah penekanan dalam suatu pola sirkulasi.

Jalur yang jelas akibat penekanan pada bahan material mempermudah sistem sirkulasi suatu kawasan.

3. Sirkulasi sebagai pertimbangan desain

Jika kita menganggap sirkulasi merupakan pertimbangan dalam desain maka kita harus mempertimbangkan masalah kegunaan bentuk, keamanan, dan skala dari suatu jalan atau jalur bagi pembentukan pola sirkulasi.

4. Sirkulasi sebagai sebuah mata rantai dan sistem visual

Suatu pola sirkulasi merupakan suatu pola yang berkelanjutan dan berkesinambungan sehingga membentuk suatu sistem yang tertata. Suatu sistem yang berpola dan tertata rapi menjadi satu kesatuan dengan hasil rancangan sehingga menimbulkan kesan desain yang menarik.

5. Sirkulasi sebagai perbedaan keruangan

Perbedaan antara kondisi disini dan disana yang dibedakan dengan suatu ruang yang berbeda menimbulkan suatu sistem sirkulasi tersendiri dengan pola keruangan sebagai aspek utama pembentuknya.

6. Sirkulasi sebagai perbedaan waktu



PERANCANGAN KOTA



Dalam suatu proses sirkulasi, terdapat perbedaan waktu dalam mencapai tempat yang merupakan tujuan akhir dari alur sirkulasi. Hal ini diakibatkan karena adanya proses pencapaian dalam sebuah kegiatan sirkulasi.

Dalam suatu sirkulasi tentulah tidak terlepas dari perencanaan sebuah jalan yang menghubungkan satu tempat dengan tempat yang lain, jenis-jenis jalan antara lain : (George Nez, *Time Saver for Urban Design*, 1989)

1. Jalan Arteri Primer

- Kecepatan rencana minimal 60 km/jam,
- Lebar badan jalan minimal 8 meter,
- Kapasitas lebih besar daripada volume lalu lintas rata-rata,
- Lalu lintas jarak jauh tidak boleh terganggu oleh lalu lintas ulang alik, lalu lintas lokal dan kegiatan lokal,
- Jalan masuk dibatasi secara efisien,
- Jalan persimpangan dengan pengaturan tertentu tidak mengurangi kecepatan rencana dan kapasitas jalan,
- Tidak terputus walaupun melalui kota,
- Persyaratan teknik jalan masuk ditetapkan oleh Menteri.

2. Jalan Arteri Sekunder

- Kecepatan rencana minimal 20 km/jam,

- Lebar badan jalan minimal 8 meter,
- Kapasitas sama atau lebih besar daripada volume lalu lintas rata-rata,
- Lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat,
- Persimpangan dengan pengaturan tertentu tidak mengurangi kecepatan rencana dan kapasitas jalan.

3. Jalan Kolektor Primer

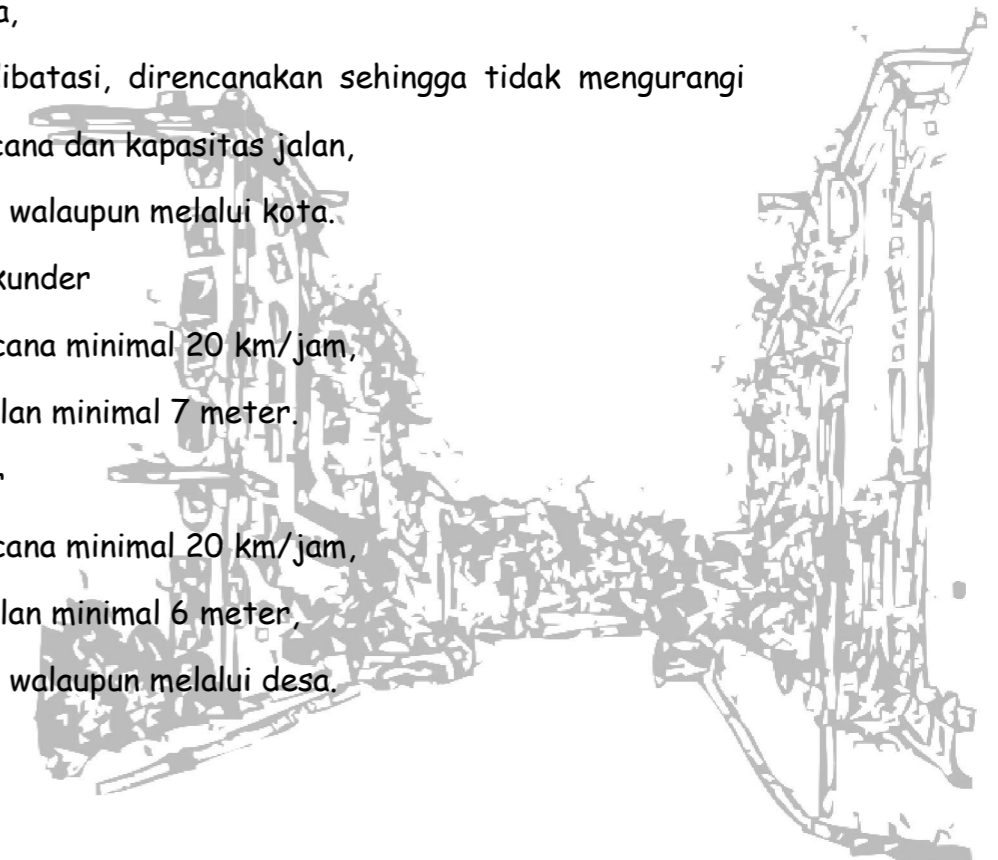
- Kecepatan rencana minimal 40 km/jam,
- Lebar jalan minimal 7 meter,
- Kapasitas sama dengan atau lebih besar dari pada volume lalu lintas rata-rata,
- Jalan masuk dibatasi, direncanakan sehingga tidak mengurangi kecepatan rencana dan kapasitas jalan,
- Tidak terputus walaupun melalui kota.

4. Jalan Kolektor sekunder

- Kecepatan rencana minimal 20 km/jam,
- Lebar badan jalan minimal 7 meter.

5. Jalan Lokal Primer

- Kecepatan rencana minimal 20 km/jam,
- Lebar badan jalan minimal 6 meter,
- Tidak terputus walaupun melalui desa.



PERANCANGAN KOTA



6. Jalan Lokal Sekunder

- Kecepatan rencana minimal 10 km/jam,
- Lebar badan jalan minimal 5 meter,
- Persyaratan teknik diperuntukkan bagi kendaraan beroda tiga atau lebih,
- Lebar badan jalan tidak diperuntukkan bagi kendaraan beroda tiga atau lebih, minimal 5 meter.

Berdasarkan UU No. 13 / 1980, jalan adalah suatu prasarana perhubungan dalam bentuk apapun meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap yang diperuntukkan bagi lalu lintas. Jalan dikelompokkan menjadi 6 (UU No. 13 / 1980) antara lain :

a. Jaringan jalan berdasarkan sistem (penghubung)

- Sistem jaringan jalan primer
Menghubungkan kota / wilayah (simpul / distribusi) di tingkat nasional / regional.
- Sistem jaringan jalan sekunder
Menghubungkan zona-zona/kawasan pada suatu kota / wilayah.

b. Jaringan jalan berdasar peranan / fungsi

- ◆ Arteri :
 - Jarak jauh

- Kecepatan tinggi
- Jalan masuk dibatasi

◆ Kolektor :

- Jarak sedang
- Kecepatan sedang
- Jalan masuk dibatasi

◆ Lokal :

- Jarak pendek
- Kecepatan rendah
- Jalan masuk tidak dibatasi

c. Jaringan jalan berdasarkan peruntukkan

- ◆ Jalan umum, untuk lalu lintas umum
- ◆ Jalan Khusus, tidak untuk umum, sebagai contoh :
 - Jalan inspeksi saluran
 - Jalan perkebunan
 - Jalan pertambangan

d. Jaringan jalan berdasar klasifikasi teknis

- ◆ Jalan kelas I :
 - Kendaraan dengan lebar maksimal 2,5 m
 - Kendaraan dengan panjang maksimal 18 m
 - Kendaraan dengan muatan lebih dari 10 ton
 - Di jalan arteri.



PERANCANGAN KOTA



- ◆ Jalan kelas II :
 - Kendaraan dengan lebar maksimal 2,5 m
 - Kendaraan dengan panjang 18 m
 - Kendaraan dengan muatan maksimal 10 ton
 - Di jalan arteri.

e. Jaringan jalan berdasar status pembinaan

- Jalan Nasional / Negara
- Jalan Propinsi
- Jalan Kabupaten / Kota
- Jalan Desa / Kampung

Tempat parkir mempunyai pengaruh langsung pada suatu lingkungan yaitu pada kegiatan komersial di daerah perkotaan dan mempunyai pengaruh visual pada beberapa daerah perkotaan. Penyediaan ruang parkir yang paling sedikit memberi efek visual yang merupakan suatu usaha yang sukses dalam perancangan kota.

Elemen ruang parkir memiliki dua efek langsung pada kualitas lingkungan :

1. Kelangsungan aktivitas komersial.
2. Pengaruh visual yang penting pada bentuk fisik dan susunan kota

Dalam merencanakan tempat parkir yang benar, hendaknya memenuhi persyaratan sebagai berikut :

- ◆ Keberadaan strukturnya tidak mengganggu aktivitas di sekitar kawasan
- ◆ pendekatan program penggunaan berganda
- ◆ tempat parkir khusus
- ◆ tempat parkir di pinggiran kota

Dalam perencanaan untuk jaringan sirkulasi dan parkir harus selalu memperhatikan :

- ◆ Jaringan jalan harus merupakan ruang terbuka yang mendukung citra kawasan dan aktivitas pada kawasan.
- ◆ Jaringan jalan harus memberi orientasi pada penggunan dan membuat lingkungan yang *legible*.
- ◆ Kerjasama dari sektor kepemilikan dan privat dan publik dalam mewujudkan tujuan dari kawasan.

Sedangkan dalam masalah parkir harus diperhatikan antara parkir individu dan parkir umum. Dalam penelitian akan penyediaan parkir perlu diperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- Karakter pengguna
- Kegiatan dan kebiasaan dari operasi usaha
- Biaya
- Peraturan pemerintah

PERANCANGAN KOTA



d. Ruang Terbuka (*Open Space*)

Ruang luar (*open space*) adalah suatu sebutan yang diberikan orang atas ruang yang terjadi karena pembatasan alat hanya pada dua unsur atau bidang, yaitu alas dan dinding tanpa bidang atap (terbuka).

Ruang luar adalah ruang yang terjadi dengan membatasi alam. Ruang luar dipisahkan dengan alam dengan memberi "*frame*", jadi bukan alam itu sendiri (yang dapat meluas tak terhingga).

Ruang terbuka adalah bentuk dasar dari ruang terbuka dari bangunan dan dapat digunakan oleh publik atau semua orang, serta dapat memberi kesempatan untuk bermacam-macam kegiatan.

Ruang terbuka berdasarkan kegiatan yang terbagi sebagai berikut :

- Ruang Terbuka Aktif, yaitu ruang terbuka yang mengandung unsur-unsur kegiatan di dalamnya.
- Ruang Terbuka Pasif, yaitu ruang terbuka yang di dalamnya tidak mengundang kegiatan manusia.

Elemen ruang terbuka kota meliputi lansekap, jalan, *pedestrian*, taman, dan ruang-ruang rekreasi. Langkah-langkah perencanaan ruang terbuka:

- Survei pada daerah yang direncanakan untuk menentukan kemampuan daerah tersebut untuk berkembang.
- Rencana jangka panjang untuk mengoptimalkan potensi alami (*natural*) kawasan sebagai ruang publik.
- Pemanfaatan potensi alami kawasan dengan menyediakan sarana yang sesuai.
- Studi mengenai ruang terbuka untuk sirkulasi (*open space circulation*) mengarah pada kebutuhan akan penataan yang manusiawi.

Perencanaan open space harus merupakan bagian yang integral dengan perancangan kota.

Terdiri dari 4 elemen yaitu,

1. Elemen sistem tertutup yang linier : memperhatikan ruang yang bersifat linier tetapi kesannya tertutup.
2. Elemen sistem yang memusat : berkesan tertutup dan terfokus
3. Elemen sistem terbuka yang sentral : terbuka namun masih tampak terfokus
4. Elemen sistem terbuka yang linier : berkesan terbuka dengan linier.

PERANCANGAN KOTA



Menurut Rob Krier dalam buku *Urban Space* (1979) ada dua bentuk ruang terbuka yaitu:

- Berbentuk memanjang, yaitu ruang terbuka yang hanya memiliki batas-batas disisi-sisinya misalnya jalan, sungai, pedestrian, dan lain-lain.
- Berbentuk *Cluster*, yaitu ruang terbuka yang memiliki batas-batas disekelilingnya. Misalnya plaza, *square*, lapangan, bundaran dan lain-lain. Ruang terbuka bentuk ini membentuk kantong-kantong yang berfungsi sebagai ruang-ruang akumulasi aktivitas kegiatan.

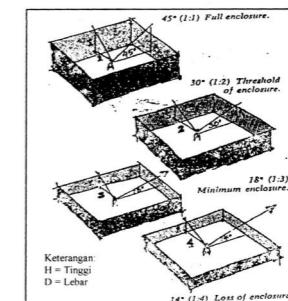
Berdasarkan letak dan macam kegiatannya, terdapat dua macam ruang terbuka :

- *Publik Domain*
Ruang terbuka yang berada diluar lingkup bangunan sehingga dapat dimanfaatkan secara umum untuk generasi sosial.
- *Privat Domain*
Ruang terbuka yang berada dalam suatu lingkup bangunan yang sekaligus menjadi bagian dari bangunan tersebut yang dibatasi oleh kepemilikan.

Suatu ruang terbuka sangat berkaitan dengan derajat keterlingkupan atau tingkat *enclosure* yang berpengaruh terhadap makna

suatu tempat. Berkaitan dengan ruang terbuka, **Spreiregen** dalam bukunya "*Urban Design, The Architecture of Town and Cities*" (1965), mengemukakan;ada empat macam kualitas enclosure yang berpengaruh terhadap makna suatu tempat. Adapun kualitas enclosure ditentukan oleh perbandingan H:D (dengan H=tinggi dan D=lebar) yang meliputi :

- H=D, membentuk sudut 45°
Rasa keterlingkupan tinggi (*full enclosure*)
- H=D, membentuk sudut 30°
Masih terasa terlingkupi (*threshold enclosure*)



Gambar 4

Enclosure

Sumber:Spreiregen.1965

PERANCANGAN KOTA



Elemen ruang terbuka kota meliputi lansekap, jalan, *pedestrian*, taman, dan ruang-ruang rekreasi. Langkah-langkah dalam perencanaan ruang terbuka :

1. Survei pada daerah yang direncanakan untuk menentukan kemampuan daerah tersebut untuk berkembang.
2. Rencana jangka panjang untuk mengoptimalkan potensi alami (*natural*) kawasan sebagai ruang publik.
3. Pemanfaatan potensi alam kawasan dengan menyediakan sarana yang sesuai.
4. Studi mengenai ruang terbuka untuk sirkulasi (*open space circulation*) mengarah pada kebutuhan akan penataan yang manusiawi.

e. Area Pedestrian (*Pedestrian Ways*)

Berjalan kaki merupakan suatu alat untuk pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada di dalam aktivitas kehidupan kota.

Elemen pejalan kaki harus dibantu interaksinya pada elemen-elemen dasar desain tata kota dan harus berkaitan dengan lingkungan kota dan pola-pola aktivitas serta sesuai dengan rencana perubahan atau pembangunan fisik bagi kota di masa mendatang.

Masalah pokok dalam perencanaan jalan bagi pejalan kaki adalah pada kebutuhan akan keseimbangan antara ketentuan bagi elemen pejalan kaki untuk menciptakan pusat kota yang nyaman dinikmati serta pembagian dari akses-akses pelayanan umum lainnya.

Perubahan-perubahan rasio penggunaan jalan raya yang dapat mengimbangi dan meningkatkan arus pejalan kaki dapat dilakukan dengan memperhatikan aspek-aspek sebagai berikut :

- i. Pendukung aktivitas di sepanjang jalan, adanya sarana komersial seperti toko, restoran, *cafe*.
- ii. *Street furniture* berupa pohon-pohon, rambu-rambu, lampu, tempat duduk, dan sebagainya.

f. Aktivitas Pendukung (*Activity Support*)

Secara umum, aspek-aspek perancangan kota (*urban design*) yang ada selalu berkaitan dengan bangunan-bangunan dan hubungan antar ruang bangunan, ruang terbuka di sekelilingnya, serta fasilitas transportasi yang dapat dicapai. *Activity support* sebagai salah satu elemen atau aspek dalam perancangan kota, keberadaannya tidak dapat dilepaskan dari aspek-aspek lainnya, terutama ruang terbuka (*open space*) dan jalur pedestrian (*pedestrian ways*).

PERANCANGAN KOTA



Definisi *activity support* adalah semua kegiatan yang menyangkut seluruh penggunaan dan kegiatan-kegiatan yang menunjang keberadaan ruang-ruang umum kota. Kegiatan-kegiatan dan ruang-ruang umum tersebut merupakan dua hal yang selalu bersifat saling mengisi / melengkapi antara satu dengan lainnya. Selanjutnya bentuk, lokasi, dan karakteristik suatu area (dalam hal ini adalah ruang-ruang umum kota), akan menghasilkan fungsi-fungsi, penggunaan, dan kegiatan-kegiatan yang spesifik pula.

Aktivitas dan ruang fisik saling melengkapi satu sama lain, meliputi segala fungsi dan aktivitas yang memperkuat ruang terbuka publik. Pendukung aktivitas tidak hanya berupa sarana pendukung *pedestrian ways* atau plaza tetapi juga pertimbangan akan fungsi dan guna elemen kota yang dapat membangkitkan aktivitas seperti pusat perbelanjaan, taman rekreasi, alun-alun dan sebagainya.



Gambar 5
plaza di New York
Sumber : Shirvani, H. 1985

Hal - hal yang harus diperhatikan dalam penerapan desain *activity support* adalah :

- Adanya koordinasi antara kegiatan dengan lingkungan binaan yang dirancang
- Adanya keragaman intensitas kegiatan yang dihadirkan dalam suatu ruang tertentu
- Bentuk kegiatan memperhatikan aspek kontekstual
- Pengadaan fasilitas lingkungan
- Sesuatu yang terukur, menyangkut ukuran, bentuk dan lokasi dan fasilitas yang menampung *activity support* yang bertitik tolak dari skala manusia

g. Tanda-tanda (*Signages*)

Dalam kehidupan kota saat ini, iklan atau *advertising* mengisi ruang visual kota melalui papan iklan, spanduk, baliho dan sebagainya. Hal ini sangat mempengaruhi visualisasi kota baik secara makro maupun mikro.

Kehidupan kota sangat tergantung pada aktivitas komersialnya, akibatnya penandaan atau petunjuk mempunyai pengaruh penting pada desain tata kota. Pengaturan pemunculan dan lokasi pemasangan papan-papan petunjuk sebaiknya tidak menimbulkan pengaruh visual negatif dan tidak mengganggu tanda-tanda lalu lintas.

PERANCANGAN KOTA

Adapun jenis-jenis tanda (*sign*) dibedakan menjadi:

1. Identitas

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

2. Nama bangunan

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

3. Petunjuk sirkulasi

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

4. Komersial

Tanda jenis ini adalah reklame dan iklan.

5. Petunjuk ke lokasi dan fasilitas lain

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

6. Informasi

Berfungsi untuk menginformasikan kegiatan di suatu lokasi.

Dalam pemasangan papan iklan harus memperhatikan pedoman teknis sebagai berikut:

- Penggunaan papan iklan harus merefleksikan karakter kawasan
- Jarak dan ukuran harus memadai dan diatur sedemikian rupa agar menjamin jarak penglihatan dan menghindari kepadatan.
- Penggunaan harus harmonis dengan bangunan arsitektur di sekitar lokasi
- Pembatasan penggunaan lampu hias kecuali penggunaan khusus untuk teater dan tempat pertunjukkan.
- Pembatasan papan iklan yang berukuran besar yang mendominasi di lokasi pemandangan kota.

Penandaan atau petunjuk yang mempunyai pengaruh penting pada desain tata kota sehingga pengaturan pemunculan dan lokasi pemasangan papan-papan petunjuk sebaiknya tidak menimbulkan pengaruh visual negatif dan tidak mengganggu rambu-rambu lalu lintas.

h. Preservasi

Preservasi dalam perancangan kota adalah perlindungan terhadap lingkungan tempat tinggal (permukiman) yang ada dan *urban places* (alun - alun, plasa, area perbelanjaan) yang ada dan mempunyai ciri khas, seperti

PERANCANGAN KOTA



halnya perlindungan terhadap bangunan bersejarah. Manfaat dari adanya preservasi antara lain:

- Peningkatan nilai lahan
- Peningkatan nilai lingkungan
- Menghindarkan dari pengalihan bentuk dan fungsi karena aspek komersial
- Peningkatan pendapatan dari pajak dan retribusi