

September
2014

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR



universitas
MALIKUSSALEH

**BAHAN
AJAR**

CUT AZMAH FITHRI, ST., MT

Perancangan Kota

FAKULTAS TEKNIK

Universitas Malikussaleh

Jurusan Teknik Kimia
Jurusan Teknik Industri
Jurusan Teknik Mesin
Jurusan Teknik Elektro
Jurusan Teknik Sipil
Prodi Teknik Informatika
Prodi Teknik Arsitektur

BAHAN AJAR

PERANCANGAN

KOTA

BAHAN AJAR

Diterbitkan oleh
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS MALIKUSSALEH
PRODI TEKNIK ARSITEKTUR

Alamat
Fakultas Teknik Universitas Malikussaleh
Jl. Cot Tengku Nie, Reuleut, Muara Batu,
Aceh Utara, Provinsi Aceh

BAHAN AJAR

(PRODI TEKNIK ARSITEKTUR)



PERANCANGAN KOTA

Disusun Oleh:
CUT AZMAH FITHRI, ST., MT

**FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MALIKUSSALEH
2014**



universitas
MALIKUSSALEH

BAHAN AJAR

PRODI TEKNIK ARSITEKTUR

TIM PENGELOLA BAHAN AJAR

FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS MALIKUSSALEH

PENASEHAT:

Ir. T. Hafli., MT
Dekan Fakultas Teknik Universitas Malikussaleh

PENANGGUNG JAWAB:

Herman Fithra, ST., MT
Pembantu Dekan I Bidang Akademik

Bustami, S.Si., M.Si
Pembantu Dekan II Bidang Keuangan

Edzwarsyah, ST., MT
Pembantu Dekan III Bidang Kemahasiswaan

Salwin, ST., MT
Pembantu Dekan IV Bidang Kerjasama dan Informasi

KETUA PENYUNTING:

Bambang Karsono, ST., MT., Ph. D
Ketua Prodi Teknik Arsitektur

Nova Purnama Lisa, ST., M.Sc
Sekretaris Prodi Teknik Arsitektur

TATA USAHA DAN BENDAHARA:

Elizar, S. Sos
Kepala Tata Usaha

Ismail, ST
Bendahara

SAMBUTAN
KETUA PRODI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS MALIKUSSALEH

Dalam upaya peningkatan kualitas mutu pembelajaran sesuai dengan Tri Dharma Perguruan Tinggi, salah satunya adalah penyediaan bahan ajar Perancangan Kota. Bahan ajar Perancangan Kota ini dibuat sebagai pegangan untuk dosen pengampu dan mahasiswa dalam melaksanakan proses pembelajaran.

Bahan ajar Perancangan Kota ini sangat penting sebagai salah satu referensi untuk kemudahan dalam proses belajar mengajar untuk mata kuliah pada Prodi Teknik Arsitektur di Fakultas Teknik Unimal, Bahan ajar ini semoga dapat memberikan manfaat bagi para pembaca.

Kepada sdr Cut Azmah Fithri yang telah membuat bahan ajar ini dan juga kepada semua pihak yang telah membantunya, kami ucapkan terimakasih.

Reuleut, 24 Agustus 2014
Ketua Prodi Teknik Arsitektur
Fakultas Teknik Unimal,

Bambang Karsono, ST ,. MT, . Ph.D
Nip.197107212006041001

KATA PENGANTAR

Terimakasih saya ucapkan kepada Allah swt yang telah memberikan karunia kepada saya untuk menyelesaikan bahan ajar mata kuliah Pengantar Perancangan Kota untuk mahasiswa semester VII dapat tersusun walupun masih banyak kekurangan.

Sebagai gambaran umum, mata kuliah ini merupakan lanjutan dari mata kuliah Perencanaan Kota pada semester V. Adapun kompetensi umum yang dharapkan adalah mahasiswa mampu menjelaskan bahwa dalam merancang kota melibatkan semua pihak salah satunya arsitek, serta menjelaskan peranan arsitek dalam perancangan kota. Mahasiswa juga dapat mengetahui konsep-konsep dan elemen-elemen pendukung perancangan kota.

Diharapkan dapat mata kuliah perancangan kota dapat mendukung secara eksternal maupun internal, baik dari segi fisik maupun sosial. Seorang arsitek bukan hanya bisa membangun gedung tetapi bisa sebagai perancang kota.

Mohon saran dan kritik dari berbagai pihak karena bahan ajar ini masih banyak kekurangannya. Semoga menjadi bacaan yang bermanfaat dan selamat membaca.

Lhokseumawe, 23 Agustus 2014
Penyusun

Cut Azmah Fithri

LEMBARAN PENGESAHAN

This page is intentionally left blank

DAFTAR ISI

Sambutan Ketua Prodi Teknik Arsitektur.....	v
Kata Pengantar	vi
Lembaran Pengesahan.....	vii
Daftar Isi	ix
Silabus Mata Kuliah.....	xi
Satuan Acara Pengajaran (SAP)	xv
BAB 1. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Deskripsi Singkat	1
1.2 Tujuan Instruksi Khusus	1
1.3 Penyajian.....	1
1.3.1 Pengantar Perencanaan Kota.....	1
1.3.2 Parameter Dan Norma-Norma Perencanaan Kota	2
1.4 Dimensi Kinerja	3
1.4.1 Dimensi Vitalitas.....	3
1.4.2 <i>Sense</i>	3
1.4.3 <i>Akses</i>	4
1.4.4 Fit (Kesesuaian Dan Kecocokan).....	4
1.4.5 Kontrol.....	4
1.4.6 Efisiensi Dan Keadilan.....	5
BAB 2. PENDEKATAN TERHADAP MORFOLOGI KOTA.....	7
2.1 Ruang Terbuka	7
2.2 Ruang Terbuka Publik	8
BAB 3. PERENCANAAN KOTA MODERN.....	11
3.1 Perencanaan Komprehensif.....	12
3.2 Pendekatan-Pendekatan Dalam Perencanaan Kota Modern.....	13
BAB 4. PENGERTIAN PERANCANGAN KOTA.....	15
A. Ruang Kota.....	15
B. Ruang Terbuka	16
C. Hubungan Ruang Kota Dan Ruang Terbuka Dengan Unsur Jalan	16
BAB 5. AWAL PERKEMBANGAN KOTA.....	17
5.1 Mesir Kuno.....	17
Tipologi Dan Morfologi Kota.....	18
Elemen Arsitektur Pembentuk Kota	19
5.2 Yunani	21
Tipologi Dan Morfologi Kota.....	22
Perencanaan Kota Dan Perumahan	25
5.3 Romawi	26
Perencanaan Kota Romawi	27
Tipologi Dan Morfologi Kota.....	27

Elemen Pembentuk Kota.....	29
Pemandian Umum.....	30
BAB 6. PERKEMBANGAN KOTA PADA BEBERAPA ERA (<i>Medival, Renaissance, Dan Revolusi Industri</i>).....	33
6.1 Era Medieval (Cikal Bakal Kota Medieval)	33
Perancangan Kota Medieval	36
Tipologi Bangunan Pada Masa Medieval	37
Runtuhnya Era Medieval Dan Munculnya Era Renaissance	38
6.2 Era Renaissance	39
Latar Belakang Morfologis Kota-Kota Renaisans	40
Karakter Fisik Kota Renaisans.....	40
Awal Perkembangan Arsitektur Renaisans	40
Periodisasi Perkembangan Arsitektur Renaisans	40
6.3 Revolusi Industri (Urbanisasi Dan Pertumbuhan Kota Industri).....	42
Pengaruh Revolusi Industri Terhadap Morfologi Kota.....	43
Perkembangan Gagasan Kota Industri.....	44
Gagasan-Gagasan Pada Awal Masa Industri.....	45
BAB 7. KOTA-KOTA DI INDONESIA.....	47
7.1 Latar Belakang Morfologi Kota Di Indonesia	48
Proto-Melayu Dan Deutro-Melayu.....	48
Poros-Poros Kosmologis	49
Politik Dan Perubahannya.....	50
7.2 Konsep Dasar Pembentuk Kota.....	51
7.3 Latar Belakang Sejarah Kota-Kota Di Indonesia.....	51
BAB 8. KONSEP PERANCANGAN KOTA	53
8.1 <i>Eco City</i>	53
8.1.1 Konsep Eco City	53
8.1.2 Eco City Dan Kota Berkelanjutan.....	54
8.1.3 Penerapan Eco City Di Indonesia	55
8.2 Town Garden.....	55
8.3 Compact City	56
BAB 9. ELEMEN PERANCANGAN KOTA (HAMID SHIRVANI) DAN CITRA KOTA (KEVIN LYNCH).....	59
9.1 Elemen Perancangan Kota (Hamid Shirvani)	59
9.2 Citra Kota (Kevin Lynch).....	60
BAB 10. DIMENSI KOTA	63
10.1 Ukuran Kota.....	63
10.3 Susunan Kota	64
10.4 Moda Transportasi.....	66
DAFTAR PUSTAKA	67

SILABUS MATA KULIAH

1. Identitas Perguruan Negeri

- a. Perguruan Tinggi : Universitas Malikussaleh
- b. Fakultas : Teknik
- c. Jurusan : Teknik Sipil
- d. Program Studi : Arsitektur

2. Identitas Mata Kuliah

- a. Nama Mata Kuliah : Perancangan Kota
- b. Kode Mata Kuliah : TAR 172
- c. Status Mata Kuliah : Wajib
- d. Sifat Mata kuliah : Teori
- e. Dosen Pengampu : Cut Azmah Fithri, ST., MT
- f. Semester : VII
- g. Bobot SKS : 2 sks
- h. Jumlah Pertemuan : 14 tatap muka + UTS dan UAS

3. Mata Kuliah Prasyarat

- 1) Perencanaan Kota

4. Komponen Penilaian/Evaluasi

- a. Kehadiran Perkuliahan minimal 75%
- b. Tugas dalam bentuk laporan
- c. Presentasi hasil laporan
- d. UTS dan UAS

5. Kompetensi dan Lingkup Materi Perkuliahan

a. Kompetensi

Setelah mengikuti Mata Kuliah Perancangan Kota sebagaimana yang diisyaratkan dalam ketentuan pelaksanaan kegiatan akademik di Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Malikussaleh, maka mahasiswa diharapkan:

- 1) Mahasiswa diharapkan memahami dasar-dasar Perencanaan Kota, Morfologi Kota dan perencanaan kota modern;
- 2) Mahasiswa diharapkan memahami proses Perancangan Kota, perkembangan kota masa lalu dan perkembangan kota di Indonesia
- 3) Mahasiswa diharapkan dapat menguasai elemen-elemen perancangan kota dan citra kota serta mampu mengaplikasikan pada saat perancangan suatu kota.

- 4) Mahasiswa mampu mendesain suatu kota dengan menggunakan teori teori perkembangan kota.

b. Pokok-Pokok Materi Perkuliahan

- 1) Pengantar Perencanaan Kota
- 2) Pendekatan Terhadap Morfologi Kota
- 3) Perencanaan Kota Modern
- 4) Pengertian Perancangan Kota
- 5) Awal Perkembangan Kota
- 6) Perkembangan Kota pada Beberapa Era
- 7) Kota-Kota di Indonesia
- 8) Konsep Perancangan Kota
- 9) Elemen Perancangan Kota dan Citra Kota
- 10) Dimensi Kota

6. Deskripsi Mata Kuliah

Mata Kuliah Perancangan Kota difokuskan untuk memahami masalah-masalah perencanaan kota dan perancangan kota meliputi:

- 1) Pemahaman perencanaan kota,
- 2) Pemahaman perancangan kota,
- 3) Pemahaman perkembangan kota
- 4) Pemahaman elemen-elemen kota dan citra kota
- 5) Pemahaman konsep perancangan kota
- 6) Pemahaman Dimensi kota

7. Pendekatan Pembelajaran (individual/kelompok/klasikal)

Pelaksanaan pembelajaran dilakukan secara teoritis dan mahasiswa diharapkan sebelum memulai perkuliahan sudah mempelajari pokok bahasan sebelumnya. Pengajaran teoritis dilakukan secara klasikal/ berkelompok, dengan menggunakan pendekatan metoda ceramah, diskusi, dan presentasi kelompok.

8. Media Pembelajaran

Media pembelajaran digunakan menurut sifat dan karakteristik media perkuliahan yang diajarkan, meliputi penggunaan LCD, whiteboard, dan gambar-gambar.

9. Penilaian

a) Tugas Parsial

Agar mahasiswa termotivasi untuk melakukan kajian dan pendalaman materi perkuliahan dari berbagai sumber, yaitu berupa:

- 1) Kajian pustaka mengenai pengantar perencanaan kota dan perkembangannya,
- 2) Kajian pustaka mengenai pendekatan perancangan kota dan perkembangannya
- 3) Kajian pustaka untuk mengetahui elemen-elemen perancangan kota dan citra kota,
- 4) Kajian pustaka untuk mengetahui konsep perancangan kota dan dimensi kota

b) Tugas Utama

Tugas ini bertujuan agar mahasiswa mampu berbuat perancangan suatu kota dengan menggunakan pendekatan elemen-elemen kota, citra kota, konsep kota dan syarat-syarat dimensi kota.

10. Sumber Pustaka

1. Branch, Melville C. 1996. Perencanaan Kota Komprehensif. (Pengantar dan Penjelasan). (Penerjemah Wibisono, Bambang P. & Djunaedi, Achmad). Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
2. Budihardjo, Eko. 1999. Kota Berkelanjutan. Bandung: Penerbit Alumni.
3. Catanese, A.J., dan Snyder, J.C. 1979. Introduction to Urban Planning. Jakarta: Penerbit Erlangga.
4. Catanese, A.J., dan Snyder, J.C. 1986. Introduction to Urban Planning (Cetakan ke-2). New York: McGraw-Hill Book Company.
5. Djunaedi, A. 2000. Bahan Kuliah: Perancangan Kota I. Jurusan Teknik Arsitektur Universitas Gadjah Mada.
6. De Roo, G. and Miller, D. 2004. Compact City and Sustainable Urban Development: A Critical Assessment of Policies and Plans from an International Perspective, Ashgate, Aldershot.
7. DUBY, Georges; et.al. 1981. Histoire de la France Urbaine, La Ville Medievale, Seuil, Paris.
8. FLETCHER'S, Banister. 1975. A History of Architecture, Eighteenth edition, The Athlone Press, London.
9. HALE, John R. 1984. Zaman Renaissance. Jakarta: Tira Pustaka.

10. John W. Reps, 2002, Garden Cities of Tomorrow Ebenezer Howard , Cornell University, New York.
11. Kostof, Spiro. 1992. The Elemen of Urban Form through History – THE CITY ASSEMBLED. Thames & Hudson Ltd, London.
12. Linch, Kevin.1981. Good City Form.
13. Linch, Kevin.1981. The Image of the City .
14. Mulyandari, Hesti. 2011. Pengantar Arsitektur Kota. Yogyakarta: Penerbit ANDI.
15. MORRIS, A. E. J. 1994. History of Urban Form, Before The Industrial Revolution . Longman Scientific & Technical, New York.
16. PerMendagri No. 2 Tahun 1987, Peraturan Menteri Dalam Negeri No.2 Tahun 1987 tentang pedoman Penyusunan Rencana Kota. Departemen dalam Negeri. Jakarta.
17. Shirvani, Hamid. 1985. Urban Design Process. Van Nostrand Reinhold, New York.
18. Zahnd, Markus. 1999. Perancangan Kota Secara Terpadu. Yogyakarta:Kanisius.

SATUAN ACARA PENGAJARAN (SAP)

Mata Kuliah : Perancangan Kota

Kode Mata Kuliah : TAR 172

S K S : 2 (dua)

Waktu Pertemuan : 2 x 50 menit

Pertemuan : I

A. Tujuan Pembelajaran Umum (TPU) :

1. Memahami tentang perencanaan kota, parameter dan norma-norma, dimensi kinerja.

B. Tujuan Pembelajaran Khusus (TPK) :

1. Mahasiswa dapat menjelaskan parameter dan norma-norma perencanaan kota.
2. Mahasiswa dapat memahami dimensi kinerja.

C. Pokok Bahasan :

- Pengantar Perencanaan Kota

D. Sub Pokok Bahasan :

1. Pengantar perencanaan kota
2. Parameter dan norma-norma perencanaan kota
3. Dimensi Kinerja

E. Kegiatan Belajar Mengajar:

Tahap Kegiatan	Kegiatan Dosen	Kegiatan Mahasiswa	Media dan Alat Pengajaran	Waktu (menit)	Referensi
Pendahuluan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menjelaskan tata tertib perkuliahan 2. Menjelaskan cakupan materi kuliah dan referensi 3. Menjelaskan TPU dan TPK 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>white board</i>), <i>laptop</i> , <i>LCD</i>	2x50	12,14
Penyajian	Menjelaskan Tentang: <ol style="list-style-type: none"> 1. Pengantar Perencanaan Kota 2. Parameter dan Norma-Norma Perencanaan Kota 3. Dimensi Kinerja 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>White Board</i>), <i>Laptop</i> , <i>LCD</i>		
Penutup	<ol style="list-style-type: none"> 1. Memberikan kesempatan kepada mahasiswa untuk bertanya 2. Memberikan kesempatan kepada mahasiswa untuk mencoba menjawab pertanyaan (aktivitas mahasiswa) 3. Menjawab pertanyaan 4. Menjelaskan mengenai pertemuan akan datang 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>White Board</i>), <i>laptop</i> , <i>LCD</i>		

SATUAN ACARA PENGAJARAN (SAP)

Mata Kuliah : Perancangan Kota
Kode Mata Kuliah : TAR 172
S K S : 2 (dua)
Waktu Pertemuan : 2 x 50 menit
Pertemuan : II

A. Tujuan Pembelajaran Umum (TPU) :

1. Memahami tentang Morfologi Kota, Ruang Terbuka dan Ruang Terbuka Publik.

B. Tujuan Pembelajaran Khusus (TPK) :

1. Mahasiswa dapat menjelaskan Morfologi Kota
2. Mahasiswa dapat menjelaskan Ruang Terbuka.
3. Mahasiswa dapat memahami Ruang Terbuka Publik.

C. Pokok Bahasan:

- Pendekatan Terhadap Morfologi Kota.

D. Sub Pokok Bahasan:

1. Morfologi Kota
2. Ruang Terbuka
3. Ruang Terbuka Publik

E. Kegiatan Belajar Mengajar:

Tahap Kegiatan	Kegiatan Dosen	Kegiatan Mahasiswa	Media dan Alat Pengajaran	Waktu (menit)	Referensi
Pendahuluan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menjelaskan TPU dan TPK 2. Menjelaskan referensi 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>white board</i>), <i>laptop</i> , <i>LCD</i>	2x50	5,18
Penyajian	Menjelaskan Tentang: <ol style="list-style-type: none"> 1. Morfologi Kota 2. Ruang Terbuka 3. Ruang Terbuka Publik 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>White Board</i>), <i>Laptop</i> , <i>LCD</i>		
Penutup	<ol style="list-style-type: none"> 1. Memberikan kesempatan kepada mahasiswa untuk bertanya 2. Memberikan kesempatan kepada mahasiswa untuk mencoba menjawab pertanyaan (aktivitas mahasiswa) 3. Menjawab pertanyaan 4. Menjelaskan mengenai pertemuan akan datang 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>White Board</i>), <i>laptop</i> , <i>LCD</i>		

SATUAN ACARA PENGAJARAN (SAP)

Mata Kuliah : Perancangan Kota

Kode Mata Kuliah : TAR 172

S K S : 2 (dua)

Waktu Pertemuan : 2 x 50 menit

Pertemuan : III

A. Tujuan Pembelajaran Umum (TPU) :

1. Memahami tentang Kota Modern, Perencanaan Komprehensif dan Pendekatan-Pendekatan Dalam Perencanaan Kota Modern

B. Tujuan Pembelajaran Khusus (TPK) :

1. Mahasiswa dapat menjelaskan Kota Modern
2. Mahasiswa dapat menjelaskan Perencanaan Komprehensif.
3. Mahasiswa dapat memahami Pendekatan dalam Perencanaan Kota Modern.

C. Pokok Bahasan:

- Perencanaan Kota Modern.

D. Sub Pokok Bahasan:

1. Kota Modern
2. Perencanaan Komprehensif
3. Pendekatan-Pendekatan Dalam Perencanaan Kota Modern.

E. Kegiatan Belajar Mengajar:

Tahap Kegiatan	Kegiatan Dosen	Kegiatan Mahasiswa	Media dan Alat Pengajaran	Waktu (menit)	Referensi
Pendahuluan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menjelaskan TPU dan TPK 2. Menjelaskan referensi 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>white board</i>), <i>laptop</i> , <i>LCD</i>	2x50	1,14,16
Penyajian	Menjelaskan Tentang: <ol style="list-style-type: none"> 1. Perencanaan Kota Modern 2. Perencanaan Komprehensif 3. Pendekatan- Pendekatan Dalam Perencanaan Kota Modern 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>White Board</i>), <i>Laptop</i> , <i>LCD</i>		
Penutup	<ol style="list-style-type: none"> 1. Memberikan kesempatan kepada mahasiswa untuk bertanya 2. Memberikan kesempatan kepada mahasiswa untuk mencoba menjawab pertanyaan (aktivitas mahasiswa) 3. Menjawab pertanyaan 4. Menjelaskan mengenai pertemuan akan datang 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>White Board</i>), <i>laptop</i> , <i>LCD</i>		

SATUAN ACARA PENGAJARAN (SAP)

Mata Kuliah : Perancangan Kota
Kode Mata Kuliah : TAR 172
S K S : 2 (dua)
Waktu Pertemuan : 2 x 50 menit (2 kali pertemuan)
Pertemuan : IV

A. Tujuan Pembelajaran Umum (TPU) :

1. Memahami tentang Perancangan Kota, Ruang Kota, Ruang Terbuka dan Hubungan Ruang Kota dan Ruang Terbuka dengan Unsur jalan.

B. Tujuan Pembelajaran Khusus (TPK) :

1. Mahasiswa dapat menjelaskan Perancangan Kota.
2. Mahasiswa dapat memahami Ruang Kota
3. Mahasiswa dapat memahami Ruang Terbuka.
4. Mahasiswa dapat memahami Hubungan Ruang Kota dan Ruang Terbuka dengan Unsur Jalan.

C. Pokok Bahasan :

- Pengertian Perancangan Kota.

D. Sub Pokok Bahasan :

1. Perancangan Kota
2. Ruang Kota
3. Ruang Terbuka
4. Hubungan Ruang Kota dan Ruang Terbuka Dengan Unsur Jalan.

E. Kegiatan Belajar Mengajar:

Tahap Kegiatan	Kegiatan Dosen	Kegiatan Mahasiswa	Media dan Alat Pengajaran	Waktu (menit)	Referensi
Pendahuluan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menjelaskan TPU dan TPK 2. Menjelaskan referensi 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>white board</i>), <i>laptop</i> , <i>LCD</i>	2x50	2,4,5
Penyajian	Menjelaskan Tentang: <ol style="list-style-type: none"> 1. Perancangan Kota 2. Ruang Kota 3. Ruang Terbuka 4. Hubungan Ruang Kota dan Ruang Terbuka Dengan Unsur Jalan 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>White Board</i>), <i>Laptop</i> , <i>LCD</i>		
Penutup	<ol style="list-style-type: none"> 1. Memberikan kesempatan kepada mahasiswa untuk bertanya 2. Memberikan kesempatan kepada mahasiswa untuk mencoba menjawab pertanyaan (aktivitas mahasiswa) 3. Menjawab pertanyaan 4. Menjelaskan mengenai pertemuan akan datang 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>White Board</i>), <i>laptop</i> , <i>LCD</i>		

SATUAN ACARA PENGAJARAN (SAP)

Mata Kuliah	: Perancangan Kota
Kode Mata Kuliah	: TAR 172
S K S	: 2 (dua)
Waktu Pertemuan	: 2 x 50 menit (2 kali pertemuan)
Pertemuan	: V

A. Tujuan Pembelajaran Umum (TPU) :

1. Memahami tentang Perkembangan Kota, Mesir Kuno, Yunani dan Romawi.

B. Tujuan Pembelajaran Khusus (TPK) :

1. Mahasiswa dapat menjelaskan Perkembangan Kota.
2. Mahasiswa dapat memahami Mesir Kuno.
3. Mahasiswa dapat memahami Yunani.
4. Mahasiswa dapat memahami Romawi

C. Pokok Bahasan :

- Awal Perkembangan Kota.

D. Sub Pokok Bahasan :

1. Perkembangan Kota
2. Mesir Kuno
3. Yunani
4. Romawi

E. Kegiatan Belajar Mengajar:

Tahap Kegiatan	Kegiatan Dosen	Kegiatan Mahasiswa	Media dan Alat Pengajaran	Waktu (menit)	Referensi
Pendahuluan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menjelaskan TPU dan TPK 2. Menjelaskan referensi 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>white board</i>), <i>laptop</i> , <i>LCD</i>	2x50	7,8,11
Penyajian	Menjelaskan Tentang: <ol style="list-style-type: none"> 1. Perkembangan Kota 2. Mesir Kuno 3. Yunani 4. Romawi 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>White Board</i>), <i>Laptop</i> , <i>LCD</i>		
Penutup	<ol style="list-style-type: none"> 1. Memberikan kesempatan kepada mahasiswa untuk bertanya 2. Memberikan kesempatan kepada mahasiswa untuk mencoba menjawab pertanyaan (aktivitas mahasiswa) 3. Menjawab pertanyaan 4. Menjelaskan mengenai pertemuan akan datang 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>White Board</i>), <i>laptop</i> , <i>LCD</i>		

SATUAN ACARA PENGAJARAN (SAP)

Mata Kuliah : Perancangan Kota
Kode Mata Kuliah : TAR 172
S K S : 2 (dua)
Waktu Pertemuan : 2 x 50 menit (2 kali pertemuan)
Pertemuan : VI

A. Tujuan Pembelajaran Umum (TPU) :

1. Memahami tentang Kota dalam Beberapa Era, Era Medival, Era Renaissance dan Era Revolusi Industri.

B. Tujuan Pembelajaran Khusus (TPK) :

1. Mahasiswa dapat menjelaskan Kota dalam Beberapa Era.
2. Mahasiswa dapat memahami Era Medival.
3. Mahasiswa dapat memahami Era Renaissance.
4. Mahasiswa dapat memahami Era Revolusi Industri.

C. Pokok Bahasan :

- Perkembangan Kota Pada Beberapa Era.

D. Sub Pokok Bahasan:

1. Kota Pada Beberapa Era
2. Era Medival
3. Era Renaissance
4. Era Revolusi Industri

E. Kegiatan Belajar Mengajar:

Tahap Kegiatan	Kegiatan Dosen	Kegiatan Mahasiswa	Media dan Alat Pengajaran	Waktu (menit)	Referensi
Pendahuluan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menjelaskan TPU dan TPK 2. Menjelaskan referensi 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>white board</i>), <i>laptop</i> , <i>LCD</i>		
Penyajian	<p>Menjelaskan Tentang:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kota Pada Beberapa Era 2. Era Medival 3. Era Renaissance 4. Era Revolusi Industri 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>White Board</i>), <i>Laptop</i> , <i>LCD</i>		
Penutup	<ol style="list-style-type: none"> 1. Memberikan kesempatan kepada mahasiswa untuk bertanya 2. Memberikan kesempatan kepada mahasiswa untuk mencoba menjawab pertanyaan (aktivitas mahasiswa) 3. Menjawab pertanyaan 4. Menjelaskan mengenai pertemuan akan datang 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>White Board</i>), <i>laptop</i> , <i>LCD</i>	2x50	9,10,11,15

SATUAN ACARA PENGAJARAN (SAP)

Mata Kuliah : Perancangan Kota

Kode Mata Kuliah : TAR 172

S K S : 2 (dua)

Waktu Pertemuan : 2 x 50 menit

Pertemuan : VII

A. Tujuan Pembelajaran Umum (TPU) :

1. Memahami tentang Kota-Kota di Indonesia, Latar Belakang Morfologi, Konsep dasar, Latar Belakang Sejarah Kota di Indonesia.

B. Tujuan Pembelajaran Khusus (TPK) :

1. Mahasiswa dapat menjelaskan Latar Belakang Morfologi Kota di Indonesia.
2. Mahasiswa dapat memahami Konsep Dasar Pembentukan Kota.
3. Mahasiswa dapat memahami Latar Belakang Sejarah Kota di Indonesia.

C. Pokok Bahasan :

- Kota-Kota di Indonesia.

D. Sub Pokok Bahasan :

1. Latar Belakang Morfologi Kota di Indonesia
2. Konsep Dasar Pembentukan Kota
3. Latar Belakang Sejarah Kota di Indonesia

E. Kegiatan Belajar Mengajar:

Tahap Kegiatan	Kegiatan Dosen	Kegiatan Mahasiswa	Media dan Alat Pengajaran	Waktu (menit)	Referensi
Pendahuluan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menjelaskan TPU dan TPK 2. Menjelaskan referensi 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>white board</i>), <i>laptop</i> , <i>LCD</i>	2x50	7,8
Penyajian	Menjelaskan Tentang: <ol style="list-style-type: none"> 1. Latar Belakang Morfologi Kota di Indonesia 2. Konsep Dasar Pembentukan Kota 3. Latar Belakang Sejarah Kota di Indonesia 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>White Board</i>), <i>Laptop</i> , <i>LCD</i>		
Penutup	<ol style="list-style-type: none"> 1. Memberikan kesempatan kepada mahasiswa untuk bertanya 2. Memberikan kesempatan kepada mahasiswa untuk mencoba menjawab pertanyaan (aktivitas mahasiswa) 3. Menjawab pertanyaan 4. Menjelaskan mengenai pertemuan akan datang 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>White Board</i>), <i>laptop</i> , <i>LCD</i>		

SATUAN ACARA PENGAJARAN (SAP)

Mata Kuliah : Perancangan Kota
Kode Mata Kuliah : TAR 172
S K S : 2 (dua)
Waktu Pertemuan : 2 x 50 menit (2 kali pertemuan)
Pertemuan : VIII

A. Tujuan Pembelajaran Umum (TPU) :

1. Memahami tentang Konsep Perancangan Kota, Eco City, Town Garden dan Compact City.

B. Tujuan Pembelajaran Khusus (TPK) :

1. Mahasiswa dapat menjelaskan Eco City.
2. Mahasiswa dapat memahami Town Garden.
3. Mahasiswa dapat memahami Compact City.

C. Pokok Bahasan :

- Konsep Perancangan Kota.

D. Sub Pokok Bahasan :

1. Eco City
2. Town Garden
3. Compact City

E. Kegiatan Belajar Mengajar:

Tahap Kegiatan	Kegiatan Dosen	Kegiatan Mahasiswa	Media dan Alat Pengajaran	Waktu (menit)	Referensi
Pendahuluan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menjelaskan TPU dan TPK 2. Menjelaskan referensi 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>white board</i>), <i>laptop</i> , <i>LCD</i>	2x50	6,10
Penyajian	Menjelaskan Tentang: <ol style="list-style-type: none"> 1. Eco City 2. Town Garden 3. Compact City 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>White Board</i>), <i>Laptop</i> , <i>LCD</i>		
Penutup	<ol style="list-style-type: none"> 1. Memberikan kesempatan kepada mahasiswa untuk bertanya 2. Memberikan kesempatan kepada mahasiswa untuk mencoba menjawab pertanyaan (aktivitas mahasiswa) 3. Menjawab pertanyaan 4. Menjelaskan mengenai pertemuan akan datang 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>White Board</i>), <i>laptop</i> , <i>LCD</i>		

SATUAN ACARA PENGAJARAN (SAP)

Mata Kuliah : Perancangan Kota

Kode Mata Kuliah : TAR 172

S K S : 2 (dua)

Waktu Pertemuan : 2 x 50 menit

Pertemuan : IX

A. Tujuan Pembelajaran Umum (TPU) :

1. Memahami tentang Elemen Perancangan dan Citra Kota.

B. Tujuan Pembelajaran Khusus (TPK) :

1. Mahasiswa dapat menjelaskan Elemen Perancangan Kota
2. Mahasiswa dapat memahami Citra Kota

C. Pokok Bahasan:

- Elemen Perancangan Kota dan Citra Kota.

D. Sub Pokok Bahasan:

1. Elemen Perancangan Kota
2. Citra Kota

E. Kegiatan Belajar Mengajar:

Tahap Kegiatan	Kegiatan Dosen	Kegiatan Mahasiswa	Media dan Alat Pengajaran	Waktu (menit)	Referensi
Pendahuluan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menjelaskan TPU dan TPK 2. Menjelaskan referensi 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>white board</i>), <i>laptop</i> , <i>LCD</i>	2x50	13,17
Penyajian	Menjelaskan Tentang: <ol style="list-style-type: none"> 1. Elemen Perancangan Kota 2. Citra Kota 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>White Board</i>), <i>Laptop</i> , <i>LCD</i>		
Penutup	<ol style="list-style-type: none"> 1. Memberikan kesempatan kepada mahasiswa untuk bertanya 2. Memberikan kesempatan kepada mahasiswa untuk mencoba menjawab pertanyaan (aktivitas mahasiswa) 3. Menjawab pertanyaan 4. Menjelaskan mengenai pertemuan akan datang 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>White Board</i>), <i>laptop</i> , <i>LCD</i>		

SATUAN ACARA PENGAJARAN (SAP)

Mata Kuliah : Perancangan Kota

Kode Mata Kuliah : TAR 172

S K S : 2 (dua)

Waktu Pertemuan : 2 x 50 menit

Pertemuan : X

A. Tujuan Pembelajaran Umum (TPU) :

1. Memahami tentang Dimensi, Ukuran, Susunan dan Moda Transportasi Kota.

B. Tujuan Pembelajaran Khusus (TPK) :

1. Mahasiswa dapat menjelaskan Ukuran Kota.
2. Mahasiswa dapat memahami Dimensi waktu Dalam Kota
3. Mahasiswa dapat memahami Susunan Kota.
4. Mahasiswa dapat memahami Moda Transportasi Kota.

C. Pokok Bahasan :

- Dimensi Kota.

D. Sub Pokok Bahasan :

1. Ukuran Kota
2. Dimensi Waktu Dalam Kota
3. Susunan Kota
4. Moda Transportasi Kota

E. Kegiatan Belajar Mengajar:

Oleh: Cut Azmah Fithri

Tahap Kegiatan	Kegiatan Dosen	Kegiatan Mahasiswa	Media dan Alat Pengajaran	Waktu (menit)	Referensi
Pendahuluan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menjelaskan TPU dan TPK 2. Menjelaskan referensi 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>white board</i>), <i>laptop</i> , <i>LCD</i>	2x50	11,14
Penyajian	Menjelaskan Tentang: <ol style="list-style-type: none"> 1. Ukuran Kota 2. Dimensi Waktu Dalam Kota 3. Susunan Kota 4. Moda Transportasi Kota 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>White Board</i>), <i>Laptop</i> , <i>LCD</i>		
Penutup	<ol style="list-style-type: none"> 1. Memberikan kesempatan kepada mahasiswa untuk bertanya 2. Memberikan kesempatan kepada mahasiswa untuk mencoba menjawab pertanyaan (aktivitas mahasiswa) 3. Menjawab pertanyaan 4. Menjelaskan mengenai pertemuan akan datang 	Memperhatikan/ menyimak/ bertanya	Papan tulis (<i>White Board</i>), <i>laptop</i> , <i>LCD</i>		

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Deskripsi Singkat

Tujuan dari mempelajari Mata Kuliah Perancangan Kota adalah untuk dapat mengetahui pengantar perencanaan kota, perancangan kota, awal perkembangan kota, perkembangan kota pada beberapa era, elemen dan citra kota sampai dimensi dan moda transportasi kota.

1.2 Tujuan Instruksi Khusus

Setelah materi ini diajarkan mahasiswa dapat menjelaskan tentang perencanaan dan perancangan kota, perkembangan kota, sejarah dan dimensi kota.

1.3 Penyajian

1.3.1 Pengantar Perencanaan Kota

Perencanaan merupakan suatu bidang ilmu yang sangat kompleks karena memerlukan kontribusi dari beberapa disiplin ilmu. Perencanaan kota memerlukan arsitek, lanskap, teknik, pertanian, geografi, ahli kependudukan, ekonomi, ahli industri, ahli pariwisata dan rekreasi, ahli transportasi, telekomunikasi, sosiolog, serta ahli hukum.

Proses perencanaan dengan melibatkan peran masyarakat sangatlah penting, karena tujuan perencanaan kota adalah proses intervensi publik yang menerus dan sistematis dalam proses perkembangan kota untuk menjamin keadilan, efisiensi, dan keberlanjutan lingkungan kota. Diperlukan manajemen tata ruang karena jumlah penduduk semakin meningkat dan percepatan urbanisasi, sehingga dibutuhkan permukiman; pembangunan perkotaan/permukiman semakin berskala besar dan kompleks; keterbatasan lahan, pembangunan kota/permukiman bersifat permanent dan mempunyai dampak jangka panjang; serta perubahan lahan/tata ruang yang tidak hanya berdampak fisik, melainkan juga sosial, ekonomi dan budaya.

1.3.2 Parameter dan Norma-Norma Perencanaan Kota

Proses perencanaan suatu kota tidak terlepas dari peran serta perencana dan masyarakat, karena keduanya diibaratkan sebagai simbiosis mutualisme. Perencanaan adalah suatu proses yang mengubah proses lain atau mengubah suatu keadaan untuk mencapai maksud yang dituju oleh perencana atau oleh orang/badan yang diwakili oleh perencana tersebut. Perencanaan tersebut meliputi:

- a. Analisis, yaitu mengolah data, menutup atau mengganti kelemahan dengan mengangkat keunggulan dan potensi, mengatasi ancaman ataupun gangguan, serta memprediksi perkiraan untuk masa depan yang bertitik tolak dari keadaan masa kini;
- b. Kebijakan (policy), yakni pemilihan rencana yang baik untuk pelaksanaan yang meliputi pengetahuan mengenai maksud dan kriteria untuk menelaah alternative-alternatif, serta membuat rekomendasi atau arahan-arahan;
- c. Rancangan atau desain, yaitu rumusan dan sajian rencana.

Perencanaan kota (Urban Planning) menangani lingkungan binaan (built environment) dalam lingkup kota (makro). Untuk melaksanakan hasil perencanaan kota yang lebih baik, diperlukan program-program penanganan kawasan (mezo), maka dapat diartikan bahwa perencanaan kota sebagai penanganan lingkungan binaan berskala mezo yang merupakan salah satu langkah pelaksanaan rencana kota (Djunaedi, 2000).

Cara menganalisis suatu kota dapat dilakukan dengan :

- a. Pengamatan, yaitu metode analisis yang paling dasar dan universal, baik yang dilakukan secara langsung oleh seseorang, maupun secara tidak langsung dengan menggunakan data sekunder.
- b. Pendapat, dapat diperoleh dengan merekam dua data yaitu perekam suara pada saat wawancara dengan beberapa pengguna kota (masyarakat) terkait kenyamanan kota akan menghasilkan pendapat kolektif.
- c. Logika, diperlukan berfikir induktif dan deduktif dengan cara saling mengkaitkan berbagai elemen informasi dan gagasan dalam pola hubungan yang logis.
- d. Zonasi ruang, suatu bentuk analisis yang dilakukan pada hampir seluruh kegiatan manusia misalnya: tata letak jaringan jalan dan blok-blok kota, penempatan prasarana dan ruang-ruang terbuka pada bagian kota sebagai suatu unit perencanaan, dan penempatan persyaratan minimum kebutuhan ruang terbuka hijau di sekitar bangunan (minimal 30%) dengan maksud untuk menyediakan akses, atau pertimbangan kesehatan, keamanan, kenyamanan dan penampilan bangunan.
- e. Penjajaran, merupakan suatu metode yang universal dan otomatis untuk perbandingan.
- f. Superposisi, merupakan perbandingan visual beberapa elemen analisis secara lebih tepat, dibandingkan dengan meletakkan secara berjajar.

Peraturan-peraturan perencanaan kota (Good City) yang berlaku pada masing-masing kota menurut Lynch (1981) yaitu:

- a. Peluang ekonomi, sekelompok orang yang melakukan migrasi ke perkotaan biasanya memiliki keinginan untuk mendapatkan pekerjaan yang lebih baik dan penghasilan yang tinggi.

- b. Mendapatkan tingkat pendidikan yang lebih baik, dengan cara mendapatkan subsidi dari pemerintah, baik berupa pembangunan maupun perbaikan gedung sekolah.
- c. Tingkat pelayanan kesehatan, mewujudkan pengadaan rumah sakit dan puskesmas. Standar rumah sakit ditentukan berdasarkan besar kecilnya skala perkotaan.
- d. Kelengkapan transportasi dan mutu jalan, semakin besar populasi manusia akan semakin besar kebutuhan transportasi ke suatu tempat, maka akan mempengaruhi inovasi kendaraan dan mengharuskan pembangunan maupun perbaikan jalan raya.
- e. Permukiman, semakin meningkatnya populasi manusia maka akan meningkat pula kebutuhan tempat tinggal.
- f. Tingkat kejahatan, rata-rata tingkat kejahatan diperhitungkan setiap 1 kasus kriminal per 10.000 orang.
- g. Lingkungan sehat, semakin banyaknya lahan kosong diperkotaan akan semakin sedikit lahan hijau atau hilang sama sekali, hal ini akan menambah suhu panas bumi, dan tidak ada vegetasi yang menyaring kebisingan.
- h. Hiburan, di lingkungan perkotaan dengan semakin padatnya aktivitas akan membuat orang mengalami jenuh bahkan tingkat stress yang tinggi, oleh karena itu dalam suatu kota biasanya muncul pusat-pusat hiburan.

1.4 Dimensi Kinerja

1.4.1 Dimensi vitalitas

Ketika orang berada disuatu kota maka pertama kali yang dilihat adalah logis atau tidaknya pelayanan kota. Seorang perencana harus berusaha mengubah suatu kota menjadi suatu lingkungan perkotaan yang sehat dengan melihat kondisi eksisting yang ada.

Orientasi perencanaan kota dipandang dari aspek dimensi vitalitas adalah bersifat fungsionalis, sistemik, formalis dan humanis, yang berarti bahwa perencanaan kota tersebut harus ada tujuannya, terstruktur dengan baik, sesuai dengan peraturan wilayah setempat dan merujuk kepada aspirasi masyarakat.

Prinsip zoning juga harus diikuti dengan penyediaan ruang antarzoning yang disebut ruang terbuka. Pada umumnya ruang terbuka tersebut ditempatkan di antara grid-grid zonasi tersebut, untuk memberi kenyamanan kepada pengguna fungsi, menyelaraskan bangunan dengan alam, memberi kesan humanis dan beberapa keuntungan yang lain.

1.4.2 Sense

Penjelasan dari sebuah susunan kota dapat dirasakan karena elemen-elemen kota tersebut rata-rata berhubungan dengan suatu kejadian lain dari ruang lain dan adanya hubungan antara bentuk lingkungan binaan dengan proses pemahaman manusia.

Perbedaan *sense* bergantung pada bentuk, budaya, sifat, status, pengalaman dan tujuannya. Sedangkan kesamaan *sense* yaitu kondisi kejiwaan manusia dalam menentukan persepsi, pengalaman/realitas (keamanan, kenyamanan) serta norma budaya yang sama bagi penghuni yang lama tinggal bersama. Karakter *sense* adalah:

- a. “*Sense of Place*” adalah suatu yang berkaitan dengan apakah seseorang bisa mengenali atau mengingat bahwa sebuah kota mempunyai ciri/karakter unik yang membedakan dengan kota lain.
- b. “*A Good of Place*” adalah terkait dengan kemudahan orang untuk mengenali sebuah kota, yang tentunya akan berkaitan dengan persepsi penghuni, sehingga timbul suasana yang menyenangkan yang dapat diingat dan dapat diceritakan kembali kepada orang lain. Contoh: sistem pergerakan kota, keunikan transportasi, bentuk kota dan keunikan kelengkapan elemen-elemen kota.
- c. “*Identifiable Place*” adalah terkait dengan identifikasi sebuah kota yang berhubungan dengan identitas budaya pada masyarakat di kota tersebut, sehingga masyarakat dari tempat lain akan mengingat atau memberi penilaian terhadap kota tersebut.

1.4.3 Akses

Komunikasi dan transportasi sebagai alat akses bagi orang lain, sumber daya, pelayanan dan tempat. Nilainya dapat dilihat dari berbagai sisi karena merupakan hubungan antarsesama manusia sebagai makhluk sosial dan saling membutuhkan, sedangkan dari sisi kegiatan akses saling berkaitan dengan lokasi antara tempat tinggal dan tempat bekerja, dan kegiatan lainnya yang memerlukan akses.

1.4.4 Fit (Kesesuaian dan Kecocokan)

Fit menunjukkan seberapa jauh tatanan fisik sesuai dengan perilaku kita, seberapa jauh pola spasial dan temporal sesuai dengan perilaku karakter tubuh manusia (ergonomi), sehingga lingkungan fisik dapat dimodifikasi, agar perubahan perilaku juga menyesuaikan dengan kondisi lingkungan. Terdapat tiga hal yang menyangkut *Fit* yaitu:

- a. Kenyamanan
- b. Kepuasan
- c. efisiensi

Fit dapat dilakukan dengan strategi adaptasi, dengan cara menyediakan kapasitas yang berlebih, contohnya menetapkan ROW (right of way) yaitu berupa jarak yang dihitung dari as jalan sampai ke depan bangunan.

1.4.5 Kontrol

Manusia selalu menandai batas berbeda dengan yang lainnya, karena batas sangat bergantung pada situasi dan kegiatan, oleh karena itu ruang dan perilaku harus diatur. Manusia juga menggunakan ruang untuk mengatur hubungan personal dan menyatakan hak atas teritori untuk mempertahankan sumber dayanya.

Aspek yang berhubungan dengan control perkotaan meliputi:

- a. *Congruence* yaitu seberapa jauh pengguna perkotaan mempunyai kontrol terhadap ruang yang berupa kepemilikan, lama tinggal, *eksternal authority*, dan hak penggunaan ruang privat dan publik.
- b. *Responsibility* (tanggungjawab) yaitu kontrol terhadap sebuah tempat atas dorongan motivasi, informasi, dan kekuatan untuk menjalankan kontrol, kesediaan untuk mengakui kegagalan dan bersedia untuk memperbaikinya, serta komitmen atas tempat tersebut dan terhadap kebutuhan manusia lainnya.
- c. *Certainty* (kepastian) yaitu tingkat pemahaman pengguna perkotaan terhadap sistem kontrol, sehingga bisa memperkirakan batas wewenangnya, dan merasa aman dengan adanya sistem tersebut.

Cara fisik untuk mengontrol suatu perkotaan yaitu dengan cara:

- a. Menggunakan penanda batas yang berupa pagar, papan nama, atau tanaman;
- b. Cara memandang suatu perkotaan dengan melihat garis kemenerusan antarbangunan pada jalan yang sama, agar identitas asli kota tersebut tidak hilang;
- c. Memanipulasi akses pada aspek pintu gerbang, peraturan tentang jalan satu arah dan penggunaan jalan buntu;
- d. Organisasi sosial (RT, RW);
- e. Simbol rambu-rambu lalu lintas dan penanda jalan;
- f. Pemisahan ruang dengan zonasi perkotaan yang dibagi sesuai dengan tata guna lahan yang ada.

1.4.6 Efisiensi dan keadilan

Efisiensi suatu pertimbangan atas pencapaian suatu kinerja terhadap pengurangan kinerja yang lain. Untuk lebih efisien, harus mempertimbangkan aspek-aspek sebagai prioritas, misalnya pepohonan di jalan menambah keteduhan atau mengganggu lalu lintas, karena pepohonan yang dialokasikan di tengah jalan sebagai pengisi marka jalan, kadang-kadang menutup tanda-tanda lalu lintas dan lebih parah lagi pepohonan kadang-kadang menutup pandangan pengemudi kendaraan roda empat untuk berpura balik arah ketika melewati marka jalan.

Keadilan merupakan bahan petunjuk bagaimana distribusi manfaat terhadap manusia dan kelompok manusia. Dalam RUTRW (PERDA) dilarang mendirikan bangunan pada daerah sumber resapan air, karena dapat menutup sumber tersebut. Sedangkan menurut hukum hal tersebut dianggap hanya menguntungkan warga di perkotaan, dan sebaliknya warga pada daerah resapan air akan dirugikan.

Tiga elemen yang saling berkaitan pada aspek efisiensi dan keadilan yaitu: pengguna, pengontrol dan pemilik.

This page is intentionally left blank

BAB 2

PENDEKATAN TERHADAP MORFOLOGI KOTA

Pendekatan-pendekatan teori yang dibahas berfokus pada konsep urbanisme (perkotaan) sebagai landasan yang mengutamakan hubungan lingkungan perkotaan secara spasial serta morfologis yang bersifat publik dalam perancangan kawasan perkotaan. Secara khusus tidak akan diberikan pada strategi-strategi pemakaian tanah perkotaan atau masalah sistem prasarana perkotaan, namun strategi tersebut memiliki hubungan erat dengan konsep urbanisme setempat. Analisis-analisis perkotaan tersebut sangat dibutuhkan untuk memformulasikan sebuah sintesis perancangan.

Bagi kebanyakan perancang, massa perkotaan tidak begitu sulit untuk diperhatikan, tetapi ruang perkotaan sering kurang diperhatikan. Khususnya ruang terbuka sudah lama diperhatikan walaupun dengan bermacam-macam pendekatan. Zahnd (1999) mengemukakan bahwa ruang terbuka yang perlu dibahas secara objektif dan umum dengan memperhatikan tiga prinsip, yaitu:

- a. Prinsip 1: ruang terbuka yang lebih berarti daripada sesuatu yang kosong saja.
- b. Prinsip 2: ruang terbuka dibentuk secara organis atau teknis oleh benda-benda yang membatasinya.
- c. Prinsip 3: ruang terbuka dibagi dalam tiga aspek yang fungsional yaitu ruang publik, ruang semi publik dan ruang semi khusus, dan ruang khusus.

2.1 Ruang Terbuka

Ruang terbuka yaitu ruang yang direncanakan karena kebutuhan akan tempat-tempat pertemuan dan aktivitas bersama di ruang terbuka. Ruang umum merupakan dari lingkungan yang mempunyai pola, terbentuk karena adanya kebutuhan akan perlunya tempat untuk bertemu satu dengan yang lainnya. Suatu wadah yang dapat menampung kegiatan tertentu dari manusia baik secara individu atau berkelompok.

Penggunaan ruang terbuka sebagai berikut:

- a. *Private Open Space* : ruang terbuka yang dapat diakses oleh orang tertentu (misalnya halaman rumah).
- b. *Common Open Space* : ruang *terbuka* yang dapat diakses siapa saja.
- c. *Open Space Linier* : ruang terbuka yang berbentuk garis, misalnya : jalan, pedestrian dan bentuk linier lainnya.

Fungsi ruang terbuka:

- a. Umum : Tempat berolahraga, main, santai, komunikasi sosial, menunggu, sarana penghubung suatu tempat dengan tempat yang lain.
- b. Psikologi : penyerapan udara, air hujan, pengendali banjir, memelihara ekosistem tertentu, pelembut arsitektur bangunan.

Dalam perencanaan kota hal-hal yang berhubungan dengan ruang terbuka sebagai berikut:

- a. Nilai penting ruang terbuka terhadap perencanaan kota
Sebagai pelengkap dan pengontras bentuk kota, bentuk dan ukuran ruang terbuka merupakan suatu determinan utama bentuk kota, artinya 30%-50% luas seluruh kota diperuntukkan untuk ruang terbuka, sebagai salah satu elemen fisik kota yang dapat menciptakan kenikmatan kota.
- b. Pengelompokan ruang terbuka dapat didasarkan atas:
 - Sumber produksi yang berupa daerah hutan
 - Tempat perlindungan (cagar alam, budaya dan sejarah)
 - Bertujuan untuk kesehatan, kenyamanan (melindungi kualitas air, pengaturan pembuangan air dan sampah, memperbaiki dan mempertahankan kualitas udara, rekreasi, taman lingkungan, taman kota)
- c. Ruang terbuka menurut kegiatan

Ruang terbuka aktif yang berupa plaza, lapangan olahraga,tempat rekreasi.

- d. *Active open space*
Merupakan suatu ruang terbuka yang diolah dengan perletakan massa bangunan tertentu yang melingkupinya dan memberikan manfaat ruang positif
- e. *Passive open space*

Ruang terbuka yang didalamnya tidak mengandung unsur-unsur kegiatan manusia, misalnya penghijauan tepian bantaran sungai, penghijauan tepian jalur jalan, penghijauan tepian rel kereta api, atau penghijauan bersifat alamiah. Ruang terbuka ini lebih berfungsi sebagai keindahan visual dan fungsi ekologis.

2.2 Ruang Terbuka Publik

Ruang publik pada dasarnya merupakan suatu wadah yang dapat menampung kegiatan tertentu dari masyarakatnya, baik secara individu maupun kelompok. Arahan bagi ruang publik :

- Menjaga semua asset dan ruang publik yang masih tersisa;
- Memanfaatkan berbagai asset dan ruang tersebut secara optimal;
- Menjaga agar pengembangan mendatang selalu mencadangkan ruang bagi kehidupan public bahkan dalam pengembangan komersial sekalipun;
- Menyusun suatu mekanisme manajemen ruang kota, infrastruktur kota, dan pengelolaan kota yang memiliki kesadaran tinggi akan pentingnya nilai-nilai public kota sebagai ruang bertemunya segenap civitas kota.

Pada bagian suatu kota ada terdapat *Public Realm* yang merupakan salah satu unsur definisi urban desain, yang pemakaiannya akan menafsirkan kota melalui *public realm* kota itu sebagai suatu keseluruhan yang saling berkaitan. *Public realm* hanyalah salah satu dari sekian banyak definisi urban desain, yang muncul dari keberagaman definisi kota yang diakibatkan oleh berbagai faktor ekonomi, sosial, dan politik. *Public realm* dalam suatu kota merupakan ordering sistem dari kota itu : terdiri dari square-square, jalan-jalan, perumahan-perumahan, sistem-sistem transportasi dan jaringan pedestrian.

- a. *Square*, adalah cara pertama manusia memanfaatkan ruang urban. Awalnya dihasilkan dari pengelompokan ruang-ruang yang mengelilingi suatu lapangan terbuka.
- b. Jalan adalah hasil penyebaran suatu permukiman di mana mulanya rumah-rumah dibangun pada semua bagian ruang yang mengitari square sentralnya.
- c. Perumahan sebagai kawasan permukiman, yang pada mulanya membentuk ataupun terbentuk oleh square-square.
- d. Jaringan pedestrian, merupakan salah satu ruang terbuka bagian dari jalan, yang bersifat dinamis, karena pedestrian hampir selalu berdampingan dengan jalan.

This page is intentionally left blank

BAB 3

PERENCANAAN KOTA MODERN

Perencanaan kota di Amerika dan negara-negara lain di akhir decade 1960-an, orientasi perkembangan secara fisik sudah dikurangi, karena mengikuti perkembangan sosial, ekonomi dan politik. Kota sebagai bentuk organisasi manusia yang paling kompleks, terdiri atas ragam ketetanggaan, selain itu perencanaan yang paling penting membutuhkan:

- a. Tempat pendidikan,
- b. Pusat perkantoran,
- c. Permukiman,
- d. Pusat-pusat perdagangan,
- e. Sentra-sentra industri.

Perencanaan kota membutuhkan keahlian untuk mengembangkan dan mengimplementasikan rencana fisik. Beberapa kemampuan dan aktivitas yang dibutuhkan antara lain:

- a. Mengumpulkan dan menganalisis data tentang kota beserta populasinya;
- b. Meneliti kebutuhan tentang ketersediaan fasilitas sosial;
- c. Mengembangkan, mengevaluasi, mengkoordinasi, mendata program dan jadwal pelayanan fasilitas umum;
- d. Program pengembangan ekonomi dan perumahan serta pengembangan ulang (termasuk anggaran biaya kota, bentuk-bentuk kerjasama dengan stakeholder dan promosi layanan kota);
- f. Pelaksanaan aktivitas yang berupa partisipasi masyarakat dalam memberikan kontribusi pada program pengembangan perkotaan.

3.1 Perencanaan Komprehensif

Istilah “komprehensif” yang arti katananya ialah “menyeluruh” dalam hal ini diartikan bahwa dalam penelitian perencanaan semua aspek perkotaan dianalisis. Aspek-aspek tersebut, menurut PerMendagri No. 2 Tahun 1987 Pasal 22 meliputi antara lain:

- a. Aspek fisik dasar
- b. Aspek lingkungan hidup
- c. Aspek kependudukan dan kebudayaan
- d. Aspek penggunaan tanah
- e. Aspek status penguasaan tanah
- f. Aspek perekonomian
- g. Aspek fasilitas dan utilitas
- h. Aspek sistem transportasi
- i. Aspek keruangan dan pembiayaan pembangunan kota
- j. Aspek kelembagaan pemerintahan dan pengelolaan kota

Berbagai aspek tersebut di atas juga menjadi kajian dalam perancangan kota. Beberapa masalah yang biasa dihadapi perancangan kota, seperti misalnya citra kota, juga menjadi bahan masukan bagi proses perencanaan kota. Perencanaan kota yang komprehensif diartikan sebagai kebijakan jangka panjang (20-30 tahun) mengenai distribusi keruangan objek, fungsi, kegiatan, dan tujuan (Catanese dan Snyder, 1979).

SKB Menteri Dalam Negeri/ Menteri PU 650-1595;503/KPTS/1985 adalah :

- RUTRP – Rencana Umum Tata Ruang Perkotaan, yaitu wilayah kota serta pengaruhnya. Tinjauan ini berdasarkan peran kota secara fungsional.
- RUTRK – Rencana Umum Tata Ruang Kota, yaitu perencanaan kota yang terkait oleh batas wilayah administratif kota.
- RDTRK – Rencana Detail Tata Ruang Kota yaitu yang mencakup sebagian atau seluruh bagian kota yang berupa satu atau beberapa kawasan fungsional perkotaan.
- RTRK – Rencana Teknik Ruang Kota yaitu rencana yang mencakup bagian atau seluruh kawasan fungsional sebagaimana yang telah digariskan di dalam tahapan RDTRK di atas.

Menurut Djunaedi (2000), untuk skala bagian wilayah kota, macam rencana kota yang secara umum mempengaruhi perancangan kota adalah RDTRK, terutama bagian-bagian rencana kota yang berkaitan dengan:

- a. Macam pemanfaatan ruang kota
- b. Sistem jaringan fungsi jalan
- c. Sistem jaringan utilitas
- d. Kepadatan bangunan lingkungan
- e. Ketinggian bangunan
- f. Garis sempadan atau garis pengawasan jalan.

3.2 Pendekatan-Pendekatan dalam Perencanaan Kota Modern

Pendekatan dalam perencanaan kota modern adalah:

- a. Pendekatan teknologi dalam kota
Teori ini berdasarkan suatu transisi dan evolusi kehidupan pedesaan ke arah perkotaan yang disebabkan secara teknis oleh revolusi pertanian.
- b. Pendekatan ekonomi dalam kota
Teori ini menekankan dinamika lain, yaitu faktor ekonomi yang mengubah permukiman desa menjadi kota.
- c. Pendekatan ideology dalam kota
Teori ini dikenal sebagai “the religious symbolic” yang dikembangkan oleh tokoh sejarah kota, Lewis Mumford.
- d. Reduksisme
Strategi yang dengan sengaja menekankan minimalisme dan fungsionalisme, sehingga parameter untuk merancang dikurangi sejauh mungkin karena kompleksitas dianggap kurang sehat.
- e. Individualisme
Mengenai masalah individualisme dalam kota, contohnya adalah empat arsitek dunia diminta untuk membangun sebuah kawasan secara bersama, mereka tidak akan menemukan satu pendapat yang sama.

This page is intentionally left blank

BAB 4

PENGETIAN

PERANCANGAN KOTA

Pengertian perancangan kota dari segi profesi menjelaskan bahwa *urban design* merupakan suatu jembatan antara profesi perencana kota dengan arsitektur dengan perhatian utama pada bentuk fisik kota (Catanese,1986:45). Sedangkan menurut disiplin keilmuan, *urban design* merupakan bagian dari proses perencanaan yang berhubungan dengan kualitas lingkungan fisik kota (Shirvani,1985:6). Dalam pengertian lain, 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 bentuk fisik perkotaan. Bentuk-bentuk perancangan kota dapat direfleksikan sebagai facade bangunan, bentuk jaringan jalan, dan elemen lain yang mempengaruhi bentuk wilayah perkotaan. Produk perancangan kota dapat dikategorikan dalam dua bentuk umum (Eko Budiharjo; Kota Berkelanjutan,1999,59), yaitu:

a. Ruang Kota

Pada dasarnya ruang kota harus dibedakan oleh suatu karakteristik yang menonjol, seperti kualitas pengolahan detail dan aktivitas yang berlangsung di dalamnya. 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. (Eko Budiharjo; Kota Berkelanjutan,1999,63)

b. Ruang Terbuka

Ruang terbuka dapat dikatakan sebagai unsur ruang alam yang dibawa ke dalam kota atau lapangan terbuka yang dibiarkan tetap seperti keadaan aslinya. Penampilannya dicirikan oleh pemandangan tumbuh-tumbuhan alam segar daripada bangunan sekitar. Ruang terbuka di dalam kota mempunyai beberapa maksud sebagai pelengkap dan pengontras bentuk kota, menyediakan tanah untuk penggunaan di masa depan. Pada saat melakukan survei perancangan kota, harus mempelajari ruang kota sebagai struktur keseluruhan. (Eko Budiharjo; Kota Berkelanjutan, 1999, 65)

Menurut Shirvani, Perancangan kota merupakan bagian dari proses perencanaan yang kemudian diuraikan dengan kualitas fisik dari suatu lingkungan. Perancangan kota merupakan kelanjutan dari urban planning (perencanaan kota) sebab bagaimanapun hasil perencanaan kota belum “selesai” atau belum dapat dilaksanakan tanpa ada rancang desain dari rencana yang telah disusun. Dari pengertian di atas maka urban design memiliki tekanan bahwa urban design lebih terprioritas pada penataan lingkungan fisik kota.

Untuk mewujudkan suatu kota yang membentuk kesatuan sistem organisasi, maka dibutuhkan suatu proses perencanaan maupun perancangan yang terpadu. Sebuah kota tidak cukup hanya direncanakan tanpa dirancang. Karena walau bagaimana juga perancangan kota merupakan jembatan antara perencanaan kota yang bersifat 2 dimensi dengan perancangan arsitektural.

Perancangan kota merupakan suatu proses dan produk hasil rancangan yang berfungsi sebagai alat untuk mewujudkan suatu lingkungan binaan yang berkualitas. Adapun perancangan digunakan juga untuk mengelola perkembangan dan pertumbuhan suatu kota serta perubahan sikap, trend, maupun gaya hidup masyarakat yang dipengaruhi oleh berbagai macam faktor. Perancangan kota biasanya dilakukan untuk meminimalkan ataupun mencegah permasalahan yang biasanya timbul di suatu kota.

c. Hubungan Ruang Kota dan Ruang Terbuka dengan Unsur Jalan

Hubungan ruang kota dengan jalan adalah ruang kota dapat juga sebagai koridor. Ruang koridor adalah ruang untuk pergerakan linier sedang ruang pulau atau oasis adalah tempat perhentian keduanya dapat dihubungkan timbale balik. Jalan sebagai *linier urban space* jika terlengkap kedua sisinya atau mempunyai beberapa elemendengan karakteristik yang mempersatukan pohon-pohon atau bangunan-bangunan seragam (Budihardjo, 1999).

Hubungan ruang terbuka 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 jalan primer atau sekunder. Jalan termasuk dalam ruang-ruang pertemuan aktivitas yang ramai.

BAB 5

AWAL PERKEMBANGAN KOTA

5.1 Mesir Kuno

Kota tumbuh berkembang dan hancur seiring dengan peradaban manusia yang menyertainya. Dari penelitian yang dilakukan, kebanyakan kebudayaan awal berkembang pada daerah timur tengah, yang disebut *cradle of civilization*, dimana semua berada pada tepian sungai dan lembah subur, euphrat dan tigris di Mesopotamia, sungai Nil di Mesir dan tempat lainnya. Pada awalnya pemukiman terbentuk dari daerah pertanian yang kemudian berkembang menjadi kota – kota awal peradaban.



Gambar 5.1. Orang Mesir kuno tinggal d Gambar 5.2 Wilayah Peradaban Mesir

Antikuitas rumah yang dibangun dari bata Lumpur. Sedangkan sebagian besar aktifitas dilakukan di luar rumah

Mesir kuno, peradaban yang terbentang sepanjang Sungai Nil di daerah timur laut Benua Afrika selama 3000 tahun (3300 SM – 30 SM) yang merupakan peradaban kuno terpanjang dalam sejarah. secara geografis, Mesir kuno mendiami daerah lembah dan delta sungai Nil dan secara kultural berarti merupakan bahasa, kebudayaan, kekuasaan, pemerintahan serta korelasi Berdasarkan letak geografisnya yang strategis, serta kesuburan tanahnya, maka bangsa Mesir kuno berkembang secara menakjubkan. Bangsa Mesir kuno menghasilkan bermacam catatan tentang berbagai peristiwa, memiliki kemampuan yang menakjubkan di bidang matematika, arsitektur, sehingga mampu membangun bangunan batu sebelum 2500 SM.

Piramida besar, *hieroglyph*, makam bawah tanah, kompleks pemakaman, patung manusia dan hewan serta bangunan lain membuktikan kebesaran bangsa Mesir kuno.

Arsitektur, bangunan, patung, lukisan dan seni dekoratif dari bangsa Mesir Kuno, dari masa 5000 SM sampai dengan 30 SM saat Mesir dikuasai bangsa Romawi.

❖ Periode Pra Dinasti (5000 SM – 3000 SM)

Peneliti membagi Mesir dalam periode dinasti yang dimulai pada masa 3000 SM. Pada masa sebelum itu antara 5000 SM – 3000 SM disebut masa Pra Dinasti dimana Mesir terbagi atas beberapa wilayah kekuasaan. Yaitu Mesir Hulu dan Mesir Hilir, yang kemudian berada di bawah satu kekuasaan pada masa 3000 SM. Pada masa pra dinasti Bangsa Mesir mulai membuat barang seni, keramik, dan perhiasan yang digunakan untuk pemakaman.

❖ Periode Dinasti (3000 SM - 32 SM)

Masa dinasti dimulai pada masa 3000 SM – 30 SM dengan luas wilayah terbentang mulai Laut Mediterania sampai dengan Aswan, yang dipimpin oleh raja yang bertindak sebagai mediator antara dewa dengan manusia.

Masa Dinasti dibagi menjadi Masa Awal Dinasti (dinasti kesatu s/d ketiga) masa Kerajaan Tua (dinasti ke-4 s/d ke-8) masa Kerajaan Tengah (masa Dinasti ke-11 s/d ke-14), masa Kerajaan Baru (Dinasti ke-18 - 20), and Masa Akhir (*Late Period*) (dinasti ke-25 - 30). Tahun 332 SM Alexander dari Macedonia mengangkat Dinasti Ptolemy sebagai penguasa Mesir yang berkuasa sampai 31 SM yaitu saat ratu Cleopatra VII kalah perang dengan Kaisar Agustus di Actium. Setelah itu Mesir menjadi propinsi dibawah Romawi

Tipologi dan Morfologi Kota

Kota-kota Mesir kuno, terbentuk dengan metoda perencanaan geometris yang sangat baik dengan nilai artistik yang tinggi. Contoh yang tersisa :

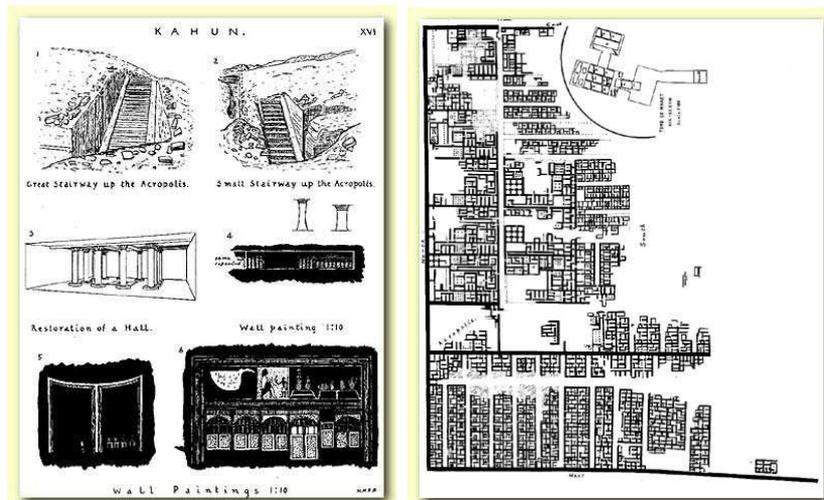
❖ Kota Kahun

Kota kahun yang merupakan kota bagi pekerja, yang membangun piramida El Lahun terdiri atas rumah pekerja yang berbentuk '*slight houses*' yaitu rumah bagi masyarakat umum, dengan tipologi bentuk persegi, tanpa halaman, dengan *inner court* di tiap rumah, untuk rumah lebih besar terdiri atas dua lantai. Jalan yang ada, terbentuk dari rumah-rumah dengan tipe yang sama dan membentuk pola

grid. Kota ini merupakan salah satu kota Mesir yang terencana dengan pola pemukiman dan struktur jalan yang dibangun secara paralel. Kota ini terdiri atas tiga distrik, yang dibatasi oleh tembok, distrik pertama merupakan hunian raja, yang kemudian diikuti oleh pembangunan kuil.

❖ Tel el Amara

Kota ini juga merupakan pemukiman bagi pekerja bangunan pada masa Firaun Akhnaton, dengan metode yang sama dengan Kahun.



Gambar.5.3Kahun, kota Mesir untuk para pekerja, tahun 2670 SM.

Elemen Arsitektur Pembentuk Kota

Bangunan paling penting pada masa Mesir kuno adalah kuil, makam dan istana. Kuil sebagai tempat menyembah dewa, sedangkan makam merupakan tempat kaum elit dikuburkan. Istana berfungsi sebagai tempat tinggal dari raja dan kaum elit lainnya.

❖ Makam Kerajaan dan Piramida

Makam kerajaan dan piramida merupakan struktur dengan kepentingan religius, berlokasi di tepi Sungai Nil. Raja dari Dinasti Pertama (2920 SM – 2770 SM) dimakamkan di Abydos tempat leluhur mereka dikubur. yang dibangun dengan menggunakan bata dari lumpur. Piramida pertama dibangun pada masa raja terakhir dinasti kedua di Saqqarah yang masih menggunakan bahan bata dari lumpur. Piramida pertama dengan batu dibangun oleh Raja Djoser (2630 SM – 2611 SM). Raja Sneferu membangun pyramid dengan permukaan yang halus (2575 SM – 2467 SM) pada masa dinasti ke-12. Komplek piramida yang terkenal adalah di dataran Giza untuk tiga raja pada masa dinasti keempat, Khufu, Khafre, dan Menkaure. Tiap piramida merupakan satu elemen dari barisan struktur yang membentuk komplek pemakaman. Fungsi piramida lebih dari sekedar makam, akan tetapi tempat transformasi bagi raja untuk melanjutkan kehidupan yang

abadi. Mesir berhenti membangun Piramida, dan mulai masa Kerajaan Baru (1550 SM – 1070 SM) jenazah raja dimakamkan di lembah para raja di Thebe. Dimana ditemukan makam Raja Tut Ankhamun pada tahun 1922. Mereka menempatkan makam di dalam tebing dari bukit yang ada, yang biasanya terdiri atas koridor, tangga dan ruangan yang berujung di ruang makam. Pada masa Kerajaan Baru dinasti ke-18, makam raja tidak didekorasi, kecuali bagian ruang makam. Pada dinasti ke-19 (1307 SM – 1196 SM) dekorasi dilakukan pada semua ruang makam. Pada akhir Kerajaan Baru, pemakaman tidak dilakukan lagi di daerah padang pasir, untuk menghindari penjarahan, sehingga dimakamkan di dalam istana di kota raja. Pada masa Dinasti Ptolemaus makam raja diletakkan di Alexandria yang merupakan ibukota negara.

❖ Makam dan Kaum Elit

Makam kaum elit mengikuti pola dari para penguasa , dengan menempati pinggiran sungai Nil yang dalam bahasa Arab disebut Mastaba.

❖ Kuil

Bangsa Mesir kuno mempercayai Tuhan melalui adanya dewa–dewa. Kuil dewa tersebut. Kuil ini terdapat tempat suci yang berisi patung dewa.

Kuil pada masa Kerajaan Tua dan Kerajaan Tengah dibangun menggunakan struktur batu, karena ruangan memisahkan dengan dunia luar. Contoh: Kuil Abu Simbel (1250 SM),

❖ Istana

Istana merupakan tempat raja menjalankan pemerintahan dan sebagai lambang kekuasaan. Kebanyakan istana ini dibangun dengan bata dari lumpur sehingga tidak bertahan lama, dari penggalian yang dilakukan sisa istana yang ada antara lain Istana Amanhotep III di Malqata dekat Thebes, istana Akhnaton di Tel el Amara, dan istana Merenptah di Memphis. Sebagai penjelmaan dewa, istana raja menyerupai kuil, dimana pintu masuk mengarah kepada ruang terbuka yang diikuti ruangan *hall* dengan pilar . Di belakang *hall* tersebut terletak tahta kerajaan.



Gambar 5.4 Kompleks piramida di dataran Giza (tiga raja pada masa dinasti keempat Khufu, Khfre, Menkaure)
Gambar 5.5Kuil Luxor (1200 sm)

5.2 Yunani

Kebudayaan Yunani kuno berkembang sejak 1050 SM – 31 SM, dimana perkembangannya tidak hanya di Yunani tetapi hingga kepulauan dekat dengan Laut Aegea, pantai pesisir barat Turki, kawasan sebelah selatan Italia dan Sisilia (sekarang disebut *Magna Graecia* atau *Great Greece*) dan pada akhir 300 SM mencapai Mesir, Syria dan kepulauan timur lainnya. Arsitektur adalah salah satu faktor warisan Yunani yang masih dapat dirasakan hingga saat ini berupa struktur elemen, motif dekoratif, dan tipe bangunan.



Gambar 5.6 Wilayah Peradaban Antikuitas Yunani

Sejarah akar kebudayaan Yunani dimulai pada masa kebudayaan Mykene pada masa 1600 SM – 1100 SM. Pada saat ini adalah masa raja-raja prajurit, kota-kota benteng, dan istana, jaman dengan nilai arsitektur monumental yang tinggi dan arsitektur yang berkembang pada dataran Yunani. Bangunan Mikenean adalah rumah-rumah tipe sederhana yang terus berkembang hingga akhir masa Jaman Perunggu dan seni kebudayaan Mykene hingga masa kemasyarakatan Yunani berikutnya.

❖ Masa Kegelapan (1100 sm – 750 sm)

Setelah masa berakhirnya jaman perunggu, penyerbuan, perang saudara, atau perang antar kerajaan yang hampir menghancurkan semua pusat kekuasaan, dan memasuki masa periode baru Yunani yang mengalami beberapa kemunduran, pengurangan penduduk, dan pengisolasian kebudayaan dan disebut sebagai masa kegelapan. Menjelang masa ini, Yunani lebih terlihat merupakan beberapa komunitas lahan pertanian yang kecil yang saling bekerja sama. Kurang lebih selama 200 tahun (950 SM – 750 SM) pada masa ini mulai periode geometris, yaitu berkembangnya gaya-gaya abstrak pada seni dekoratifnya dan Yunani mulai melakukan kontak dengan dunia luar.

- ❖ Dalam sejarah Yunani kuno ini, mulai adanya penyebaran kota yang mengakibatkan perpecahan dan mungkin pada akhir abad ke-8 awal dari perang antar kota. Namun dalam proses pembangunannya, kota-kota bangunan religi lainnya), dan dimulainya Olympiade pada 776 SM sebagai persembahan untuk Tuhan mereka dan menjadi tradisi. Pada abad ke-8 juga menunjukkan mulai menyebarnya kekuasaan Yunani dan menjadikan Periode Archaic (750 SM - 480 SM).

Pada 750 SM pengaruh seni dan budaya Yunani semakin jelas. Masa tirani dan kekuasaan diktator mulai berkembang. Kota-kota baru pada masa 6 SM semakin kuat dan bersaing satu sama lain. Program pembangunan bangunan monumental menjadi bagian kompetisi dan menjadi suatu kebanggaan. Kota dengan bangunan paling indah di daerah suci seperti di Delphi yaitu *panhellenic*—akan sangat dihormati oleh seluruh kawasan Yunani.

- ❖ Masa Klasik (480-323 sm)

Pada masa ini adalah masa kejayaan Athena dan puncaknya kejayaan seni, arsitektur, drama, dan pengabdian yang tinggi terhadap kuil Zeus di Olympia, Parthenon di Athena dan permainan dramatis artis Athena seperti Aeschylus, Sophocles, Euripides, dan Aristophanes.

Akhir periode klasik, adalah masa lahirnya filsuf dunia Plato dan Aristotle. Selain itu, era berakhirnya *powerful independent city-states* dan diperluasnya kekuasaan Alexander hingga Asia Minor (now Turkey), Syria, Egypt, Persia, Afghanistan, dan India.

- ❖ Masa Helenistik (323 sm –31 sm)

Setelah kematian Alexander pada 323 SM, kesuksesannya mencapai beberapa kerajaan, yaitu: Ptolemaus I dan keturunannya di Mesir, Seleucus I merupakan dinastinya di Asia, dan Antigonius I di Macedonia. Maka masa ini disebut sebagai Helenistik, karena semua peraturan dan administrasi kebudayaan hanya berkenaan mengenai Yunani. Ketika Romawi menyerang Yunani, dan Yunani mulai menampakkan kealahannya terutama ketika dikalahkannya kekuasaan Yunani di Mesir(*the Battle of Actium*), sebagai tempat kerajaan Yunani yang terakhir, maka masa ini ikut berakhir pada 31 sm.

Tipologi dan Morfologi Kota

- ❖ Acropolis

Puncak kejayaan order Ionik dan Dorik pada akhir abad ke-5 SM pada bangunan di Acropolis di Athena. Acropolis di Athena merupakan bukit kapur yang pada masa perunggu merupakan benteng untuk kota tersebut, pada periode archaid berubah menjadi tempat suci. Pada tahun 480 SM Persia menghancurkan kota tersebut, Setelah perang usai di tahun 479 SM , dibawah pimpinan Pericles mulai membangun kembali Athena. Dimulai dengan kuil Parthenon (447 – 432 SM) dengan arsitek Ictinus dan Callicrates, berukuran 31 kali 70 m delapan kolom di fasad depan dan belakang, serta 17 kolom di sisinya. *Cella* memiliki dua ruangan,

dengan patung Dewi Pallas Athena karya Phidias, dari gading dan dilapis emas. Setinggi 10 meter.

Hal yang paling menakjubkan dari perancangan Parthenon adalah penerapan koreksi optikal, dimana perencana menyesuaikan dengan efek tipuan optikal sehingga bangunan terlihat menjadi sempurna. Pada sisi Utara Parthenon terdapat kuil Erechtheum yang merupakan kuil bagi patung dewi Athena yang dibangun tahun 430 – 405 SM.

Propylaea (437-432 SM) merupakan struktur monumental yang merupakan pintu masuk acropolis dengan desain asimetris. Dibagian barat dayanya terdapat kuil Athena dan Nike (420 SM).



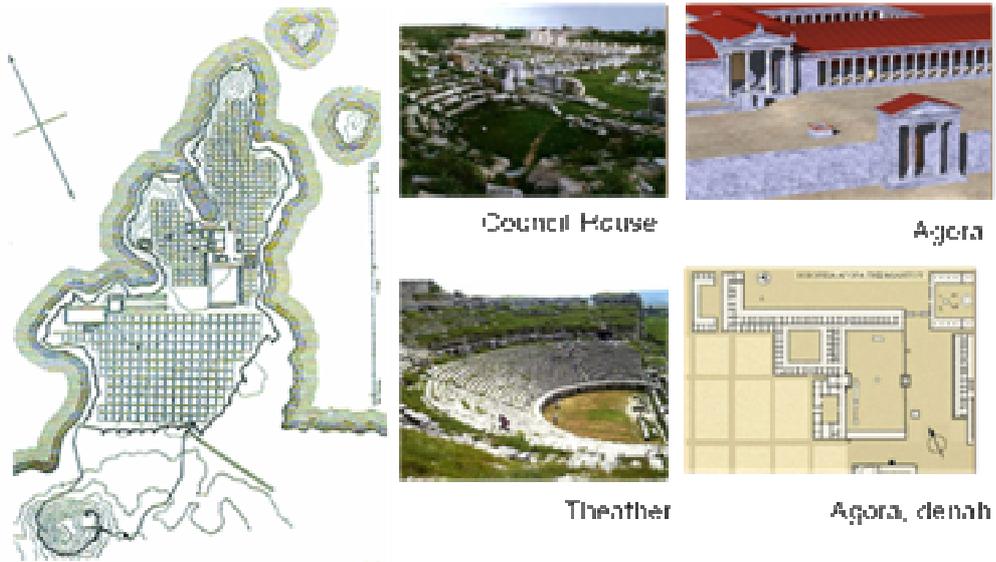
Gambar 5.7 cropolis di Athena merupakan bukit kapur yang pada masa perunggu merupakan benteng

❖ Olynthus

Olynthus, kota kuno Yunani di Macedonia, pada semenanjung Chalcidice, yang berkembang menjadi kota penting selama perlawanan melawan Athena akhir abad 5 SM. Kemudian dikuasai oleh Sparta (379SM) dan dihancurkan oleh Raja Philipus II dari Macedonia

❖ Miletus

Miletus, kota kuno Yunani yang terletak pulau Ionia Asia kecil, berkembang menjadi 12 kota pada masa Ionian. Konfederasi. Miletus terletak pada tepi sungai Menderes, dan memiliki 4 pelabuhan yang sangat baik, yang menjadikan Miletus sebagai pusat perdagangan. Miletus berulang kali diserang negara tetangga, kemudian menjadi bagian dari Persia dan dihancurkan oleh Darius Agung. Dibangun kembali pada masa Hellenistik dan Romawi akan tetapi tidak pernah mencapai kejayaan seperti masa lalu.

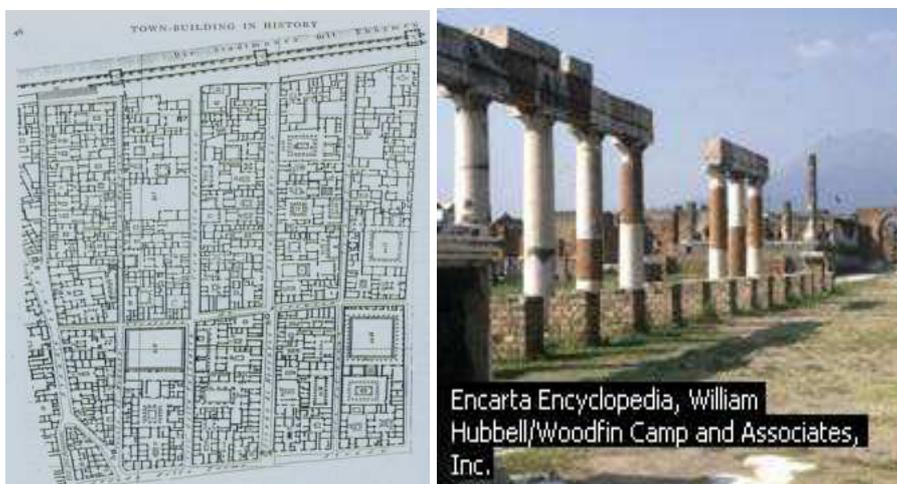


Gambar 5.8 Miletus, Kota yang dibangun di abad ke-5 SM. Dengan elemen-elemen pembentuk kota yang terdiri dari agora, theater dan council house

❖ Pompeii

Pompeii, kota kuno di Italia, dikawasan Campania ditepi sungai Sarnus (sarno) beberapa mil dari gunung Vesuvius. Dibangun pada tahun 600 SM oleh bangsa Oscans yang kemudian menjadi koloni Roma pada tahun 80 SM. Merupakan kota pelabuhan bagi pedalaman Italia, dan hancur akibat bencana alam berupa gempa bumi dan letusan gunung Vesuvius tahun 79 SM.

Dari penggalian yang dilakukan ,ditemukan berbagai bangunan antara lain Amphiteater, beberapa rumah berlantai dua, rumah dengan balkon, dan yang lain. Juga elemen struktur kota lainnya berupa, kuil, teater, pemandian umum, pertokoan, dan rumah pribadi. Dari bukti yang didapat, disimpulkan Pompeii . merupakan perpaduan antar kebudayaan Yunani dan Romawi (Grieko-Roman) khususnya di bidang Arsitektur.



Gambar 5.9 Hasil galian Kota Pompeii yang terkubur letusan gunung

Perencanaan Kota dan Perumahan

Unsur simetri dan geometri merupakan bagian paling penting dalam perencanaan kota Yunani kuno. Perencana kota merencanakan bagian perumahan, perdagangan, rekreasi dan kawasan religius secara jelas dan saling bersisian di seluruh kota. Jalan mengikuti pola grid yang merupakan hasil pengembangan Hippodamus di abad kelima SM. Pola grid merupakan warisan yang banyak dipakai di kota-kota Yunani, salah satunya di Kota Athena.

Elemen Pembentuk Kota

Arsitektur Yunani dimulai dengan rumah sederhana pada masa jaman kegelapan dan puncaknya pada pembangunan kuil pada periode klasik dan berelaborasi dengan perencanaan kota dan daerah suci pada periode Hellenistic. Seperti pada masa lainnya, berkembang meluasnya penggunaan bahan bangunan dan teknologi arsitektur alami. Arsitektur Yunani pada periode Archaic dan periode klasik menggunakan material yang dibatasi pada bangunan tertentu seperti bangunan religi, publik, domestik, makam, dan rekreasi.

Bentuk arsitektur religi memiliki prinsip-prinsip seperti ruang terbuka altar, kuil dan treasuries (kuil kecil) yang semua didedikasikan untuk Tuhan. Bangunan penting publik lainnya selain bangunan religi adalah *council house*, *law court*, *fountain-house* tempat perempuan mengisi jambangan dengan air dari sumber air, dan *stoa* yaitu teras beratap. Struktur seperti ini yang menjadi prinsip pembentukan ruang publik yang menyatukan tempat—tempat dalam kota, the *agora*, sebagai ruang terbuka atau pasar.

Rumah pribadi memiliki banyak bentuk, dan kebanyakan merupakan pemukiman dengan satu kamar, dengan bentuk persegi, oval, atau persegi dengan dinding kurva. Sedikit tipe rumah Yunani mempunyai penampilan luar yang menarik, karena menggunakan dinding dari bata, akan tetapi saat rumahnya diperluas menja di beberapa kamar, interiornya bisa terasa nyaman dengan penataan courtyard didalamnya. Pada masa raja dan ratu di era Hellenistik, banyak istana yang dibangun seperti di Alexandria di Mesir.

Bentuk utama dari arsitektur makam adalah gundukan berupa lingkaran atau persegi dengan facade yang di bentuk, serta mauseleum. Hiburan dan aktifitas rekreasi dilakukan di teater terbuka, ruang konser beratap, gymnasium, atau ruang terbuka dengan deretan kolom, dimana kaum muda bertemu untuk berlatih dan melakukan diskusi ilmiah. Arena gulat, stadium dan pemandian umum.

Jenis bangunan ini timbul pada saat yang berbeda, akan tetapi pada saat mapan menjadi suatu hal yang mendasar.

❖ Kuil

Bangunan yang paling berkarakteristik Yunani adalah kuil dengan deretan kolom batu, yang menjadi tempat patung dewa/dewi tempat orang menyembah/memuja. Berkembang pada masa Archaic dan klasik, tipikal kuil memiliki struktur dalam berbentuk persegi yang disebut *Cella*, yang biasanya terbagi menjadi dua interior kolom. Patung terletak di belakang ruang ini. Sebagian besar kuil menghadap ke timur. Dinding di sisi *Cella* diperluas sampai serambi dan dua kolom berdiri diantara dinding (*in antis*) atau di depannya (*prostyle*). Serambi belakang biasanya berbentuk simetri, tetapi terkadang dipisahkan dari interior *Cella* dan ditutup dengan dinding solid. Melengkapi sekeliling inti bagian dalam biasanya berupa

jalur menerus tiang yang disebut peristyle. Contoh terbaik dari kuil Yunani adalah Kuil Hephaistos (abad ke 5 SM). Kuil monumental pertama dari batu dibangun di abad ke-7 SM yang terpengaruh kebudayaan Mesir, bangsa Yunani mulai membuat patung yang monumental pada Kuil Poseidon di Isthmia (awal abad ke-7 SM) memakai genteng dan menggunakan batu untuk di dindingnya (kolom masih menggunakan kayu).

❖ Architectural Orders

Pada akhir abad ke 7 SM terdapat dua gaya arsitektur (orders) yang utama, yaitu Doria dan Ionia. Doria berkembang di dataran Yunani dan Italia selatan sedangkan Ionia berkembang kemudian di Ionia dan pulau-pulau Yunani. Terdapat pula orders yang ketiga yaitu Aeolic yang tumbuh di Asia kecil yang segera mati, serta orders yang keempat Korintia yang berkembang pada akhir abad ke 5 SM. Apapun gaya yang digunakan fasad kuil terdiri atas tiga komponen utama tangga, kolom dan entablature, dimana tiap bagian terbagi lagi menjadi 3 bagian. Terdapat tiga tangga menuju ke kuil dan tangga teratas di sebut *stylobate*. Tiap kolom biasanya terdiri atas dasar, tiang dan kepala. *Entablature* terdiri *architrave*, *frieze*, dan *cornice*

5.3 Romawi

Wilayah Romawi terbentang dari kepulauan Inggris sampai dengan laut Kaspia. Awal dari kebudayaan Romawi adalah budaya Etruscan yang dimulai dengan sejarah Republik Romawi pada tahun 509 SM. Kebudayaan Romawi berakhir pada masa beralihnya Kaisar Constantin Agung menjadi Kristen dan perpindahan Ibukota Romawi ke Istanbul. Sejarah Romawi biasanya terbagi dalam dua periode yaitu Republik Romawi dan Kekaisaran Romawi yang terbagi lagi dalam dinasti-dinasti. Pada masa Republik Romawi, seni di Romawi diasosiasikan dengan seni yang tumbuh di Kota Roma yang masih mengikuti seni Etruscan.

Seiring dengan perkembangan kekuasaan Romawi keseluruhan Italia dan Mediterania, kebudayaan Romawi bertemu dengan kebudayaan Yunani, sampai 2 abad SM kebudayaan Romawi dalam berbagai bentuk bangunan, patung dan lukisan . Karena luas daerah kekuasaan Romawi, dan jumlah penduduk yang begitu besar, kesenian dan arsitektur Romawi menjadi eklektik dan berkarakteristik dengan bermacam tipe tergantung selera wilayah dan terbagi macam preferensi yang melatarbelakangi. Kebudayaan Romawi tidak semata berkisar pada kaisar, senator dan golongan aristokrat, akan tetapi seluruh penduduk Romawi termasuk kelas menengah, budak, prajurit. Akan tetapi walaupun banyak contoh peninggalan Romawi di bidang arsitektur, patung, lukisan dan dekorasi, namun hanya sedikit catatan mengenai seniman/ arsiteknya, karena kebanyakan dibuat untuk kepentingan penguasa daripada untuk mengekspresikan rasa estetika dari seniman tersebut.



Gambar 5.10 Wilayah Peradaban Antikuitas Romawi

Perencanaan Kota Romawi

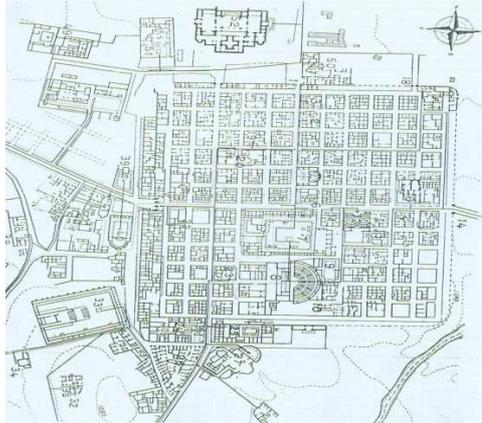
Tipikal kota Romawi dari masa akhir kekuasaan Republik Romawi sampai dengan kekaisaran Romawi, menggunakan perencanaan persegi empat yang sejenis dengan kompleks militer Romawi yaitu dengan dua jalan utama yang terbentang utara selatan (*cardo*) dan timur Barat (*decumanus*) – dengan pola grid pembagian jalan yang lebih kecil membagi kota menjadi blok, dengan tembok keliling serta gerbang. Kota yang lebih tua seperti Roma, belum mengikuti pola kota ini, sehingga masih menggunakan model jalan yang berliku-liku. Titik perhatian dari kota adalah Forum di tengah kota tempat persimpangan antara *cardo* dan *decumanus*.

Forum merupakan ruang terbuka dengan batas deretan kolom serta pertokoan. Fungsi forum adalah tempat pertemuan bagi kota Forum juga merupakan tempat bagi bangunan suci di kota dan bangunan umum, seperti senat, kantor catatan, dan basilika. Basilika merupakan *hall* yang memiliki atap pelana dengan ruangan besar di dalamnya, serta di sisinya mempunyai gang yang terdiri atas dua lantai atau lebih. Pada masa Romawi basilika berfungsi sebagai tempat berbisnis, akan tetapi pada masa Kristen tipe bangunan tersebut diadaptasikan menjadi gereja.

Tipologi dan Morfologi Kota

❖ Thamugadi (Timgad)

Timgad (*Thamugadi* atau *Thamugadis*), merupakan kota kuno di Aljazair, di lembah pegunungan Aures, selatan Constantin, tenggara Batna. Didirikan oleh Kaisar Trajanus Romawi pada tahun 100 M dinamakan menurut saudari kaisar, Colonia Marciana Trajana Thamugas. Puing dari kota sangat luas, dikenal dengan nama Pompeii Numidia. Puing tersebut berasal dari masa abad ke-2 M kecuali Basilika yang dibangun pada abad ke-7 M. Peninggalan tersebut termasuk *arch* yang terkenal dengan nama *Trajanus arch*, forum, teater dengan kapasitas 4000 orang. Pemandian umum dengan mozaik, banyak pemukiman yang ada, bahkan banyak mengisi satu blok tersendiri. Keberadaan gereja menunjukkan bahwa kota ini merupakan kota pusat penyebaran agama Kristen. Seiring dengan menurunnya kekuasaan Romawi, maka kota ini mengalami penurunan dan ditinggalkan oleh penghuninya, sampai kemudian ditemukan kembali pada tahun 1881. Timgad merupakan tipologi kota kolonial jajahan Romawi, dengan batas yang jelas antara zona pemukiman dengan zona militer dan pemerintahan. Kota ini berbentuk persegi empat dengan pembagian blok menggunakan grid sesuai tipologi kota Romawi.



Gambar 5.11 Timgad, Thamugadi Kota Kolonial Romawi di Utara Afrika, abad kedua merupakan contoh penerapan system grid pada kota Kolonial Romawi

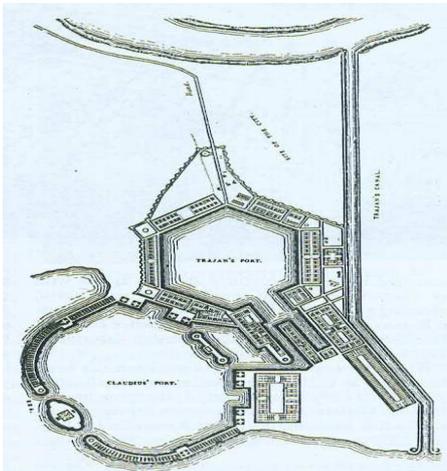
❖ Roma

Konstruksi asli dari Roma bermula sekitar tahun 300 SM disaat Appius Claudius Caecus memulai pembangunan jalan menuju Capua yang kemudian dikenal sebagai Jalan Appia. Dia juga membangun *aqueduct* pertama di Roma yang menyuplai kebutuhan air dari bukit terdekat, yang kemudian menjadi model bagi pembangunan ratusan mil *aqueduct* maupun ribuan mil jalan yang dibangun Bangsa Romawi. Sebagai tambahan Bangsa Romawi mengadopsi *arch* dari Bangsa Etruskan yang kemudian mengawali dengan campuran semen dikuatkan dengan bata sebagai dasar pembangunan, termasuk pemandian umum, amphiteater, *aqueduct* dan pasar. Kuil Romawi pertama, masih menggunakan model dari bangsa Etruskan, yang dibangun dengan konstruksi kayu dan dihiasi *terra-cotta*, Arsitek Romawi pertama masih menganggap bahwa bangunan hanya dilihat dari satu sisi. Sedangkan bangsa Yunani melihat dari berbagai sisi. Saat Bangsa Romawi mulai menggunakan bangunan batu (abad ke-3 SM) mereka masih melihat dengan pandangan yang sama. Pengaruh kebudayaan Yunani mulai dilakukan pada abad ke-2 SM diawali dengan penyebarluasan kekuasaan Romawi, didorong oleh keinginan dari aristokrat untuk memenuhi kebutuhan akan kemewahan , sehingga penggunaan unsur Yunani mulai digunakan. Seperti penggunaan kolom dan marmer. *Courtyard* dari Kolom Yunani menjadi suatu hal yang penting bagi villa Romawi. Pada abad ke-2 SM Bangsa Romawi bahkan mulai menemukan bangunan publik khusus, seperti Basilika dengan ruangan luas guna keperluan politik, perdagangan, hukum, dll. Pada masa Kristen, bangunan ini diadopsi sebagai gereja.

❖ Ostia

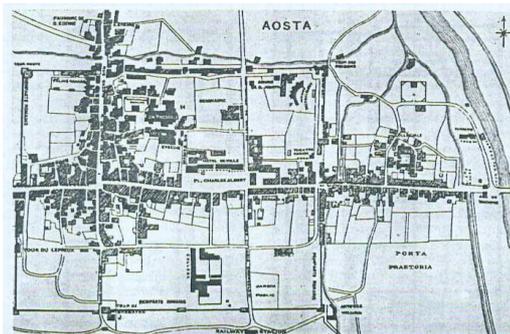
Ostia, kota kuno Romawi, di Latium pada ujung sungai Tiber. Barat Daya Roma. Ostia terkenal dengan rawa-rawanya garam yang diangkut melalui Jalan Salaria yang kemudian diperdagangkan dengan gandum dari Sisilia dan Sardinia. Kota ini dibangun pada tahun 640 SM oleh Kaisar Romawi Ancus Marcius. Ostia merupakan pelabuhan bagi Roma sampai pelabuhannya dipenuhi oleh lumpur endapan. Pada abad ke-1 M Kaisar Romawi, Claudius membangun saluran

pelabuhan baru sekitar 3 km ke Utara Ostia dan menghubungkannya dengan Sungai Tiber melalui kanal. Kota baru Portus mengurangi keutamaan Kota Ostia sebagai kota pelabuhan. Pada saat mencapai kejayaan Kota Ostia memiliki jumlah penduduk 75,000 jiwa.



Gambar 5.12 Peta Pelabuhan Romawi Ostia

❖ Aosta



Gambar 5.13 Denah Kota Aosta

Elemen Pembentuk Kota

❖ Kuil Romawi

Kuil utama di kota Romawi, *capitolium* biasanya terletak pada sudut forum. Standar kuil Romawi merupakan campuran antara elemen etruskan dan Yunani, denah-denah persegi, atap permanen, serambi yang luas, dengan kolom bebas, tangga depan untuk akses. Orders dari Yunani (Doria, Ionia, Korinthia) biasanya digunakan, akan tetapi Romawi membangun tipe baru yang merupakan campuran dari Ionik dan Corinthian yang disebut *composite capital*. Contoh terbaik ada di kuil Maison-Carrée (tahun ke-4 M) di Nîmes, Perancis. Kuil Romawi tidak hanya didirikan di forum, tetapi juga diseluruh bagian kota dan desa, dengan berbagai macam gaya. Salah satu tipe yang paling berpengaruh kemudian adalah Pantheon (118 – 28 SM) di Roma, terdiri atas bentuk atap pelana, serambi berkolom dengan

doom selinder yang menggantikan cella . Tipe sederhananya dengan model Yunani, dibangun di tivoli (tahun 75 SM) juga cukup populer.

Pasar dan Pertokoan

Bangunan rekreasi dan pertokoan juga muncul di berbagai kota Romawi. Pertokoan biasanya memiliki satu ruangan (*tabernae*) menghadap ke jalan. Banyak contoh merupakan kombinasi dengan toko makanan, seperti di Pompeii. Terkadang terdapat satu komplek pertokoan, seperti yang dibangun di Reign (98-117 M), di Trajan pada Bukit Quirinal (*Monte Quirinal*) di Roma yang masih berdiri sampai sekarang.

❖ Teater dan Ampiteater

Theater Romawi pertama muncul pada akhir periode republik. Dengan denah semi circular yang termasuk panggung tinggi berdekatan dengan ruang orkestra dan bangku bertrap (*cavea*) Berbeda dengan teater Yunani yang menggunakan bentang alam , teater Romawi menggunakan konstruksi tembok dan kubah, sehingga dapat dibangun ditengah kota. Teater menjadi populer di seluruh wilayah, contoh yang mengagumkan terdapat di Orange (awal abad ke-1 M), di Perancis, dan Sabratha (akhir abad ke-2 M), di Libya. Amphitheaters (yang berarti dobel teater) dengan denah elips mempunyai arena di tengah, tempat gladiator dan pertarungan dengan hewan dilakukan. Awal dari amphitheater (75 SM) di Pompeii, dan yang terbesar adalah Colosseum Roma (70-80 M), dengan daya tampung 50.000 pengunjung.

Pemandian Umum

Kota besar dan kota kecil juga memiliki pemandian umum (*thermae*); pada masa republik biasanya terdiri atas ruang ganti dan tempat pemandian, panas, hangat dan dingin (*caldaria, tepidaria, frigidaria*) berdampingan dengan tempat berlatih (*palaestra*). Baths (75 SM) dekat forum Pompeii merupakan contoh terbaik. Pada masa kekaisaran, hal ini tumbuh lebih besar lagi .'Caracalla (217 M) di Roma dengan perpustakaan, ruang baca, ruang umum yang besar dilengkapi dengan patung, mosaik lukisan dan *stucco*(plester).

❖ Pekerjaan Umum

Di antara proyek bangunan umum, yang paling berpengaruh adalah pembangunan jalan dan jembatan di semua wilayah Romawi. Pembangunan *aqueduct* yang mensuplai air dari sumber pegunungan (*Pont du Gard*, akhir abad kesatu M) dekat Nimes.

❖ Residen

Walau bangunan umum merupakan bangunan terbesar dan menterap biaya paling banyak, sebagian besar wilayah kota Roma digunakan untuk bangunan perumahan.

A. Domus

Perumahan keluarga dibangun dengan berbagai macam model dan luasan. Akan tetapi Domus Romawi biasanya merupakan bangunan simetris yang merupakan karakteristik arsitektur Romawi. Perumahan awal di abad 4 dan 3 SM dibangun dengan pola etruscan Standar *domus italica* awal rumah masa republik, yang berisi koridor masuk (*fauces*), ruang utama (*atrium*) dengan ruang terbuka memiliki kolam untuk menampung air hujan, kamar tidur kecil (*cubicula*), ruang kantor (*tablinum*), ruang makan (*triclinium*), dapur (*culina*), dan juga taman kecil (*hortus*). Ruang depan dari rumah mungkin terbuka kejalan dan berfungsi sebagai toko. Pada masa akhir republik dan awal kekaisaran, perumahan Romawi menjadi kian rumit, gaya kolom yunani dipakai dalam atrium, hortus diperluas dan dikelilingi dengan kolom (*peristyle*), serta penggunaan dekorasi yang mewah dan berlebihan. Rumah orang terkaya bisa menempati satu blok tersendiri. Rumah Faun di Pompeii, dibangun di awal abad 2 SM.

B. Vila dan Istana

Villa di daerah pinggiran, seperti milik orator Cicero dan orang terkenal Romawi, biasanya memiliki lapangan, danau, kuil, dan komplek air panas. Contoh terbaik adalah milik Hadrian di Tivoli (118 M) kaisar pertama, Agustus tinggal di rumah di bukit Palantine di Roma. Akan tetapi pada masa Kaisar Domitian dibangun istana (81 – 92 M) oleh arsitek Rabirius. Domitian's Domus Augustana juga berfungsi sebagai kantor bagi kaisar penerus, tempat ini *hall* penerima utama, ruang makan yang besar, air mancur dan taman sebagai tambahan sayap hunian.

C. Insula

Penduduk kota yang tidak mampu memiliki rumah pribadi, tinggal di insulae rumah batu bata berlantai banyak yang mirip dengan apartemen masa sekarang. Contoh terbaik ada di Ostia, pelabuhan Roma di tepi Sungai Tiber (abad 2 – 3 M).

❖ Makam Romawi

Salah satu bangunan yang selalu terletak di luar kota adalah makam. Makam Romawi, biasanya terletak di tepi jalan utama menuju kota, menunjukkan berbagai macam contoh yang mengagumkan yang merefleksikan selera dari tiap orang dan mempunyai fungsi yang simpel, yaitu tempat penyimpanan jasad atau abu dari orang mati. Kaisar Agustus memiliki mausoleum yang besar (28 – 23 SM) Di sisi Sungai Tiber, Kaisar Hadrian memiliki mausoleum yang lebih besar lagi, (135 – 139 M) bagi dirinya dan penerus kaisar.

Pada abad ke-5 diubah fungsinya menjadi benteng yang sekarang dikenal sebagai Castel sant'Angelo. Sejalan dengan kaisar Agustus, Gaius Cestius, memilih dimakamkan di sebuah piramid (15 SM) dan pada saat yang sama seorang tukang roti yang berhasil Marcus Virgilius Eurysaces, menghiasi kuburannya dengan gandum dan *frieze* yang menceritakan proses pembuatan roti. Orang biasa, dimakamkan di kuburan rakyat (*columbaria*).

❖ Patung

Diseluruh wilayah Romawi, patung dan relief adalah hal yang umum digunakan. Termasuk juga elemen bangunan yang lain seperti gerbang kemenangan, kolom kehormatan (*Honorific Column*) dan altar. Contohnya antara lain *Arch of Titus* di Forum Romanum, *Arch of Constantine* dekat colloseum. Kolom yang memperingati peristiwa juga dibangun seperti di Forum of Trajan (113 M) di Roma.

BAB 6

PERKEMBANGAN KOTA PADA BEBERAPA ERA (MEDIVAL, RENAISSANCE, DAN REVOLUSI INDUSTRI)

6.1 Era Medieval (Cikal Bakal Kota Medieval)

Tanggal 25 Desember 800 M seringkali dijadikan sebagai sebuah tonggak bagi suatu masa yang disebut sebagai masa Medieval. Penobatan Karel Agung (*Charlemagne/Carolus Magnus*) sebagai kaisar seluruh Eropa pada hari natal tersebut merupakan buah dari rangkaian peristiwa yang terjadi selama dua abad.

Kekaisaran Romawi yang menguasai laut tengah, telah mulai menunjukkan tanda-tanda keruntuhannya sejak abad ketiga masehi. Akibat berbagai intrik, sentralisme politik, korupsi dan kesulitan teknis dalam menjaga perbatasan menjadikan Kekaisaran Romawi menghadapi tekanan berat.

Keruntuhan Kekaisaran Romawi dipercepat dengan serbuan bangsa-bangsa barbar dari utara. Suku-suku seperti Goth, Visigoth, Celt dan Frank saling memperebutkan sisa-sisa wilayah kerajaan Romawi tersebut dan membagi Eropa dalam kesatuan-kesatuan feodal yang selalu terlibat dalam konflik. Penobatan Karel Agung merupakan hasil dari sebuah intrik rumit yang lahir dari kepentingan Gereja Kristen dalam mencari pelindung yang kuat menggantikan Kekaisaran Romawi dan kebutuhan pengakuan dari seorang raja suku barbar atas kampanye-kampanye militernya di seluruh Eropa. Pengangkatan Karel sebagai Kaisar Romawi Suci tidak membawa Eropa kepada sebuah kedamaian, melainkan menjadikan kondisi yang tidak teratur tersebut sebuah norma tersendiri.

Menurunnya Kekuasaan Romawi meninggalkan banyak perkampungan/permukiman yang tersebar di seluruh Eropa, dimana perkampungan ini menjadi cikal bakal munculnya komunitas baru. Beberapa diantaranya, disebabkan oleh lokasinya yang baik dan strategis, berkembang dengan pesat menjadi kota-kota penting. Pada abad ke 10 kota-kota tersebut mulai tumbuh menjadi kota-kota benteng, dimana kota benteng merupakan tipologi kota-kota pada masa medieval.

Proses Pembentukan Kota Medieval

Pada awalnya kota benteng ini berorientasi kepada kekuatan militer maupun politik seperti Acropolis di Athena dan Capitoline Hill di Roma. Namun dalam perkembangan berabad-abad kemudian, kota benteng tersebut beralih orientasi kepada gereja. Bangunan gereja seringkali direncanakan dengan pola *rectilinear*. Kota-kota benteng dibangun di puncak-puncak bukit, dan dibatasi/ dikelilingi oleh dinding yang tinggi karena alasan keamanan dan pertahanan. Pola pertumbuhan di sekeliling bangunan gereja atau istana terjadi secara alamiah, dimulai dari pintu gerbang gereja atau istana, lalu jalan panjang, kemudian menyebar. Pertumbuhan semacam ini disebut pola *radio centric*

Perubahan dari sebuah istana tunggal menjadi sebuah kota benteng banyak digambarkan didalam ilustrasi-ilustrasi, lukisan-lukisan, maupun naskah-naskah gambar masa Medieval. Digambarkan pada awalnya istana merupakan sebuah objek tunggal yang didominasi oleh lansekap/alam. Kemudian, istana tersebut berkembang menjadi sebuah kota yang penuh dengan para pedagang dan tukang/ pengrajin. Sehingga digambarkan dalam lukisan tersebut, terjadinya transisi dari suatu kondisi yang didominasi lansekap/alam menjadi suatu kondisi yang didominasi oleh manusia dengan aktivitasnya yang beraneka ragam. kota benteng masa Medieval merupakan suatu simbol dominasi manusia, sebuah simbol dimana kota benteng hidup dari dukungan para penghuninya Urban Desain pada Masa Medieval.

Penduduk kota Medieval sangat mengandalkan/menekankan keamanan dan pertahanan dari serangan musuh, hal ini tampak pada tembok tinggi sebagai batas kota dan rumitnya pola kota dengan jalannya yang sempit, berliku, dan beberapa diantaranya berakhir buntu, bahkan semakin sulit pola kotanya akan semakin baik.

Rumah-rumah di dalam kota benteng pada umumnya berukuran kecil, namun memiliki taman dan privasi. Para tukang/pengrajin tinggal dan bekerja di rumahnya masing-masing. Kondisi kota Medieval pada umumnya cukup bersih dan nyaman. Kota-kota Medieval merupakan pusat pertanian yang berada di sekelilingnya, dengan batas-batas yang dapat ditempuh dalam perjalanan setengah hari saja. Semua ini merupakan perkembangan yang terjadi secara alamiah, berkembang dari istana sebagai pusat kota dan inti pertumbuhan.

Seperti kota-kota tua di Yunani, pada awalnya kota-kota Medieval memiliki luas area yang kecil, dengan batas-batas daerah pendukung (pertanian) di sekitarnya yang tidak terlalu jauh. Besarnya daerah pendukung (pertanian) tersebut ditentukan oleh besarnya populasi yang ada di dalam kota benteng tersebut. Kota dapat membesar sesuai dengan meningkatnya populasi, perluasan kota dilakukan dengan dibangunnya bastion, yaitu batas benteng/ tembok baru yang merupakan ekstensi/perpanjangan dari benteng lama. Dimana di dalam bastion tersebut berkembang gereja dan permukiman jemaah baru. Bastion memiliki bentuk

menyerupai bintang, karena secara fungsional lebih sulit ditembus oleh musuh. Namun demikian pertumbuhan populasi berkaitan erat dengan luas daerah pendukungnya. Sehingga pada saat tingkat populasi sudah mencapai batas, jalan satu-satunya adalah mendirikan kota benteng baru di daerah-daerah yang masih kosong, atau berperang untuk memperoleh lahan.

Kota-kota Medieval tumbuh dan berkembang secara tidak terencana/organik. Bentuk-bentuk geometris murni sulit/jarang ditemui di dalam kota-kota Medieval. Namun demikian, kota-kota tersebut sangat *immediate*, terukur (*tangible*), humanis, dan *personal*. Bahkan pada bagian terkecil kota, dengan jalan-jalannya yang berkeluk, penuh dengan pemandangan-pemandangan dan suara-suara kehidupan penduduk kotanya. Jalan-jalan berkeluk tersebut dapat menghindari adanya *vista-vista* yang jauh dan membawa pengamat kepada hal-hal yang lebih detail. Pada saat berjalan melewati kota-kota Medieval, pengamat akan melihat sekilas dari menara gereja dalam suatu rangkaian (*sequential view*) – namun di beberapa kota Medieval lainnya, gereja dapat terus terlihat karena merupakan pusat kota. Selain itu menara gereja juga berfungsi sebagai titik orientasi, agar tidak tersesat. Salah satu contoh kota Medieval yang baik dapat dilihat di kota bukit Siena, Itali.

Kondisi Masyarakat pada Masa Medieval

Pusat kota Medieval adalah gereja, dan jemaahnya berkumpul disekitarnya mengelilingi gereja. Sehingga muncul ikatan yang kuat antara sesama pemeluk agama kristen dan menyatukan mereka dalam semangat kebersamaan. Atau dapat dikatakan pula, bahwa pada dasarnya kota Medieval dibentuk oleh kesatuan jamaah gerejanya, ibarat suatu marga besar dimana semua penduduknya saling kenal. Masyarakat di dalam kota benteng hanya mengabdikan kepada gereja, sehingga kota medieval dikenal sebagai ‘kota religius’. Di masa ini muncul pula pertukangan-pertukangan / ketrampilan-ketrampilan (seperti furnitur, emas, pahatan, dll) yang dikerjakan oleh jemaahnya di rumahnya masing-masing, tetapi mereka hanya bekerja untuk gereja dan memberikan hasil-hasil pertukangannya kepada gereja.

Rumah-rumah jamaah yang berada di sekitar gereja hanya terdiri dari ruang tidur, tidak memiliki kamar mandi, dapur ataupun ruang tamu, sehingga semua aktivitas sehari-hari berlangsung di luar rumah, contohnya adanya *public bath* sebagai tempat mandi bersama, restoran sebagai tempat makan bersama, dll. Oleh karena itu kota-kota Medieval memiliki banyak ruang terbuka publik (*piazza*) yang berfungsi sebagai *civic center*. Kondisi ini dapat dikatakan sama seperti masyarakat Yunani kuno yang banyak melakukan aktivitas di luar rumah, dimana tempat berkumpul masyarakat kota Yunani terjadi di agora. Hanya saja pada masa Medieval tidak diwujudkan dalam skala bangunan agora yang megah, tetapi diwujudkan dalam skala kota dan bangunannya yang lebih humanis.

Masyarakat petani hidup di luar benteng, sehingga kota merupakan pusat kegiatan agrikultur. Dalam perkembangannya sebagian petani beralih menjadi pedagang, sehingga timbul restoran, penginapan, gudang, dan toko di luar kota benteng.

Sejalan dengan meningkatnya kondisi masyarakat kota Medieval, maka meningkat pula kekuasaan dan pengaruhnya. Kota-kota Medieval menjadi bagian teritorial dari negara bagian (*states*) yang lebih besar.. Sebelumnya pasar

(*marketplace*) bukan merupakan suatu hal yang penting karena masing-masing kota Medieval dapat mencukupi semua kebutuhannya sendiri, namun seiring dengan berkembangnya populasi dan perdagangan, maka membutuhkan pasar

Perancangan Kota Medieval

Pada masa Medieval penerapan arsitektur sebagai suatu seni hanya sebatas pada prinsip membangun benteng, gereja-gereja, *guild halls*, dan *burghers' house*. Desain fasade bangunan menyatakan apresiasi yang sensitif tentang bagaimana seharusnya bangunan terlihat. Jarang sekali suatu bangunan dilihat sebagai suatu bagian yang utuh, pada umumnya fasade bangunan hanya terlihat sebagian saja. Bagian muka fasade gereja merupakan satu-satunya bangunan yang dapat dilihat secara utuh, walaupun kemudian pengamat harus melihat ke atas untuk melihat menaranya yang tinggi. Kondisi ini kemudian menyebabkan para arsitek masa Medieval berusaha untuk mendesain eksterior bangunan yang dapat terlihat dan disesuaikan dengan luas tapaknya yang kecil, seperti pada fasade gereja Gothic Perancis yang menekankan pada elemen-elemen vertikal, detail fasade dan sistem struktur.

Perletakkan kota-kota Medieval di atas bukit dengan pertimbangan vista untuk pertahanan militer dipadukan dengan bangunan-bangunan Medieval yang berskala manusi dan lansekap yang indah seringkali diabadikan dalam lukisan-lukisan, permadani, hiasan dinding, dan seni pahatan/ukiran maupun patung. Kota Medieval merupakan kota seni, dimana banyak artis menuangkan ide-idenya dalam sketsa dan gambar.

Elemen-elemen urban desain pada masa medieval adalah rumah dan tamannya, dinding bentengnya, piazza, gereja, bangunan umum, dan yang terpenting adalah jalan kota. Meskipun pola kotanya tampak begitu rumit tanpa adanya bentuk-bentuk geometris murni, namun *layout* kota tersebut sesungguhnya sangatlah fungsional. Selain untuk alasan keamanan, kota dirancang untuk berjalan kaki sehingga sempit, berkelok dan memiliki jarak tempuh yang pendek.

Pada awalnya, kota-kota Medieval tidak memiliki perbedaan/hirarki tipe-tipe jalan karena memang belum diperlukan. Namun, seiring dengan perkembangan kota dan meningkatnya volume lalu lintas, serta semakin beragamnya jenis kendaraan yang melintas, maka semua itu mempengaruhi munculnya perbedaan/hirarki tipe-tipe jalan. Jalan dari pintu gerbang kota menuju ke plaza pusat lebih lurus dan lebar. Sedangkan Jalan-jalan menuju ke perumahan lebih sempit dan lebih tidak teratur, bahkan seringkali buntu. Bukti peninggalan jalan masa Medieval ini dapat dilihat di Itali, Perancis, Jerman, dan Inggris.

Pada umumnya perencanaan kota benteng berpola *concentric*, namun kadangkala di beberapa tempat ditemukan pula kota medieval yang geometris seperti pola *grid*, biasanya pada kota mediaval yang dibangun sebagai kota koloni, seperti kota Aigues Mortes di Prancis Selatan, yang dibangun oleh raja Inggris sebagai symbol kekuasaannya. Kotanya tidak melingkar (*concentric*) tetapi berbentuk persegi empat, dibatasi oleh dinding/benteng, parit dan menara melingkar di salah satu sudutnya. Jalan-jalan kota berpola *grid* dengan plaza di tengah-tengah kotanya, tetapi jalan tersebut tidak mengarah langsung dari pintu utama ke plaza, hal dimungkinkan untuk menyesatkan musuh yang masuk

Secara umum tipologi kota Medieval dapat dikelompokkan dalam dua katagori, yaitu:

- ❖ Kota-kota tumbuh dengan sendirinya dan
- ❖ Kota-kota yang tumbuh atas dasar maksud tertentu.

Dari dua tipologi kota tersebut kota-kota yang tumbuh dengan sendirinya mendominasi pertumbuhan kota di Eropa selama masa Medieval.

Kota-kota yang tidak direncanakan ini dapat dikatagorikan lebih jauh lagi sebagai:

- a. Kota-kota Romawi (*Romanesque*) yang masih dapat bertahan seperti Roma dan Florence, maupun kota-kota yang telah runtuh dan dibangun kembali di atas lahan yang sama.
- b. *Burghs* atau benteng-benteng basis militer di garis depan yang kemudian mengalami perluasan fungsi sebagai pos-pos perdagangan.
- c. *Manor* atau lingkungan permukiman perdesaan dalam sebuah wilayah feodal yang terus menerus mengalami perluasan akibat pertumbuhan jumlah penduduk.

Sementara kota-kota yang dikembangkan dengan maksud tertentu adalah:

- a. Kota-kota pemerintahan dan pusat perdagangan yang dibangun di dalam sebuah lingkungan perbentengan (Paris, Reims, Mainz dll.)
- b. Kota-kota perkebunan yang tersebar di seluruh Eropa.

Tipologi Bangunan pada Masa Medieval

Pada masa medieval, arsitektur yang paling menonjol adalah benteng dan gereja. Secara umum ciri bangunan pada masa medieval, adalah:

- a. Penuh dengan hiasan dan detail, khususnya pada gereja atau istana;
- b. Arsitektur gothic banyak ditemukan pada gereja ;
- c. Sudah dikenal bangunan berlantai banyak;
- d. Didalam benteng terdapat taman-taman gereja dengan air mancur di tengahnya;
- e. Pembangunan dilakukan oleh masyarakat/jemaahnya sendiri (arsitektur vernacular), dengan teknik detail dan sambungan yang sangat tinggi;
- f. Arsitektur pada rumah tinggal banyak mengambil ide-ide dari gereja;
- g. Bernuansa romantis dan humanis;
- h. Menggunakan material dari batu dan kayu;
- i. Bangunan menempel satu dengan lainnya, dan masing-masing blok bangunan memiliki *inner court* untuk memperoleh cahaya matahari dan penghawaan yang cukup;
- j. Arsitektur tampak/fasade, dimana bangunan tidak dapat dilihat keseluruhan, tetapi hanya bisa dilihat 1 sisi saja. Hanya bangunan gereja yang dapat dilihat keseluruhan, walaupun pengamat harus memandang jauh keatas untuk melihatnya disebabkan oleh kecil/sempitnya ruang kota.

Permukiman

Permukiman umum di kota-kota Medieval biasanya berupa bangunan-bangunan sempit yang berupaya memanfaatkan lahan yang ada di antara tembok-tembok benteng. Permukiman semacam ini biasanya terdiri dari bangunan berlantai dua dengan bahan kombinasi antara batu dan kayu.

Kondisi lahan yang sempit tidak memungkinkan membangun bangunan yang tampil utuh, oleh karena itu yang seringkali tampak terbatas pada fasade bangunan saja. Dengan demikian bangunan seolah hanya tampak dua dimensi. Sisi-sisi bangunan yang lain tidak nampak dari jalan dan jarang sekali mendapat sentuhan.

Lantai bawah rumah digunakan sebagai ruang kerja (workshop), tempat berdagang atau tempat ternak. Sementara tempat tinggal yang sesungguhnya berada di tingkat kedua. Tidak banyak rumah yang memiliki dapur. Penggunaan api terbatas pada perapian yang seringkali juga digunakan untuk memasak makanan. Bagi mereka yang tinggal dekat kastil makan dilakukan di dalam ruang makan kastil yang besar bersama-sama dengan seluruh penghuni benteng.

Kamar mandi merupakan bagian rumah yang tidak dikenal pada permukiman pada masa Medieval. Mandi dan sanitasi bukan merupakan kebiasaan orang Eropa masa Medieval. Oleh karena itu tempat mandi biasanya merupakan tempat mandi masal atau menggunakan bak mandi yang terbuat dari kayu. Air bersih guna kepentingan konsumsi sehari-hari dipenuhi oleh sumber-sumber air umum yang berada di ruang terbuka kota.

Manor house adalah permukiman petani yang berada di luar kota benteng. Biasanya merupakan tempat tinggal dari sekelompok keluarga besar petani yang menggarap tanah-tanah tuan tanah yang tinggal di dalam benteng. Apabila keadaan mengancam, para petani pemilik manor house ini mengungsi kedalam benteng dengan membawa perlengkapan dan bahan makanan untuk membantu benteng bertahan selama pengepungan.

Rumah-rumah petani ini dibangun dengan kombinasi bahan bangunan kayu dan batu, dengan ukuran yang relatif lebih besar bila dibandingkan dengan rumah-rumah di dalam benteng.

Adakalanya manor house menjadi bagian permukiman di dalam benteng. Hal ini terjadi apabila benteng karena sesuatu dan lain hal mengalami perluasan. Perluasan yang dilakukan biasanya dengan membangun sebuah benteng tambahan di luar kawasan benteng yang sudah ada, sehingga menempatkan manor-manor house di antara tembok kota yang baru dan tembok kota yang lama.

Runtuhnya Era Medieval dan Munculnya Era Renaissance

Masa medieval dikenal pula sebagai masa kegelapan (*dark ages*) karena konsep-konsep hasil pemikiran manusia tidak boleh ada, semua berdasarkan injil semata. Semua keputusan mutlak ditangan pendeta/gereja. Kota-kota medieval dapat saja mati atau punah, karena:

- a. Penyakit. Dimana pada masa medieval berkembang teknologi kapal-kapal dengan ukuran besar, sehingga banyak kota medieval melakukan perdagangan ke Timur jauh (China), namun pada saat kembali, kapal tersebut membawa tikus-tikus.

Buruknya sistem sanitasi kota menjadikan tikus-tikus tersebut cepat berkembang biak dan menyebarkan penyakit mematikan.

- b. Tidak diakui oleh Roma.
- c. Ditinggalkan oleh pengikut/jemaahnya.

Namun, sesungguhnya berakhirnya era Medieval dan munculnya era baru, Renaissance, ditandai oleh terjadinya 3 (tiga) peristiwa besar, yaitu:

- a. Kebangkitan ilmu pengetahuan;
- b. Jatuhnya Constantinople;
- c. Penjelajahan/penemuan dunia baru.

Ketiga hal tersebut terjadi pada akhir abad 15. Bentuk-bentuk kota ideal pada masa Renaissance sesungguhnya merupakan perdebatan yang telah berlangsung selama berabad-abad antara satu kelompok dengan lainnya, juga merupakan uji kekuatan dan kebenaran teori dari berbagai institusi. Dalam perdebatan ini, isu perancangan kota ideal banyak sekali menghilangkan hasil-hasil yang telah dicapai pada perancangan kota medieval, khususnya yang berkaitan dengan skala bangunan dan bangunan yang dekat/mepet dengan jalan (arsitektur fasade).

6.2 Era Renaissance

Peristilahan *Renaissance* merupakan sebuah peristilahan yang diadopsi dari bahasa Perancis yang menggambarkan sebuah proses, yang di Italia disebut sebagai "*Rinascita*" atau kelahiran kembali. Proses kelahiran kembali tersebut merupakan sebuah rangkaian proses perubahan yang bersifat radikal dan komprehensif yang terjadi pada kebudayaan Eropa antara abad ke-15 dan ke-16.

Sebuah perubahan terhadap pola pikir

Perubahan ini terlahir dari pemikiran para kritikus dan kaum terpelajar Italia yang merasa muak dengan kekasaran-kekasaran masa Medieval yang menjadi ciri peradaban Eropa pada masa itu. Rasa muak tersebut diwujudkan dengan melakukan penggalian kembali terhadap nilai-nilai Grieko-Roman. Yang relatif masih terpelihara pada beberapa segi di kota-kota Italia saat itu.

Renaissance merupakan sebuah periode penting dalam periode perkembangan kebudayaan barat. Renaissance merupakan upaya manusia untuk menafsirkan kembali keberadaannya sebagai bagian dari alam. Pola pikir yang dikembangkan pada masa renaissance merupakan sebuah langkah revolusioner terhadap pola pikir yang berkembang pada masa sebelumnya (medieval).

Sangat kontras dengan pola pikir medieval, yang dalam kerangka dogma agama menempatkan manusia sebagai makhluk alam yang lemah dan tak berdaya, pola pikir renaissance menempatkan manusia sebagai makhluk berbudi yang mampu menyelaraskan diri dengan alam dengan bantuan akalnya. Hal inilah yang kemudian menjadikan rasionalisme sebagai sebuah perspektif penting yang berkembang selama masa renaissance.

Masa renaissance merupakan bentuk pelepasan manusia terhadap pandangan-pandangan mistis untuk menyadari keberadaannya (ontologis). Oleh karena itu masa

renaisans merupakan masa yang mengantarkan manusia dari masa kegelapan mediev al menuju masa modern.

Latar Belakang Morfologis Kota-Kota Renaisans

Sebagai sebuah periode sejarah, gerakan renaissans berawal di Padua dan beberapa kota lain di Italia utara pada abad ke-14 saat para pengacara dan notaris mengidolakan retorika latin sebagai gaya retorika di depan pengadilan. Penggalan yang bersifat arkeologis terhadap peninggalan-peninggalan Romawi semakin mendorong berkembangnya kecenderungan tsb.

Tokoh penting dalam kegiatan penggalian kembali nilai-nilai Grieko-Roman adalah Petrarch (1304-1374), yang menghabiskan hampir keseluruhan hidupnya dalam mengkaji kebudayaan Grieko-Roman dan dengan sangat cerdas menangkap antusiasme historis yang ditunjukkan oleh kalangan terpelajar Italia pada saat itu. Petrarch seringkali disebut oleh beberapa literatur sebagai “Bapak Masa Renaisans”. Ada beberapa hal yang memacu perkembangan pemikiran-pemikiran yang mewarnai masa-masa renaissans antara lain meningkatnya kemakmuran, berkembangnya intelektualisme dan penemuan-penemuan baru.

Karakter Fisik Kota Renaisans

Masa renaissans merupakan langkah awal dari era perkembangan kota-kota yang kemudian pada masa modern dikenal sebagai *city planning* atau perencanaan kota. Berkembang di Itali, gagasan renaissans berkembang secara simultan di kota-kota dagang seperti Milan untuk kawasan Lombardia, Roma untuk kawasan negara kepausan, Florence dan Siena untuk kawasan Tuscany dan Venezia untuk kawasan timur laut. Dalam skala kecil gagasan renaissans juga berkembang pesat di Ferara, Mantua dan Urbino.

Awal perkembangan arsitektur renaissans

Dari negara-negara kota ini gagasan arsitektur renaissans berkembang ke Perancis dan Jerman yang memerlukan waktu lebih kurang 75 tahun. Sementara perkembangan gagasan arsitektur renaissans di Inggris baru dirasakan lebih kurang 85 tahun setelah kemunculan pertamanya di Florence. Kecenderungan kemunculan gaya renaissans dalam arsitektur dimulai pada saat Lorenzo Ghiberti memenangkan kompetisi disain pintu katedral Florence tahun 1401. Sementara bangunan arsitektur renaissans pertama berdiri tahun 1420 hasil karya Filippo Brunelleschi, yaitu Foundling Hospitas di Florence.

Periodisasi perkembangan arsitektur renaissans

Periodisasi perkembangan gagasan renaissans dapat dikenali dari tiga tahapan pokok, yaitu:

- a. *Early Renaisans* /Awal Renaisans (1420 – 1495)

Ditandai dengan peletakan kebenaran sebagai dasar teoritik dalam seni dan arsitektur yang dikembangkan melalui proses coba-coba dan penggalian terhadap nilai-nilai grieko-roman.

b. *High Renaissans/* Renaisans lanjut (1495 – 1520)

Ditandai dengan upaya membentuk kesan dramatik dengan menggunakan komposisi arsitektur dan kesan-sa visual.

c. *Late Renaissans/* Renaisans Akhir (1520-1600)

Ditandai dengan berkembangnya *mannerism*, sebuah gerakan estetika yang Memberikan nilai tinggi pada kesesuaian bentuk yang elegan dan agung.

Masa renaissance ditutup oleh masa Barok, sebuah masa yang melingkupi rentang waktu antara abad ke-17 hingga abad ke-18. Masa ini ditandai dengan pengembangan bentuk *mannerism* dalam bentuk gaya yang kompleks dan menekankan kesan dramatik yang berlebihan. Masa barok ini diwarnai pula oleh varian gaya yang dikenal sebagai gaya rokoko. Gaya rokoko menonjolkan penggunaan lengkung-lengkung keluar maupun ke dalam sebagai antisipasi bentuk ukiran Barok yang kompleks. Gaya rokoko sendiri merupakan gaya yang dikembangkan oleh para bangsawan Perancis sebagai varian dari gaya Barok yang dianggap sebagai gaya pribadi Raja Louis XIV.

Pola Jalan

Jalan sebagai sumbu geometri

Sebagai cerminan bagi perkembangan intelektualisme, perhatian terhadap geometri sebagai sebuah alat ukur menjadi sangat dominan pada masa renaissance. Dominasi tersebut juga dirasakan pada aspek pengembangan perkotaan. Pola geometris diterapkan pada kota dengan menggunakan jalan sebagai sebuah sumbu geometris yang membentuk simetri.

Setiap bagian jalan memiliki fungsi sebagai bagian dari bentuk geometris yang lebih luas. Hal ini dirasakan terutama pada bagian-bagian kota yang memiliki sifat monumental. Penggunaan pola geometris tersebut pada akhirnya memaksa pola jaringan jalan kembali kepada pola grid. Pola grid tersebut memiliki manfaat antara lain sebagai dasar bagi pola distrik, sebagai dasar bagi bentuk kota yang baru, membentuk organisasi ruang yang mencerminkan simetri dan keseimbangan serta penonjolan bagi bangunan-bangunan yang bersifat monumental.

Jalan sebagai sarana pertahanan

Secara militer, penggunaan jalan-jalan lurus sebagai sumbu mengembalikan filosofi pertahanan kembali kepada kekuatan pengamatan yang dikembangkan oleh Romawi. Dengan jalan-jalan lurus semacam ini, kehadiran musuh menjadi tampak sehingga persiapan tindakan dapat segera dilakukan. Penggunaan jalan-jalan lurus semacam ini juga sangat memudahkan bagi penggunaan meriam. Dengan jalan yang lebar dan lurus daerah penembakan menjadi terbuka dan tembakan meriam menjadi lebih akurat. Dengan demikian pada masa renaissance sistem pertahanan pasif dengan

jalan berkelu-liku medieval digantikan oleh sistem pertahanan aktif dengan bantuan meriam dan mesiu.

Ruang Terbuka

Sebagai penguatan terhadap aspek geometris dan perspektif, penguasaan terhadap ufuk menjadi sangat penting. Perspektif dibentuk oleh serangkaian garis imajiner yang berakhir pada ufuk. Secara dua dimensi di atas kertas, hal ini bukan merupakan hal yang sulit. Berbeda halnya saat menerapkan konsep perspektif tersebut pada kondisi sesungguhnya. Untuk itu digunakan bangunan-bangunan monumental tertentu sebagai titik tangkap. Hubungan ruang antara bangunan monumental dan ruang terbuka di sekitarnya diperkuat oleh kesan perspektif. Hal ini dapat diatasi dengan mudah oleh para seniman masa renaissance.

6.3 Revolusi Industri (Urbanisasi dan Pertumbuhan Kota Industri)

Sebelum berlangsungnya revolusi Industri, tidak banyak kota besar terdapat di Eropa. London adalah salah satu-satunya kota besar yang stabil. Paris mencoba mulai membenahi diri setelah dirusak oleh serangkaian konflik politik. Berlin merupakan sebuah kota yang berada pada sebuah negeri terpecah belah yang diliputi saling kecurigaan. Diluar kota-kota tersebut, kota masih merupakan sebuah fenomena yang tidak jauh berbeda dengan apa yang terjadi pada abad pertengahan dan masa renaissance.

Stabilitas perkembangan kota yang dialami London ditopang oleh proses industrialisasi, yang kebetulan diawali di Inggris. Industrialisasi mengenalkan berbagai produk baru yang belum pernah dikenal sebelumnya. Salah satu dari hal tersebut adalah aliran modal. Selama masa awal industrialisasi modal diarahkan pada perkembangan sektor pertambangan dan tekstil. Kemudian modal tersebut diarahkan pada pengembangan sektor manufaktur dan sektor perdagangan.

Perkembangan seluruh sektor tersebut membutuhkan sejumlah besar tenaga kerja, dan yang terjadi adalah aliran perpindahan manusia dari kawasan perdesaan ke kawasan-kawasan pusat berkumpulnya modal. Aliran jumlah manusia yang bergerak menuju kawasan perkotaan pada masa industrialisasi merupakan sebuah bentuk mobilitas manusia yang juga belum pernah dialami dunia pada masa-masa sebelumnya.

Antara tahun 1800 hingga tahun 1900 penduduk Eropa telah bertambah menjadi dua kali lipat. Hal ini terjadi akibat berkurangnya konflik yang diselesaikan dengan peperangan dan berhasilnya ditemukan berbagai kemajuan di bidang kesehatan yang memungkinkan meningkatkan angka harapan hidup. Menjelang pameran raya 1851 penduduk Inggris dan Wales sebagian besar telah tinggal dan hidup di kawasan perkotaan. Menjelang tahun 1901 perbandingan antara penduduk yang tinggal di kawasan perkotaan dibandingkan yang tinggal di kawasan perdesaan telah mencapai perbandingan 3 berbanding satu. Penduduk London telah mencapai jumlah sepersepuluh dari seluruh penduduk Inggris dan Wales. Pertumbuhan kota Paris dan Berlin juga tidak memperlihatkan hal yang jauh berbeda. Satu dari 25 orang Perancis tinggal di Paris dan satu dari 20 orang Jerman tinggal di Berlin.

Urbanisasi pada abad ke-19 merupakan salah satu ciri pertumbuhan kota pada masa industrialisasi. Pola urbanisasi inilah yang kemudian mengubah struktur sosial masyarakat pada abad ke-19. Struktur masyarakat Eropa sebelum abad ke-19, ditandai oleh dua kelas besar masyarakat, yaitu bangsawan pemilik tanah dan petani. Petani bekerja di tanah para bangsawan dengan menggunakan sistem sewa, sementara itu bangsawan memiliki kewajiban dalam membantu petani mengatasi kesulitan hidup yang dihadapinya. Bagaimanapun bentuk pelaksanaan pola tersebut, struktur masyarakat semacam inilah yang bertahan dan berkembang hingga masa awal industrialisasi.

Struktur ini berubah saat industrialisasi berlangsung. Pertumbuhan kapital di kawasan perkotaan mengakibatkan para petani kehilangan pekerjaannya dan kehilangan penghasilan sampingannya dari pembuatan benda-benda kerajinan. Dengan demikian kaum petani mulai bergerak membanjiri kota-kota untuk bekerja di pabrik-pabrik yang ada. Petani-petani ini menyediakan tenaga kerja bagi pabrik-pabrik tekstil di Lancashire, Alsace, Saxony, Bohemia, Toscana juga pada pertambangan di Midlands, Liege dan Rhur. Kondisi ini membentuk sebuah kekuatan sosial baru di kawasan perkotaan yaitu para pemilik pabrik dan pemilik modal. Di sisi lain kaum pekerja menjadi kelas lain di kawasan perkotaan.

Sebagai sebuah masa kemajuan, perkembangan yang terjadi tidak dapat dilepaskan dari kondisi pertentangan antara dua kelas tersebut di atas. Demi mencapai keuntungan lebih para pemilik pabrik dan pemilik modal seringkali memaksakan pola kerja berlebihan dan upah rendah bagi para buruh dan pekerja. Hal ini juga meliputi para wanita dan anak-anak. Dengan upah yang sangat rendah nasib buruk menghadapi kaum migran yang bekerja sebagai buruh di kota-kota besar di Eropa saat itu.

Dalam dasa warsa pertama masa industrialisasi, standar kelayakan hidup di kota bagi kelas pekerja dan buruh sangat rendah. Keluarga berjejal-jejal dalam rumah petak yang dibangun secara serampangan atau bangunan-bangunan yang telah ditinggalkan. Mereka hidup memenuhi seluruh rumah dari ruang bawah tanah hingga ke loteng. Di sebuah kawasan miskin di Kota London 63 orang tinggal di dalam sembilan kamar, dengan setiap kamar hanya menyediakan satu tempat tidur. Tebal dinding hanya setengah bata, dan para pembangun rumah seringkali memperkecil ukuran jendela untuk menghindari penarikan pajak jendela oleh pemerintah.

Saluran pembuangan sama sekali tidak tersedia. Saluran limbah yang ada adalah sebuah selokan terbuka yang mengalir melalui tengah jalan. Setiap kota di Inggris pada masa industrialisasi menghadapi kemungkinan berjangkitnya wabah-wabah kolera, tifoid, tipus, diphteri dan tuberculosa. Angka harapan hidup sangat kontras antara kelas menengah atas dan kelas pekerja. Di kota-kota Liverpool, Manchester dan Leeds harapan hidup kelas menengah-atas rata-rata mencapai 38 tahun, sementara pada kelas pekerja pada kota yang sama hanya mencapai lebih sedikit di atas usia 17 tahun. Kondisi tersebut di atas mendorong munculnya upaya-upaya membenahi perkembangan kota.

Pengaruh Revolusi Industri Terhadap Morfologi Kota

Pada awalnya, berdasarkan prinsip kerja mesin uap yang membutuhkan air dalam skala besar baik untuk menghasilkan uap maupun untuk proses pendinginan mesin-mesin tersebut, banyak industri-industri yang muncul di sekitar sumber-

sumber air seperti sungai maupun pantai. Lahan-lahan yang luas dan relatif datar juga merupakan lahan yang umum yang berkembang menjadi pusat-pusat industri.

Kebutuhan akan lahan ini selain didasari oleh kebutuhan ruang yang luas untuk pembukaan sebuah industri, juga didasari oleh kebutuhan akan jangkauan sarana transportasi untuk distribusi produk dan bahan mentah mereka. Adapun Jenis transportasi yang umum saat itu adalah transportasi air sehingga tak heran banyak pusat-pusat pertumbuhan industri berada di tepian sungai maupun pantai. Sementara teknologi transportasi darat pada awalnya masih belum berkembang dan tidak begitu populer sebelum ditemukannya teknologi kereta api.

Penemuan teknologi kereta api sebagai moda transportasi industri memang memberi pengaruh terhadap dibukanya lahan-lahan industri baru tidak lagi ditepian sungai maupun pantai dan lebih bergerak ke daratan. Namun demikian, sistem transportasi ini masih memiliki kelemahan yaitu tidak bisa berfungsi jika ada kemiringan yang perbedaan ketinggiannya melebihi 4 feet untuk tiap 100 m. Berkenaan dengan ini, pertumbuhan pusat-pusat industri umumnya tetap berada di lahan yang berkontur relatif datar. Sementara bagian-bagian lahan lain yang berkontur seperti perbukitan umumnya digunakan sebagai lahan bagi fasilitas pendukungnya seperti kawasan pemukiman para pekerja.

Kecenderungan lain adalah pusat-pusat industri cenderung menempati kawasan yang memiliki nilai lahan rendah seperti daerah pinggir, lahan tidur maupun lahan pertanian, bukan kawasan pusat-pusat kota yang cenderung memiliki nilai lahan tinggi.

Setelah teknologi transportasi lebih berkembang, aksesibilitas dan mobilitas di kawasan industri ini amat diperhatikan karena dianggap berperan penting dalam kelangsungan kegiatan industri. Hal berdampak pada pembuatan jalur-jalur transportasi dengan aksesibilitas besar, cepat dan berkualitas tinggi. Pembuatan kanal-kanal, pelabuhan-pelabuhan maupun jaringan jalan bebas hambatan yang lebar merupakan salah satu terapannya

Perkembangan gagasan kota industri

Perkembangan gagasan-gagasan yang berkaitan dengan kota industri, erat kaitannya dengan perkembangan fenomena sosial yang terjadi pada masa industri. Berkembangnya industri disadari telah mengakibatkan bertumpuknya kesejahteraan ekonomi kepada sekelompok pemilik modal. Di sisi lain masyarakat pada umumnya bekerja sebagai buruh dengan upah rendah dan sulit sekali memenuhi kebutuhan-kebutuhan dasarnya.

Kesenjangan tersebut berlangsung dengan sedemikian tajam di kota-kota besar. Seorang Bankir di Manchester tidak pernah membayangkan dirinya berada di kawasan kumuh yang rawan di kotanya, padahal setiap pagi ia berangkat dari rumahnya di pinggir kota menuju pusat kota melalui kawasan kumuh tersebut. Hal ini terjadi karena jalan utama pada kawasan kumuh tersebut di liputi oleh pertokoan, yang sedapat mungkin selalu nampak bersih agar mengundang pembeli. Sementara itu di belakang wajah-wajah pertokoan tersebut terdapat permukiman kumuh dari kelas pekerja.

Gagasan-gagasan Pada Awal Masa Industri

Kondisi tersebut di atas mendorong munculnya upaya-upaya membenahi perkembangan kota. Gejala kontras yang terjadi di kawasan perkotaan mengundang berbagai upaya untuk dapat membenahi keadaan kota-kota di Eropa saat itu. Sebagai negara pelopor terjadinya industrialisasi Inggris merupakan negara yang paling merasakan dampak dari keadaan sosial yang menyengsarakan tersebut. Berbagai peihak telah merasakan dampak buruk urbanisasi terhadap kondisi kota-kota di Inggris dan banyak usaha dilakukan untuk mengatasi hal tersebut baik oleh pemerintah kerajaan maupun oleh individu-individu pemilik modal.

Gagasan perbaikan terhadap kualitas hunian mulai muncul dari para pemilik perusahaan yang mengharapkan adanya peningkatan terhadap kesejahteraan buruh. Mereka berpendapat bahwa buruh sejahtera memiliki produktifitas kerja yang tinggi dan dapat bekerja optimal untuk menghasilkan keuntungan bagi perusahaan

Sebagai upaya memperbaiki keadaan perkotaan dan memberikan pengaruh yang mendukung bagi kinerja pekerjanya, tahun 1850 Sir Titus Salt memindahkan pabrik tekstilnya ke kawasan perdesaan dan bagi pekerjanya ia membangun kota Saltire. Lebih kurang 800 rumah di kota tersebut telah dirancang dengan memiliki dapur, kamar tamu dan kamar tidur yang terpisah untuk orang tua dan anak-anak. Selain itu diupayakan pula menyediakan kebun kecil untuk membuat lingkungan menjadi lebih aman.

Ide pengembangan sebuah kota ideal yang mendukung kegiatan industri sebenarnya telah berkembang beberapa saat sebelum revolusi industri sendiri terjadi. Tahun 1776, Claude Nicholas Ledoux telah mengembangkan tiga buah rancangan yang sedianya digunakan bagi sebuah kota bagi para pekerja pabrik garam kerajaan di Chaux, Perancis. Lokasi tapak yang dipilih adalah sebuah kawasan pinggiran yang terbuka menghubungkan dua buah kota. Hubungan dengan kedua buah kota tersebut difasilitasi dengan adanya jalan-jalan raya sebagai aksis.

Secara implisit Ledoux bahwa kota-kota ini haruslah dapat menghidupi dirinya sendiri. Oleh karena itu pada rancangan pertamanya Ledoux menggambarkan permukiman, bangunan umum dan taman di tata dalam sebuah bujur sangkar seluas 1.000 kaki persegi yang dinetuk oleh jalan yang mengitari. Kemudian Ledoux mengubah rancangannya ke dalam bentuk lingkaran dan akhirnya semi lingkaran. Rancangan kota yang dirancang oleh Ledoux ini merupakan rancangan kota pertama yang memperhatikan keberadaan kelas pekerja.

Tahun 1799 Robert Owen memulai pembangunan sebuah kota industri penggilingan di New Lanark, Skotlandia. Persepsi Ideal yang dikembangkan oleh Robert Owen adalah komunitas yang terdiri atas 800 hingga 1.200 jiwa dalam lahan yang memiliki luas antara 600 hingga 1.800 acre. Setiap komunitas dipersiapkan untuk melayani dirinya sendiri dan disediakan kawasan rekreasi dan pendidikan yang memadai. Ide yang dikemukakan oleh Robert Owen juga digunakan oleh putranya dalam mengembangkan kota New Harmony di Indiana.

Tahun 1829 seorang reformis sosial Perancis Françosie Fourier menerbitkan buku berjudul "*The New World of Industry and Society*". Pandangannya sedikit lebih radikal dari pandangan Owen. Fourier menggambarkan sebuah bangunan yang dapat menampung 1.640 orang atau 400 keluarga. Bangunan ini dibentuk sebagai sebuah bangunan masif yang disebut sebagai "Phalanstery". Bangunan ini sedemikian

luasnya sehingga lebih menyerupai sebuah istana renaissance daripada sebuah bangunan masa industri.

BAB 7

KOTA-KOTA DI INDONESIA

Kota-kota di Indonesia, khususnya di Jawa, memiliki model penataan ruang dan bangunan yang dipengaruhi oleh tata nilai dan budaya yang berlaku pada manusia penghuninya. Perkembangan ini di mulai dari zaman Hindu hingga zaman dimana mulai masuk pengaruh-pengaruh asing seperti Islam dan bangsa Eropa, yang merubah struktur ruang-ruang dan faham perancangan kota yang telah berlaku sebelumnya. Perubahan besar terjadi terutama setelah masuknya bangsa Eropa (Belanda) dengan konsep-konsep perencanaan barat yang kental dengan pengaruh renaissance, seperti pembentukan taman-taman dan jalan-jalan baru.

Perkembangan tipologi dan morfologi di Indonesia sangat rentan terhadap setiap perubahan yang terjadi. Berbeda dengan kota-kota pada peradaban barat maupun Islam, kota-kota di Indonesia sangat ditentukan perkembangannya oleh perkembangan sosial dan politik. Dalam perkembangan sejarah peradaban di Indonesia, budaya merupakan produk dari suatu kehendak politik yang tercermin dalam kondisi sosial masyarakat. Demikian pula berbagai kota yang tumbuh dan berkembang di Indonesia ditentukan oleh keputusan-keputusan politik.

Kota-kota di Indonesia merupakan representasi dari kekuatan politik yang membentuknya, dilandasi oleh suatu kepercayaan dan sisi kosmologis yang menjadi pegangan bagi masyarakat dan penguasa. Kecenderungan ini bahkan menjadi sebuah alat politik untuk melanggengkan kekuasaan, disamping adanya perbedaan dan kesenjangan pola pikir antara para pembuat keputusan dengan rakyat pada umumnya. Hal ini dapat dibandingkan dengan kota-kota dalam peradaban barat yang melandaskan perkembangan kotanya pada perkembangan sosial yang muncul di tengah masyarakat. Meskipun pada akhirnya kehendak kekuasaan dan politik terlibat,

hal tersebut merupakan pencetus bagi terjadinya perubahan-perubahan dalam tipomorfologi kota.

Dengan demikian dalam melihat perkembangan tipomorfologi kota di Indonesia perlu dilakukan pendekatan perubahan politik sebagai kerangka amatnya. Perkembangan kota di Indonesia merupakan sebuah proses diakronis. Karena kondisi kota-kota yang ada pada saat ini memperlihatkan bentuk perkembangan yang bervariasi dari sebuah kota pada abad ke-4 hingga kota-kota modern abad ke-20. Dalam mengamati perkembangan diakronis ini harus pula dilihat keterkaitannya dengan proses perubahan politik yang terjadi. Pada perkembangan tipomorfologi kota di Indonesia, gagasan politik dikemas sedemikian rupa sehingga dapat diterima oleh masyarakat melalui bentuk-bentuk fisik. Setiap bentuk fisik merupakan representasi terhadap simbol-simbol tertentu yang biasanya merupakan kepentingan penguasa.

7.1 Latar Belakang Morfologi kota di Indonesia

Proto-Melayu dan Deutro-Melayu

Cikal bakal perkembangan kota di Indonesia berkaitan dengan perkembangan peradaban di wilayah asia tenggara. Titik sentral perkembangan dari peradaban ini berada pada wilayah yang sekarang menjadi kawasan Indochina. Peradaban asia tenggara diduga mulai berkembang antara empat hingga lima ribu tahun yang lalu.

Titik penting bagi perkembangan peradaban Indonesia ditentukan oleh terjadinya perpindahan/migrasi yang dilakukan dari kawasan Indochina ke kepulauan di sebelah selatan. Proses migrasi tersebut terjadi dua kali dan diduga akibat terjadinya serangan musuh dan bahaya kelaparan. Dua kali migrasi tersebut menentukan bentuk kebudayaan yang berkembang di Kepulauan Indonesia. Migrasi pertama dilakukan oleh orang-orang yang oleh para antropolog disebut sebagai Proto-melayu. Masyarakat proto-melayu membawa pola bahasa dasar melayu, kemampuan pembuatan gerabah, pembuatan perahu, menjinakkan hewan dan penanaman padi. Migrasi kedua dilakukan oleh masyarakat yang disebut Deutero-melayu, yang membawa kemampuan pengolahan logam dan material lain. Perpaduan dari kebudayaan tersebut seringkali dikenal dengan peradaban Dong-son.

Ciri budaya yang berkembang pada beberapa saat setelah migrasi adalah berkembangnya budaya megalitikum, yang menjadi ciri peradaban neolitikum. Hal inilah yang menjelaskan mengapa banyak ditemukan peninggalan-peninggalan berupa arca besar, obelisk, punden berundak dan kubur batu, sementara tidak ditemukan bentuk-bentuk lain dari masa sebelumnya. Kebudayaan terpenting yang perlu dicermati dalam budaya neolitikum adalah berkembangnya proses penanaman padi pada lahan basah dan penjinakan hewan. Kedua hal tersebut di atas merupakan awal dari perkembangan budaya pertanian. Proses pengembangan budaya pertanian tersebut akan mempengaruhi berkembangnya pola budaya sosial lain.

Poros-poros kosmologis

Pada awal berkembangnya masyarakat pertanian, ketergantungan terhadap alam sangatlah tinggi. Berbagai peristiwa alam dipandang sebagai kemurahan atau kemurkaan dari kekuatan yang maha tinggi. Kekuatan yang maha tinggi tersebut dapat dipengaruhi oleh pola-pola perilaku yang berusaha menyelaraskan diri dengan alam. Hal inilah yang menjadi titik tolak berkembangnya agama dasar animisme dan dinamisme.

Berkaitan dengan berbagai upacara pangan yang berkembang pada masyarakat awal Indonesia, mulai dibentuk kepercayaan yang mengikat manusia kepada ikatan-ikatan kosmis. Dalam kepercayaan ini, manusia dipandang sebagai bagian dari sebuah sistem alam yang terdiri dari mikro-kosmos dan makro-kosmos. Keselarasan hidup manusia dan kesejahteraan ditentukan dari kemampuan sang manusia menempatkan dirinya sebagai bagian dari mikro-kosmos maupun makro-kosmos.

Dalam pemahaman tersebut, kedua lingkungan kosmis tersebut memiliki kaitan satu dengan yang lain. Keselarasan makro-kosmos ditentukan oleh kondisi mikro-kosmos yang juga selaras. Sementara perubahan cara pandang terhadap makro kosmos juga berpengaruh terhadap keselarasan mikro-kosmos. Pemahaman manusia terhadap lingkungan kosmik tersebut diterjemahkan ke dalam bentuk pemaknaan terhadap ruang. Ruang dianggap sebagai wadah bagi seluruh lingkungan kosmik. Diri dipandang sebagai sebuah mikro kosmos, sementara rumah menjadi makro-kosmosnya. Rumah dipandang sebagai mikro-kosmos sementara kota menjadi makro-kosmosnya.

Untuk menjaga keselarasan hubungan antara kosmos maka diperlukan sebuah acuan-acuan tertentu bagi ruang. Oleh karena itu, orientasi dalam ruang menjadi sangat penting. Orientasi ruang menentukan pola penghubung antara berbagai kekuatan kosmis. Ruang kota ditata sedemikian rupa sehingga setiap jalan memungkinkan terjadinya hubungan antara kekuatan kosmis yang seimbang dan selaras. Hubungan kosmis yang menguntungkan diatur agar dapat berhubungan langsung, sementara hubungan kosmis yang merugikan dikurangi kecenderungan hubungan langsungnya.

Dengan demikian akan memperlihatkan bahwa poros-poros imajiner tertentu akan nampak sebagai penghubung kekuatan kosmik. Dalam pengembangan kota, poros-poros imajiner tersebut dipertegas dalam bentuk jaringan jalan. Kekuatan kosmik yang paling mudah dirasakan adalah poros edar matahari. Inilah sebabnya mengapa kota-kota di Jawa dan Bali selalu terikat oleh kecenderungan pembentukan poros Utara-Selatan maupun poros Barat-Timur. Orientasi hadapan dikembangkan berdasarkan poros-poros tersebut dengan prioritas terhadap obyek-obyek yang dianggap sebagai kekuatan kosmik, seperti halnya gunung, sungai, laut maupun danau.

Pertemuan antara kedua poros kosmis dianggap sebagai sebuah titik rawan. Hanya orang-orang yang memiliki kekuatan spiritual tinggilah yang dapat mengambil keuntungan dari berpadunya poros kosmik. Di satu sisi titik pertemuan semacam ini dianggap memberikan kekuatan spiritual, sementara di sisi lain titik tersebut dianggap sebagai biang bencana apabila kekuatan kosmis di dalamnya tidak dijaga. Pencermينannya terhadap ruang, membuat masyarakat tradisional memiliki perhatian khusus terhadap persimpangan-persimpangan jalan. Persimpangan jalan dianggap

sebagai tempat keramat karena disana terdapat sebuah kekuatan kosmis yang besar yang perlu dijaga kestabilannya. Sebagai arahan terhadap pola keseimbangan kosmik, jalur jalan disusun berdasarkan hierarki dalam pola grid. Jalan yang besar memiliki kekuatan kosmik yang lebih tinggi daripada jalan dengan hierarki yang lebih rendah. Kekuatan kosmis dikendalikan pula dengan kehadiran ruang-ruang terbuka dan pohon-pohonan tertentu. Bangunan-bangunan penting diletakkan disekitar ruang semacam ini.

Kecenderungan pandangan kosmis semacam ini tidak berubah meskipun melalui dominasi berbagai agama besar seperti Hindu, Budha maupun Islam.

Politik dan Perubahannya

Politik sangat mempengaruhi pola perkembangan kota. Setiap proses politik pada masyarakat tradisional merupakan bagian dari pola pengelolaan keseimbangan kosmis. Munculnya pertentangan politik dalam bentuk intrik dan peperangan dianggap sebagai bencana yang diakibatkan oleh terganggunya keseimbangan kosmis. Oleh karena itu setiap peperangan yang bermuara kepada pergantian kekuasaan dianggap sebagai hal buruk.

Kota-kota di Indonesia tradisional tidak ada yang berasal dari masa sebelum berkembangnya pengaruh kolonialisme. Kebanyakan kota-kota besar hancur dan tidak dibangun kembali setelah peperangan. Kota yang dihancurkan dan dikalahkan dianggap sebagai kota sial yang tidak baik lagi digunakan oleh penguasanya yang baru. Hal ini dapat dijelaskan melalui contoh peristiwa pindahnya Ibukota Kerajaan Mataram dari Plered ke Kartasura akibat pertentangan, juga dari peristiwa berpindahnya Ibukota Mataram dari Kartasura ke Surakarta pada saat peristiwa geger Pecinan tahun 1740-an.

Demikian pula yang terjadi dengan kota-kota di luar Jawa. Serangan dari bangsa asing dan pada bajak laut merupakan hal yang paling menghambat perkembangan kota-kota. Meskipun demikian bagi masyarakat-masyarakat kuat seperti orang-orang Bugis, laut masih menjanjikan kemakmuran. Dengan demikian kecenderungan perpindahan kota pun tidak jauh dari garis pantai. Berbeda halnya dengan apa yang terjadi dengan kerajaan Kutai Kertanegara. Tempat awalnya yang berada di muara sungai Mahakam dianggap sebagai tempat sial karena berulang kali dihancurkan oleh Bajak Laut Philipina. Oleh karena itu pada tahun 1770-an, Ibukota kerajaan Kutai dipindahkan ke Tenggarong di pedalaman Mahakam. Sering terjadinya perpindahan kota mengakibatkan penelusuran perkembangan kota menjadi suatu hal yang sulit. Karena seringkali keberadaan kota sebelumnya telah dihancurkan oleh alam. Hal ini dipercepat pula dengan penggunaan bahan bangunan yang biasanya mudah lapuk.

Pada awal perkembangannya, kota-kota di Indonesia terbentuk diibaratkan sebagai *'mozaik'* antara bagian-bagian pembentuk kotanya (sekelompok bangunan dan kompleks/kawasan) yang pada awalnya tidak memiliki hubungan antara satu dengan yang lain. Namun orientasi pembentukan dan pengembangannya memiliki keseragaman dalam nilai kosmologis/pandangan hidup maupun pengetahuan masyarakat yang berlaku pada suatu masa tersebut. Kemudian secara parsial, dalam perkembangan selanjutnya, *'mozaik'* tersebut dihubungkan/dirangkai untuk sekedar

memberi akses ke bagian-bagian tersebut (*aksesibilitas*). Sehingga perencanaan secara menyeluruh (*master plan*) tidak terdapat pada kota-kota di Indonesia.

7.2 Konsep Dasar Pembentuk Kota

Kota terbentuk diawali oleh tipologi bangunan/sekelompok bangunan yang menggunakan sumbu orientasi. Pada masa Hindu, penggunaan sumbu orientasi menjadi faktor utama dalam pembentukan suatu bangunan maupun kawasan. Sumbu orientasi tersebut merupakan perwujudan fisik dari kepercayaan yang dipegang masyarakatnya. Konsep aksis utara – selatan dan timur – barat menjadi pola dasar pembentuk kotanya. Sumbu ini memiliki dua fenomena, yaitu :

- sebagai sumbu imajiner berdasarkan keyakinan/kosmologis, berorientasi berdasarkan sesuatu yang dianggap sakral
- sebagai pembentuk estetika melalui orientasi visual terhadap sesuatu

Perkembangan sumbu orientasi ini berjalan paralel dengan realitas alamiah sistem penataan kampung-kampung yang mengikuti pola-pola grid alami yang terbentuk mengikuti pola persawahan dan perladangannya, yang berorientasi sama yaitu utara – selatan. Pada awalnya ruang-ruang terbuka yang terbentuk secara alami merupakan tuntutan bagi kebutuhan fungsional masyarakatnya seperti pusat aktivitas keagamaan maupun ekonomi dan pertanian.

Masuknya pengaruh Islam memberi perkembangan aksis tersebut. Perbedaan falsafah nampaknya tidak menjadi suatu kontradiksi. Masuknya pengaruh Islam secara fleksibel dan berakulturasi dengan budaya dan kepercayaan yang ada memberi perkembangan struktur, yang ditunjang dengan kedekatan pengaruh Islam ini kepada penguasa hingga mendapat tempat yang signifikan dalam tatanan ruangnya.

Datangnya pengaruh barat oleh bangsa Eropa memberi pengaruh paling signifikan pada aksialitas lokal ini. Interupsi yang dilakukan tidak lagi mengacu pada pola eksisting, tetapi cenderung menerapkan gaya dan pola yang dibawa dari barat. Konsep yang dibawa tersebut juga mengenal aksialitas, namun sebatas pada *dorongan estetika visual/fisik* untuk membentuk *ruang linear* yang lebih terdefinisi secara jelas melalui batasan-batasan dan elemen fisik seperti pada masa renaissance. Orientasinya bisa ke berbagai arah dan tidak lagi menggunakan pola grid. Sehingga pada masa ini muncul aksis-aksis baru berdasarkan pada linkage yang terbentuk dari jaringan-jaringan struktur yang saling terkait yang menghubungkan '*compound-compound/cluster*' bangunan yang pada akhirnya membentuk sumbu baru terutama di *persimpangan-persimpangan jalan*. Kondisi ini semakin diperkaya dengan entitas fisik baik bangunan maupun elemen fisik lain yang membentuk gerbang dan menjadi pengarah aksialitas secara visual (sumbu ruang visual).

7.3 Latar Belakang Sejarah Kota-kota di Indonesia

Perkembangan kota-kota di Indonesia dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor , yaitu :

Faktor religius dan politik

- Pengaruh Hindu

Faktor agama/kepercayaan masyarakat memberi nilai dan falsafah bagi penataan kota. Pada kota-kota di P. Jawa, pengaruh zaman Hindu sangat dominan pada pola dan struktur kotanya, yang masih dapat dirasakan hingga saat ini. Pada masa ini pula, konsep hirarki dan orientasi vertikal terasa kuat, dan kegiatan perekonomian digerakkan dari sektor pertanian. Selain itu keberadaan kerajaan-kerajaan merupakan cikal bakal terbentuknya kota-kota.

- Pengaruh Islam

Masuknya Islam membawa beberapa penambahan layout penataan kota di Jawa. Elemen utama adalah masjid, yang terletak di sebelah barat alun-alun yang pada awalnya memiliki orientasi sama yaitu barat-timur, namun tidak persis sama sehingga mengalami perubahan dengan menggunakan orientasinya sendiri yaitu menghadap kiblat. Walaupun memiliki atmosfir yang berbeda, hal ini tidak membawa konflik dan pertentangan dengan nilai dan kepercayaan lokal. Akulturasi dengan budaya dan agama setempat menjadikan masjid sebagai salah satu elemen pembentuk kota dan bagian dari prinsip dasar alun-alun – keraton – masjid.

- Kolonialisme

Datangnya bangsa Eropa memberi pengaruh paling signifikan bagi terbentuknya kota-kota dan munculnya peraturan-peraturan penataannya. Banyak kota-kota di Jawa yang terbentuk setelah era kolonial ini. Belanda membawa gaya-gaya renaissance yang sedang berlangsung di Eropa, seperti penanaman pohon pada jalan-jalan, hingga pembentukan lingkungan baru yang menggunakan konsep-konsep perencanaan Eropa (*Garden City*). Dari sini kemudian muncul prinsip-prinsip perancangan baru, peraturan-peraturan perencanaan, termasuk sistem sumbu (aksialitas) baru.

- Faktor Etnis

Tipologi bangunan di Indonesia semakin bertambah setelah adanya keragaman etnis pada suatu kota. Salah satu yang dominan adalah pengaruh etnis Cina yang membawa tipologi bangunan baru berupa rumah dua lantai dengan tipe deret, yang menjadi cikal tipologi rumah toko (pecinan). Pada masa kolonial, Belanda mengelompokkan beberapa kelompok etnis ini ke dalam beberapa kawasan yang berbeda-beda sehingga terbentuk kampung-kampung etnis seperti kampung Cina, kampung Arab, kampung Ambon, dsb.

BAB 8

KONSEP

PERANCANGAN KOTA

8.1 *Eco City*

Eco-city adalah konsep kota yang berkelanjutan yang melibatkan aspek ekologi, ekonomi, sosial, dan budaya dari suatu kota. Kota berkelanjutan yang dimaksud adalah kota mandiri yang mampu menopang kebutuhan masyarakat di dalamnya dengan memaksimalkan sumber daya lokal yang dimiliki. Pemanfaatan kekayaan sumber daya lokal dapat meminimalkan bantuan kebutuhan hidup dari kota sekitarnya sehingga suatu kota menjadi dapat bertahan hidup. Selain itu, kota mandiri yang berkelanjutan juga mempertimbangkan dampak-dampak lingkungan dengan melakukan penghematan energi, pemakaian air, dan polusi. Oleh karena itu aspek ekologi, ekonomi, sosial, dan budaya harus terlibat dalam pelaksanaannya.

Eco-city di beberapa kota diwujudkan dalam bentuk program-program yang bertujuan untuk mencapai “kota hijau”. Program kota hijau merupakan program yang menyatakan perlunya kualitas hidup yang lebih baik serta kehidupan yang harmonis dengan lingkungannya bagi masyarakat kota. Program-program kota hijau diantaranya tidak hanya terbatas untuk mengupayakan penghijauan saja akan tetapi lebih luas untuk mengupayakan konversi energi yang dapat diperbaharui, membangun transportasi yang berkelanjutan, memperluas proses daur ulang, memberdayakan masyarakat, mendukung usaha kecil dan kerjasama sebagai tanggung jawab sosial, memugar tempat tinggal liar, memperluas partisipasi dalam perencanaan untuk keberlanjutan, menciptakan seni dan perayaan yang bersifat komunal.

8.1.1 Konsep *Eco City*

Dalam implementasinya *eco-city* harus mampu mencerminkan sebagai kota yang berkelanjutan. *Eco-city* direncanakan seharusnya memiliki tujuan dalam penggunaan sumber daya yang seminimal mungkin serta memberikan dampak yang sekecil mungkin. Kota harus mampu mendaur-ulang sumber-sumber daya tersebut. *Eco-city* memiliki prinsip

yang berbeda dengan kota modern. Perbedaan tersebut terletak pada penggunaan sumber daya dan dampak yang ditimbulkan terhadap lingkungan. Pergeseran paradigma ini merupakan konsekuensi logis untuk mencapai tujuan

sebagai kota *eco-city*. Dengan demikian *eco-city* merupakan kota yang mengurangi beban dan tekanan lingkungan, meningkatkan kondisi tempat tinggal dan membantu mencapai pembangunan berkelanjutan termasuk peningkatan kota yang komprehensif. *Eco-city* melibatkan perencanaan dan manajemen lahan dan sumberdaya serta implementasi peningkatan lingkungan secara terukur.

8.1.2 Eco City dan Kota Berkelanjutan

Kota berkelanjutan memiliki makna yang luas, namun sering kali pemahamannya dilihat dari segi konteks dan substansi mengarah pada keberadaan kota yang memperhatikan lingkungan. Yang dimaksud kota yang berkelanjutan adalah kota yang mampu memajemen kotanya dalam segala aspek baik lingkungan, ekonomi, Sumber Daya Alam (SDA), dan Sumber Daya Manusia (SDM). *Eco-city* harus dibangun oleh masyarakat setempat, bukan oleh perencana tata kota atau pemerintah. Walaupun *leadership*, khususnya dari pemerintah dibutuhkan pada setiap aspek dan tingkatan untuk mewujudkan konsep *eco-city* pada suatu kota.

Konsep keberlanjutan mengandung beberapa bahasan yaitu jaringan hijau, jasa lingkungan, *carbon stock*, pengelolaan air, konservasi keanekaragaman hayati, dan keindahan lanskap. Jaringan hijau (*green network*) merupakan hubungan ekologis antara ruang terbuka hijau yang menjadi pusat dengan ruang terbuka hijau yang lainnya seperti hutan kota, taman, kebun, dan pekarangan. Habitat-habitat pada ruang terbuka hijau seperti tepi sungai, danau, semak-semak, dan pepohonan tinggi merupakan aset keanekaragaman hayati. Oleh karena itu, jaringan hijau sangat penting untuk keberlanjutan satwa burung dan makhluk hidup lainnya. Jasa lingkungan merupakan jasa yang diberikan oleh fungsi ekosistem untuk dapat dirasakan *stakeholders* dalam rangka memelihara kualitas lingkungan dan kehidupan masyarakat. Kualitas lingkungan yang sehat pada *Eco-city* dapat meningkatkan produktivitas masyarakat di dalamnya. Pemanfaatan jasa lingkungan seperti rekreasi alam, perlindungan sistem hidrologi, pengendalian erosi dan banjir secara optimal akan berpengaruh pada faktor keindahan, keunikan, dan kenyamanan yang tinggi. *Eco-city* harus peduli terhadap konservasi keanekaragaman hayati karena kegiatan

Konservasi membantu dalam melestarikan sumber daya flora dan fauna lokal. Sumber daya lokal perlu dilestarikan agar kualitas lingkungan pada wilayah tersebut tidak rusak. Selain itu, sumber daya lokal juga dapat menjadi identitas kota dan kebanggaan masyarakat.

Eco-city dan kota keberlanjutan harus didukung dengan tujuan-tujuan yang telah terintegrasi oleh modernisasi ekologi, inovasi ekologi dalam penyimpanan sumber daya alam, dan efisiensi ekologi berdasarkan keberlanjutan lanskap alami manajemen keberlanjutan lanskap. Mekanisme pembangunan harus berada dalam kontrol komunitas kota dan dilakukan secara vertikal dan horizontal sehingga menciptakan kesatuan manajemen kota yang berkelanjutan. Manajemen kota yang berkelanjutan akan memberikan kepercayaan masyarakat terhadap efektivitas dan efisiensi dari hasil pembangunan.

8.1.3 Penerapan Eco City di Indonesia

Upaya mengendalikan kawasan perkotaan harus berbasis pada penataan ruang dan dilakukan berdasarkan prinsip-prinsip pembangunan berkelanjutan. Pendekatan yang dapat dilakukan dalam pembangunan berkelanjutan tersebut adalah konsep *smart green city planning*. Di Indonesia, konsep Eco-city kini sedang dikembangkan oleh BPLHD Jabar sejak tahun 2002 yang dibagi dalam beberapa tahap. Dalam penerapannya, konsep ini antara lain meliputi sosialisasi ke sekolah-sekolah (Eco School; Environmental Expo & Education), menata atau negosiasi dengan kegiatan hulu dan hilir kota untuk partisipasi dalam program *eco-city* serta menata kelembagaan dan kebijakan pemerintah untuk lebih mendukung *eco-city*. Selain itu terdapat konsep *Eco Industrial Estate* yang dikembangkan Kawasan Industri Jababeka Cikarang. Kawasan industri yang cukup besar ini berinisiatif untuk mengembangkan konsep yang ditawarkan oleh Kementerian Lingkungan Hidup dalam kerangka Program Lingkungan Hidup Indonesia - Jerman (ProLH) tersebut karena konsep ini mengutamakan pertumbuhan bisnis berkelanjutan yang bertumpu pada tiga pilar, yaitu lingkungan, sosial dan ekonomi. Dalam perjalanannya, Jababeka telah menjadi *benchmark* berbagai kawasan industri di Indonesia karena mempunyai infrastruktur lengkap, manajemen terpercaya dan inovasi yang tidak pernah berhenti.

Sesuai dengan konsep *eco-city* yang melibatkan perencanaan dan manajemen lahan dan sumber daya serta implementasi peningkatan lahan secara teratur, maka pemakaian ruang terbuka dari sebuah *eco-city* benar-benar harus direncanakan. Lahan kosong disekitar gedung hendaknya dijadikan lahan hijau. Lahan kosong sengaja tidak dipenuhi oleh pohon agar tercipta ruang bagi pemukim untuk beraktivitas di lahan kosong tersebut. Di sudut lahan dibangun danau/penampungan air untuk fungsi dan estetika. Lahan pinggir sungai ditata sedemikian rupa tanpa kehilangan fungsi utamanya.

8.2 Town Garden

Konsep Garden City merupakan sebuah konsep perencanaan kota yang sangat berpengaruh pada perkembangan teori perencanaan kota selanjutnya. Konsep ini dikemukakan dalam diagram dengan desain yang berbentuk konsentris dan menawarkan masyarakat baru yang berbasis pada “kota dan desa”. Garden City merupakan asal mula dari kemunculan konsep kota berkelanjutan karena desain Garden City memiliki elemen-elemen yang mendukung keberlanjutan kota. Aspek lingkungan dan humanity menjadi pedoman dalam desain Garden City. Dua aspek ini juga yang mendukung keberlanjutan dari sebuah kota guna mencapai kota yang ramah bagi warga dan lingkungan untuk generasi mendatang.

Pada abad ke 20, para perencana kota mencoba untuk menciptakan sebuah kota yang ideal untuk menjawab masalah-masalah yang disebabkan oleh perkembangan teknologi dan perkembangan teknologi dan munculnya revolusi industri. Sir Ebenezer Howard adalah salah satu tokoh yang mencoba menciptakan sebuah konsep kota baru. Konsep tersebut tertuang dalam bukunya yang berjudul *Garden Cities of Tomorrow* pada tahun 1902.

Garden City adalah konsep kota impian dalam melakukan reformasi sosial. Memperhatikan penuh kepada isu sosial yang sedang berkembang di masyarakat sehingga berusaha untuk menerapkan pemikiran praktisnya dengan menyatukan

berbagai macam elemen konsep proyek, menyaring teori dan filosofi sampai menjadi masterplan. Perpaduan yang dilakukannya adalah menyatukan antara reformasi sosial kota kumuh dan integrasi alami yang menjadi dasar dari perencanaannya.

Sistem transportasi menjadi hal yang penting untuk diperhatikan karena transportasi yang menjadi cirri dari kebudayaan kota besar sekarang telah memberikan dampak yang signifikan terhadap masalah lingkungan dan urban. Transportasi telah menjadi sebuah media yang mempengaruhi segala aspek kehidupan masyarakat. Transportasi menjadi aspek yang memiliki porsi besar untuk menjadi bagian yang diperhitungkan dalam merencanakan kota.

Konsep garden city yang dikemukakan oleh Howard pada abad 20 membawa pengaruh dan perubahan yang signifikan dalam perencanaan kota – kota di dunia. Konsep ini menjawab kebutuhan masyarakat akan kehidupan yang nyaman dan dapat berintegrasi dengan lingkungan alam. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa garden city sangat relevan dengan konsep kota berkelanjutan. Garden city merupakan wujud kota berkelanjutan, aplikasi dari konsep garden city yaitu:

- a. Garden City dibuat apabila populasi penduduk lebih dari 30.000 jiwa;
- b. Kota dibuat dengan rata-rata luasnya sekitar 400 Ha dapat dikelilingi *agricultural belt* (pertanian-peternakan 2.000ha);
- c. Pekerjaan utama penduduk di kota pada umumnya perkantoran, perdagangan dan industri;
- d. Tata guna lahan pada garden city harus dilengkapi dengan pergerakan yang nyaman, oleh karena itu jalur kereta api dan jalan harus direncanakan dengan tepat baik mengenai lokasi, lebar jalan, bahan, dan konstruksi;
- e. Masing-masing rumah maupun bangunan fungsi lainnya harus mempunyai kebun;
- f. Penerapan konsep *neighborhood* pada perumahan dan permukiman harus dilengkapi dengan sekolah, tempat bermain dan fasilitas umum.

8.3 Compact City

Compact city secara umum adalah suatu pendekatan dalam perencanaan kota yang didasarkan pada pengembangan secara intensif dalam kawasan perkotaan eksisting atau pada kota-kota dengan kepadatan yang relatif tinggi, dengan membatasi pertumbuhannya . Jika ditelusuri dalam perkembangannya, pada awal tahun 1980-an *compact city* telah diterima di Netherland dan negara-negara Eropa sebagai konsep perencanaan tata ruang yang dianggap memberikan solusi terhadap sejumlah masalah perkotaan (Roo, 2004). Definisi *compact city* sebagai pendekatan atau strategi pengembangan kota adalah meningkatkan kawasan terbangun dan kepadatan penduduk perumahan; mengintensifkan kegiatan ekonomi, sosial dan budaya perkotaan; dan memanipulasi ukuran kota, bentuk dan struktur perkotaan, serta sistem permukiman dalam rangka mencapai manfaat keberlanjutan lingkungan, sosial, dan global, yang diperoleh dari pemusatan fungsi-fungsi perkotaan.

Secara esensial *compact city* adalah kepadatan tinggi, penggunaan campuran, dengan batas (bukan *sprawl*) yang jelas. Sebagai konsep tata ruang fungsional, *compact city* sesungguhnya merupakan tipikal kota-kota lama di Eropa yang mempunyai prinsip-prinsip: (1) Menekankan kota dan lansekap; (2) Pembangunan ditambahkan pada struktur yang telah ada; (3) Mengkombinasikan fungsi-fungsi

dalam tingkat bagian wilayah kota; (4) Menyebarkan fasilitas dalam rangka membatasi lalu lintas dan meningkatkan aksesibilitas bagi penduduk; (4) Pembangunan dengan kepadatan tinggi; serta (5) Penekanan pada transportasi umum. Dalam konteks inilah konsep *compact city* dianggap sebagai jawaban terhadap gejala *urban sprawl* yang dewasa ini telah menjadi gejala global. Manfaat *compact city* dibandingkan dengan *urban sprawl*, adalah (Burton, 2001):

1. Kebergantungan yang lebih kecil pada kendaraan bermotor sehingga menimbulkan emisi yang lebih rendah.
2. Pengurangan konsumsi energi.
3. Pelayanan transportasi umum yang lebih baik.
4. Peningkatan aksesibilitas secara keseluruhan.
5. Penggunaan kembali (*re-use*) prasarana dan lahan yang telah dibangun.
6. Regenerasi kawasan perkotaan dan vitalitas perkotaan.
7. Kualitas hidup yang lebih tinggi.
8. Preservasi ruang terbuka hijau.
9. Penciptaan lingkungan untuk meningkatkan kegiatan bisnis dan perdagangan.

Strategi *compact city* mencakup struktur dan pola ruang kota yang memberikan prioritas jelas terhadap *compactness*, blok besar/ruang terbuka/jalur hijau yang melengkapi lingkungan perkotaan, penekanan yang kuat terhadap pengembangan yang bersifat pengisian (*infill*), intensifikasi dan penggunaan yang lebih efisien untuk lahan-lahan terlantar di kawasan inti kota berupa percampuran serta integrasi berbagai fungsi. Dalam hal ini yang menjadi argumen kunci *compact city* adalah sistem transportasi yang berorientasi pada angkutan umum, mencegah penggunaan kendaraan bermotor serta membatasi jumlah perjalanan komuter..

Secara internasional, kompaksi perkotaan telah diimplementasikan pada berbagai negara maju dengan berbagai bentuk, mulai dari yang menekankan pemanfaatan lahan terlantar dan peremajaan atau pembangunan kawasan pusat kota di Eropa, sampai dengan menciptakan batas pertumbuhan perkotaan (*urban containment*), berkembangnya *New Urbanism* dan *Smart Growth* di Amerika Serikat, promosi perumahan berkepadatan sedang di Australia dan New Zealand, serta *urban redevelopment* yang lebih menekankan pembangunan kembali kawasan pusat kota di Jepang. Adanya variasi penerapan kompaksi perkotaan ini menunjukkan bagaimana tiap negara mengadaptasikan konsep *compact city* ke dalam kondisi lokal, sehingga dapat berkontribusi terhadap keberlanjutan perkotaan dalam cara yang dapat diterima sekaligus layak dalam lingkungan lokal masing-masing.

Kota yang berkelanjutan adalah kota yang ideal dalam konteks keberlanjutan sekaligus kelayakhunian (*livability*). Mengacu pada kecenderungan perkembangan perkotaan saat ini, tidaklah mungkin untuk menciptakan suatu kota berkelanjutan secara ideal. Namun yang dapat dilakukan adalah melakukan upaya untuk membuat kota dapat menjadi lebih berkelanjutan dibandingkan dengan kondisinya saat ini. Meskipun hipotesis kompaksi perkotaan menyatakan bahwa terdapat kawasan yang potensial untuk dikembangkan dengan cara yang lebih ramah lingkungan, lebih merata secara sosial, dan lebih menggairahkan secara ekonomi; tetap saja menyisakan pertanyaan bagaimana menerapkannya dalam konteks kota-kota di negara berkembang yang mempunyai karakteristik perkembangan yang jauh berbeda dengan

kota-kota di negara maju? Perkembangan perkotaan di negara berkembang menunjukkan perbedaan dengan di negara maju, terutama dalam kerangka historis, struktur dan perkembangan demografis. Oleh sebab itu, dalam konteks kompaksi perkotaan setidaknya terdapat tiga perbedaan besar yang harus menjadi pertimbangan utama jika konsep tersebut akan diterapkan, yaitu: (1) karakteristik fisik dan demografis, (2) keragaman penggunaan lahan dan distribusi spasialnya; dan (3) isu bahwa pembangunan dapat dikendalikan dalam rangka mendukung sasaran keberlanjutan.

Sebagai respon terhadap berbagai tantangan terhadap konsep kompaksi perkotaan, penelitian mutakhir telah difokuskan pada pengembangan keragaman bentuk perkotaan dan keberlanjutan yang sesuai dengan kawasan spesifik yang mengimplementasikan konsep tersebut. Dalam hal ini mulai timbul fokus yang lebih besar terhadap proses, fungsi dan rancangan perkotaan (*urban design*) serta bagaimana ketiganya berkontribusi terhadap keberlanjutan, lebih dari sekedar kepadatan yang sepanjang tahun 1990-an mendominasi penelitian tentang keterkaitan antara bentuk perkotaan dan keberlanjutannya, dengan fokus utama pada dampak bentuk perkotaan terhadap pola perjalanan. Bentuk perkotaan yang seringkali diindikasikan dalam 3-D: densitas, diversitas dan desain dan di tambah 2-D lainnya: *destination* dan *distance* pada dasarnya tetap akan menjadi aspek krusial dalam konteks keberlanjutan perkotaan, selama dampak negatif *urban sprawl* secara lingkungan, ekonomi, dan sosial terus meningkat, yang secara kasat mata tampak dari kemacetan lalu lintas, segregasi sosial, dan penyusutan lahan pertanian di kawasan pinggiran, yang kesemuanya meneruskan kecenderungan perkembangan di masa yang akan datang dianggap semakin tidak berkelanjutan.

Dalam konteks perkembangan perkotaan di Indonesia yang ditandai oleh masih terkonsentrasinya perkembangan di kota-kota besar dan metropolitan, konsekuensinya adalah tidak terkendalinya perkembangan fisik-spasial secara ekspansif dan *sprawl* yang semakin mengancam keberlanjutan lingkungan. Oleh sebab itu kebijakan perkotaan yang diarahkan pada pengelolaan pertumbuhan perkotaan dengan memperhatikan prinsip pembangunan berkelanjutan, harus diikuti dengan strategi pengembangan yang dapat mengurangi kecenderungan *urban sprawl*.

Hasil tinjauan pustaka yang telah dilakukan menghasilkan kerangka teoretik bahwa bentuk perkotaan yang berkelanjutan potensial dapat diwujudkan melalui kompaksi perkotaan sebagai suatu proses yang mencakup densifikasi perumahan, pencampuran penggunaan lahan dan intensifikasi kegiatan; dapat berkontribusi pada berbagai aspek keberlanjutan perkotaan (lingkungan, sosial, ekonomi). Interaksi antara bentuk perkotaan, transportasi dan keberlanjutan perkotaan, yang sesungguhnya bersifat kompleks dapat dielaborasi. Secara konseptual bentuk perkotaan (skala kawasan) dengan unsur-unsur densitas, diversitas, dan desain; serta aksesibilitas memengaruhi pola perilaku perjalanan yang dibangkitkannya (tujuan, jarak, frekuensi, pemilihan moda). Dampak lanjutannya adalah pada penggunaan kendaraan, penggunaan energi, emisi kendaraan, dan pencemaran udara, yang kesemuanya mengindikasikan perubahan kualitas lingkungan perkotaan. Oleh sebab itu, intervensi yang dilakukan terhadap bentuk perkotaan, yang dilakukan dalam perencanaan tata ruang, akan berkontribusi besar terhadap pengurangan berbagai dampak perkembangan perkotaan yang selama ini menjadi masalah.

BAB 9

ELEMEN PERANCANGAN KOTA (HAMID SHIRVANI) DAN CITRA KOTA (KEVIN LYNCH)

9.1 Elemen Perancangan Kota (Hamid Shirvani)

Terlebih dahulu perlu dirumuskan lingkup bidang perancangan kota. Penjelasan sebelumnya bahwa perancangan kota dalam hal ini di pandang sebagai bagian dari proses perencanaan kota yang berkaitan dengankualitas fisik lingkungan kota. Dalam hal kualitas fisik ini, perencana dan perancang kota tidak akan dapat merancang seluruh unsur bentuk fisik kota, kecuali bila yang dihadapi kota baru atau kawasan kosong yang akan direncanakan (Shirvani, 1985).

Berdasarkan pengalaman “Urban Design Plan of San Fransisco, 1970” (Wilson et al, 1979 dalam Shirvani, 1985), ruang-ruang dikelompokkan menjadi empat kelompok yaitu :

- a. Pola dan citra internal : menjelaskan maksud ruang-ruang di antara bangunan-bangunan dalam lingkup kawasan kota;
- b. Bentuk dan citra eksternal : berfokus pada garis langit kota, serta citra dan identitas kota secara keseluruhan;
- c. Sirkulasi dan parkir : mengkaji karakteristik jalan serta persyaratan dan lokasi parkir;
- d. Kualitas lingkungan : berkaitan dengan sembilan faktor, yaitu kecocokan penggunaan, kehadiran unsur alam, jarak ke ruang terbuka, kepentingan visual dan fasad jalan, kualitas pandangan, kualitas pemeliharaan, kebisingan dan iklim setempat.

Pembangunan harus tetap terus menyeimbangkan lingkungan dengan lingkungan alam juga lingkungan sosialnya. Perancangan kota adalah bagian dari proses perencanaan untuk mencapai kualitas fisik suatu lingkungan hidup (Shirvani, 1985). Di dalam proses merancang suatu kota, manusia akan merancang bentuk fisik

dan bentuk ruang dari lingkungan hidup itu, karena rancangan suatu kota sangat penting untuk dianalisis dan diperhitungkan dengan baik.

Hamid Shirvani (1985) adalah seorang pakar arsitektur kota yang telah mencetuskan teori tentang “delapan elemen perancangan kota” sebagai pedoman dalam merancang sebuah kota yaitu : *Land use, Building Form and Massing, Circulation and Parking, Open Space, Pedestrian Ways, Activity Support, Signage, Preservation.*

- a. *Land Use*, merupakan elemen pokok dalam perancangan kota yang menentukan dasar perencanaan dalam dua dimensi, bagi terlaksananya ruang tiga dimensi;
- b. *Building Form and Massing*, membahas bagaimana bentuk dan massa-massa bangunan yang ada dapat membentuk suatu kota serta bagaimana hubungan antar massa yang ada;
- c. *Circulation and Parking*, elemen perancangan kota yang secara langsung dapat membentuk dan mengontrol pola kegiatan kota, sebagaimana halnya dengan keberadaan sistem transportasi dari jalan publik, pedestrian, dan tempat-tempat transit yang saling berhubungan akan membentuk pergerakan;
- d. *Open Space*, unsure ruang alam yang dibawa ke dalam kota atau lapangan terbuka yang dibiarkan tetap seperti keadaan aslinya;
- e. *Pedestrian Ways*, tempat pejalan kaki yang merupakan alat untuk pergerakan internal kota, untuk memenuhi kebutuhan interaksi di dalam aktivitas kehidupan kota;
- f. *Activity Support*, berkaitan dengan bangunan-bangunan dan hubungan antar ruang bangunan, ruang terbuka di sekelilingnya, serta fasilitas transportasi yang dapat di capai;
- g. *Signage*, iklan mengisi ruang visual kota melalui papan kota, spanduk, baliho dan sebagainya, sangat mempengaruhi visualisasi kota baik secara mikro maupun makro;
- h. *Preservation*, perlindungan terhadap lingkungan tempat tinggal yang ada dan *urban places* (alun-alun, area perbelanjaan) yang ada dan mempunyai ciri khas (bangunan bersejarah).

9.2 Citra Kota (Kevin Lynch)

Teori mengenai *citra Place* sering disebut sebagai *milestone* suatu teori penting dalam perancangan kota, karena sejak tahun 1960-an, teori “citra kota” mengarahkan pandangan pada perancangan kota ke arah yang memperhatikan pikiran terhadap kota dari orang yang hidup didalamnya. Teori ini diformulasikan oleh Kevin Lynch, seorang tokoh peneliti kota. Risetnya didasarkan pada citra mental jumlah penduduk dari kota tersebut. Dalam risetnya, beliau menemukan betapa pentingnya citra mental itu karena citra yang jelas akan memberikan banyak hal yang sangat penting bagi masyarakatnya.

Citra kota adalah gambaran mental dari sebuah kota sesuai dengan rata-rata pandangan masyarakatnya. Berdasarkan analisis tersebut Lynch menemukan tiga komponen yang sangat mempengaruhi gambaran mental orang terhadap suatu kawasan yaitu :

- a. Identitas artinya orang dapat memahami gambaran perkotaan, misalnya identitas kota Semarang yang terkenal dengan kawasan kota lamanya;
- b. Struktur artinya orang yang dapat melihat pola perkotaan;
- c. Makna artinya orang dapat mengalami ruang perkotaan.

Elemen-elemen yang digunakan untuk mengungkapkan citra kota menurut Kevin Lynch (1960) dapat dibagi menjadi lima elemen yaitu :

- a. *Path* (jalur) adalah elemen yang paling penting dalam citra kota. Jika identitas elemen ini tidak jelas, maka kebanyakan orang meragukan rute-rute sirkulasi yang biasa digunakan orang untuk melakukan pergerakan secara umum.
- b. *Edge*(tepi) adalah elemen linier yang tidak dipakai sebagai *path*. *Edge* berada pada batas antara dua kawasan tertentudan berfungsi sebagai pemutus linier. Misalnya : pantai, tembok, batasan antara lintasan kereta api, topografi dan sebagainya.
- c. *district* (kawasan), merupakan kawasan-kawasan kota dalam skala dua dimensi. Sebuah kawasan distrik memiliki ciri khas yang mirip (bentuk, pola dan wujudnya) dan khas pula dalam batasnya, di mana orang merasa harus mengakhiri atau memulai.
- d. *Node* (simpul), merupakan simpul atau lingkaran daerah strategis di mana arah atau aktivitasnya saling bertemu dan dapat diubah kearah atau aktivitas lain, misalnya : pada persimpangan lalu lintas, stasiun, lapangan terbang, dan jembatan.
- e. *landmark* (tenggeran), adalah elemen penanda suatu citra kota, karena yang akan menjual image sebuah kota terhadap tempat lain.

This page is intentionally left blank

BAB 10

DIMENSI KOTA

10.1 Ukuran Kota

Ukuran di dalam arsitektur kota rata-rata dibedakan berdasarkan skalanya saja, yaitu secara makro (kota) dan mikro (rumah), sedangkan prinsip-prinsip arsitekturalnya sebenarnya sama saja. Pendekatan ini sangat penting dilakukan dalam perancangan, karena banyak yang menganggap prinsip-prinsip arsitektur hanya berlaku pada skala mikro saja dan kurang memperhatikan skala makro. Skala makro bukan sesuatu yang abstrak di luar jangkauan pemikiran orang, melainkan bersifat nyata sebagai tanda kehidupan perkotaan. Jika kawasan-kawasan perkotaan tidak memiliki beberapa prinsip arsitektural dalam skala makro, maka akan menimbulkan masalah yang cenderung fatal dalam kehidupan masyarakat. Jika ukuran sebuah kota dan wilayahnya tidak disusun dengan menciptakan ruang-ruang efektif melalui organisasi ruang kota berdasarkan hierarki-hierarki tertentu, maka kualitas identitas masyarakat perkotaan terhadap tempat dan lingkungannya akan menurun.

Ukuran suatu kota dapat dilihat dari aspek skala perkotaan, jika secara arsitektural dilihat dari sebuah tempat yang sama, yaitu di pandang dari aspek:

- a. kota secara keseluruhan,
- b. skala makro besar (wilayah kota),
- c. skala makro kecil (kawasan kota),
- d. skala mikro (rumah)

Selain faktor skala, setiap kota juga membutuhkan tiga syarat untuk mengembangkan bentuknya berdasarkan : identitas, kompleksitas, dan fleksibilitas. Ketiga syarat dapat dikatakan berkualitas bagi sebuah kehidupan kota kalau diperhatikan secara terpadu (integral).

Ukuran suatu kota juga dapat ditinjau dari ketersediaan kawasan komersialnya, karena kawasan komersial selalu merupakan bahan pembicaraan yang dilihat dari kelengkapan fungsi-fungsi bangunan yang bonafit, maupun skala dan tipe bangunan-bangunan komersial tersebut.

10.2 Dimensi Waktu Dalam Kota

Dinamika kota perlu diperhatikan karena wujud kota tidak boleh dipandang dari tiga dimensinya saja, tetapi dimensi waktu juga menjadi unsur yang sangat mempengaruhi kehidupan di kota, khususnya pada masa kini.

Berdasarkan sejarah, dapat diamati bagaimana dinamika kota dipengaruhi oleh perkembangan masyarakatnya dan demikian pula sebaliknya sehingga perkembangan masyarakat terungkap dalam perkembangan kota. Dinamika ini terjadi secara alamiah karena masyarakat yang hidup selalu mempunyai kecenderungan untuk mengekspresikan kehidupan melalui perkembangannya.

Perkembangan perkotaan pada skala makro memang rumit karena perasaan akan identitas terhadap suatu kawasan perkotaan dipengaruhi oleh berbagai faktor. Meskipun dapat dikatakan bahwa rasa "memiliki bersama" tidak selalu dipengaruhi hanya oleh faktor-faktor status kepemilikan tanah dan rumah di kawasan perkotaan tersebut melainkan oleh faktor-faktor seperti pandangan terhadap tempat atau rasa kebersamaan dalam mengembangkan lingkungan. Elemen-elemen arsitektur yang bersifat perkotaan perlu diperhatikan dan diterapkan di dalam skala makro sesuai dengan ciri khas perkembangan kawasan kota yang baik dan benar.

Dari skala perkotaan yang bersifat mikro, kebanyakan wujud objek sangat berbeda satu dengan yang lainnya, dan kualitas elemen-elemen arsitektural yang dipakai didalam skala mikro kurang baik. Namun keadaan mikro tersebut dapat diimbangi oleh keadaan tingkat makro yang agak jelas, sehingga perkembangan objek tetap dapat dimengerti sebagai salah satu bagian dari keseluruhan. Sering didengar bahwa dinamika sebuah mal berbeda sekali dengan pasar tradisional. Pandangan tersebut kurang benar, karena di dalam bangunan mal paling sedikit terdapat tiga zona, yaitu;

- a. Sirkulasi utama (biasanya di tengah bangunan dengan cahaya alamiah dari atas);
- b. Toko-toko besar (pasar swalayan);
- c. Toko-toko kecil (butik), termasuk rumah makan dan kios sajian.

10.3 Susunan Kota

Arsitektur kota bersifat tiga dimensi yang terbentuk dari susunan yang sifatnya spasial, karena dimensi ketiga (ruang) sering dianggap sebagai akibat proses perancangan arsitektur dua dimensi saja. Arsitektur dan arsitektur perkotaan sering dilihat sebagai suatu susunan yang diciptakan di dalam ruang dan waktu, atau dengan kata lain bersifat statis maupun dinamis, bergantung pada pengembangannya.

Perbedaan pandangan mengenai sifat perkotaan muncul akibat perbedaan perhatian terhadap kriteria dan prioritasnya. Pada dasarnya dalam sejarah perkotaan dapat diamati dua aliran yang lahir dan berkembang yang sangat berbeda dengan dua tradisi yang berbeda pula, yaitu tradisi yang berfokus pada bentuk perkotaan geometrid dan tradisi yang berfokus pada bentuk perkotaan organik.

Pada skala yang lebih luas, bentuk kota secara keseluruhan mencerminkan posisinya secara geografis dan karakteristik tempatnya. Pola-pola susunan/perkembangan kota secara fisik diilustrasikan sebagai berikut:

10.4 Moda Transportasi

Salah satu unsur penting yang menentukan lokasi sebuah kota dan perkembangan yang terjadi didalamnya ialah transportasi. Sebelum munculnya kereta api, hampir semua kota besar dunia terletak di tepi kawasan perairan, baik sungai maupun laut. Pada saat itu moda transportasi air merupakan satu-satunya moda yang menyediakan akses dari luar wilayah hingga masuk jauh ke pedalaman yang menjadi wilayah pendukung (*hinterland*). Hal ini yang terbentuknya kota pelabuhan, di mana banyak kota pelabuhan di dunia tetap bertahan hingga saat ini.

Pertumbuhan kawasan perkotaan pasti membutuhkan sistem transportasi yang menghubungkan pusat kota dan kawasan pinggiran. Kepadatan penduduk di banyak kawasan perkotaan akan lebih kecil jika biaya transportasi dalam kota lebih tinggi. Sebelum abad ke XIX, hampir semua kota di dunia memiliki ukuran yang jauh lebih kecil dibandingkan ukuran kota [ada abad XIX dan abad XX. Salah satu alasan atas situasi tersebut ialah sulitnya orang dan barang untuk melakukan mobilitas, bahkan perjalanan dalam satu kawasan perkotaan. Angkutan darat yang ada pada waktu itu terbatas pada pejalan kaki atau transportasi dengan kuda atau kereta kuda. Dengan sendirinya baik jumlah barang maupun penumpang yang dapat diangkut sangat terbatas. Munculnya kereta api dan truk menyebabkan aktivitas ekonomi dapat berlkasi jauh dari pelabuhan. Selanjutnya sistem produksi mobil secara missal juga memungkinkan perusahaan memiliki jangkauan pasar yang sangat luas.

Sistem transportasi kota menghubungkan berbagai kawasan dalam sebuah kota sehingga muncul berbagai pola aliran barang dan manusia dalam suatu kota. Sebagai contoh, pembangunan jalan lingkar sebuah kota biasanya akan menarik kegiatan bisnis menjauhi pusat kota ke arah kawasan di sekitar jalan lingkar tersebut. Meskipun kegiatan bisnis di pusat kota dapat menurun, tetapi keputusan itu akan dapat menyebabkan meningkatnya aktivitas ekonomi di sekitar jalan lingkar tersebut dan ini pada gilirannya akan memperluas aktivitas kota secara keseluruhan.

Hampir setiap perubahan yang terjadi pada sistem transportasi kota akan mengubah juga pola pemanfaatan lahan. Pembangunan jalan raya yang emghubungkan jalan-jalan desa dengan jalan arteri utama sebuah kota dapat menyebabkan pembangunan permukiman di kawsan-kawasan desa tersebut.

Tidak diragukan lagi bahwa sistem transportasi kota merupakan komponen vital bagi kelancaran aktivitas kota. Untuk mebangun sistem transportasi yang memadai, perlu memperhatikan *trip generation model* yaitu:

- Pertama : Mengidentifikasi berapa jumlah orang yang akan melakukan perjalanan;
- Kedua : Mengidentifikasi dari mana dan akan kemana orang yang melakukan perjalanan tersebut;
- Ketiga : Lewat jalur mana orang akan berpergian;
- Keempat : Mempertimbangkan dengan moda transportasi apa orang akan bepergian.

Jika keempat hal tersebut dipertimbangkan dengan baik maka sistem transportasi perkotaan akan mendukung pertumbuhan kota.

DAFTAR PUSTAKA

Catanese, A. J., dan Snyder, J.C. 1992. *Perencanaan Kota* . New York: McGraw-Hill Book Company.

BROADBENT, Geoffrey ; Emerging Concepts in Urban Space Design (1990), Van Nostrand Reinhold Co. New York.

FLETCHER'S, Banister ; A History of Architecture , Eighteenth edition (1975), The Athlone Press, London.

HIDAYAT, Muh., 25200044 ; *Tugas Tipologi Morfologi Perkotaan Pengaruh Kota-Kota Jaman Medieval Eropa Terhadap Kota Lama Semarang* (----), Dept. Arsitektur ITB, Bandung.

KOSTOF, Spiro ; *The City Shaped: Urban Patterns and Meaning Through History* (1992), Thames and Hudson, London.

MORRIS, A. E. J. ; *History of Urban Form, Before The Industrial Revolution* (1994) Longman Scientific & Technical, New York.

MUMFORD , Lewis ; *The City In History, Its Origins, Its Transformation, and Its Prospects* (1961), Harcourt, Brace and Company, New York.

The Culture of Cities (1938), Harcourt, Brace and Company, New York

PONS, Alain ; *2000 Ans de Paris* (1975), Librairie Arthaud, Paris.

UNWIN, Raymond ; *Town Planning in Practice* (1907), T. Fisher Unwin Ltd., London.

SPREIREGEN, Paul D.; *The Architecture of Town And Cities* (1965), Mc Graw-Hill Book Company, New York.

Nurjihadi, M. 2012. Eco Village: Solusi Pemerataan dan Keberlanjutan Pembangunan.[TerhubungBerkala]. <http://green.kompasiana.com/penghijauan/2012/06/10/eco-village-solusi-pemerataan-dan-keberlanjutan-pembangunan-468707.html> (19 April 2013)

_____ <http://www1.pu.go.id/uploads/berita/ppw211010ifan.htm> (19 April 2013)
Sunarti, E. 2012.

ECOVILLAGE:Jalan Mewujudkan Kehidupan Penduduk serta Lingkunganyang Berkualitas.[TerhubungBerkala]. <http://euisunarti.staff.ipb.ac.id/pengembangan-ecovillage-community-development/> (19 April 2013)

_____ <http://www.nqa.com/in/atozservices/article> (19 April 2013)



universitas
MALIKUSSALEH

Tujuan dari mempelajari Mata Kuliah Perancangan Kota adalah untuk dapat mengetahui pengantar perencanaan kota, perancangan kota, awal perkembangan kota, perkembangan kota pada beberapa era, elemen dan citra kota sampai dimensi dan moda transportasi kota.

Setelah materi ini diajarkan mahasiswa dapat menjelaskan tentang perencanaan dan perancangan kota, perkembangan kota, sejarah dan dimensi kota.

Perencanaan merupakan suatu bidang ilmu yang sangat kompleks karena memerlukan kontribusi dari beberapa disiplin ilmu. Perencanaan kota memerlukan arsitek, lanskap, teknik, pertanian, geografi, ahli kependudukan, ekonomi, ahli industri, ahli pariwisata dan rekreasi, ahli transportasi, telekomunikasi, sosiolog, serta ahli hukum.

Proses perencanaan dengan melibatkan peran masyarakat sangatlah penting, karena tujuan perencanaan kota adalah proses intervensi publik yang menerus dan sistematis dalam proses perkembangan kota untuk menjamin keadilan, efisiensi, dan keberlanjutan lingkungan kota. Diperlukan manajemen tata ruang karena jumlah penduduk semakin meningkat dan percepatan urbanisasi, sehingga dibutuhkan permukiman; pembangunan perkotaan/permukiman semakin berskala besar dan kompleks; keterbatasan lahan, pembangunan kota/permukiman bersifat permanent dan mempunyai dampak jangka panjang; serta perubahan lahan/tata ruang yang tidak hanya berdampak fisik, melainkan juga sosial, ekonomi dan budaya.

**FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MALIKUSSALEH**