

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Teori Perancangan Kota (Kawasan)**

##### 1. Roger Trancik, 1986

Merancang kota (kawasan) menurut Trancik (1986), adalah tindakan untuk menstrukturkan ruang-ruang di kota tersebut sehingga tercipta tatanan; keindahan serta rasa kenyamanan. Adapun dasar proses perancangannya adalah: mempelajari, menganalisis, mengidentifikasi dan menstrukturkan kembali dengan mempertimbangkan atau menghargai struktur utama, pola-pola karakteristik serta kearifan lokal yang ada. Ada tiga teori perancangan kota/kawasan yang dikemukakan oleh Trancik (1986), yaitu: *Figure Ground Theory*, *Linkage Theory* dan *Place Theory*.

##### a. Teori Figure Ground

Teori *Figure Ground* digunakan untuk menganalisis hubungan ruang terbuka (*void*) dengan massa/ bangunan (*solid*) di pusat kota, untuk mengidentifikasi pola spasial kawasan pusat kota tersebut. Analisis dilakukan dengan cara penggambaran dalam peta *black* (hitam = masa bangunan) dan *white* (putih = ruang terbuka) untuk memperlihatkan komposisi atau pola kawasan kota. *Solid* merupakan elemen masif (bangunan) berfungsi sebagai wadah kegiatan manusia, sedangkan *void* merupakan ruang terbuka dalam lingkup kawasan, yang terdiri atas :

1) *Internal void*: adalah ruang terbuka yang berada dalam lingkup suatu bangunan. Kualitas *internal void* dipengaruhi oleh konfigurasi bangunan serta keunikan dari *fascade interior* bangunan yang melingkupinya.

2) *Eksternal void*: merupakan ruang terbuka yang berasal dari luar lingkup bangunan dan bersifat *public domain*. Kualitas ruang yang ditimbulkan dipengaruhi oleh *fascade-fascade* bangunan yang melingkupinya, sehingga dapat dikatakan bersifat kontekstual.

Teori *Figure Ground* dapat digunakan sebagai dasar untuk membentuk ruang luar yang mempunyai hierarki, struktur jalan dan plaza yang merupakan suatu susunan ruang dan massa yang ada mengikuti pola tertentu. Selain itu teori ini juga digunakan dalam merencanakan kota agar lebih terintegrasi, karena terdapat struktur jalan dan ruang terbuka yang mempengaruhi orientasi bangunan serta dapat mengupayakan agar terbentuk ruang yang teratur.

b. Teori *Linkage*

Teori *Linkage*, adalah teori ruang kota yang menekankan pada hubungan dan pergerakan yang terjadi pada beberapa bagian kawasan kota. *Linkage* merupakan pendekatan dari jaring-jaring sirkulasi (*network circulation*) yang menjadi motor penggerak bentukan kota dan sebagai pengikat serta memadukan berbagai aktifitas bentukan kota. Jaring-jaring tersebut dapat berupa jalan, gang, jalur pedestrian, ruang terbuka yang berbentuk linier, maupun bentuk yang secara fisik menjadi penghubung antar bagian kota atau kawasan. Dalam teori perancangan, jejaring ini berfungsi sebagai salah satu titik acuan dalam

mengorganisasi sistem pergerakan. *Linkage* dapat digunakan untuk melihat dinamika suatu kawasan/kota dan memperhatikan inti dan arah pertumbuhan kota melalui pola pergerakan dan sirkulasi yang memberi *image* atau citra pada kota tersebut. Teori ini menunjukkan adanya suatu hubungan dari pergerakan aktifitas yang terjadi pada beberapa zona makro maupun mikro dengan keragaman fungsi yang berkaitan dengan aspek-aspek fisik, historis, ekonomi, sosial, budaya dan politik. Aspek-aspek yang terkait adalah : jalur pedestrian, transportasi dan parkir.

Dalam suatu kawasan, *linkage* dapat diamati dengan pendekatan yang berbeda: *linkage* visual; *linkage* struktural dan *linkage* bentuk yang kolektif. *Linkage* visual pada dasarnya terdapat dua perbedaan, yaitu: *linkage* yang menghubungkan dua daerah yang netral atau *linkage* yang menghubungkan dua daerah dengan mengutamakan satu daerah. Dalam *linkage* visual ini dapat menghasilkan lima jenis elemen hubungan visual, yaitu: garis; koridor; sisi; sumbu dan irama. Sedangkan dalam *linkage* struktural terdapat dua perbedaan seperti halnya pada *linkage* visual. Elemen *linkage* struktural yaitu: tambahan; sambungan dan tembusan. Adapun dalam *linkage* bentuk kolektif, terdapat dua perbedaan juga yaitu: bentuk kolektif yang berbeda dengan lingkungannya dan bentuk kolektif yang berhubungan dengan lingkungannya. Elemen *linkage* bentuk kolektif yaitu: bentuk komposisi; bentuk mega; bentuk kelompok.

c. Teori Place

Teori *Place* adalah teori yang membahas keterkaitan antara kawasan/tempat dengan faktor manusianya, yang menekankan pada perkembangan suatu kawasan kota terkait dengan nilai historis, sosial dan kebudayaan serta

lingkungan. Pemahaman *place* pada perubahan bentuk fisik dari *space* setelah terintegrasi dari faktor sejarah dan budaya masyarakat, dalam hal ini *place* mengandung kesan atau karakter tertentu. Seperti dikemukakan oleh Roger Trancik, bahwa ruang (*space*) akan ada kalau dibatasi sebagai sebuah *void* dan *space* menjadi tempat (*place*), jika mempunyai arti dari lingkungan yang berasal dari budaya daerahnya. Artinya sebuah *place* dibentuk sebagai sebuah *space* jika memiliki ciri khas karakter dan suasana tertentu yang berarti bagi lingkungannya. Karakter tersebut ditunjukkan dengan kualitas fisik atau tempat yang dapat menimbulkan *image* yang cukup kuat terhadap tempat tersebut. Kualitas fisik tersebut adalah suatu kemampuan mendatangkan kesan (*imageability*) yang erat kaitannya dengan kejelasan atau kemampuan suatu tempat untuk dibaca (*legibility*) yang diperkuat dengan tiga komponen sebagai berikut (Lynch, 1960).

1) Identitas (*identity*).

Identitas merupakan identifikasi dari suatu obyek, yang mampu membedakan dengan obyek lainnya. Identitas dapat menjelaskan bentuk fisik dan menjelaskan posisi/letak dari obyek fisik tertentu.

2) Struktur (*structure*)

Struktur merupakan gambaran kawasan yang meliputi pengertian ruang atau pola hubungan dari pengamat dengan suatu obyek tertentu serta kaitannya dengan obyek lainnya.

3) Makna (*meaning*)

Makna merupakan sesuatu yang harus dimiliki obyek, sehingga obyek tersebut mempunyai arti bagi pengamat baik secara fungsi maupun emosi,

serta dapat menjelaskan adanya perbedaan makna ruang dan pola hubungannya.

Selain itu menurut Garnham (1985), dalam *Maintaining The Spirit of Place* dikatakan bahwa setiap kota/ tempat memiliki keunikan khusus, karakter, identitas dan jiwa yang berbeda-beda. Setiap tempat memiliki karakter yang berbeda. Citra lingkungan terbentuk dan dirasakan sebagai perjalanan yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari kehidupan masyarakatnya. Adapun komponen identitas yang ada meliputi: Penampilan fisik, struktur fisik suatu tempat, bangunan, lansekap, iklim, serta kondisi estetis; aktifitas dan fungsi yang dapat diamati; serta simbol atau makna yang dimiliki.

Terkait studi dengan fokus pada koridor yang menghubungkan dua kawasan, maka digunakan teori *Linkage* dan teori *Place* untuk mendapatkan alternatif jalur *blusukan* kampung antara Taman Parkir Ngabean dengan Keraton Yogyakarta.

## 2. Stephen Carr, 1992

Pengertian ruang publik adalah suatu tempat umum bagi masyarakat melakukan aktivitas rutin dan fungsional yang mengikat sebuah komunitas, baik dalam rutinitas normal dari kehidupan sehari-hari, maupun dalam perayaan yang periodik (Carr, 1992). Seiring dengan perkembangan zaman, ruang publik baik pada zaman dahulu maupun pada saat sekarang tetap berfungsi sebagai tempat bagi masyarakat untuk bertemu, berkumpul dan berinteraksi, baik untuk kepentingan keagamaan, perdagangan maupun membangun pemerintahan. Secara historis macam-macam tipologi ruang terbuka publik dalam perkembangannya

memiliki banyak variasi tipe dan karakter antara lain: Taman-taman publik (*public parks*), lapangan dan plaza (*squares and plaza*), taman peringatan, pasar (*markets*), jalan (*streets*), tempat bermain (*playgrounds*), ruang terbuka untuk masyarakat (*community open spaces*), jalan hijau dan jalan taman (*greenways and parkways*), atrium/pasar tertutup (*atrium/indoor market place*), tepi laut (*waterfronts*).

Menurut Stephen Carr dkk (1992:19) terdapat 3 (tiga) kualitas utama sebuah ruang publik, yaitu:

- a. Tanggap (*responsive*), berarti bahwa ruang tersebut dirancang dan dikelola dengan mempertimbangkan kepentingan para penggunanya.
- b. Demokratis (*democratic*), berarti bahwa hak para pengguna ruang publik tersebut terlindungi, pengguna ruang publik bebas berekspresi dalam ruang tersebut, namun tetap memiliki batasan tertentu karena dalam penggunaan ruang bersama perlu ada toleransi diantara para pengguna ruang.
- c. Bermakna (*meaningful*), berarti mencakup adanya ikatan emosional antara ruang tersebut dengan kehidupan para penggunanya.

Bila dihubungkan dengan studi ini, maka rancangan Koridor Pejalan Kaki *Blusukan* Kampung Kota merupakan ruang untuk pejalan kaki yang tanggap, demokratik dan bermakna.

### 3. Hamid Shirvani, 1985

Dalam teori *urban design* menurut Shirvani (1985), terdapat elemen-elemen yang meliputi tata guna lahan (*land use*), bentuk dan massa bangunan

(*building form and massing*), sirkulasi dan parkir (*circulation and parking*), ruang terbuka (*open space*), jalur pedestrian (*pedestrian way*), aktivitas pendukung (*activity support*), rambu-rambu (*signage*) dan preservasi (*preservation*), sebagai berikut :

a. Tata Guna Lahan (*Land Use*)

Elemen tata guna lahan dirancang dan dikembangkan dengan kebijaksanaan-kebijaksanaan tata guna lahan. Hal tersebut untuk menginteraksikan antara rancangan dan kebijaksanaan bagi peruntukan fungsi-fungsi yang tepat pada areal tertentu (khusus). Problem rancangan tata guna lahan di masa lampau adalah, kurangnya pemahaman keanekaragaman peruntukkan lahan yang berskala kawasan, kegagalan dalam mempertimbangkan faktor-faktor fisik, lingkungan alamiah dan infrastruktur. Sedangkan yang menjadi pertimbangan utama untuk perancangan tata guna lahan dimasa mendatang adalah mengkombinasikan penggunaan lahan dalam suatu kawasan kota untuk meningkatkan kota selama 24 jam.. Tata guna lahan suatu kawasan harus mengikuti sistematika : tipe penggunaan yang diijinkan dalam suatu area, hubungan fungsi kota, jumlah maksimum lantai yang diijinkan, skala dan perkembangan kota baru sebagai pendorong perkembangan kota pada kawasan yang spesifik.

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

Elemen massa kota meliputi bangunan, permukaan tanah, obyek-obyek yang membentuk ruang kota dan pola-pola untuk mendefinisikan massa dan bentuk bangunan dengan prinsip dan pemikiran dibalik bentuk fisik kota.

Berdasarkan *Long Beach Design Guidelines*, penampilan dan konfigurasi bangunan meliputi ketinggian, skala, proporsi, material, finishing, warna penerangan dan rancangan depan pertokoan. Sedangkan Spreiregen (1965), membuat sintesa mengenai bentuk dan massa bangunan, yang meliputi skala, berhubungan dengan pandangan, sirkulasi, ukuran bangunan yang berdekatan. Ruang kota merupakan elemen utama perancangan kota, skala dan rasa terlindungi (*sence of enclosure*) serta macam ruang dan massa bangunan.

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

Elemen sirkulasi perancangan kota merupakan salah satu peralatan yang bermanfaat dalam menyusun lingkungan kota, karena dapat membentuk mengarahkan dan mengontrol pola-pola aktivitas dan pengembangan suatu kota. Sedangkan elemen parkir memiliki dua pengaruh langsung pada kualitas lingkungan, yaitu : kelangsungan aktivitas komersial dan pengaruh visual pada struktur dan bentuk fisik kota.

d. Ruang Terbuka (*Open Space*)

*Open space* merupakan elemen yang esensial dalam perancangan kota, sehingga perencanaannya harus integral dengan perancangan kota. Suatu *open space* dirancang bersamaan dengan perancangan kotanya. Dalam hal ini *open space* didefinisikan sebagai suatu bentang lahan, bentuk-bentuk lahan luas (jalan, trotoar, taman) dan ruang-ruang yang digunakan untuk rekreasi dalam kawasan kota. Sedangkan bidang-bidang lahan yang kosong di dalam area kota tidak dianggap sebagai *open space*. Elemen-elemen ruang terbuka kota meliputi :



taman, alun-alun, ruang-ruang atau jalur-jalur hijau kota, bangku, tanaman, kran air minum, trotoar, kios, patung, tempat sampah, tugu jam dan sebagainya.

e. Jalur Pedestrian (*Pedestrian Ways*)

Jalur pedestrian atau jalan bagi para pejalan kaki merupakan elemen yang penting dalam perancangan kota, yang diwujudkan sebagai elemen kenyamanan dan elemen pendukung bagi para penjual eceran serta kehidupan ruang-ruang kota. Sistem jalur pedestrian dapat mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan dalam suatu kota, memperindah lingkungan dengan skala manusia, membentuk aktivitas pedagang eceran dan memperbaiki kualitas udara.

Dalam perancangan jalur pedestrian perlu diperhitungkan keseimbangan antara jumlah pejalan kaki dan pemakai jalan serta keseimbangan antara penggunaan jalur pedestrian guna mendukung ruang-ruang umum yang ada. Faktor lain yang perlu diperhatikan adalah keselamatan dan ketersediaan ruang yang cukup bagi para pejalan kaki tersebut. Sedangkan kriteria sebagai bahan pertimbangan dalam perancangan jalur pedestrian adalah kesesuaian, skala, material, perlengkapan perabot jalan dan pedagang eceran.

f. Aktivitas Pendukung (*Activity Support*)

*Activity support* adalah keterkaitan antara fasilitas ruang umum kota dengan kegiatan yang berlangsung di dalamnya dengan tujuan menciptakan kehidupan kota. *Activity support* dapat berperan sebagai komunitas agar dapat menciptakan dialog atau kualitas ruang kota yang menerus antara fungsi kegiatan yang satu dengan fungsi yang lain, sekaligus dapat memberikan *image* (citra visual) yang spesifik pada kawasan kota. Hal ini dapat menghadirkan identitas

serta karakteristik lokal yang meliputi seluruh penggunaan dan yang membantu memperkuat ruang-ruang umum kota yang saling melengkapi satu dengan yang lainnya. Bentuk lokasi dan karakter suatu kawasan tertentu akan menarik fungsi-fungsi dan aktivitas yang khas.

Sebaliknya suatu aktivitas cenderung dialokasikan dalam suatu tempat yang dapat cepat menyesuaikan keperluan-keperluan dan kegiatan itu. Saling ketergantungan antara ruang dan penggunaan merupakan elemen yang penting dalam perancangan kota. Pendukung aktivitas bukan berarti hanya penyediaan *plaza* dan jalur pedestrian saja, namun juga mempertimbangkan elemenelemen penggunaan fungsional kota yang membangkitkan aktivitas.

g. Rambu-rambu Penandaan (*Signage*)

*Long Beach Design Guidelines* membagi komunitas rambu-rambu (tanda) menjadi dua bagian, yaitu langsung dan tidak langsung. Tanda-tanda advertensi menjadi elemen visual yang semakin penting di perkotaan. Dari segi perancangan kota, kualitas rancangan dan ukuran advertensi pribadi harus diatur untuk membentuk kesesuaian, mengurangi pengaruh visual yang negatif, mengurangi kekacauan dan persaingan dengan rambu-rambu lalu lintas yang umum diperlukan.

h. Pemeliharaan/ Pelestarian (*Preservation*)

Pemeliharaan suatu individual bangunan harus selalu dikaitkan dengan keseluruhan kota. Konsep tentang pemeliharaan kota memperhatikan beberapa aspek, antara lain bangunan-bangunan tunggal, struktur dan gaya arsitektur, hal yang berkaitan dengan kegunaan, umur bangunan atau kelayakan bangunan.

## B. Kampung Kota

Istilah "kampung kota", selalu akan diartikan sebagai suatu pemukiman padat di tengah kota. Selain itu "kampung kota" juga sering diartikan sebagai permukiman di daerah perkotaan yang kondisinya padat, kumuh dengan fasilitas lingkungan yang serba terbatas. Dalam kamus bahasa Indonesia, kata "kampung" dipadankan dengan kata "desa" dan "dusun", yang diartikan sebagai kelompok rumah-rumah sebagai bagian dari kota, yang biasanya merupakan rumah-rumah dengan kondisi kurang bagus. Setyawan (2010), menyebutkan bahwa kampung kota adalah perumahan seperti kampung di pedesaan tapi berada di perkotaan. Triatmodjo (2010) juga yang menyebutkan, bahwa aspek kehidupan desa pada kampung kota adalah kebertetangaan pada masyarakatnya. Sedangkan Nurdini (2010) mendefinisikan kampung kota sebagai lingkungan yang masih memiliki semangat rural baik secara fisik maupun non fisik, serta mencerminkan fleksibilitas cara hidup terutama bagi warga dengan kelas pendapatan yang lebih rendah. Adapun Setiadi (2010) menyebutkan bahwa, bertemunya aspek desa dan kota pada kampung sebagai hubungan antara aspek tradisional dan modern.

Menurut sejarah, istilah "kampung kota" dimulai sejak awal abad ke-20 oleh pemerintah kolonial Belanda melalui program yang dikenal sebagai kampung *vebrechting* (Setyawan, 2010). Menurut Silas dalam Setyawan (2010), istilah tersebut sarat dengan pandangan miring, karena telah memisahkan secara tegas antara warga biasa atau "kampung" dengan warga priyayi/pamong-praja/gedongan. Istilah "kampung" pada masa kolonial

menunjukkan suatu wilayah hunian yang seringkali dianggap kumuh yang mengepung kota-kota besar, hingga tumbuh hampir tidak terkontrol, serta sering dianggap tidak sesuai dengan perencanaan kota atau tidak terencana (Setiadi, 2010).

Demikian halnya dengan pemerintah Republik Indonesia lewat program KIP (*Kampung Improvement Program*), penggunaan istilah "kampung" masih mengandung sindiran dan merendahkan. Kampung seolah-olah merupakan bagian kota yang selalu padat dan kumuh, dengan kondisi warga yang miskin. Sedangkan pada kenyataannya kondisi kampung tidak selalu demikian. Ketidak teraturan, ketidakmapanan dan bahkan mungkin ketidaknyamanan serta ketidaksehatan memang merupakan penggambaran fisik dari sebagian kampung. Namun kekhasan ataupun keunikan kampung justru terletak pada bentuknya yang organik tersebut, sehingga setiap kampung mempunyai keunikan yang merupakan penampilan dari kekhasan sejarah, kemampuan usaha, perjuangan, dan bahkan jiwa merdeka warganya (Setyawan, 2010).

### **C. Pejalan Kaki**

Pejalan kaki merupakan suatu moda angkutan yang sangat memerlukan perlindungan keamanan dari lalu lintas kendaraan bermotor dan gangguan kriminal. Kurangnya penyediaan fasilitas prasarana pejalan kaki, mengakibatkan manusia cenderung untuk menggunakan moda angkutan yang lain yang dipandang lebih baik, atau manusia cenderung meninggalkan kawasan tersebut.

Kebutuhan ruang pejalan kaki menurut Rapoport (1977) dibagi menjadi dua macam yaitu ruang gerak dan istirahat. Ruang gerak bersifat dinamis, kegiatannya antara lain berjalan dan bergerak walaupun dengan sangat lambat atau perlahan-lahan. Ruang istirahat bersifat statis, misalnya duduk, makan, berbicara, dan melihat sesuatu. Keberadaan ruang gerak dan ruang istirahat di sepanjang jalur pejalan kaki memberikan kesan 'menerima', terutama bagi pejalan kaki yang memiliki stamina lemah. Jarak tempuh perjalanan pejalan kaki dipengaruhi faktor: waktu, kemudahan pencapaian, jasa angkutan, faktor tata guna lahan.

Penyediaan sarana pejalan kaki yang menyenangkan, aman dan nyaman akan menarik orang-orang untuk menggunakan moda ini sesuai dengan tujuan perjalanan yang dipilihnya. Selain itu orang akan cenderung tertarik untuk berjalan, bila perjalanan dirasakan akan lebih mudah, lebih cepat, atau lebih murah daripada dilakukan dengan mengendarai kendaraan (Utterman, 1984 : 23).

Aktivitas berjalan kaki membutuhkan persyaratan :

1. Aman, mudah/leluasa bergerak dengan cukup terlindung dari arus lalu lintas kendaraan bermotor.
2. Menyenangkan, dengan rute-rute yang pendek dan jelas, serta bebas hambatan dan kelambatan waktu yang diakibatkan kepadatan pejalan kaki.
3. Mudah dilakukan ke segala arah, tanpa kesulitan, hambatan dan gangguan yang disebabkan ruang yang sempit, permukaan lantai naik turun dan sebagainya.

4. Daya tarik pada tempat-tempat tertentu diberikan elemen yang dapat menimbulkan daya tarik seperti elemen estetika, lampu-lampu penerangan jalan, lansekap taman dan lain-lain.

Jalur pejalan kaki atau pedestrian dalam skala mikro ruang kota merupakan penghubung antara fungsi kawasan satu dengan kawasan yang lainnya, terutama pada kawasan perdagangan, kawasan budaya dan kawasan pemukiman. Jalur pejalan kaki merupakan prasarana transportasi yang sangat berarti yang menjadikan suatu kota lebih manusiawi (Spreiregen, 1965).