

ISSN 2086-910x  
Volume 02 No 01  
Januari 2011

# KORIDOR

JURNAL ARSITEKTUR & PERKOTAAN



Diterbitkan oleh :  
Program Studi Magister Teknik Arsitektur  
Universitas Sumatera Utara

**PENANGGUNG JAWAB**

**Prof. Bustami Syam, Dr. Ir., MSME**

**PEMIMPIN REDAKSI**

**Dwira N. Aulia, Ir., M.Sc, PhD**

**KETUA DEWAN REDAKSI**

**Beny O,Y Marpaung, ST, MT, PhD**

**DEWAN EDITOR**

**Salmina W. Ginting, ST, MT**

**Wahyuni Zahrah, ST, MS**

**R. Lisa Suryani, ST, MT**

**PENYUNTING AHLI**

**A/Prof. Abdul Majid Ismail, B.Sc, B.Arch, PhD**

**A/Prof. Julaihi Wahid, Dipl.Arch, B.Arch, M.Arch, PhD**

**Prof. Abdul Ghani Salleh, B.Ec, M.Sc, PhD**

**Prof. Ir. M. Nawawiy Loebis, M.Phil, PhD**

**PELAKSANA TEKNIS, DESAIN DAN TATA LETAK**

**Hajar Suwanto, ST, MT**

**SEKRETARIAT/SECRETARIAT**

**Shanty Silitonga, ST, MT**

**Novi Yanthi**

**ALAMAT PENERBIT/EDITORIAL CORRESPONDENCE**

Program Studi Magister Teknik Arsitektur Gedung J7

Fakultas Teknik

Jalan Perpustakaan Kampus USU

Universitas Sumatera Utara

Medan 20155 Indonesia

Telp/Fax. 061-8219525

E-mail: marsitektur@usu.ac.id; mtausu2002@yahoo.com

Website: <http://mta.usu.ac.id>

**DITERBITKAN OLEH/PRINTED BY**

Program Studi Magister Teknik Arsitektur

Universitas Sumatera Utara

Medan

## DAFTAR ISI

<b>STUDI KELAYAKAN PEMBANGUNAN RUMAH SUSUN SEDERHANA (RUSUNA) KAMPUNG AUR MEDAN</b> <i>Dwira Nirfalini Aulia, Achmad Delianur Nasution, R. Lisa Suryani</i>	<b>1-7</b>
<b>ADAPTIVE REUSE DALAM KONTEKS REVITALISASI KAWASAN: MENGEMBALIKAN KEHIDUPAN PERKOTAAN DI KOTA TUA JAKARTA</b> <i>Hajar Suwantoro</i>	<b>8-18</b>
<b>PUSAT RISET DAN REKREASI HORTIKULTURA KWALA BEKALA SUSTAINABLE ARCHITECTURE</b> <i>Novi Rahmadhani</i>	<b>19-24</b>
<b>ARSITEKTUR INDONESIA, ANTARA TIMUR DAN BARAT</b> <i>N. Vinky Rahman</i>	<b>25-29</b>
<b>AMALIUN FOODCOURT</b> <i>Ramadhoni Dwi Payana</i>	<b>30-34</b>
<b>EVALUASI KINERJA ANGKUTAN KOTA MEDAN JENIS MOBIL PENUMPANG UMUM (MPU)</b> <b>STUDI KASUS: KOPERASI PENGANGKUTAN MEDAN (KPUM) TRAYEK 64</b> <i>Thomas Andrian, Abdul Majid Ismail, Basaria Talarosha</i>	<b>35-46</b>
<b>CITRA LAPANGAN MERDEKA MEDAN MENURUT APRESIASI PEREMPUAN</b> <i>Anna Lucy Rahmawati, Julaihi Wahid, Achmad Delianur Nasution</i>	<b>47-56</b>

Jurnal Arsitektur "**Koridor**" adalah jurnal ilmiah dalam bidang arsitektur serta ilmu-ilmu terapannya dalam bidang-bidang: perancangan arsitektur, perancangan tapak dan lingkungan, perkotaan dan permukiman, teknologi bangunan, serta teori dan kritik arsitektur.

Bagi penulis yang berminat memasukkan tulisan dalam jurnal ini harap merujuk pada ketentuan dan format penulisan pada bagian dalam sampul belakang.

Jurnal Arsitektur "**Koridor**" diterbitkan oleh Program Magister Teknik Arsitektur Program Pascasarjana Universitas Sumatera Utara, dengan frekuensi penerbitan tiga kali (nomor) untuk setiap tahun (volume).

Ide maupun opini yang tertuang dalam tulisan yang dimuat di jurnal ini merupakan murni berasal dari penulis, dan sama sekali tidak mencerminkan pandangan, kebijakan, maupun keyakinan dari anggota Dewan Redaksi, penyunting maupun Program Magister Teknik Arsitektur USU sebagai institusi penerbit.

## STUDI KELAYAKAN PEMBANGUNAN RUMAH SUSUN SEDERHANA (RUSUNA) KAMPUNG AUR MEDAN

Dwira Nirfalini Aulia, Achmad Delianur Nasution, R. Lisa Suryani

Magister Teknik Arsitektur Universitas Sumatera Utara

**Abstrak.** Dalam usaha menata wajah kota yang lebih baik dan menyediakan tempat tinggal yang layak bagi masyarakat golongan menengah ke bawah diperlukan suatu lahan yang sangat luas serta sarana dan prasarana pendukungnya yang banyak pula. Peremajaan kota terutama pada bidang permukiman mengarah kepada pembangunan rumah susun. Studi kelayakan ini dilaksanakan dengan tujuan untuk melakukan kajian pembangunan rumah susun sederhana di kawasan Kampung Aur dalam strategi peremajaan kawasan permukiman di kota Medan. Kajian aspek fisik, sosial budaya dan ekonomi dilakukan dengan metoda survey dan wawancara. Temuan dari kajian ini mengidentifikasi bahwa warga masih enggan untuk tinggal di rumah susun meskipun rusuna itu akan di bangun pada lokasi yang sama dan dari kajian aspek ekonomi harga sewa/jual rumah susun masih terjangkau oleh mereka.. Kajian aspek fisik menemukan bahwa pada kawasan tersebut layak dibangun rumahsusun untuk memenuhi kebutuhan jumlah rumah bagi warga Kampung Aur tersebut.

**Kata kunci:** studi kelayakan, permukiman kumuh, rumah susun

### PENDAHULUAN

Terbatasnya lahan perkotaan menyebabkan pemerintah kota dituntut untuk dapat memanfaatkan lahan secara efisien dengan meningkatkan intensitas penggunaannya. Tuntutan akan penggunaan lahan perkotaan cenderung semakin meningkat seiring diterapkannya otonomi daerah. Hal ini antara lain disebabkan Pemerintah Kota dituntut untuk dapat memanfaatkan sumber daya ruang dan tanah secara maksimal bagi peningkatan pendapatan daerah, di sisi lain adanya tuntutan masyarakat yang semakin kritis dalam mendapatkan pelayanan umum, termasuk penyediaan sarana dan prasarana sosial, budaya, taman dan ruang terbuka hijau. Dalam usaha menata wajah kota yang lebih baik dan menyediakan tempat tinggal yang layak bagi masyarakat golongan menengah ke bawah diperlukan suatu lahan yang sangat luas dan sarana dan prasarana pendukungnya yang banyak pula. Hal ini menyebabkan harga rumah

tersebut menjadi sangat mahal sementara kemampuan masyarakat membelinya sangat terbatas. Rumah susun merupakan salah satu cara pemecahan yang cukup baik, walaupun masih banyak masyarakat yang belum bisa menerima keberadaannya (Rahayu & Rutiana, 2007).

Beberapa permasalahan perumahan permukiman khususnya yang menyangkut permukiman kumuh yang teridentifikasi di Kota Medan :<sup>1</sup> (a). Masih rendahnya penyediaan rumah yang layak huni terutama bagi masyarakat berpenghasilan rendah; (b). Masih terdapatnya kawasan-kawasan permukiman yang belum tertata secara baik dalam hal ini khususnya di Kampung Aur; (c). Masih adanya kawasan permukiman yang kumuh baik yang ilegal maupun yang legal. Sebelum dilaksanakan pembangunan rumah susun, perlu diadakan pengkajian kelayakan

<sup>1</sup> Musyawarah Perencanaan Pembangunan (Musrenbang) Rencana Pembangunan Jangka menengah (RPJM) Kota Medan Tahun 2006 – 2010, Hotel Darma Deli Medan tgl 3 Oktober 2005

agar setelah pembangunan itu diterima dan dilaksanakan dapat mencapai hasil yang sesuai sasaran (Jauzie, 2005).

Studi kelayakan ini bertujuan untuk: (a).mengkaji kelayakan pembangunan rumah susun dari aspek ekonomi, fisik-lingkungan dan sosial budaya; (b).memberi rekomendasi untuk mengantisipasi berbagai masalah ekonomi, fisik-lingkungan dan sosial budaya dalam perencanaan pembangunan rumah susun. Studi kelayakan ini bermanfaat bagi : (a).Pemerintah dalam menetapkan kebijakan-kebijakan dalam perencanaan pembangunan rumah susun; (b).Warga permukiman eksisting, sebagai informasi bagi mereka tentang berbagai aspek dalam peremajaan permukiman kumuh melalui pembangunan rumah susun; (c). Pemerhati dan peminat masalah lingkungan permukiman kota sebagai salah satu rujukan dalam pembangunan rumah susun untuk merehabilitasi permukiman kumuh.

Ruang lingkup kegiatan Studi Kelayakan Pembangunan Rumah Susun Sederhana yang dilakukan melalui tahapan: (1). Studi Aspek Fisik: kondisi permukiman eksisting (rumah, sanitasi, utilitas), kondisi lingkungan sungai, kondisi tanah; (2). Studi Aspek Ekonomi: perkiraan pembiayaan, skema pembiayaan, nilai jual; (3). Studi Aspek Sosial Budaya: kondisi sosial budaya warga eksisting, tanggapan warga terhadap rencana pembangunan, aspirasi dan harapan warga untuk rencana pembangunan; dan (4).Studi Aspek Hukum dan Regulasi: arahan rencana tata ruang kota, peraturan perundangan yang terkait, status hukum tanah dan bangunan.

## KAJIAN PUSTAKA

Rumah susun adalah bangunan gedung bertingkat yang dibangun dalam suatu lingkungan yang terbagi dalam bagian-bagian yang distrukturkan secara fungsional dan dalam arah horizontal maupun vertikal sebagai satuan-satuan yang dapat dimiliki dan digunakan secara terpisah, terutama untuk tempat hunian yang dapat dimiliki dan digunakan secara terpisah, terutama untuk tempat hunian yang dilengkapi dengan bagian bersama (UU RI No. 16 tahun 1985; PP RI No. 4 tahun 1988). Rusuna (Rumah Susun Sederhana), berupa kumpulan unit-unit hunian (*apartment* atau rumah susun) yang dibuat sesederhana mungkin guna mendapatkan harga yang terjangkau bagi masyarakat

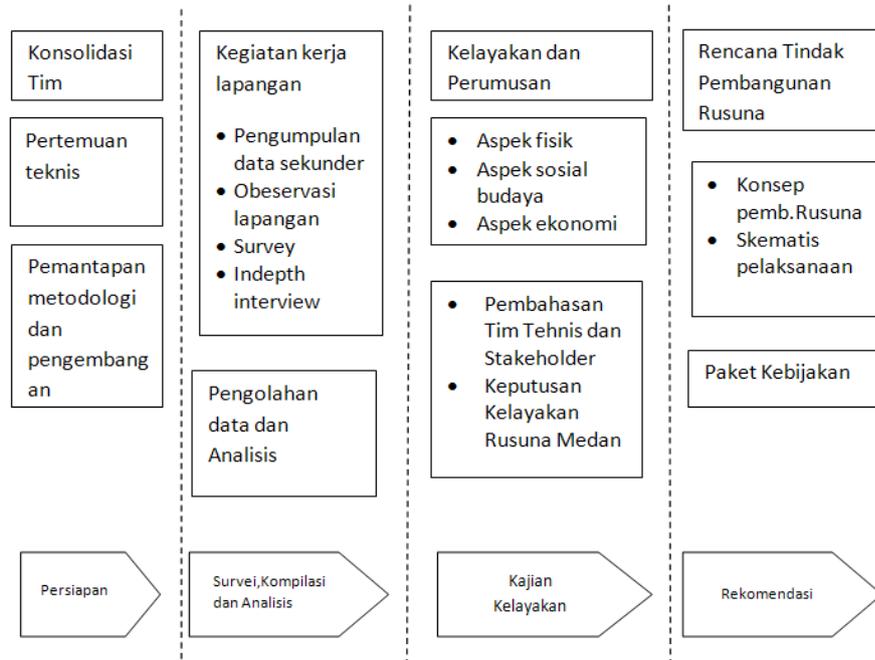
berpenghasilan rendah yang menjadi target penghuninya. Sederhana dalam arti memenuhi persyaratan teknis minimal yang dipersyaratkan khususnya dalam hal Keselamatan, Keamanan dan Kesehatan.

Rusunawa (Rumah Susun Sederhana Sewa) adalah Rusuna yang status kepemilikannya bersifat Sewa karena target penghuninya adalah masyarakat yang tingkat ekonomi belum mampu untuk membeli. Disini harus dibedakan dengan mereka yang bermaksud menyewa sehubungan dengan tujuan bertempat tinggalnya sementara, bukan karena tidak mampu. Rusunami (Rumah Susun Sederhana Milik) adalah Rusuna yang status kepemilikannya adalah Hak Milik (mengikuti pola *strata title*), merupakan tipologi baru dalam rangka mempercepat penyediaan unit hunian guna memenuhi kebutuhan yang sudah sangat mendesak.

Keterbatasan pertama dalam pembangunan rusuna di pusat kota adalah lahan. (Prabawasari, 2002) menawarkan konsep *land sharting* dalam penyediaan lahan rusuna di pusat kota. *Land sharting* merupakan penggabungan dan modifikasi dari konsep-konsep *land sharing*, *land consolidation* dan konsep rumah susun sewa. Dengan konsep *land sharting* peremajaan kawasan kumuh akan terbagi empat yaitu : (1). Area rusun milik penduduk asli, (2). Area rusunawa untuk pekerja sektor informal, (3). Area rusunawa untuk golongan menengah keatas dan (4). Area komersial dengan status sewa tanah dan sewa bangunan. Konsep *land sharting* ini yang coba diterapkan pada peremajaan permukiman kumuh Kampung Aur.

## METODOLOGI KAJIAN

Untuk mencapai maksud dan tujuan dari studi kelayakan ini yakni tersedianya data dan informasi mengenai kelayakan pembangunan Rumah Susun sederhana di Kampung Aur dan potensi kawasan, maka jenis penelitian yang efektif untuk digunakan dalam penelitian ini adalah *exploratory research* yang bertujuan untuk menggali informasi sebanyak-banyaknya dari berbagai sumber dan mengidentifikasi tentang potensi kawasan. Tahapan studi kelayakan dilakukan berdasarkan skematik berikut.



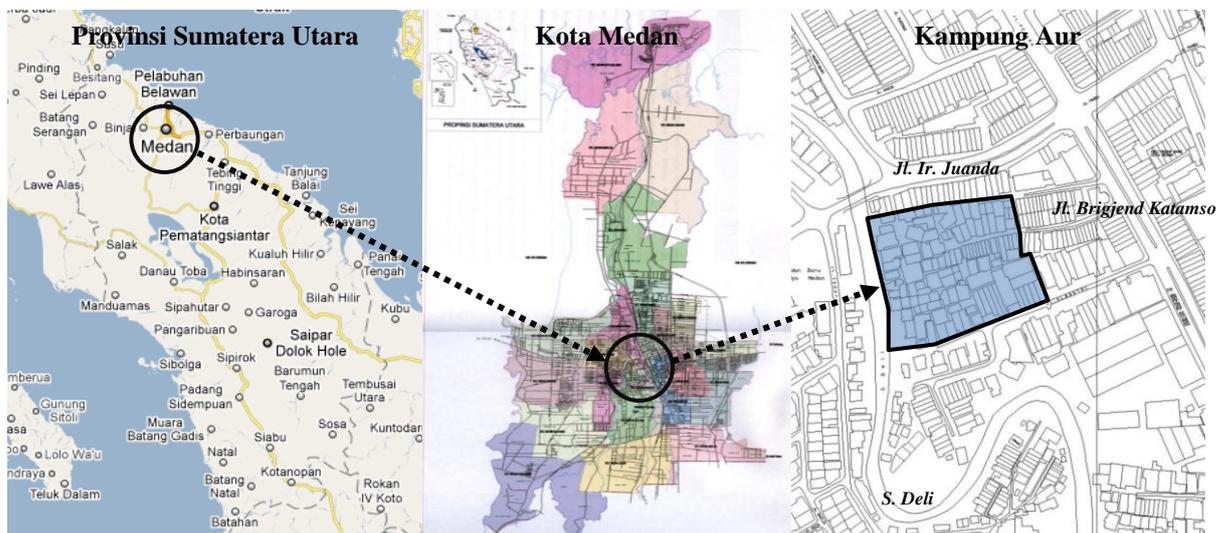
**PEMBAHASAN**

1) Kajian Aspek Fisik

Kelurahan Aur sudah ada sejak tahun 1965-an, begitu juga dengan munculnya permukiman kumuh di daerah ini. Permukiman kumuh Kampung Aur dijumpai di tepi Sungai Deli dengan akses utama melalui Jalan Mantri. Jumlah rumah kumuh di Kampung Aur sudah banyak berkurang karena kebakaran yang terjadi beberapa tahun lampau. Ciri-ciri permukiman kumuh di Kelurahan Aur ini adalah sebagai berikut: bangunan berbentuk rumah panggung dan tidak permanen, material bangunan berupa papan kayu, bangunan tidak terawat. Dari data statistik terdapat sebanyak 412 unit rumah

darurat, 15 unit RSS tipe 21; 20 unit RSS tipe 36, dan 25 unit RSS tipe 45. Prilaku masyarakat sehari-hari masih memanfaatkan sungai sebagai MCK meskipun rumah-rumah yang jauh dari sungai sudah memiliki MCK dirumahnya. Sampah masih dibuang di sungan karena tidak memiliki tempat pembuangan sampah. Sebahagian rumah yang ada sudah menjadi hak milik namun masih ada yang menyewa.

Berdasarkan (Permen PU No.5, 2007), standar perencanaan Rusun di kawasan perkotaan adalah sebagai berikut: (1). Kepadatan Bangunan ( KDB tidak melebihi dari 0.4; KLB tidak kurang dari 1,5; dan Koefisien Bagian Bersama (KB) tidak kurang dari 0,2. (2). Lokasi terjangkau layanan transportasi umum, serta dengan mempertimbangkan keserasian dengan



lingkungan sekitarnya. (3). Tata letak Rusun harus memperhatikan faktor-faktor kemanfaatan, keselamatan, keseimbangan dan keserasian. (4). Jarak Antar Bangunan dan Ketinggian ditentukan berdasarkan persyaratan terhadap bahaya kebakaran, pencahayaan dan pertukaran udara secara alami (5). Fungsi Rumah Susun diperuntukkan untuk hunian dan dimungkinkan memiliki jenis kombinasi fungsi hunian dan fungsi usaha. (6). Luasan Satuan Rumah Susun minimum 21 m<sup>2</sup>, dengan fungsi utama sebagai ruang tidur/ruang serbaguna dan dilengkapi dengan kamar mandi dan dapur. (7). Rusun harus dilengkapi prasarana dan sarana. (8). Transportasi Vertikal Rusun bertingkat rendah dengan jumlah lantai maksimum 6 lantai, menggunakan tangga sebagai transportasi vertikal sedangkan Rusun bertingkat tinggi dengan jumlah lantai lebih dari 6 lantai, menggunakan lift sebagai transportasi vertikal.

Dengan menerapkan konsep subsidi silang, program ruang makro perencanaan Rumah Susun Kampung Aur direkomendasikan sebagai berikut:

- a. Terdapat area komersil, yang terdiri dari zona unit usaha dan zona pedagang informal
- b. Unit hunian menengah, berupa rumah susun dengan unit hunian tipe 45 dan tipe 54 dan unit sederhana, terdiri dari tipe 21 dan tipe 36
- c. Fasilitas umum dan fasilitas sosial: tempat ibadah dan aula serba guna
- d. Ruang Terbuka, terdiri dari : ruang terbuka hijau /jalur hijau di tepi sungai dan ruang terbuka publik yaitu jalur pedestrian, *inner court* bangunan yang sekaligus dapat dimanfaatkan sebagai area bermain dan lapangan olah raga.

Sebagai salah satu bentuk skenario subsidi silang dan pengembangan ekonomi masyarakat, maka perencanaan rusunawa juga merencanakan ruang-ruang usaha. Ruang-ruang yang akan direncanakan antara lain:

- a. Area komersil untuk usahawan menengah. Area komersil ini direncanakan dalam bentuk tipologi ruko. Direncanakan berada pada area yang paling mudah diakses.
- b. Area komersil untuk usahawan sektor informal. berbentuk ruang terbuka publik yang bersifat fleksibel. Ruang terbuka

publik ini merupakan ruang serba guna yang dapat digunakan bagi pedagang kaki lima pada siang hari, serta parkir kendaraan pada malam hari. Ruang terbuka untuk pedagang informal ini terintegrasi dengan area komersil dalam satu sirkulasi yang kontiniu dengan kemudahan akses dari jalan utama.

- c. Ruang usaha-bengkel kerja. Ruang ini merupakan wadah pembinaan kewirausahaan bagi penghuni rusunawa. Fasilitas ini akan menjadi tempat pelatihan-pelatihan untuk peningkatan ekonomi keluarga yang sekaligus akan menjadi bengkel kerja, seperti usaha benda-benda daur ulang, pelatihan menjahit dan memasak bagi ibu-ibu rumah tangga dan sebagainya.

## 2) Kajian Aspek Sosial Budaya

Pada daerah permukiman tua (berumur lebih dari lima puluh tahun) seperti Kampung Aur, tipologi penduduk yang didasarkan atas keaslian dan lama tinggal dapat dengan mudah dikenali. Tipologi tersebut terbagi atas 3 kelompok yaitu penduduk asli, masyarakat pendatang lama dan masyarakat pendatang musiman (Daldjoeni, 1997). Lama tinggal dan asal usul masyarakat (asli atau pendatang) yang menempati kawasan studi ternyata sangat mempengaruhi sifat dari organisasi sosial kemasyarakatan yang terbentuk di kawasan studi. Sifat dari organisasi sosial kemasyarakatan ini juga mempengaruhi pola interaksi sosial dan mata pencaharian penduduk.

Komunitas Kampung Aur merupakan komunitas yang sudah lama terbentuk sehingga interaksi sosial yang terjadi didalamnya akan mengikuti pola interaksi penghuni pada generasi sebelumnya. Pola ini disosialisasikan secara berkelanjutan. Akan tetapi yang berubah adalah kondisi lingkungan dimana komunitas itu berada. Kondisi kualitas Sungai Deli yang tadinya baik semakin lama semakin menurun kualitasnya akibat pencemaran lingkungan yang terjadi. Sehingga pada kondisi sekarang ini perlu dilakukan perubahan perilaku komunitas untuk menyikapi penurunan kualitas Sungai Deli yang terjadi. Hampir 74% responden mengatakan bahwa Sungai Deli dimanfaatkan sebagai MCK penduduk. Perilaku ini merupakan perilaku yang diwariskan dan disosialisasikan generasi sebelumnya yang sudah tinggal di Kampung

Aur. Perlu dilakukan penyuluhan dan pembangunan MCK Umum untuk merubah perilaku penghuni.

Temuan kajian pada Kampung Aur menghasilkan bahwa sebanyak 89% penghuni menolak untuk dibangun rumah susun di kawasan studi. Alasan ketidaksetujuan itu adalah karena sudah terlanjur nyaman tinggal di rumah yang sekarang. Bila dihubungkan dengan kepuasan penghuni tinggal di kawasan studi, ternyata sebanyak 69,8% penghuni cukup puas tinggal di Kampung Aur. Mengikuti standar kenyamanan dan kesehatan hunian, kondisi rumah di Kampung Aur seharusnya sudah tidak nyaman dan selamat lagi untuk dihuni. Ditambah dengan kondisi banjir musiman yang selalu datang secara berkala. Tetapi karena penghuni sudah bertahun-tahun tinggal di kawasan studi, sehingga mereka sudah beradaptasi dengan ketidaknyamanan tersebut. Mayoritas penghuni menjawab cukup memuaskan untuk sarana lingkungan seperti listrik, air bersih, sanitasi dan pembuangan sampah, meskipun permasalahan pada masing-masing sarana utilitas juga ada.

Alasan penghuni menolak tinggal di rumah susun, karena susah naik turun (6,1%) dan merasa sudah nyaman tinggal di rumah horizontal (4,7%). Kebiasaan bertempat tinggal pada bangunan hunian horizontal, menyebabkan penghuni keberatan bila harus tinggal pada bangunan hunian vertikal (Uguy, 1996).

Lamanya menghuni merupakan aspek yang menyebabkan warga enggan melakukan perubahan pada lingkungan tempat tinggalnya. Sebanyak 88,2% responden sudah tinggal di Kampung Aur selama > 20 tahun. Dan warga tinggal disana secara turun temurun (97,5%). Kondisi ini menyebabkan keterikatan yang erat warga terhadap lingkungan rumah tinggalnya. Sementara alasan lokasi Kampung Aur yang berada di pusat kota hanya 36,6% responden yang menjawabnya. Dibutuhkan pendekatan dan sosialisasi yang aktif dari pemerintah kota apabila akan meremajakan kawasan ini. Karena keterikatan masyarakat Kampung Aur bukan terhadap lokasi kawasan ini tetapi terhadap suasana dan kondisi lingkungan hunian yang sudah dihuni berpuh tahun.

### 3) Kajian Aspek Ekonomi

Kajian aspek ekonomi dilakukan dengan pendekatan analisis dari sisi *supply* dan *demand*. Melalui pendekatan analisis dari sisi *supply* dilihat besarnya harga sewa atau sewa-beli yang diperoleh melalui biaya produksi, operasional dan pemeliharaan rumah susun sederhana. Adapun dari sisi *demand* dilihat kemampuan masyarakat melalui tingkat pendapatannya untuk dapat tinggal di rumah susun berdasarkan harga sewa atau sewa-beli yang ditetapkan saat ini maupun hasil perhitungan melalui biaya produksi, operasional dan pemeliharaan tersebut (Santoso, 2008).

Perhitungan biaya tinggal yang harus ditanggung oleh penghuni di rumah susun dilakukan berdasarkan Peraturan Menteri Negara Perumahan Rakyat (No. 18, 2007). Pada dasarnya biaya tinggal terdiri dari biaya sewa atau sewa beli beserta *surcharge*. Besarnya harga sewa maupun sewa beli di rumah susun sederhana bagi masyarakat berpendapatan rendah dipengaruhi oleh besarnya biaya produksi pada tahap pembangunannya. Disamping biaya produksi terdapat juga biaya operasional dan pemeliharaan (*operation and maintenance cost*) yang turut mempengaruhi besarnya biaya *surcharge* di rumah susun sederhana.

Dalam studi ini pendekatan metode yang digunakan dalam memperoleh informasi mengenai kemampuan masyarakat dalam membayar harga sewa maupun angsuran harga sewa beli didasarkan pada parameter pendapatan yang digunakan bank pada umumnya dalam menilai kelompok masyarakat yang layak memperoleh kredit Kepemilikan rumah (Permen Perumahan Rakyat No. 7, 2007). Parameter pendapatan keluarga yang dikatakan mampu membayar sewa rumah (ataupun angsuran sewa-beli) jika persentase pengeluaran untuk rumah ditambah utilitas dasar, pajak dan pembayaran asuransi adalah 20% sampai dengan 30% dari total pendapatan. Berdasarkan hasil analisis, rata-rata pengeluaran sebulan keluarga di Kampung Aur adalah sebesar Rp. 2.142.662,-.

Komposisi pengeluaran penghuni Kampung Aur:

NO	KOMPONEN	PERSENTASE
1	RUMAH	0.58
2	MAKANAN	33.69
3	PAKAIAN	0.27
4	PENDIDIKAN	9.73
5	TRANSPORTASI	7.95
6	LISTRIK/AIR	5.29
7	TABUNGAN	2.04
8	LAIN-LAIN	37.59

Berdasarkan indikator diatas, maka dapat dianalisis bahwa penghuni Kampung Aur mampu untuk menyewa rumah susun karena persentase pengeluaran untuk rumah + utilitas dasar + asuransi = 0.58% + 5.29% + 2.04% < 20%. Sehingga disarankan untuk peremajaan rumah susun di kawasan ini adalah bentuk rusunawa. Tetapi karena jumlah penghuni Kampung Aur yang memiliki rumah rata-rata 50% dari populasi Kampung Aur maka yang tepat bentuk peremajaan Kampung Aur adalah kombinasi Rusunawa dan Rusunami.

## KESIMPULAN

Secara umum hasil dari studi kelayakan yang dilakukan adalah adanya ketidak sesuaian antar keinginan penghuni Kampung Aur dengan rencana peremajaan kawasan kota yang akan dilakukan oleh pemerintah kota. Mayoritas penghuni (90%) tidak setuju apabila kawasan permukiman mereka diremajakan. Ketidak sesuaian ini perlu dilakukan penyelesaiannya dengan melakukan rembug warga dan sosialisasi rencana. Musyawarah ini diharapkan dapat menghasilkan jalan keluar yang optimal sehingga rencana peremajaan kawasan dapat dilaksanakan. Musyawarah ini perlu dilakukan karena semua responden yang menjawab tidak setuju, tidak menyebutkan alasan ketidak setujuan tersebut sehingga perlu ditelusuri kembali permasalahannya.

Secara ekonomi, perbedaan yang signifikan antara tinggal dirumah horizontal (informal) dengan rumah vertikal (formal) yaitu pada pola pengeluaran yang lebih besar dan tetap untuk komponen rumah hal ini disebabkan oleh: (1). Cara memiliki atau menguasai seperti menyewa atau membeli. Salah satu karakteristik

penguasaan rumah oleh kelompok masyarakat miskin adalah dengan cara menyewa. (2). Standar rumah susun itu sendiri seperti listrik, air dan *maintenance cost* dari pengelola akibat dari standard rumah formal yang ditetapkan. Akan tetapi perubahan ini akan diikuti dengan peningkatan kesejahteraan masyarakat sehingga peningkatan pengeluaran akan mampu ditanggung oleh penghuni. Ketidak berhasilan peremajaan kawasan dapat terjadi apabila penghuni tidak dapat beradaptasi dengan lingkungan hunian formal yang baru sehingga tujuan dari peremajaan kawasan tersebut menjadi tidak tepat sasaran.

## DAFTAR PUSTAKA

- Daldjoeni, N (1997), *Seluk Beluk Masyarakat kota, Pusparagam Sosiologi Kota dan Ekologi sosial*, Penerbit Alumni, Bandung.
- Jauzie, Mohammad Qoyyim (2005), *Studi Kelayakan Finansial Rumah Susun Sederhana Sewa II Universitas Muhammadiyah Malang*, Departemen Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Malang, [http://student-research.umm.ac.id/research/download/umm\\_student\\_research\\_abstract\\_3651.pdf](http://student-research.umm.ac.id/research/download/umm_student_research_abstract_3651.pdf).
- Peraturan Menteri Negara Perumahan Rakyat NO. 07/PERMEN/M/2007 tentang Pengadaan Perumahan dan Permukiman dengan dukungan fasilitas Subsidi Perumahan melalui KPR Sarusun Bersubsidi.
- Peraturan Menteri Negara Perumahan Rakyat NO. 18/PERMEN/M/2007 tentang Petunjuk Pelaksanaan Perhitungan Tarif Sewa Rumah Susun Sederhana yang dibiayai APBN dan APBD.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 05/PRT/M/2007 tentang Pedoman Teknis Pembangunan Rumah Susun Sederhana Bertingkat Tinggi.
- Peraturan Pemerintah No. 4 tahun 1988 tentang Rumah Susun

Prabawasari, Veronika Widi (2002) Konsep Land Sharting untuk pembangunan permukiman kumuh kawasan pusat kota, *Jurnal Desain & Konstruksi*, Vol 1, No. 2 hal 33 – 41.

Rahayu Murtanti Jani & Rutiana (2007) Strategi Perencanaan pembangunan permukiman kumuh, Kasus permukiman bantaran Sungai Bengawan Solo, Kelurahan Pucangsawit, Surakarta, *Gema Teknik*, No.1 tahun X, hal 89 – 96.

Santoso, Soly Imam (2008) , Perhitungan harga sewa dan sewa-beli rumah susun sederhana serta daya beli masyarakat berpendapatan rendah di DKI Jakarta, <http://kk.pl.itb.ac.id/ppk>.

Uguy, Mediana J H (1996), Perilaku Spasial penghuni dalam Lingkungan Perumahan Massal, Program Pasca Sarjana Program Studi Ilmu Lingkungan Universitas Indonesia.

UU RI No. 16 tahun 1985 tentang Rumah Susun

## **ADAPTIVE REUSE DALAM KONTEKS REVITALISASI KAWASAN: MENGEMBALIKAN KEHIDUPAN PERKOTAAN DI KOTA TUA JAKARTA**

**Hajar Suwanto**

Departemen Arsitektur  
Fakultas Teknik Universitas Sumatera Utara  
Email: hastero@yahoo.com

**Abstract.** *Jakarta Old Town area reserve an invaluable historical value, but the buildings of high historical value built between the 17th century and 18 left neglected and ignored, thus adding to the slum impression and unorganized. Conservation is one attempt to take advantage of the physical legacy of the past culture of high historical value, and will only run well if the use of buildings can be optimized. Adaptive reuse is known as one of the modifications in development and has performed well in many Asian countries such as China and Singapore. Through a comparative study in the Tanjung Pagar area can be seen that the approach to conservation by adaptive reuse of this historic area has given good results. Approach to revitalization in the region carried out by using the existing physical to accommodate new functions and mixing with other functions as appropriate. Through this approach there growth and socio-economic values in the area without reducing the value of historical, educational, aesthetic, increasing the number of visitors to the area, and restoring the area's identity as a high historical value. Refers to these conditions, adaptive reuse study of the revitalization of Old Jakarta Kota area aims to reveal the principles of adaptive reuse that can provide profits and sustainable benefits for the community, economic, cultural, and physical needs within the scope of an historic area. This study will also indicate the opportunity to improve and restore the life and identity of the Old City area of Jakarta which had lost and neglected.*

**Keywords:** *Adaptive reuse, conservation, revitalization area, mixed-use development, Jakarta Old Town*

### **PENDAHULUAN**

Pada masa lalu, Jakarta Kota (*Oud Batavia*) adalah ibukota Batavia dan merupakan pusat penting kegiatan ekonomi dan politik Pemerintah Hindia Belanda. Berdasarkan buku harian seorang prajurit tua *Gedenkschrijften van een oud koloniaal, Clockener Brousson* mengungkapkan bahwa Kota Tua Jakarta pernah mengalami masa kejayaan pada pertengahan abad ke-17, sehingga sempat mendapat julukan sebagai *Queen of the East* (Sejarah Kota Tua, Dinas Kebudayaan & Permuseuman Provinsi DKI Jakarta, 2007).

Kondisi kawasan Kota Tua Jakarta saat ini sangat memprihatinkan. Berbagai permasalahan yang timbul di dalamnya antara lain kemacetan,

polusi udara, polusi air dan sampah. Begitu juga kondisi infrastruktur dan utilitas yang buruk, ditandai dengan minimnya sarana pedestrian, masalah parkir, hingga menurunnya kualitas lingkungan. Jika ditinjau dari aspek kelembagaan, koordinasi antar dinas pada pemerintah kota (yang terkait dengan kebijakan dan program dalam penanganan kawasan Kota Tua Jakarta) terlihat masih lemah. Selain itu, banyak karya arsitektur dengan nilai sejarah tinggi yang rusak, terbengkalai ataupun hancur.

Secara geografis, kawasan Kota Tua Jakarta memiliki posisi yang sangat strategis. Pada masanya, kawasan ini merupakan pintu gerbang utama untuk memasuki Jakarta melalui Kawasan Pelabuhan Sunda Kelapa. Saat ini, dengan kemudahan akses darat yang cukup baik,

terlebih setelah dilalui jalur bus Transjakarta (*busway*), kawasan ini tetap memiliki posisi penting, salah satunya sebagai kawasan perdagangan. Kawasan Kota Tua Jakarta dikelilingi oleh pusat-pusat bisnis seperti Glodok, Mangga Dua, dan Tanah Abang, yang cukup berpengaruh terhadap perkembangan kawasan sekitarnya. Bahkan, pada kurun waktu 1965-1985, kawasan Kota Tua Jakarta termasuk sebagai salah satu kawasan bisnis utama (*central business district*) di Jakarta. Hal ini masih dapat dilihat dari banyaknya gedung-gedung bekas perkantoran, bank, kantor asuransi dan kantor perdagangan yang tersebar di sepanjang Jalan Kali Besar dan di sekitar kawasan Museum Fatahillah.

Kawasan Kota Tua Jakarta menyisakan jejak struktur kota era kolonial serta arsitektur bersejarah dengan nilai sejarah tinggi, sekaligus mewariskan cerminan kisah sejarah, tata cara hidup, dan budaya masyarakat Jakarta di masa lalu. Pendekatan pelestarian dengan *adaptive reuse* yang telah dilakukan di Kota Tua Jakarta (Museum Fatahillah, Museum Seni Rupa dan Keramik, Museum Wayang, *Café* Batavia, dll) berusaha untuk menghidupkan kembali fungsi dan aktivitas ekonomi di kawasan ini. Secara fisik, usaha tersebut telah memperlihatkan penampilan yang lebih baik serta mampu memperbaharui fungsi bangunan dengan kegiatan perkantoran, restoran dan kegiatan pameran. Namun jika dilihat dari sisi lain, usaha ini belum mampu menghidupkan kembali suasana dan kehidupan perkotaan seperti layaknya sebuah kawasan bisnis, hunian, perkantoran, dan perdagangan dengan segala aktivitasnya yang dinamis.

Pendekatan pelestarian dengan *adaptive reuse* harus dilakukan pada lingkup yang lebih luas, tidak hanya melibatkan satu atau beberapa bangunan saja, melainkan harus melibatkan sebuah kawasan sebagai satu sistem dengan berbagai fasilitas dan fungsi yang saling melengkapi. Suatu kawasan harus dapat mengakomodasi berbagai kebutuhan warganya, misalnya dengan menyediakan ruang untuk fungsi dan fasilitas dengan berbagai pilihan sesuai keperluan. Agar mudah diakses, maka diusahakan agar semua fungsi dan fasilitas tersebut dapat saling berdekatan, terintegrasi, dan memiliki sarana pedestrian yang baik.

Konsep seperti ini sangat sesuai dengan prinsip-prinsip pembangunan fungsi campuran (*mixed-use development*).

Revitalisasi kawasan, khususnya dalam konteks sebuah kawasan campuran yang bernilai sejarah tinggi, selain memperhatikan prinsip-prinsip *adaptive reuse*, juga sangat penting untuk memperhatikan prinsip-prinsip pembangunan fungsi campuran (*mixed-use development*) dalam lingkup kawasan. Kota Tua Jakarta memiliki banyak bangunan bersejarah dengan berbagai tipologi. Beberapa bangunan diantaranya dalam kondisi cukup baik, dan masih dapat dimanfaatkan dengan berbagai fungsi yang sesuai dengan tipologinya. Untuk itu, akan lebih tepat jika pendekatan pelestarian kawasan ini dilakukan dengan memperhatikan prinsip-prinsip *adaptive reuse* berbasis kawasan. Dengan memanfaatkan bangunan lama, percampuran fungsi-fungsi baru yang saling mendukung dan melengkapi dapat dikelola demi menciptakan sebuah lingkungan untuk berbagai aktivitas dan interaksi warganya. Jika hal ini dapat dilaksanakan, suasana dan kehidupan perkotaan pada kawasan Kota Tua Jakarta dapat dihidupkan kembali.

### **ADAPTIVE REUSE**

*Adaptive reuse* adalah usaha untuk memberikan fungsi baru pada sebuah bangunan dimana fungsi lamanya sudah tidak lagi produktif. Konsep ini seringkali digambarkan sebagai proses yang secara struktural, bangunan dengan fungsi lama dikembangkan untuk dapat mawadahi fungsi baru yang dapat meningkatkan nilai ekonomi (Austin, 1988). *Adaptive reuse* bukan sekedar mengembalikan tampilan fisik dan signifikansi elemen-elemen arsitektur semata, melainkan berusaha menghormati dan menghargai sejarah, arsitektur serta struktur bangunan lama dengan memasukkan fungsi baru yang lebih tepat dan bermanfaat.

Proses *recycling* pada bangunan telah menjadi alat revitalisasi yang penting dan efektif. Pendekatan ini dikembangkan sebagai salah satu metoda untuk melindungi bangunan-bangunan yang signifikan dan bernilai sejarah tinggi dari penghancuran. *The Urban Land Institute (ULI)* mendefinisikan rehabilitasi sebagai sebuah

variasi perbaikan atau perubahan terhadap bangunan eksisting yang memungkinkan bangunan tersebut dapat mengakomodasi fungsi-fungsi baru yang lebih kontemporer/masa kini dengan tetap mempertahankan fitur-fitur masa lalu. *Adaptive reuse* sendiri merupakan salah satu komponen penting dalam proses rehabilitasi tersebut (Bookout, 1990).

Dalam pelaksanaannya, *adaptive reuse* sering menghadapi kendala yang berbeda, tergantung persepsi para pemegang kepentingan dalam pembangunan dan kondisi kawasan. Beberapa kendala yang dihadapi dalam proses *adaptive reuse* antara lain, adanya konsep bahwa sesuatu yang baru dianggap lebih baik. Para perencana yang tidak tanggap sering menilai bahwa bangunan-bangunan tua adalah penghalang bagi kemajuan ekonomi, yang diperlihatkan melalui banyaknya kawasan dengan bangunan-bangunan tua yang dibiarkan terabaikan. Bangunan-bangunan tersebut dianggap ketinggalan zaman, dan tidak dapat memenuhi tuntutan fungsi masa kini. Beberapa kota bahkan menghancurkan kawasan-kawasan bernilai sejarah demi sebuah pembangunan baru dengan dalih menciptakan identitas baru pada kawasan, padahal justru mengorbankan identitas masa lalu yang sebenarnya sudah ada dan telah mengakar.

Konsep *adaptive reuse* memiliki manfaat ekonomi dan manfaat sosial. Manfaat ekonomi tersebut diantaranya biaya konstruksi yang relatif lebih rendah, biaya akuisisi lahan yang ringan, dan waktu konstruksi yang lebih singkat, tergantung lingkup pekerjaannya. Pendekatan ini juga menjadi salah satu faktor yang dapat mendorong proses pengembangan kawasan karena lebih ekonomis jika membeli lahan yang sudah termasuk bangunan, dibandingkan membeli lahan kosong dan membuat bangunan baru. Keuntungan ekonomi lain dari *adaptive reuse* adalah dapat mendukung strategi konservasi energi dan penghematan sumber daya, sedangkan manfaat sosial dari *adaptive reuse* antara lain dapat menjembatani hubungan antara masa lalu dan masa sekarang melalui revitalisasi lingkungan. Lebih bijak jika melakukan pendekatan revitalisasi yang mengedepankan *sense of place* dari kawasan sekitarnya daripada memindahkan permasalahan pada suatu kawasan dengan menghancurkan struktur sosial yang telah ada. Hal ini dapat tercapai jika pendekatan pelestarian dengan

*adaptive reuse* dilaksanakan bukan hanya pada satu atau beberapa bangunan saja, melainkan harus melibatkan sebuah kawasan sebagai satu sistem yang saling terkait, saling terhubung dan saling mempengaruhi.

## REVITALISASI BERBASIS KAWASAN

Dalam lingkup sebuah kawasan perkotaan, revitalisasi harus melibatkan dua komponen pembaharuan, yaitu pembaharuan fungsi fisik dan pembaharuan fungsi ekonomi. Kedua komponen akan bersifat saling melengkapi, misalnya revitalisasi fisik sebagai strategi jangka pendek, sedangkan revitalisasi ekonomi sebagai strategi jangka panjang. Dalam waktu relatif singkat, revitalisasi fisik dapat memberikan wajah yang lebih atraktif, kemas yang lebih menarik, dan dapat membuat orang untuk datang. Sedangkan untuk jangka panjang, revitalisasi ekonomi diperlukan karena cara ini merupakan salah satu usaha yang cukup produktif dalam mengelola aset *private* sehingga dapat menyediakan subsidi bagi pengelolaan aset publik.

Steven Tiesdell dkk. (1996) menyatakan bahwa, nilai ekonomi sebuah kawasan harus dapat diciptakan dalam dua skala : pertama dalam tingkatan bangunan tunggal (*individual building*), kedua dalam tingkatan bangunan secara kolektif (*collective buildings*) pada satu kawasan. Rehabilitasi atau konversi bangunan secara individu tidak akan memberikan perbedaan yang signifikan terhadap penambahan nilai ekonomi sebuah kawasan.

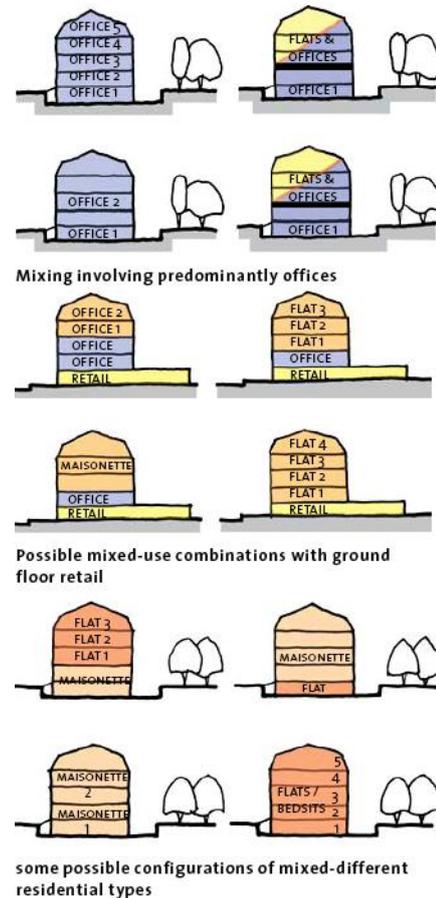
Bangunan-bangunan adalah aset yang saling terhubung antara satu dengan yang lain. Kualitas, kondisi, perawatan dan pengelolaan dari properti di lingkungan sekitarnya memiliki efek langsung terhadap nilai bangunan. Nilai dari sebuah *real estate* muncul dari investasi yang telah dibuat oleh orang lain, misalnya pembayar pajak, pemilik properti, pekerja, dll. Jika ditiadakan jalur pedestrian, jalan, drainase, pengolahan air bersih, perlindungan keamanan, pekerjaan, dan orang-orang yang berkunjung, bagaimana nilai sebuah bangunan? Secara virtual, nilainya adalah nol (Rypkema, 1992 dalam Tiesdell dkk., 1996).

Faktor-faktor tersebut memicu kebutuhan akan pendekatan revitalisasi yang lebih komprehensif dan berbasis pada kawasan (*area-based revitalization*). Saat ini, banyak sekali strategi revitalisasi berbasis kawasan yang secara umum menggunakan pendekatan berdasarkan pengembangan properti. Meskipun strategi pengembangan properti sangat diperlukan, tapi sepertinya hal ini belum cukup sebagai sebuah bentuk usaha revitalisasi. Selain pengembangan properti, perlu juga dikaji infrastruktur dan pengembangan ekonomi pada kawasan, mendorong pertumbuhan potensi lokal (daya saing investasi, pekerjaan, dll.), serta memaksimalkan pemanfaatan potensi *heritage*. Untuk menarik investasi dalam kawasan tertentu, misalnya kawasan bersejarah, harus ada sebuah pertimbangan rasional untuk mengembangkan fungsi-fungsi komersial. Fungsi-fungsi seperti ini diharapkan dapat memicu aktivitas ekonomi sehingga kehidupan perkotaan pada suatu kawasan dapat berjalan dengan dinamis.

**PEMBANGUNAN FUNGSI CAMPURAN  
(MIXED-USE DEVELOPMENT)**

Konsep pembangunan fungsi campuran (*mixed-use development*) telah berkembang secara luas, bahkan sebelum berkembangnya konsep zoning modern yang mengatur kebijakan tata guna lahan dalam sebuah kawasan. Konsep ini bertujuan untuk memberi kenyamanan dan keamanan bagi warga dengan mendekatkan fungsi hunian dengan fungsi lain seperti perkantoran, jasa dan komersial. Pada awal abad ke-20, kota-kota di Amerika telah menerapkan konsep *mixed-use* dengan mencampur fungsi komersial dan hunian, terutama pada kawasan transit atau pusat pemberhentian kendaraan dan pada daerah persimpangan jalan (DCAUL, 2003). Menurut *Urban Landscape Institute, ULI* (1976), yang di maksud dengan *mixed-use development* adalah:

1. Mengakomodasi tiga atau lebih fungsi yang dapat menghasilkan pendapatan/produk.
2. Menempatkan fungsi-fungsi signifikan dan integrasi fisik dari komponen-komponennya.
3. Menyelaraskan pembangunan dengan rencana kota yang konsisten.



Gbr. 1: Berbagai konfigurasi penerapan *mixed-use* untuk berbagai fungsi dan fasilitas kota.  
Sumber: Urban Design Compendium, 2000.

Sejak tahun 1910 sampai 1950-an, konsep *mixed-use* sudah jarang digunakan pada pengembangan kawasan baru, digantikan dengan konsep zoning yang menerapkan tata guna lahan sesuai dengan fungsi-fungsinya. Konsep ini memisahkan fungsi hunian, komersial, perkantoran, dan sekolah. Pada tahun 1960 sampai 1970-an, konsep *mixed-use* kembali populer dan menjadi alat revitalisasi kawasan *urban*, menyusul kelemahan konsep zoning yang tidak dapat memecahkan masalah kepadatan yang semakin tinggi, terutama di daerah perkotaan. Pada akhir abad ke-20, sekitar tahun 1990 sampai 2000-an, *mixed-use development* telah berkembang kembali sebagai salah satu komponen penting dalam konsep pembangunan yang sedang tren saat ini, misalnya *Transit Oriented Development (TOD)*, *Traditional Neighborhood Development (TND)*,

*Livable communities*, dan prinsip-prinsip *Smart Growth*.

Dalam perkembangannya, *mixed-use development* banyak dilakukan pada pembangunan kawasan baru ataupun revitalisasi kawasan. Secara umum *mixed-use development* dapat dilakukan dalam tiga pendekatan (Grant, 2002), yaitu :

1. Menambah dan memperkuat intensitas penggunaan lahan (*land intensity*)
2. Menambah dan memperkuat keragaman penggunaan lahan (*land diversity*)
3. Mengintegrasikan kembali penggunaan lahan yang tersegregasi (*land integrity*)

Pembangunan kawasan dengan konsep *mixed-use* pada beberapa kota di negara maju telah berhasil memberikan kontribusi yang penting dalam konteks perancangan perkotaan. Beberapa keuntungan dari konsep pembangunan *mixed-use* (Llewelyn-Davies, 2000) yaitu, menciptakan akses yang nyaman ke berbagai fasilitas; meminimalkan kemacetan dalam perjalanan ke tempat bekerja; memberi kesempatan yang lebih besar untuk berinteraksi sosial; mendorong kehadiran komunitas sosial yang beragam; adanya stimulasi visual dari perbedaan bangunan dalam jarak dekat; meningkatkan keamanan dan kenyamanan bagi pejalan; mendorong efisiensi energi, penggunaan ruang dan bangunan; mengakomodasi pilihan yang lebih beragam, baik lokasi atau jenis bangunan; meningkatkan vitalitas dan kehidupan kota atau kawasan pada skala pedestrian; dan memperpanjang aktivitas pada fasilitas-fasilitas kota dan fungsi-fungsi pendukungnya.



Gbr. 2: Bentuk pembangunan fisik dan fungsi baru di kawasan Tanjong Pagar

Sumber : [www.ur.gov.sg](http://www.ur.gov.sg), 2008

Konsep *mixed-use* berhubungan dengan kedekatan jarak, maka keberhasilannya sangat dipengaruhi oleh jarak untuk berjalan ke fasilitas-fasilitas yang sering digunakan. Penempatan pusat aktivitas dapat diterapkan

pada persimpangan jalan dan sepanjang sirkulasi pergerakan utama. Dengan memasukkan fungsi hunian ke dalam fungsi lain secara *mixed-use* akan dapat memperpanjang aktivitas perkantoran dan komersial. Dalam skala besar (*macro land use*), pembangunan *mixed-use* berorientasi kepada penataan blok-blok bangunan yang berbeda fungsi dalam satu kawasan secara horizontal, misalnya penempatan *shopping mall* yang berdekatan dengan kantor, hunian dengan kantor, *convention center* dan lain-lain.

Pembangunan *mixed-use* tidak hanya membahas pencampuran fungsi secara horizontal, tapi juga secara vertikal, dengan berbagai konfigurasi fungsi dalam lingkup yang lebih kecil (*micro land use*). Gambar 1 memperlihatkan bahwa fungsi hunian atau perkantoran dapat diletakkan di atas fungsi pertokoan, restoran atau fungsi hiburan. Pengaturan seperti ini dapat menciptakan suasana kehidupan perkotaan, misalnya bila lantai dasar digunakan sebagai retail dan komersial, maka fasade retail dan komersial yang transparan serta pedestrian yang aktif dapat menciptakan koridor yang menarik secara visual, sekaligus memperkuat aktivitas pada skala pedestrian.

## STUDI BANDING KASUS: TANJONG PAGAR, SINGAPURA

Kawasan ini termasuk dalam bagian dari kawasan *chinatown* di Kota Singapura yang ditetapkan sebagai kawasan konservasi oleh pemerintah Singapura pada tanggal 7 Juli 1989. Awalnya Tanjong Pagar merupakan kawasan pemukiman dan komersial yang dihuni ratusan penduduk berkebangsaan Cina dan India. Sebagian besar diantaranya berprofesi sebagai pekerja galangan kapal serta kaum buruh di sekitar dermaga pelabuhan kapal laut. Seiring dengan perkembangannya, kawasan tersebut semakin ramai ditempati oleh para pendatang, misalnya saudagar berkebangsaan Arab, yang sebagian besar berprofesi sebagai pedagang. Akibatnya, mulai timbul berbagai persoalan sosial dan pencemaran lingkungan. Hingga akhir abad ke-19, kawasan Tanjong Pagar terus berkembang, meskipun terlanjur dikenal sebagai kawasan yang marak akan kegiatan peredaran opium dan prostitusi.



Gbr. 3: Karakteristik bangunan *shophouses* di kawasan Tanjong Pagar, Singapura  
Sumber : [www.flickr.com](http://www.flickr.com), 2008

Kondisi tersebut mendorong pihak pemerintah Singapura untuk segera menetapkan kawasan ini sebagai kawasan yang dikonservasi pada akhir tahun 1980-an, dan memasukkannya ke dalam *Singapore's Government Conservation Plan*. Setelah proyek konservasi kawasan ini rampung diselesaikan pada pertengahan tahun 1990-an, banyak bangunan-bangunan rumah toko (*shophouses*) yang telah dikembalikan ke kondisi fisik semula.

Hampir 200 unit *shophouses* telah selesai direnovasi untuk mendukung konsep *adaptive reuse* berdasarkan upaya revitalisasi yang akan diterapkan di kawasan tersebut. Saat ini Tanjong Pagar telah berkembang menjadi salah satu '*fashionable district*' di Kota Singapura, yang hidup selama 24 jam, diisi oleh berbagai fungsi dan kegiatan dari *art and craft*, bisnis, bar, cafe, dan restoran. Hasilnya, kini kawasan tersebut menjadi salah satu kawasan di Kota Singapura yang kaya akan keragaman visual dari segi arsitektur. Kompleks bangunan bernilai sejarah tinggi yang dikombinasikan dengan masuknya bangunan-bangunan pencakar langit baru bergaya arsitektur modern, telah menciptakan suatu pencampuran yang unik dan menarik.

Salah satu tujuan dilakukannya revitalisasi di kawasan ini adalah untuk mendukung misi besar dari pemerintah Singapura dalam menciptakan kondisi kualitas fisik dan lingkungan kotanya agar lebih baik dan nyaman untuk dihuni, dan memperkuat posisi Singapura di era persaingan pasar global saat ini. Proyek revitalisasi kawasan Tanjong Pagar ini juga merupakan salah satu bagian dari '*Singapore Conservation Programme*' yang diprakarsai oleh pemerintah Singapura dan dikelola oleh *Singapore Urban*

*Redevelopment Authority* (URA). Prinsip dasar, kebijakan dan ketentuan upaya revitalisasinya juga mengacu kepada *Conservation Master Plan* (1989) yang dikeluarkan oleh URA Singapura. Beberapa langkah dan strategi yang diterapkan URA diantaranya adalah:

- Melakukan penataan ulang terhadap *zoning* dan *land-use* kawasan
- Mengembangkan konsep *fashionable district of singapore* yang berada di kawasan pusat kota (*chinatown*)
- Menerapkan konsep *adaptive reuse* untuk pelestarian bangunan-bangunan bersejarah
- Melakukan *in-fill development*

Proses rekonstruksi dan restorasi bangunan-bangunan yang telah hancur atau rusak di kawasan ini tidak terlalu sulit dilakukan karena kondisi fisik dari sebagian besar bangunan-bangunan tua yang ada masih dalam keadaan baik, dan masih dapat ditinggali. Penerapan konsep *adaptive reuse* bahkan telah berhasil merevitalisasi kembali *way of life* dari masyarakat tradisional Cina pada kawasan ini, yaitu untuk berdagang. Restorasi dalam konteks intervensi fisik bangunan, bukanlah satu-satunya aspek yang menjadi nilai penting dari keberhasilan revitalisasi kawasan ini, tetapi keberhasilan tersebut juga turut didukung oleh adanya beberapa aspek lain, seperti penetapan kebijakan *land use* kawasan, aksesibilitas, perbaikan infrastruktur, dan karakteristik fungsi penunjang perekonomian yang disuntikkan ke dalam kawasan.

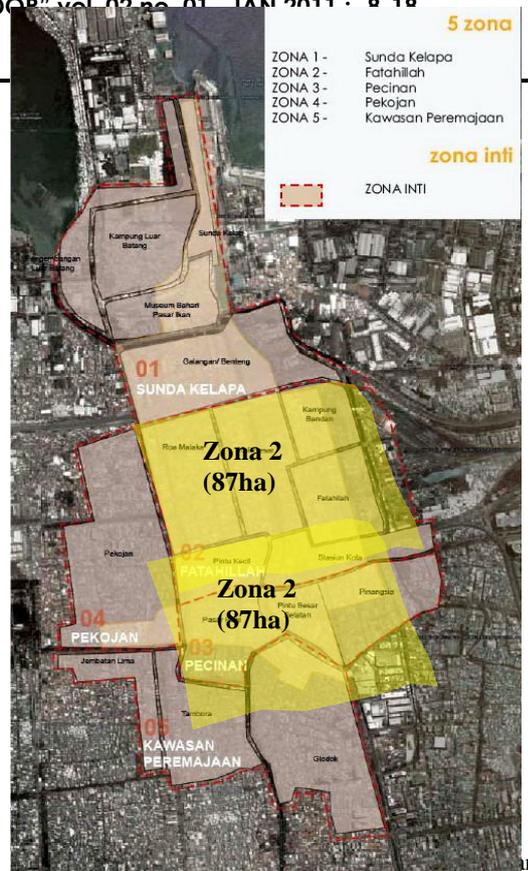
## **STUDI LAPANGAN : ZONA 2 (KAWASAN FATAHILLAH) KOTA TUA JAKARTA**

Kajian ini menitikberatkan studi lapangan pada Zona 2 (kawasan Fatahillah), karena berdasarkan kajian sejarah, sebagian besar dari kawasan Sunda Kelapa dan Zona 2 (kawasan Fatahillah) adalah cikal bakal Kota Tua, yaitu kota yang pada masa kolonial berada di dalam dinding benteng, yang ditinggali sebagian besar oleh bangsa Belanda. Beberapa bagian kawasan serta beberapa bangunan pada kawasan ini juga telah mengalami perbaikan kualitas fisik dan telah menerapkan usaha-usaha revitalisasi.

Pada masa penjajahan Belanda sampai abad ke-19, daerah ini merupakan bagian Selatan dari kawasan di dalam dinding kota yang dibatasi oleh Sungai Ciliwung di sisi Timur, Sungai Krukut (Jelakeng) di sisi Barat, Jalan Jembatan Batu dan Jalan Asemka di Sisi Selatan, serta kawasan pasar ikan di sisi Utara. Di masa-masa akhir kolonial Belanda, kawasan ini berperan sebagai pusat bisnis (CBD) kota Batavia dengan konsentrasi kegiatan perdagangan dan jasa di sepanjang Sungai Kali Besar, dan pemerintahan disekitar Taman Fatahillah. Jalan dan sungai/kanal membentuk blok-blok berupa *grid* kota dengan 2 (dua) taman/plaza yaitu Taman Fatahillah yang menjadi pusat kegiatan publik dan Taman Beos yang dikelilingi oleh kantor-kantor besar dan stasiun kereta api. Di sepanjang Kali Besar terdapat kantor perusahaan dagang dan pelayaran. Blok-blok di belakang Kali besar ditempati oleh hunian dan bangunan pergudangan (*Guidelines Kota Tua*, Dinas Kebudayaan & Permuseuman Provinsi DKI Jakarta, 2007). Luas wilayah zona 2 (kawasan Fatahillah) menurut Dinas Tata Kota adalah sekitar 87 ha (lihat gambar 4). Pada kawasan tersebut terdapat tipe bangunan yang berbeda-beda, misalnya jika dilihat dari dimensinya, maka dapat dibedakan atas 3 (tiga) tipe, yaitu: Bangunan besar yang berdiri sendiri pada satu blok kota atau lebih dari setengah blok kota, bangunan di kavling pojok, dan bangunan-bangunan deret yang membentuk satu blok kota.

Jika dibedakan menurut masyarakat dan zamannya, dapat diidentifikasi 4 (empat) tipologi langgam bangunan, yaitu: Bangunan kolonial Eropa (*colonial indische*, neo-klasik eropa, *art deco*, dan *art nouveau*), bangunan masyarakat Cina (gaya cina selatan dan campuran dengan gaya kolonial Eropa), bangunan masyarakat pribumi, dan bangunan modern Indonesia (*international style*). Keunikan bangunan-bangunan ini jika dilihat dari teori perancangan kota, beberapa diantaranya telah menerapkan konsep *perimeter block* dan *build to line* atau sempadan nol, yang saat ini masih menjadi tren dalam konsep perancangan kota.

Rencana revitalisasi pada zona 2 (kawasan Fatahillah) diarahkan sebagai kawasan *living heritage*, yaitu sebagai kawasan yang diproyeksikan menjadi salah satu tempat kegiatan utama skala kota bagi warga DKI



pembagian zona-zona yang ada di dalamnya.  
 Sumber : diolah dari Rencana Induk Kota Tua Jakarta, Dinas Tata Kota DKI Jakarta, 2007.

Jakarta dan sekitarnya untuk berekreasi, berbudaya, bertinggal, dan bekerja dengan tetap menjaga kelestarian sebagai kawasan cagar budaya. Berdasarkan beberapa kriteria yang ada di Peraturan Daerah No.5 tahun 1999, Zona 2 kawasan cagar budaya Kota Tua dibagi menjadi 3 (tiga) golongan yaitu:

1. Lingkungan Golongan I, di sekitar Taman Fatahillah dan Jalan Cengkeh.
2. Lingkungan Golongan II, di sepanjang Kali Besar, Jalan Pintu Besar Utara, dan sekitar Taman Beos.
3. Lingkungan Golongan III, di luar Golongan I dan II, area di sekitar Sungai Ciliwung di sisi Timur dan area sekitar Sungai Krukut (Jelateng) di sisi Barat.

Seperti yang telah tercantum dalam *Guidelines Kota Tua* (2007), peruntukan lahan pada zona 2 (kawasan Fatahillah) adalah sebagai berikut: Taman Fatahillah sebagai ruang terbuka aktif di titik pusat zona 2, diwujudkan melalui peningkatan kegiatan publik, terutama dalam skala kota yang bersifat tidak permanen, baik yang terjadwal maupun insidental. Jalan

Cengkeh dikembalikan wujud fisiknya seperti masa lalu dan diperuntukkan sebagai ruang kota linier yang menghubungkan Taman Fatahillah dengan area bekas Kastil Batavia. Jalan Pintu Besar Utara dimanfaatkan sebagai *shopping street*, dimana lantai dasar bangunan-bangunan di sisi Baratnya terdiri atas toko/*retail*, restoran/*café*, dan galeri. Taman Stasiun Beos diperuntukkan sebagai taman terbuka dan tempat pemberhentian *busway*. Ruang terbuka di sepanjang sisi Kali Besar, diperuntukkan sebagai ruang terbuka aktif dalam bentuk restoran tepi air (*waterfront restaurant row*), kaki lima tepi air (*waterfront food stalls*), *esplanade* dan *shopping street*.

Peruntukan makro kawasan pada zona 2 (kawasan Fatahillah) adalah untuk kegiatan campuran dan seni budaya. Kegiatan campuran yang diperkenankan untuk lingkungan cagar budaya golongan I dan II adalah hunian terbatas seperti hotel maupun *service apartment* serta komersial/jasa/*retail* yang bercampur dengan fungsi budaya, sedangkan kegiatan campuran yang diperkenankan untuk lingkungan cagar budaya golongan III adalah hunian untuk masyarakat golongan menengah ke atas yang bercampur dengan fungsi komersial/kantor/jasa dan pendidikan terbatas. Kegiatan-kegiatan *retail*, jasa, komersial yang tidak diperbolehkan di lingkungan cagar budaya golongan I dan II adalah toko bahan bangunan dan pusat kesehatan. Kegiatan kantor juga tidak diperbolehkan, kecuali jika letaknya di lantai atas. Rumah/panti jompo, supermarket, tidak diperkenankan kecuali bila letaknya tidak berada di bagian depan bangunan. Dilarang mengadakan tempat hiburan yang bertentangan dengan nilai-nilai susila, antara lain tempat perjudian dan pelacuran. Kegiatan-kegiatan yang menimbulkan polusi tidak diperbolehkan, misalnya bengkel mobil, pompa bensin, percetakan, segala jenis industri (kecuali industri rumah berskala kecil), pergudangan dan pengemasan barang (kecuali bila merupakan bagian dari kegiatan utama yang diizinkan), juga tempat ibadah (kecuali yang telah mendapatkan izin).

Selain peruntukan secara makro pada kawasan, dalam *Guidelines Kota Tua* (2007) juga telah diatur peruntukan secara mikro pada bangunan, yaitu antara lain : Pemanfaatan lantai dasar pada

lingkungan cagar budaya golongan I dan II diutamakan untuk fungsi/kegiatan yang berhubungan langsung dengan ruang publik, antara lain : restoran, toko/*retail*, galeri, tempat hiburan, *lobby* bangunan, *entrance hall*, dan sejenisnya.



Gbr. 5: Skema peruntukan Mikro pada bangunan  
Sumber: *Guidelines Kota Tua*, Dinas Kebudayaan & Permuseuman Provinsi DKI Jakarta, 2007.

Pemanfaatan lantai atas di lingkungan cagar budaya golongan I diperbolehkan untuk kegiatan-kegiatan yang bersifat publik serta dapat diakses oleh umum, seperti museum, galeri, fasilitas pendidikan dan budaya, perkantoran, hotel, dan hunian terbatas. Pemanfaatan bagian belakang lantai dasar bangunan di lingkungan cagar budaya golongan I untuk kegiatan-kegiatan yang bersifat publik serta dapat diakses oleh umum, seperti museum, galeri, fasilitas pendidikan dan budaya, perkantoran, hotel, dan hunian terbatas. Pemanfaatan lantai atas di lingkungan cagar budaya golongan II untuk kegiatan-kegiatan yang bersifat semi-publik antara lain : museum, galeri, fasilitas pendidikan dan budaya, perkantoran, hotel, hunian terbatas, dan unit-unit apartemen. Sedangkan pemanfaatan lantai atas di lingkungan cagar budaya golongan III untuk kegiatan-kegiatan yang bersifat semi-publik dan privat, seperti hunian, perkantoran, dan pendidikan.

Meskipun arahan perencanaan dan pengembangan kawasan Kota Tua Jakarta seperti yang terdapat dalam *guidelines Kota Tua* (2007) telah terdeskripsi dan terkonsep dengan sangat baik, namun berdasarkan pengamatan lapangan, belum ada implementasi secara nyata. Usaha pelestarian pada kawasan Kota Tua Jakarta belum dapat dikatakan berhasil sesuai dengan yang direncanakan.

## EVALUASI DAN DISKUSI

Cohen (1999) menyatakan bahwa sebuah kawasan bersejarah yang terdiri dari bangunan-bangunan, infrastruktur, ruang terbuka, dan jalan-jalan yang merepresentasikan periode berbeda-beda, menciptakan variasi budaya dan lapisan-lapisan kehidupan pada skala *urban*. Seiring berlalunya waktu, karakter *urban* tersebut semakin berkurang dan tidak dapat memberikan kualitas seperti pada masanya, sedangkan kualitas tersebut juga tidak dapat diberikan oleh kota-kota baru pada wilayah *urban* ataupun *sub-urban* saat ini.

Gejala penurunan kualitas fisik dapat mudah diamati pada kawasan Kota Tua Jakarta, karena sebagai bagian dari perjalanan sejarah (pusat kegiatan perekonomian dan sosial budaya), kawasan tersebut umumnya berada dalam tekanan-tekanan pembangunan. Berkurangnya kinerja bangunan atau tempat, terjadi ketika timbul adanya ketidakcocokan atau ketidaksesuaian antara kemampuan tempat atau bangunan dengan kebutuhan-kebutuhan masa kini.



Gbr. 6: Kondisi interior salah satu bangunan terabaikan di sebelah El Gato Bar, kawasan Kota Tua Jakarta.  
Sumber : dokumentasi pribadi, April 2008.

Menurut Martokusumo (2006), dimensi penurunan kinerja sebuah kawasan kota dapat mencakup hal-hal sebagai berikut, yaitu: struktur/fisik, fungsi, citra, aspek legal dan institusi/kelembagaan, lokasi, serta finansial/ekonomi. Pada kawasan Kota Tua Jakarta, semua dimensi penurunan kinerja kawasan seperti tersebut diatas dapat ditemukan. Hal ini dapat dilihat dari kondisi bangunan-bangunan tua yang terabaikan, perubahan fungsi bangunan yang tidak semestinya, dan cenderung mendorong aktivitas yang sangat merugikan

serta melemahkan identitas kawasan sebagai sebuah kawasan bersejarah.

Suatu hal yang sudah lazim, bahwa properti yang terabaikan memunculkan vandalisme, tuna wisma, dan aktivitas merugikan lainnya, sehingga menurunkan nilai jual properti, pajak, dan menjauhkan investasi di dalam kawasan (Steve Chambers dalam *Star Ledger*, 25 Januari 2004). Hal ini menyebabkan pemerintah menghentikan layanan terhadap fasilitas publik karena kawasan tersebut sedikit sekali menghasilkan pajak, atau bahkan sama sekali tidak ada.

Penurunan kualitas lingkungan pada kawasan yang diabaikan dapat terjadi dalam kurun waktu sangat singkat. Beberapa bangunan yang diabaikan, dapat menjadi pemicu penyebaran secara transisional pada sebuah lingkungan. Penduduk lokal mulai merasa tidak nyaman, sehingga pemilik properti dan *developer* juga enggan berinvestasi. Siklus seperti ini terus berlanjut pada setiap wilayah, sehingga pada saat tertentu, kawasan tersebut menjadi sama sekali kosong dan mulai ditinggalkan. Fenomena ini disebut sebagai *broken window theory*, yang dicetuskan oleh ahli kebijakan publik, yaitu George L. Kelling dan James Q. Wilson (1999). Mereka menyatakan bahwa "jika sebuah jendela pada suatu bangunan telah rusak dan dibiarkan tidak diperbaiki, maka semua jendela pada bangunan itu akan ikut rusak". Properti yang dibiarkan tidak terawat dan dibiarkan terabaikan dalam kondisi seperti itu, mengindikasikan komunitas pada kawasan tersebut telah kehilangan rasa kepedulian. Tidak dapat dipungkiri, bahwa hal demikian telah terjadi pada kawasan Kota Tua Jakarta.

Berbagai usaha revitalisasi telah dilakukan pemerintah DKI Jakarta untuk memperbaiki kondisi tersebut. Salah satunya adalah berusaha memberi fungsi baru dengan memanfaatkan struktur yang lama pada beberapa bangunan yang dikelola oleh pemerintah, misalnya Museum Fatahillah, Museum Seni Rupa dan Keramik, dan Museum Wayang. Selain itu, terdapat juga beberapa bangunan yang menerapkan pendekatan yang sama, namun dengan memberi fungsi yang lebih bersifat komersial dan dikelola oleh swasta. Meskipun secara fisik terlihat lebih baik dan mampu mendatangkan orang-orang dengan berbagai

tujuan, mulai dari sekedar bersantai, jalan-jalan, bermain, belajar menggambar, hingga tujuan yang lebih komersial, misalnya pemotretan dan pengambilan *video* untuk iklan (*video clip*). Namun pada malam hari, ketika semua kegiatan telah selesai, maka suasana menjadi sama sekali berbeda. Tidak ada kehidupan perkotaan dengan segala aktivitasnya yang dinamis, hanya beberapa kegiatan kecil yang bersifat temporer dan statis pada lokasi tertentu.

Isu inilah yang seharusnya menjadi perhatian utama pelestarian kawasan Kota Tua Jakarta. Pada kawasan yang telah mulai ditinggalkan dan diabaikan, penduduk tidak akan mau tinggal, berinteraksi dan beraktivitas karena merasa tidak mendapat jaminan keamanan, keselamatan atau kenyamanan. Aktivitas ekonomi tidak berkembang dengan baik karena pemilik modal enggan berinvestasi. Pemerintah kesulitan mengelola kawasan karena harus menanggung beban biaya pemeliharaan infrastruktur yang besar, sedangkan penerimaan pajak sangat kecil. Pendekatan pelestarian melalui *adaptive reuse* harus mempertimbangkan adanya keragaman fungsi-fungsi, misalnya menyuntikkan fungsi hunian pada fungsi perdagangan dan perkantoran. Usaha ini dapat memperpanjang rentang aktif kawasan dan menciptakan interaksi warga yang dinamis, sehingga kehidupan perkotaan di kawasan Kota Tua Jakarta dapat kembali terwujud.

## **KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

Keberhasilan upaya revitalisasi yang dilakukan pada sebuah kawasan bersejarah tidak hanya ditentukan oleh adanya upaya dan strategi perbaikan fisik kawasan dan bangunan-bangunan bersejarahnya saja, tetapi lebih ditentukan oleh adanya strategi penerapan aktivitas ekonomi yang akan dikembangkan pada kawasan tersebut, serta peran pihak pemerintah sebagai pemegang kebijakan dalam pembangunan kota. Hasil akhir dari upaya revitalisasi yang dilakukan pada sebuah kawasan bersejarah tidak hanya berupa terlahirnya kembali identitas dan kondisi fisik kawasan dan bangunan bersejarahnya saja, tetapi lebih kepada terciptanya suatu kondisi keberlanjutan dari keberadaan aspek sosial,

budaya, dan lingkungan dari kawasan tersebut. Melalui hasil kajian literatur dan studi banding kasus, didapat beberapa isu penting dalam keberhasilan strategi revitalisasi dalam konteks kawasan, khususnya melalui pendekatan pelestarian dengan *adaptive reuse* diantaranya yaitu:

1. *Adaptive reuse* bukan sekedar mengembalikan tampilan fisik dan signifikansi arsitektur semata, melainkan berusaha menghormati dan menghargai sejarah, arsitektur serta struktur bangunan lama dengan cara memasukkan fungsi baru yang lebih tepat dan bermanfaat.
2. Rehabilitasi atau konversi bangunan secara individu tidak akan memberikan perbedaan yang signifikan terhadap pertambahan nilai ekonomi sebuah kawasan.
3. Peran pemerintah dan pengelola kawasan Kota Tua Jakarta harus lebih inovatif dalam menentukan kebijakan pengembangan, juga peran pemilik properti/bangunan di dalam kawasan yang lebih aktif untuk mengelola asetnya.
4. Konsep *adaptive reuse* berhubungan erat dengan aktivitas ekonomi, sehingga fungsi-fungsi baru harus dapat mengakomodasi kepentingan-kepentingan komersial untuk mendapatkan keuntungan (*profit*), tanpa meninggalkan kepentingan bagi publik (*benefit*).
5. Penerapan *adaptive-reuse* pada bangunan-bangunan eksisting dapat dilakukan dengan pendekatan *mixed-use*, yaitu mencampur fungsi hunian dengan fungsi-fungsi lain misalnya komersial, perkantoran, dan jasa, seperti yang telah dilakukan pada kawasan Tanjong Pagar.
6. Arah pengembangan kawasan yang tertuang dalam *Guidelines* Kota Tua (2007) telah mengakomodasi konsep *mixed-use*, baik dalam skala makro maupun mikro, sehingga ada kesempatan untuk memperbaiki dan mengembalikan kehidupan serta identitas kawasan Kota Tua Jakarta dengan konsep ini. Namun, diperlukan kerjasama aktif dari *public sector* (pemerintah) untuk mendukung pembangunan infrastruktur dan *private sector* (swasta) untuk menggerakkan aktivitas ekonomi.

## DAFTAR PUSTAKA

- Austin, Ricard L. (1988). *Adaptive Reuse : Issues & Case Studies in Building Preservation*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Bookout, Lloyd W. Jr.(1990). *Residential Development Handbook*. Second Edition. Washington, D.C.: Urban Land Institute
- Cohen, Nahoum. (1999). *Urban Conservation*. Cambridge: MIT Press.
- Dinas Kebudayaan & Permuseuman Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta. (2007). *Sejarah Kota Tua*, Jakarta: Jakarta Culture & Heritage.
- Dinas Kebudayaan & Permuseuman Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta. (2007). *Guidelines Kota Tua*, Jakarta: Jakarta Culture & Heritage.
- Grant, Jill. ( 2002). Mixed-use in Theory and Practice. *APA Journal*. Vol. 68, No. 1, 71-84.
- Llewelyn-Davies. (2000). *Urban Design Compendium*, London: English Partnership.
- Martokusumo, Widjaja. (2006). Revitalisasi dan Rancang Kota. Beberapa Catatan dan Konsep Penataan Kawasan Kota Berkelanjutan, *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota ITB*, Vol.17, No. 3, 31-45.
- Tiesdell, Steven., dkk. (1996), *Revitalizing Historic Urban Quarters*, Oxford, London: Architectural Press.
- Wilson, James Q dan Kelling, George L. (1989, February). *Making Neighborhoods Safe*, Atlantic Monthly.
- Witherspoon, Robert E., et al. (1976). *Mixed-use Development: New Ways of Land Use*. Washington D.C.: Urban Land Institute

---

## PUSAT RISET DAN REKREASI HORTIKULTURA KWALA BEKALA SUSTAINABLE ARCHITECTURE

**Novi Rahmadhani**

Mahasiswa Fakultas Teknik, Departemen Arsitektur USU  
Email: nrahmadhani@yahoo.com

**Abstrak.** Bangunan Pusat Riset dan Rekreasi Hortikultura Kwala Bekala memiliki fungsi riset tanaman hortikultura dan agroedutourism di kompleks Universitas Sumatera Utara (USU) Kwala Bekala dengan sistem pertanian vertikal (*vertical farming*) sebagai fokus riset utama. Desain bangunan menerapkan *Sustainable Architecture*, sehingga diharapkan bangunan ini nantinya akan dapat mengaplikasikan aspek sosial, ekonomi dan lingkungan yang berkelanjutan.

**Kata kunci:** pusat riset, agroedutourism, hortikultura, *vertical farming*, *sustainable architecture*

### PENDAHULUAN

Fokus riset pertanian vertikal (*vertical farm*) pada bangunan ini dilatarbelkangi oleh isu krisis pangan global yang diprediksi akan terjadi akibat semakin bertambahnya jumlah penduduk dunia yang mengakibatkan alih konversi lahan pertanian. Hal ini mengakibatkan semakin sedikitnya lahan pertanian karena digunakan untuk membangun permukiman dan tempat tinggal yang cukup.

Fungsi riset ini dipadukan juga dengan fungsi pariwisata, sehingga teknologi baru pertanian tanaman hortikultura yang ada dapat dipublikasikan dan dipelajari oleh masyarakat umum dan pelaku edukasi yang berkunjung.

Karena penerapan *pertanian vertikal* pada bangunan, akan terdapat masa-masa panen pangan. Supermarket dijadikan tempat untuk mewadahi penjualan hasil panen dari bangunan ini.

Penerapan *Sustainable Architecture* pada bangunan, selain dengan fungsinya yang berkelanjutan, diaplikasikan juga dengan menggunakan teknologi penghasil energi mandiri, mendaur ulang sisa hasil pertanian /

limbah bangunan sehingga dapat digunakan kembali untuk kebutuhan bangunan, Memanfaatkan potensi sekitar yang ada, yaitu kotoran hewan dari peternakan yang ada di kompleks USU Kwala Bekala, dan diharapkan kemandirian bangunan terhadap produksi energi dapat meminimalisir biaya operasional bangunan.

Isu krisis lahan pertanian di Indonesia, khususnya untuk kawasan Sumatera Utara sendiri mulai dapat dilihat tanda-tandanya dari data berikut (Badan Pusat Statistik Medan, 2007).

1. Jumlah kebutuhan penduduk yang semakin meningkat seiring bertambahnya jumlah populasi
2. Konversi lahan
3. Menurunnya tingkat kesuburan lahan

Menurut Sundu (2008), “lahan subur di Indonesia menyusut 2,5 ha per jam dengan penambahan penduduk 4 orang per menit, dibandingkan di dunia 8 ha per jam dengan penambahan penduduk 24 orang per menit.”

Tabel 1. Proyeksi Pangan di Indonesia Versi Deptan RI

Uraian	2008	2009	2010	2011	2012
Jumlah penduduk (juta jiwa)	227,8	230,9	234	237	240
Kebutuhan (juta ton)					
-beras	32,6	33,1	33,5	33,9	34,4
-jagung	15,7	15,9	16,1	16,4	16,6
-kedelai	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4
-gula	3,8	3,8	3,9	3,9	4,0
Produksi (juta ton)					
-beras	36,8	36,9	37,1	37,2	37,4
-jagung	13,8	14,2	14,7	15,3	15,8
-kedelai	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7
-gula	2,3	2,4	2,4	2,5	2,6
Benih dan cadangan (juta ton)					
-beras	4,4	4,4	4,5	4,5	4,5
-jagung	1,4	1,4	1,5	1,5	1,6
-kedelai	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
-gula	-	-	-	-	0,001

Tabel 2. Perubahan-perubahan Lahan Padi di Indonesia, 1999-2002

Wilayah	Luas lahan tetap untuk padi, tahun 1999 (juta ha)	Luas lahan pertanian yang hilang (000 ha)	Luas lahan baru untuk pertanian (000 ha)	Luas lahan konversi (000 ha)	% konversi
Jawa	3,38	167,2	18,1	-149,1	4,42
Luar Jawa	4,73	396,0	121,3	-274,7	5,81
(Sumatera)	(2,17)	(235,4)	-	-	-
(Bali & NTT)	(0,6)	(13,8)	-	-	-
(Kalimantan)	(1,07)	(105,0)	-	-	-
(Sulawesi, Maluku & Papua)	(0,9)	(35,8)	-	-	-
Indonesia	8,11	563,2	139,3	-423,9	5,23

Karena permasalahan-permasalahan tersebut, dibutuhkan teknologi dan inovasi pada sistem pertanian sebagai solusi dari permasalahan yg akan datang. Teknologi terbaru dalam mengatasi masalah ini telah ditawarkan secara global sebagai pertanian vertikal.

Untuk kawasan Sumatera Utara dengan luas lahan yang masih memungkinkan untuk pertanian secara horizontal untuk saat ini, dibutuhkan lembaga untuk meneliti dan meriset setiap kemungkinan untuk dijadikan tindakan preventif.

#### TUJUAN PROYEK

- Diharapkan mampu menjadi ikon dari kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi USU
- Menjadi wadah aktivitas keilmuan USU
- Merancang bangunan dengan sistem hemat energi dan berkelanjutan

- Diharapkan dapat memberikan sumbangsih terhadap industri Sumatera Utara
- Dapat menjadi area rekreasi keilmuan yang dapat diakses oleh masyarakat umum

#### ARSITEKTUR BERKELANJUTAN (SUSTAINABLE ARCHITECTURE) SEBAGAI ACUAN PERANCANGAN

Rocky Mountain Institute mengeluarkan 5 elemen desain *sustainable*:

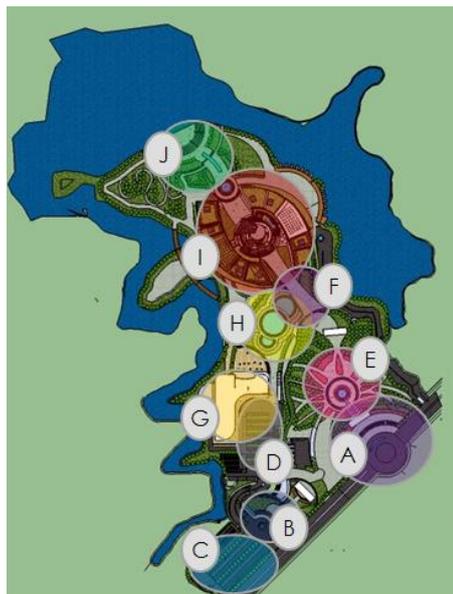
1. Desain yang "penuh dan pekat" di awal
2. Tidak memiliki *style* tertentu, tidak memiliki batasan bentuk
3. Berbiaya cukup besar pada awal pembangunan
4. Desain yang terintegrasi
5. Meminimalisir konsumsi energi dan bahkan menghasilkan energinya sendiri.

Prinsip dari desain bangunan yang sustain (berkelanjutan) antara lain:

- Paham akan tempat (*Understanding place*)

- Terhubung dengan alam (*Connecting with nature*)
- Selaras dengan proses alami (*Understanding natural processes*)
- Selaras dengan pengaruh lingkungan sekitar (*Understanding environmental impact*)
- Mencakup proses desain yang kreatif (*Embracing co-creative design processes*)
- Selaras dengan penduduk sekitar (*Understanding people*)

### KONSEP TAPAK



Gambar 1. Zoning pada ground plan  
Sumber: penulis

*Entrance* utama (A) berada pada jalan besar dan diperuntukkan untuk pedestrian dan para pengunjung yang menggunakan bus *shuttle* atau pengunjung yang hanya diturunkan dari kendaraan pribadi.

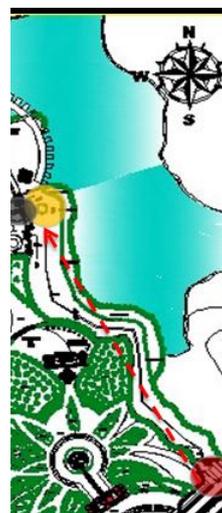
*Entrance* sekunder (B) diperuntukkan untuk pengunjung yang parkir dengan menggunakan kendaraan pribadi. Terdapat area *drop off* untuk menurunkan pengunjung.

*Entrance* bagi ilmuwan dan pelaku edukasi terpisah dan berada pada bagian kanan kawasan.

Area Parkir (C) diperuntukkan untuk parkir kendaraan pribadi pengunjung agroedutourism.



Gambar 2. Lokasi *entrance* pada ground plan  
Sumber: penulis



Gambar 3. Lokasi *entrance* untuk researcher  
Sumber: penulis

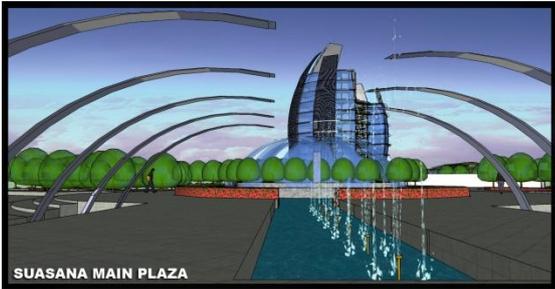
Area Parkir (D) merupakan area parkir untuk pengunjung supermarket.

Area Plaza (E) merupakan area taman bunga dan kebun tanaman pangan dengan sistem pertanian vernakular. Pada area ini



Gambar 4. Suasana area parkir supermarket  
Sumber: Penulis

poin pertama dimulainya agroedutourism. Disediakan pula mini bus untuk berkeliling pada area tapak.



Gambar 5. Suasana main plaza  
Sumber: penulis



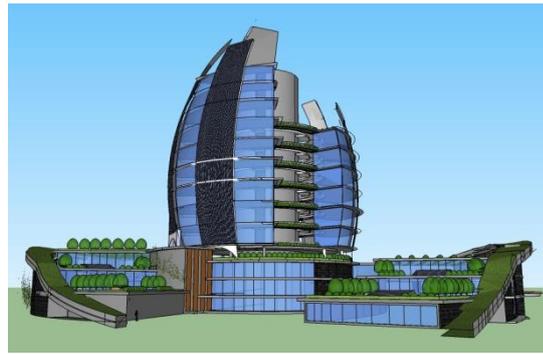
Gambar 6. Suasana jembatan  
Sumber: penulis

Jembatan penyebrangan (F) merupakan jembatan penghubung yang difungsikan untuk menghubungkan area tapak langsung ke bangunan. Jembatan ini diaplikasikan karena terdapat perbedaan kontur  $\pm 6$  meter.

Bangunan Supermarket (G) merupakan wadah untuk menjual hasil panen tanaman pangan. Kelebihan dari hasil tanaman pangan tersebut adalah hasil yang organik karena meminimalisir penggunaan zat-zat kimia dalam perawatan tanaman pada bangunan.



Gambar 7. Suasana kolam pembelajaran  
Sumber: penulis



Gambar 8. Bentuk Massa Utama  
Sumber: penulis



Gambar 9. Suasana Ampiteater  
Sumber: penulis

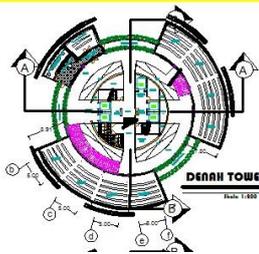
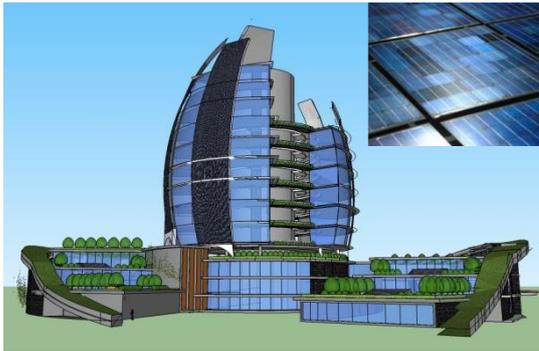
Kolam pembelajaran (H) merupakan kolam dengan sistem perawatan tanaman dengan bantuan ikan (*fish culture*). Disini juga dijadikan *gathering spot*, di mana pengunjung yang ada juga dapat berekreasi dan belajar.

Bangunan Utama (I), bangunan utama berisi fungsi riset, wisata dan pertanian vertikal.

Ampiteater (J), merupakan area berkumpul yang menghadap langsung ke danau. Pada area ini dapat dijadikan tempat untuk *event-event* tertentu dan tempat pembelajaran publik.

## PENERAPAN KONSEP *SUSTAINABLE* PADA BANGUNAN

1. Penggunaan *photovoltaic* dengan sistem berselang seling untuk mendapatkan cahaya alami yang cukup ke dalam bangunan dan mendapatkan panas matahari untuk diubah menjadi energi listrik.



Gambar 10.  
*Photovoltaic*  
pada bangunan  
Sumber:  
penulis



Gambar 11. Letak *photovoltaic* pada podium

Pada bagian podium juga terdapat panel photovoltaic untuk memproduksi energi listrik bagi kebutuhan pada tiap lantainya.

2. Konsep pencahayaan memaksimalkan cahaya alami untuk masuk kedalam bangunan. Bukaannya pada sisi timur dan barat diberikan *buffer* berupa pepohonan pada area tapak.

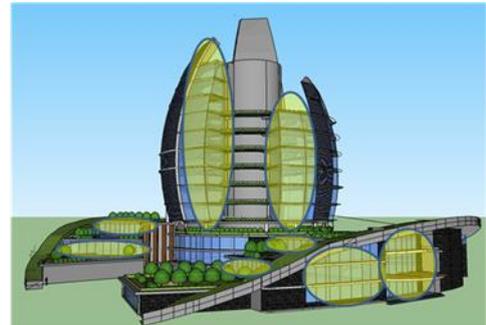
Massa podium yang bertingkat juga dibuat untuk memaksimalkan terdapatnya bukaan pada tiap lantai.

Bukaan pada bagian *tower* juga dimaksimalkan untuk mendapatkan cahaya yang cukup untuk fotosintesis tanaman yang ada di dalamnya.

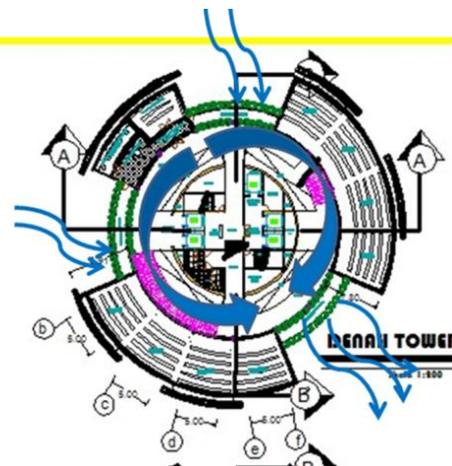
3. Konsep pengkondisian udara dimaksimalkan secara alami. Pada bagian podium, pengkondisian udara buatan hanya terdapat pada ruang-ruang lab, sedangkan untuk bagian tower hanya

terdapat pada zona hidroponik tanaman saja.

Pada bagian koridor dan sirkulasi pada tower menggunakan pengkondisian udara alami dengan suasana yang terbuka.

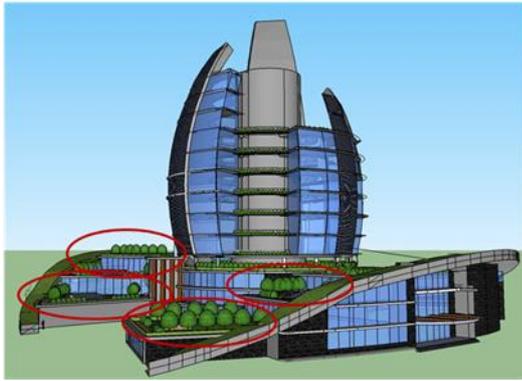


Gambar 12. Letak bukaan pada bangunan  
Sumber: penulis



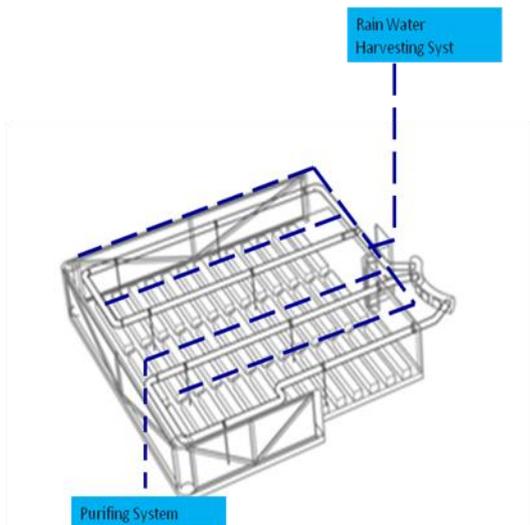
Gambar 13. Pengkondisian udara pada area sirkulasi  
Sumber: penulis

4. Penggunaan *Roof garden* dimaksimalkan pula dengan desain massa podium yang bertingkat. Hal ini dimaksudkan untuk menghasilkan kondisi udara yang sejuk didalam bangunan dan menjadikan tumbuhan sebagai citra dari bangunan ini.
5. Sistem sanitasi pada bangunan mengaplikasikan sistem *bioswale* (penampungan air hujan). Bak



Gambar 14. Lokasi *roof garden*  
Sumber: penulis

penampungan air terdapat pada bagian *roof top*, air hujan yang ditampung pada bak penampungan air tersebut disalurkan ke *solution tank* (tanki dengan nutrisi untuk tanaman), dialirkan ke setiap *hydroponic shelf* pada tiap lantai tower, lalu diolah kembali menjadi air bersih di bagian basement dan dialirkan ke *ground water tank* dan dipompa kembali ke bagian *roof top*.



Gambar 15. Sistem sanitasi pada *hydroponic shelf*  
Sumber: penulis

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Medan (2007) *Medan Dalam Angka*
- De Chiara. Joseph, and John Calender.1981. *Time Saver Standart for Building Types*. Mcgraw Hill Book Company.New York.
- Frick, Heinz., dan Pujo. L. S., 2007, *Ilmu Konstruksi Perlengkapan dan Utilitas Bangunan 2*, Penerbit Kanisius, Yogyakarta
- Frick, Heinz., dan Tri Hesti M., 2006, *Arsitektur Ekologis*, Penerbit Kanisius, Yogyakarta
- Guiding Principles of Sustainable Design (1993),
- [www.verticalfarm.com](http://www.verticalfarm.com)
- [www.kwalabekala.usu.ac.id](http://www.kwalabekala.usu.ac.id)

# ARSITEKTUR INDONESIA, ANTARA TIMUR DAN BARAT

**N. Vinky Rahman**

Magister Teknik Arsitektur Universitas Sumatera Utara

**Abstract.** In the late 1980s, appear interesting phenomenon in Indonesia, and its tracks are still visible to this day, that is when, where many region are trying to revive its traditional architecture. Many modern buildings are found which are not rooted in local culture makes the loss of region "identity". In Central Java, the "Jogio" roof become an idol, found not only in its original context as the roof of the pavilion, but also as a roof on the building height, banks, government offices, police stations, even billboards. The same was found in West Sumatra with the "Roof of Rumah Gadang". In Medan (city of multi-ethnic), met ornaments that represent the representation of local culture (Melayu and Tapanuli) embedded (built later) as the gate canopy, or roof of the addition of modern buildings that already exist. What is this phenomenon?, Whether this form of identity obscurity Indonesia's current architecture, or a form of traditional Eastern architecture transformation into a modern Western.

## PENDAHULUAN

Bila kita coba menelaah penerapan arsitektur atap tradisional pada gedung modern, terlihat agak naif, namun fenomena tersebut menunjukkan adanya kesadaran akan sejarah dalam era modern ini, sekaligus menunjukkan cara pandang sebagian masyarakat kita akan sejarahnya, dalam hal ini arsitektur tradisional.



Hotel Danau Toba – Medan (atap Bolon) (sumber: <a href="http://www.pemkomedan.go.id/en/hotel.php">http://www.pemkomedan.go.id/en/hotel.php</a> )	Bank Mandiri – Padang (atap Rumah Gadang) (sumber: <a href="http://www.lickr.com/photos">http://www.lickr.com/photos</a> )	Bank Bukopin – Solo (atap Rumah Joglo) (sumber: <a href="http://www.skyscrapercity.com">http://www.skyscrapercity.com</a> )
--	--	---

## PERADABAN TIMUR DAN ARSITEKTUR TRADISIONAL INDONESIA

Hampir tidak ditemukan batasan yang benar-benar jelas antara peradaban Timur dan Barat. Kalau memakai terminologi keyakinan bahwa agama-agama besar adalah bertujuan untuk menyatukan seluruh umat manusia, maka tempat turunnya agama-agama itu (di sekitar daerah Arab dan Mesopotamia) merupakan pertengahan antara kedua jenis peradaban yang



Mesopotamia (sekarang Irak) (sumber : <http://pusatwawasan.blogspot.com>)

disepakati tersebut, yaitu peradaban Barat ada di sebelah Barat Arab dan Mesopotamia, sedangkan peradaban Timur di sisi lainnya. Kondisi iklim dan geografis yang berbeda membuat cara berpikir yang berbeda pula, yang pada akhirnya membentuk perilaku, norma, bahkan bentuk arsitektur yang berbeda pula.

Terdapat hal pokok yang dapat merepresentasikan perbedaan antara peradaban Barat dan Timur. Peradaban Barat sifatnya cenderung lebih **eksoteris** (bersifat umum, lebih terbuka dan publik), memandang segala sesuatu harus terjelaskan (secara nalar yang mengakibatkan cara pandang yang empiris (berdasar pengalaman), rasionalis (akal sehat), dan naturalis (satu matra, kasat mata). Berbeda halnya dengan orang Timur, peradaban Timur sifatnya lebih **esoteris** (bersifat pribadi dan tertutup), memandang segala sesuatu tanpa perlu terjelaskan, yang lebih penting adalah maknanya. Hal tersebut mengakibatkan cara berpikir yang intuitif dan cenderung emosional. Perbedaan budaya ini juga teraplikasikan dalam karya arsitektur yang dihasilkan.

Dalam arsitektur, para ahli membedakan cara pandang antara arsitektur barat dan arsitektur timur dalam beberapa pemahaman antara lain:

- Arsitektur Barat bersifat sangat 'material' sementara arsitektur di Timur sangat 'spritual'
- Arsitektur Barat cenderung lebih mementingkan "objek" dan tata cara membangun, sementara di Timur, desain lebih memandang proses dan nilai-nilai yang dikaitkan dengan hubungan yang lebih luas. (sosial dan spritual)
- Arsitektur Barat 'mengatasi' alam, sementara arsitektur Timur, menekankan pada 'keharmonisan' antara: manusia dan masyarakat, manusia dan alam (lingkungannya) dan manusia dengan Tuhan.

Di dunia Barat, keberadaan sebuah karya arsitektur haruslah kokoh, fungsional, dan indah (trilogi Vitruvius). Tolok ukur ini keseluruhannya terjelaskan dalam sudut pandang manusia. Sedangkan di dunia Timur, karya-karya arsitektur lebih merupakan penghayatan terhadap keyakinan alam serta dunia alam lain yang lebih besar. Hal tersebut menyebabkan, wujud karya arsitektur di Timur tidak hanya sekadar kuat, berfungsi, dan indah,

tetapi juga menambahkannya dengan simbol-simbol yang berisi pengajaran akan alam yang lebih besar (makro kosmos).

Arsitektur Timur selalu menyertakan pembahasan akan isi dan makna yang diwakili.. Membahas taman di Jepang misalnya, bukan sekadar mengulas taman yang indah, pengalaman ruang yang menarik (bagi manusia), ataupun cara menanam pohon atau memasang batu, tetapi juga selalu menyertakan tentang keheningan yang terwujud, sakral, dan *Divine Presence* (kehadiran substansi Ketuhanan). Candi-candi di India lebih dikenali dari simbol atau makna yang berusaha disampaikan (seperti nirwana yang dilambangkan dengan stupa, semesta yang dilambangkan dengan bentuk mahameru) ketimbang fungsi dan konstruksi. Di Cina, paham Feng Shui, kaidah tata letak yang naik daun pada akhir dekade 90an, memang bukan melulu membahas arsitektur *an sich*, atau hubungan arsitektur dengan manusia secara fisikal, namun lebih menekankan kaitan makrokosmos dengan tata letak (arsitektur), yang kemudian dipercayai membawa peruntungan tersendiri bagi manusia.



Japanese Garden  
(sumber : <http://home-and-gardening.info>)



Sri Chamundeswari Temple,  
India  
(sumber :  
<http://www.mapmytemple.com>)

Di Indonesia, simbolisasi juga banyak dijumpai dalam arsitektur tradisionalnya. Simbol-simbol tersebut bahkan ditemukan pada bangunan-bangunan vernakuler sekalipun, walaupun sebenarnya simbol ini lebih banyak digunakan untuk bangunan penting seperti pada bangunan kerajaan ataupun peribadatan. Sama seperti halnya candi-candi India, bangunan candi di Indonesia lebih merupakan kata-kata yang terwujud dalam bangunan, ketimbang konstruksi bangunannya itu sendiri.

Pada relief di dinding sekeliling bangunan candi Borobudur, banyak dijumpai relief-relief yang menggambarkan sebuah cerita tertentu. Bentuk penyajian cerita pun bukan berupa gambar naturalis, tetapi acapkali satu gambar



Relief Panil No. 46-49 seri Lalitavistara  
Candi Borobudur, Jawa Tengah  
(sumber : <http://politikana.com>)

menceritakan satu tempat dalam waktu yang berbeda.

Misalnya salah satu relief pada Candi Borobudur yang menggambarkan Buddha sedang melakukan perlombaan memanah. Pada relief yang lain, Sidharta Buddha digambarkan tiga kali, yaitu ketika sedang menunggu, ketika mengambil busur, dan ketika memanah. Tiga kejadian dalam satu gambar! (Dr. Primadi Tabrani "Memadukan Seni, Ilmu, dan Teknologi sebagai Salah Satu Upaya Membangun Budaya dalam Pembangunan Nasional). Kedalaman penyajian ini pada akhirnya memberikan perbedaan kedalaman makna yang terungkap. Bila ingin lebih didalami, kalimat (dari ornamen arsitektural) bisa diartikan sebagai sebuah pengajaran tentang diri manusia, yaitu dualisme potensi manusia (lahir-batin, baik-buruk, pribadi-sosial, rasional-intuitif) harus terwujud dalam satu sosok jiwa-raga yang utuh. Pengertian ini bisa terus diperdalam sampai penghayatan manusia tentang semesta dan kehidupan.

Hal yang ingin disampaikan pada deskripsi di atas adalah bahwa makna-makna di balik suatu bentuk yang diciptakan adalah hal yang sangat penting disajikan pada arsitektur tradisional kita. Karya arsitektur ini bukan hanya dibaca dengan kode ganda (dual-coding): kode sang pencipta dan kode sang pengamat, tetapi juga kode berjenjang {multi-level coding}: mengartikan sebuah "bahasa" arsitektur sesuai dengan kedalaman penghayatan akan makna yang terkandung di dalamnya. Makna tersebut sebenarnya bisa membawa arsitektur tradisional kita dapat melepaskan diri dari kemonotonan dan stagnasi. Bisa menjadi benar pendapat yang

mengatakan, bahwa penerapan kaidah arsitektur tradisional kita kondisinya lepas dari makna yang dikandung, seperti contoh di awal tulisan ini, justru akan membawa arsitektur tradisional kearah kemandegan / tidak berkembang.

## KEBUTUHAN ERA BERWUJUD MODERNISASI

Di era sekarang, kaidah modern telah menjadi keharusan untuk melangkah lebih maju dan berkembang. Lewat cara berpikir modern, manusia mulai memanfaatkan potensi terbesar yang dimilikinya yaitu "akal". Lewat pengembangan rasio inilah manusia mulai mengenali dan menganalisa alam, sekaligus memanfaatkannya untuk kehidupan. Ilmu pengetahuan dan teknologi pun berkembang. Pada awalnya, modernisme memang lahir di Barat, tetapi lewat kolonisasi, perkembangan informasi, dan hubungan-hubungan lain, modernisme menyebar ke seluruh dunia, merambah ke wilayah dan cara berpikir masyarakat Timur.

Modernisasi di dunia Timur bermula dari kolonisasi bangsa Barat, yang kemudian dilanjutkan dengan Perang Dunia I dan Perang Dunia II yang semakin mengukuhkan dominasi bangsa Barat terhadap Timur. Bangsa Barat yang modernlah yang memimpin dunia (sampai saat ini), bangsa Timur hanya mengikuti. Secara bertahap, bangsa Timur mulai menganggap modernisme, meski banyak dipengaruhi oleh nilai-nilai Barat, banyak menjanjikan hal-hal yang lebih baik. Pada beberapa bangsa Timur, tradisi tidak bisa berkembang karena harus menghadapi penjajahan. Tradisi yang lebih intuitif, sering mistis, semakin kurang bisa menjawab permasalahan yang ada. Modernisme menjanjikan kejelasan, dan teruji bisa memecahkan berbagai persoalan.

Di Indonesia pada awal abad ke-20, sempat terjadi perdebatan antar budayawan (Sutan Takdir Alisyahbana di satu kubu dan Sanusi Pane di kubu lain) tentang arah perkembangan bangsa Indonesia: ke Barat atau ke Timur. Tak bisa dikatakan siapa yang menang ataupun kalah, tetapi jaman membawa bangsa kita menghadapkan wajah ke dunia barat. Setelah masa ini, arsitektur yang muncul pun arsitektur

modern, karena ilmu, teknologi dan pendidikan yang menghasilkannya pun juga modern.

Sampai awal tahun 1970-an, Indonesia ditumbuhi arsitektur modern. Kesadaran akan pentingnya semangat lokal akhirnya muncul juga. Penerapan secara naif (politis) sempat terjadi. Namun sampai saat ini, kesadaran tentang jiwa lokal / arsitektur tradisional hanya sekedar menjiwai bagian-bagian tertentu dari wujud arsitektur. Desain yang ada masih didominasi oleh kaidah-kaidah modern. Bisa dikatakan Arsitektur tradisional tidaklah muncul secara utuh pada masa sekarang ini.

### ARSITEKTUR INDONESIA MASA KINI DAN MASA DEPAN

Digugatnya modernisme, termasuk arsitektur modern, dapat menjadi periode istirahat untuk arsitektur Indonesia untuk dapat merenungkan ke manakah arah arsitektur kita. Akan tetap kah dalam kerangka arsitektur Barat, agar selalu berkomunikasi dengan arsitektur dunia (yang tetap didominasi oleh arsitektur Barat), atau akankah selalu turut dalam trend arsitektur Barat: seperti postmodern, dekonstruksi, dsb?. Akankah nilai-nilai tradisional sebagai warisan sejarah arsitektur Indonesia hanya mampu "ditempelkan" atau "menjiwai hanya sebagian" dari wujud arsitektur yang tetap dalam kerangka pemikiran modern? Atau memilih idealnya, mempertahankan yang baik yang pernah dilakukan, baik dari Barat maupun dari tradisi, serta mengambil yang lebih baik dari keduanya?



Los Angeles, Disney Hall, 1998-2003. Frank Gehry (postmodern architecture) (sumber : <http://jan.ucc.nau.edu>)



The Seattle Public Library, Rem Koolhaas (Deconstructivist architecture) (sumber : <http://plusmood.com>)

Apabila kita dapat belajar dari peradaban Barat yang berhasil melahirkan modernisme sehingga

membuatnya kini mendominasi dunia. Keberhasilan itu bisa dijelaskan karena adanya cara berpikir yang konseptual oleh Barat, ketimbang cara berpikir kategorikal yang dimiliki orang Timur. Dengan berpikir lebih konseptual, kaum modernis menerobos berbagai disiplin ilmu yang baru, lebih fleksibel terhadap perubahan, karena mereka telah paham akan esensi dari apa yang mereka kuasai. Dengan berpikir demikian, kaum modern telah berhasil mematahkan mitos terhadap sejarah, sehingga sejarah dan tradisi bukan lagi sesuatu yang bersifat kaku yang dapat membatasi potensi kita untuk berkembang. Selanjutnya, apakah penyaduran cara berpikir konseptual ini dapat diterapkan untuk melihat warisan arsitektur tradisional kita?

Dalam arsitektur, cara berpikir konseptual bisa dimulai dengan melakukan demitosisasi terhadap warisan tradisional kita. Bentuk-bentuk yang sudah ada pada arsitektur tradisional kita dapat dibuat bukan lagi menjadi sebuah mitos, atau sebuah keharusan. Arsitektur Minang tidaklah harus berbentuk Gonjong, Arsitektur Jawa saat ini tak perlu berwujud Joglo. Masyarakat Jawa pernah menghasilkan wujud yang lain seperti Borobudur dan Prambanan pada masa yang lalu. Oleh karena itu, dapat saja terwujud pada masa sekarang ini dan tentu di masa yang akan datang, dijumpai arsitektur Jawa yang berbeda dari Borobudur ataupun Jogio?

Mungkin kita dapat belajar dari arsitektur Islam, khususnya arsitektur bangunan mesjid, yang selalu muncul berbeda bentuk pada daerah yang berbeda, tergantung kondisi yang ada. Bentuk desain sebuah masjid tak harus beratap kubah, tetapi juga bisa juga berupa ruang terbuka (Mekkah), atau beratap Tajug seperti di Jawa, atau dibangun berupa tumpukan tanah liat seperti kondisinya di Afrika Tengah, ataupun bentuk-bentuk lain tergantung daerahnya. Meskipun bentuk yang berbeda, kosa kata dan makna ajaran Islam selalu hadir di setiap bentuk arsitektur yang terwujud. Arsitektur tradisional kita juga bisa hadir dalam bentuk yang berbeda dalam kurun waktu yang berbeda pula. Bila hanya terpaku pada bentuk tertentu saja, kita akan segera dengan cepat mengucapkan seiamat tinggal kepada warisan arsitektur tradisional kita.

Beberapa Ilustrasi Arsitektur Masjid yang beragam bentuk di Dunia.



Mesjid Sunan Ampel Surabaya,  
(sumber :  
<http://blog-apa-aja.blogspot.com>)



Mesjid Agung Djenne, Mali  
(sumber :  
<http://unusual-architecture.com>)



Niuji Mosque in Beijing, China  
(sumber :  
<http://jilw-mesjid.blogspot.com>)

Munculnya postmodernisme dalam arsitektur sebenarnya akan dan dapat memberi peluang untuk melihat dan menciptakan karya arsitektur yang tidak selalu memandang sisi fungsional, kekuatan struktur, dan estetika saja. Perkembangan arsitektur sebagai “bahasa” akan memungkinkan penelusuran dan penelitian yang lebih kreatif terhadap warisan arsitektur tradisional kita. Kita pernah punya arsitektur yang sangat kaya akan “bahasa”, karya arsitektur yang berisi berbagai makna dan pengajaran. Untuk sekarang dan masa yang akan datang, bukan tidak memungkinkan hal tersebut dapat pula terwujud.

## PENUTUP

Arsitektur memang bukan sekadar memilih antara Barat atau Timur, atau menggunakan cara Barat di satu sisi dan Timur di sisi lainnya. Manusia hidup selalu memiliki misi, maka manusia berarsitektur pun hendaknya punya misi. Sebagai kesimpulan dari uraian di atas, misi arsitektur, sekaligus misi manusia adalah:

- menghadirkan akan substansi Ketuhanan
- memiliki etos pengorbanan untuk membantu sesama
- mendukung terciptanya sistem yang positif, serta
- mengandung nilai-nilai untuk pembelajaran.

## DAFTAR PUSTAKA

- Gelemer, Mark; (1995); *Sources off Architectural Form : A Critical History of Western Design Theory*, Manchester University Press, U. K
- Hanno-Walter Kruft; (1994); *A History of Architectural Theory : From Vitruvius to The Present*, Princenton Architectural.
- Lang, Jon; (1987); *Creating Architectural Theory : The Role of The Behavioral Sciences in Environmental Design*; van Nostrand Reinhold Co., NY
- Meiss, Pierce von; (1991); *Elements of Architecture : from Form to Place*; Chapman & Hall, Switzerland.
- Schirmbeck, Egon; (1983), *Idea, Form, and Architecture: Design Principles in Contemporary Architecture*; van Nostrand Reinhold Co., NY

## AMALIUN *FOODCOURT*

**Ramadhoni Dwi Payana**

Principal Simon+Dhoni Studio

### PENDAHULUAN

Produk kuliner sudah lama menjadi ciri khas di kota Medan, tempat-tempat pusat jajanan semakin banyak menyebar. Dari yang sifat tradisional (seperti warkop, warteg, dsb) sampai yang Modern (seperti *foodcourt* dan *mall*). Gejala ini semakin besar sehingga menarik minat banyak investor untuk ber-investasi disektor ini.

Amaliun *foodcourt* muncul juga karena melihat potensi ekonomis disekitar wilayah tersebut. Walau didaerah Amaliun (Kota Matsum) itu banyak terdapat pedagang makanan tradisional seperti warkop TST(Teh Susu Telur) di jalan Puri yang sudah sangat terkenal. Namun hal ini malah jadi sebuah peluang besar. Hal ini membuktikan ada pasar yang besar, yang memungkinkan untuk dibuat sebuah pusat jajanan makanan yang didesain dengan lebih modern dengan fasilitas yang lebih baik.

Adalah sebuah tantangan besar ketika proyek ini diberikan. Karena lokasi yang terletak di kawasan bersejarah Kota Medan. Lokasi ±400m dari Mesjid Raya dan Taman Sri Deli. Hal ini tentu jadi pertimbangan besar dalam melakukan pendekatan desain.

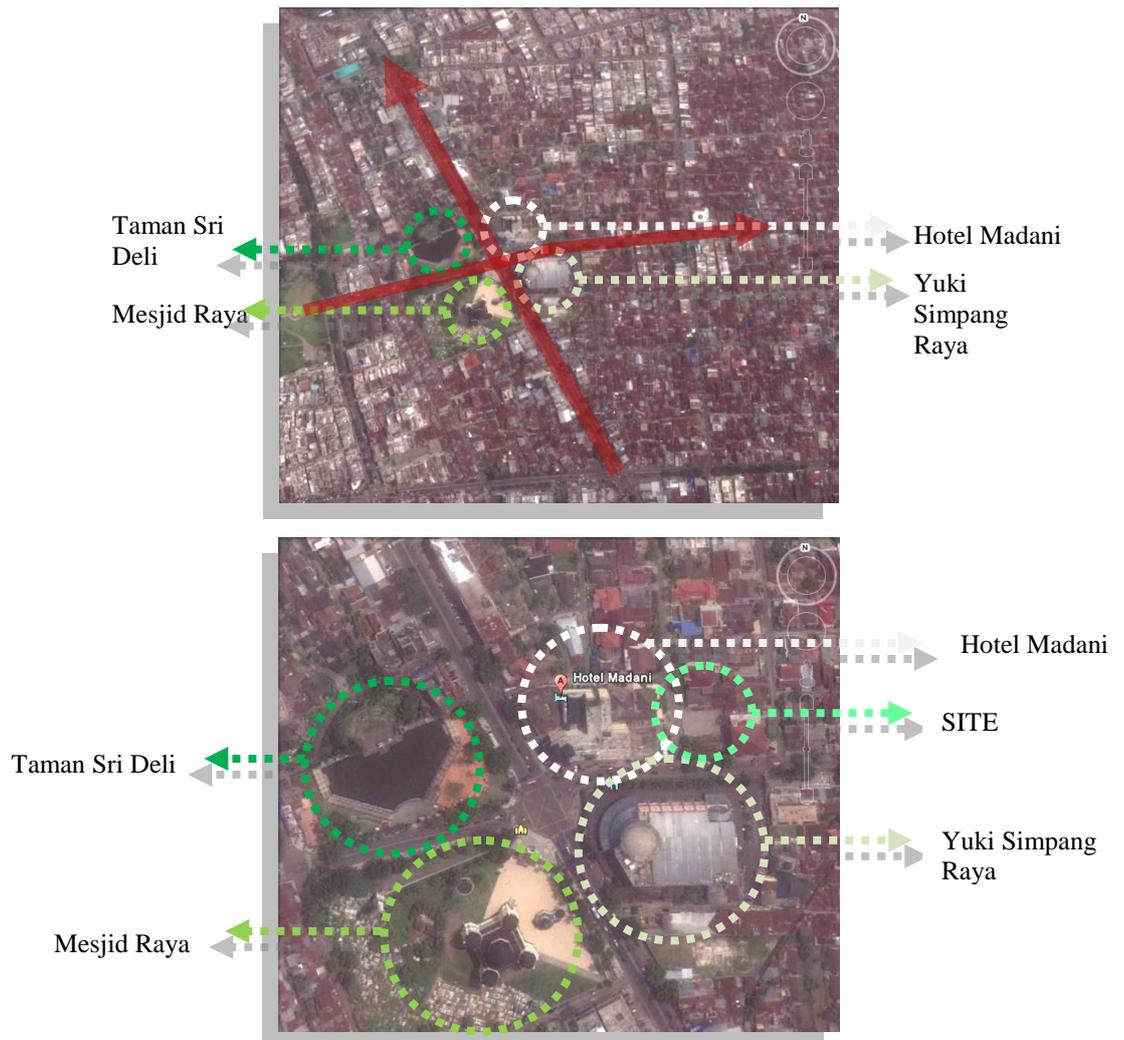
Permintaan dari pemilik sendiri sangat jelas. Mereka ingin membuat pusat jajanan sekaligus *convention hall* untuk masyarakat menengah ke bawah yang dapat digunakan untuk acara

resepsi pernikahan, arisan dan seminar. Karena seringnya masyarakat kota Matsum menutup jalan untuk mengadakan hajatan dan dinilai sangat mengganggu kepentingan umum dapat menjadi peluang yang dicoba untuk diakomodir.

### KONDISI *SITE*

*Site* proyek ini berada di sudut jalan dan kapling terbagi dua bagian, bagian depan dan belakang. Dibagian depan dahulunya ada rumah pemilik yang sudah dihancurkan dan dibagian belakang masih ada rumah yang kondisinya masih cukup baik. Bagian depan dijadikan *foodcourt* dan *convention*. Dan bagian belakang bangunannya tetap dipertahankan untuk dijadikan ruang *meeting* kecil.

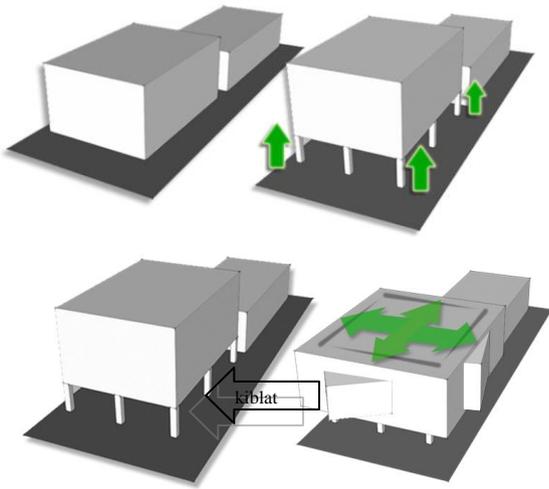
Site tersebut berbatasan langsung dengan jalan pada 3 sisinya dan sisi satu lagi berbatasan dengan Hotel Madani. Secara ekonomi posisi ini sangat baik dari kemudahan akses dan memudahkan pemisahan akses publik dan *service*. Kalau dilihat lebih luas lokasi yang berada dekat dengan Mall Yuki Simpang Raya, Mesjid Raya, Hotel Madani dan beberapa hotel lainnya. Akan menjadi pusat berkumpul yang baru dan berbeda. Yang dapat mengakomodir kebutuhan para pengunjung pusat perbelanjaan, hotel dan wisatawan yang ingin makan atau minum dengan harga yang lebih murah. Pada saat-saat tertentu bangunan ini.

Gambar 1. Kondisi *Site* Amaliun Foodcourt

### KONSEP MASSA

Bentuk bangunan ini tidak terlalu istimewa hanya berupa kotak (*box*), karena lebih berorientasi pada efisiensi fungsi dan zoning. Bentuk kotak (*box*) merupakan bentuk dasar yang paling bisa dimanfaatkan dari semua sisinya. Lalu bentuk kotak yang masif ini diangkat seperti melayang sehingga ruang dibawahnya menjadi ruang publik. Sedangkan kotak (*box*) tadi yang lebih masif menjadi ruang privat. Ruang publik yang terbuka itu dijadikan *foodcourt* dan ruang privat dilantai 2 itu dijadikan ruang *convention hall* dengan kapasitas  $\pm 500$  orang.

Batasan peraturan tata bangunan mengharuskan bangunan ini mempunyai GSB (Garis Sempadan Bangunan) dari jalan Amaliun sejauh 7m dan 6m dari jalan sisi yang lain. Sedangkan jarak antar bangunan diharuskan 1,5m. hal ini jelas membuat bangunan ini semakin mengecil dan diperlukan strategi lain agar luas ruangan dilantai dua memungkinkan untuk menampung lebih banyak orang. Oleh karena itu bentuk kotak dibagian lantai dua dibesarkan di tiga sisi menghadap jalan dan samping Hotel Madani sebesar 1,4m.



Pertimbangan lain dari bentuk kotak (*box*) adalah kemudahan dalam konstruksi. Dikarenakan proyek ini menuntut pengerjaan yang cepat (mengingat saat itu sudah mendekati bulan Ramadhan yang biasanya ada acara Ramadhan Fair) maka pemilihan sistem struktur dan finishing dengan menggunakan bahan-bahan industrial yang mudah dikerjakan, tahan lama/cuaca dan minim dalam hal perawatan. Pemilihan penggunaan struktur baja dirasa mungkin akan lebih mahal dari struktur beton. Namun dari segi ekonomis hal ini bisa lebih cepat dikerjakan dan bangunan cepat selesai sehingga lebih cepat untuk memulai usaha dan mencapai BEP (*Break Event Point*). Bahkan pengecoran lantai dua yang menggunakan bahan *bondeck* dan di ekspose dengan *finishing* cat duco semata-mata untuk berhemat dan mengejar waktu. Namun ini jadi keunikan sendiri bagaimana kesan industrial ini dapat dikurangi dengan memberikan pencahayaan lampu sembunyi, sehingga pengunjung tidak merasa seperti berada di sebuah gudang.



Pada area *stand* penjualan makanan, dinding *counter* menggunakan bahan *glassblock*. Bahan yang relatif murah mudah didapat dan kuat,

namun dapat memberikan efek dramatis ketika diberi lampu dari balik meja. Menambah kehangatan suasana.

Selain analisa terhadap efisiensi fungsi ruang, perlu juga analisa untuk konteks terhadap lingkungan sekitar. Hal yang sifatnya berupa wujud fisik maupun nonfisik. Secara fisik bangunan yang mempunyai karakter yang paling kuat adalah Masjid Raya Al-Matsum. Kami mencoba melihat proporsi dan bagaimana Masjid Raya membagi ruang publik dan privatnya. Ruang-ruang publik yang terbuka dan tanpa batas terpisah oleh ketinggian lantai dengan ruang privat sebagai ruang sholat. Proporsi ini coba diambil ketinggian antara ruang luar dan ruang dalam Masjid. Kami merasa terkesan sekali dengan kondisi dan pembagian *zoning* yang dilakukan oleh Masjid Raya.



Di sisi lain sesuatu yang tidak terlihat itu adalah arah kiblat, suasana religius dan atmosfer kawasan melayu yang kental. Arah kiblat adalah sebuah superimposisi terhadap bentuk rigid arsitektur kota. Kiblat menjadikan bangunan Masjid seperti melawan alur sitenya. Hal ini juga jadi sumber ide buat kami untuk membuat superimposisi di bagian kotak yang masif tadi. Seperti ada dua kotak yang menumpuk dan kotak satu dimiringkan posisinya searah kiblat. Sehingga terbentuk kotak yang lebih dinamis. Bentuk kotak yang mengarah ke kiblat diberi ornamen lengkungan seperti koridor Masjid Raya. Dan lengkungan ini juga di adopsi oleh Yuki Simpang Raya. Hal ini menandakan lengkungan ini sudah menjadi sebuah bentuk pengikat antar bangunan sekaligus memberi tanda bahwa bagian kotak yang dimiringkan itu berorientasi ke arah kiblat Masjid raya. Selain

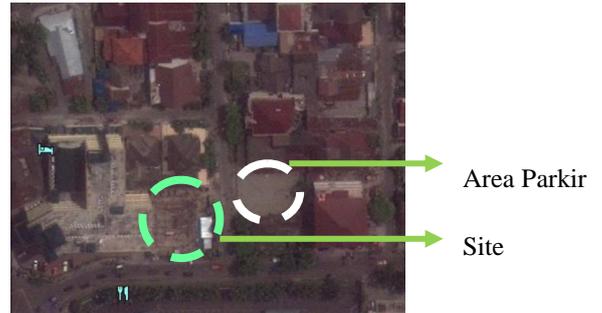
itu suasana religius yang kental dengan simbol-simbol islam menjadi inspirasi untuk membuat bangunan ini dominan berwarna hijau. Warna hijau ini sekaligus membuat bangunan ini lebih menonjol dari bangunan sekitarnya. Ini merupakan salah satu efek yang diharapkan agar bangunan ini mudah dikenali.

Selain dua hal diatas hal ketiga yang perlu diperhatikan adalah kawasan ini merupakan kawasan bersejarah kerajaan Kesultanan Deli. Apalagi tidak jauh dari lokasi dahulunya terdapat salah satu Istana Deli yang sudah dihancurkan waktu terjadinya revolusi sosial. Kami melihat hal yang paling sering atau signifikan dari citra bangunan Melayu adalah ornamen pada lisplank. Ornamen ini hampir ada disetiap bangunan bercitra Melayu. Dari Istana sampai rumah rakyat jelata. Namun bentuk ini perlu ditransformasikan dalam citra yang lebih modern agar dapat melebur dengan bangunan. Kami mencoba mengambil bentuk yang paling sederhana dari ornamen tersebut yaitu bentuk segitiga. Bentuk segitiga ini dibuat secara tiga dimensi menjadi kulit bangunan pada lantai dua bagian kotak yang masif.

## SIRKULASI

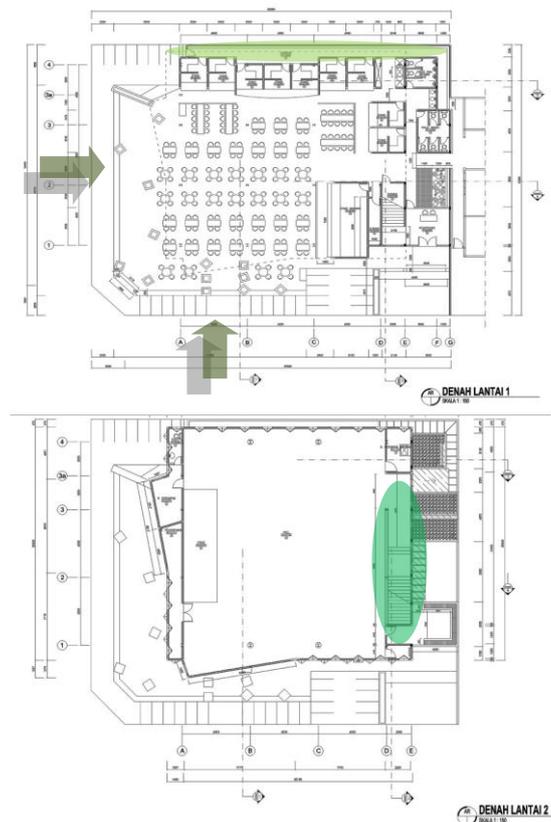
Kami berharap ruang publik di lantai satu yang merupakan area makan dapat menyatu dengan ruang luar kota. Sehingga seolah-olah area makan tersebut seperti bagian dari ruang kota dan sebaliknya. Kami meniadakan pagar dan parkir kendaraan berdekatan dengan area makan. Hal ini untuk membuat penajaln kaki dari berbagai sisi bangunan dapat melewati atau mengunjungi area makan dengan leluasa. Ini seperti pedestrian besar yang kami harapkan bisa berkesinambungan dengan lingkungan sekitar nantinya. Lalu bagaimana dengan parkir??

Kebetulan pemilik masih memiliki areal kosong tepat disamping jalan dan areal itu dijadikan parkir sepeda motor dan mobil. Kantung parkir seperti ini sangat diperlukan untuk menampung pengunjung yang sering membludak pada waktu-waktu tertentu atau sedang ada kegiatan di-*convention hall*. Jalan disisi samping bangunan relatif sepi sehingga pengunjung dapat dengan mudah untuk menyeberang ke area *foodcourt*.



Bagian samping bangunan yang berbatasan langsung dengan Hotel Madani menjadi jalur sirkulasi servis, menuju stan penjualan makanan. Memasukan barang/bahan makanan serta piring kotor dan bersih semua dilakukan dari jalur ini. Lift makanan juga disiapkan untuk mengangkut makanan ke lantai dua kalau ada acara. Jalur *service* ini tidak terlihat oleh pengunjung sehingga suasana di area makan tetap terjaga.

Selain itu sirkulasi bagi pengunjung lantai dua dan *foodcourt* perlu dipisahkan secara jelas. Yaitu dengan menempatkan tangga di bagian belakang bangunan dan disediakan *lobby* khusus untuk menyambut tamu.



## PEMANFAATAN CAHAYA MATAHARI DAN SIRKULASI UDARA ALAMI

Saat ini isu tentang penghematan energi sudah menjadi isu global dan arsitek sebagai agen perubahan dunia diharapkan memulai untuk memanfaatkan energi alami sebesar mungkin untuk mengurangi efek pemanasan bumi. Karena itulah beberapa isu tentang penghematan energi coba kami terapkan disini.

Pemanfaatan cahaya alami sangat diperlukan di ruang *convention hall* karena dengan adanya cahaya alami ini apabila acara dilakukan pada waktu pagi atau siang hari ruangan ini sudah cukup terang. Sehingga hanya perlu menghidupkan lampu sebagian kecil saja. Cahaya alami ini di dapat dari lubang cahaya di celah atap. Dengan adanya sumber cahaya ini ruangan menjadi lebih terang namun tidak silau karena cahaya yang masuk merupakan pantulan dari dinding, bukan cahaya langsung. Selain dari lubang di celah atap, sumber cahaya juga didapat dari dinding-dinding yang terdapat ornamen segitiga yang mempunyai dua fungsi. Selain memberikan cahaya alami ke dalam ruangan sekaligus memasukan angin. Namun pada saat penggunaan semua lubang angin tersebut ditutup dengan acrylic sehingga cahaya tetap masuk namun angin tidak dapat leluasa lagi. Hal ini dirasa perlu karena suara bising dari jalanan dapat direduksi sekecil mungkin dan diperlukannya pengkondisian udara di ruangan *convention hall* tersebut.



Bentuk-bentuk segitiga yang terdapat di dinding lantai dua mempunyai fungsi tambahan di eksterior yaitu lubang menyembunyikan lampu. Segitiga yang muncul keluar di dalamnya terdapat lampu hemat energi yang pada malam

hari akan menyala. Sedangkan segitiga yang menghadap kedalam akan memberikan efek yang sama apabila ruang dilantai dua digunakan sehingga pengunjung dapat tahu kalau ada kegiatan dilantai dua dengan melihat lampu yang muncul dari segitiga yang menghadap kedalam. Kami berharap bangunan ini dapat menjadi *urban lantern* dikawasan tersebut karena foodcourt ini buka sampai dini hari dan dapat memberikan ruang positif.



## PENUTUP

Sebuah proyek berskala besar atau kecil tetap saja akan memberikan kontribusi terhadap ruang kota dan iklim mikro. Kota Medan membutuhkan rule model untuk banyak hal bagaimana sebuah desain berkesinambungan terhadap *geniusloci* kota, sehingga kota berkembang ke arah yang lebih baik. Desain *Amaliun Foodcourt* hanyalah sebuah titik kecil dari kawasan ini. yang diharapkan dapat memberikan tawaran alternatif pendekatan terhadap kota dan argumentasi untuk meyakinkan pemilik untuk mau memberikan sebagian areal tanahnya untuk kota. Dan hal ini terbukti mampu meningkatkan pendapatan usaha tersebut. "*Good design is good business*" kata seorang arsitek terkenal.

---

# EVALUASI KINERJA ANGKUTAN KOTA MEDAN JENIS MOBIL PENUMPANG UMUM (MPU) STUDI KASUS: KOPERASI PENGANGKUTAN MEDAN (KPUM) TRAYEK 64

Thomas Andrian, Abdul Majid Ismail, Basaria Talarosha

Program Studi Magister Teknik Arsitektur  
Bidang Kekhususan Manajemen Pembangunan Kota

**Abstract.** A city with all its activities needs transportation in order to support its society movement, whether in city or near the border of city region. Due to the condition, the public transportation should have good performance and service, therefore accessibility and mobility problems can be handled or minimized. The purpose of this evaluation of public transportation performance is to find out any factors, which influenced the performance of public transportation.

This research started with a review toward the most existence transportation route with many lines and served two main terminals in Medan city, such as Amplas Terminal and Pinang Baris Terminal. Amplas Terminal is entrance for the commuters come from Deli Serdang areas, and Pinang Baris Terminal is entrance for the commuters come from Deli Serdang and Binjai areas.

This research only performance of public transportation from Amplas Terminal routes towards Pinang Baris Terminal and not described of all public transportation routes in Medan. The data collection performed by direct survey to the location and interview with the passengers.

There are recommendation and rules in performance or service of public transportation construction. The result of literary study suggest that the most dominant factors in measuring performance of public transportation is time, which consist of delaying time, routes time, waiting time, distance between stop corner, and the rate of mode changes. In addition, based on the data collection in location show other finding such as there are unbalance in preparing transportation device in every time section compared to the demand, it signed by a very low load factor just about 38 % of Amplas Terminal toward Pinang Baris Terminal and 35 % for the vice versa in peak time in the morning.

**Keywords:** The performance of public transportation, load factors, Medan

## 1. PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Kota-kota di Indonesia telah berkembang dengan pesat dalam pengertian intensitas aktivitas sosio ekonomi dan luas wilayah perkotaannya seiring dengan kemajuan ekonomi yang telah terjadi, kecenderungan saat ini memperlihatkan bahwa tahun-tahun yang akan datang perkembangan serupa akan terus terjadi.

Untuk memberikan pelayanan transportasi yang baik, angkutan umum harus mampu memberikan kinerja yang maksimal. Masalah

mobilitas dan aksesibilitas kendaraan penumpang umum seperti: sistem operasi, jarak antar kendaraan yang tidak menentu (*head way*), perlambatan, kemacetan, kurang tepatnya pengaturan lokasi pemberhentian, terbatasnya rute pelayanan yang mengakibatkan terlalu jauhnya jarak berjalan kaki serta terbatasnya jumlah armada angkutan, diusahakan agar dapat segera diminimalisir atau dihilangkan sama sekali.

Penelitian yang dilakukan oleh Suryono (2006), diketahui bahwa telah terjadi perjalanan bersifat komuter atau ulang alik dari wilayah Binjai dan

Deli Serdang ke Kota Medan sebanyak 240.595 orang per hari.

Saat ini para penglaju atau masyarakat yang melakukan perjalanan komuter di wilayah Mebidang (Medan-Binjai dan Deli Serdang) masih menitikberatkan pada angkutan jenis kecil/ MPU yaitu sebesar 70% (3.738 kendaraan) sisanya 30 % adalah jenis Mobil Bus (1.652 kendaraan), walau pada kenyataannya fisik bus dimaksud masih merupakan jenis MPU, hanya susunan dan kapasitas tempat duduk yang berbeda.

Tabel 1.1 Jumlah Armada Angkutan Komuter di Pinggiran Kota Medan

Jenis Pelayanan	Trayek	Perusahaan	Realisasi
Angkot	BUS	48	14
	MPU	61	6
Akdp	BUS	21	8
	MPU	41	12
Angdes	MPU	56	14
Jumlah		227	54

Sumber : Suryono, 2006

## 1.2 Identifikasi Masalah

Dari penelitian yang telah dilakukan Suryono (2006), diketahui bahwa Terminal Amplas adalah merupakan pergerakan awal bagi para penglaju dari arah selatan kota Medan (Kabupaten Deli Serdang) dengan jumlah penumpang sebesar 47.611 orang per harinya, yang selanjutnya akan didistribusikan ke berbagai tujuan di wilayah Kota Medan dan sekitarnya.

Salah satu jenis angkutan kota yang beroperasi dari terminal Amplas menuju Terminal Pinang Baris adalah KPUM nomor trayek 64, dengan jumlah armada sebanyak 160 unit kendaran dengan lintasan trayek sebagai berikut:

Keluar:

Terminal Terpadu Amplas, Jl. Denai, Jl. SM. Raja, Jl. Warni, Jl. Brigjen Katamso, Jl. Pemuda, Jl. A. Yani, Jl. Sutoyo, Jl. Imam Bonjol, Jl. Cut Nyak Dien, Jl. P. Diponegoro, Jl. Zainul Arifin, Jl. Gajah Mada, Jl. KH. W. Hasyim, Jl. G. Subroto, Jl. P. Baris.

Masuk:

Terminal Terpadu P. Baris, Jl. P. Baris, Jl. G. Subroto, Jl. KH. W. Hasyim, Jl. Gajah Mada, Jl. Iskandar Muda, Jl. Hayam Wuruk, Jl. Mataram, Jl. P. Nyak Makam, Jl. Patimura, Jl. Monginsidi, Jl. Juanda, Jl. Karim MS, Jl. H. Misbach, Jl. Slamet Riyadi, Jl. KH. A. Dahlan, Jl. Imam Bonjol, Jl. Juanda, Jl. Juanda Baru, Jl. SM. Raja, Jl. P. Denai, Terminal Terpadu Amplas.

Untuk itu guna memberikan pelayanan yang baik kepada penumpang, secara terinci perlu diketahui unjuk kerja atau kinerja pada trayek dimaksud mengingat KPUM trayek 64 adalah sebagai salah satu angkutan yang paling dominan dalam menyebarkan/ mendistribusikan perjalanan, baik bagi para penglaju, maupun non penglaju yang berawal dari Terminal Amplas dan berakhir atau bertujuan ke Terminal Pinang Baris atau diantara keduanya.

### 1.2.1 Rumusan Masalah

Penyelenggaraan angkutan umum bukanlah masalah yang sederhana, hal ini dikarenakan adanya kepentingan yang saling bertolak belakang antara pengguna jasa angkutan dan penyedia jasa angkutan. Untuk itu evaluasi terhadap kinerja angkutan menjadi hal yang penting guna mengeliminir konflik kepentingan antara pengguna dan penyedia jasa angkutan.

### 1.2.2 Batasan Masalah

Dalam penelitian ini kinerja angkutan umum akan dibatasi hanya pada angkutan jenis mobil penumpang umum (MPU) khususnya pada trayek 64, variabel-variabel yang akan dievaluasi adalah hanya pada variabel utama. Untuk variabel khusus seperti kenyamanan, keamanan tidak akan dibahas mengingat penilaiannya sangat subyektif untuk masing masing individu.

## 1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan yang akan dicapai dari penelitian ini ialah:

1. Mengetahui variabel apa saja yang dapat digunakan untuk mengevaluasi kinerja angkutan umum.

2. Dari variabel yang didapat akan digunakan untuk menilai unjuk kerja angkutan umum jenis mobil penumpang (MPU) pada KPUM trayek 64.

#### 1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini merupakan suatu bagian dari proses penilaian kinerja angkutan umum sehingga diharapkan kondisi pelayanan angkutan umum yang sekarang dapat diperbaiki dan ditingkatkan pelayanannya.

## 2. TINJAUAN PUSTAKA

### 2.2 Konsep Pergerakan

Tamin, (1997) menyatakan dalam sistem transportasi terdapat konsep dasar pergerakan dalam daerah perkotaan yang merupakan prinsip dasar dan titik tolak kajian di bidang transportasi. Konsep tersebut terbagi dalam dua bagian yaitu : (i) ciri pergerakan tidak *spasial* (tanpa batas ruang) di dalam kota, misalnya yang menyangkut pertanyaan mengapa orang melakukan perjalanan, kapan orang melakukan perjalanan, dan jenis angkutan apa yang digunakan, (ii) ciri pergerakan (dengan batas ruang) di dalam kota, termasuk pola tata lahan, pola perjalanan orang dan pola perjalanan barang.

#### 2.2.1 Pergerakan Tidak Spasial

Ciri pergerakan tidak spasial adalah semua ciri pergerakan yang berkaitan dengan aspek tidak spasial, seperti sebab terjadinya pergerakan, waktu terjadinya pergerakan dan jenis moda yang digunakan.

#### 2.2.2 Pergerakan Spasial

Konsep paling mendasar yang menjelaskan terjadinya pergerakan atau perjalanan selalu dikaitkan dengan pola hubungan antar distribusi *spasial* perjalanan dengan distribusi tata guna lahan yang terdapat pada suatu wilayah. Dalam hal ini konsep dasarnya adalah bahwa suatu perjalanan dilakukan untuk kegiatan tertentu di lokasi yang dituju, dan lokasi kegiatan tersebut ditentukan oleh pola tata guna lahan kota

tersebut, oleh karenanya faktor tata guna lahan sangat berperan. Ciri perjalanan *spasial*, yaitu pola perjalanan orang dan pola perjalanan barang.

### 2.3 Bangkitan Perjalanan

Hobbs, (1995) menyatakan perjalanan dengan aneka angkutan dan atau aneka maksud perjalanan disederhanakan menjadi perjalanan yang ditandai dengan satu jenis angkutan dan satu maksud dengan mengabaikan tahap-tahap antara pemberhentian untuk maksud *sekunder*.

### 2.4 Perjalanan dan Bepergian

Menurut Abler et.al (1972) dalam Suwarjoko (1990), kalau kita berbicara masalah bepergian, tekanan utama adalah pada hubungan antara tempat asal dan dan tujuan, sedangkan bila kita bicara masalah perjalanan kita memperhatikan lintasan, alat angkut (kendaraan), kecepatan dan semua yang terjadi atau kita lihat sepanjang lintasan

Sedangkan perjalanan dilakukan dengan tujuan menikmati kegiatan perjalanan itu sendiri atau karena ada maksud tertentu, unsur kegiatan jasa angkutan selain tentu saja ada unsur bepergian didalamnya.

### 2.5 Faktor yang Mempengaruhi Pilihan Moda

Bruton (1975), mengemukakan pemilihan moda angkutan di daerah perkotaan bukanlah proses acak, melainkan dipengaruhi oleh faktor kecepatan, jarak perjalanan, kenyamanan, kesenangan, biaya, keandalan, ketersediaan moda, ukuran kota, serta usia, komposisi dan status sosial ekonomi pelaku perjalanan. Semua faktor ini dapat berdiri sendiri atau saling bergabung. Beberapa faktor yang tidak dapat dikuantifikasikan cenderung diabaikan dalam analisis pemilihan moda, dengan pengertian pengaruhnya kecil atau dapat diwakili oleh beberapa peubah lain yang yang dapat dikuantifikasikan, seperti kenyamanan, keamanan, kepuasan.

### 2.5.1 Kinerja Sistem Perangkutan

Bruton (1970), mengemukakan derajat layanan/ kinerja yang ditawarkan oleh berbagai moda angkutan adalah faktor yang patut diperhitungkan pengaruhnya pada pencaran atau pilihan moda angkutan. Dilain pihak, waktu perjalanan dan banyaknya uang yang dibelanjakan untuk angkutan umum maupun pribadi juga berpengaruh pada pilihan moda angkutan.

#### 2.5.1.1 Waktu Nisbi Perjalanan

Waktu nisbi perjalanan dapat diterangkan sebagai nisbah waktu perjalanan dari pintu ke pintu antara angkutan umum dengan angkutan pribadi. Alternatif ukuran lain menurut Bruton, adalah selisih mutlak waktu perjalanan antara kendaraan umum dan kendaraan pribadi.

#### 2.5.1.2 Biaya Nisbi Perjalanan

Biaya nisbi perjalanan adalah perbandingan antara biaya perjalanan dengan kendaraan umum dan kendaraan pribadi

#### 2.5.1.3 Derajat Nisbi Layanan

Ukuran yang dikembangkan oleh *National Capital Transportation Agency* sangat khas dan ditentukan oleh faktor yang disebut tambahan waktu perjalanan, yaitu waktu yang digunakan diluar kendaraan (umum maupun pribadi) selama perjalanan tertentu misalnya waktu berjalan, waktu menunggu, hambatan memarkir.

### 2.6 Standar Kinerja Angkutan Umum

Perencanaan perangkutan didefinisikan sebagai proses yang tujuannya mengembangkan sistem angkutan yang memungkinkan manusia dan barang bergerak atau berpindah tempat dengan aman dan murah. Selain itu masih ada unsur cepat, jadi aman dan murah perangkutan juga harus cepat. Bahkan untuk memindahkan manusia, selain cepat, aman dan murah sistem perangkutan harus pula nyaman (Pignataro, 1973 dalam Warpani 1990).

### 2.6.1 Parameter Kinerja Angkutan Umum Sesuai Rekomendasi World Bank

Parameter angkutan umum sebagaimana yang direkomendasikan *World Bank* dari hasil studi pada negara-negara berkembang adalah sebagai berikut:

- a. Minimum Frekuensi,  
Rata-rata 3 - 6 kendaraan/jam, minimum 1,5 - 2 kendaraan/jam.
- b. Waktu Tunggu  
Rata-rata 5 - 10 menit, maksimum 10 - 20 menit.
- c. Jarak Mencapai Pemberhentian  
Di pusat Kota 300 - 500 m, di pinggir Kota 500 - 1000 m
- d. Tingkat Perpindahan  
Rata-rata 0 - 1 kali, Maksimum 2 kali.
- e. Waktu Perjalanan  
Rata-rata 1 - 1,5 jam, Maksimum 2 jam.
- f. Kecepatan Kendaraan
  - 1) Daerah padat 10-12 Km/Jam
  - 2) Daerah tidak padat 25 Km/jam
  - 3) Dengan bus line/way 15-18 Km/jam
  - 4) Biaya perjalanan 10-25 % dari perkapita.

#### Konsep Tingkat Pelayanan Angkutan Umum (Transportation Research Board, USA)

- a. Waktu dan Jarak Berjalan Kaki

Tingkat Pelayanan	Waktu Berjalan Kaki (menit)	Jarak Berjalan Kaki(meter)
A	< 2	0 -100
B	2-4	101-200
C	4-7,5	201-400
D	7,5-12	401-600
E	12-20	601-1000
F	>20	>1000

b. Perpindahan dan Waktu Menunggu

Tingkat Pelayanan	Jumlah	
	Perpindahan Angkutan Umum	Waktu Menunggu(menit)
A	0	-
B	1	<5
C	1	5-10
D	1	>10
E	2	
F	>2	

c. Waktu Menunggu

Tingkat Pelayanan	Waktu Menunggu (menit)			
	>8	9-12	13-20	>21
A	85-100%	90-100%	95-100%	89-100%
B	75-84	80-89	90-94	95-98
C	66-74	70-79	80-89	90-94
D	55-65	60-69	65-79	75-89
E	50-54	50-59	50-64	50-74
F	<50	<50	<50	<50

d. Headway dan Kepadatan Penduduk

Tingkat Pelayanan	Kepadatan Penduduk/km <sup>2</sup>			
	>4000		3000-4000	
	Headway (menit)		Headway (menit)	
	Sibuk	Tak Sibuk	Sibuk	Tak Sibuk
A	<2	≤5	4	≤9
B	2-4	15-19	5-9	10-14
C	5-9	10-14	10-14	15-19
D	10-14	15-20	15-19	20-29
E	15-20	21-30	20-30	30-60
F	>20	>30	>30	>60

Tingkat Pelayanan	Kepadatan Penduduk/km <sup>2</sup>			
	2000-3000		750-2000	
	Headway (menit)		Headway (menit)	
	Sibuk	Tak Sibuk	Sibuk	Tak Sibuk
A	<9	≤14	≤9	≤14
B	10-15	15-19	10-14	15-29
C	15-24	20-30	15-24	30-44
D	25-39	31-45	25-39	45-59
E	40-60	46-40	40-60	60-19
F	>60	>60	>60	>90

e. Kepadatan penumpang

Tingkat Pelayanan	Kepadatan Penumpang
A	Tempat duduk terpisah dengan sandaran yang tinggi
B	Tempat duduk sejajar membujur per penumpang minimum 0,46 m <sup>2</sup> /pnp
C	Tempat duduk sejajar melintang per penumpang minimum 0,46 m <sup>2</sup> /pnp
D	Tempat duduk 0,28-0,46 m <sup>2</sup> /pnp atau faktor muat 100-110 %
E	Faktor muat 111-125%
F	Faktor muat >125%

f. Indeks Waktu Perjalanan terhadap Kendaraan Pribadi

Tingkat Pelayanan	Indeks Waktu Perjalanan	Keterangan
A	< 2	Indeks waktu perjalanan= waktu perjalanan

<td width="121" v

### 3. METODOLOGI PENELITIAN

#### 3.1 Objek Penelitian

Objek pada penelitian ini adalah angkutan umum di Kota Medan, jenis mobil penumpang umum KPUM dengan nomor trayek 64, yang memiliki rute trayek terminal Amplas ke terminal Pinang Baris pulang pergi

#### 3.2 Kebutuhan Data

Data yang dibutuhkan dalam penelitian adalah data yang relevan untuk dipergunakan dalam analisis. Data yang dibutuhkan ini meliputi data primer dan data sekunder.

#### 3.3 Teknik Pengumpulan Data

Guna memperoleh data yang sesuai dengan kebutuhan, maka dilakukan beberapa survai yang meliputi:

- Survai Dinamis (diatas kendaraan)
- Survai Statis (diluar kendaraan)

c. Survei inventarisasi potensi pembangkit pergerakan

### 3.4 Proses Pengolahan Data

Data yang telah dikumpulkan dari hasil survei lapangan disusun dan diolah dalam bentuk tabel, grafik dan gambar. Pengolahan data dibagi dalam beberapa bagian yang menggambarkan kinerja pelayanan angkutan umum (KPUM) rute 64 yang meliputi hubungan antara trayek dan tata guna lahan di sekitar jalan yang menjadi rute layanan angkutan umum (KPUM) rute 64, kecepatan rata-rata tiap ruas jalan yang dilalui, rata-rata waktu tempuh tiap ruas jalan yang dilalui, rata-rata jumlah penumpang naik dan turun tiap ruas, segmentasi penumpang, waktu tundaan, jumlah perpindahan moda angkutan sesudah maupun sebelum menggunakan angkutan, jarak berjalan ke pemberhentian. Dari data yang diperoleh akan dihitung beberapa indikator yang ideal, baik dari sisi jumlah angkutannya, waktu lamanya perjalanan, perjalanan pulang pergi, kebutuhan angkutan optimal, arus penumpang pada jam sibuk.

### 3.5 Populasi dan Sampel

Populasi pada penelitian ini adalah jumlah armada angkutan (KPUM) rute 64 sesuai ijin yang terdapat pada Keputusan Walikota Medan Nomor 551.21/339/K/2008 tentang Perpanjangan Izin Trayek Angkutan Kota Jenis Mobil Penumpang Umum yang berjumlah sebanyak 160 unit kendaraan.

Sedangkan untuk menentukan jumlah sampel wawancara kepada penumpang adalah dengan menggunakan rumus:

$$n = N / (Nd^2 + 1)$$

Dimana : N = Jumlah populasi

d = Derajat kecermatan

n = Jumlah sampel

Untuk penelitian ini nilai derajat kecermatan diambil 5 % yang berarti bahwa derajat kecermatan yang diinginkan menunjukkan tingkat ketepatan dalam mencapai 95 % jaminan ketepatan.

Jumlah populasi adalah jumlah penumpang yang menggunakan angkutan selama 12 jam operasi, adalah sebesar 28036 penumpang. Berdasarkan rumus sebagaimana tersebut di atas maka jumlah sampel yang diteliti adalah:

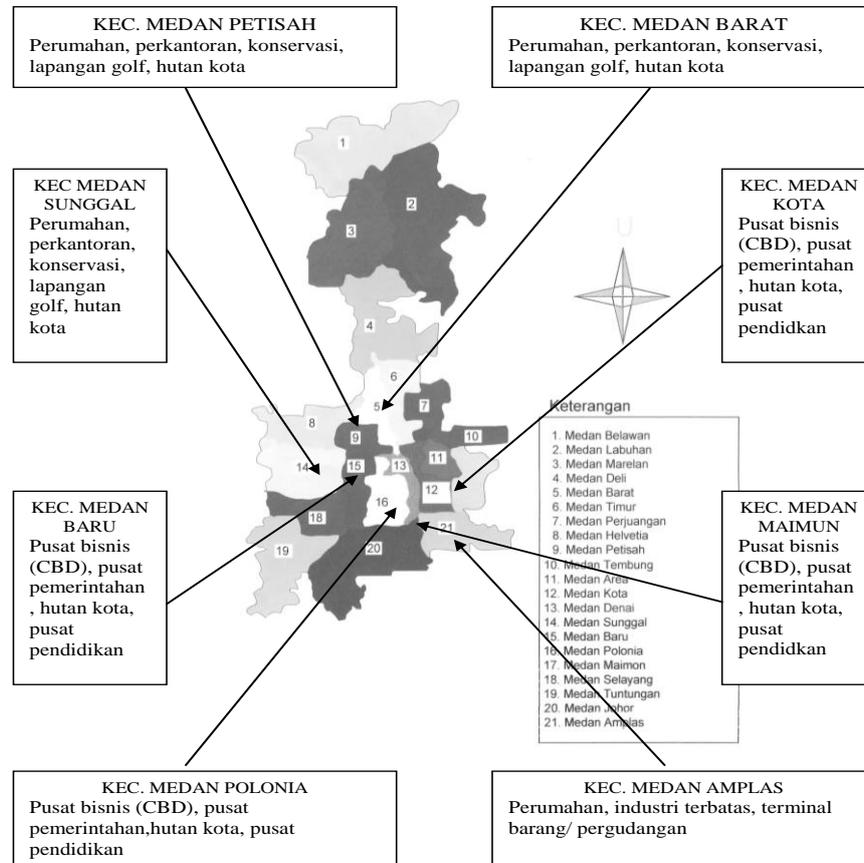
$$N = 28.036 / (28.036 \times 0.05^2 + 1) = 394 \text{ penumpang.}$$

Dengan demikian besarnya sampel yang diperoleh adalah sebanyak 394 penumpang, tetapi untuk mempermudah pengambilan sampel maka jumlah sampel dikurangi sehingga diambil angka dengan jumlah sampel sebanyak 100.

## 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

### 4.1 Rute Angkutan dan Tata Guna Lahan

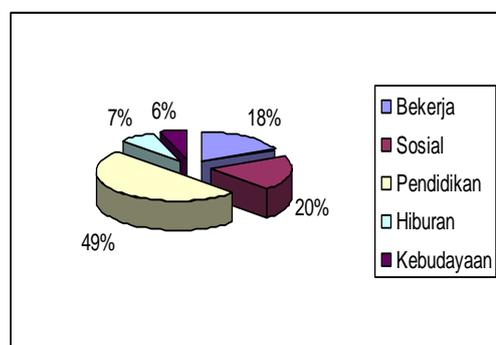
Pada angkutan KPUM rute 64 fungsi tata guna lahan yang dilalui didominasi oleh pusat bisnis (CBD), pendidikan, pemerintahan dan yang penting adalah terminal sebagai awal dan akhir dari suatu perjalanan dengan kepadatan sedang dan tinggi, detail fungsi tata guna lahan dan kepadatan yang dilalui oleh angkutan KPUM rute 64 adalah sebagai berikut :



Gambar 4.1 Fungsi Tata Guna Lahan pada Kecamatan yang Dilalui Oleh Angkutan KPUM Rute 64

## 4.2 Jenis Perjalanan

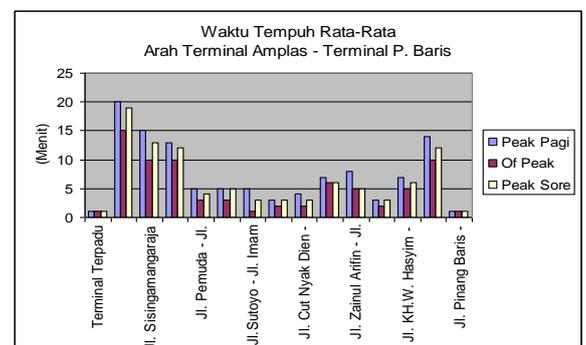
Dari hasil wawancara yang dilakukan kepada penumpang diketahui jenis perjalanan selama 12 jam ( 06.00 WIB s/d 18.00 WIB) operasi Angkutan KPUM rute 64 adalah sebagaimana terlihat pada gambar berikut.

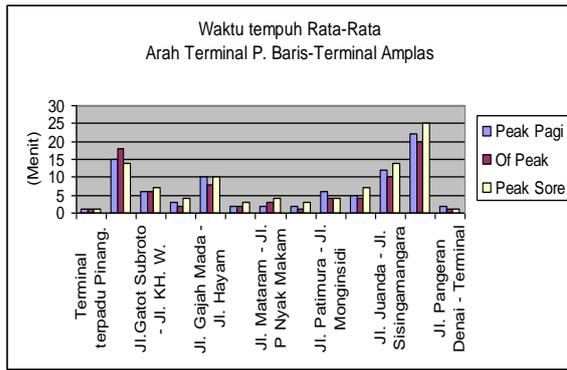


Gambar 4.2 Prosentase Jenis Perjalanan Pada KPUM Rute 64

## Kinerja Angkutan Umum

### 4.3.1 Waktu Tempuh Tiap Ruas

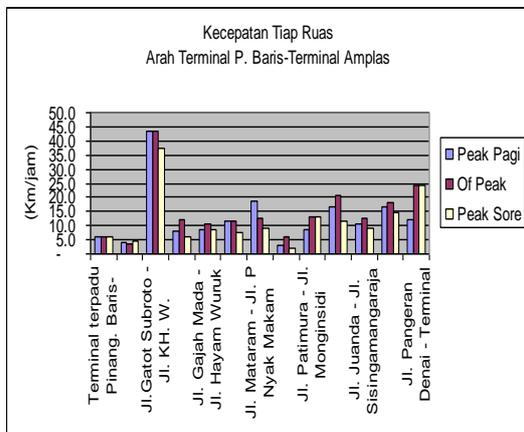
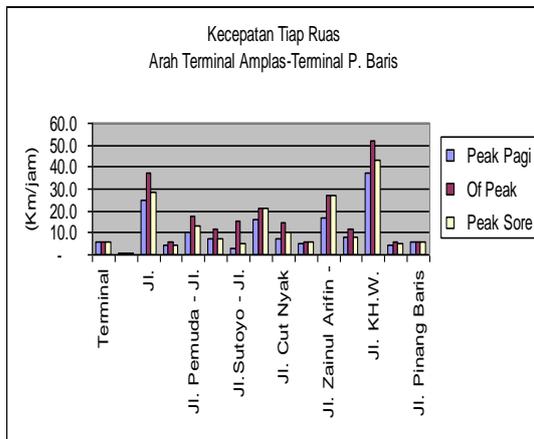




Gambar : 4.3 Waktu Tempuh Rata-Rata per Ruas Tiap Arah

### 4.3.2 Kecepatan Tiap Ruas

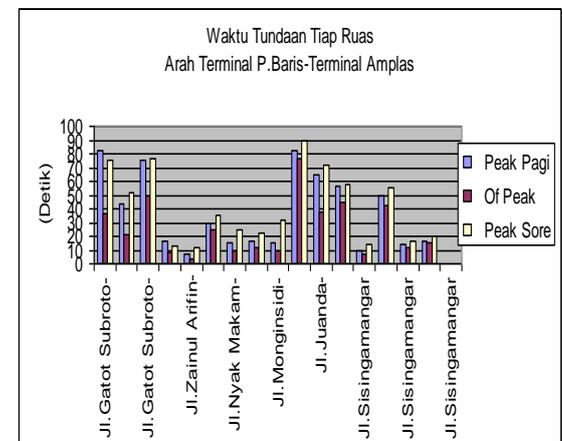
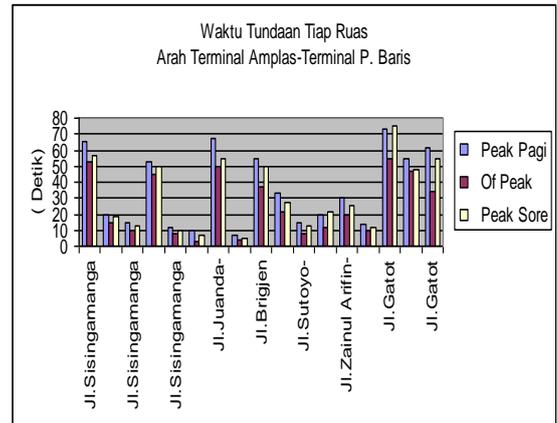
Kecepatan adalah faktor penentu dalam penilaian kinerja angkutan umum, kecepatan adalah fungsi dari jarak dibagi dengan waktu tempuh, guna memberikan gambaran secara lebih detil maka kecepatan dihitung berdasarkan pada jarak tiap ruas pada jaringan jalan yang dilalui, hal ini untuk mengetahui tingkat tundaan yang terjadi setiap simpangnya.



Gambar : 4.4 Kecepatan Tiap Ruas Tiap Arah

### 4.3.3 Waktu Tundaan

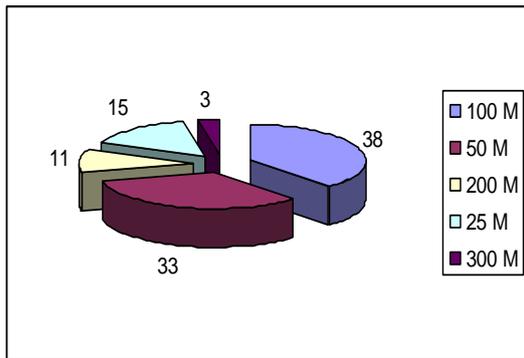
Waktu tundaan adalah waktu yang mengakibatkan perjalanan angkutan umum tertunda sebagai akibat lalu lintas, naik turun penumpang maupun tundaan yang diakibatkan persimpangan sebagai akibat adanya lampu merah/ traffic light. Secara terinci jumlah waktu tundaan pada masing-masing simpang pada tiap ruas jalan yang dilalui angkutan KPUM rute 64 sebagaimana terlihat pada tabel berikut.



Gambar : 4.5 Waktu Tempuh Tiap Ruas Tiap Arah

### 4.3.4 Jarak ke pemberhentian

Dari 100 penumpang yang diwawancarai 38 % menyatakan melakukan perjalanan sejauh 100 m untuk mencapai tujuan, 33 % menyatakan melakukan perjalanan sejauh 50 m untuk mencapai tujuan

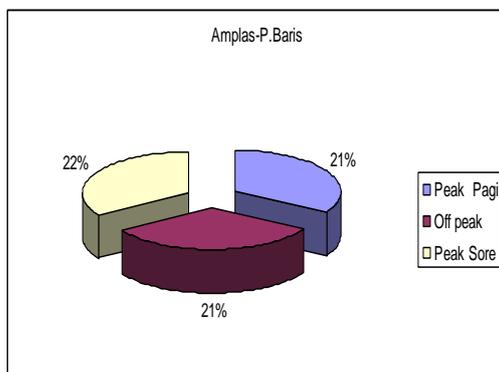
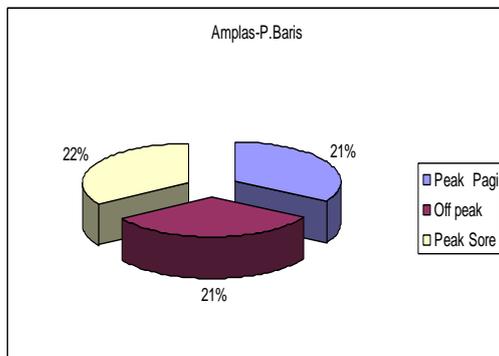


Gambar : 4.6 Jumlah Penumpang Menuju Tempat Pemberhentian

#### 4.4. Load Faktor

##### 4.4.1 Load Faktor Statis

Dalam penelitian ini *load factor* atau faktor muat statis ditujukan untuk menghitung kedatangan kendaraan tiap selang waktu (*head way*), sehingga diharapkan dapat diketahui frekwensi kendaraan tiap periode waktunya, baik pada waktu sibuk pagi dan sore maupun pada waktu *off peak*. Faktor muat tiap periode waktu angkutan KPUM rute 64 adalah sebagai berikut.

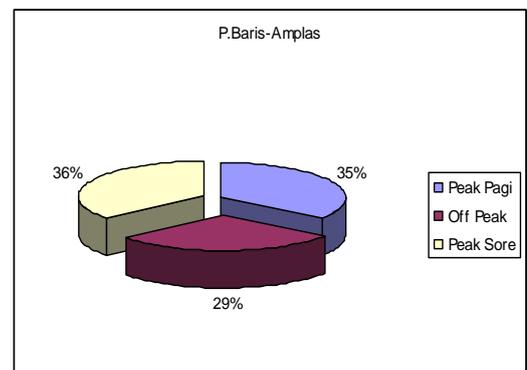
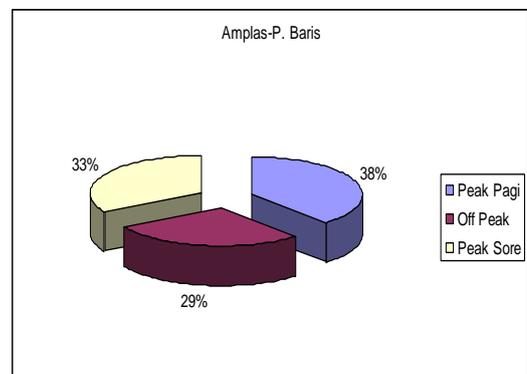


Gambar: 4.7 Presentase Penumpang Masing-Masing Arah Tiap Periode Waktu

##### 4.4.2 Load Faktor Dinamis

Pada *load factor* dinamis penghitungan dilakukan secara dinamis, artinya pencatatan dilakukan sepanjang awal perjalanan sampai dengan akhir perjalanan, pencatatan dilakukan tiap ruas jalan yang dilalui oleh angkutan KPUM rute 64 sehingga akan diketahui jumlah permintaan per ruas jalan, dan dimana saja banyak terdapat naik dan turun penumpang.

Prosentase jumlah penumpang pada tiga rentang waktu masing masing arah adalah sebagai berikut:



Gambar : 4.8 Presentase Penumpang Tiap Periode Waktu

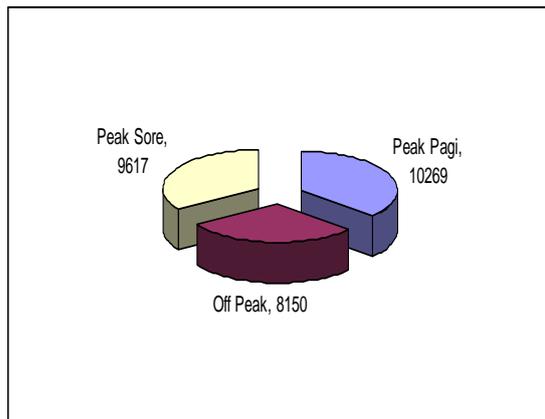
#### 4.5 Kebutuhan Angkutan Umum

Kepadatan arus penumpang dalam satu hari mengalami fluktuasi atau perubahan sesuai dengan kesibukan dan kegiatan yang dilakukan oleh pelaku perjalanan. Dari data yang dihimpun melalui survai diatas kendaraan (*survai load factor* dinamis) diperoleh data pada masing masing rentang waktu peak pagi,

off peak dan peak sore, diketahui terjadi permintaan penumpang yang terbesar adalah pada peak pagi 10.269 orang diikuti *peak* sore 9.617 orang dan *off peak* 8.150 orang, untuk itu perlu diatur untuk bagaimana caranya melayani distribusi penumpang pada masing-masing periode waktu dengan cara yang efisien.

**4.5.1 Arus Penumpang Pada Jam Sibuk**

Dalam kerangka ruang atau waktu ternyata jumlah total perjalanan pada sesi waktu *peak* pagi ( 07.00 s/d 09.00 WIB) dan sore (16.00 s/d 18.00 WIB), selama rentang waktu masing-masing 2 jam ( ternyata mampu membangkitkan permintaan sebesar 37 % (10.269 orang) untuk *peak* pagi dan 34 % (9.617 orang) untuk *peak* sore sedangkan untuk *off peak* (09.00 s/d 16.00 WIB) yang memakan waktu selama 8 jam hanya menghasilkan 29 % (8.150 orang).



Gambar : 4.9 Total Jumlah Penumpang Tiap Periode Waktu

**4.5.2 Waktu Perjalanan Pulang Pergi**

Waktu perjalanan pulang pergi adalah waktu yang dibutuhkan dalam melakukan perjalanan dari dari Terminal Amplas ke Terminal Pinang Baris dan kembali lagi ke Terminal Amplas, waktu yang dibutuhkan termasuk waktu menurunkan dan menaikkan penumpang dan deviasi waktu perjalanan untuk tiap arah yang umumnya diasumsikan sebesar 5 %<sup>1</sup>, sedangkan waktu henti di terminal diasumsikan sebesar 10 %<sup>2</sup>, dari waktu antar terminal

Tabel 4.1 Waktu Perjalanan Pulang Pergi Tiap Periode Waktu

Waktu (menit)	Peak		Off peak
	Pagi	Sore	
TAB	111	96	76
TBA	88	97	80
$\sigma AB^2$	5.6	4.8	3.8
$\sigma BA^2$	4.4	4.85	4
TTA	11.1	9.6	7.6
TTB	8.8	9.7	8
CT ABA	229	222	179

**4.5.3 Kebutuhan Angkutan Optimal**

Mengingat adanya fluktuasi arus penumpang maupun angkutan umum dan lalu lintas, agar penumpang, operator dan para pengguna jalan lainnya tidak saling dirugikan maka perlu ditempuh suatu cara untuk dapat mengatasinya, terutama pada jam sibuk sehingga dapat disediakan armada yang seimbang dengan jumlah permintaannya sebagai berikut :

- a. Jam Sibuk (*peak* pagi dan sore )  
Setiap angkutan umum KPUM rute 64 dapat mengangkut penumpang dengan load faktor maksimal 100 % (16 orang).
- b. Jam Sepi (*off peak*)  
Setiap angkutan umum KPUM diupayakan agar dapat mengangkut penumpang dengan load factor 60 % (10 orang).

**4.5.4 Faktor Muat Ideal**

Menurut Undang Undang Nomor: 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan faktor muat yang ideal adalah sebesar 70 %. Oleh karenanya penambahan kendaraan pada suatu rute baru dapat dilakukan apabila angka faktor muat 70 % telah tercapai.

**4.6. Waktu**

**4.6.1 Waktu Tunggu**

Waktu tunggu penumpang pada pemberhentian merupakan fungsi dari tingkat kedatangan (headway) angkutan dalam satuan waktu tertentu yang diturunkan dari frekwensi perjalanan angkutan umum.

Tabel 4.2 Waktu Tunggu Tiap Arah

Arah	Waktu Tunggu (Menit)			Rata-rata (12 jam)
	Peak Pagi [ a ] (2 jam)	Off Peak [ b ] (8 jam)	Peak Sore [ c ] (2jam)	
Terminal Amplas - Terminal P.Baris	3.9	3.5	5.2	6.2
Terminal P.baris - Terminal Amplas	4.4	4.3	4.6	7.2

Sehingga waktu perjalanan diekspresikan sebagai

$$T_j = 2 T_w + T_d + T_t$$

dimana :

$T_j$  = Waktu perjalanan total penumpang

$T_w$  = Waktu berjalan kaki ke pemberhentian

$T_d$  = Waktu menunggu angkutan/ kendaraan di pemberhentian

$T_t$  = Waktu perjalanan di atas kendaraan

Data yang diperlukan dalam penghitungan waktu perjalanan ialah

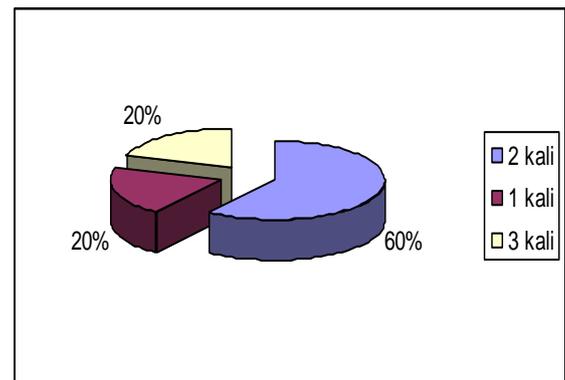
- Rata-rata waktu tunggu penumpang pada pemberhentian
- Rata-rata kecepatan perjalanan angkutan
- Rata-rata perjalanan penumpang di atas kendaraan

Tabel 4.3 Waktu Perjalanan Tiap Arah

Rute	Jarak (Km)	Tj = Waktu Perjalanan (menit)			
		2T W	Td	Tt	Jmlh
Terminal Amplas-Terminal P. Baris	19,36	2.4	1.95	94.33	98.68
Terminal P. Baris-Terminal Amplas	19,18	2.4	2.15	88.30	92.85

#### 4.7 Tingkat Pergantian Moda

Dari hasil wawancara dengan penumpang diketahui saat ini sebanyak 60 % penumpang melakukan pergantian moda 2 kali, 20 % penumpang melakukan pergantian moda 1 kali dan terdapat sebanyak 20 % penumpang yang melakukan pergantian moda sebanyak 3 kali. Dari sampel yang diambil rata-rata pergantian moda pada angkutan umum rute 64 adalah sebanyak 2 kali pergantian moda.



### 5. KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1 Kesimpulan

- Dari sisi lintasannya, trayek angkutan KPUM 64 sangat baik karena melewati rute yang tata guna lahannya didominasi oleh daerah CBD, pusat pemerintahan, pusat pendidikan, perumahan, perkantoran yang artinya pusat-pusat kegiatan yang ada dapat dengan mudah diakses penumpang.
- Terdistribusinya penumpang naik dan penumpang turun yang hampir merata pada setiap ruas jalan yang dilalui mengindikasikan adanya permintaan angkutan yang merata pada setiap ruas, hal ini tidak terlepas dari fungsi tata guna lahan yang dilalui oleh KPUM rute 64 yang secara umum adalah Pusat bisnis (CBD), pusat pemerintahan, hutan kota dan pusat pendidikan dengan kepadatan sedang hingga tinggi.
- Hasil evaluasi kinerja angkutan KPUM rute 64 menunjukkan bahwa beberapa variabel menunjukkan angka yang masih di bawah nilai yang disarankan masing yaitu: frekwensi (15 kendaraan), waktu tunggu (4 menit), jarak mencapai pemberhentian (89

meter), tingkat perpindahan (2 kali), waktu perjalanan (1,5 jam), sedangkan faktor kecepatan khususnya pada daerah padat angkanya menunjukkan diatas rekomendasi yang disarankan yaitu sebesar 13 Km/ jam sedangkan angka yang direkomendasikan adalah 10 Km/ jam sampai dengan 12 Km/ jam.

4. Untuk waktu tempuh dari awal hingga akhir perjalanan atau sebaliknya rata-rata memerlukan waktu yang cukup lama yaitu 92 menit, lamanya waktu tempuh tidak terlepas dari tingginya waktu tundaan yang rata-rata mencapai 27 menit pada setiap tiga rentang waktu (*peak* pagi, *peak* sore *off peak*).
5. *Load Factor Dinamis* pada KPUM rute 64 ini sangat rendah dengan rata-rata pada tiga rentang waktu (*peak* pagi, *peak* sore *off peak*) rata-rata hanya mencapai 23 %. Dengan artian bahwa jumlah tempat duduk yang disediakan tidak terisi penuh (100 %). Dengan demikian telah terjadi kelebihan *supplay* dibandingkan *demand* yang ada.
6. Khusus untuk jarak antar kendaraan (*head way*) nilai yang ada sangat jauh dibawah nilai yang disarankan oleh *World Bank*, hal ini dari sisi penumpang tentunya sangat menguntungkan tetapi dilain sisi sebenarnya telah terjadi pemborosan yang besar dikarenakan *supplay* yang terlalu besar jika dibandingkan *demand* yang ada.

## 5.2 Saran

1. Dalam jangka pendek, tanpa mengganti jenis kendaraan yang ada saat ini untuk menghindari terjadinya pemborosan dalam penyelenggaraan angkutan umum, perlu dilakukan langkah yang segera, terutama guna mengoptimalkan faktor muat (*load factor*), hal ini dapat dilakukan dengan cara meningkatkan *head way* kendaraan menjadi lebih besar dari yang ada saat ini yaitu lebih besar dari 4 menit.
2. Jangka panjang guna meningkatkan efisiensi perlu dimulai langkah-langkah untuk mengoperasikan angkutan massal dengan daya angkut yang lebih besar seperti bus maupun KA.

## DAFTAR PUSTAKA

- Bappeda Kota Medan (2005), *Rencana Umum Tata Ruang Kota Medan*
- Badan Pusat Statistik Kota Medan, 2007, *Medan Dalam Angka 2007*
- Glasson, J., 1974, *Pengantar Perencanaan Regional. Bagian Satu Dan Dua*, Terjemahan Paul Sihotang, LPFE-UI. Jakarta
- Hobbs F.D., (1995), *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*, edisi kedua, Gajah Mada University Press, Yogyakarta, 1995
- Ofyar Z.Tamin, (1997), *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, ITB, Bandung, 1997
- Syafiatun, S, 2007, *Kajian Preferensi Bermukim di Daerah Perbatasan Kota, Studi Kasus Kelurahan Gedung Johor Kecamatan Medan Johor Kota Medan dan Desa Delitua Kecamatan Namorambe Kabupaten Deli Serdang*
- Sinuligga, B. D., 2005, *Pembangunan Kota, Tinjauan Regional dan Lokal*, Pustaka Sinar Harapan
- Supranto, J, 1997, *Statistik Teori dan Aplikasi*, Edisi Kelima, Erlangga, Jakarta, 1997

---

## CITRA LAPANGAN MERDEKA MEDAN MENURUT APRESIASI PEREMPUAN

**Anna Lucy Rahmawati, Julaihi Wahid, Achmad Delianur Nasution**

Program Studi Magister Teknik Arsitektur  
Bidang Kekhususan Manajemen Pembangunan Kota

**Abstrak.** *Kehadiran perempuan adalah salah satu indikator keberhasilan ruang terbuka publik. Dalam penelitian ini, Lapangan Merdeka Medan terdefinisi sebagai central square yang berhasil dengan terpenuhinya beberapa indikator keberhasilan ruang terbuka publik, termasuk kehadiran perempuan di dalamnya. Tolok ukur kualitas lingkungan pada umumnya dapat ditafsirkan melalui citra yang muncul dari lingkungan tersebut. Dengan kata lain, penelusuran citra penting dilakukan karena ia bermakna kualitatif dan bersifat evaluatif. Bagaimanakah citra Lapangan Merdeka Medan sebagai sebuah central square yang berhasil dapat diketahui melalui apresiasi perempuan yang memiliki pengalaman atas kehadirannya di Lapangan Merdeka Medan.*

*Penelitian ini menggunakan skala pengukuran Semantic Differential Scale (SDS), yaitu jenis skala pengukuran sikap seseorang terhadap suatu konsep tertentu dengan menggunakan pasangan kata sifat yang memiliki makna berlawanan (positif >< negatif).*

*Sebagai kesimpulan diperoleh bahwa citra Lapangan Merdeka Medan menurut apresiasi perempuan bermakna “cukup positif”. Makna evaluatif yang terkandung dari citra ini memperlihatkan kualitas Lapangan Merdeka Medan masih perlu ditingkatkan sampai pada makna tertinggi yang dipakai dalam penelitian ini, yaitu citra yang “sangat positif”.*

**Kata kunci:** *perempuan, ruang terbuka publik yang berhasil, apresiasi, citra*

### PENDAHULUAN

Kehadiran perempuan dinyatakan oleh Whyte (1988) dan Carmona, et al. (2003) sebagai salah satu indikator dan kunci keberhasilan ruang terbuka publik. Hal ini mengandung implikasi bahwa dimana terdapat kehadiran perempuan dalam suatu ruang terbuka publik, maka ruang terbuka publik tersebut memiliki kualitas tertentu yang memenuhi kebutuhan perempuan secara fisik dan psikologis.

Kawasan Lapangan Merdeka Medan merupakan bagian awal terbentuknya Kota Medan yang diawali sebagai daerah perkebunan tembakau Deli. Di sudut barat laut Lapangan Merdeka terletak Kantor Pos Besar yang merupakan titik

nol Kota Medan. Setelah tahun 1927, area seluas kurang lebih 175m x 275m akhirnya ditetapkan sebagai taman kota (Passchier, 1995). Di lapangan ini terjadi beberapa peristiwa bersejarah dan hingga saat ini Lapangan Merdeka dan sekitarnya merupakan kawasan di Pusat Kota Medan dengan konsentrasi bangunan bersejarah yang sangat tinggi, sebagai hasil peninggalan arsitektur pada masa kolonial Belanda.

Lapangan Merdeka Medan saat ini terdefinisi sebagai ruang terbuka publik di pusat kota yang berhasil, baik secara topografis (aspek fisik) maupun prosedural (aspek kegiatan) dan berdasarkan indikator waktu operasional serta

kehadiran banyak orang, termasuk di dalamnya adalah perempuan.

Kehadiran perempuan dalam suatu ruang terbuka publik menjadi fokus amatan yang menarik karena terkait dengan issue gender yang membicarakan perbedaan laki-laki dan perempuan sebagai hasil konstruksi sosial masyarakat. Sejauh mana keberhasilan Lapangan Merdeka Medan, kualitas-kualitas yang dimilikinya dan bagaimana ia memenuhi kebutuhan perempuan untuk berada di sana, dapat terungkap melalui kegiatan pencarian citra dimana di dalamnya terkandung nilai-nilai kualitatif.

## TUJUAN

Menemukan faktor-faktor penting yang berpengaruh dalam peningkatan kualitas fisik Lapangan Merdeka Medan, dan menemukan suatu kesimpulan tentang Citra Lapangan Merdeka Medan yang dihimpun dari penilaian dan apresiasi perempuan.

## TINJAUAN PUSTAKA

### 1. Definisi Citra

Dalam konteks kekotaan, definisi tipikal dari **citra kota** diberikan oleh Kotler et al. 1993 (dalam Laaksonen et al. 2006), yang menggambarkannya sebagai "*sejumlah keyakinan, ide dan kesan yang dimiliki seseorang terhadap suatu tempat*". Citra kota juga didefinisikan sebagai "*gambaran mental dari sebuah kota sesuai dengan rata-rata pandangan masyarakatnya*" (Lynch, 1960).

Citra lingkungan merupakan hasil dari proses dua arah antara pengamat dan lingkungan yang diamatinya (Lynch, 1960 p.6). Citra juga dijelaskan sebagai "titik kontak antara orang dan lingkungannya" (Downs 1967 dalam Rapoport 1977) yang kemudian menghubungkan mereka pada suatu perilaku tertentu (Rapoport 1977 p.43). Lingkungan memberikan kesan tentang perbedaan dan hubungan, dan pengamat (dengan kemampuannya beradaptasi dan dalam tujuan-tujuannya) memilih, mengorganisasi dan

memberikan makna menurut apa yang dilihatnya. Hal ini menjelaskan bahwa citra dapat sangat bervariasi di antara pengamat yang berbeda (Lynch, 1960 p.6) dan sebuah kota juga dapat memiliki makna yang berbeda untuk orang yang berbeda pula (Rapoport 1977).

### 2. Ruang Terbuka Publik

#### 2.1. Definisi Ruang Terbuka Publik Berdasarkan Arti Kata

Menurut J.B.Jackson, 1985 (dalam Marcus & Francis, 1998) plaza adalah suatu bentuk dalam kota yang berfungsi sebagai tempat berkumpul masyarakat untuk penikmatan secara pasif. Atau dengan kata lain, *place, plaza dan piazza* adalah suatu bentuk ruang terbuka publik (*public open space*) di dalam kota. Salah satu prinsip *place* secara estetis adalah memiliki gambaran visual.

Dalam salah satu tulisannya, Lynch (1965) mendefinisikan ruang terbuka publik dengan terlebih dahulu mengartikan kata "*open*" atau "terbuka" sebagai: bebas untuk dimasuki atau digunakan, tidak terganggu, tidak terbatas, dapat dicapai dengan mudah, tersedia, terbuka, tanpa batasan waktu, jelas, tidak ditentukan, bebas lepas, responsif, siap untuk mendengar atau melihat seperti dalam hati yang terbuka, mata terbuka, tangan terbuka, pikiran terbuka, rumah yang terbuka, kota yang terbuka.

Dari segala kemungkinan, alun-alun (*square*) adalah yang pertama ditemukan dalam penggunaan ruang kota (Krier, 1979). Menurut J.B. Jackson (1985) dalam Marcus & Francis (1998), alun-alun adalah suatu bentuk kota yang menarik orang-orang untuk penikmatan secara pasif. Lynch (1981, 443) dalam Marcus & Francis (1998) mengatakan bahwa "alun-alun dimaksudkan sebagai suatu fokus aktivitas, berada di pusat wilayah perkotaan yang intensif.

#### 2.2. Definisi Ruang Terbuka Publik Berdasarkan Tipologi dan Karakteristik

Melalui riset dan penelitiannya, Carr, et al. (1992) mendefinisikan ruang publik kota berdasarkan tipologi dan karakteristik seperti ditunjukkan pada Tabel 1. Berikut.

Tabel 1. <i>A typology of contemporary urban public spaces</i>		Tabel 1. <i>A typology of contemporary urban public spaces</i>	
<i>Type</i>	<i>Characteristics</i>	<i>Type</i>	<i>Characteristics</i>
<i>Public parks:</i>		<i>Farmers' markets</i>	Ruang terbuka atau jalanan yang digunakan sebagai pasar tradisional atau pasar loak
<i>Public/central park</i>	Ruang terbuka publik yang dikembangkan dan dikelola sebagai bagian dari sistem zona ruang terbuka kota.	<i>Streets</i>	
<i>Downtown parks</i>	Taman hijau dengan rerumputan dan pepohonan yang berlokasi di pusat kota	<i>Pedestrian sidewalks</i>	Bagian kota dimana orang bergerak dengan berjalan kaki
<i>Commons</i>	Sebuah kawasan hijau yang luas yang dikembangkan di kota-kota lama new england	<i>Pedestrian mall</i>	Jalan yang tertutup untuk lalu lintas luar
<i>Neighborhood park</i>	Ruang terbuka yang dibangun dalam lingkungan permukiman	<i>Transit mall</i>	Dikembangkan untuk meningkatkan akses perpindahan ke kawasan pusat kota
<i>Mini/vest-pocket park</i>	Taman kota yang kecil	<i>Traffic restricted streets</i>	Jalan yang digunakan sebagai ruang terbuka publik
<i>Squares and plazas</i>		<i>Town trails (jalan kota)</i>	Sebagai sarana penghubung bagian-bagian kota melalui jaringan jalan kota yang menyeluruh
<i>Central square</i>	Alun-alun atau plaza, biasanya merupakan kawasan bersejarah yang dikembangkan di pusat kota	<i>Playgrounds</i>	
<i>Corporate plaza</i>	Plaza yang dibangun sebagai bagian dari bangunan komersial atau perkantoran	<i>Playground</i>	Tempat bermain yang berlokasi di lingkungan permukiman
<i>Memorial</i>	Ruang terbuka yang bertujuan untuk mengenang seseorang atau kejadian dalam skala lokal atau nasional yang penting.	<i>Schoolyard</i>	Halaman sekolah sebagaimana tempat bermain
<i>Markets</i>		<i>Community open spaces</i>	
		<i>Community garden/park</i>	Ruang terbuka lingkungan yang dirancang, dikembangkan atau dikelloa oleh penghuni lokal pada lahan kosong
		<i>Greenways and parkways</i>	
		<i>Interconnected recreational and natural areas</i>	Kawasan alami dan ruang terbuka untuk kegiatan rekreasi yang

Tabel 1. *A typology of contemporary urban public spaces*

Type	Characteristics
<i>Atrium/indoor marketplace</i>	dihubungkan oleh pedestrian dan jalur sepeda.
<i>Atrium</i>	Ruang publik yang dikembangkan
<i>Marketplace/downtown shopping center</i>	Ruang interior, kawasan perbelanjaan yang dikelola oleh swasta
<i>Found/neighborhood spaces</i>	
<i>Found spaces/everyday open spaces</i>	Jenis ruang terbuka yang dapat diakses oleh publik, misalnya sudut jalan, deretan tangga menuju suatu gedung
<i>Waterfronts</i>	
<i>Waterfronts, harbor, beaches, riverfronts, piers, lakefronts</i>	Ruang terbuka yang ada di sepanjang aliran air dalam kota, pelabuhan, pantai, tepi sungai, dermaga dan tepi danau.

Sumber: Carr et al. 1992 p.79-84

### 2.3. Definisi Ruang Terbuka Publik Berdasarkan Pendekatan Topografis dan Prosedural

Iveson (2007) mendefinisikan ruang publik kota melalui dua pendekatan, yaitu pendekatan topografis (*topographical approaches*) dan pendekatan prosedural (*procedural approaches*). Pemahaman ruang publik kota berdasarkan kedua pendekatan ini dapat dijelaskan sebagai berikut:

#### 1) Pendekatan topografis

Pada umumnya ruang publik kota didefinisikan melalui pendekatan topografis, yang menunjuk pada tempat-

tempat tertentu di dalam kota yang (atau seharusnya) terbuka bagi warga kotanya.

#### 2) Pendekatan prosedural

Dalam pendekatan prosedural, ruang publik dipahami dalam konteks aktifitas sebagai ruang apa pun, melalui aksi politik dan tempat publik pada suatu waktu tertentu, menjadi 'tempat kekuasaan dari suatu aksi umum yang dikoordinasikan melalui pidato dan persuasi' (Benhabib, 1992 p.78 dalam Iveson, 2007).

### 2.4. Makna Dan Kualitas Ruang Terbuka Publik

Secara esensial, kriteria ruang publik meliputi tiga aspek, yaitu: *Meaningful*: dapat memberikan makna atau arti bagi masyarakat setempat, baik secara individual maupun kelompok; *Responsive*: tanggap terhadap semua keinginan pengguna dan dapat mengakomodir kegiatan yang ada pada ruang publik tersebut; *Democratic*: dapat menerima kehadiran berbagai lapisan masyarakat dengan bebas tanpa ada diskriminasi (Carr et al, 1992).

Dari segi perancangan, dikenal sebuah istilah *Nonmeasurable Design Criteria* atau Kriteria Desain Tak Terukur, yaitu suatu kriteria yang lebih menekankan pada aspek kualitatif di lapangan. Kriteria ini sering dipakai dalam penelitian kualitatif untuk mengukur suatu kualitas lingkungan kota. Shirvani (1985) merangkum enam butir kriteria desain tak terukur yang diperoleh melalui analisa perbandingan desain tak terukur, yaitu:

- a. *Access* (Pencapaian)
- b. *Compatibility* (Kecocokan)
- c. *Views* (Pemandangan)
- d. *Identity* (Identitas)
- e. *Sense* (Kesan)
- f. *Livability* (Kenyamanan)

### 2.5. Ruang Terbuka Publik yang Berhasil

*The Project for Public Space, 1999* (Carmona et al. 2003 p.100) mengidentifikasi empat atribut utama mengenai keberhasilan ruang terbuka publik, yaitu: kenyamanan dan citra (*comfort and image*); akses dan penghubung (*access and linkage*); penggunaan dan aktifitas (*uses and*

*activity*), dan suasana yang ramah/bersahabat (*sociability*).

Dalam perspektif gender, Whyte (1988) menyatakan bahwa salah satu indikator ruang terbuka publik yang berhasil adalah persentase kehadiran perempuan yang lebih tinggi dari rata-rata. Whyte mencatat bahwa, secara umum, perempuan lebih diskriminatif dalam memilih ruang dan, oleh karena itu, proporsi yang rendah atas kehadiran perempuan umumnya menunjukkan bahwa ada sesuatu yang salah. Perempuan juga mencari tingkat privasi yang lebih besar daripada laki-laki, yang cenderung memilih tempat duduk yang lebih menonjol.

#### 2.6. Perubahan Ruang Terbuka Publik dan Keterlibatan Swasta

Kota, secara alami selalu mengalami perubahan. Kota bersifat dinamis dan bukan statis sehingga bangunan, ruang terbuka publik, proses disain dan manajemennya harus dapat mengenali perubahan-perubahan ini. Bagaimanapun juga harus ada suatu apresiasi bahwa, untuk sebagian besar orang, perubahan yang mengakibatkan hilangnya lingkungan yang familiar adalah sangat menyakitkan, terutama jika itu terjadi dalam skala yang luas atau bahkan menyeluruh (Tibbalds, 2004 p.77). Koneksi individu terhadap suatu tempat muncul dalam berbagai cara: dari sejarah hidup seseorang dan pengalaman pribadinya, dari tradisi penggunaan suatu wilayah, dan dari acara-acara khusus di suatu tempat (Carr, et al. 1992).

Dalam dinamika perubahan kota turut serta memunculkan beberapa pernyataan bahwa ruang publik kota berada di bawah ancaman tindakan perusahaan dan pengembang swasta yang lebih peduli dengan keuntungan yang akan diperoleh daripada fungsi publiknya (Iveson, 2007).

Dengan membandingkan kota-kota dan ruang-ruang publik yang ideal dimasa lalu, Mitchell (1995) dalam Iveson (2007) menunjukkan bahwa akses ke ruang publik selalu merupakan hasil perjuangan politik dan bahwa ruang terbuka publik belum pernah 'terbuka untuk semua'.

#### 3. Isu Gender Dalam Konteks Ruang Terbuka Publik

Kehidupan perempuan dan laki-laki, pekerjaan yang mereka lakukan, pendapatan yang mereka terima, peran yang diberikan, dan hubungan mereka dibentuk oleh norma-norma sosial dan tradisi yang memperlakukan wanita dan pria berbeda. Pada gilirannya, atribut-atribut perempuan dan laki-laki, kontribusi yang diberikan dan cara mereka mengambil keputusan dan meningkatkan kehidupan sosial dan ekonomi juga berbeda (Beall, 1996).

Dalam studi perkotaan kenyataan tersebut mendukung argumen, bahwa meskipun laki-laki dan perempuan tinggal di rumah yang sama, mereka menempati ruang yang berbeda untuk bekerja dan bersantai. Laki-laki pergi bekerja setiap hari dan wanita tinggal di rumah untuk mengurus rumah tangga, merawat anak-anak dan lanjut usia. Segregasi ini sering disebut sebagai "*gender division of labour*" atau pembagian kerja berdasarkan gender (Stevenson, 2003).

### METODOLOGI PENELITIAN

#### 1. Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini bersifat gender, yaitu kaum perempuan, baik penduduk maupun pendatang di Kota Medan yang mengetahui keberadaan Lapangan Merdeka Medan dan pernah mengunjunginya. Populasi ini termasuk dalam jenis populasi infinit (memiliki jumlah yang tidak tetap/tidak diketahui) dan unit analisisnya adalah individu perempuan dengan batas usia 15 tahun ke atas dan memiliki pengetahuan dan pengalaman tentang Lapangan Merdeka Medan.

Sebagai dasar untuk menentukan jumlah sampel, Champion, 1981 (dalam Mustafa, 2003) mengatakan bahwa sebagian besar uji statistik selalu menyertakan rekomendasi ukuran sampel. Dengan kata lain, uji-uji statistik yang ada akan sangat efektif jika diterapkan pada sampel yang jumlahnya 30 s/d 60 atau dari 120 s/d 250. Berdasarkan pertimbangan tersebut, penelitian ini akan mengambil sampel minimal sebesar 120 dan maksimal sebesar 250 dalam waktu 1 minggu dengan rentang waktu 1 (satu) kali

pengambilan data (*One Shot or Cross Section Studies*).

## 2. Skala Pengukuran

Variabel penelitian diukur dengan menggunakan skala pengukuran berdasarkan model *Semantic Differential Scale (SDS)* atau disebut juga sebagai skala perbedaan makna kata. SDS merupakan satu jenis skala pengkelasan yang juga banyak digunakan untuk mengukur sikap responden terhadap satu obyek tertentu.

Angka yang umumnya diterapkan berupa angka positif untuk menunjukkan sikap positif (1,2,dst), angka negatif untuk menunjukkan sikap negatif (-1,-2, dst) dan angka 0 untuk menunjukkan sikap netral atau tidak memihak. Dapat juga berupa deretan angka positif yang dimulai dari 1 sampai dengan 7 dengan pemaknaan Sangat Negatif sampai dengan Sangat Positif. Dalam penelitian ini kata-kata sifat yang digunakan berasal dari variabel indikator Citra Lapangan Merdeka Medan seperti yang dijelaskan dalam kerangka teoritis.

## 3. Metode Analisa Data

Proses analisa data akan menggunakan alat bantu SPSS (*Statistics Program for Social Science*). Jenis statistika yang digunakan adalah statistika deskriptif, yaitu statistika yang berhubungan dengan metode pengelompokkan, peringkasan dan penyajian data dalam cara yang lebih informatif (Ashari dan Santosa, 2005: 2 dalam Khotimah, 2007).

## 4. Pemaknaan Citra

Pemaknaan citra dibutuhkan untuk mendapatkan satu kesimpulan umum dari apresiasi perempuan yang menjadi responden dalam penelitian ini. Konsekuensi logis dari penggunaan skala pengukuran *Semantic Differential Scale* adalah pemaknaan citra dalam skala "Sangat Negatif" sampai dengan "Sangat Positif". Hasil penelitian akan menunjuk pada salah satu titik dari skala "Sangat Negatif" sampai dengan "Sangat Positif" dan pembahasan secara deskriptif-kualitatif akan menggambarkan makna-makna yang terkandung dari hasil penelitian tersebut.

## TINJAUAN KAWASAN STUDI

Pada tahun 1883 *Deli Maatschappij* mendirikan sebuah perusahaan kereta api *Deli Spoorweg Maatschappij* dan pada tahun 1885 jalur kereta api antara Medan dan Labuhan Deli diresmikan. Bersamaan dengan itu, dilakukan penanaman pohon trembesi di sekeliling pinggiran lapangan.

Pada tanggal 1 April 1909 Medan memperoleh status *Gementee* atau Kotamadya Independen. Sejak saat itu acara ulang tahun Ratu Belanda, penyambutan tamu negara dan acara kenegaraan besar lainnya selalu diadakan di Lapangan Merdeka.

Pada awal tahun 2000 terjadi penambahan fungsi di Lapangan Merdeka yang digagas oleh Pemko Medan dalam suatu rangkaian program pengembangan kota "Medan Metropolitan" untuk mempromosikan Kota Medan sebagai salah satu tujuan pariwisata dan bisnis berskala internasional. Kegiatan ini diawali dengan memindahkan lokasi penjualan buku bekas dari Titi Gantung ke sisi timur Lapangan Merdeka (depan Stasiun Kereta Api) pada pertengahan tahun 2002 dan dinamai sebagai "Pasar Buku" (Gambar 1) dan pembangunan objek wisata kuliner bertajuk Merdeka Walk di sepanjang sisi barat pada tahun 2004 dan mulai beroperasi pada tanggal 19 Mei 2005 (Gambar 2).



Gambar 1. "Pasar Buku" di sepanjang sisi timur Lapangan Merdeka  
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2009



Gambar 2. Suasana Merdeka Walk pada suatu siang menjelang sore  
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2009



Gambar 5. Calon Presiden Hj Megawati Soekarnoputri dan Ketua DPD PDIP Sumut Panda Nababan menyapa kader dan simpatisan partai pada Rapat Umum Bersama di Lapangan Merdeka Medan.  
Sumber : <<http://nababan.wordpress.com/>>

Berbagai kegiatan yang memperlihatkan eksistensi perempuan di Lapangan Merdeka terjadi pada beberapa event yang berhasil direkam dan dapat ditunjukkan sebagai berikut:



Gambar 3. Perayaan Hari Perempuan Internasional di Lapangan Merdeka. Sumber: Dina Lumbantobing (Arsip PESADA)



Gambar 6. Kehadiran Veteran Wanita Minah Br Siregar (89) menghadiri upacara perayaan hari kemerdekaan Indonesia yang ke 64, tanggal 17 Agustus 2009 di Lapangan Merdeka.  
Sumber : <<http://www.profile.dnaberita.com/>>



Gambar 7. Festival Sumatera Utara Gempar 2009 dipusatkan di Lapangan Merdeka Medan sejak tanggal 12-15 November 2009.  
Sumber : <<http://yapzica.wordpress.com/>>



Gambar 4. Program lingkungan Medan Green and Clean 2009 di Lapangan Merdeka Medan  
Sumber : <<http://www.antarasumut.com/>>



Gambar 8. Penobatan Ikon Olahraga Kota Medan 2009  
Sumber : <<http://www.medantalk.com/>>

**HASIL DAN PEMBAHASAN**

Responden dalam penelitian ini adalah perempuan. Jumlah perempuan yang direkomendasikan adalah 150-250 perempuan. Jumlah kuesioner yang disebarakan sebanyak 250 dan terpilih 217 kuesioner yang diisi dengan benar dan dapat diandalkan untuk mewakili populasi. Dari 217 perempuan terdapat 47 (21,6%) perempuan yang belum pernah mengunjungi Merdeka Walk. Sisanya sebanyak 170 perempuan memiliki pengalaman

berkunjung ke Lapangan Merdeka dan Merdeka Walk.

1. Hasil Penilaian Perempuan

Hasil penilaian perempuan terhadap Lapangan Merdeka dan Merdeka Walk ditunjukkan yang memperlihatkan perbedaan-perbedaan di atas ditunjukkan dalam Tabel 2. di bawah ini:

Tabel 2. Penilaian Perempuan

Terhadap Lapangan Merdeka dan Merdeka Walk

E P A	No	Kata Sifat Negatif	Penilaian Perempuan							Kata Sifat Positif
			1	2	3	4	5	6	7	
			1	2	3	4	5	6	7	
A	1	MEMBOSANKAN, tidak banyak pilihan kegiatan					●			MENYENANGKAN, banyak pilihan kegiatan
P	2	SULIT dicapai					●			MUDAH dicapai
E	3	KOTOR				●				BERSIH
P	4	GERSANG, PANAS					●			RINDANG, SEJUK
E	5	Tidak aman						●		AMAN
E	6	MAHAL			●					MURAH
P	7	TIDAK NYAMAN untuk kegiatan rekreasi						●		NYAMAN untuk kegiatan rekreasi
A	8	TIDAK BEBAS masuk dan berkegiatan							●	BEBAS masuk dan berkegiatan
E	9	Suasannya LESU					●			Suasannya HIDUP
E	10	Fasilitasnya TIDAK LENGKAP					●			Fasilitasnya LENGKAP
E	11	Bentuk dan fungsi bangunannya TIDAK COCOK					●			Bentuk dan fungsi bangunannya COCOK
P	12	Pemandangannya TIDAK MENARIK					●			Pemandangannya MENARIK
E	13	TIDAK RAPI					●			RAPI
P	14	TIDAK BERKESAN						●		BERKESAN
P	15	TIDAK SERASI dengan bangunan di sekitar					●			SERASI dengan bangunan di sekitar Lapangan Merdeka
E	16	Memiliki petunjuk yang TIDAK JELAS					●			Memiliki petunjuk yang JELAS
A	17	SEPI						●		RAMAI
A	18	PASIF-STATIS					●	●		AKTIF-DINAMIS

Ket: ————— Penilaian Perempuan Terhadap Segmen Lapangan Merdeka

Sumber: Hasil Analisis (2009)

Citra Lapangan Merdeka dan Merdeka Walk bermakna CUKUP POSITIF untuk dimensi Evaluasi dan Potensi, dan bermakna POSITIF untuk dimensi Aktifitas.

## 2. Apresiasi Perempuan

Dari data Apresiasi Perempuan yang terkumpul dapat diperoleh kesimpulan berdasarkan suara terbanyak, sebagai berikut:

- a. Sebanyak 23% perempuan menyatakan Lapangan Merdeka disukai terutama karena alasan bebas untuk dikunjungi, suasananya nyaman dan menyenangkan untuk tempat rekreasi dan berkumpul bersama teman dan/atau keluarga. Hanya 0,7% perempuan yang menyatakan tidak menyukai Lapangan Merdeka karena tidak sejuk, gersang dan panas.
- b. Sebanyak 32% perempuan menyatakan Lapangan Merdeka penting karena tersedia peluang untuk berbagai macam kegiatan, seperti: olahraga, rekreasi, wisata kuliner, upacara dan lain-lain.
- c. Dari segi aktifitas, 23% perempuan menyatakan Lapangan Merdeka telah memenuhi kebutuhan mereka karena tersedia peluang untuk berbagai macam kegiatan dengan bebas. Jumlah suara yang hampir sama (20%) menyatakan belum memenuhi kebutuhan karena fasilitasnya belum sepenuhnya tersedia.
- d. Jika memiliki kesempatan untuk merubah/memperbaiki Lapangan Merdeka, sebanyak 35% perempuan menyatakan mereka ingin meningkatkan kebersihan lapangan dan 23% suara ingin mempertahankan keberadaan pepohonan yang ada di sekitar Lapangan Merdeka.
- e. Sebanyak 17% perempuan yang pernah berkunjung ke Merdeka Walk, menyatakan menyukai Merdeka Walk karena dapat menjadi tempat hiburan dan wisata kuliner di malam hari, baik bersama teman maupun keluarga. Hanya 0,8% suara yang menyatakan tidak menyukai Merdeka Walk karena mahal, tidak terjangkau kalangan menengah ke bawah.

## KESIMPULAN

- a. Citra Lapangan Merdeka Medan Menurut Apresiasi Perempuan adalah “CUKUP POSITIF”. Makna dari citra yang “cukup positif” ini adalah: perempuan dalam penelitian ini senang dan suka berada di Lapangan Merdeka Medan karena kualitas-kualitas yang dimiliki, yaitu: mudah dicapai, bebas untuk dikunjungi dan tersedia berbagai sarana dan fasilitas olahraga, rekreasi serta tersedia peluang untuk berbagai kegiatan yang cocok dengan kebutuhan dan tujuan penggunaannya. Bersamaan dengan hal tersebut, perempuan juga menyorot tentang kurangnya kerapian, kebersihan lingkungan dan toilet umum, kurangnya penghijauan dan bangku-bangku taman serta kurangnya pemeliharaan sarana dan fasilitas yang ada. Hampir seluruhnya berpendapat bahwa Lapangan Merdeka Medan penting dan dibutuhkan, tetapi sekaligus mengharapkan pengelolaan dan pemeliharaan yang lebih baik untuk meningkatkan kualitas lingkungan fisiknya. Kehadiran Merdeka Walk juga penting dan dibutuhkan tapi disatu sisi telah menimbulkan reaksi pro (sangat menyukai) dan kontra (bongkar Merdeka Walk!) yang tegas di kalangan perempuan dalam penelitian ini. Hal ini mencerminkan sistem pengelolaan dan konsep perencanaan yang belum terbuka bagi semua kalangan.
- b. Berdasarkan penilaian dan apresiasi perempuan, faktor-faktor penting yang berpengaruh dalam peningkatan kualitas fisik Lapangan Merdeka Medan adalah terutama dalam pemeliharaan kebersihan, termasuk toilet; penataan taman, pedagang kaki lima dan parkir yang lebih rapi; peningkatan penghijauan dan penambahan bangku taman; serta penyediaan dan pemeliharaan berbagai sarana yang tersedia untuk menciptakan suasana yang lebih nyaman dan menyenangkan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Carmona M, Heath T, Oc T, Tiesdell S, 2003, *Public Places Urban Spaces – The Dimensions of Urban Design*, Architectural Press, Unacre House, Jordan Hill, Oxford.
- Carr S, Francis M, Rivlin LG, Stone AM, 1992, *Public Space*, Cambridge University Press.
- Iveson, K 2007, *Publics and The City*, Blackwell Publishing Ltd, Oxford, UK.
- Khotimah, K 2007, *Analisis Korelasi Rank Kendall Dan Aplikasinya Dengan Program SPSS*, Tugas Akhir, Fakultas Matematika Dan Ilmu Pengetahuan Alam Universitas Negeri Semarang.
- Lynch, K 1960, *The Image of the City*, The MIT Press. Cambridge, Massachusetts, London, England.
- Lynch, K 1972, *What Time is This Place?*, The MIT Press. Cambridge, Massachusetts, London, England.
- Marcus, CC and Francis, C 1998, *People Places – Design Guidelines for Urban Open Space*, Van Nostrand Reinhold, New York, USA.
- Mustafa, H 2003, *Metode Penelitian*, Universitas Katolik Parahyangan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Program Studi Ilmu Administrasi Niaga, Bandung.
- Rapoport, A 1977, *Human Aspect of Urban Form*, Pergamon Press Ltd., Headington Hill Hall, Oxford, England.
- Shirvani, H 1985, *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Company, Inc. New York.
- Stevenson, D 2003, *Cities and Urban Cultures*, Open University Press, Maidenhead, Philadelphia.
- Tibbalds, F 2004, *Making People-Friendly Towns : Improving the public environment in towns and cities*, Spon Press, Taylor & Francis e-Library, London & New York.
- Whyte WH, 1988 “The Design of Spaces” from “City : Rediscovering the Center” in *The City Reader*, p.483-490, 2<sup>nd</sup> edn, eds. LeGates RT & Stout F, Routledge, London & New York.

ISSN 2086-910x



9 772086 910092