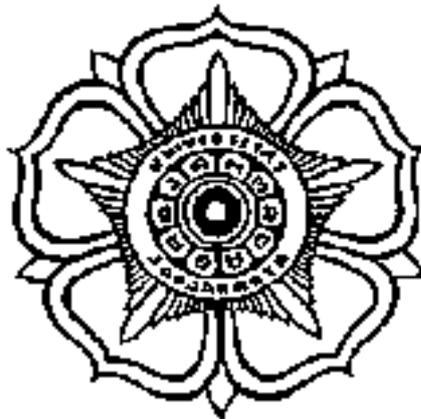


**POTENSI PENGEMBANGAN KAWASAN
 OUD BATAVIA JAKARTA
 KAJIAN SEJARAH DAN VITALITAS KAWASAN**

TESIS

Untuk memenuhi sebagian persyaratan
 mencapai derajat Sarjana S-2

PROGRAM STUDI TEKNIK ARSITEKTUR
 KONSENTRASI DESAIN KAWASAN BINAAN



Diajukan oleh :

**Theresia Budi Jayanti
 10/310818/PTK/07341**

**Kepada
 PROGRAM PASCASARJANA
 UNIVERSITAS GADJAH MADA
 YOGYAKARTA
 2013**

TESIS

POTENSI PENGEMBANGAN KAWASAN OUD BATAVIA JAKARTA KAJIAN SEJARAH DAN VITALITAS KAWASAN

Dipersiapkan dan disusun oleh :

THERESIA BUDI JAYANTI

No Mhs. : 10/310818/PTK/07341

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji

Pada tanggal : 10 Desember 2013

Susunan Dewan Penguji

Pembimbing Utama



M. Sani Roychansyah, ST., M.Eng., D. Eng.

Anggota Dewan Penguji Lain

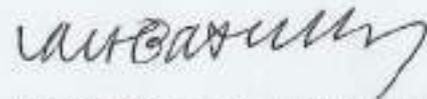


Ir. Ikaputra, M. Eng., Ph. D.

Pembimbing Pendamping I



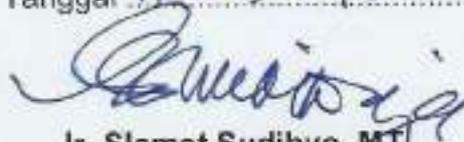
Ir. Adi Utomo Hatmoko, M. Arch.



Ir. Sigit Sayogyo Basuki, MS.

Tesis ini telah diterima sebagai salah satu persyaratan
Untuk memperoleh gelar Magister

Tanggal 17 Des 2013



Ir. Slamet Sudibyo, MT
NIP. 195112121977021002

Pengelola Program Studi : T. Arsitektur DKB
Mengetahui,

Wakil Penanggung Jawab Program Studi T. Arsitektur dan Perencanaan

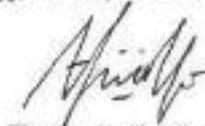


Prof. Ir. Bakti Setiawan, MA., Ph.D.
NIP. 195906281985031006

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi, dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Yogyakarta, Desember 2013



Theresia Budi Jayanti

Notre vie presente est le fruit de notre activitive passee.
Celui qui vie avec son passe, n'a pas d'avenir.
(Hidup kita saat ini adalah buat dari kegiatan kita di masa lampau
Dia yang hidup dengan masa lalunya, tidak memiliki masa depan)

Tidak akan pernah ada kesuksesan yang datang begitu saja kepada kita,
melainkan kita sendiri yang harus menjemput dan meraihnya
dengan segala daya, upaya dan doa (mahatma Gandhi)

Karya ini Kupersembahkan

Untuk:

Jesus Christ C'est Le Gardien de la Georgie

Orang Tuaku yang Tercinta;

Bambang Setyodjati, SH

Endang hary Widayastuti

Kakak-Adiku Tersayang;

Alvina Dewi Purnamawati, SH

Agung Nugrohojati, ST

Semua keluarga besar

My Close Friend

Almamaterku

Vouloir, c'est pouvoir -- Where there's a will, there's away

KATA PENGANTAR

Puji syukur disertai rasa cinta dan hormat yang mendalam kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena limpahan kasih, kuasa, dan belas kasihan-Nya, penulisan tesis ini dapat diselesaikan dengan baik. Tesis ini merupakan penelitian terapan untuk memberikan rekomendasi desain (*research for design*). Penelitian ini adalah suatu perjalanan akademik sebagai salah satu syarat untuk mencapai derajat Sarjana Strata 2 pada Program Studi Teknik Arsitektur, Konsentrasi Desain Kawasan Binaan, Program Pascasarjana Universitas Gadjah Mada. Penulisan tesis ini juga merupakan hasil dari pemahaman penulis tentang ilmu perancangan kota (*urban design*) dengan melihat kekhawatiran fenomena kota-kota tua atau lama di Indonesia yang sekarang ini sudah tergerus oleh modernitas, disamping itu tesis ini juga dilatar belakangi oleh keprihatinan terhadap Kota Tua Jakarta dan kawasan kota tua atau kota lama di Indonesia pada umumnya yang ikut terseret dalam perkembangan kota dan melepaskan peninggalan sejarah kota yang sebenarnya dapat dijadikan potensi.

Penulis menyadari bahwa tanpa bantuan dan dorongan dari berbagai pihak, penelitian ini tidak dapat berjalan dengan baik. Oleh karenanya, penulis mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. **M. Sani Roychansyah, ST., M. Eng., D. Eng.**, selaku dosen pembimbing utama yang dengan sabar, bijaksana, dan kearifannya membimbing, mengarahkan dan memberi kesempatan kepada penulis untuk terus belajar berbagai hal,
2. **Ir. Adi Utomo Hatmoko, M.Arch.**, selaku dosen pembimbing pendamping yang dengan sabar membimbing, mengarahkan, dan membentuk pola pikir yang sangat berharga bagi penulis untuk bekal di masa mendatang.
3. **Ir. Ikaputra, M. Eng., Ph.D.**, selaku pembahas dan penguji penulisan tesis atas segala kesediaan waktu, arahan, dan masukannya selama ini.
4. **Ir. Sigit Sayogyo Basuki, MS.**, selaku pembahas dan penguji yang ikut memberikan saran dan masukan yang berharga
5. **Ir. Slamet Sudibyo, MT.**, selaku pengelola program studi S-2 Konsentrasi Desain Kawasan Binaan, atas segala arahan dan dukungan demi kelancaran penelitian ini.

6. Semua **staf pengajar** pada MDKB-UGM, atas segala bimbingan dan pembelajarannya selama ini. Semua itu memberikan wawasan baru bagi penulis yang penting bagi masa depan.
7. Segenap **Instansi Pemerintah Kota Jakarta** dan **UPT Kota Tua** yang telah banyak membantu memberikan data dan informasi yang diperlukan pada awal masa penelitian ini.
8. Segenap karyawan dan civitas akademika Jurusan Teknik Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada; **Pak Parman, Mbak Ratri, Mbak Iis, Pak Pur** dan berbagai pihak atas segala bentuk bantuannya.
9. **Bambang Setyodjati, SH** dan **Endang Hary Widyastuti** orangtuaku, **Mbak Alvina Dewi Purnamawati, SH** dan **Agung Nugrohojati, ST.**, dan seluruh keluarga besar yang memberikan dukungan moral dan materi yang tak terhingga, terimakasih atas doa dan dorongan semangatnya.
10. Teman-teman yang aku sayangi dan kasihi; **Ivana, Gita, RJS, Maria Renya, Mbak Ajeng, Mbak Nena, Ndrew, Esti-Sigit, Shanti, Mas Ignat, Mas Hendra** dan yang tidak bisa aku sebutkan satu persatu atas segala semangat dan keceriaan yang diberikan.
11. **Mr. Nemo** yang dengan sabar menerima tumpahan unek-unek.
12. Teman-teman seperjuanganku di kelas MDKB-25 ; **Om Bondan, Mas Tembel, Caesar, Taufik, Nia, Risa, Odik**, atas dukungan, bantuan, dan kerjasamanya selama ini.
13. Semua teman-teman MDKB-UGM; **Mia, Cossa, Bimo, Aik**, terutama **Nathasja** yang berjuang bersama menyelesaikan tesis ini.
14. Berbagai pihak yang terkait dengan keberlangsngan studi dan penulisan tesis yang tidak disebutkan satu persatu.

Sebagai sesuatu yang masih baru, penulis menyadari bahwa masih terdapat kekurangan dan ketidaksempurnaan, untuk itu besar harapan penulis adanya kritik, saran dan masukan dari berbagai pihak untuk kesempurnaan hasil penulisan, sehingga dapat bermanfaat bagi kepentingan banyak orang. Amin.

Yogyakarta, Desember 2013

Penulis

Theresia Budi Jayanti

INTISARI

Kawasan Oud Batavia merupakan salah satu 'landmark' dari kawasan Kota Tua Jakarta yang berbatasan langsung dengan Kali Besar. Posisinya yang berada di dalam dua wilayah kotamadya, yaitu Jakarta Utara dan Jakarta Barat serta kedekatannya dengan Pelabuhan Sunda Kelapa dan Stasiun 'Kota' dianggap mempunyai tingkat vitalitas yang tinggi. Oud Batavia pada setiap masanya mengalami perkembangan dan perubahan yang berjalan berkesinambungan sampai pada wujud dan kondisinya sekarang. Perkembangan dan perubahan tersebut dapat dipelajari dengan cara melihat morfologi kota sebagai salah satu cara melihat perkembangan sejarah, jaringan, struktur dan pergerakan kotanya.

Penelitian ini menjabarkan tentang sejarah dan vitalitas Kawasan Oud Batavia dimana dijadikan sebagai salah satu representasi kota tua yang dinilai memiliki keunikan dan menjadi nilai lebih dari kota-kota tua di Indonesia. Data berupa peta-peta yang didapat diurutkan berdasarkan periodisasi perkembangan dan dianalisis melalui morfologi kawasan untuk melihat sejarah perkembangan kawasan Oud Batavia yang kemudian dianalisis berdasarkan vitalitas kawasan didalamnya.

Penelitian ini menggunakan metode rasionalistik kualitatif, yaitu menemukan permasalahan di lapangan, menyusun rangka penelitian dan mengolah data secara kuantitatif. Data kemudian dianalisis dengan mengkolaborasikan variabel kualitas lingkungan dan faktor pengaruh penggunaan ruang kota menurut Hyot (aksesibilitas, atraktivitas, dan amenitas kawasan) untuk mengukur tingkat vitalitas pada Kawasan Oud Batavia. Kesimpulan analisis digunakan sebagai pedoman dalam design guidelines. Hasil penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan potensi kawasan secara keseluruhan dan memberikan arahan perencanaan pada pengembangan Kawasan Oud Batavia.

Kata kunci: kota tua, Oud Batavia Jakarta, morfologi kota, vitalitas Kawasan, potensi pengembangan

ABSTRACT

Oud Batavia district is a 'landmark' of the Kota Tua Jakarta that directly adjacent with Kali Besar. Its position in the two municipalities, namely North Jakarta and West Jakarta and its proximity to the Sunda Kelapa Port and 'Kota' Rail Station; which is have a high level of vitalities. Oud Batavia on every era has developed and changes to the form and condition now. It can be studied by looking at the morphology of the city as a way to look at the historical development, network, structure and movement of the city.

This research provide an explanation of the history and district vitalities, which is the Oud Batavia has become one of old town representation that unique and has values more than old town in Indonesia. Data in the form of maps obtained and organized based on periode; the data were analyzed based on morphology and vitality theory to see the history and the development opportunities of Oud Batavia district.

The method used is qualitative rationalistic, which found problems in the field, set the framework of research and quantitative data processing. Then the data are analyzed based on collaboration of variable environmental quality and factors influence the use of urban space by Hyot's theory (consist of accessibility, attractivity, and amenity of the district) to measure the vitality's level in the Oud Batavia district. Conclusion of analysis is used as a reference in the design guidelines. The results of this research is expected to increase the opportunities of Oud Batavia district and give direction to developing Oud Batavia district.

The keywords : Old town, Oud Batavia, vitality, morphology, development opportunities

DAFTAR ISI

| | |
|---|------|
| HALAMAN JUDUL | i |
| HALAMAN PENGESAHAN | ii |
| HALAMAN PERNYATAAN | iii |
| KATA PENGANTAR | iv |
| INTISARI | vi |
| ABSTRACT | vii |
| DAFTAR ISI | viii |
| DAFTAR GAMBAR | xii |
| DAFTAR TABEL | xvi |
| | |
| BAB I | |
| PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1 LATAR BELAKANG | 1 |
| 1.1.1 Vitalitas Kawasan Suatu Kota | 3 |
| 1.1.2 Oud Batavia Sebagai Kawasan Cagar Budaya Kota Jakarta | 5 |
| 1.1.2.1. Lokasi | 5 |
| 1.1.2.2. Sejarah Karakteristik Kota Tua | 8 |
| 1.1.3 Isu-isu Strategis Kawasan Kota Tua Jakarta | 9 |
| 1.1.4 Revitalisasi oleh Pemerintah | 12 |
| 1.1.5 Preseden | 14 |
| 1.1.5.1. Brussel, Kota Pertemuan Dua Masa | 14 |
| 1.1.5.2. <i>Singapore Architectural History</i> | 15 |
| 1.1.5.3. <i>Kegagalan Revitalisasi Kawasan Kota Lama Semarang</i> | 17 |
| 1.2 PERTANYAAN PENELITIAN | 19 |
| 1.3 TUJUAN PENELITIAN | 19 |
| 1.4 MANFAAT PENELITIAN | 20 |
| 1.5 BATASAN PENELITIAN | 21 |
| 1.6 KEASLIAN PENELITIAN | 22 |
| 1.7 POLA PEMIKIRAN PENELITIAN | 23 |
| | |
| BAB II | |
| TINJAUAN PUSTAKA | 24 |
| 2.1 KAJIAN VITALITAS KAWASAN | 24 |

| | |
|---|----|
| 2.1.1 Pengertian Vitalitas Kawasan | 24 |
| 2.1.2 Vitalitas Kawasan dalam Revitalisasi | 25 |
| 2.1.3 Pengukuran Vitalitas Kawasan | 26 |
| 2.1.3.1 Vitalitas Kawasan dan Hubungannya Dengan Kualitas Kawasan | 26 |
| 2.1.3.2. Tinjauan Vitalitas Kawasan Melalui Faktor Pengaruh Penggunaan Ruang Kota | 31 |
| 2.1.3.3. Parameter Revitalisasi Kota Tua Jakarta sebagai Kawasan Bersejarah Kota | 33 |
| 2.1.3.4. Vitalitas Kawasan dalam Kawasan Bersejarah Kota | 34 |
| 2.2. KAWASAN KOTA | 35 |
| 2.2.1. Pengertian Kawasan Kota | 35 |
| 2.2.2. Karakter Kota | 36 |
| 2.3.3. Pembentukan Kawasan Ideal | 37 |
| 2.3.3.1. Unsur Pembentuk Kawasan Kota | 37 |
| 2.3.3.2. Unsur Integrasi Kawasan | 39 |
| 2.3. KAJIAN MORFOLOGI KAWASAN | 44 |
| 2.3.1. Morfologi Kawasan Kota | 44 |
| 2.3.2. Ekspresi Keruangan Morfologi | 46 |
| 2.3.3. Jaringan Sebagai Pembentuk Morfologi Kota | 49 |
| 2.4. GUIDELINES KOTA TUA | 52 |
| 2.4.1. Kebijakan Pemerintah Terkait Revitalisasi Kota Tua Jakarta | 52 |
| 2.4.2. Guidelines Kota Tua Jakarta | 54 |
| 2.4.2.1. Rencana Pelestarian dan Revitalisasi Zona 2 Kawasan Cagar Budaya Kota Tua | 55 |
| 2.4.2.2. Parameter Perencanaan Zona 2 Kawasan Cagar Budaya Kota Tua | 55 |
| BAB III | |
| METODOLOGI | 60 |
| 3.1. METODE PENELITIAN | 60 |
| 3.2. LINGKUP PENELITIAN | 61 |
| 3.3. LOKASI PENELITIAN | 62 |
| 3.4. ALAT DAN BAHAN PENELITIAN | 64 |
| 3.5. TAHAP PENELITIAN | 64 |

| | |
|---|-----|
| 3.5.1. Variabel Penelitian | 64 |
| 3.5.1.1. Variabel Morfologi Kawasan | 65 |
| 3.5.1.2. Variabel Vitalitas Kawasan | 65 |
| 3.5.1.3. Potensi Pengembangan Kawasan Oud Batavia | 68 |
| 3.5.2. Metode Pengumpulan Data | 68 |
| 3.5.3. Metode Pengolahan Data | 69 |
| 3.5.4. Metode Analisis Data | 72 |
| 3.5.5. Kesimpulan dan Rekomendasi | 73 |
| 3.6. KERANGKA PENELITIAN | 74 |
| | |
| BAB IV | |
| TINJAUAN UMUM WILAYAH PENELITIAN | 75 |
| 4.1. KOTA DKI JAKARTA | 75 |
| 4.2. KOTA TUA JAKARTA | 76 |
| 4.2.1. Kedudukan Kota Tua Dalam Wilayah Jakarta | 76 |
| 4.2.2. Kedudukan Oud Batavia dalam Kawasan Cagar Budaya Kota tua Jakarta | 77 |
| 4.2.3. Sejarah Perkembangan Oud Batavia | 79 |
| 4.3. GAMBARAN LOKASI FOKUS PENELITIAN | 85 |
| 4.3.1. Pembagian Zonasi Penelitian | 85 |
| 4.3.2. Akses | 92 |
| | |
| BAB V | |
| ANALISIS DAN PEMBAHASAN | 96 |
| 5.1. MORFOLOGI KAWASAN | 96 |
| 5.1.1. Paparan data dan Analisis Penelitian | 96 |
| 5.1.2. Perubahan Dan Faktor | 108 |
| 5.1.3. Pembahasan Hasil Analisis | 112 |
| 5.1.4. Temuan Sejarah Kawasan Oud Batavia Jakarta | 117 |
| 5.2. VITALITAS KAWASAN | 123 |
| 5.2.1. Paparan data dan Analisis Penelitian | 125 |
| 5.2.1.1. Potensi Fisik Kota Tua Jakarta | 125 |
| 5.2.1.2. Keterhubungan Kawasan Kota Tua dengan kawasan sekitar | 127 |
| 5.2.1.3. Solid Void Kawasan | 129 |
| 5.2.1.4. Tinjauan Tata Guna Lahan Kawasan Kota Tua Jakarta | 131 |

| | |
|---|------------|
| 5.2.1.5. Aktivitas pada Kawasan Kota Tua Jakarta | 133 |
| 5.2.1.6. Jaringan jalan, Transportasi dan Sirkulasi Kawasan | 134 |
| 5.2.1.7. Ruang Parkir | 137 |
| 5.2.1.8. Ruang Terbuka Hijau | 138 |
| 5.2.1.9. Pedagang Kaki Lima | 139 |
| 5.2.1.10. Sarana Prasarana | 140 |
| 5.2.2. Pembahasan | 142 |
| 5.2.2.1. Mengenai Kajian Aksesibilitas, Attraktivitas dan Amenitas pada Kawasan Kota Tua Jakarta | 142 |
| 1. AKSESIBILITAS | 142 |
| 2. ATTRACTIVITAS | 148 |
| 3. AMENITAS | 157 |
| 5.2.3. Kesimpulan Analisa | 159 |
| 5.2. POTENSI PENGEMBANGAN KAWASAN | 160 |
| BAB VI | |
| KESIMPULAN DAN ARAHAN | 164 |
| 6.1. KESIMPULAN | 164 |
| 6.2. SARAN-SARAN | 166 |
| 6.3.1 Bagi Pemerintah Daerah | 166 |
| 6.3.2. Bagi Masyarakat Oud Batavia | 167 |
| 6.3.3. Developer dan Arsitek Perencana | 167 |
| 6.3.4. Bagi Penelitian Lebih Lanjut | 167 |
| 6.3. REKOMENDASI | 169 |
| 6.4.1. Rekomendasi Makro | 168 |
| 6.4.2. Rekomendasi Meso | 168 |
| 6.4.3. Rekomendasi Mikro | 168 |
| DAFTAR PUSTAKA | 182 |

DAFTAR GAMBAR

| | |
|---|----|
| Gambar 1.1. Peta Zonasi Kawasan Oud Batavia | 6 |
| Gambar 1.1. Kerangka Studi Pikir Pemerintah DKI Jakarta | 13 |
| Gambar 1.3. Situasi Kota Brussel | 15 |
| Gambar 1.4. Situasi Singapore Architectural History | 17 |
| Gambar 1.5. Situasi Kota Lama Semarang | 19 |
| Gambar 1.6. Alur Pikir Penelitian | 23 |
| | |
| Gambar 2.1. Tipe Pola Ruang Kota | 44 |
| Gambar 2.2. Bentuk-bentuk Compact City | 46 |
| Gambar 2.3. Bentuk-bentuk Kota Tidak Kompak | 47 |
| Gambar 2.4. Bentuk Linkage Oleh Fumihiko Maki | 48 |
| Gambar 2.5. Karakteristik Kota Menurut Kostof | 49 |
| Gambar 2.6. Contoh Ekspresi Tiga Pola Jalan | 50 |
| | |
| Gambar 3.1. Kerangka Metode Penelitian | 58 |
| Gambar 3.2. Lokasi Penelitian | 60 |
| Gambar 3.3. Kerangka Teoritik Morfologi Kawasan | 63 |
| Gambar 3.4. Kerangka Perumusan Variabel Morfologi Kawasan | 63 |
| Gambar 3.5. Kerangka Teori Elemen Perancangan Dalam Pendekatan Teori Vitalitas | 65 |
| Gambar 3.6. Potensi Pengembangan Kawasan Oud Batavia | 66 |
| Gambar 3.7. Pengolahan Peta Dasar | 69 |
| Gambar 3.8. Kerangka Penelitian | 72 |

| | |
|---|-----|
| Gambar 4.1. Peta Administratif Kota Jakarta | 75 |
| Gambar 4.2. Peta Kedudukan Kota Tua dalam Jakarta | 77 |
| Gambar 4.3 Kedudukan Oud Batavia dalam Kawasan Cagar Budaya Kota tua Jakarta | 77 |
| Gambar 4.4. Zonasi Fokus Penelitian | 86 |
| Gambar 4.5. Lingkungan cagar budaya Zona I | 87 |
| Gambar 4.6. Lingkungan cagar budaya Zona II | 88 |
| Gambar 4.7. Lingkungan cagar budaya Zona III | 91 |
| Gambar 4.8. Lingkungan cagar budaya Zona IV | 92 |
| Gambar 4.9. Timeline Sejarah Perkembangan Oud Batavia | 94 |
| Gambar 4.10. Pembagian perodesasi peta Kota Tua Jakarta | 95 |
| | |
| Gambar 5.1. Analisis Morfologi Oud Batavia Sebelum Tahun 1619 | 97 |
| Gambar 5.2. Analisis Morfologi Oud Batavia Tahun 1619 | 98 |
| Gambar 5.3. Analisis Morfologi Oud Batavia Tahun 1622 | 99 |
| Gambar 5.4. Analisis Morfologi Oud Batavia Tahun 1627 | 100 |
| Gambar 5.5. Analisis Morfologi Oud Batavia Tahun 1635 | 101 |
| Gambar 5.6. Analisis Morfologi Oud Batavia Tahun 1650 | 102 |
| Gambar 5.7. Analisis Morfologi Oud Batavia Tahun 1720 | 103 |
| Gambar 5.8. Analisis Morfologi Oud Batavia Tahun 1897 | 104 |
| Gambar 5.9. Analisis Morfologi Oud Batavia Tahun 1920 | 105 |
| Gambar 5.10. Analisis Morfologi Oud Batavia Tahun 2012 | 106 |
| Gambar 5.11. Peta tematik Kota Tua Berdasarkan Variabel Penelitian | 107 |
| Gambar 5.12. Analisa Variabel Jaringan Jalan | 108 |
| Gambar 5.13. Analisa Variabel Kanal/Sungai | 110 |
| Gambar 5.14. Analisa Variabel Orientasi Bangunan | 111 |
| Gambar 5.15. Analisa Variabel Guna Lahan | 112 |

| | |
|--|-----|
| Gambar 5.16 Pola dan Bentuk kota tua jakarta per periode tahun | 116 |
| Gambar 5.17. Karakteristik Jaringan Jalan Oud Batavia Jakarta | 118 |
| Gambar 5.18. Karakteristik Sungai/kanal Oud Batavia Jakarta | 119 |
| Gambar 5.19. Karakteristik Solid Void Oud Batavia Jakarta | 120 |
| Gambar 5.20. Karakteristik Orientasi Bangunan Oud Batavia Jakarta | 121 |
| Gambar 5.21. Karakteristik Fungsi Oud Batavia Jakarta | 122 |
| Gambar 5.22. Temuan Sejarah Kawasan Oud Batavia Jakarta | 123 |
| Gambar 5.23. Bangunan Bersejarah Di Kawasan Oud Batavia | 126 |
| Gambar 5.24. Lokasi Potensial di Kawasan Kota Tua Jakarta | 128 |
| Gambar 5.25. Analisis Solid Void Kawasan ud Batavia | 130 |
| Gambar 5.26. Tata Guna Lahan Kawasan Kota Tua Jakarta | 131 |
| Gambar 5.27. Pola Kepadatan Sirkulasi Pengguna Jalan di Oud Batavia | 136 |
| Gambar 5.28. Eksisting tempat parkir kendaraan di Kawasan Oud Batavia | 137 |
| Gambar 5.29. Eksisting Ruang Terbuka hijau Kawasan Oud Batavia | 138 |
| Gambar 5.30. Eksisting penghijauan Kawasan Oud Batavia | 139 |
| Gambar 5.31. Eksisting persebaran PKL Kawasan Oud Batavia | 140 |
| Gambar 5.32. Faktor Aksesibilitas-Kedekatan Kawasan Oud Batavia | 143 |
| Gambar 5.33 Aksesibilitas dan Amenitas | 144 |
| Gambar 5.34 Aksesibilitas dan Amenitas | 145 |
| Gambar 5.35 Aksesibilitas dan Amenitas | 146 |
| Gambar 5.36 Aksesibilitas dan Amenitas | 147 |
| Gambar 5.37. Atraktivitas | 151 |
| Gambar 5.38. Atraktivitas | 152 |
| Gambar 5.38. Amenitas | 158 |
| Gambar 6.1. Arah Pengembangan Kawasan Kota Tua Jakarta | 170 |
| Gambar 6.2. Arah Penataan Sanitasi dan Drainase | 171 |

| | |
|--|-----|
| Gambar 6.3. Arahan Pengembangan Jalur Shuttle Bus dan Penempatan Shelter Bus | 172 |
| Gambar 6.4. Arahan Pengembangan Jalur Transportasi Air | 173 |
| Gambar 6.5. Arahan Penataan Linkage dan Figure Ground | 174 |
| Gambar 6.6. Arahan Rencana tata Hijau | 175 |
| Gambar 6.7. Arahan Pengembangan Jalur Pedestrian | 176 |
| Gambar 6.8. Arahan Penataan Area parkir | 177 |
| Gambar 6.9. Arahan Penataan PKL | 178 |
| Gambar 6.10. Arahan Aksesibilitas | 179 |
| Gambar 6.11. Arahan Atraktivitas | 180 |
| Gambar 6.12. Arahan Amenitas | 179 |

DAFTAR TABEL

| | |
|--|-----|
| Tabel 1.1. Beberapa Penelitian yang pernah Dilakukan | 22 |
| Tabel 2.1. Perbandingan Tiga Kriteria Perancangan | 33 |
| Tabel 2.2. Faktor Pengaruh Penggunaan Ruang Kota | 34 |
| Tabel 2.3. Kebijakan Pemerintah Terkait Revitalisasi Kota Tua | 54 |
| | |
| Tabel 3.1. Variabel Analisis Morfologi Kawasan | 68 |
| Tabel 3.2. Variabel Analisis Setting dan Karakter Kawasan | 68 |
| Tabel 3.3. Variabel Analisis Vitalitas Kawasan | 69 |
| Tabel 3.4. Metode Pengolahan Data | 72 |
| Tabel 3.5. Metode Analisis Data | 74 |
| | |
| Tabel 4.1. Pebagian wilayah administratif pemerintah DKI Jakarta | 76 |
| Tabel 4.2. Bangunan Cagar Budaya Zona 1 | 87 |
| Tabel 4.3. Bangunan Cagar Budaya Zona II | 89 |
| Tabel 4.4. Bangunan Cagar Budaya Zona III | 91 |
| | |
| Tabel 5.1. Aktivitas Kawasan Kota Tua Jakarta | 134 |
| Tabel 5.8. Kesimpulan Analisis Aksesibilitas Kawasan Oud Batavia | 161 |
| Tabel 5.9. Kesimpulan Analisis Atraktivitas Kawasan Oud Batavia | 162 |
| Tabel 5.10. Kesimpulan Analisis Amenitas Kawasan Oud Batavia | 163 |

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. LATAR BELAKANG

Kawasan lama merupakan cikal bakal dari perkembangan sebuah kota. Sebagai pusat awal perkembangan sebuah kota, kawasan lama memiliki peninggalan berupa bangunan-bangunan yang memiliki sejarah yang khas. Kawasan lama dengan ciri khasnya memberikan pengalaman tersendiri sebagai pembentuk citra eksternal sebuah kawasan perkotaan.

Keunikan dan kekhasan dari suatu kawasan merupakan hal yang sangat penting untuk dipelihara. Keunikan inilah yang akan membedakan antara satu lokasi dengan lokasi lain yang merupakan identitas lokasi tersebut (lynch,1981). Dari keunikan dan kekhasan yang terbentuk oleh bangunan-bangunan lama pada suatu kawasan atau lokasi, akan memberikan perbedaan identitas antara kawasan lama dan kawasan baru lingkungan perkotaan. Oleh sebab itu, keunikan dan kekhasan bentuk fisik berupa bangunan dari suatu kawasan atau lokasi inilah yang perlu dijaga dan dipertahankan sebagai bentuk peninggalan bernilai sejarah suatu kawasan perkotaan.

Usaha dalam menjaga dan mempertahankan identitas sebuah kawasan memiliki tantangan yang cukup besar karena dihadapkan pada sebuah kenyataan bahwa suatu kawasan atau kota selalu mengalami perkembangan. Perkembangan tersebut akan membawa bentuk perubahan suatu kawasan dari suatu keadaan ke keadaan lain, dimana perubahan yang terjadi dapat berjalan secara alami dan dapat pula berjalan secara *artificial* dengan campur tangan manusia yang mengarah pada suatu bentuk perubahan. Tidak hanya pada

kawasan baru yang akan dan sedang berkembang, hal tersebut juga dialami sebagian besar kawasan-kawasan lama pada lingkungan perkotaan.

Kota Tua Jakarta merupakan salah satu kota tua yang ada di Indonesia, bahkan ke dapannya akan diusulkan kepada UNESCO untuk menjadi salah satu warisan budaya dunia. Dalam proses pembentukan sebuah kota atau kawasan, Kota Tua Jakarta yang berkembang di sepanjang aliran sungai Kali Besar memiliki embrio kawasan yang menjadi cikal bakal pertumbuhan kota tua itu sendiri; yaitu kawasan di sekitar Kali Besar itu sendiri dan di sekitar Taman Fatahillah.

Secara keseluruhan kawasan Kota Tua Jakarta memiliki bentuk dan elemen dari sebuah kota yang masih berfungsi baik. Kawasan Kota Tua memiliki bangunan-bangunan bernilai sejarah dan arsitektur yang tinggi, seperti Museum BI, Museum Fatahillah, Museum Bank Mandiri dan bangunan di sepanjang Kali Besar. Upaya pelestarian Kota Tua Jakarta telah dimulai sejak tahun 1972 dengan dikeluarkannya Surat Keputusan Gubernur DKI Jakarta No. Cb.11/1/12/1972 tentang penetapan bangunan bersejarah dan monumen di wilayah BKI Jakarta sebagai bangunan yang dilindungi.

Berbagai studi dan upaya sudah pernah dilakukan oleh pemerintah maupun pihak akademis dan terkadang beberapa proyek telah dikerjakan, tetapi tidak ada satupun yang menghasilkan perubahan dan perbaikan yang berarti. Bahkan dari tahun ke tahun kualitas kawasan Kota Tua Jakarta mengalami penurunan, semakin banyak bangunan tua yang dibiarkan rusak. Padahal kawasan Kota Tua Jakarta tersebut mencerminkan beberapa prinsip tata kota Renaissance dan kota Amsterdam Belanda pada abad ke-17.

Di tengah masalah tersebut ada kebutuhan pendekatan yang lebih menyeluruh yang bukan saja mampu memanfaatkan segala potensi kota tua yang ada, baik potensi fisik maupun potensi non fisik, namun yang tidak kalah

penting lagi adalah dengan melibatkan seluruh instansi yang terkait sehingga diharapkan dapat mencapai hasil yang optimal.

I.1.1. Vitalitas Kawasan Suatu Kota

Kota adalah sebuah entitas yang selalu tumbuh dan berkembang. Dalam perkembangannya, sebuah kawasan kota mengalami penurunan vitalitas. Salah satu kawasan yang paling rentan mengalami penurunan vitalitas dalam perkembangan kotanya adalah kawasan kota lama yang merupakan awal tumbuhnya suatu kota. (Tardiyana, 2001). Sedangkan kawasan kuno merupakan salah satu bagian penting bagi pertumbuhan suatu kota. Kawasan beserta bangunan-bangunan kunonya merupakan suatu perwujudan bentuk nyata peninggalan yang menjadi bukti fisik kekayaan budaya bangsa (Budihardjo, 1997). Kekayaan fisik budaya bangsa inilah yang menjadikan suatu kota memiliki ciri dan karakteristik tersendiri yang berbeda dengan kota lainnya. Oleh karena itu bangunan-bangunan kolonial sebagai sisa masa silam telah mengisi ruang kota dan memberikan corak khusus terhadap kawasan tempat mereka berada (Budihardjo, 1997).

Dalam perkembangan suatu kota, kita seringkali menjumpai beberapa kawasan di perkotaan yang cenderung mati karena ditinggalkan penghuninya atau masih hidup tapi pertumbuhan dan perkembangannya kacau dan tidak terkendali atau terdapat kawasan yang hidup yang sebenarnya menyimpan potensi untuk berkembang lebih baik lagi. Oleh karena itu terhadap kawasan-kawasan tersebut perlu dilakukan upaya untuk menghidupkan kembali kawasan dengan pertumbuhan dan perkembangan yang terarah dan terencana serta hidup dengan kemampuan optimal sesuai dengan daya dukungnya. Kualitas kota dan pelayanannya perlu ditingkatkan agar mampu mengakomodasi segala

kegiatan dan fungsi yang akan direncanakan dan diimplementasikan sebagai bagian dalam kegiatan revitalisasi kawasan.

Mengingat peran penting dari keberadaan kawasan kota bersejarah dan bangunan-bangunan kuno di dalamnya, serta perlunya tingkat vitalitas yang tinggi bagi keterpeliharaan kawasan dan bangunan-bangunan tersebut, maka diperlukan suatu kajian lebih lanjut terkait kondisi dan tingkat vitalitas kawasan kota saat ini, sekaligus penyebab utama menurunnya vitalitas kawasan dari suatu kota tersebut. Studi ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan menganalisis kondisi dan tingkat vitalitas kawasan kota, serta penyebab utama menurunnya vitalitas kawasan tersebut.

Vitalitas kawasan merupakan kualitas fungsi lahan yang dapat memberikan kontribusi peningkatan kegiatan sebagai daya tarik, sehingga meningkatkan kegiatan ekonomi sebagai faktor pertumbuhan kawasan. Untuk mengembalikan vitalitas kawasan diperlukan perlakuan terhadap komponen vitalitas yang terdiri dari kegiatan sebagai generator kawasan serta prasarana jalan sebagai Linkage System. Kegiatan sebagai generator dapat terlihat pada pemanfaatan lahan kawasan yang menjadi daya tarik baik pengunjung maupun pengusaha dalam menginvestasikan atau melakukan kegiatan komersial di lahan tersebut., dan salah satu faktor pendukung untuk meningkatkan fungsi generator kawasan adalah keragaman kegiatan (potensi kawasan).

Identifikasi Bangunan dan Kawasan Bersejarah Oud Batavia dapat juga didefinisikan sebagai upaya untuk menghidupkan kembali suatu kawasan yang telah mati, dimana pada masa dulu pernah hidup, atau mengendalikan dan mengembangkan kawasan untuk menemukan kembali potensi yang dimiliki atau pernah dimiliki atau yang seharusnya dimiliki sebuah kawasan untuk dapat meningkatkan kualitas lingkungan kawasan itu sendiri yang selanjutnya akan berdampak pada peningkatan kualitas hidup dari penghuninya.

Identifikasi bangunan dan Kawasan Bersejarah dapat disebut sebagai salah satu bentuk kebijaksanaan pemanfaatan lahan pada suatu kawasan yang dapat menjawab permasalahan-permasalahan pada kawasan tersebut dengan mengoptimalkan pengadaan dan pemanfaatan lahan sesuai tujuan dan kepentingan masyarakatnya dengan cara mengembalikan atau menjaga keutuhan lingkungan tersebut sesuai dengan rujukan kurun waktu tertentu hingga saat ini.

I.1.2. Oud Batavia Sebagai Kawasan Cagar Budaya Kota Jakarta

I.1.2.1. Lokasi

Berdasarkan Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 34 Tahun 2005, kawasan cagar budaya Kota Tua adalah kawasan seluas sekitar 846 Ha yang terletak di Kotamadya Jakarta Utara dan Kotamadya Jakarta Barat. Kawasan Cagar Budaya Kotatua dibagi menjadi 5 (lima) zona, yaitu:

Zona 1 : Kawasan Sunda Kelapa

Zona 2 : Kawasan Fatahillah

Zona 3 : Kawasan Pecinan

Zona 4 : Kawasan Pekojan

Zona 5 : Kawasan Peremajaan



Gambar 1.1. Peta Zonasi Kawasan Kota Tua Jakarta
(sumber: SK Gubernur DKI Jakarta Nomor 34 Tahun 2005)

Zona 1:

Sundakelapa, yang batasnya ke arah utara dari bentangan rel kereta api. Karakter zona ini adalah bahari yang didominasi dengan perkampungan etnik dan pergudangan, langgam merespon iklim laut. Visi pengembangannya adalah menyemarakkan aktivitas kebaharian.

Zona 2:

Fatahillah, yang batasnya adalah sekitar Taman Fatahillah, Kalibesar dan Taman Beos. Karakter asal zona ini adalah kota lama dengan populasi bangunan tua terbanyak. Visi pengembangannya adalah memori masa lalu, yang memberi fungsi baru sebagai museum, industri kreatif dan fungsi campuran. Pada zonasi ini dikenakan retriksi yang ketat demi pelestarian kawasan.

Zona 3:

Pecinan, yang batasnya adalah sekitar Glodok Pancoran. Karakter zona budaya etnik Cina baik kehidupannya maupun lingkungan arsitekturnya, sedangkan visi pengembangannya adalah pelestarian bangunannya dan tetap mempertahankan

kehidupan.

Zona 4:

Pakojan, yang batasnya adalah sekitar Pakojan, Jembatan Lima dan Bandengan. Karakter zonanya adalah budaya religius karena pada zona ini terdapat beberapa masjid tua. Visi pengembangannya adalah kampung multi etnis.

Zona 5:

Kawasan Peremajaan, yang batasnya adalah dari Pancoran ke arah Jalan Gajah Mada (Gedung Arsip). Visi pengembangan zonasi ini adalah sebagai pusat bisnis.

Berdasarkan kajian sejarah, sebagian besar dari kawasan Sunda Kelapa dan Zona 2 Kawasan Cagar Budaya Kota Tua adalah cikal bakal Kota Tua, yaitu kota yang pada masa kolonial berada di dalam dinding benteng, yang ditinggali sebagian besar oleh Bangsa Belanda dan merupakan awal mula terbentuknya kawasan Kota Tua. Kawasan ini dahulu dibatasi oleh Sungai Ciliwung di sebelah timur, kanal *Stadt Buiten Gracht* sebelah barat (kini Sungai Krukut) di sebelah barat, kanal *Stadt Buiten Gracht* di sebelah selatan (kini Jalan Jembatan Batu dan Jalan Asemka), dan laut di utara (termasuk Pelabuhan Sunda Kelapa).

Selain sebagai tempat awal berdirinya kawasan Kota Tua, yang dalam perkembangannya berkembang di kawasan sekitarnya; Zona 2 Kota Tua mempunyai bangunan-bangunan yang memiliki sejarah tinggi tetapi kehilangan fungsi dan eksistensinya, yang semakin lama mengalami kehancuran. Oleh karena hal tersebut diatas, Zona 2 Kota Tua mempunyai prioritas utama untuk dilakukan pembenahan dan perencanaan pengembangan, sehingga nantinya dapat dijadikan suatu pedoman/arahan dalam perencanaan pengembangan kawasan disekitarnya.

I.1.2.2. Sejarah Karakteristik Kota Tua

Terbentuknya kota Jakarta berawal dari sebuah area yang kini disebut daerah jembatan kota intan. Pada abad 16 lokasi tersebut adalah Sunda Kelapa yang merupakan pelabuhan kecil dibawah kekuasaan kerajaan Pajajaran. Ketika pelabuhan ini jatuh ke tangan pasukan Fatahillah (pasukan gabungan kesultanan Demak dan Cirebon), pelabuhan ini dikembangkan menjadi sebuah kota yang dinamakan Jayakarta. Kota Jayakarta, seperti layaknya struktur kota-kota Kerajaan Islam lainnya di Pulau Jawa, merupakan pusat kota yang ditandai dengan alun-alun yang pada bagian selatannya terdapat keraton, pada bagian baratnya terdapat mesjid, bagian utaranya terdapat pasar dan timurnya fasilitas kerajaan (Dewi, 2009).

Pada tahun 1619 Kota Jayakarta di hancurkan oleh VOC Belanda sehingga pola permukiman yang dibangun pada tahun 1527 sudah tidak ditemukan lagi. Diatas bekas kota Jayakarta, VOC Belanda membangun struktur kota baru yang diberi nama Batavia dengan pola seperti kota Amsterdam dengan jendela kecil dan rumah berderet seolah hidup sesuai dengan iklim dingin disana. Tidak sesuainya pola dan bangunan dengan iklim tropis di Batavia mengakibatkan banyak penduduk mati akibat epidemik. Oleh sebab itu Pemerintah Belanda memindahkan Kota Batavia ke Weltevreden (Lapangan Banteng dan Monas) pada tahun 1808, dengan membongkar hampir seluruh bangunan di Batavia yang material bangunannya dipergunakan untuk pembangunan Weltevreden. Batavia dibangun kembali sekitar tahun 1905 setelah ditinggalkan kurang lebih 100 tahun. Hingga kehadiran pendudukan Jepang tahun 1942-1945 struktur kota dan bangunannya tidak terjadi perubahan.

Kota Batavia tersebut terletak di kawasan yang kini disebut sebagai Kota Tua, yang morfologi kotanya masih bisa dilihat, terutama batas kota yang ditandai oleh kanal. Kawasan Kota Tua Jakarta memiliki potensi pengembangan

yang multi-dimensi, baik secara fisik-lingkungan, ekonomi maupun sosial budaya dengan nilai historis dan peninggalan yang dimilikinya,. Pengembangan kawasan tersebut perlu ditunjang dengan penyediaan sarana dan prasarana kota, konservasi yang memadai, kelengkapan lingkungan dan fasilitas penunjang lainnya. Peninggalan yang memiliki nilai sejarah tersebut hancur dengan sendirinya (*self-destruction*), terbengkalai ataupun berubah dari karakter sejarahnya jika pembangunan dan pelestarian tidak terintegrasi.

I.1.3. Isu-isu Strategis Kawasan Kota Tua Jakarta

Kawasan Kota Tua Jakarta tetap diminati para pecinta bangunan tua dan bersejarah ditengah pesatnya pembangunan kawasan modern di Jakarta. Suasana di depan Museum Fatahillah di kawasan Kota Tua Jakarta, halaman museum kebanggaan Jakarta itu dipadati ribuan warganya dan warga sekitar Jakarta. Hal inilah yang menjadi salah satu keinginan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk menjadikan kawasan Kota Tua sebagai pusat industri kreatif yang menjadi bagian dari program revitalisasi Kota Tua. Deputi Gubernur Bidang Kebudayaan dan Pariwisata Aurora Tambunan mengatakan, pemerintah provinsi merencanakan setiap akhir pekan akan diselenggarakan acara kreatif di kawasan Kota Tua. "Revitalisasi Kota Tua harus punya roh, yaitu industri kreatif (kompas.com, 2010).

Sejak terpilih sebagai salah satu destinasi wisata yang akan dikembangkan melalui DMO (Destination Management Organization) oleh Kemenbudpar selama lima tahun ke depan, Kota Tua Jakarta sudah mulai berbenah. Setelah melalui proses *assesment* dan kajian-kajian, kini para *stakeholder* difasilitasi untuk menyatukan kepentingan dalam perencanaan pengembangan Kota Tua Jakarta hingga bisa menjadi destinasi yang mandiri dan berdaya saing global (Khoiron,2011)

Upaya pelestarian Kota Tua Jakarta tidak terlepas dari faktor-faktor eksternal terkait perencanaan kawasan Jakarta Utara. Faktor eksternal merupakan rencana-rencana dari berbagai sektor yang akan mengenai, melalui atau berdampak pada kawasan kota lama Jakarta.

Rencana-rencana dimaksud adalah :

- Rencana Pengembangan Kawasan Pantura Jakarta (*Jakarta Waterfront City*)
- Rencana bertambahnya alternatif transportasi ke kawasan ini (adanya revitalisasi jalur Kereta api 'Jakarta Heritage Rail Train' yang bermula dari Stasiun Tanjung Priok dan berakhir di Stasiun Jakarta Kota, dengan Kota Tua Jakarta sebagai tujuan wisata budaya.

Analisis SWOT Oud Batavia

Strength

- Memiliki nilai historis kawasan yang tinggi
- Lokasi yang strategis
- Jalan yang lebar
- Keragaman aktifitas pengguna
- Mulai tersedianya fasilitas-fasilitas penunjang sebagai kawasan wisata (hotel, restoran, bank, museum)
- Struktur kota yang telah terbentuk sebelumnya pada sisi sungai menyerupai kota – kota di Belanda dengan Kali Ciliwung sebagai pusat kegiatan ekonomi
- Sisa – sisa arsitektural berupa bangunan berarsitektur Eropa abad 17
- Heterogenitas masyarakat karena terbentuknya budaya campuran antara beberapa etnis (China, Arab, Belanda, Inggris, dan Melayu)

Weakness

- Penurunan kualitas dan kuantitas bangunan
- Citra kawasan yang berpolusi, macet, tidak aman dan kumuh

- Belum terpadunya pengembangan antar kawasan dan belum diangkatnya potensi bangunan-bangunan tua
- Kondisi infrastruktur yang tidak mendukung : saluran drainase yang tidak terawat, kurangnya sarana pejalan kaki
- Penataan parkir tidak terpadu/terintegrasi
- Polusi udara, polusi air sungai
- Keterbatasan oud batavia sebagai kawasan potensial dalam hal pengembangan fisik kawasan
- Pengembangan ruang publik tidak terakomodasi dengan baik
- Bangunan tempo dulu yang semakin kehilangan wajah aslinya karena rusak
- Ketidakmampuan oud batavia berperan sebagai kawasan perdagangan dan destinasi wisata

Opportunity

- Berdekatan dengan beberapa tempat wisata dan perdagangan
- Rencana pengembangan kawasan pantura jakarta sebagai waterfront city
- Adanya rencana revitalisasi jalur kereta api “jakarta heritage rail train” yang bermula dari st.tanjung priok dan berakhir si stasiun jakarta kota dengan kota tua jakarta sebagai tujuan wisata budaya
- Oud batavia sebagai salah satu destinasi wisata yang akan dikembangkan melalui DMO (destination management organization) oleh Kemenbudpar
- Meningkatnya minat pada industri pariwisata, termasuk wisata kota tua

Threat

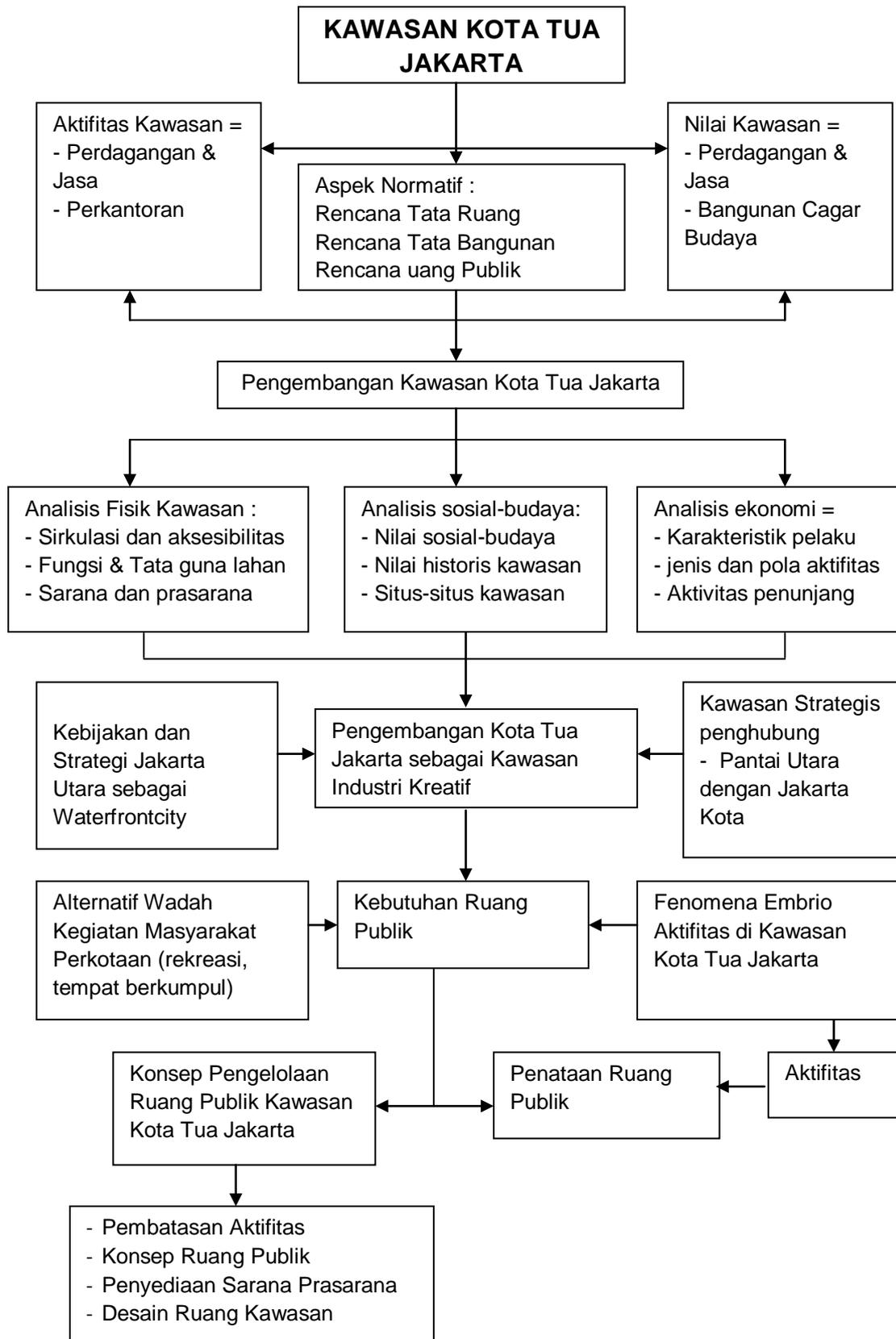
- Kepemilikan bangunan
- Semakin meningkatnya permintaan lahan di kawasan kali besar untuk dijadikan sebagai perkantoran, toko dan gudang karena letaknya yang strategis

- Pengembangan atraksi dan aktifitas wisata memiliki kemungkinan timbulnya dampau negatif terhadap kelestarian lingkungan
- Kurangnya pemberian intensif dari pihak pemerintah
- Kebijakan yang ada belum terarah dan terpadu
- Kawasan masih berada dibawah dua Kotamadya (Jakarta Utara dan Jakarta Pusat)

I.1.4. Revitalisasi oleh Pemerintah

Revitalisasi Kotatua sudah dilaksanakan pada akhir 2005, dengan mengganti permukaan jalan dengan batu andesit sepanjang 300 meter pada jalan Pintu Besar Utara. Selanjutnya penataan Taman Fatahillah dengan pembuatan *Lighting Heritage* dan penataan pohon-pohon di sepanjang Jalan Pintu Besar Utara dan Taman Fatahillah.

Tahun 2008 pemerintah Provinsi DKI mulai melakukan penataan air Kalibesar, pencahayaan di sekitar Sunda Kelapa dan Museum Bahari serta pedestrianisasi di Jalan Kunir. Pada penataan air Kalibesar, Kali yang selama ini difungsikan sebagai drainase dimana limbah rumah tangga langsung menuju kali tersebut, kelak tidak akan terjadi lagi. Dengan dibangunnya 4 buah IPAL (Instalasi Pengelolaan Air Limbah) pada sisi kanan kiri Kalibesar, Air Kali Besar akan bebas kotoran. Debit air dijaga stabil, supaya pada permukaan kali tersebut kedepannya dapat diselenggarakan atraksi-atraksi.



Gambar 1.2. Kerangka Studi Pikir Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta (sumber: Tim Penyusun, 2007, Dinas Tata Kota Jakarta)

I.1.5. Preseden

I.1.5.1. Brussel, Kota Pertemuan Dua Masa

Brussel menjadi pertemuan dua masa peradaban antara masa lalu dan masa kini. Didalamnya terdapat kemegahan bangunan Eropa kuno yang menjadi simbol kemegahan kota ini di masa lalu, dimana didalamnya juga ada pencakar langit modern dengan kekayaan Arsitektur masa kini.

Brussel merupakan ibukota Belgia sekaligus ibu kota Uni Eropa, tumbuh sejak abad ke-6, yang dimulai pada sebuah desa di dataran Sungai Senne. Salah satu lokasi wisata di Brussel yang menarik adalah La Grand Palace, dimana di sekitar tempat tersebut bisa ditemukan Les Galeries Saint-Hubert, Petite rue des Bouchers dan Manneken Pis. Grand Palace berupa alun-alun kota yang dikelilingi bangunan-bangunan tua dan sering dimanfaatkan untuk festival budaya. Dahulu Grand Palace merupakan lokasi eksekusi para tahanan dan sekarang telah berubah menjadi lokasi wisata yang menarik.

Ada tiga bangunan utama yaitu Balai kota, wisma raja dan Guli House (gedung perniagaan). Memasuki area Grand Palace dapat langsung melihat menara tua bergaya gothic yang dahulu dipakai sebagai balai kota dan sekarang beralih fungsi menjadi de Ville, salah satu hotel termahal dan termewah di Brussel.

Di sebelah barat daya Grand Palace ada Saint Hubert, deretan bangunan kuno bergaya neo-klasik yang dipergunakan sebagai toko cinderamata. Mulai dari atap ruangan toko, jalan hingga gang tertutup material kaca. Dekat dengan galeri Saint Hubert, ditemukan gang kecil yang sangat terkenal bernama Ruesdes Bouchers, dimana hampir semua bangunan di kanan kiri gang ini berupa restoran, lengkap kursi dan meja kecil diterasnya dan hanya ditujukan untuk pejalan kaki.

Dalam upaya pelestarian kota tua, Pemerintah kota Brussels

mengkombinasikan antara warisan kota tua sebagai obyek wisata dengan berbagai kegiatan seperti pertunjukan musik (*Brussels Summer Jazz Festival* dan *Euritmik*), pameran bunga, ataupun bazaar. Dengan penanganan yang baik semacam itu, kawasan *Grand Place* masih bisa dinikmati keindahannya sampai dengan sekarang.



(sumber : <http://wikitravel.org/en/Brussels> ; <http://www.vub.ac.be/EXAN/Brussels>)

1.1.5.2. Singapore Architectural History

Singapore Architectural History adalah salah satu bangunan historis yang dimiliki Singapura yang merupakan sebuah bangunan multi-fungsi pada jaman itu. Bangunan tersebut memiliki *quality-places for working, playing, and living*. **Shophouses** adalah salah satu jenis bangunan di Singapura yang merupakan bagian dari *conservation plan*-nya tata kota Singapura.

Di Singapura, area konservasi pada umumnya terbagi menjadi 4 area (wahyudi, 2009):

1. Historical Distric.

Bangunan di area ini kebanyakan masih asli peninggalan jaman dulu. Kalaupun baru, itu karena alasan kekuatan bangunan (struktur, balok dkk), dan bangunan baru harus benar2 sama persis seperti bangunan aslinya

(fisik bangunan bentuk&ukuran ornamen, material dll). Area ini meliputi : Boat Quay, Chinatown, Kampong Glam, Little India.

2. Residential Historical Distic.

Sama seperti historical distric, hanya saja, perubahan fisik bangunan di bagian belakang masih diperbolehkan dilakukan untuk fleksibilitas pengadaptasian terhadap modernitas dunia arsitektur. Misalnya bagian belakang bangunan ditingkatkan sampai 4-5 lantai. Area ini meliputi : Blair Plain, Cairnhill, Emerald Hill.

3. Secondari Settlements.

Sama seperti Residential Historical Distric, hanya saja, streetscope-nya harus dipertahankan. Area ini meliputi : Geylang&Joo Chiat, Beach Road, Jalan Besar, River Valley.

4. Bungalows.

Bangunan utamanya harus dipertahankan, dan hanya lansekap-nya yang boleh dirombak. Area ini meliputi : Stevens Road, Mountbatten Road. Dokumentasi bangunan sebelum proses renovasi sangat dituntut kuat kelengkapannya.

Prinsip dasar dalam konservasi ini adalah **3R** : maximum **R**etention, sensitive **R**estoration, careful **R**epair. *Quality of Restoration*- nya lebih dari sekedar menjaga keaslian fasad bangunan dan fisik kulit bangunan, tetapi juga mempertahankan jiwa dan keaslian suasana bangunan tersebut. Dituntut penghargaan dan pengertian yang baik mengenai karakteristik struktur&arsitektur bangunan bersejarah.



Gambar 1.4. Situasi *Singapore Architectural History*
 (sumber: <http://bataviase.wordpress.com> ; www.bachelora.com)

1.1.5.3. Kegagalan Revitalisasi Kawasan Kota Lama Semarang

Kota Lama Semarang atau yang sering disebut *Outstart* atau *Little Netherland* memiliki peninggalan gedung-gedung tua yang digunakan sejak zaman Belanda. Karakter bangunan di wilayah Kota Lama mengikuti bangunan-bangunan di benua Eropa sekitar tahun 1700. Hal tersebut dapat dilihat dari bangunan khas dan ornamen yang identik dengan gaya Eropa, seperti ukuran pintu dan jendela yang luar biasa besar, penggunaan kaca-kaca berwarna, bentuk atap yang unik, sampai adanya ruang bawah tanah. Belanda membawa sebuah konsep dari negara asal mereka untuk dibangun di Semarang tempat baru mereka, berusaha untuk membuat kawasan seperti tempat asal mereka.

Dari segi tata kota, wilayah ini dibuat memusat dengan Gereja Blenduk dan kantor-kantor pemerintahan sebagai pusatnya yang pada saat itu Gereja dan Gubernur merupakan pusat pemerintahan di Eropa.

Kota Lama Semarang bagian dari Semarang yang merupakan ibukota Jawa Tengah yang kerap sekali dilupakan, padahal dari segi sejarah, dari tempat inilah bermula daerah yang dibangun pemerintahan kolonial Hindia Belanda memang memusatkan pembangunan kota di pinggiran dari pada pelabuhan

Kawasan Kota Lama di Semarang merupakan contoh kegagalan pengelolaan wilayah urban yang tidak memperhatikan historitas sebuah ruang. Usaha menghidupkan kembali kawasan Kota Lama sudah berlangsung sejak lama. Pada era kepemimpinan Wali Kota Soetrisno Soeharto, gagasan revitalisasi Kota Lama mewujud dalam sebuah desain detail mengenai konsep pengembangan arsitektural dan dinamisasi wilayah itu. Namun proyek tersebut hanya terealisasi sebatas pemasangan paving jalan-jalan di kawasan tersebut.

Berikut ini adalah beberapa faktor yang menyebabkan gagalnya revitalisasi Kota Lama Semarang :

1. Area Kota Lama terkena rob karena area dekat dengan laut.
2. Kurangnya ketertiban transportasi yang membuat jalan rumit.
3. Pemerintah tidak memiliki aset bangunan kuno.
4. Peraturan belum mendukung kegiatan pengembangan dan pelestarian
5. Penghuni bangunan yang berpindah pindah.
6. Belum optimalnya Kota Lama sebagai pusat perekonomian dan perdagangan karena banyak gedung yang ditinggal penghuninya, sehingga bangunan ada yang tidak dihuni atau dikosongkan.



Gambar 1.5. Situasi Kota Lama Semarang
(sumber: www.kompas.com; www.tempo.com)

I.2. PERTANYAAN PENELITIAN

Dari beberapa permasalahan utama di atas ada beberapa hal yang akan diteliti lebih jauh yang dirumuskan dalam pertanyaan penelitian sebagai berikut :

1. Bagaimanakah sejarah perkembangan Kawasan Oud Batavia?
2. Bagaimana vitalitas kawasan yang ada, berdasarkan temuan sejarah pada kawasan Oud Batavia ?
3. Bagaimana arahan potensi pengembangan kawasan Oud Batavia berdasarkan kajian sejarah dan vitalitas kawasan?

I.3. TUJUAN PENELITIAN

1. Mengetahui sejarah perkembangan kawasan Oud Batavia pola perkembangan bentuk kota Oud Batavia dan faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan tersebut
2. Mengidentifikasi faktor-faktor pembentuk vitalitas pada Kawasan Oud Batavia

3. Memberikan arahan pengembangan kawasan berdasarkan potensi sejarah dan vitalitas kawasan, pada Kawasan Oud Batavia secara keseluruhan.

I.4. MANFAAT PENELITIAN

1. Bagi Masyarakat Pengunjung Oud Batavia, diharapkan penelitian ini dapat memberi masukan positif dalam perencanaan fasilitas penunjang kawasan wisata tersebut. Sehingga masyarakat sekitar bisa memperoleh kemudahan dan kenyamanan berkunjung apabila penelitian ini dapat diterapkan dalam perencanaan kawasan tersebut oleh pemerintah Kota Jakarta.
2. Developer dan Arsitek Perencana, diharapkan penelitian ini dapat memberikan masukan dalam pembangunan, sehingga pembangunan di Kawasan Oud Batavia yang direncanakan pemerintah tidak salah sasaran baik dari segi penempatan, relokasi atau perilaku orang didalamnya.
3. Bagi Pemilik Bangunan Cagar Budaya di Kawasan Oud Batavia, diharapkan mau bekerjasama dengan pemerintah untuk terlibat dalam perencanaan kawasan tersebut.
4. Bagi Pemerintah Daerah Jakarta, diharapkan penelitian ini sebagai pertimbangan pemerintah daerah dalam mengambil kebijakan dan menangani penataan Kawasan Oud Batavia sehingga pembangunan nantinya dapat benar-benar dialokasikan sesuai dengan vitalitas kawasan yang ada pada kawasan tersebut.
5. Bagi Penelitian Lebih Lanjut, diharapkan penelitian ini dapat menjadi masukan dalam memperluas wawasan teori kawasan binaan, khususnya pada aspek vitalitas kawasan, sehingga peneliti lanjut bisa memperbaikinya menjadi lebih baik lagi, atau menjadikan hasil penelitian ini sebagai literatur dalam penelitiannya selanjutnya

I.5. BATASAN PENELITIAN

Penelitian difokuskan pada aspek kajian sejarah dari Kawasan Oud Batavia dimana dari hal tersebut dapat dijelaskan suatu zona atau area dari kawasan Oud Batavia yang memberikan pengaruh besar terhadap perkembangan kawasan dari awal terbentuknya kawasan sampai dengan sekarang. Zona atau area yang mempunyai pengaruh besar terhadap perkembangan Oud Batavia tersebut selanjutnya dikaji lebih lanjut faktor-faktor vitalitas kawasan didalamnya; sehingga dapat diketahui potensi pengembangan kawasan Oud Batavia yang dapat dijadikan arahan pengembangan kawasan.

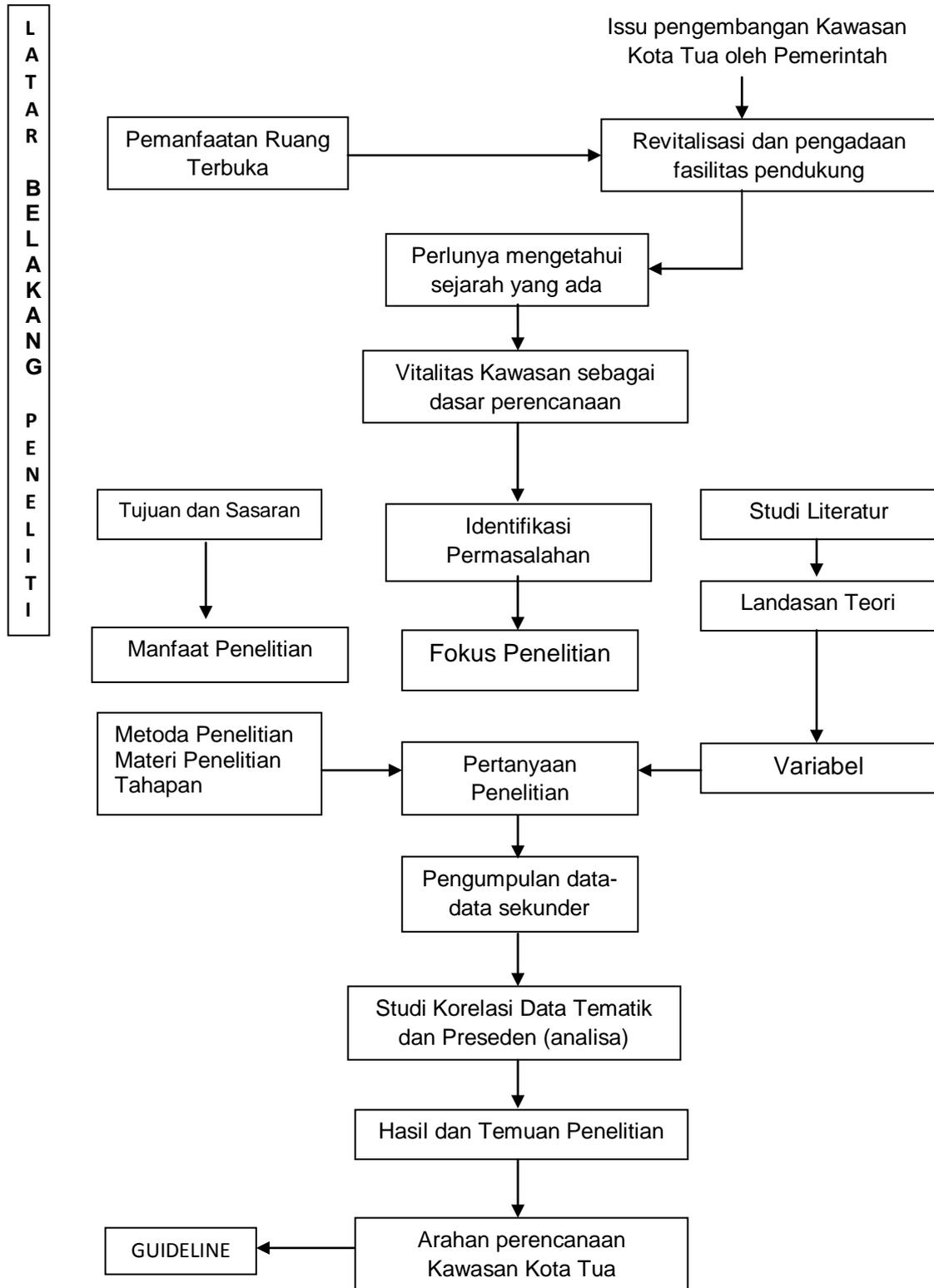
I.6. KEASLIAN PENELITIAN

| NO | NAMA | FOKUS PENELITIAN | LOKUS PENELITIAN | HASIL PENELITIAN |
|----|-------------------------------------|---|--|---|
| 1 | Farma Aria Susiyanti (ITB, 2002) | Strategi Perancangan Dalam Meningkatkan Vitalitas Kawasan Perdagangan Johar Semarang | Kawasan Perdagangan Johar Semarang | Didapatnya Faktor Pembentuk Vitalitas Kawasan Perdagangan Johar Semarang |
| 2 | Juwono, Sudarmawan (UNDIP, 2003) | <i>Kajian Morfologi Kawasan Kantor Pos Bersejarah Sebagai Acuan Dasar Revitalisasi</i> | <i>Kawasan Kantor Pos Lama Pasar Baru Di Jakarta Pusat</i> | Didapatnya Karakteristik morfologi dan Potensi Kawasan Kantor Pos Bersejarah |
| 3 | Zainal Arifin (2003) | Arahan Setting Ruang Jalan Sebagai Ruang Publik (linier open space) | Jalan Pemuda, Kota Magelang | Kajian pada karekter fisik dan ruang jalan, instalasi elemen jalan dan kegiatan/ aktifitas serta kebutuhan pemakainya |
| 4 | Aline Jihan Hadiahwati (UI,2007) | Revitalisasi kawasan bersejarah (studi kasus di kawasan perdagangan lama di Braga Bandung) | Kawasan Braga Bandung | Didapatnya strategi dalam Merevitalisasi kawasan perdagangan lama |
| 5 | Mekar Sari Suteja (UGM,2009) | Vitalitas Kawasan Sebagai Arahan Perencanaan Kawasan Code-Jazuli Kotabaru | Penggal Jalan Ahmad Jazuli; Kawasan Kota Baru Yogyakarta | Didapatnya vitalitas kawasan perpenggal jalan yang diteliti |
| 6 | Irwan Yudha Hadinata, (UGM,2010) | Tipomorfologi Kota Banjarmasin | Kawasan Inti Kota Banjarmasin | Didapatnya bentuk morfologi Kota Banjarmasin serta faktor-faktor pembentuk ruang |
| 7 | Christian yussiandi (ITS,2010) | Revitalisasi kawasan koridor kalimas ruas Jembatan semut – jembatan merah | Jembatan semut – jembatan merah; surabaya | Didapatnya strategi dalam merevitalisasi koridor Kalimas (Ruas Jembatan Semut -Jembatan Merah) |
| 8 | Muhammad Zaki (2010) | Perubahan Karakteristik Kawasan Karebosi Sebagai Ruang Terbuka Publik Ditinjau dari Kajian Spasial dan Historikal | Kawasan Karebosi | Gambaran Ruang Terbuka Publik Ditinjau dari Kajian Spasial Dan Historikal |
| 9 | Theresia Budi Jayanti (UGM,2013) | Potensi Pengembangan Kawasan Oud Batavia Kajian Sejarah dan vitalitas kawasan | Oud Batavia (Kota Tua Jakarta) | Didapatnya Potensi Pengembangan Kawasan Oud Batavia Jakarta |

Tabel 1.1. Beberapa Penelitian yang pernah Dilakukan

I.7. POLA PEMIKIRAN PENELITIAN

Berikut adalah diagram alur pemikiran umum yang dilakukan selama penelitian



Gambar 1.6. Alur Pikir Penelitian
(sumber: Penulis, 2012)

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. KAJIAN VITALITAS KAWASAN

2.1.1. Pengertian Vitalitas Kawasan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, vitalitas diartikan sebagai daya hidup, daya tahan, atau kemampuan untuk bertahan. Kata *vital* berasal dari bahasa latin yang berarti *alive* atau hidup. Sehingga dalam lingkup kawasan, vitalitas dapat diartikan sebagai kemampuan, kekuatan kawasan untuk tetap bertahan hidup (Hadiahwati et. al., 2005:112); dapat pula diartikan sebagai layak huni (*livable*), mempunyai daya saing pertumbuhan dan stabilitas ekonomi lokal, berkeadilan sosial, berwawasan budaya, serta terintegrasi dalam kesatuan sistem kota (Antariksa 2004:98).

Vitalitas kawasan merupakan salah satu aspek yang dapat mempengaruhi terpeliharanya kawasan dan bangunan bersejarah pada sebuah kawasan tertentu. Terpeliharanya kawasan dan bangunan bersejarah akan memberikan ikatan kesinambungan yang erat antara masa kini dan masa lalu, serta ikut menentukan dan memberikan identitas yang khas bagi suatu kawasan perkotaan di masa mendatang (Antariksa 2005:65). Kawasan kota yang hidup dan vital akan mampu mempertahankan eksistensinya. Kawasan tersebut akan memiliki mekanisme pemeliharaan dan kontrol yang langgeng terhadap kualitas lingkungannya melalui pemanfaatan yang produktif (Danisworo & Martokusumo 2000). Selain menjamin kontinuitas sejarah sebuah kota, keberadaan kawasan kota yang vital sangat membantu sistem kota dalam memenuhi tuntutan berbagai kegiatan masyarakat perkotaan (Ichwan, 2004).

2.1.2. Vitalitas Kawasan dalam Revitalisasi

Revitalisasi adalah upaya untuk mendaur ulang (recycle) dengan tujuan untuk memberikan vitalitas baru, meningkatkan vitalitas yang ada atau bahkan menghidupkan kembali vitalitas (re-vita-lisasi) yang pernah ada, namun telah memudar. Departemen Kimpraswil (2002) revitalisasi adalah rangkaian upaya menghidupkan kembali kawasan yang cenderung mati, meningkatkan nilai-nilai vitalitas yang strategis dan signifikan dari kawasan yang masih mempunyai potensi dan atau mengendalikan kawasan yang cenderung kacau atau semrawut. Sedangkan vitalitas dalam lingkup kawasan dapat diartikan kemampuan, kekuatan kawasan untuk tetap bertahan hidup. Hidupnya suatu kawasan dapat tercermin dari kegiatan yang berlangsung di dalam kawasan sepanjang waktu dimana orang datang, menikmati dan melakukan aktivitasnya di sini. Namun dalam konteks perkotaan vitalitas atau revitalisasi tidak hanya menekankan pada aspek ekonomi saja, tetapi perbaikan fisik dalam kawasannya yang akan dijadikan objek juga harus mendapat perhatian khusus. Vitalitas terlihat dari kualitas kehidupan di sepanjang jalan (Abramson;1981). Kualitas kehidupan ini dinikmati oleh seluruh lapisan masyarakat, baik pengunjung maupun pekerja, yang ditandai dengan peningkatan penjualan dan menjadi daya tarik pengunjung (Wiedenhoeft;1981). Adaptasi revitalisasi merupakan upaya untuk mengubah suatu lingkungan binaan agar dapat digunakan untuk fungsi baru yang sesuai, tanpa menuntut perubahan drastis atau hanya memberikan dampak yang minimal.

Dilihat dari pengertian diatas, maka revitalisasi dapat menjadi alternatif dalam memecahkan masalah pelestarian wajah lama, dan kebutuhan ruang teraktasi dengan meminimalisasikan pudarnya eksistensi lama. Pada dasarnya proses revitalisasi terbagi menjadi beberapa tahapan, yaitu sebagai berikut :
intervensi fisik; rehabilitasi ekonomi dan revitalisasi sosial/institusional.

Revitalisasi adalah salah satu pendekatan dalam meningkatkan vitalitas suatu kawasan yang bisa berupa penataan kembali pemanfaatan lahan dan bangunan, renovasi kawasan maupun bangunan-bangunan yang ada, sehingga dapat ditingkatkan dan dikembangkan nilai ekonomis dan sosialnya, rehabilitasi kualitas lingkungan hidup, peningkatan intensitas pemanfaatan lahan dan bangunannya (Sujarto dalam Farma; 2002)

2.1.3. Pengukuran Vitalitas Kawasan

2.1.3.1. Vitalitas Kawasan dan Hubungannya Dengan Kualitas Kawasan

Kualitas Kawasan mempengaruhi tingkat Vitalitas Kawasan. Dalam perencanaan kota dikenal adanya tiga kriteria pengukuran kualitas kawasan, yaitu kriteria terukur, kriteria tak terukur, dan kriteria generic. Kriteria terukur adalah kriteria yang secara kuantitatif dapat diukur dan bisaanya berhubungan dengan ketinggian, besar, rasio, ukuran luas lantai, *setback*, *building coverage*, dan sebagainya. Secara garis besar kriteria terukur dibagi menjadi 2, yaitu

1. Kriteria lingkungan alam
2. Bentuk dan massa bangunan serta intensitas.

Sedangkan kriteria tak terukur lebih menekankan pada aspek kualitatif di lapangan. Sehingga dalam mengukur kualitas ruang kota dapat digunakan kriteria desain tak terukur dan peran ruang publik sangat besar dalam meningkatkan kualitas ruang kota, karena kebersamaan dalam sosialisasi masyarakat diwadahi oleh ruang publik. Ruang publik kota memperhatikan kriteria desain tak terukur, diharapkan akan dapat memuaskan penggunaanya sekaligus meningkatkan kualitas ruang kota tersebut.

Penggunaan analisis dengan kriteria tak terukur terdapat didalam beberapa konsep yang perlu diperbandingkan untuk memperoleh persamaan persepsi. Tiga konsep yang dibahas adalah kriteria dari Kevin Lynch (1981),

Urban Design Plan of San Francisco (1970) dan *Urban System Research and Engineering, Inc (1977)*.

Kevin Lynch (1981) populer dengan lima dimensi tampilan (*five performance dimension*), yaitu *vitality, sense, fit, access, dan kontrol*.

1. Vitalitas (*vitality*)

Dimensi vitalitas merupakan suatu kriteria umum yang menitikberatkan pada suatu system keamanan, kecocokan ukuran atau kelayakan antara tuntutan manusia dalam hal temperature, anatomi tubuh, dan fungsi tubuh.

2. Kepekaan (*sense*)

Dimensi kepekaan (*sense*) yang dimaksud disini meliputi bentuk, kualitas, dan identitas lingkungan. Hal tersebut dapat dicapai melalui *sense of place* dengan desain bentuk yang khusus atau suatu kegiatan yang menyentuh hati masyarakat, *instructure*, suatu rasa yang diciptakan melalui orientasi bentuk, *landmark*, hirarki tertentu, waktu kejadian, jalan setapak, atau batas pinggirannya yang ada; kecocokan (*congruence*), suatu rangkaian ruang yang memiliki fungsi yang erat; transparan (*transparency*), segala cara penggunaan teknologi dapat dilakukan secara langsung, baik yang berkaitan dengan kegiatan social maupun proses alami

3. Kelayakan (*Fit*)

Menitikberatkan pada kelayakan antara ruang dan karakter bentuk yang ada

4. Pencapaian (*Access*)

Memperhatikan kemampuan orang menuju ke tempat orang lain, ke tempat kegiatan, ke sumber daya yang ada, ke tempat pelayanan, ke tempat informasi atau ke tempat lain.

5. Pemeriksaan (*Kontrol*)

Pengontrolan diarahkan pada ruang-ruang kegiatan, tempat rekreasi, yang perlu diperbaiki atau dimodifikasi, terhadap siapa yang menggunakannya

Menurut *Urban design Plan of San Francisco*, ada sepuluh prinsip, yaitu:

1. Kenyamanan (*amenity comfort*)

Prinsip kenyamanan (*amenity comfort*) menekankan pada kualitas lingkungan kota dengan mengakomodasikan pola pedestrian yang dilengkapi dengan *street furniture*, tanam-tanaman, disain jalan yang terlindung dari cuaca, menghindari silau dan sebagainya.

2. Tampak yang menarik (*visual interest*)

Tampak yang menarik (*visual interest*) menekankan pada kualitas estetis lingkungan, antara lain karakter arsitektur dan lingkungan bangunan yang menyenangkan.

3. Kegiatan (*activity*)

Menekankan pada pentingnya pergerakan dan dimensi kehidupan jalan di lingkungan kota, dengan mempromosikan pedagang kaki lima, *arcade*, *lobby* dan menghindari dinding-dinding yang kosong serta ruang parkir yang terlalu luas.

4. Kejelasan dan Kenikmatan (*clarity and convenience*)

Untuk menciptakan faktor kejelasan dan kenikmatan, dapat dilakukan dengan cara meningkatkan kualitas jalur pejalan kaki, yaitu dengan fasilitas pedestrian yang memiliki ciri tertentu

5. Karakter khusus (*character distinctiveness*)

Karakter khusus menekankan pada identitas individual yang berpengaruh dalam suatu struktur ruang kota

6. Ketajaman (*definition*)

Prinsip ketajaman menitik beratkan pada interfacing antara bangunan dan ruang terbuka suatu kawasan yang dapat memperjelas dan mempermudah persepsi ruang luarnya. Ketajaman ruang ini sangat berkaitan dengan faktor-faktor pemandangan, karakter, serta pencapaiannya.

7. Prinsip-prinsip pemandangan kawasan (*the principle of views encompasses*)
Prinsip-prinsip pemandangan kawasan memperhatikan aspek estetika terhadap vista lingkungan (*pleasing vistas*), atau persepsi orang pada saat melakukan orientasi terhadap lingkungan kota. Misalnya *layout* jalan, penempatan bangunan, dan massa bangunan akan memberikan karakter estetika serta petunjuk pencapaian bagi masyarakat.
8. Variasi/ kontras
Prinsip variasi/ kontras diarahkan pada susunan bentuk model bangunan yang akan menjadi *point of interest* di lingkungannya
9. Harmoni/ kecocokan (*harmony compatibility*)
Prinsip harmoni/ kecocokan menekankan pada aspek arsitektural dan kecocokan estetika yang berkaitan dengan masalah topografi yang harus diantisipasi dalam perencanaannya, baik skala maupun bentuk massanya
10. Integrasi skala dan bentuk (*Scale and pattern integrated*)
Prinsip integrasi skala dan bentuk ini bertujuan mencapai skala manusia di lingkungan kota, yang menekankan pada ukuran, besar dan massa bangunan, serta dimensi estetika yang berhubungan dengan kepekaan dan efek tekstur bangunan dengan skala pemandangan dari arah tertentu.

Konsep *Urban System Research and Engineering, Inc.* (1997) lebih menekankan pada kualitas visual yang dikelompokkan dalam delapan kategori sebagai berikut.

1. Kelayakan hubungan (*fit with setting*)
Kelayakan hubungan ini berhubungan erat dengan harmoni atau kecocokan rancangan antara perumahan dan kota yang berkaitan dengan faktor lokasi, kepadatan rumah, warna, bentuk dan material. Di samping itu aspek lain yang harus diperhatikan adalah aspek historis, aspek budaya,

komponen yang cocok dengan nilai bangunan, artefak jalan, setapak yang unik sehingga dapat mengingatkan kembali bagi setiap orang

2. Ekspresi dari identitas (*expression of identity*)

Untuk memberikan ekspresi identitas, status dan nilai-nilai bagi penghuni dan masyarakat perlu penekanan disain terutama peranan warna, material bangunan, dan ekspresi bangunan secara individual.

3. Pencapaian dan orientasi (*access and orientation*)

Faktor penting yang harus diperhatikan adalah kejelasan dan keamanan dari pintu masuk, jalan setapak dan ke arah lokasi fasilitas penting, sehingga semua orang tahu akan kemana dan apa yang akan dilakukan.

4. Pendukung aktivitas (*Activity support*)

Kegiatan masyarakat akan memberi karakter perilaku mereka melalui tanda-tanda yang didesain khusus termasuk elemen fisik, ukuran dan lokasi dari sebuah fasilitas yang disediakan.

5. Pemandangan (*views*)

Menekankan pada pencapaian bangunan kearah ruang-ruang publik (*publik space*).

6. Elemen-elemen alam (*natural element*)

Menciptakan desain yang memanfaatkan unsur-unsur alam yang ada di tapak, misalnya dengan pemanfaatan topografi yang terjal, tanaman penutup, pemanfaatan sinar matahari, air, dan latar belakang pemandangan langit.

7. Tampak yang nyaman (*visual comfort*)

Pada prinsipnya tampak yang nyaman (*visual comfort*) menghindari gangguan dari silau, asap, debu, *traffic light* yang membingungkan, pemandangan yang menghalangi kendaraan yang melaju dengan cepat.

8. Kepedulian dan perawatan (*care and maintenance*)

Memperhatikan pemilihan komponen dalam desain yang mudah perawatan dan pengelolaannya

Dari ketiga konsep diatas terdapat kesamaan dan perbedaan. Tetapi dalam prinsipnya ketiga pendekatan menitikberatkan pada dua aspek bentuk fisik spasial, yaitu visual dan fungsional. Kriteria USB & E lebih menekankan pada visual, yang juga diterapkan di San Fransisco Urban Design Plan. Lain halnya dengan pendekatan dari Kevin Lynch yang lebih menekankan pada masalah fungsional.

| No | Kriteria Tak Terukur | San Fransisco Urban Design Plan (1970) | Urban Systems Research and Engineering Inc (1977) | Kevin Lynch (1981) |
|----|----------------------|--|--|---------------------|
| 1 | PENCAPAIAN | - Kejelasan - Amenity comfort | - Pencapaian - Orientasi | Access |
| 2 | KECOCOKAN | - Harmonis - Kemampuan | - Kelayakan tempat | Fit |
| 3 | PEMANDA NGAN | - Skala dan Bentuk - Visual interest | - Pemandangan | Views |
| 4 | Identitas | - Karakter - Kejelasan - Ketajaman ruang | - Ekspresi dari Identitas | Sense |
| 5 | Rasa | - aktifitas | - Kelayakan suasana | Sense |
| 6 | Kehidupan | - Kenyamanan - skala dan bentuk - ragam/kontras - Visual interest | - Care & maintenance - actifity support - visual comfort - natural elements | Control vitality |

Tabel 2.1. Perbandingan Tiga Kriteria Perancangan
(sumber: Shirvani, *The Urban Design Proses*, 1985)

2.1.3.2. Tinjauan Vitalitas Kawasan Melalui Faktor Pengaruh Penggunaan

Ruang Kota

Penggunaan ruang perkotaan menurut Hoyt (1987) agar hidup dan mempunyai keberlangsungan maka harus memperhatikan tiga faktor penting: faktor pencapaian, faktor kemenarikan dan faktor kelengkapan. Ketiga hal

tersebut saling mendukung tidak dapat dipisahkan. Berikut adalah faktor pengaruh penggunaan ruang kota :

| VARIABEL | INDIKATOR |
|--|--|
| 1. Accessibility (pencapaian) | Kedekatan Kemudahan Keterhubungan Intensitas jalur |
| 2. Attractiveness (kemenarikan) | Keterbukaan Kejelasan Keanekakaan Pandangan |
| 3. Amenities (kelengkapan) | Proteksi fisik Kemudahan kegiatan Komplementaritas estetika |

Tabel 2.2. Faktor Pengaruh Penggunaan Ruang Kota
(Sumber: zaenal abidin, dalam ” arahan penataan shopping street pada ruang jalan kawasan komersial kajian setting elemen fisik dan aktivitas”)

Beberapa kajian teori mengenai kualitas lingkungan yang ada, yaitu kriteria dari *Urban Design Plan of San Francisco* (1970), *Urban System Research and Engineering, Inc* (1977) dan Kevin Lynch (1981). Dari teori yang ada dibuat kajian teori kualitas lingkungan yang akan dipakai pada penelitian . Penggunaan ruang perkotaan menurut Hoyt (1987) agar hidup dan mempunyai keberlangsungan maka harus memperhatikan tiga faktor penting yaitu faktor pencapaian (*Accessibility*), faktor kemenarikan (*Attractiveness*) dan faktor kelengkapan (*Amenity*). *Accessibility* melingkupi aspek kedekatan, kemudahan, keterhubungan, dan intensitas jalur. *Attractiveness* meliputi aspek keterbukaan, kejelasan, keaneakaan, dan pandangan. Sedangkan *Amenity* meliputi proteksi fisik, kemudahan kegiatan, komplementaritas, dan estetika (dalam Zaenal Abidin). Dalam penelitian ini konsep vitalitas kawasan Oud Batavia dikaji dengan mengkolaborasikan pengaruh kualitas lingkungan kawasan dan faktor pengaruh penggunaan ruang kota menurut Hoyt.

2.1.3.3. Parameter Revitalisasi Kota Tua Jakarta sebagai Kawasan

Bersejarah Kota

Revitalisasi berarti perubahan yang cepat bukan saja merubah wajah kota yang notabene kawasan cagar budaya melainkan juga merubah sistem perkotaan dan citra kota itu sendiri.

- Program Revitalisasi Kawasan Kota Tua Jakarta

Revitalisasi ini menyangkut elemen-elemen tata ruang kota mulai dari :

1. Peruntukan dan aktivitas penunjang kawasan

Peruntukkan yang dominan adalah perkantoran, jasa perdagangan dan pergudangan. Aktivitas yang dapat dikembangkan untuk meningkatkan nilai ekonomi kawasan adalah aktivitas rekreasi budaya. Berdasarkan potensi kawasan **diarahkan** untuk menjadi kawasan wisata dan kawasan perekonomian kota (campuran perdagangan dan perkantoran) dengan pemanfaatan secara *overlap*

2. Tata Bangunan

Berdasarkan Klasifikasi Pemugaran yang telah digariskan Pemda DKI. Peningkatan intensitas bangunan direncanakan : KDB = 48 % dan KLB = 1,9. Perhitungan KDB dan KLB sesuai fungsi kegiatan bangunan

3. Ruang Terbuka

4. Sirkulasi dan Parkir

Bagi sebuah kawasan bersejarah dalam kota, vitalitas antara lain ditunjukkan dengan apresiasi budaya yang tinggi dan suksesnya pelestarian kawasan; bangunan yang ada tetap menyajikan ciri khas tradisional dan historis kawasan; besarnya minat berinvestasi baik oleh swasta atau masyarakat; lingkungan terawat dan nyaman; pelayanan infrastruktur baik; serta pembangunan yang kontekstual (Ichwan 2004).



2.1.3.4. Vitalitas Kawasan dalam Kawasan Bersejarah Kota

Dalam penelitian mengenai topik, “Vitalitas Kawasan Kota DKI Jakarta”, yang disusun oleh Amalia Nur Latifah, Antariksa, Fadly Usman, Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Brawijaya, disebutkan bahwa ada beberapa hal yang menjadi indikator vitalitas dari sebuah kawasan bersejarah Kota, yaitu;

1. Nilai historis
2. Pertumbuhan ekonomi
3. Peran pemerintah
4. Kualitas lingkungan
5. Kesadaran dan partisipasi masyarakat
6. Tata guna lahan
7. Bangunan
8. Sarana dan prasarana
9. spot negatif
10. Ruang terbuka dan penghijauan
11. Sistem transportasi – kemacetan, parkir, pedestrian
12. PKL

Penyebab utama menurunnya vitalitas kawasan dikaji dengan membobotkan ke-12 variabel vitalitas berdasar persepsi pakar/ahli di bidang-bidang terkait, melalui teknik *Analityc Hierarchy Proses* (AHP). Hasil studi menunjukkan, dari keempat variabel aspek non fisik, variabel kepedulian pemerintah memperoleh bobot rasio tertinggi. Sementara dari kedelapan variabel aspek fisik, variabel sistem transportasi memperoleh bobot rasio tertinggi. Oleh karena itu, kepedulian pemerintah ditentukan sebagai faktor non fisik utama, dan sistem transportasi ditentukan sebagai faktor fisik utama penyebab menurunnya vitalitas Kawasan Kota DKI Jakarta.

2.2. KAWASAN KOTA

2.2.1. Pengertian Kawasan Kota

Konsep kawasan adalah wilayah yang berbasis pada keberagaman fisik dan ekonomi tetapi memiliki hubungan erat dan saling mendukung satu sama lain secara fungsional demi mempercepat pertumbuhan ekonomi daerah dan meningkatkan kesejahteraan rakyat. Minaret Branch (1995: 201) mengatakan bahwa:

“Di dalam perencanaan kota komprehensif, perancangan kota memiliki suatu makna yang khusus, yang membedakannya dari berbagai aspek proses perencanaan kota. Perancangan kota berkaitan dengan tanggapan inderawi manusia terhadap lingkungan fisik kota: penampilan visual, kualitas estetika, dan karakter spasial”.

Dalam kaitan ini, kawasan didefinisikan sebagai kawasan yang mempunyai fungsi tertentu, dimana kegiatan ekonominya, sektor dan produk unggulannya, mempunyai potensi mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah sekitarnya.

Isu yang mengemuka berkaitan dengan pertumbuhan kota menurut Haughton dan Hunter (1994) adalah bagaimana sebuah kota melangsungkan pertumbuhannya. Berikut ini adalah ringkasan terhadap beberapa kecenderungan pertumbuhan kota yang dapat dikatakan tidak berkelanjutan:

- Pertama, pertumbuhan perkotaan yang pesat, terutama pada kota-kota besar, cenderung tidak *sustainable*.
- Kedua, pertumbuhan yang ekspansif dari sebuah kota besar menyebabkan hilangnya karakteristik yang khas/ unik yang dimiliki oleh wilayah *hinterland*-nya.
- Ketiga, dampak lingkungan yang dihasilkan dari pertumbuhan kota telah terdistribusi dengan tidak merata, baik secara sosial maupun geografis. Dalam hal ini dampak lingkungan cenderung dialihkan ke tempat lain yang selanjutnya lebih dikenal sebagai fenomena NIMBY (*Not In My Back Yard* – yang penting limbahnya tidak di halaman saya), dan bahkan dilimpahkan pada masyarakat yang sudah tergolong marjinal.
- Keempat, pertumbuhan penduduk yang tinggi dianggap sebagai masalah tersendiri bagi pembangunan kota yang berkelanjutan, terutama pertumbuhan penduduk pada negara-negara yang sedang berkembang.

2.2.2. Karakter Kota

Karakteristik adalah merupakan tanda yang berbeda dan suatu atribut atau ciri khas yang menjadi milik suatu objek sehingga dapat dibedakan sebagai sesuatu yang sifatnya individual. Setiap tempat memiliki perbedaan yang menunjukkan gambaran dasar sesuatu yang dimiliki. Diungkapkan melalui *genius loci* dan *identity spirit* yang membentuk tempat melalui atribut yang memberikan

keunikan pada tempat dan penghuninya (*uniqueness and spirit of place*).

Menurut Garnham (1985) komponen identitas tersebut dapat ditemui melalui :

1. pengamatan fisik (*physical features and appearance*),
2. pengamatan aktivitas dan fungsi (*observable activities and function*),
3. arti dan simbol (*meanings and symbols*).

Berry menggolongkan karakter menjadi 4 bagian yaitu : *natural setting, settlement patern, vegetation and manmade element*. Sedangkan garnharm (1985) mengungkapkan setiap kota memiliki keunikan, karakter, identitas dan spirit tersendiri yang membedakan dengan kota lain dapat dijelaskan melalui 3 aspek yaitu: *exsisting natural environment, cultural exspression, and sensory experience/ primarily visual*.

Menurut Lynch 1960 dalam menjaga karakter suatu kawasan terdapat tiga lingkup yang harus diperhatikan :

- a. Satuan fisik adalah, suatu yang berwujud bangunan, kelompok atau deretan bangunan, rangkaian bangunan yang membentuk ruang umum atau dinding jalan.
- b. Satuan pandangan (visual), adalah berupa aspek visual yang dapat memberikan kesan yang khas tentang suatu lingkungan kota.
- c. Satuan area dalam kota yang dapat diwujudkan dalam sub wilayah kota yang dipandang memmiliki ciri-ciri atau nilai-nilai khas kota, bahkan daerah dimana kota itu berada.

2.3.3. Pembentukan Kawasan Ideal

2.3.3.1. Unsur Pembentuk Kawasan Kota

Harry Anthony (dalam buku Antoniades, 1986: 326) memberi pengertian bahwa perancangan kota merupakan pengaturan unsur-unsur fisik lingkungan kota sedemikian rupa sehingga dapat berfungsi baik, ekonomis untuk dibangun,

dan memberi kenyamanan untuk dilihat dan untuk hidup di dalamnya. Dari beberapa definisi di atas dapat ditarik beberapa “kata kunci” tentang perancangan kota, yaitu:

1. pengaturan unsur fisik lingkungan kota.
2. berkaitan dengan tanggapan indrawi, yaitu aspek estetika/keindahan, penampilan visual
3. merupakan bagian dari perencanaan kota

Lingkup perencanaan kota terbentang dari tampilan muka bangunan (eksterior) ke luar (ke ruang publik di antara bangunan-bangunan). Berdasarkan pengalamannya “*Urban Design Plan of San Francisco, 1970*” (Wilson, 1970 dalam Shirvani, 1985), ruang-ruang dikelompokkan menjadi empat kelompok, yaitu:

- a. Pola dan citra internal: menjelaskan maksud ruang-ruang di antara bangunan-bangunan dalam lingkup kawasan kota, terutama dalam hal *focal points, viewpoints, landmarks*, dan pola gerak
- b. Bentuk dan citra eksternal: berfokus pada *skyline* (garis langit) kota, serta citra dan identitas kota secara keseluruhan.
- c. Sirkulasi dan perpajakan: mengkaji karakteristik jalan (dalam hal; kualitas pemeliharaan, kepadatan ruang, tatanan, kemonotonan, kejelasan rute, orientasi tujuan, keselamatan dan kemudahan gerak, serta persyaratan dan lokasi perpajakan).
- d. Kualitas lingkungan: berkaitan dengan Sembilan faktor, yaitu kecocokan penggunaan, kehadiran unsur alam, jarak ke ruang terbuka, kepentingan visual dari fasad jalan, kualitas pandangan, kualitas pemeliharaan, kebisingan dan topografi setempat.

2.3.3.2. Unsur Integrasi Kawasan

Danisworo mengemukakan bahwa perkembangan dan dinamika perkotaan berpotensi yang tidak terkoordinasi dan terintegrasi menimbulkan konflik elemen kota lama dan yang baru (danisworo, 1991). Maka visi perancangan kota adalah merancang suatu pola linkage yang mampu mengintegrasikan dan mengkoordinasi elemen fisik maupun aktifitas dalam kawasannya. Sehingga diperlukan suatu sistem yang mampu menjadi koordinator bagi kawasannya yaitu linkage struktural dan visual yang memperhatikan nilai kesejarahan, potensi, sistem aktivitas yang tidak hanya menjadi penghubung atau sistem relasi tetapi sebagai komponen yang menghidupkan kawasan, yaitu :

- **Aktivitas Pendukung**

Merupakan bagian dari elemen perancangan kota yang menurut Hamid Shirvani (1986) berkontribusi sebagai linkage pusat kegiatan maupun unsur yang dapat menghidupkan kawasan sehingga menciptakan kehidupan kota yang dinamis melalui berbagai intensitas kegiatan yang ada.

- **Publik Space Dalam Kota**

Berdasarkan sifatnya, ruang terbuka dikelompokkan atas : 1. Ruang Publik Ruang Publik adalah ruang yang terbuka bagi siapa saja untuk menempatnya secara sementara dan mengikuti aturan aturan sosial umum (Altman & Chamers 1984). Menurut Carr (1992:19-21), ruang terbuka publik harus memenuhi kriteria: *responsive*, *democratic*, dan *meaningful* (dalam Ardyanto, S.) :

1. *responsive*, ruang terbuka didesain dan dikelola untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan dari para penggunanya
2. *democratic*: melindungi hak-hak dan kebebasan dari penggunanya

3. *meaningfull*: memberikan suatu wadah kepada masyarakat untuk membentuk suatu hubungan yang erat antara ruang terbuka tersebut dengan kehidupan pribadi mereka dan dengan dunia yang lebih luas.

Berdasarkan bentuknya, ruang publik dibagi menjadi 2, yaitu :

1. *Square (NODES)*

Merupakan ruang terbuka dengan atau tanpa perkerasan yang bisa memiliki berbagai tingkatan skala kota , skala lingkungan , dan skala bangunan. Contohnya : - *Park / Taman* - *Plaza / Alun-alun*

2. *Promenade Street (LINIER)*

Bentuk ruang publik dengan perkerasan, bisaanya ditepian air (pantai, sungai). Tempat untuk *promenading* „ngeceng“ (melihat dan dilihat orang lain). Contohnya :Jalan, pedestrian - Mall - Trotoar - Boulevard - Jembatan penyebrangan - Kolonade

- **Pedestrian as a linkage system**

Secara harfiah linkage berarti : *action or manner of linkage or being linked* atau suatu keterkaitan atau dikaitkan. Linkage menunjukkan adanya suatu hubungan dari pergerakan atau aktifitas yang terjadi pada beberapa zone makro maupun mikro dengan atau tanpa keragaman fungsi. Pedestrian merupakan salah satu aspek utama dalam sebuah kawasan yang terkait dengan *linkage systems*.

- **Jenis dan Klasifikasi Jalur Pejalan Kaki**

Jenis jalur pejalan kaki sebagai berikut :

- a. Terlindungi

- 1.) *Indoor* : vertikal (tangga,ramp), horisontal (koridor,hall, mezzanin)

- 2.) *outdoor* : arcade ; gallery ; terowongan ; selasar ; shopping mall

b. Tidak terlindungi

trottoar ; *pathway* (lorong) ; *footpath* (setapak) ; pedestrian mall ; plaza
zebra cross ; jembatan penyeberangan

– **Aspek-aspek yang Mempengaruhi Kualitas Kegiatan dalam Ruang Pedestrian**

Menurut Hamid Shirvani (1985) dalam *The Urban Design Process* “ *A good pedestrian system reduces dependency on automobiles in a downtown area, increase trips downtown, enhances the environment by promoting a human-scale system, creates more retailing activity, and finally, helps to improve air quality.*” Oleh karena itulah maka melihat pentingnya moda jalan kaki ini bagi sistem sirkulasi kota maka kiranya perlu untuk diketahui aspek-aspek yang mempengaruhi kualitas kegiatan dalam ruang pedestrian. Aspek-aspek tersebut, antara lain :

1. Aspek iklim dan lingkungan

Berkaitan dengan keadaan iklim setempat, lingkungan alam/fisik dan lingkungan sosial. Pada daerah dengan penggunaan lahan campuran (mixed use) perjalanan dengan berjalan kaki dapat dilakukan lebih cepat ketimbang dengan kendaraan bermotor akibat sulit berhenti untuk setiap saat.

2. Aspek keamanan

Berkaitan dengan keamanan pengguna dalam ruang pedestrian baik dalam lingkup internal (keamanan fisik jalur pedestrian) maupun keamanan eksternal (keamanan lingkungan).

3. Aspek kondisi ruang kegiatan

Aspek ini meliputi zoning dan elemen-elemen ruang

4. Aspek visual

meliputi : lingkungan sekitar, tata bangunan, tata hijau, tata informasi.

- **Setting Ruang Jalan**

Menurut Rappoport, setting merupakan interaksi antara manusia dengan lingkungannya. Setting mencakup lingkungan tempat komunitas berada (tanah, air, ruangan, udara, hawa, pemandangan), makhluk hidup yang ada (hewan, tumbuhan manusia). Setting ruang jalan yang didesain harus disesuaikan dengan kebutuhan manusia dalam melakukan aktivitasnya. Setting ruang jalan dapat dikelompokkan menjadi : setting fisik dan setting aktivitas. Berdasarkan elemen pembentuknya setting dapat dibedakan dalam tiga komponen yaitu:

- a. fix (*fix-feature*); yaitu elemen yang pada dasarnya tetap atau perubahannya jarang dan lambat seperti ruang, jalan, pedestrian.
- b. Semi fix (*Semifixed-Feature*); yaitu elemen-elemen yang agak tetap, dapat terjadi perubahan cukup cepat dan mudah, seperti: pohon, *street furniture* dan PKL.
- c. Non Fix (*Nonfixed-feature*); yaitu elemen yang berhubungan dengan perilaku yang ditunjukkan oleh manusia dalam menggunakan ruang.

Ruang jalan merupakan urban publik space yang memungkinkan terjadinya banyak kegiatan, untuk memisahkan kegiatan pejalan kaki terhadap jalur kendaraan, diruang jalan perlu dibentuk jalur pedestrian yang terdapat disepanjang sisi jalan (*pedestrian sidewalks*) yang menghubungkan suatu tempat dengan tempat lainnya. Dan berkaitan dengan sistem ruang dan bangunan disekitarnya (Carr, 1992). Rappoport (1997), faktor - faktor yang mendorong pejalan kaki memilih berjalan pada jalur pedestrian adalah:

1. Keamanan pejalan kaki dari gangguan lalu lintas, tanpa khawatir karena terpisah dari jalur kendaraan
2. Variabel lingkungan yang nyaman dalam menggunakan jalur pedestrian terhadap suara, polusi, kesesakan dan tekstur perkerasan.

3. Iklim dan cuaca, pada musim kemarau dan hujan mempengaruhi pejalan kaki untuk berjalan cepat atau menghindari gangguan cuaca
 4. Topografi atau bentuk lahan jalur pedestrian, pejalan kaki akan memilih jalur yang mudah dan aman.
 5. Tersedianya fasilitas bagi pejalan kaki seperti : toko, kios, toilet dan tempat duduk
 6. Jarak yang ditempuh pejalan kaki terbatas dan mempunyai kemampuan tertentu untuk kenyamanan
 7. Budaya, berkaitan dengan suatu kebiasaan dan kecenderungan lingkungan dalam kegiatan yang mempengaruhi bentuk fisik dan setting
- Menurut Kepmen P.U. no.468 / KPTS / 1998, jalur pedestrian harus mengutamakan aksesibilitas tidak hanya terhadap pejalan kaki tetapi juga terhadap penyandang cacat, baik yang menggunakan kursi roda maupun tuna netra. Menurut Spreiregen (1965), karakteristik pejalan kaki dibatasi oleh kecepatan dan jarak tempuh. Hubungan pejalan kaki dengan unsur lain dalam kawasan (Setiadi,1999) dapat dikelompokkan kedalam :

a. Hubungan Pejalan Kaki Dengan Kendaraan

Hubungan ini dapat dikenali dari hubungan antara jalur pedestrian dengan jalur kendaraan. Menurut Carr (1992), hubungan antara pedestrian dengan jalur kendaraan dapat dikelompokkan dalam dua bagian: pedestrian di bagian sisi dari jalan kendaraan (*pedestrian sidewalks*) dan jalan pedestrian yang bebas maupun yang memiliki pembatas terhadap kendaraan (*traffic restricted streets*).

b. Hubungan pejalan kaki dengan lokasi parkir kendaraan

Lokasi parkir merupakan salah satu lokasi awal pergerakan pejalan kaki. Menurut Lorch (1993), sebaran lokasi parkir merupakan titik-titik masuk pejalan kaki ke jalur pedestrian utama. Lokasi parkir umumnya

dipengaruhi oleh efektivitas jarak tempuh dan waktu pencapaian ke tempat tujuan.

c. Hubungan pejalan kaki dengan bangunan

Bangunan merupakan tujuan utama atau salah satu tujuan pejalan kaki. Bangunan pertokoan merupakan salah satu daya tarik pengunjung, yang akan mempengaruhi intensitas pejalan kaki di sekitar bangunan tersebut.

2.3. KAJIAN MORFOLOGI KAWASAN

2.3.1. Morfologi Kawasan Kota

Menurut Wheisaguna (2009) morfologi terdiri dari dua suku kata yaitu *morf* yang berarti bentuk dan *logos* yang berarti ilmu. Secara sederhana morfologi kota berarti ilmu yang mempelajari produk bentuk-bentuk fisik kota secara logis. Morfologi merupakan pendekatan dalam memahami bentuk logis sebuah kota sebagai produk perubahan *sosio-spatial*. Disebabkan karena setiap karakteristik *sosial-spatial* di setiap tempat berbeda-beda maka istilah morfologi sangat erat kaitannya dengan istilah tipologi. Istilah tipologi dan morfologi sangat erat dengan morfologi sehingga menurut Zhand (2008) morfologi adalah perubahan bentuk kota yang dipahami dalam skala yang lebih luas atau makro yang biasanya digunakan untuk skala kawasan ataupun kota, sedangkan tipologi adalah klasifikasi watak atau karakteristik dari formasi objek-objek bentukan fisik kota dalam skala yang lebih kecil, istilah tipologi lebih banyak digunakan untuk mendefinisikan bentuk elemen-elemen kota seperti jalan, ruang terbuka hijau, dan bangunan.

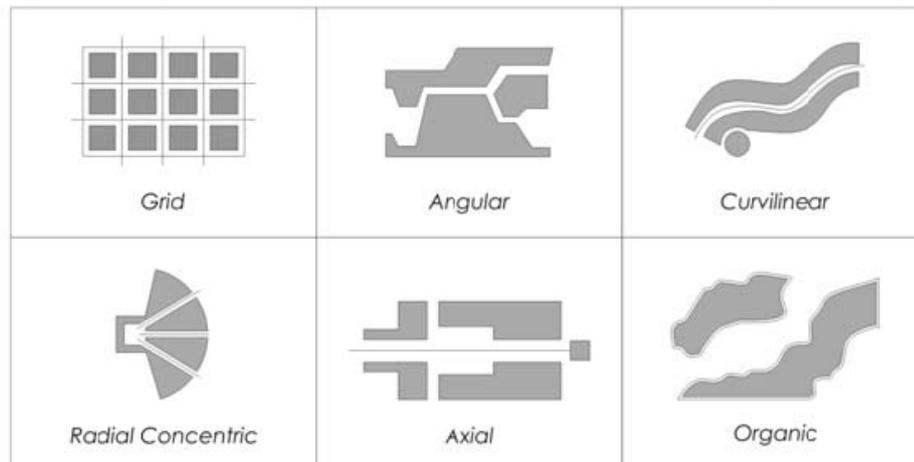
Dalam disiplin ilmu perancangan kota, kota diartikan secara fisik belaka sebagai kumpulan bangunan dan wadah kehidupan namun mengemukakannya sebagai wadah besosialisasi kehidupan masyarakatnya. Pandangan kota secara

fungsional dikemukakan oleh Mohammad Danisworo (1991) bahwa kota merupakan tempat produk kolektif dari berbagai akumulasi komponen fisik dan non fisik yang terdiri dari jalan, bangunan, sistem komunikasi, utilitas, tempat kerja dan berbagai kegiatan lainnya. Zahnd mendefinisikan morfologi adalah pembentuk rupa (bentuk) dan tampak atau penyusunan suatu obyek atau sistem arsitektur yang tidak bersifat tipologis saja (berdasarkan segi empat atau masanya sendiri) tetapi dihubungkan dengan aspek lainnya.

Pentingnya melihat perkembangan sebuah kota yang tumbuh kembangnya berdasarkan faktor-faktor penentu seperti kota yang dipengaruhi oleh dataran ataupun perairan. Berdasarkan paparan dari Zhand bahwa kota-kota yang berkembang tersebut berkembang dengan mandiri dan tentunya seiring dengan waktu kota-kota tersebut berkembang dan saling terhubung. Dalam penelitian kajian morfologi secara keseluruhan berpandangan terhadap teori-teori normatif namun tentunya tidak semua teori dapat di jadikan dalam bahan untuk menilai morfologi sebuah kota.

Perkembangan perubahan perkotaan dari kumpulan bangunan dan ruang terbuka yang sering disebut dalam teori *solid void* Roger Trancik merupakan sebuah fenomena yang terjadi disemua kota-kota didunia. Perkembangan kota memeiliki dua buah sisi yang berbeda antara berkembang yang berdampak baik ataupun berdampak buruk. Menurut Herbert lingkup kajian morfologi kota ditekankan kepada bentuk fisikal yang dapat diamati kenampakannya meliputi :

1. Sistem jaringan jalan
2. Blok-blok bangunan daerah permukiman ataupun kawasan perdagangan
3. Bangunan-bangunan individual.



Gambar 2.1. Tipe Pola Ruang Kota
(Sumber: Roger Trancik, *finding lost space*, 1986)

Sedangkan lingkup kajian morfologi meliputi penggunaan lahan (*land use*). Pola-pola jalan (*street*), dan tipe-tipe bangunan. Morfologi lebih menekankan kepada pembahasan bentuk geometrik dan menyangkut kualitas figural dalam konteks wujud dapat dibaca melalui pola, hirarki, dan hubungan-hubungan satu dengan yang lainnya, Menurut Ching, FDK (1979) sistem tata nilai bisa tercipta dengan adanya 3 (tiga) hal yaitu: besaran dan ukuran, bentuk, dan lokasi yang strategis. Berdasarkan dari paparan Ching bahwa lokasi strategis adalah wujud sebuah patokan untuk menilai bentuk dan ukuran dalam lingkup kota yang apabila disederhanakan dapat ditarik benang merah adalah lokasi srategis tersebut adalah inti kota yang dimana merupakan titik awal dalam perkembangan kota sehingga dalam penelitian nantinya akan melihat inti kota atau proses pembentukan kota dari inti kota sampai dengan perkembangannya sekarang.

2.3.2. Ekspresi Keruangan Morfologi

Sebuah kota akan selalu mengalami perkembangan dari waktu ke waktu, perkembangan tersebut hanya menyangkut aspek politik, sosial, budaya, teknologi dan fisik. Pembahasan tentang kota sedikitnya dapat dilihat dari

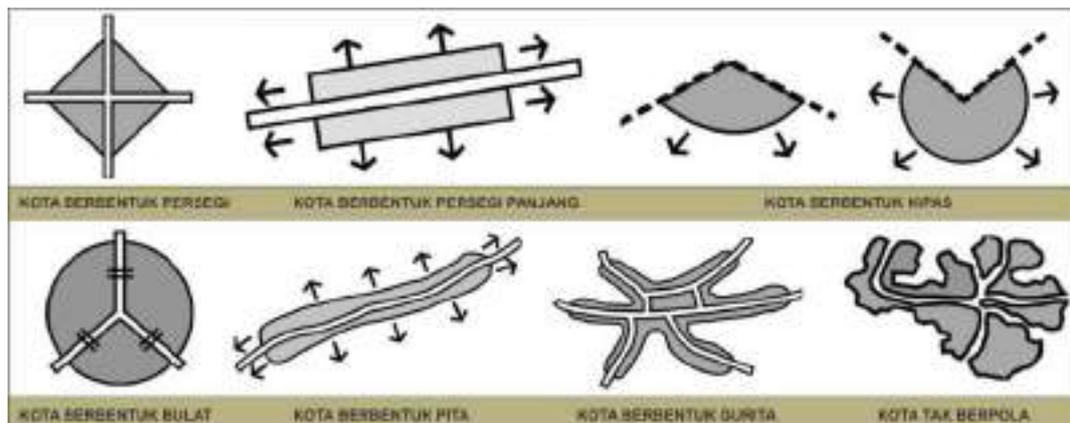
beberapa pendekatan seperti ekologi, ekonomi, sistem kegiatan, ekologi faktorial dan morfologi. Pendekatan morfologi memberikan kesempatan untuk melihat fisik kota dan konsepsi yang lebih komplisit sebagai tempat yang ditransformasikan bagi kehidupan yang lebih manusiawi, sehingga kota adalah sebuah tatanan yang chaotic richness, sebuah collage dan sebuah dialektika akibat perbedaan atau pemisahan antara lama dan baru, tetapi yang satu diikat bersama dengan yang lain.

Menurut Herbert (dalam Sabari,2005), morfologi menyoroti eksistensikeruangan kekotaan pada bentuk-bentuk wujud dari pada ciri-ciri atau karakteristik kota. Sehingga dapat diamati dari kenampakan kota secara fisik yang tercermin pada sistem jalan-jalan yang ada, blok-blok bangunan. Menurut Clark, dalam konteks skala kota (urban Morphplogy) merupakan kajian sistematis terhadap bentuk, rencana, struktur dan fungsi terhadap susunan bangunan pada suatu kota. Menurut Cullen, morfologi membawa cetakan, bangunan, penggunaan, jalan, perencanaan dan townscape. Hal ini disebabkan karena lebih mengkaji tentang aspek-aspek spatial dalam pengembangan kota dari dua sisi pengamatan yaitu *inter-urban* dan *intra-urban*.

Morfologi sebagai analisis yang mempunyai aspek diakronik dan sinkronik. Diakronik karena terdapat perubahan ide dalam sejarah sedangkan sinkronik karena memiliki hubungan antar bagian dalam kurun waktu tertentu yang berhubungan dengan aspek fisik lain, seperti struktur dan tipologi fisik ruang kota. Dalam pembahasan morfologi secara kontekstual mengidentifikasi karakteristik kawasan lebih mencermati aspek sinkroniknya (kondisi eksisting yang ada sekarang). Aspek diakronik seperti kesejarahan, perkembangan politik sosial budaya maupun pertumbuhan ekonomi kawasan adalah bagian dari pembahasan nilai kesejarahan dan karakteristiknya. Pendekatan morfologi tidak hanya berguna menjelaskan perubahan kota, khususnya berkaitan dengan

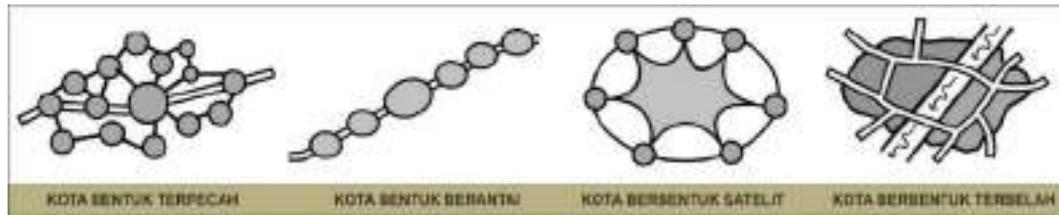
penggunaan lahan, tetapi juga merupakan pendekatan yang berkaitan langsung dengan ekspresi ruang kota, menyoroti eksistensi ruang perkotaan, yang diamati dari penampilan kota secara fisik.

Menurut Sabari (2005), ekspresi keruangan kota ditinjau berdasarkan morfologi kotanya dibedakan menjadi bentuk-bentuk kompak dan tidak kompak. Ekspresi bentuk kompak dikategorikan menjadi bentuk bujur sangkar (the square cities), bentuk empat persegi panjang (the rectangular cities), bentuk kipas (fan shaped cities), bentuk bulat (rounded cities), bentuk pita (ribbon cities), bentuk gurita/bintang (octopus/star shaped cities) dan bentuk yang tidak berpola (unpattern cities).



Gambar 2.2. Bentuk-bentuk Compact City
(Sumber: Sabari, 2000 dalam Hadinata, 2010)

Selanjutnya bentuk-bentuk tidak kompak pada intinya merupakan suatu daerah yang kekotaannya mempunyai areal perkotaan terpisah-pisah oleh kenampakan bukan kekotaan. Pemisahannya dapat berupa kenampakan topografis maupun kenampakan agraris. Berikut beberapa contoh bentuk tidak kompak; bentuk terpecah (fragment cities), bentuk berantai (chained cities), bentuk terbelah (split cities) dan bentuk stelar (stellar cities).



Gambar 2.3. Bentuk-bentuk Kota Tidak Kompak
(Sumber: Sabari, 2000 dalam Hadinata, 2010)

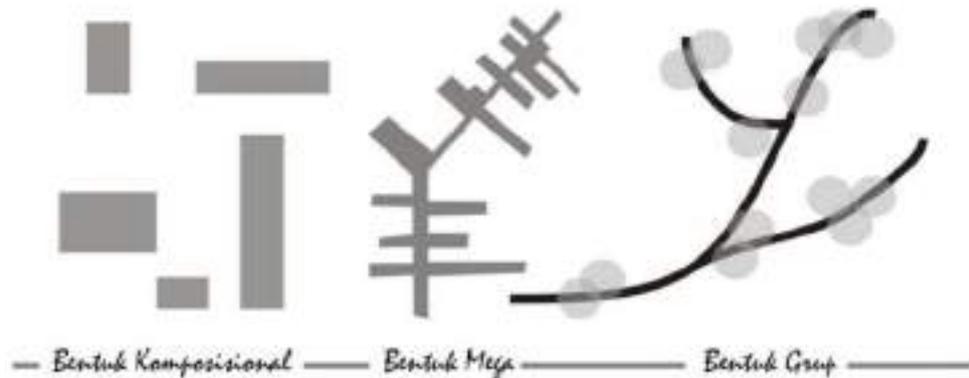
Ekspresi keruangan kota yang terbentuk yang terlihat diatas pada dasarnya terlihat dari bagaimana bentuk pola-pola jalannya. Pola jalan didalam kota merupakan salah satu unsur dari morfologi kota. Terdapat 3 tipe sistem pola jalan yang dikenal (Northam, 1975) yaitu sistem pola jalan tidak teratur (irregular system), sistem pola jalan radial konsentris (radial concentric system) dan sistem pola jalan grid (grid system)

Pada sistem pola jalan tidak teratur terlihat tidak adanya keteraturan baik dari lebar maupun arah jalannya. Begitu pula dengan perletakan rumah satu dengan yang lainnya tidak menunjukkanketeraturan. Pada umumnya kota-kota pada awal pertumbuhannya selalu ditandai dengan sistem ini, tetapi pada tahap perkembangan selanjutnya kota-kota dinegara barat akan mengikuti tipe-tipe yang mempunyai perencanaan teratur. Pada masa pertengahan kota-kota ini berfungsi sebagai pusat keagamaan dan militer, sehingga pada umumnya terdapat benteng disekelilingnya yang berdiri tembok-tembok kokoh yang disekelilingnya terdapat pari-parit (moat).

2.3.3. Jaringan Sebagai Pembentuk Morfologi Kota

Teori jejaring atau *linkage* oleh Trancik dan *Path* oleh Lynch merupakan salah satu elemen pembentuk struktur perkotaan dan elemen penentu faktor perubahan struktur perkotaan, fokus penelitian terkait akan teori dasar ini yang nantinya dijadikan sebagai teori utama dalam penelitian. Menurut Fumihiko

dalam *Finding Lost Space* linkage sebagai elemen penting dalam kota dan secara sederhana linkage diartikan sebagai lem kota yang dimana linkage dapat menyatukan lapisan aktivitas dan menghasilkan bentuk fisik kota. Tipe ruang kota menjadi 3 (tiga) tipe yaitu bentuk komposisional, bentuk mega, dan bentuk grup.

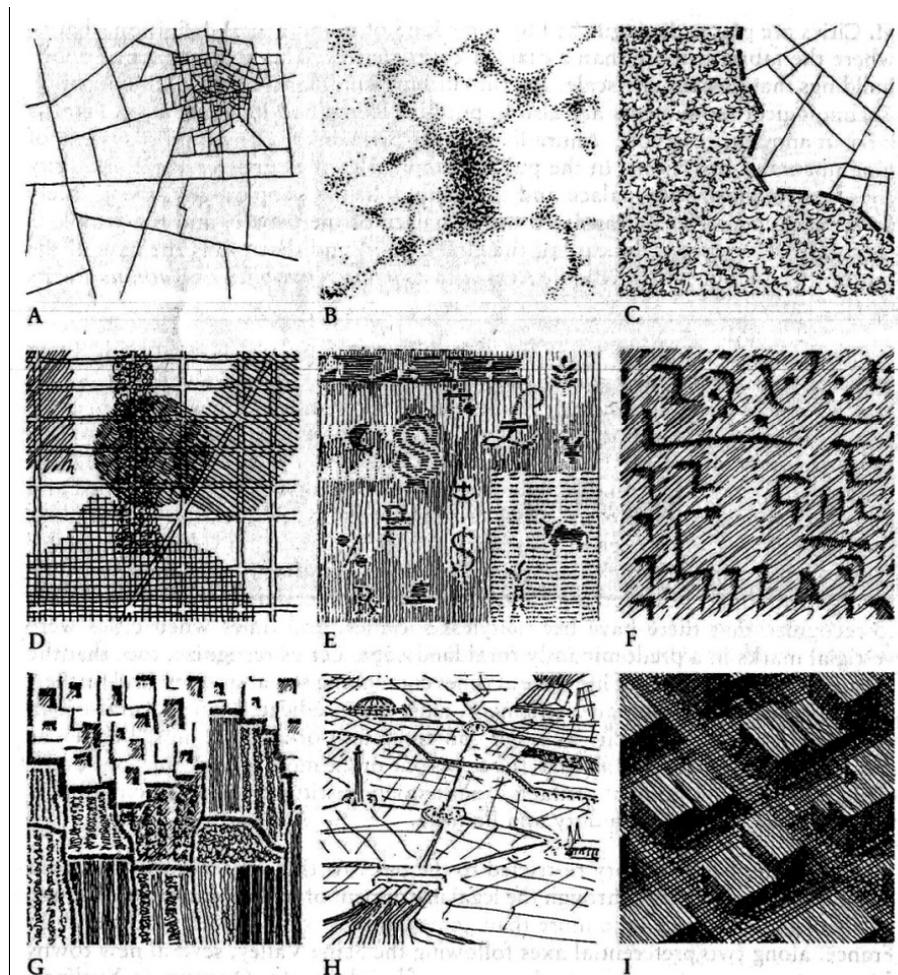


Gambar 2.4. Bentuk Linkage Oleh Fumihiko Maki
(Sumber: Roger Trancik, *Finding Lost Space*, 1986)

Pola jaringan / *linkage* ini nantinya akan digunakan sebagai teori dasar untuk melihat struktur ruang Kota Tua Jakarta dalam menentukan morfologi Kota secara makro. Karakteristik kota objek penelitian juga didukung oleh potensi alam yang dimana terdapat dua jejaring yang akan dilihat sebagai variabel penelitian yaitu jaringan darat dan jaringan sungai, keduanya merupakan bentuk fisik eksisting yang menjadi acuan dalam pengkajian morfologi Kota Tua Jakarta. Selain dalam teori *linkage* dan *path* terdapat juga beberapa teori yang menyebutkan bahwa pentingnya mempelajari sebuah sistem jaringan perkotaan yang dimana akan menemukan bentuk pergerakan sebuah ruang perkotaan khususnya dalam kota yang masih berkembang.

Menurut Kostof dalam *The City Shaped* perkembangan sebuah kota memiliki berbagai karakteristik sehingga Kostof membaginya dalam beberapa tipe seperti *energized crowding*, *urban clusters*, *physical cirmscription*,

differentiation of uses, urban resources, written records, city and countryside, monumental framework, building and people.

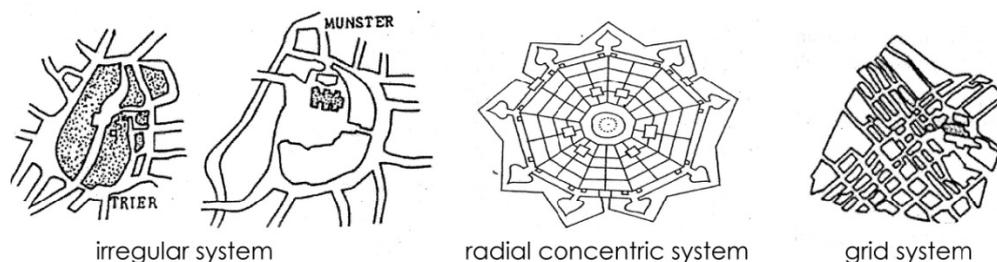


Gambar 2.5. Karakteristik Kota Menurut Kostof
(Sumber : *The City Shaped*, 1991)

Karakteristik ini merupakan salah satu wujud yang dibentuk oleh tiap-tiap kota berdasarkan konteks pergerakan dan perkembangan kota, pergerakan dan pembangunan perkotaan tentunya selalu dipengaruhi oleh faktor jaringan sehingga adanya hubungan dari satu kota kecil dengan kota besar dilibatkan dalam sebuah hubungan jaringan yang saling terkoneksi dan saling mendorong pergerakan pembangunan yang tentunya berakhir kepada pertemuan beberapa kota dan dijadikan dalam satu istilah yang sering disebut kota metropolitan, jaringan perkotaan juga dapat mempengaruhi sistem perkotaan atau bentuk kota

hal ini juga di kemukakan oleh Jim Mccluskey dalam bukunya *Road Form And Townscape* yang menyebutkan bahwa hubungan tiap antar kota dapat mempengaruhi morfologi kota secara makro.

Menurut Iwan Kustiawan dalam bukunya *Pengantar Perancangan Perkotaan* mengemukakan bahwa jaringan jalan merupakan indikator morfologi kota yang dimana juga terdapat komponen struktural lainnya yang merupakan indikator morfologi kota, pola jalan merupakan komponen yang paling nyata manifestasinya dalam menentukan periodisasi pembentukan kota dan secara sederhana di kelompokkan dalam tiga pola jalan yaitu sistem tidak teratur (*irregular system*), pola jalan radial konsentris (*radial concentric system*), pola jalan bersudut siku atau grid (*the rectangular/ grid system*).



Gambar 2.6. Contoh Ekspresi Tiga Pola Jalan
(Sumber: Kustiawan, *Pengantar Perancangan Perkotaan*, 2008)

2.4. KEBIJAKAN PEMERINTAH

2.4.1. Kebijakan Pemerintah Terkait Revitalisasi Kota Tua Jakarta

| No | Peraturan Perundangan | Tingkat | Isi | Peran dukungan |
|----|---------------------------------------|---------|--|--|
| 1 | Undang-undang RI Nomor : 5 Tahun 1992 | Pusat | Benda cagar budaya | Memberikan arahan pengaturan bagi penguasaan, perlindungan, pemanfaatan dan pengawasan benda cagar budaya Mengamankan masalah pelaksanaan pengaturannya |
| 2 | Kepmen Dikbud RI No. 0128/M/1988 | Pusat | Penetapan beberapa gedung, museum, masjid, dan gereja sebagai cagar budaya yang dilindungi | Memberikan perlindungan terhadap gedung, museum, masjid dan gereja di Kota Tua Jakarta spt : Museum Keramik, Museum Fatahillah, Museum Bahari |

| | | | | |
|----|---|-------------|--|---|
| 3 | SK KDKI Jakarta No. Cd. 3/1/70 | Daerah | Pernyataan daerah Taman Fatahillah, Jakarta Barat sbg di bawah daerah pemugaran Pem. DKI Jakarta yang dilindungi oleh UU Monumen | Perlindungan terhadap bangunan dan benda bersejarah yang berada di sekitar Taman Fatahillah |
| 4 | SK Gubernur DKI Jakarta No. Cb. 11/1/12/1972 | DKI Jakarta | Penetapan bangunan Bersejarah dan monumen di wilayah DKI Jakarta sebagai bangunan yang dilindungi | Memberi penjabaran, penjelasan dan pedoman mengenai penguasaan, perlindungan, pemanfaatan dan pengawasan berkenaan upaya pelestarian benda cagar budaya |
| 5 | SK Gubernur KDKI Jakarta No.D.IIIb/11/4/5 4/1973 | Daerah | Pernyataan Jakarta Kota dan Pasar Ikan, Jakarta Barat dan Utara sebagai kawasan yang dilindungi | Perlindungan kawasan Jakarta Kota (sebagian dari Kota Tua Jakarta) dan Pasar Ikan |
| 6 | Surat Keputusan Gubernur No : D.IIIb. 11/4/56/1973 | Daerah | Pernyataan daerah Glodok sebagai daerah yang dilindungi | Perlindungan terhadap kawasan Glodok |
| 7 | Surat Keputusan Gubernur KDKI No : 475 Tahun 1993 | Daerah | Penetapan bangunan Bersejarah di DKI Jakarta sebagai benda cagar budaya | Memberikan penjelasan kepentingan pelestarian dan penetapan bangunan bersejarah di DKI Jakarta sebagai benda cagar budaya |
| 8 | Peraturan Daerah DKI Jakarta No 9 tahun 1999 | Daerah | Pelestarian dan pemanfaatan lingkungan dan bangunan cagar budaya | Mendefinisikan BCB Mendorong partisipasi masy dlm pelestarian BCB Mengatur tolak ukur BCB |
| 9 | Peraturan Daerah No. 6 tahun 1999 tentang RTRW DKI Jakarta 2010 | Daerah | misi dan strategi pengembangan Tata ruang Kotamadya terutama terkait dengan pengembangan kawasan kota tua | Memberikan arahan dalam pengembangan Kota Tua Jakarta |
| 10 | SK Gubernur DKI Jakarta No. 475 Tahun 2006 | Daerah | Penetapan bangunan bersejarah sebagai benda cagar budaya | Memberikan perlindungan terhadap bangunan dan lingkungan bersejarah di DKI Jakarta |
| 11 | SK Gubernur DKI Jakarta No. 34 Tahun 2006 | Daerah | Tentang Penguasaan Perencanaan dalam rangka penataan kawasan Kota Tua seluas + 846 Ha | Memberikan kejelasan batasan luas Kota Tua |
| 12 | Peraturan Gubernur No. 127 Tahun 2007 | Daerah | Pembentukan, organisasi dan tata kerja unit penataan dan pengembangan kawasan Kota tua | Pembentukan UPT Kota Tua sebagai lembaga yang mengkoordinasi semua hal yang menyangkut Kota Tua. |
| 13 | Draft Rencana Induk Kota Tua 2007 | Daerah | Arahan Pengembangan yang berisi Konsep dan Penataan Kota Tua | Memberikan arahan umum dalam pengembangan Kota Tua Jakarta pada semua aspek |

Tabel 2.3. Kebijakan Pemerintah Terkait Revitalisasi Kota Tua

2.4.2. Guidelines Kota Tua

Dokumen ini merupakan guidelines yang dibuat oleh Dinas Kebudayaan dan Permuseuman, Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Tahun 2007 untuk pemanfaatan Zona 2 Kawasan Cagar Budaya Kota Tua, yang berada disekitar Taman Fatahillah dan Kali Besar yang merupakan bagian dari Kawasan Cagar Budaya Kota Tua. Di dalamnya juga termuat pedoman untuk melaksanakan cagar budaya dan revitalisasi kawasan dan panduan pemugaran untuk bangunan-bangunan cagar budaya yang harus dilestarikan serta pedoman bagi pembangunan bangunan-bangunan yang bukan bangunan cagar budaya yang berada di kawasan cagar budaya ini.

Guidelines pemanfaatan Zona 2 Kawasan Cagar Budaya Kota Tua terdiri dari:

1. Panduan untuk fungsi/ peruntukan/ pemanfaatan untuk Zona 2 Kawasan Cagar Budaya Kota Tua yang bersifat umum, yaitu mengatur fungsi dan peran dari kawasan cagar budaya.
2. Panduan untuk fungsi / peruntukan / pemanfaatan untuk bangunan, yaitu mengatur fungsi / peruntukan / pemanfaatan daribangunan-bangunan, terutama bangunan-bangunan cagar budaya yang berada di Zona 2 Kawasan Cagar Budaya Kota Tua.
3. Panduan untuk fungsi / peruntukan / pemanfaatan ruang-ruang kota, yaitu mengatur fungsi / peruntukan / pemanfaatan dari ruang-ruang kota yang dilestarikan, yang berada di Zona 2 Kawasan Cagar Budaya Kota Tua.

Sebagai landasan, penyusunan pedoman ini menggunakan kajian sejarah Kota Tua yang dimuat di dalam buku Sejarah Kota Tua, Perda No. 9 tahun 1999 dan UU No. 5 tahun 1992 tentang Benda Cagar Budaya. Pedoman ini disusun sebagai acuan bagi para pemilik properti, arsitek, teknisi, serta *stakeholder* lainnya yang akan melakukan kegiatan cagar budaya dan revitalisasi serta pembangunan di Zona 2 Kawasan Cagar Budaya Kota Tua. Bagi pihak

pemerintah pedoman ini diharapkan dapat menjadi acuan dalam mengatur dan mengendalikan pengembangan serta pemanfaatan Zona 2 Kawasan Cagar Budaya Kota Tua.

2.4.2.1. Rencana Pelestarian dan Revitalisasi Zona 2 Kawasan Cagar Budaya Kota Tua

Zona 2 Kawasan Cagar Budaya Kota Tua direncanakan sebagai kawasan cagar budaya yaitu sebagai *sebuah living heritage* dengan konsep “*memory of the past*” dan sebagai kawasan revitalisasi, yaitu sebagai kawasan yang diproyeksikan menjadi salah satu tempat kegiatan utama skala kota bagi warga DKI Jakarta untuk berekreasi, berbudaya, bertinggal, dan bekerja dengan tetap menjaga kelestarian kawasan sebagai kawasan cagar budaya.

2.4.2.2. Parameter Perencanaan Zona 2 Kawasan Cagar Budaya Kota Tua

A. Intensitas Bangunan

- Intensitas bangunan atau koefisien lantai bangunan mengacu kepada aturan yang dikeluarkan oleh Dinas Tata Kota.
- Pemanfaatan intensitas bangunan di kavling bangunan cagar budaya Golongan A dimungkinkan sebatas tidak merubah massa dan interior bangunan yang dilestarikan.
- Untuk memenuhi ketentuan butir (2), luas lantai total bangunan cagar budaya Golongan A beserta bangunan tambahannya merupakan resultante dari luas lantai asli/eksisting, serta penambahan lantai bangunan di luar masa bangunan asli dengan nilai tidak melebihi ketentuan KLB yang dikeluarkan oleh Dinas Tata Kota.

- Pemanfaatan intensitas bangunan di kavling bangunan cagar budaya Golongan B dan C dimungkinkan sebatas tidak merubah masa bangunan yang dilestarikan.
- Untuk memenuhi ketentuan butir (4), luas lantai total bangunan cagar budaya Golongan B dan C merupakan resultante dari luas lantai di dalam masa bangunan asli/eksisting, serta penambahan lantai bangunan di luar masa bangunan asli dengan nilai tidak melebihi ketentuan KLB oleh Dinas Tata Kota.
- Pada bangunan cagar budaya Golongan A, B, dan C, sebagai akibat tidak dapat dimanfaatkannya secara penuh KLB maksimal yang ditetapkan oleh Dinas Tata Kota, maka sebagai kompensasi diterapkan prinsip alih intensitas (*Transfer of Development Right*) sebagaimana diatur oleh Dinas Tata Kota.
- Untuk kavling dengan bangunan bukan bangunan cagar budaya, nilai KLB sesuai dengan aturan yang dikeluarkan oleh Dinas Tata Kota.

B. Koefisien Dasar Bangunan

Untuk penataan bangunan pada Kawasan Kota Tua berdasarkan Klasifikasi Pemugaran yang telah digariskan oleh Pemda DKI, yaitu Peningkatan intensitas bangunan direncanakan, KDB = 48%, KLB = 1,9. Perhitungan KDB dan KLB disesuaikan dengan fungsi dan kegiatan pada bangunan. Koefisien dasar bangunan untuk kavling dengan bangunan cagar budaya golongan A, B, dan C adalah seperti apa yang ada sekarang atau dengan penambahan sampai dengan total 75%.

C. Ketinggian Bangunan

- Ketinggian bangunan bukan cagar budaya di lingkungan Golongan I dan II perlu dipertimbangkan dampaknya terhadap tampilan bangunan cagar budaya yang ada.
- Untuk bangunan-bangunan cagar budaya golongan A, B, dan C ketinggian bangunan asli harus dipertahankan.
- Penambahan lantai di dalam masa bangunan asli tidak diijinkan untuk bangunan cagar budaya Golongan A.
- Dalam rangka memanfaatkan luas lantai maksimum yang diijinkan, penambahan lantai dalam masa bangunan asli untuk bangunan cagar budaya golongan B dan C diijinkan selama tidak menambah ketinggian dan merubah masa bangunan asli.

D. Sempadan Bangunan

- Garis sempadan depan bangunan Golongan A, B, dan C sesuai dengan letak bangunan asli.
- Untuk menghindari ketidaksinambungan ruang kota di Zona 2 Kawasan Cagar Budaya Kota Tua, untuk pembangunan bangunan baru yang bukan bangunan cagar budaya, garis sempadannya adalah 0, atau mengikuti garis sempadan depan bangunan cagar budaya yang ada disebelahnya. Pada lantai dasar di depan bangunan tersebut harus dibuat arkade dengan lebar minimum 2,5 meter.
- Pada bangunan bukan cagar budaya di Lingkungan Golongan I, II, dan III yang telah terlanjur dibangun mundur ke belakang, sangat dianjurkan untuk membangun arkade tambahan dengan lebar minimum 2,5 meter pada garis batas kepemilikan (sempadan nol).

E. Tata Hijau

- Pemilihan pohon pada sebagian besar Zona 2 Kawasan Cagar Budaya Kota Tua lebih ditujukan untuk estetika, kecuali pada tempat-tempat yang telah ditentukan, dan ruang terbuka hijau pasif.
- Akar, daun, batang maupun ranting pepohonan tidak boleh mengganggu bangunan cagar budaya.
- Sangat tidak dianjurkan untuk menggunakan jenis pohon yang bentuknya mengganggu/menutupi facade bangunan cagar budaya.
- Pada Lingkungan Cagar Budaya Golongan I, di sekitar Taman Fatahillah dan Jalan Cengkeh, pemilihan jenis pohon serta elemen ruang terbuka dan tata hijau disesuaikan dengan karakter masa lalu. Pemilihan tersebut dilakukan melalui kajian terhadap foto-foto atau gambar lama yang otentik oleh tim ahli pertamanan.

F. Parkir dan Jenis Kendaraan

- Bangunan yang telah ditetapkan sebagai bangunan cagar budaya Golongan A, B, dan C tidak diwajibkan untuk menyediakan tempat parkir. Sebagai gantinya, perlu disediakan tempat-tempat parkir (umum) oleh pihak pemerintah daerah ataupun badan pengelola kawasan yang mewakili pihak pemerintah.
- Penggunaan parkir di badan jalan (*on street*) tidak diperkenankan di Lingkungan Golongan I dan II kecuali di lokasi yang telah disediakan / ditentukan oleh pengelola kawasan.
- Bangunan bukan bangunan cagar budaya dengan luas tapak lebih dari 1.000 meter persegi diwajibkan untuk menyediakan tempat parkir di dalam tapak dengan perhitungan besaran sesuai standar parkir di

Jakarta. Perletakkan area parkir di *basement* atau di lantai atas sangat dianjurkan.

- Jenis kendaraan berat, seperti truk dan alat-alat berat lainnya, tidak diperkenankan memasuki Kawasan Cagar Budaya, kecuali bila mendapat izin khusus dengan waktu tertentu / terbatas.

G. Peruntukan dan aktivitas penunjang kawasan

- Peruntukan yang dominan adalah perkantoran, jasa perdagangan, dan pergudangan. Aktivitas yang dapat dikembangkan untuk meningkatkan nilai ekonomi kawasan adalah aktivitas rekreasi budaya.
- Berdasarkan potensi kawasan, diarahkan menjadi kawasan wisata dan kawasan perekonomian kota (campuran perdagangan dan perkantoran) dengan pemanfaatan secara *overlap*.

H. Ruang Terbuka (*Open Space*)

- Taman Stasiun Kota (depan Bank Bumi Daya), sebagai ruang penerima terbuka (*welcoming space*) di Jakarta Kota.
- Taman Fatahillah, diarahkan sebagai Ruang Terbuka Budaya.
- Diusulkan untuk mengembangkan palaza-plaza di dalam atau di belakang bangunan (pola *courtyard*) yang dihubungkan dengan jalan raya melalui jalan tembus atau lorong (*passage*) di lantai dasar bangunan.

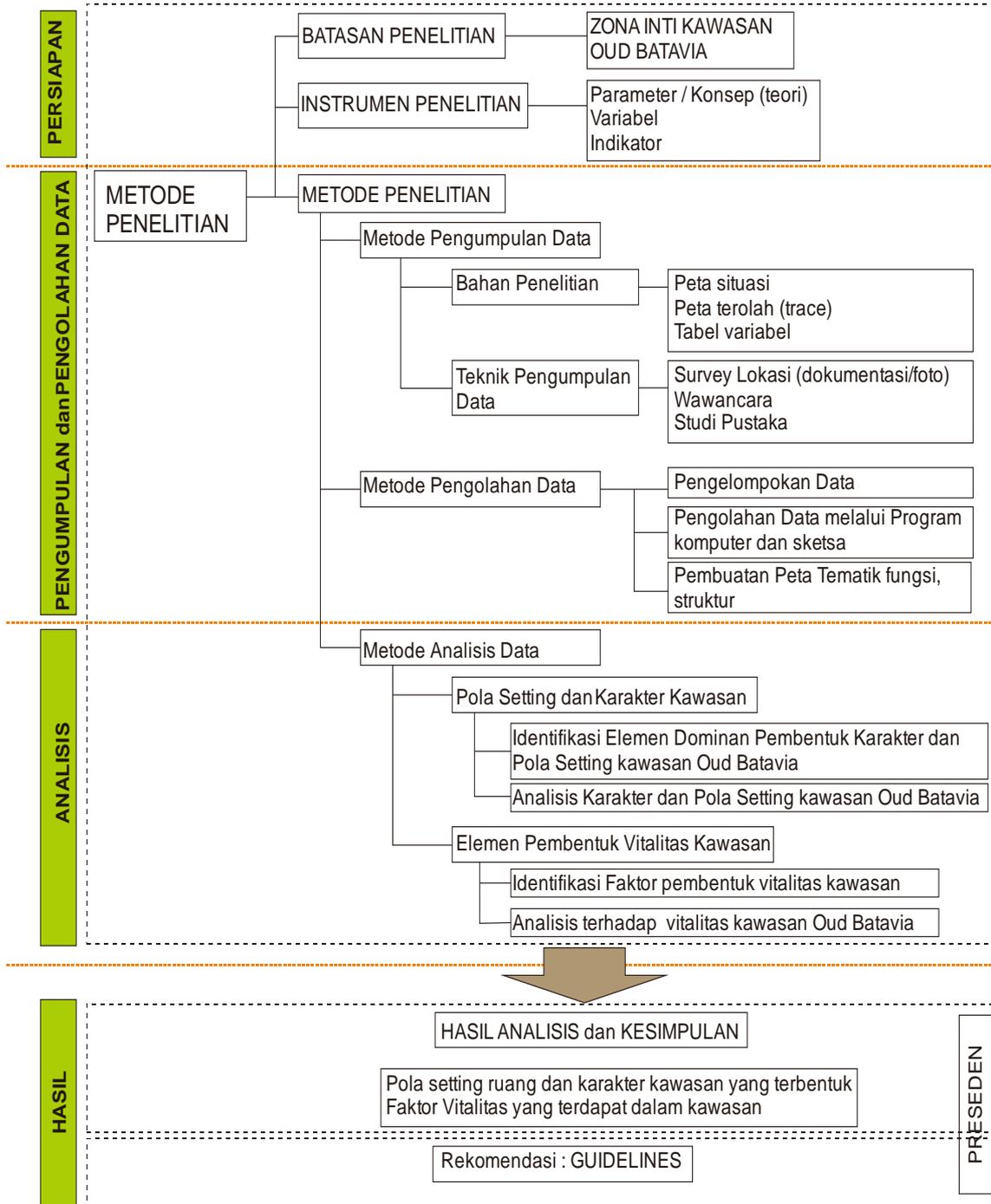
I. Sirkulasi dan Parkir

- Meliputi sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki, yaitu penentuan jalur kendaraan satu dan dua arah, serta jalur pejalan kaki berupa trotoar (*side walk*), *arcade/kolonade*, atau *passage*.
- Mengingat konsep awal kawasan sebagai kawasan wisata budaya, maka pada bagian-bagian kawasan tertentu diarahkan menjadi *full-pedestrian mall* atau *semi-pedestrian mall*.

BAB III

METODOLOGI

3.1. METODE PENELITIAN



Gambar 3.1. Kerangka Metode Penelitian
(Sumber : penulis, 2012)

Tahapan awal adalah pengolahan data awal yang nantinya dijadikan sebagai bahan dalam penelitian awal yang dijadikan latar belakang penelitian, seperti analisis perkembangan morfologi Oud Batavia.

Tahapan kedua adalah tahapan pengolahan data hasil penelitian awal untuk dianalisis kembali berdasarkan variabel yang dijadikan alat untuk melihat permasalahan pada lokasi penelitian dengan *output* mendapatkan hasil yang lebih konkrit dan memperkuat ataupun melemahkan hipotesa awal.

Tahapan ketiga adalah pengolahan hasil temuan menjadi kesimpulan dan nantinya digunakan sebagai rekomendasi arahan perencanaan terhadap pengembangan kawasan berdasarkan hasil penelitian. Hasil arahan akan disesuaikan dengan program pemerintah Jakarta sebagai faktor pertimbangan peneliti untuk jalan tengah antara hasil penelitian dengan program pemerintah dengan tujuan agar arahan rancangan / *guidelines* dapat bermanfaat.

Teknik analisis merupakan analisis berdasarkan *background knowledge* tentang teori dan objek studi dengan komparasi dalam kesimpulan yang penarikannya berdasarkan hasil dialog antara teori terkait dan dialog antara teori dengan empiri.

3.2. LINGKUP PENELITIAN

Lingkup penelitian merupakan batasan topik yang dikaji dalam penelitian, meliputi:

- a) Mengkaji sejarah kawasan Oud Batavia dengan melihat data gambaran perkembangan Oud Batavia sebagai bahan dasar untuk analisis sistem jaringan, pergerakan, masa bangunan dan fungsi bangunan
- b) Analisis vitalitas kawasan Oud Batavia sebagai rekomendasi potensi pengembangan kawasan Oud Batavia.

3.3. LOKASI PENELITIAN



Gambar 3.2. Lokasi penelitian

Oud Batavia yang merupakan zona Inti Kawasan Cagar Budaya Kotatua pada masa penjajahan Belanda sampai dengan abad ke XIX adalah 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 era kolonial Belanda, kawasan ini merupakan pusat bisnis (CBD) kota Batavia dengan konsentrasi kegiatan perdagangan dan jasa di sepanjang Sungai Kali Besar, dan pemerintahan disekitar Taman Fatahillah. Kawasan ini ditandai oleh jalan dan sungai/kanal yang 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 KA. Di sepanjang Kali Besar terdapat perusahaan dagang dan pelayaran. Blok-blok di belakang Kali Besar ditempati oleh hunian dan bangunan pergudangan.

Bangunan-bangunan di Oud Batavia pada saat ini terdiri dari 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 bersama-sama membentuk satu blok kota. Bangunan-bangunan ini tingginya sekitar 2 sampai dengan 3 lantai dengan jarak lantai ke lantai sekitar 4 meter. Keunikan arsitektur kota kawasan ini adalah letak bangunan yang menempel langsung ke jalan atau ruang terbuka/taman/plaza. Di kawasan yang dikaji ini dapat disimpulkan ini terdapat tiga tipologi bangunan, yang dibedakan sesuai masyarakat dan zamannya, yaitu:

1. Bangunan masyarakat kolonial Eropa (*Colonial Indische, Neo-Klasik Eropa, Art Deco, dan Art Nouveau*).
2. Bangunan masyarakat Cina (*Gaya Cina Selatan dan campuran dengan gaya kolonial Eropa*).
3. Bangunan masyarakat pribumi (*Colonial Indische*).

3.4. ALAT DAN BAHAN PENELITIAN

Alat dan bahan penelitian merupakan prasarana dan sarana awal dalam melakukan penelitian ke lapangan yang digunakan untuk mendokumentasikan, merekam kondisi fisik lapangan baik melalui pemetaan, pengambilan gambar, mencatat, maupun merekam hasil wawancara yang dilakukan.

1. Dalam penelitian ini bahan yang diperlukan :

- Peta situasi yang diambil dari udara, diambil dari google earth.
- Peta dan Foto Kota Tua Jakarta tempo dulu sampai dengan sekarang
- Trace foto udara dari hasil foto yang didapat yang diolah melalui program Autocad untuk dijadikan peta dasar dalam melakukan observasi lapangan.
- Data-data / referensi awal dari studi literature dan *searching* internet sebagai bahan pembandingan kondisi fisik lapangan.
- Table variable dan metode penelitian yang telah dibuat.

2. Alat-alat yang dipergunakan dalam melakukan penelitian antara lain yaitu :

- Laptop; digunakan sebagai alat pengolahan data dan pengetikan laporan.
- Kamera Digital; digunakan untuk mengambil gambar situasi dan bangunan
- Tape Recorder; digunakan sebagai perekaman wawancara yang akan dilakukan untuk klarifikasi data yang didapatkan.
- Meteran; digunakan untuk mengukur kondisi fisik lapangan sesuai dengan variable yang ditetapkan.
- Alat tulis (pena/spidol); digunakan untuk melakukan pencatatan data penting di lapangan dan membuat peta tematik bangunan

3.5. TAHAP PENELITIAN

3.6.1. Variabel Penelitian

Sebelum menentukan variabel yang nantinya akan diamati sebagai dasar penelitian, maka terlebih dahulu perlu melakukan kajian teoritik terhadap teori Morfologi dan Vitalitas seperti yang dijabarkan pada bab sebelumnya.

3.5.1.1. Variabel Morfologi Kawasan



Gambar 3.3. Kerangka Teoritik Morfologi Kawasan (Sumber: Destria, 2012, dengan modifikasi)



Gambar 3.4. Kerangka Perumusan Variabel Morfologi Kawasan

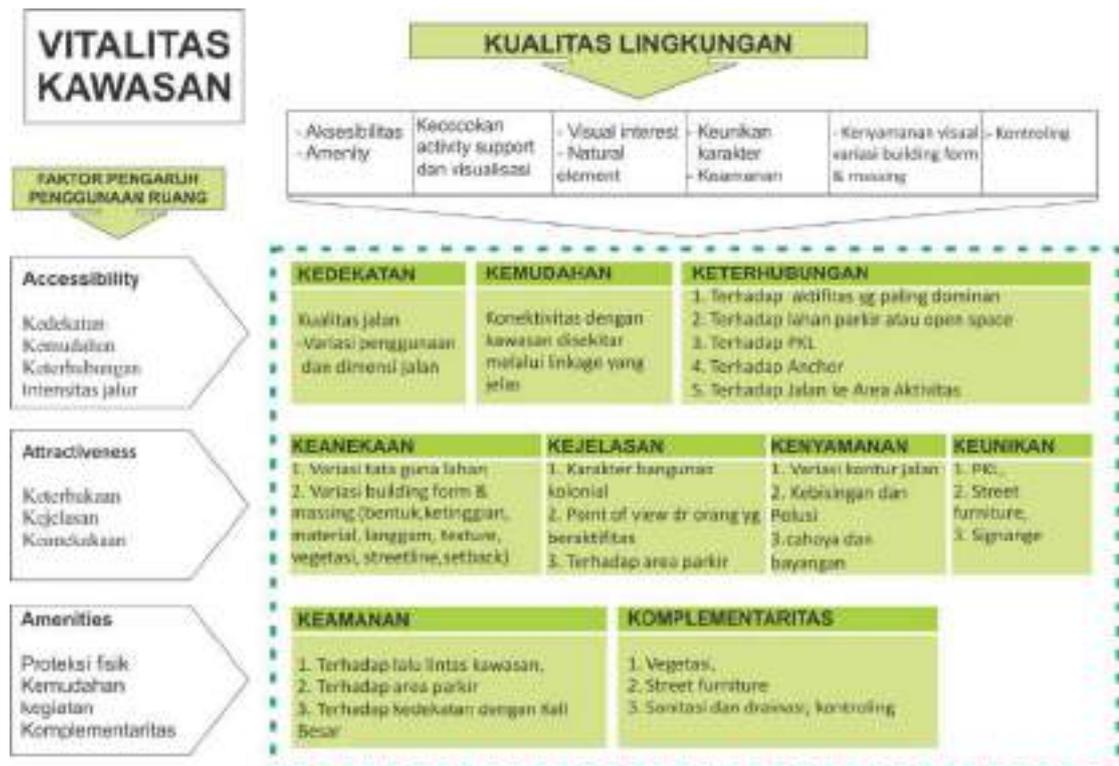
| | VARIABEL | INDIKATOR | KOMPONEN PENELITIAN |
|---------------------------------|--------------------|--|--|
| KONSEP MORFOLOGI KAWASAN | JARINGAN JALAN | <ul style="list-style-type: none"> • Pola jalur jalan darat • Transportasi darat | Perubahan pola jaringan jalan, sirkulasi, jaringan sungai dan kanal dari tahun ke tahun (berdasarkan data peta) |
| | SUNGAI dan KANAL | <ul style="list-style-type: none"> • Pola jaringan sungai dan kanal | |
| | SOLID VOID | <ul style="list-style-type: none"> • Identifikasi butiran massa besar dan kecil | Perubahan solid void kawasan dari tahun ke tahun (berdasarkan data peta) |
| | ORIENTASI BANGUNAN | <ul style="list-style-type: none"> • Identifikasi arah terhadap bangunan | Perubahan arah orientasi bangunan, variasi tata guna lahan dan perubahan fungsi bangunan dari tahun ke tahun (berdasarkan data peta) |
| | FUNGSI BANGUNAN | <ul style="list-style-type: none"> • Identifikasi pergeseran fungsi massa | |

Tabel 3.1. Variabel Analisis Morfologi Kawasan

3.5.1.2. Variabel Vitalitas Kawasan

| N O | KRITERIA TAK TERUKUR | SAN FRANCISCO URBAN DESIGN PLAN (1970) | URBAN SYSTEMS RESEARCH & ENGINEERING INC (1977) | KEVIN LYNCH (1981) | KERANGKA PERSEPSI |
|-----|----------------------|--|--|--------------------|--|
| 1 | PENCAPAIAN | <ul style="list-style-type: none"> - Kejelasan - Amenity comfort | <ul style="list-style-type: none"> - Pencapaian - Orientasi | Access | <ul style="list-style-type: none"> - Aksesibilitas - amenity |
| 2 | KECOKOKAN | <ul style="list-style-type: none"> - Harmonis - Kemampuan | <ul style="list-style-type: none"> - Kelayakan tempat | Fit | <ul style="list-style-type: none"> - Keccokan activity support dan visualisasi landuse |
| 3 | PEMANDANGAN | <ul style="list-style-type: none"> - Skala dan Bentuk - Visual interest | <ul style="list-style-type: none"> - Pemandangan | Views | <ul style="list-style-type: none"> - Visual interest - natural element |
| 4 | Identitas | <ul style="list-style-type: none"> - Karakter - Kejelasan - Ketajaman ruang | <ul style="list-style-type: none"> - Ekspresi dari Identitas | Sense | <ul style="list-style-type: none"> - Keunikan karakter - Keamanan - kejelasan |
| 5 | Rasa | <ul style="list-style-type: none"> - aktifitas | <ul style="list-style-type: none"> - Kelayakan suasana | Sense | <ul style="list-style-type: none"> - Kenyamanan visual : variasi building form & massing |
| 6 | Kehidupan | <ul style="list-style-type: none"> - Kenyamanan - skala dan bentuk - ragam/kontras - Visual interest | <ul style="list-style-type: none"> - Care & maintenance - actifity support - visual comfort - natural elements | Control vitality | Kontroling |

Tabel 3.2. Variabel Analisis Setting dan Karakter Kawasan

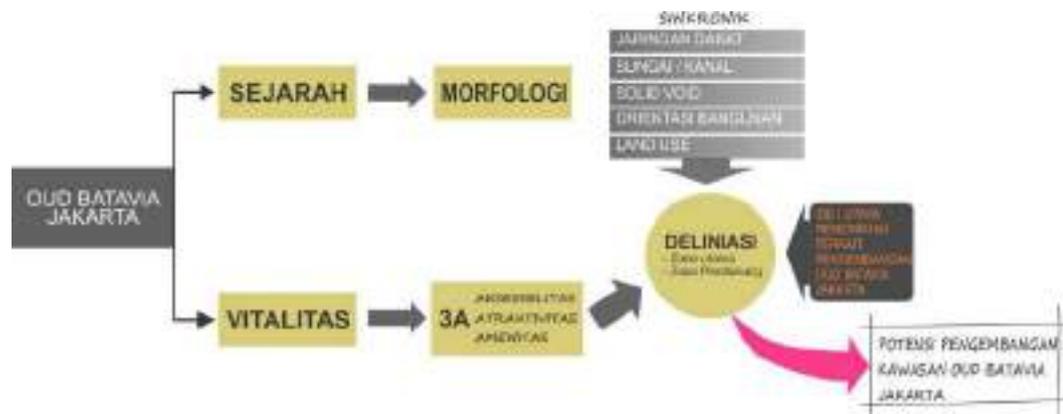


Gambar 3.5. Kerangka Teori Elemen Perancangan Dalam Pendekatan Teori Vitalitas

| | VARIABEL | INDIKATOR | KOMPONEN PENELITIAN |
|---------------------------------|------------------------------|---------------------|--|
| KONSEP VITALITAS KAWASAN | Accessibility (Pencapaian) | Kedekatan | • Kualitas jalan (variasi penggunaan dan dimensi jalan) |
| | | Kemudahan | • Konektivitas dengan kawasan sekitar |
| | | Keterhubungan | • sirkulasi • Terhadap aktivitas, lahan parkir, open space, anchor, jalan |
| | Attractiveness (Kemenarikan) | Keanekaan | • Variasi tata guna lahan; Variasi building form & massing (bentuk, ketinggian, material, langgam, texture, vegetasi, streetline, setback) |
| | | Kejelasan | • Karakter bangunan kolonial, Point of view dr orang yg beraktifitas, Terhadap area parkir |
| | | Kenyamanan keunikan | • Variasi kontur jalan, pedestrian • Street furniture, Signange |
| | Amenities (kelengkapan) | Keamanan | • Terhadap lalu lintas kawasan, area parkir, kedekatan dengan Pelabuhan Tanjung Priok |
| | | Komplementaritas | • Vegetasi, Street furniture, kontroling |

Tabel 3.3. Variabel Analisis Vitalitas Kawasan

3.5.1.3. Potensi Pengembangan Kawasan Oud Batavia



Gambar 3.6. Potensi Pengembangan Kawasan Oud Batavia

Morfologi melihat kawasan sebagai sekumpulan gugusan dengan pola-pola tertentu yang apabila dianalisis lebih lanjut akan memperlihatkan pola yang khas dari suatu kawasan yang merupakan pusat aktivitas dan perkembangan. Dengan mengenali pola tersebut kita dapat mengetahui zona inti yang mempunyai peranan kuat untuk selanjutnya dianalisis berdasarkan vitalitas kawasan untuk mengetahui potensi pengembangan kawasan Oud Batavia.

3.6.2. Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data adalah prosedur sistematis dan standar untuk memperoleh data yang diperlukan. Pengumpulan data bertolak dari penelitian awal berupa studi literature yang dilakukan untuk menetapkan parameter, variable dan indikator penelitian. Dalam penelitian ini, data yang dikumpulkan berupa data primer dan data sekunder. Data primer merupakan data yang diambil dari hasil observasi lapangan untuk melihat kondisi eksisting karakter visual dan fungsi bangunan pada kawasan. Data sekunder, yaitu data yang diperoleh dari badan/instansi mengenai karakter visual kawasan dan data terolah (peta, foto udara) yang diperlukan untuk melakukan observasi lapangan. Dalam melakukan tahapan ini, peneliti melakukan:

1. Persiapan data sekunder;

Pada tahap ini, peneliti mempersiapkan segala kebutuhan berupa bahan yang akan digunakan di lapangan:

- Peta google earth Oud Batavia, yang diambil melalui pencitraan udara.
- Peta terolah kawasan Oud Batavia, yang didapat dari dinas dan instansi terkait; Bappeda Kota DKI Jakarta.
- Persiapan questioner, dibuat sebagai validitas data fisik lapangan kepada pengguna atau pemilik bangunan pada kawasan penelitian.

2. Identifikasi pola setting ruang elemen pembentuk karakter kawasan

Pada tahap ini, dilakukan observasi langsung di kawasan penelitian : Zona Inti Kawasan Oud Batavia. Pengumpulan data bertolak dari studi literature yang dilakukan untuk mengetahui; konsep, parameter konsep, variable parameter, dan indikator variable.

3.6.3. Metode Pengolahan Data

Pengolahan data dilakukan dari hasil perolehan data yang didapat dari hasil observasi lapangan maupun data dari berbagai sumber . Dari data-data yang diperoleh tersebut, barulah dapat dilakukan pengolahan data dengan cara:

- Tahap Pertama : mengelompokan peta- peta dari jaman awal pembentukan sampai dengan peta terbaru berdasarkan periode-periode yang terkait peristiwa sejarah.
- Tahapan kedua : mengolah data dari peta yang ada, sehingga diperoleh peta dasar dari tahun ke tahun untuk kemudian digunakan sebagai peta dasar analisis

| PERTANYAAN PENELITIAN | VARIABEL | DATA YANG DICARI | PENGOLAHAN DATA | | |
|--|--------------------|---|---|---|--------------------------------|
| | | | KEGIATAN | DATA TEROLAH | |
| Bagaimana sejarah perkembangan kawasan Oud Batavia | JARINGAN JALAN | •Gambaran mengenai network/jaringan jalan | Pengolahan data peta dan foto yang dibagi menjadi 3 periode, yaitu 1.Sunda Kelapa-Jacatra (sbm 1618) 2.Jacatra-Batavia (1619-1920) 3. Batavia-Jakarta (1940-sekarang) | Linkage dari tahun ke tahun | |
| | SUNGAI dan KANAL | •Gambaran mengenai struktur jaringan sungai dan kanal | | Jaringan sungai dan kanal dari tahun ke tahun | |
| | SOLID VOID | •Gambaran dan data mengenai perubahan butiran masa solid void | | Figure Ground dari tahun ke tahun | |
| | ORIENTASI BANGUNAN | •Data pertumbuhan kawasan dan mengenai orientasi bangunan | | Mengidentifikasi perubahan arah orientasi bangunan dari tahun ke tahun karena perubahan sistem jaringan jalan atau fungsi bangunan | Peta arah orientasi bangunan |
| | FUNGSI BANGUNAN | •Data dari berbagai sumber mengenai fungsi bangunan | | Mengidentifikasi perubahan fungsi dari tahun ke tahun Menggali sumber kepustakaan untuk informasi masa lalu dan referensi kebijakan pemerintah | Peta Tematik Persebaran fungsi |
| Bagaimana vitalitas kawasan pada kawasan Kota Tua Jakarta | ACCESSIBILITY | •Data mengenai pola pergerakan, kebijakan sistem transportasi, sirkulasi, parkir dan pedestrian | Melihat kesesuaian antara pola pergerakan | Gambar peletakan Posisi parkir pada ruang koridor. Lebar dan perletakan jalur sirkulasi | |
| | ATTRACTIVENESS | •Pola landmark kawasan •Orientasi bangunan •Karakter arsitektur Kolonial,pecinan,modern, indish •Pola aktivitas yang ada | Mengidentifikasi landmark domain yang ada serta mengklasifikasikan bangunan berdasarkan karakter bangunan Pengamatan secara langsung tentang persebaran aktifitas yang terjadi berdasarkan waktu dan jenis aktifitas | Titik peletakan landmark, Zonasi kawasan berdasarkan karakter tiap2 bangunan - Gambar tematik pola persebaran aktifitas | |
| | AMENITIES | •Sebaran aktifitas •Data mengenai vegetasi dan street furniture | Pengamatan secara langsung elemen2 street furniture | - Gambar peletakan vegetasi dan street furniture pada ruang koridor | |

Tabel 3.4. Metode Pengolahan Data

| | PEIODE 1 SUNDA KELAPA -JACATRA | | PEIODE 2 JACATRA- BATAVIA | | | | | PEIODE 3 BATAVIA-JAKARTA | | |
|---------|-----------------------------------|------|------------------------------|-----------|------|-----------|------|-----------------------------|------|------|
| | 1596 | 1618 | 1619 | 1627-1629 | 1635 | 1650-1652 | 1672 | 1940-1945 | 2000 | 2010 |
| TAHAP 1 | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| TAHAP 2 | | | | | | | | | | |

Gambar 3.7. Pengolahan Peta Dasar

3.6.4. Metode Analisis Data

Tahap analisis data merupakan tahapan yang dibagi atas dua bagian yaitu paparan data dan hasil analisis data yang di nilai berdasarkan teoriteori terkait dengan lingkup penelitian.

| PERTANYAAN PENELITIAN | VARIABEL | DATA TEROLAH | INDIKATOR | TEKNIK ANALISIS DAN PENILAIAN |
|--|--------------------|---|--|---|
| Bagaimana sejarah perkembangan kawasan Oud Batavia | JARINGAN JALAN | Jaringan/sirkulasi jalan dari tahun ke tahun | <ul style="list-style-type: none"> › Pola jalur jalan darat › Transportasi darat | Melihat kesatuan, kepaduan dan kontinuitas karakter kawasan dengan cara membandingkan setiap perubahan yang terjadi melalui analisis perubahan jaringan jalan dan sungai/kanal sehingga perubahan sistem jaringan dari tahun ke tahun dapat diketahui |
| | SUNGAI dan KANAL | Perubahan jaringan sungai dan kanal dari tahun ke tahun | › Pola jaringan sungai dan kanal | |
| | SOLID VOID | Figure Ground dari tahun ke tahun | › Identifikasi butiran massa besar dan kecil | Melihat kesatuan, kepaduan dan kontinuitas karakter kawasan dengan cara membandingkan setiap pola setting kawasan melalui elemen analisis perubahan figure ground dari tahun ke tahun; sehingga dapat diketahui : Perubahan struktur kawasan dari tahun ke tahun |
| | ORIENTASI BANGUNAN | Peta arah orientasi bangunan | › Identifikasi arah terhadap bangunan | Melihat kepaduan antara jaringan jalan dan sungai dengan solid void bangunan dan data berupa foto-foto untuk mengidentifikasi arah bangunan |
| | FUNGSI BANGUNAN | Peta Tematik Persebaran fungsi | › Identifikasi pergeseran fungsi massa | Membandingkan fungsi bangunan di masa lalu s/d sekarang serta kebijakan peraturan dari pemerintah; sehingga dapat diketahui perubahan tata guna lahan yang terjadi pada bangunan dan arahan penentuan fungsi-fungsi baru |
| Bagaimana vitalitas kawasan pada kawasan Kota Tua Jakarta | ACCESSIBILITY | Gambar peletakan Posisi parkir Lebar dan perletakan jalur sirkulasi | Kedekatan Kemudahan Keterhubungan | Membandingkan antara besaran jalur sirkulasi terhadap pola penataan parkir sepanjang koridor (depan bangunan lama dan baru), sehingga dapat dilihat: Pengaruh penataan parkir terhadap terbentuknya ruang sekunder di jalur sirkulai (kendaraan, pedestrian) pada koridor Kesesuaian standard besaran jalur sirkulasi (pedestrian dan kendaraan) terhadap komposisi penataan pola parker di sepanjang koridor |

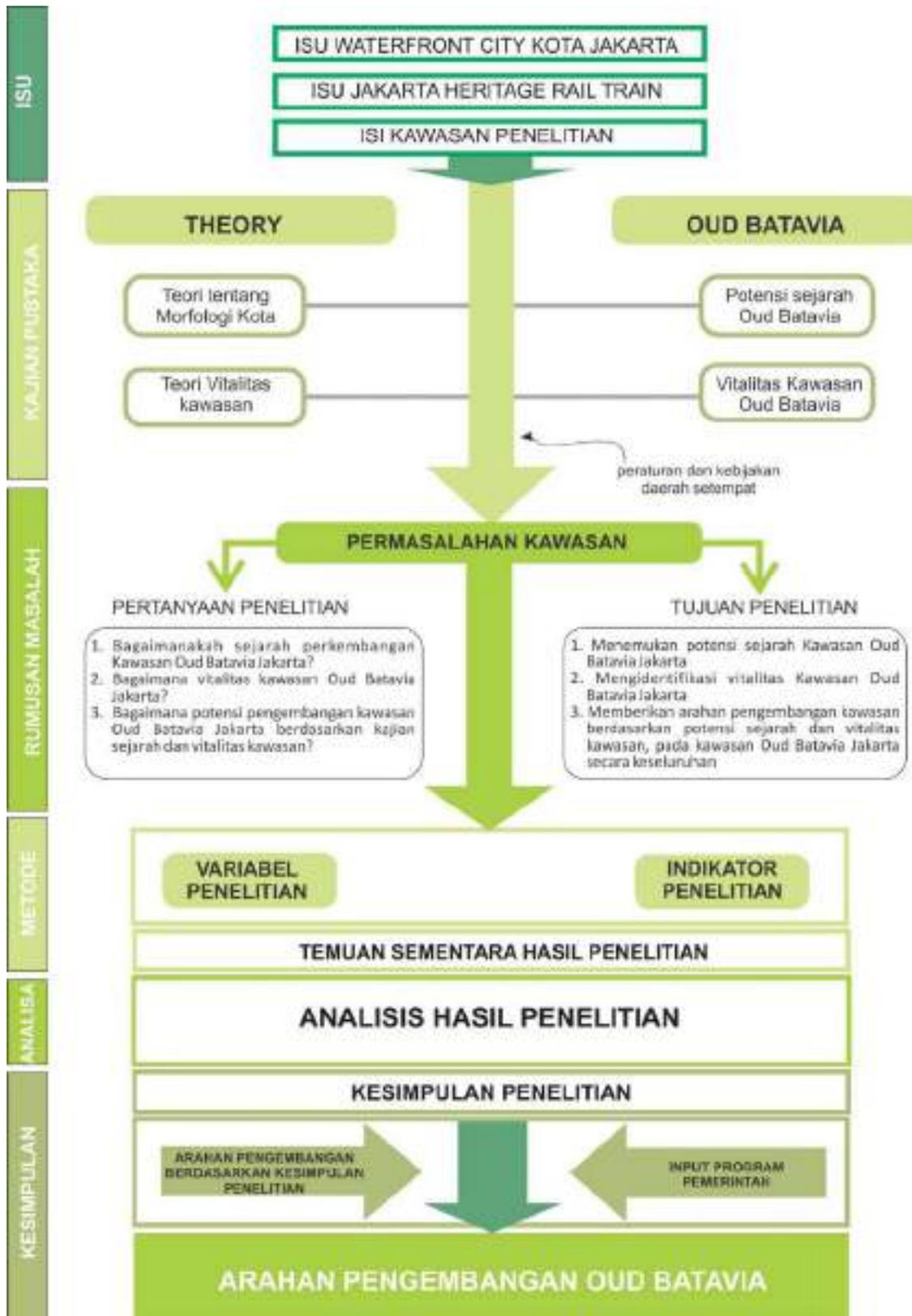
| | | | |
|----------------------------|--|---|--|
| ATTRACTIV ENESS | Titik peletakan landmark Zonasi kawasan berdasarkan karakter tiap2 bangunan - Gambar tematik pola persebaran aktifitas | Keaneka-an Kejelasan Kenyamanan keunikan | - Melihat komposisi pola penyebaran fungsi, jumlah dan waktu aktifitas yang terdapat pada kawasan penelitian, sehingga dapat dilihat; <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dominasi aktivitas di sepanjang koridor kawasan penelitian ▪ Keterkaitan pola aktivitas terhadap terbentuknya elemen fisik lain pada kawasan penelitian - Membandingkan skala ruang yang terbentuk antar bangunan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keterikatan atau kesegarisan <i>set back</i> bangunan lama ▪ Kesan ruang yang terbentuk dari bangunan lama sebagai elemen pengikat kesatuan ▪ Keberagaman dan dominasi ruang yang terbentuk dari bangunan baru yang ada yang menyebabkan hilangnya kesatuan dengan bangunan lama sebagai elemen yang perlu dipertahankan. |
| AMENITIES | - Gambar peletakan vegetasi dan street furniture | Keamanan Komplementasi | - Melihat komposisi penataan vegetasi dan street furniture terhadap ruang, sehingga dapat diketahui: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Skala vegetasi pada ruang koridor (sebagai pembentuk bidang dinding melalui deretan pohon ▪ Pengaruh penataan street furniture terhadap pembentukan ruang sekunder di sepanjang koridor |

Tabel 3.5. Metode Analisis Data

3.6.5. Kesimpulan dan Rekomendasi

Tahap akhir dalam penelitian yaitu penarikan kesimpulan akhir berdasarkan hasil dari analisis data temuan di lapangan. Dari hasil tersebut dapat disimpulkan beberapa permasalahan yang perlu diatasi dengan memberikan rekomendasi atau *guideline* yang dipergunakan sebagai acuan dalam melakukan pengembangan pada kawasan penelitian.

3.7. KERANGKA PENELITIAN



Gambar 3.8. Kerangka Penelitian

BAB IV

TINJAUAN UMUM WILAYAH PENELITIAN

4.1. KOTA DKI JAKARTA

Daerah Khusus Ibukota Jakarta mempunyai luas wilayah ± 650 km² atau ± 65.000 termasuk wilayah daratan Kepulauan Seribu yang tersebar di teluk Jakarta. Secara geografis wilayah DKI Jakarta terletak antara 106 22' 42" BT sampai 106 58' 18" BT dan -5 19' 12" LS sampai -6 23' 54" LS.

Batas-batas wilayah DKI Jakarta adalah :

- Sebelah Utara berbatasan dengan Laut Jawa
- Sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Bekasi
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Bogor
- Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Tangerang



Gambar 4.1. Peta Administratif Kota Jakarta

Berdasarkan Pasal 6 UU No. 5/1974 dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 25 tahun 1978 wilayah DKI Jakarta dibagi habis dalam 5 wilayah kota yang setingkat dengan Kota Madya Daerah Tingkat II dan berada langsung di bawah Daerah Khusus Ibukota Jakarta yang terdiri dari 30 kecamatan dan 236 Kelurahan. Pembagian wilayah tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.1.

| No. | Wilayah | Jml Kec | Jml Kel | Keterangan |
|-----|-----------------|---------|---------|------------------|
| 1 | Jakarta Utara | 5 | 29 | 1. Termasuk |
| 2 | Jakarta Pusat | 7 | 41 | Kepulauan Seribu |
| 3 | Jakarta Timur | 7 | 58 | |
| 4 | Jakarta Selatan | 6 | 61 | |
| 5 | Jakarta Barat | 5 | 47 | |

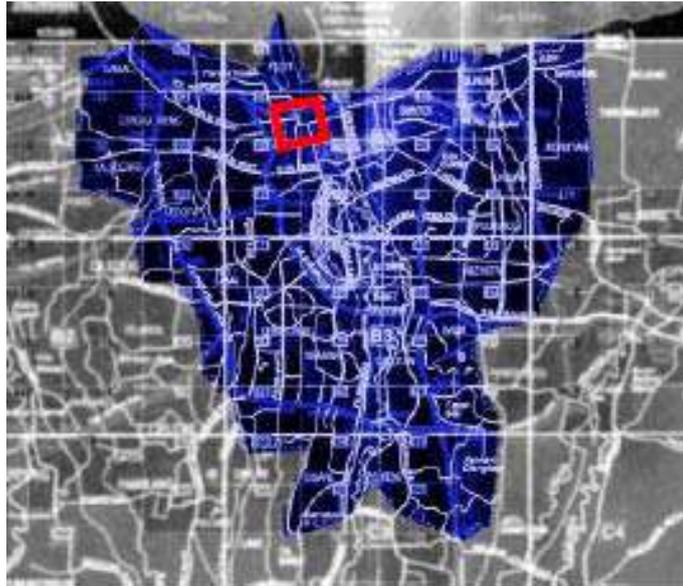
Tabel 4.1. Pebagian wilayah administratif pemerintah DKI Jakarta

Dilihat keadaan topografinya wilayah DKI Jakarta dikatagorikan sebagai daerah datar dan landai. Ketinggian tanah dari pantai sampai ke banjir kanal berkisar antara 0 m sampai 10 m di atas permukaan laut diukur dari titik nol Tanjung Priok. Sedangkan dari banjir kanal sampai batas paling Selatan dari wilayah DKI antara 5 m samapi 50 m di atas permukaan laut.

4.2. KOTA TUA JAKARTA

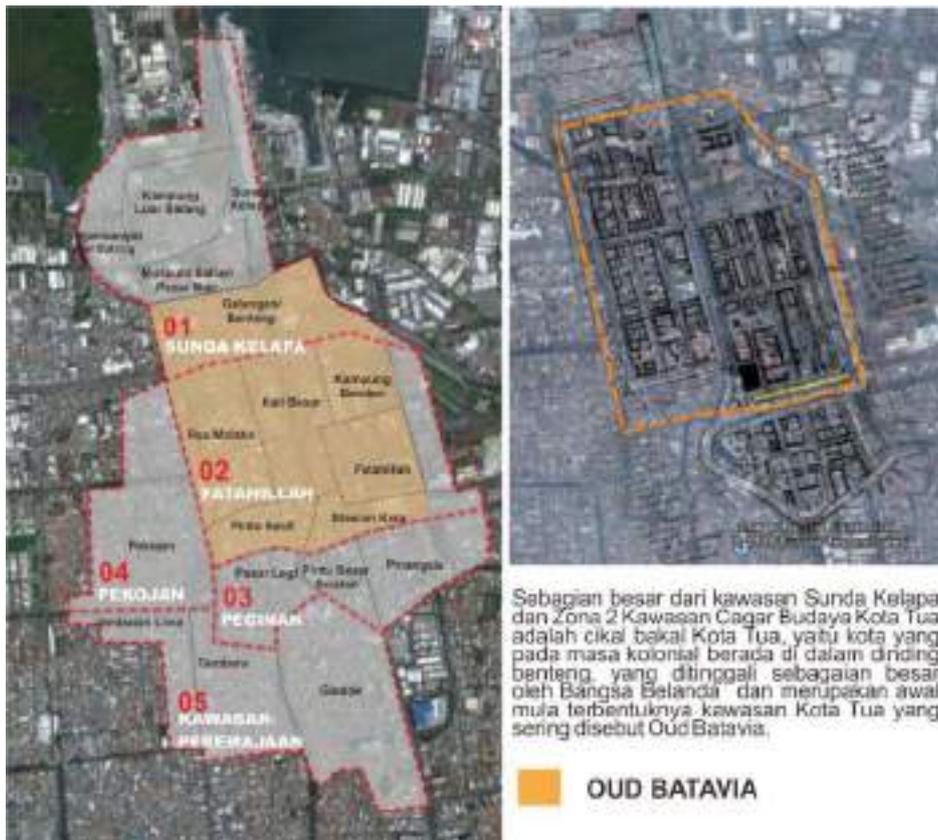
4.2.1. Kedudukan Kota Tua Dalam Wilayah Jakarta

Berdasarkan Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 34 Tahun 2005, kawasan cagar budaya Kota Tua adalah kawasan seluas sekitar 846 Ha yang terletak di Kotamadya Jakarta Utara dan Kotamadya Jakarta Barat.



Gambar 4.2. Peta Kedudukan Kota Tua dalam Jakarta

4.2.2. Kedudukan Oud Batavia dalam Kawasan Cagar Budaya Kota tua Jakarta



Gambar 4.3. Kedudukan Oud Batavia dalam Kawasan Cagar Budaya Kota tua Jakarta

Kawasan Cagar Budaya Kotatua dibagi menjadi 5 (lima) zona, yaitu:

Zona 1: Kawasan Sunda Kelapa

Sundakelapa, yang batasnya ke arah utara dari bentangan rel kereta api. Karakter zona ini adalah bahari yang didominasi dengan perkampungan etnik dan pergudangan, langgam merespon iklim laut. Visi pengembangannya adalah menyemarakkan aktivitas kebaharian.

Zona 2: Kawasan Fatahillah

Fatahillah, yang batasnya adalah sekitar Taman Fatahillah, Kalibesar dan Taman Beos. Karakter asal zona ini adalah kota lama dengan populasi bangunan tua terbanyak. Visi pengembangannya adalah memori masa lalu, yang memberi fungsi baru sebagai museum, industri kreatif dan fungsi campuran. Pada zonasi ini dikenakan retriksi yang ketat demi pelestarian kawasan.

Zona 3: Kawasan Pecinan

Pecinan, yang batasnya adalah sekitar Glodok Pancoran. Karakter zona budaya etnik Cina baik kehidupannya maupun lingkungan arsitekturnya, sedangkan visi pengembangannya adalah pelestarian bangunannya dan tetap mempertahankan kehidupan.

Zona 4: Kawasan Pekojan

Pakojan, yang batasnya adalah sekitar Pakojan, Jembatan Lima dan Bandengan. Karakter zonanya adalah budaya religius karena pada zona ini terdapat beberapa masjid tua. Visi pengembangannya adalah kampung multi etnis.

Zona 5: Kawasan Peremajaan

Kawasan Peremajaan, yang batasnya adalah dari Pancoran ke arah Jalan Gajah Mada (Gedung Arsip). Visi pengembangan zonasi ini adalah sebagai pusat bisnis.

Berdasarkan kajian sejarah, sebagian besar dari kawasan Sunda Kelapa dan Zona 2 Kawasan Cagar Budaya Kota Tua adalah cikal bakal Kota Tua, yaitu kota yang pada masa kolonial berada di dalam dinding benteng, yang ditinggali sebagaian besar

oleh Bangsa Belanda dan merupakan awal mula terbentuknya kawasan Kota Tua yang disebut juga Oud Batavia. Kawasan ini dahulu dibatasi oleh Sungai Ciliwung di sebelah timur, kanal *Stadt Buiten Gracht* sebelah barat (kini Sungai Krukut) di sebelah barat, kanal *Stadt Buiten Gracht* di sebelah selatan (kini Jalan Jembatan Batu dan Jalan Asemka), dan laut di utara (termasuk Pelabuhan Sunda Kelapa).

Selain sebagai tempat awal berdirinya kawasan Kota Tua, yang dalam perkembangannya berkembang di kawasan sekitarnya; Oud Batavia mempunyai bangunan-bangunan yang memiliki sejarah tinggi tetapi kehilangan fungsi dan eksistensinya, yang semakin lama mengalami kehancuran. Oleh karena hal tersebut diatas, Oud Batavia mempunyai prioritas utama untuk dilakukan pembenahan dan perencanaan pengembangan, sehingga nantinya dapat dijadikan suatu pedoman/arahan dalam perencanaan pengembangan kawasan disekitarnya.

4.2.3. Sejarah Perkembangan Oud Batavia

Awal mula Kota Tua Jakarta dimulai dari sebuah pernah dikenal berbagai bangsa di dunia sebagai pelabuhan dagang internasional termegah di Asia Tenggara (sekarang disebut Sunda Kalapa). Pada abad ke-12 pelabuhan ini sudah dikenal sebagai pelabuhan lada yang sibuk milik kerajaan Hindu terakhir di Jawa Barat, Pajajaran. Kapal-kapal asing yang berasal dari Cina, Jepang, India Selatan, dan Arab sudah berlabuh di pelabuhan ini membawa barang-barang seperti porselen, kopi, sutra, kain wangi-wangian, kuda, anggur, dan zat warna untuk ditukar dengan rempah-rempah yang menjadi kekayaan tanah air saat itu.

Tahun 1512 Portugis merupakan Bangsa Eropa yang tiba pertama kali di Sunda Kelapa untuk mencari peluang perdagangan rempah-rempah dengan dunia barat. Gabungan kekuatan Muslim Banten dan Demak, dipimpin Sunan Gunungjati (Fatahillah), menguasai Sunda Kelapa dan menyebabkan Portugis pergi dari Sunda Kelapa karena kalah berperang. Tanggal 22 Juni 1527, Sultan Fatahillah mengganti nama Sunda

Kelapa namanya menjadi Jayakarta, Kota Jayakarta memiliki pola tata kota tradisional Indonesia dengan luas yang tidak lebih dari 15 hektar.

Pada akhir abad ke-1, [Belanda](#) datang ke Jayakarta setelah singgah di Banten pada tahun [1596](#). Pada [1619](#), [VOC](#) dipimpin oleh [Jan Pieterszoon Coen](#) menduduki Jayakarta setelah mengalahkan pasukan [Kesultanan Banten](#) dan berhasil menaklukkan Jayakarta serta mengusir Pangeran Ahmad Jakarta beserta pasukannya ke hutan Jati hingga wafat dan dikubur di sana. JP. Coen dengan bebasnya menghancurkan keraton dengan seluruh isinya dan mengganti nama Jayakarta menjadi Batavia.

Diatas reruntuhan kota Jayakarta, Belanda membangun kota baru yang diberi nama Batavia sebagai penghormatan atas kaum Batavieren suku bangsa Eropa yang menjadi nenek moyang orang-orang Belanda, disebelah timur sungai Ciliwung sebagai pusat kota. Batavia akan dijadikan ibukota suatu kerajaan perdagangan raksasa dari Tanjung Harapan sampai Jepang dengan orang Belanda yang memonopolinya. Belanda membangun galangan kapal dan rumah sakit, berbagai rumah penginapan dan toko, dua buah gereja di (dalam dan di luar benteng) Batavia. Orang-orang pribumi Batavia dijuluki **Batavianen** (orang Batavia) yang kemudian dikenal sebagai orang Betawi. Orang Betawi sebenarnya adalah keturunan kaum berdarah campuran aneka suku dan bangsa.

Sebelum semua dinding sekitarnya selesai, Mataram kerajaan di Jawa Tengah yang terletak 550 kilometer sebelah timur Batavia meluncurkan kampanye militer besar ke Batavia tahun 1627 dan 1629. Namun pada 1629, setelah serangan terakhir dari pasukan Mataram, JP Coen meninggal karena kolera yang dapat menyebabkan oleh tindakan Dipati Ukur, seorang komandan pasukan Sunda di Mataram, yang mungkin telah meracuni air Ciliwung di hulu. Sepeninggal JP. Coen (1629), perkembangan kota makin pesat di bawah Gubernur Jendral Jacques Specx. Kali besar yang semula berkelok diluruskan menjadi parit terurus dan lurus menerobos kota. Kastil atau benteng yang adalah tempat kediaman dan kantor pejabat tinggi pemerintah VOC di keempat

kubunya ditempatkan meriam serta tentara untuk menjaga kediaman pejabat tinggi itu serta barang-barang berharga yang tersimpan dibalik tembok kuatnya.

Kota Batavia pada tahun 1635 diperluas ke sebelah barat sungai Ciliwung diatas bekas kota Jayakarta yang hancur. Kota ini dirancang lengkap dengan sistem pertahannya berupa tembok dan parit sekeliling kota. Tata ruang kota dibagi kedalam blok-blok yang dipisahkan oleh kanal. Pembangunan kota Batavia selesai pada tahun 1650. Batavia benteng selesai pada tahun 1650 dan menjadi kantor pusat VOC untuk operasi di Asia yang meliputi kantor VOC di Maluku, India, Benggala, Sri Lanka dan Deshima (Nagasaki). Selama kolonialisasi Belanda, Batavia berkembang menjadi kota yang besar dan penting. Sedangkan suku-suku dari etnis pendatang, pada zaman kolonialisme Belanda, membentuk wilayah komunitasnya masing-masing. Maka di Jakarta ada wilayah-wilayah bekas komunitas itu seperti Pecinan, Pekojan, Kampung Melayu, Kampung Bandan, [Kampung Ambon](#), Kampung Bali, dan Manggarai.

Tentang Kali Besar ini, hingga awal abad ke-18 merupakan daerah elit Batavia. Batavia menjadi termasyhur sebagai *Koningin Van Het Oosten* (Ratu dari Timur), karena bangunannya dan lingkungan kotanya demikian indah bergaya Eropa yang muncul di benua tropis. Namun, pada akhir abad ke-18 citra Ratu dari Timur itu menurun drastis. Willard A. Hanna dalam bukunya "Hikayat Jakarta" mencatat, bahwa kejadian itu diawali oleh gempa bumi yang begitu dahsyat. Malam tanggal 4-5 November 1699, yang menyebabkan kerusakan besar pada gedung-gedung dan mengacaukan persediaan air dan memporak-porandakan sistem pengaliran air di seluruh daerah. Gempa itu disertai letusan-letusan gunung api dan hujan abu yang tebal, yang menyebabkan terusan-terusan menjadi penuh lumpur.

Untuk menanggulangi berbagai masalah penyaluran air dan guna membuka daerah baru di pinggiran kota, pihak VOC Belanda telah mengubah sistem terusan yang ada secara besar-besaran. Pembukaan terusan baru yang penting tepat di sebelah

Selatan kota pada tahun 1732. Jatuh bersamaan waktunya dengan wabah besar pertama suatu penyakit, yang sekarang diduga adalah *mal-aria*(malaria), suatu bencana baru bagi penduduk kota yang berulang kali menderita disentri dan kolera (pada zaman itu belum diketahui).

Setelah 1733, kondisi kesehatan di Batavia memburuk karena sistem sanitasi yang buruk dan epidemi malaria. Dampak penyakit itu begitu berpengaruh bagi VOC. Tidak hanya membayar untuk tagihan obat, tingkat kematian yang tinggi juga membuat VOC menderita dari kurangnya personil kapal untuk membawa komoditas rempah-rempah ke Eropa, merupakan faktor unggulan selain korupsi yang membantu VOC menyelam ke dalam lubang bankruptcy. Karena masalah kesehatan memburuk, Daendels memindahkan kota dari daerah malaria pantai penuh ke selatan, ke tempat yang kemudian disebut *Weltevreden* (damai sarana dan bersantai) yang sekarang included daerah Pasar Baru, Pejambon, dan Medan Merdeka. Hampir semua bangunan dan dinding benteng di Batavia lama mengambil terpisah sehingga bahan bangunan dapat digunakan untuk membangun kota baru. Hampir semua kanal di Batavia lama isi dengan tanah untuk mencegah nyamuk malaria berkembang biak.

Pada tanggal 9 Oktober 1740, terjadi kerusuhan di Batavia dengan terbunuhnya 5.000 orang Tionghoa. Dengan terjadinya kerusuhan ini, banyak orang Tionghoa yang lari ke luar kota dan melakukan perlawanan terhadap Belanda.

Tragedi ini menjadi akhir kisah *Oud Batavia* dan menjadi awal pembentukan *Nieuw Batavia* (Batavia Baru) di tanah *Weltevreden* (kini sekitar Gambir dan Monas). Inilah tragedi tentang sebuah kota akibat kegagalan penduduknya dalam mengelola lingkungan. VOC hanya bertahan hingga 1799, setelah itu pemerintahan *Nederlandsche Indie* (Hindia Belanda) di ambil alih langsung oleh Kerajaan Belanda. Di bawah penguasaan langsung dari Kerajaan Belanda, pada pertengahan abad ke-19, kawasan *Nieuw Batavia* ini berkembang pesat. Banyak bangunan-bangunan berarsitektur indah menghiasi kawasan ini.

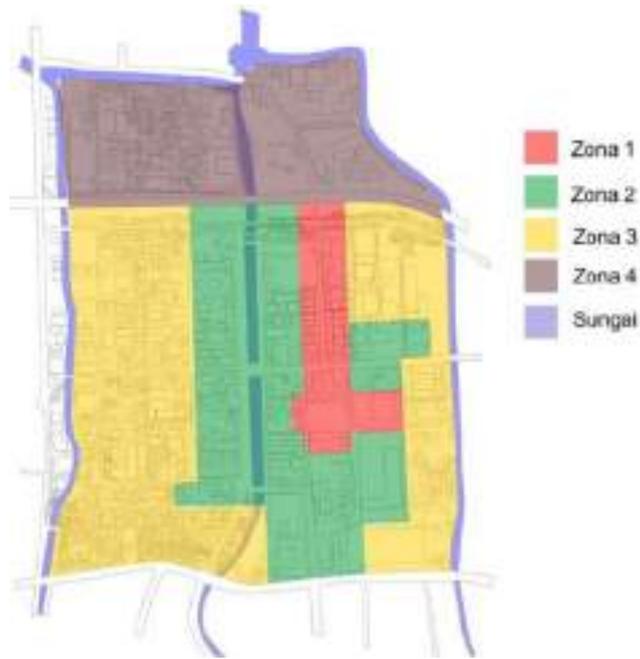
Jepang berhasil mengambil alih kekuasaan Kerajaan Belanda atas Batavia pada tahun 1942 dan mengganti namanya menjadi Jakarta begitu pun Pelabuhan Batavia digantinya menjadi Pelabuhan Jakarta. Pada periode ini banyak bangunan peninggalan Belanda yang diratakan dengan tanah. Salah satunya *Amsterdam Poort* yang terletak di jalan Cengkeh sekarang. Untung saja Jepang berkuasa tidak lebih dari tiga tahun, tepat pada 17 Agustus 1945, Hindia Belanda di Proklamasikan rakyat Indonesia dan Jakarta namanya diabadikan sebagai ibukota dari Republik Indonesia.

4.3. GAMBARAN LOKASI FOKUS PENELITIAN

4.3.1. Pembagian Zonasi Penelitian

Kawasan penelitian merupakan kawasan/zona inti Kota Tua Jakarta yang didelineasi berdasarkan guidelines Dinas Kebudayaan dan Permuseuman DKI Jakarta, beberapa kriteria yang ada di Peraturan Daerah No. 5 tahun 1999 serta berdasarkan bentuk awal Oud Batavia yang masih berada di dalam benteng.

- Zona I, di sekitar Taman Fatahillah dan Jalan Cengkeh;
- Zona II, di sepanjang Kali Besar, Jalan Pintu Besar Utara dan Taman Beos;
- Zona III, di luar Golongan I dan II yaitu area yang berdekatan dengan Sungai Ciliwung di sisi timur dan area di dekat Sungai Krukut (Jelakeng) di sisi barat.
- Zona IV dimulai dari bagian bawah jalan tol sampai dengan kanal di utara Galangan Restoran



Gambar 4.4. Zonasi Fokus Penelitian

Zona 1

Lingkungan zona 1 berada disekitar Taman Fatahillah dan Jalan Cengkeh. Kawasan Taman Fatahillah, termasuk Jalan Cengkeh yang dahulu bernama Prinsen Straat (sumbu Amsterdam Poort - *Stadhuis*), merupakan kawasan yang urgen untuk tetap dilestarikan. Lingkungan ini didominasi oleh bangunan-bangunan cagar budaya golongan A. Jalan Cengkeh dan Taman Fatahillah dahulu merupakan aksis yang merepresentasikan kekuasaan politik kolonial (jalur darat). Bagian-bagian yang sudah sangat berubah di dalam bagian ini, dikembalikan seperti keadaan aslinya.



Gambar 4.5. Lingkungan cagar budaya Zona I

Bangunan Cagar Budaya yang berada di Zona 1

| No | Nama Bangunan Sekarang | Nama Bangunan Dulu | Gol | Peruntukan Mikro | | Peruntukan Makro |
|----|-------------------------------------|---|-----|------------------------------------|---|--|
| | | | | Lantai Dasar | Lantai Atas | |
| 1 | Museum Sejarah Jakarta | Batavia Land Huis /Balai kota | A | Museum | Museum, konvensi, pendidikan, perkantoran, | Pendidikan, museum, konvensi |
| 2 | Cafe Batavia | | B | Restoran, toko, galeri, hiburan | galeri, pendidikan, perkantoran, hotel, hunian | Komersial/retail, pendidikan, perkantoran, konvensi, hotel, hunian |
| 3 | PT.Jakarta Lyod | | A | | | |
| 4 | Dasaad Musin Building | Dasaad Musin Concern Building | B | | | |
| 5 | Kantor Pos Taman Fatahillah | | A | Kantor Pos, Restoran, toko, galeri | Museum, hunian, pendidikan, perkantoran, hotel, | Komersial/retail, pendidikan, perkantoran, konvensi, hotel, hunian |
| 6 | Kantor Inkoppol | Kantor Gebouw West Java (WEVA) | B | Restoran, toko, galeri, hiburan | galeri, pendidikan, perkantoran, hotel, hunian | |
| 7 | Museum Seni Rupa dan Keramik | Raad Van Justite (Balai Dewan Pengadilan) | A | museum | Museum, galeri, pendidikan, perkantoran, | Pendidikan, museum, konvensi |
| 8 | Museum Wayang | Oude Batavuasche / Stedeijk | A | | | |
| 9 | Ex Bank Ekspor-Impor (Bank Mandiri) | Bank of China | B | Restoran, toko, galeri, | galeri, pendidikan, perkantoran, hotel, hunian | Komersial/retail, pendidikan, perkantoran, hotel, hunian |

Tabel 4.2. Bangunan Cagar Budaya Zona 1

Zona II

Lingkungan cagar budaya Zona II berada diluar lingkungan I. Dahulu, Kali Besar merupakan aksis yang merepresentasikan kekuasaan ekonomi, sosial dan budaya kolonialisme (jalur air). Kawasan sepanjang Kali Besar melebar ke timur sepanjang Kali Besar Timur 3 di selatan ke arah barat Jl. Malaka, sekitar sebelah selatan Balai Kota termasuk BNI Kota, sekitar Taman Beos, termasuk dalam lingkungan ini. Pada lingkungan ini terdapat konsentrasi bangunan-bangunan cagar budaya golongan B dan beberapa bangunan cagar budaya golongan A, Toko Merah, Gedung BI, dan Gedung Bank Mandiri. Dalam lingkungan ini, seharusnya diambil kebijakan agar bangunan-bangunan cagar budaya di dalamnya dapat diselamatkan dan dilestarikan.



Gambar 4.6. Lingkungan cagar budaya Zona II

Bangunan Cagar Budaya yang berada di Zona II

| No | Nama Bangunan Sekarang | Nama Bangunan Dulu | Gol | Peruntukan Mikro | | Peruntukan Makro |
|----|--------------------------------------|--|-----|---------------------------------|---|--|
| | | | | Lantai Dasar | Lantai Atas | |
| 11 | Gedung PT. Kerta Niaga | Batavia Land Huis /Balai kota | B | Restoran, toko, galeri, hiburan | galeri, pendidikan, perkantoran, apartemen, hotel | Museum, galeri, hotel, apartemen, komersial/retai/jasa, pendidikan, konvensi |
| 12 | Hotel Beverly Hill | | B | | | |
| 13 | Bank Mandiri | Nederlands Indische | A | Museum, toko, Restoran, galeri, | | |
| 14 | PT. Asuransi Jasindo | Dasaad Musin Concern | B | Restoran, toko, galeri, hiburan | | |
| 15 | Gedung PT. Platoon | | B | | | |
| 16 | BNI 1946 – Gedung Arsip | | A | | | |
| 18 | INKOPAD | Dunloop& Kolff | B | | | |
| 19 | PT Bank Dagang Indonesia | | B | Restoran, toko, galeri, hiburan | galeri, pendidikan, perkantoran, apartemen, hotel | Museum, galeri, hotel, apartemen, komersial/retai/jasa, pendidikan, konvensi |
| 20 | Gedung PT Jasa Raharja | | B | | | |
| 21 | Bangunan No.28 | | B | | | |
| 22 | Bangunan No.30 | | B | | | |
| 23 | Kanwil Dep. Perdagangan | | B | | | |
| 24 | Ex Kantor Tjipta Niaga | Internationate Credit en Handels Matschappij | B | | | |
| 25 | Ex Kantor PT.Vico Indo | Expotitie Beneden Stad | B | | | |
| 26 | Law Office H.Djohan | | B | | | |
| 27 | Ged.PT Sadar | | B | | | |
| 28 | Kantor NotarisPPAT | | B | | | |
| 29 | Museum Wayang | | B | | | |
| 30 | Ex Bank Ekspor-Import (Bank Mandiri) | Bank of China | B | | | |
| 31 | PT. Bahtera Adhiguna | | B | | | |
| 32 | PT Asuransi Jasa Raharja | | B | | | |
| 33 | PT. Banda Ghara Reksa | | B | | | |
| 34 | Perkumplan Maha Bodhi | | B | | | |
| 35 | Gedung PT. Eskaha | | B | | | |
| 36 | Gedung PT.Kali Mas | | B | | | |
| 37 | Gedung Arsip Bank Mandiri | Escomto Bank NV Bank Bumi Daya | A | | | |

| | | | | | | |
|----|------------------------------|---|---|---|---|---|
| 38 | Museum BI | N.V. De Javasche Bank | A | Museum, restoran, toko/retail, konvensi | Museum, galeri, pendidikan, perkantoran, apartemen, hotel | Museum, galeri, hotel, apartemen, komersial/retail/jasa, pendidikan, konvensi |
| 39 | Museum Bank Mandiri | N.V. Nederlandsche Handels Matschappij (NHM) | A | | | |
| 40 | Stasiun KA Jakarta Kota | Stasiun Beneden Oost | A | | | |
| 41 | Bangunan No. 47-48 | | B | Restoran, toko, galeri, hiburan | galeri, pendidikan, perkantoran, apartemen, hotel | Museum, galeri, hotel, apartemen, komersial/retail/jasa, pendidikan, konvensi |
| 42 | PT. Samudra Indonesia | Office Premises Maintz & Co. | A | | | |
| 43 | PT. Wahana Andamari | | B | | | |
| 44 | Kantor Toshiba | Office Premises John Peet & Co. | A | | | |
| 45 | Bangunan No.39 | | B | | | |
| 46 | Ex Bank Bumi Daya | Chartered Bank of India, China, and Australia | A | | | |
| 47 | Gedung Singa Kuning | | B | | | |
| 48 | Ged. Asuransi Wahana Tata | | A | | | |
| 49 | Gedung Banteng | | A | | | |
| 50 | Toko Merah | Hoofd Kantoor Jacobson | A | | | |
| 51 | Putera Satria Prima | | B | | | |
| 52 | Kantor Pajak Tambora | | A | | | |
| 53 | Inkopad TNI AD | | B | | | |
| 54 | BII | | B | | | |
| 55 | Athena Executive Discotheque | Gebouw van Het Nieuws den Dag (ged. 1927) | B | | | |
| 56 | Law Firm H. Djohan Djauhary | | B | | | |
| 57 | Bangunan No.1 | | B | | | |
| 58 | Bangunan No.9 | | B | | | |

Tabel 4.3. Bangunan Cagar Budaya Zona II

Zona III

Lingkungan cagar budaya Zona III, berada di luar Lingkungan Golongan I dan II, yaitu area yang berdekatan dengan Sungai Ciliwung di sisi timur dan area di dekat Sungai Krukut (Jelakeng) di sisi barat. Pada lingkungan ini terdapat beberapa bangunan yang

masuk ke dalam kategori bangunan cagar budaya golongan B. Sedangkan mayoritas bangunan pada lingkungan ini adalah bangunan bukan bangunan cagar budaya.



Gambar 4.7. Lingkungan cagar budaya Zona III

Bangunan Cagar Budaya yang berada di Zona III

| No | Nama Bangunan Sekarang | Nama Bangunan Dulu | Gol | Peruntukan Mikro | | Peruntukan Makro |
|----|----------------------------------|--|-----|--|------------------------------------|---|
| | | | | Lantai Dasar | Lantai Atas | |
| 59 | Bangunan no.11-13 | Kantor Gebouw NV Java Export Matschappij | B | Restoran, toko/retail, galeri, kantor jasa, pendidikan | pendidikan, perkantoran, apartemen | apartemen, komersial/retail/jasa, pendidikan |
| 60 | Kantor Pengacara Indra & Partner | | B | | | |
| 61 | Kantor PPAT & Notaris | | B | | | |
| 62 | PT. Kedaung | Gudang | B | Restoran, toko/retail, galeri, kantor jasa, pendidikan | pendidikan, perkantoran, apartemen | apartemen, komersial/retail/jasa, pendidikan, |
| 63 | Bangunan no.17-21 | Gudang Bendera | B | | | |
| 64 | Bangunan no.39 | Rumah Bendera | B | | | |

Tabel 4.4. Bangunan Cagar Budaya Zona III

Zona IV

Lingkungan cagar budaya Zona IV, berada di luar Lingkungan Golongan I, II dan III, yaitu area yang berada di bawah jalan tol sampai dengan kanal di utara Galangan Restoran. Pada lingkungan ini terdapat beberapa bangunan yang masuk ke dalam kategori bangunan cagar budaya golongan B. Sedangkan mayoritas bangunan pada lingkungan ini adalah bangunan bukan bangunan cagar budaya dan pemukiman kumuh.



Gambar 4.8. Lingkungan cagar budaya Zona IV

4.3.2. Akses

- Menggunakan Bus Trans Jakarta

Jika naik dari shelter Taman Mini Garuda, transit pertama di shelter Semanggi lalu berjalan kaki melalui tangga penyebrangan ke Halte Bendungan Hilir. Lalu naik bus jurusan Blok M-Kota yang menuju ke arah Kota. Jika dari Halte Ciliitan (PGC luar), naik bus jurusan PGC-Harmoni. Kemudian transit di Halte Harmoni dan naik bus jurusan Blok M-Kota menuju arah Kota

- Menggunakan Kereta

Ada tiga jenis KRL menuju stasiun Jakarta Kota; Ekonomi, Ekonomi AC dan Express. Bila menggunakan KRL Ekonomi dan Ekonomi AC dapat naik dari stasiun manapun. KRL Express hanya berhenti di beberapa stasiun saja. Dari Bogor, dapat menggunakan KRL dari stasiun manapun s/d Stasiun Jakarta Kota.

- Menggunakan Angkutan Kota

Mikrolet M-15 A jurusan Kota—Tanjungpriok; Mikrolet M-39 Kota—Pademangan; Metromini 02 jurusan Muara Karang—Senen; Bus Mayasari Bakti P 17 A jurusan Kampung Rambutan-Kota, dari Kampung Rambutan atau Pasar Rebo

IV.3.3. Aktivitas Wisata

Di Kawasan Kota Tua ini ada beberapa kegiatan wisata yang bisa dilakukan :

1. mengunjungi beberapa musium seperti musium bank mandiri, BI, fatahillah, musium wayang, jembatan intan, pasar ikan ataupun pelabuhan sunda kelapa. Mengeksplorasi musium fatahillah yang memiliki penjara bawah tanah ataupun meriam si jagur yang memiliki mitos tersendiri.
2. bersepeda ala noni atau menir belanda di halaman musium fatahillah mengelilingi kawasan kota tua, serta berfoto ria dengan nuansa kolonial.
3. bernostalgia di kafe batavia atau berwisata kuliner jajanan lokal yang saat ini sangat sulit ditemukan seperti es potong, kerak telur ataupun rujak bebek.



JUDUL THESIS

POTENSI
PENGEMBANGAN
KAWASAN OUD BATAVIA
JAKARTA

PENELITI

Theresia Budi Jayanti

JUDUL GAMBAR

TIMELINE SEJARAH
PERKEMBANGAN OUD
BATAVIA

KETERANGAN

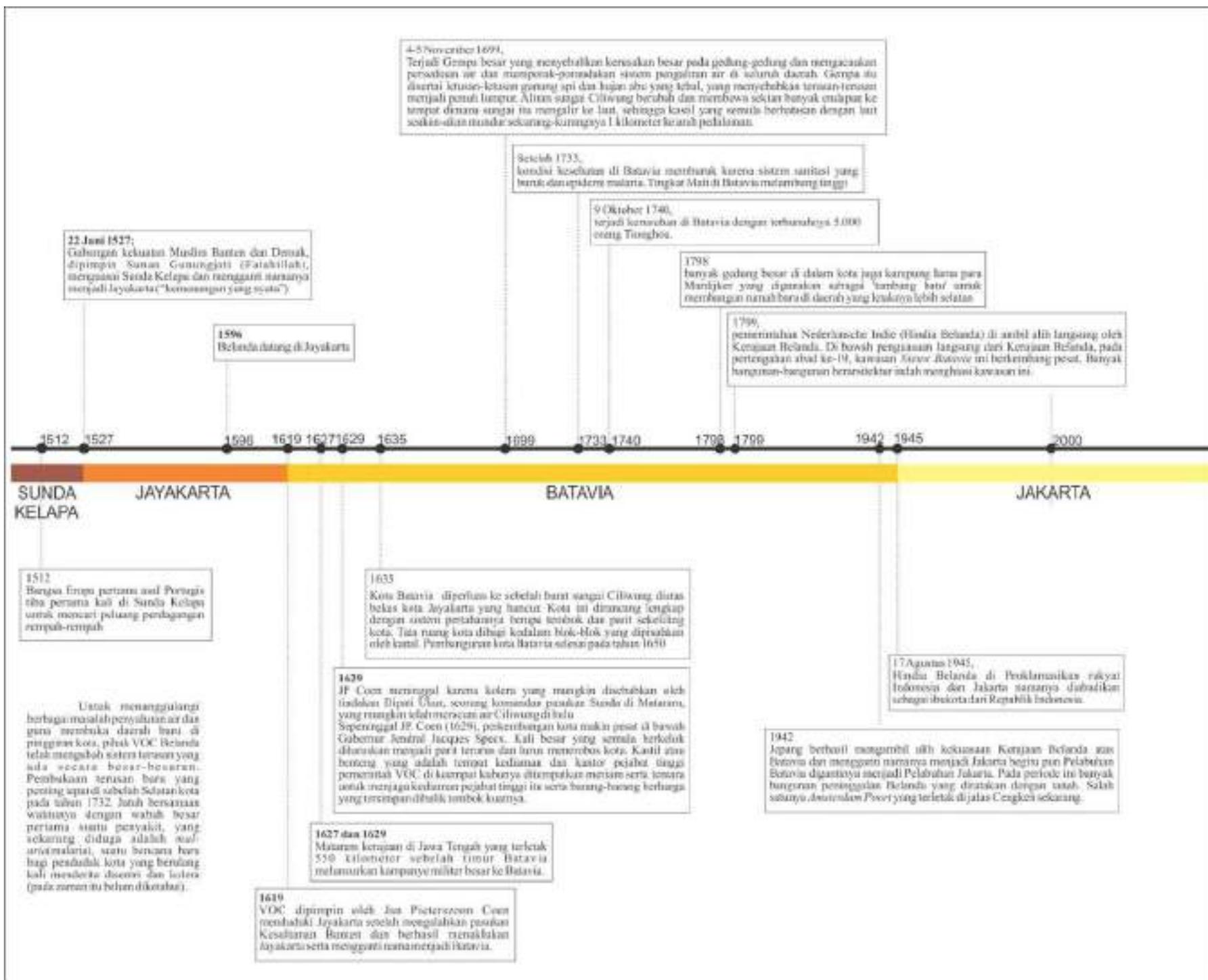
KEYMAP



KODE GAMBAR HALAMAN

4.9

94



PEIODE 1
SUNDA KELAPA - JACATRA



Jayakarta 1618

PEIODE 2
JACATRA- BATAVIA



Batavia 1619



Batavia 1622



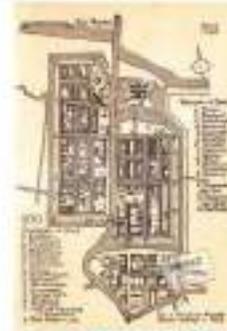
Batavia 1627



Batavia 1632



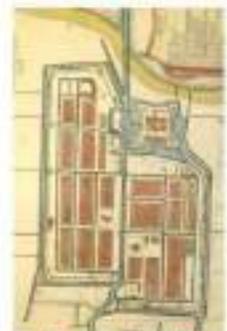
Batavia 1635



Batavia 1650



BATAVIA 1667



BATAVIA 1705



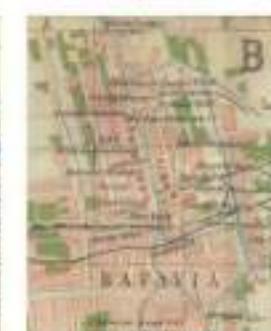
BATAVIA 1720



BATAVIA 1744



BATAVIA 1897



BATAVIA 1920

PEIODE 3
BATAVIA - JAKARTA



Jaman Penjajahan Jepang (1940-1945)



JAKARTA 2000



JAKARTA 2011



DAFTAR DESKRIPSI KAWASAN
SINAAAN
UNIVERSITAS GADJAH MADA
YOGYAKARTA
2012

JUDUL THESIS

POTENSI
PENGEMBANGAN
KAWASAN OUD BATAVIA
JAKARTA

PENELITI

Theresia Budi Jayanti

JUDUL GAMBAR

PEMBAGIAN
PERIODISASI PETA
KOTA TUA JAKARTA

KETERANGAN

KEYMAP



KODE GAMBAR

4.10

HALAMAN

95

BAB V

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini akan menguraikan dua tahapan pengolahan data sampai dengan hasil temuan yaitu analisis data, dan pembahasan teori untuk kegiatan penelitian tahap kedua dalam metode pada bab sebelumnya.

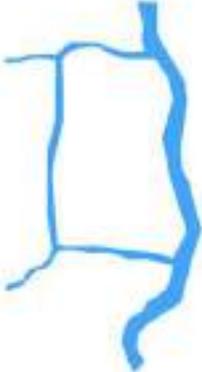
Hasil penelitian morfologi melihat kawasan sebagai sekumpulan gugusan dengan pola-pola tertentu yang apabila dianalisis akan memperlihatkan suatu pola tertentu. Dengan mengenali pola tersebut kita dapat mengetahui zona yang mempunyai peran penting di kawasan Oud Batavia Jakarta berdasarkan aspek sejarah. Untuk selanjutnya dari zona tersebut dapat ditentukan deliniasi untuk menganalisis vitalitas kawasan.

5.1. MORFOLOGI KAWASAN

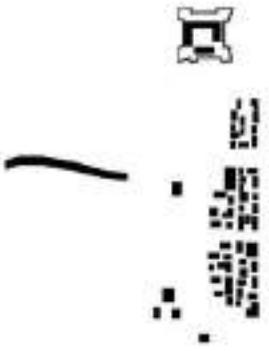
5.1.1. Paparan data dan Analisis Penelitian

Paparan data dalam penelitian ini adalah hasil dari kegiatan survei kawasan dan pengumpulan data pada saat survei yang sudah dianalisis berdasarkan gambaran fisik yang ada di lapangan.

Penelitian tentang morfologi biasanya di kaji dalam berbagai aspek kegiatan dan berbagai disiplin ilmu sehingga karena lingkupnya yang sangat besar penelitian ini adalah sebagian kecil dari hal besar tentang penelitian morfologi kota dengan pendekatan kepada fisik jaringan. Data dipaparkan dimulai dengan melihat data morfologi makro Oud Batavia di awal perencanaannya berupa peta yang didapat melalui berbagai sumber, kemudian dianalisis berdasarkan variabel penelitian.

|  JAYAKARTA SEBELUM TAHUN 1619 | | <i>Pada masa ini Jayakarta didominasi dengan keraton-keraton yang merupakan kediaman pangeran Jayakarta. Alun-alun dan mesjid merupakan pusat kota. Sebagian besar rumah-rumah terbuat dari bambu dan atap rumbia. Pembagian kota menurut rekonstruksi disesuaikan dengan kota-kota pelabuhan dan kabupaten di Jawa.</i> | | |
|---|--|--|---|--|
| VARIABEL PENELITIAN | | | | |
| JARINGAN JALAN | SUNGAI / KANAL | SOLID VOID | ORIENTASI BANGUNAN | GUNA LAHAN |
|  |  |  |  |  |
| <p>Pada Periode ini akses jaringan jalan disebutkan sedikit dan masih berupa jalan setapak. Jaringan jalan ini berupa akses untuk menghubungkan satu wilayah / area dengan wilayah/area yang lain</p> | <p>Sungai yang berpengaruh pada waktu itu adalah Sungai Ciliwung (Tjiliwoeng) yang melintas dari utara menuju selatan. Karena letaknya yang strategis inilah, sungai Ciliwung menjadi salah satu sumber pendapatan masyarakat untuk mencari ikan, pengairan sawah serta dipakai sebagai salah satu moda transportasi sekaligus sebagai batas wilayah (kerajaan pada waktu itu)</p> | <p>Sistem solid void yang merupakan indikator pada kawasan ini secara makro dapat disebutkan sebagai pergerakan radial konsentrik. Sistem pergerakan ini merujuk pada pola permukiman disekitar kerajaan dimana Alun-alun Keraton sebagai pusat/poros dan disekitarnya terdapat Pasar dan Masjid.</p> | <p>Berdasarkan gambaran data secara umum tidak menyebutkan bahwa bangunan berorientasi ke sungai, namun berdasarkan analisis pola permukiman disekitar kerajaan dapat disimpulkan bahwa bangunan yang berada disekitar Kraton berorientasi kearah Kraton; sedangkan yang berada dekat dengan sungai berorientasi ke sungai.</p> | <p>Peruntukan lahan pada masa kerajaan ini menyebutkan bahwa pola permukiman berada disekitar Kraton dan dekat dengan aliran sungai; sedangkan kegiatan ekonomi mempunyai peruntukan lahan yang jelas dan terpusat berupa pasar.</p> |

Gambar 5.1. Analisis Morfologi Oud Batavia Sebelum Tahun 1619

|  | | <p>BATAVIA 1619</p> <p><i>Awal tahun 1619 merupakan masa dimulainya pembinaan kota Batavia. Pada tahun 1619 masuklah bangsa Belanda yang diperbolehkan membangun Benteng pertahanan dan membuat pemukiman untuk bangsa warga Belanda. Karena begitu banyaknya bangunan-bangunan benteng, Batavia dalam kurun waktu ini sempat mendapat julukan sebagai Kota Inten.</i></p> | | |
|--|--|---|---|--|
| <p>VARIABEL PENELITIAN</p> | | | | |
| JARINGAN JALAN | SUNGAI/ KANAL | SOLID VOID | ORIENTASI BANGUNAN | GUNA LAHAN |
|  |  |  |  |  |
| <p>Pada periode 1619 gambaran data menyebutkan Batavia dalam masa penjajahan Belanda, dan dimasa ini jaringan jalan setapak sudah berupa menjadi jalan besar yang sekaligus berfungsi sebagai batas wilayah.</p> | <p>Pada periode ini Sungai Ciliwung yang saat itu merupakan salah satu yang berperan penting dalam kehidupan masyarakat Kerajaan Jayakarta juga dimanfaatkan oleh pemerintah Belanda. Pemerintah Belanda membuat kanal-kanal yang dialirkan ke permukiman warga Belanda.</p> | <p>Awal tahun 1619 merupakan masa dimulainya pembentukan Kota Batavia. Keberadaan permukiman Belanda menjadi lebih luas. Pertumbuhan kota secara mendasar berkembang dari 1 titik kerajaan dan menjadi 2 titik yang salah satunya dikembangkan oleh pemerintah Belanda yang tidak terintegrasi dengan titik awal pertumbuhan motif penjajahan dan penguasaan lahan baru.</p> | <p>Pola Permukiman warga Belanda berbentuk grid, sehingga orientasi bangunan menuju ke salan yang berada di depannya.</p> | <p>Guna lahan yang disebutkan dalam data sejarah secara umum kawasan Batavia didominasi oleh permukiman yang dikelilingi oleh benteng.</p> |

Gambar 5.2. Analisis Morfologi Oud Batavia Tahun 1619



BATAVIA 1622

Pada tahun 1622-1627 kekuasaan Belanda makin besar yang berdampak Belanda mulai membangun Benteng yang lebih besar dan mulai mengancam keberadaan Kerajaan Jayakarta di tepi sungai Ciliwung.

VARIABEL PENELITIAN

| JARINGAN JALAN | SUNGAI / KANAL | SOLID VOID | ORIENTASI BANGUNAN | GUNA LAHAN |
|--|--|--|---|---|
| | | | | |
| <p>Jaringan jalan pada kisaran tahun ini terkonsentrasi pada kawasan bagian dalam benteng yang dikembangkan oleh Belanda. Perkembangan jaringan jalan pada kawasan kerajaan tidak disebutkan dalam data sejarah, namun pada peta yang ada akses sungai masih dapat dikatakan sebagai hal yang utama.</p> | <p>Sungai Ciliwung yang merupakan sungai utama masih mempengaruhi perkembangan kota. Belanda mulai mengembangkan sistem kanal yaitu sistem kanal yang berdampingan dengan jalan darat yang dimana secara fisik disebutkan bahwa kanal yang mengepit jalan darat. Perkembangan jaringan kanal pada tahun ini merupakan perluasan jaringan permukiman Belanda.</p> | <p>Pergerakan permukiman pada periode ini dalam data historis cenderung memenuhi ruang ruang di sepanjang kanal yang sistem jaringannya lebih didominasi oleh pemerintah Belanda. Perkembangan permukiman warga Belanda berkembang pesat menjadi 3x dari periode sebelumnya.</p> | <p>Orientasi bangunan mengarah kanal hal ini dapat dilihat dari butiran masa permukiman pada periode sebelumnya yang mengisi ruang bantaran sungai.</p> | <p>Guna lahan pada kawasan kanan Sungai Ciliwung merupakan kawasan pemerintah Belanda yang disominasi permukiman. Sedangkan untuk kawasan di kiri Sungai Ciliwung hanya ada beberapa permukiman. Daerah komersial juga mengalami perluasan, pasar-pasar dan bangunan komersial mulai bermunculan.</p> |

Gambar 5.3. Analisis Morfologi Oud Batavia Tahun 1622

|  | | BATAVIA 1627 | | | <i>Adanya pembatasan-pembatasan wilayah melalui benteng-benteng pertahanan dan berdirinya beberapa jembatan merupakan perubahan yang dominasi dari Batavia dalam krun waktu ini. Batavia dibangun berdasarkan pemikiran pemerintahan Belanda, dan dalam pelaksanaannya disesuaikan dengan kebiasaan orang-orang Belanda.</i> | |
|--|---|--|---|--|--|--|
| VARIABEL PENELITIAN | | | | | | |
| JARINGAN JALAN | SUNGAI / KANAL | SOLID VOID | ORIENTASI BANGUNAN | GUNA LAHAN | | |
|  |  |  |  |  | | |
| <p>Jaringan jalan pada periode ini secara gambaran historis menyebutkan memiliki perkembangan yang sangat banyak karena perkembangan permukiman Belanda atau kampung-kampung yang tidak terorientasi dengan sungai</p> | <p>Sistem kanal yang dikembangkan oleh Belanda tidak ada perubahan dari periode tahun sebelumnya yaitu sistem kanal yang berdampingan dengan jalan darat yang dimana secara fisik disebutkan bahwa kanal yang mengapit jalan darat namun pada daerah bagian utara terdapat pelabuhan milik Belanda yang dikenal sebagai sebutan Fort Jacatra.</p> | <p>Sistem solid void yang merupakan cerminan pergerakan perembangan kota pada periode ini sangat pesat perubahannya, indikasi perubahan ditandai adanya perkembangan permukiman Belanda yang berkembang ke arah selatan.</p> | <p>Orientasi bangunan pada kawasan permukiman Belanda berkembang menghadap kanal/jalan dan tidak ada bangunan yang menutupi akses dari bangunan menuju kanan/jalan.</p> | <p>Guna lahan yang ada pada periode ini masih didominasi oleh pertumbuhan permukiman serta mulai adanya beberapa bangunan komersial dan bangunan dengan fungsi sosial seperti Gereja, Rumah Sakit, Balai Kota.</p> | | |

Gambar 5.4. Analisis Morfologi Oud Batavia Tahun 1627



**BATAVIA
1635**

Pada tahun ini Belanda mulai meluruskan sungai Ciliwung dan mengalirkannya di dalam kanal-kanal, pada tahun tersebut keberadaan Kerajaan Jayakarta di tepi sungai Ciliwung sudah tidak dapat dipertahankan lagi, penduduk dan pengikut raja sudah berpindah ke daerah selatan.

VARIABEL PENELITIAN

| JARINGAN JALAN | SUNGAI / KANAL | SOLID VOID | ORIENTASI BANGUNAN | GUNA LAHAN |
|--|--|--|---|--|
| | | | | |
| <p>Jaringan jalan pada periode ini mengalami perubahan dan perkembangan yang pesat karena pada tahun 1635 kekuasaan di Batavia sepenuhnya dipegang oleh pemerintah Belanda, perkembangan jalan darat yang dikonsepsikan oleh Belanda di ceritakan secara historis yaitu jaringan jalan yang berdampingan dengan kanal-kanal besar dan kecil sebagai jaringan pembentuk kota.</p> | <p>Sungai-sungai besar yang ada di Batavia pada masa sebelumnya tidak lagi berliku-liku tetapi lebih terlihat terurus dan lurus disempurnakan menjadi kanal yang mencrobos kota. Pembangunan kanal ini merupakan cita-cita orang Belanda untuk membangun Batavia persis seperti kota Belanda. Sistem kanal yang dikembangkan oleh Belanda tidak ada perubahan dari periode tahun sebelumnya.</p> | <p>Perkembangan permukiman Belanda sudah mulai mengarah ke sisi kiri Sungai Ciliwung. Belanda mulai membuat grid atau memetakan kawasan tersebut, beberapa publik open space juga mulai ada.</p> | <p>Orientasi bangunan pada kawasan permukiman Belanda berkembang menghadap kanal/jalan dan tidak ada bangunan yang menutupi akses dari bangunan menuju kanan/jalan, selain itu beberapa bangunan yang memiliki open space berorientasi ke arah open space tersebut.</p> | <p>Pada sisi kanan Sungai Ciliwung sudah muncul beberapa pusat area komersial, publik space dan fasilitas sosial, walaupun masih tetap didominasi oleh permukiman orang Belanda.</p> |

Gambar 5.5. Analisis Morfologi Oud Batavia Tahun 1635



**BATAVIA
1650**

Pembangunan kota Batavia yang dimulai pada tahun 1635 sudah selesai pada tahun ini.

VARIABEL PENELITIAN

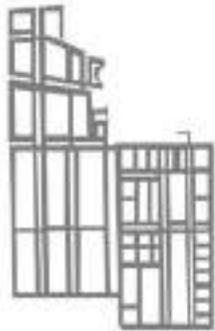
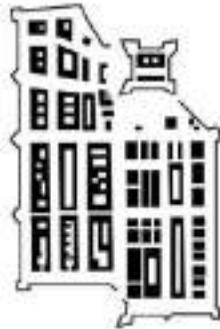
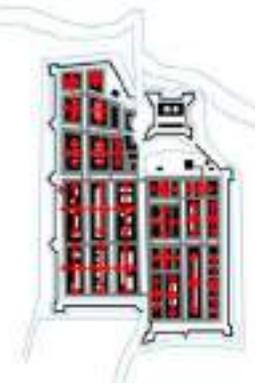
| JARINGAN JALAN | SUNGAI / KANAL | SOLID VOID | ORIENTASI BANGUNAN | GUNA LAHAN |
|--|--|--|--|--|
| | | | | |
| <p>Jaringan jalan mengalami perkembangan terutama di sisi kiri Sungai Ciliwung, hal ini dikarenakan Pemerintah Belanda mulai membangun perluasan permukiman yang baru untuk menampung warga Belanda maupun pedagang dari etnis lain.</p> | <p>Sistem kanal yang dikembangkan oleh belanda mengalami perkembangan pada periode ini yaitu dengan adanya pergerakan perkembangan kota kesisi kiri Sungai membuat beberap kanal menyambung dengan kanal yang ada disisi kanan sungai.</p> | <p>Pergerakan pada kawasan disisi kiri Sungai Ciliwung lebih pesat dibandingkan dengan di sebelah kanan yang merupakan cikal bakal Kota Batavia. Berdasarkan analisis pesatnya perkembangan pada sisi kiri karena motif penjajahan Belanda yang lebih terbuka menerima pedagang dari suku dan negara lain untuk datang ke kawasan tersebut dan berdampak kepada pertumbuhan permukiman yang ada pada kawasan Batavia secara makro.</p> | <p>Orientasi bangunan pada kawasan permukiman Belanda berkembang menghadap kanal/jalan dan tidak ada bangunan yang menutupi akses dari bangunan menuju kanan/jalan, selain itu beberapa bangunan yang memiliki open space berorientasi ke arah open space tersebut</p> | <p>Mulai berkembangnya permukiman dan perdagangan di sisi kiri Sungai Ciliwung menyebabkan munculnya perkampungan etnis cina, bugis, jawa, dan arab yang dimana juga mengisi grid/blok yang sudah direncanakan oleh Belanda, yang secara tidak langsung juga memiliki perbedaan guna lahan/fungsi.</p> |

Gambar 5.6. Analisis Morfologi Oud Batavia Tahun 1650

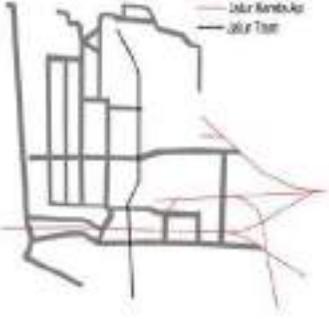
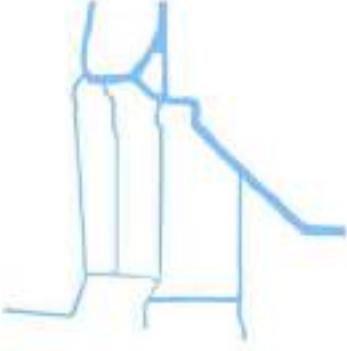
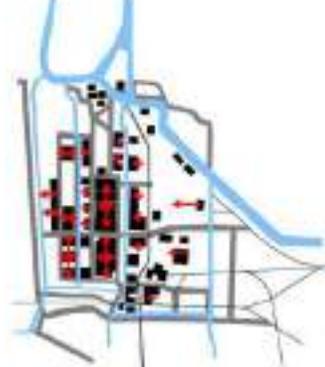


**BATAVIA
1720**

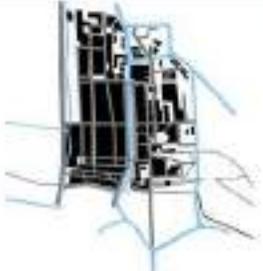
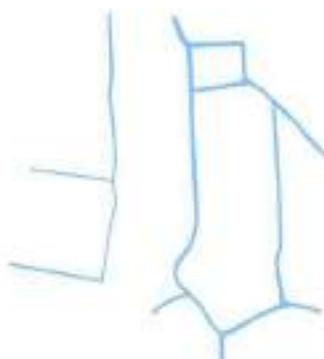
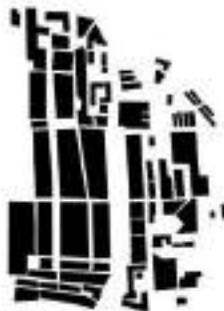
VARIABEL PENELITIAN

| JARINGAN JALAN | SUNGAI / KANAL | SOLID VOID | ORIENTASI BANGUNAN | GUNA LAHAN |
|---|---|---|---|---|
|  |  |  |  |  |
| <p>Pertambahan jaringan jalan darat pada periode ini berkembang sistem kanal yang berdampingan dengan jalan darat, konsentrasi jalan darat dalam skala makro terdapat penambahan yang cukup besar di kawasan permukiman dan perniagaan.</p> | <p>Perkembangan jaringan kanal pada periode ini masih sama pada periode sebelumnya, berdasarkan hasil analisis gambaran historis yang masih menyebutkan terdapatnya tiga buah kanal utama yang terintegrasi dengan sungai Ciliwung dan merupakan kanal besar pada tiap periode.</p> | <p>Pergerakan kawasan pada lokasi penelitian menyebutkan bahwa pada periode ini berkembang permukiman padat pada kawasan bagian barat. Pada kawasan yang semula permukiman orang Belanda sudah bertambah dengan permukiman etnis pecinan yang berkembang menjadi kawasan pusat perdagangan.</p> | <p>Orientasi bangunan pada periode ini masih sama dengan pertumbuhan permukiman yang dimana kanal sebagai area depan bangunan, dan sebagai orientasi utama dalam aksesibilitas perkotaan.</p> | <p>Peruntukan lahan pada perkembangan Kota Tua pada periode lebih statis, tidak ada gambaran historis perubahan yang besar, namun menurut hasil analisis perubahan tetap terjadi pada kawasan permukiman yaitu bertambah pesatnya pertumbuhan permukiman.</p> |

Gambar 5.7. Analisis Morfologi Oud Batavia Tahun 1720

| BATAVIA 1897 | | VARIABEL PENELITIAN | | |
|---|---|--|--|---|
| JARINGAN JALAN | SUNGAI / KANAL | SOLID VOID | ORIENTASI BANGUNAN | GUNA LAHAN |
|  |  |  |  |  |
| <p>Pada periode ini jaringan jalan darat mengalami perubahan yang semula berbentuk grid, periode ini sudah mulai tidak teratur seiring dengan adanya jalur Kereta api yang menghubungkan antar kota dan jalur kereta api listrik yang merupakan moda transportasi lokal</p> | <p>Perkembangan jaringan kanal pada periode mengalami perubahan yang sangat besar terutama dengan hilangnya beberapa kanal yang ditimbun tanah dan digunakan untuk pelebaran jalan darat. Hanya saja tiga buah kanal utama masih ada.</p> | <p>Pergeseran perkembangan kota pada periode ini secara makro tidak disebutkan secara spesifik namun berdasarkan gambaran historis dapat ditarik beberapa poin seperti banyaknya titik-titik bangunan penting pada kawasan pusat kota yang tentunya menjadi indikasi perkembangan pesat pada kawasan Kota Tua.</p> | <p>Orientasi bangunan pada periode ini masih sama dengan periode sebelumnya hanya saja posisi kanal yang sudah terganti dengan jalan darat menjadi arah orientasi.</p> | <p>Peruntukan lahan pada perkembangan Kota Tua pada periode ini berdasarkan data historis banyak terdapat bangunan penting yang dipetakan oleh Belanda dan berdasarkan hal ini dapat disimpulkan bahwa terdapat pergeseran fungsi lahan dari permukiman berubah menjadi bangunan dengan fungsi-fungsi penting tertentu.</p> |

Gambar 5.8. Analisis Morfologi Oud Batavia Tahun 1897

|  BATAVIA 1920 | | VARIABEL PENELITIAN | | |
|---|---|---|--|--|
| JARINGAN JALAN | SUNGAI / KANAL | SOLID VOID | ORIENTASI BANGUNAN | GUNA LAHAN |
|  |  |  |  |  |
| <p>Perkembangan jaringan jalan darat dengan kategori jalan besar pada periode ini dapat disimpulkan tidak ada perubahan dari periode sebelumnya. Perubahan yang pesat pada jalan-jalan kecil yang berbading lurus dengan pertumbuhan permukiman pada periode ini.</p> | <p>Tidak ada perubahan yang signifikan atas morfologi sungai/kanal pada periode ini</p> | <p>Pergerakan kawasan dalam lingkup penelitian pada periode ini secara keruangan padat sehingga hanya dapat dilihat dalam skala makro yang dimana terdapat pergerakan kawasan menuju utara yang masing-masing pergerakan tersebut di pengaruhi oleh jaringan jalan pada masa ini.</p> | <p>Orientasi bangunan pada periode ini masih sama dengan periode sebelumnya hanya saja posisi kanal yang sudah terganti dengan jalan darat menjadi arah orientasi.</p> | <p>Fungsi lahan pada periode ini secara pergerakan makro dipenuhi oleh permukiman dan pada lokasi penelitian berkembang pesat dari permukiman beralih fungsi menjadi kawasan komersial maupun area publik.</p> |

Gambar 5.9. Analisis Morfologi Oud Batavia Tahun 1920



**BATAVIA
2012**

VARIABEL PENELITIAN

| JARINGAN JALAN | SUNGAI / KANAL | SOLID VOID | ORIENTASI BANGUNAN | GUNA LAHAN |
|--|---|--|--|---|
| | | | | |
| <p>Sistem jaringan jalan darat pada periode dalam lingkup kawasan penelitian sudah padat akan jaringan jalan darat. Jalur Trem sudah mulai hilang. Kawawasan peneltitan sudah padat akan permukiman sehingga tidak ada perkembangan jalan baru pada periode ini.</p> | <p>Tidak ada perubahan yang signifikan atas morfologi sungai/kanal pada periode ini. Berdasarkan hasil analisis gambaran historis yang masih menyebutkan terdapatnya tiga buah kanal utama yang terintegrasi dengan sungai Ciliwung dan merupakan kanal besar pada tiap periode</p> | <p>Pada periode ini perubahan solid void pada pusat kawasan tidak mengalami perubahan. Pergerakan kawasan menuju ke arah utara yang ditandai dengan semakin banyaknya butiran-butiran kecil dan padat ke arah utara.</p> | <p>Tidak ada yang berubah pada periode ini; jalan darat masih digunakan sebagai arah orientasi; mengingat pertumbuhan ekonomi dikawasan penelitian sudah semakin berkembang.</p> | <p>Pemanfaatan penggunaan lahan pada periode ini perubahan terjadi pada tiap bangunan dan beberapa fungsi berubah menjadi fasilitas komersil ataupun fasilitas publik seperti museum atau rest area. Bahkan ada beberapa bangunan yang sudah tidak difungsikan lagi</p> |

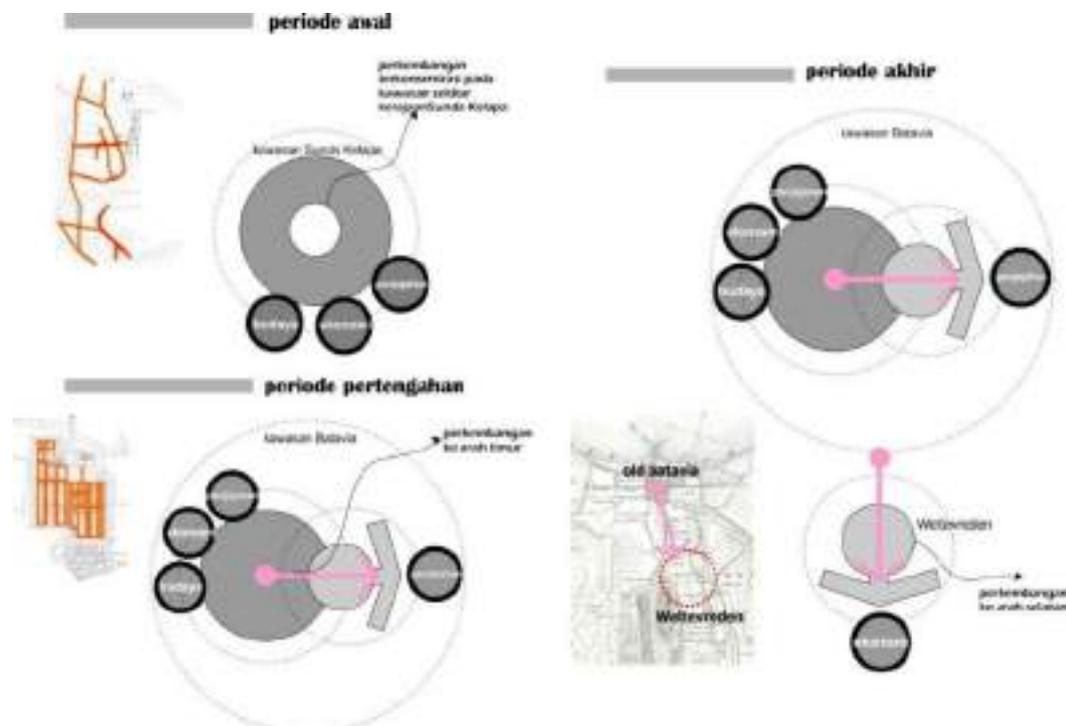
Gambar 5.10. Analisis Morfologi Oud Batavia Tahun 2012

| SUMBER DATA | PERIODE 1 BUNDA KELAPA - JACATRA | | PERIODE 2 JACATRA - BATAVIA | | | | | | | PERIODE 3 BATAVIA - JAKARTA | |
|----------------------------|-------------------------------------|------------|--------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------------------------|--|
| | sebelum Tahun 1619 | Tahun 1619 | Tahun 1622 | Tahun 1627 | Tahun 1635 | Tahun 1650 | Tahun 1720 | Tahun 1897 | Tahun 1920 | Tahun 2012 | |
| | | | | | | | | | | | |
| <i>Variabel Penelitian</i> | JARINGAN JALAN | | | | | | | | | | |
| | SUNCAI / KANAL | | | | | | | | | | |
| | SOLID VOID | | | | | | | | | | |
| | ORIENTASI | | | | | | | | | | |
| | FUNGSI | | | | | | | | | | |

5.1.2. Perubahan Dan Faktor

Jaringan Jalan

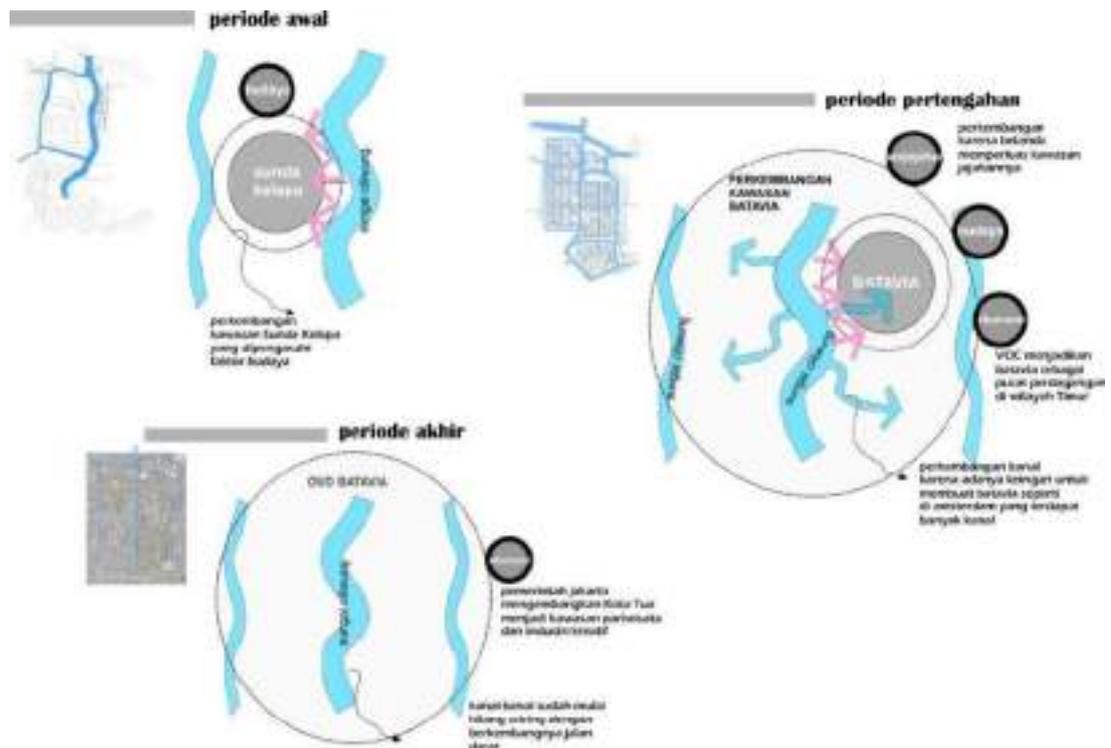
Perubahan morfologi jaringan jalan darat pada kawasan penelitian bergerak ke barat dari timur. Secara historis perkembangan jaringan jalan darat dimulai dari era pemerintahan Belanda yang memadukan sistem kanal dengan jalan darat yang secara fisik saling berdampingan. Perubahan jalan darat yang bermula dari benteng kemudian meluas keseluruh kawasan yang terkait akan motif penjajahan secara bertahap, dengan sistem jaringan yang juga melakukan pendekatan jaringan air sebagai aspek transportasi lokal, belanda dapat memperluas area kekuasaannya di batavia. Perkembangan jaringan jalan juga ditandai adanya kanal-kanal dan pada runtutan periode pada tahun 1900an Belanda mengembangkan pusat kegiatan ekonomi yang memicu munculnya perkampungan multi etnis dan berdampak kepada perkembangan jalan-jalan darat sekitar perkampungan dengan motif kegiatan ekonomi.



Gambar 5.12. Analisa Variabel Jaringan Jalan

Sungai dan Kanal

Sungai besar dalam perkembangan Oud Batavia dipengaruhi oleh Sungai Ciliwung. Sungai Ciliwung menurut hasil analisis secara umum dapat dinyatakan bahwa Sungai Ciliwung memiliki persentase terbesar dalam pembentukan dan pergerakan Oud Batavia, secara historis Sungai Ciliwung memiliki peran penting dalam perkembangan permukiman Oud Batavia. Sistem jaringan kanal dimulai pada periode pemerintahan belanda yaitu diawali dengan motif keinginan untuk membentuk kota yang mirip dengan kota-kota di Belanda serta motif membuat akses baru menuju titik kawasan yang berjauhan dengan pusat kegiatan Kota Tua. Sistem jaringan kanal pada periode pemerintahan Belanda berkembang sejalan dengan jaringan jalan darat yang secara fisik selalu dikembangkan berdampingan antara kanal dan jaringan jalan darat sehingga berdasarkan analisis dapat dinyatakan bahwa setiap perkembangan jalan darat yang ada di kota tua selalu berdampingan dengan jaringan kanal. Berdasarkan hasil analisis gambaran historis yang masih menyebutkan terdapatnya tiga buah kanal utama yang terintegrasi dengan sungai Ciliwung dan merupakan kanal besar pada tiap periode. Sistem kanal selain sebagai jaringan transportasi juga sebagai drainase kota.



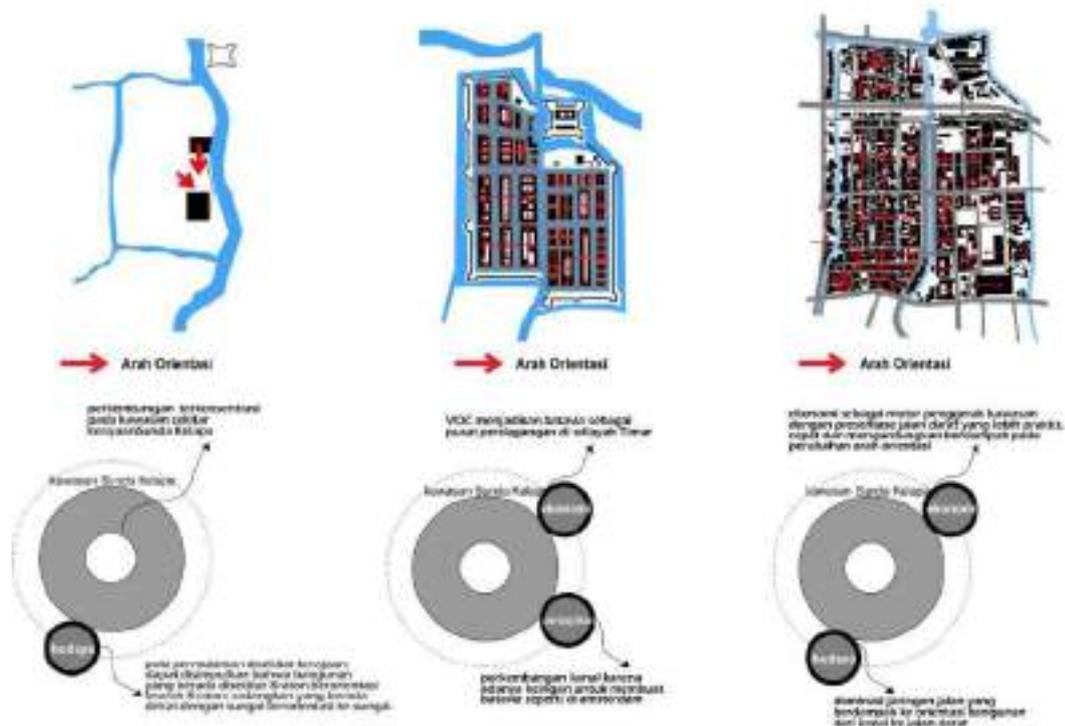
Gambar 5.13. Analisa Variabel Kanal/Sungai

Solid Void

Sitem solid void kawasan penelitian dalam runtutan periodisasi menyebutkan pergerakan permukiman dan pembangunan pada awalnya terkonsentrasi pada dua buah tempat yaitu kawasan yang dikuasai oleh pemerintah Belanda dan wilayah Jayakarta. Setelah pemerintah Belanda berhasil menguasai penuh Batavia (Jayakarta pada waktu itu) kegiatan pembangunan terkonsentrasi pada kawasan dekat benteng Belanda/sisi timur, dan pada perkembangannya pertumbuhan mulai menyebar pada sisi barat Sungai Ciliwung dengan ditandai munculnya permukiman warga Belanda maupun multi etnis dengan motif berdagang. Dalam lingkup grid yang tersebar pada sisi barat dan timur terlihat jelas perbedaan secara butiran masanya, pada kawasan barat butiran masa lebih kecil karena berasal dari perkampungan sedangkan pada kawasan timur butiran lebih besar karena dipengaruhi oleh fungsi sebagai kantor-kantor pemerintahan.

Orientasi Bangunan

Orientasi bangunan yang berada pada kawasan penelitian dari data urutan periode menyebutkan bahwa dari awal pertumbuhan dan pergerakan permukiman yang ada di Oud Batavia mengalami perubahan yang besar. Orientasi bangunan yang berada ditepi sungai secara historis menyebutkan setelah penjajahan Belanda berorientasi menghadap kanal.

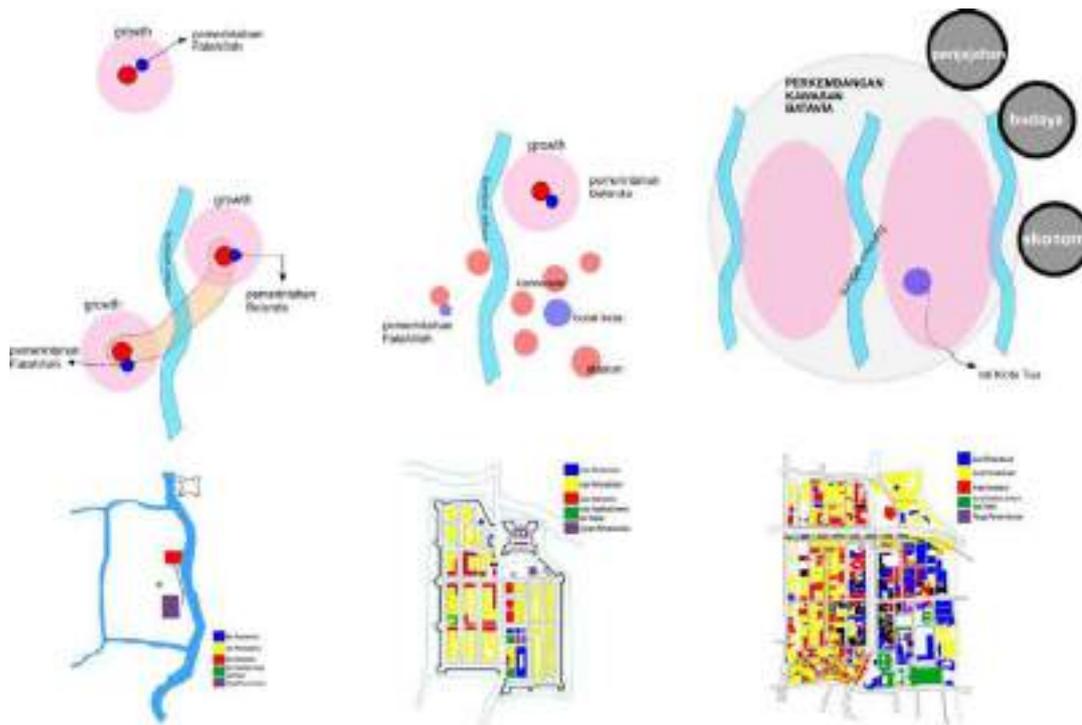


Gambar 5.14. Analisa Variabel Orientasi Bangunan

Guna Lahan

Perubahan pemanfaatan lahan pada kawasan penelitian secara periodisasi menyebutkan dari perkampungan yang secara umum memiliki fungsi permukiman berubah menjadi kawasan komersil yang tersebar diseluruh koridor utama dalam pusat Oud Batavia. Penggunaan lahan komersil pada kawasan pusat kota merupakan dampak dari jaringan jala darat dan pergerakan barang dan jasa yang dimana berpengaruh terhadap pergeseran penggunaan lahan. Guna lahan pada grid utama dalam kawasan penelitian secara umum

dipengaruhi oleh kegiatan komersial dan beberapa pada kegiatan perkantoran dan permukiman; dominasi kegiatan komersil pada grid berikutnya dipengaruhi oleh faktor ekonomi yang sudah ada dari sejak jaman penjajahan pemerintah Belanda.



Gambar 5.15. Analisa Variabel Guna Lahan

5.1.3. Pembahasan Hasil Analisis

Pembahasan teori merupakan tahapan setelah temuan bentuk morfologi pada analisis sebelumnya, pembahasan teori ini berdasarkan wujud fisik yang dilihat dari gambaran analisis dan di dialogkan kedalam teori yang sebelumnya sudah dijadikan landasan dalam penelitian. Pembahasan teori berdasarkan pendekatan jaringan di bagi atas dua buah hasil penelitian yaitu bentuk jaringan dan bentuk kota secara makro.

Berdasarkan data gambaran yang terkumpul terdapat 10 (sepuluh) gambar yang dipetakan oleh berbagai sumber, pada penelitian ini data

periodisasi dikelompokkan kedalam tiga periode yaitu : Periode Sunda Kelapa-Jayakarta; Periode Jayakarta-Batavia; Periode Batavia-Jakarta. Penggunaan periodisasi ini sebenarnya untuk memudahkan membaca perubahan yang terjadi dan dapat menarik kesimpulan yang terstruktur dari urutan tahun perkembangan Kota Tua. Pembahasan bentuk makro Oud Batavia berdasarkan pembagian tiga periodisasi dalam hasil analisis yang berakhir pada hasil pembahasan merupakan satu kesimpulan utuh yang menyebutkan faktor dan bentuk morfologi Oud Batavia.

a. Periode Sunda Kelapa-jayakarta

Periode ini, pada sumber peta terlihat bahwa Batavia terbentang di tepi barat sungai ciliwung yang ditandai dengan alun-alun kota sebagai pusat kota. Disebelah selatan terdapat ndalem dan disebelah barat terdapat masjid; hal ini menunjukkan karakter permukiman yang masih berada dalam wilayah suatu kerajaan. Di sepanjang sungai ciliwung terdapat perkampungan penduduk yang kehidupannya masih tergantung pada sungai sebagai mata pencaharian maupun transportasi.

Pada periode ini pertumbuhan jaringan berdasarkan analisis yang menyebutkan bahwa permukiman berada di tepi sungai mengakibatkan Batavia pada waktu itu mempunyai tipe ruang yang berbentuk linier.

Faktor yang mempengaruhi dalam perkembangan kota pada periode ini yaitu budaya sungai, dimana sungai digunakan sebagai tempat mencari mata pencaharian, irigasi maupun transportasi.

b. Periode Jayakarta-Batavia

Perkembangan jaringan sungai dan jalan darat pada periode ini selalu berdampingan dalam pertumbuhannya, kanal yang selalu berbading lurus

dengan jalan darat membuat pergerakan dan pertumbuhan permukiman tumbuh berada di antara kanal yang pada periode ini dikembangkan oleh pemerintah Belanda. Belanda mulai membangun kota Bentengnya berdasarkan kota Amsterdam yang menggunakan kanal-kanal dan jalan yang berbentuk grid, kota Benteng Batavia membagi daerah Batavia menjadi kawasan “di dalam Benteng” . pada perkembangan selanjutnya grid-grid yang dibentuk oleh kanal-kanal pada akhir abad 18 dinyatakan tidak sehat karena timbul wabah malaria dan pes yang dahsyat, seiring dengan pergantian pemerintahan, maka Benteng Kasteel Batavia kemudian dihancurkan oleh Daendles, yang kemudian difungsikan untuk menimbuni kanal-kanal yang sudah dangkal dan lambat arusnya.

Pada periode ini pertumbuhan jaringan berdasarkan analisis menyebutkan bahwa pergerakan yang terkonsentrasi di kanal-kanal mengakibatkan Oud Batavia mempunyai tipe pola ruang yang berbentuk Grid. Perkembangan kota yang pergerakan jalur transportasi (kanal dan jaringan darat) seimbang dengan pergerakan kotanya.

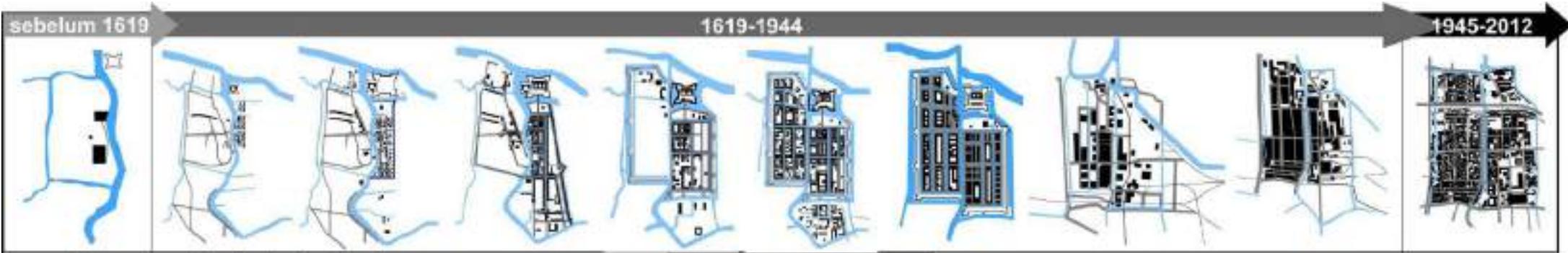
Faktor yang mempengaruhi dalam perkembangan kota pada periode ini yaitu motif penjajahan melalui pendekatan ekonomi untuk penguasaan lahan serta keinginan Belanda untuk membuat Batavia seperti Kota Amsterdam versi Timur.

c. Periode Batavia-Jakarta

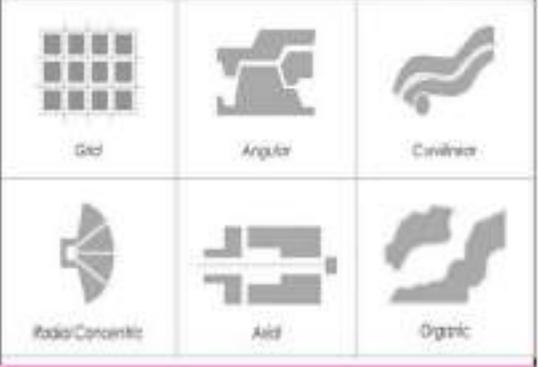
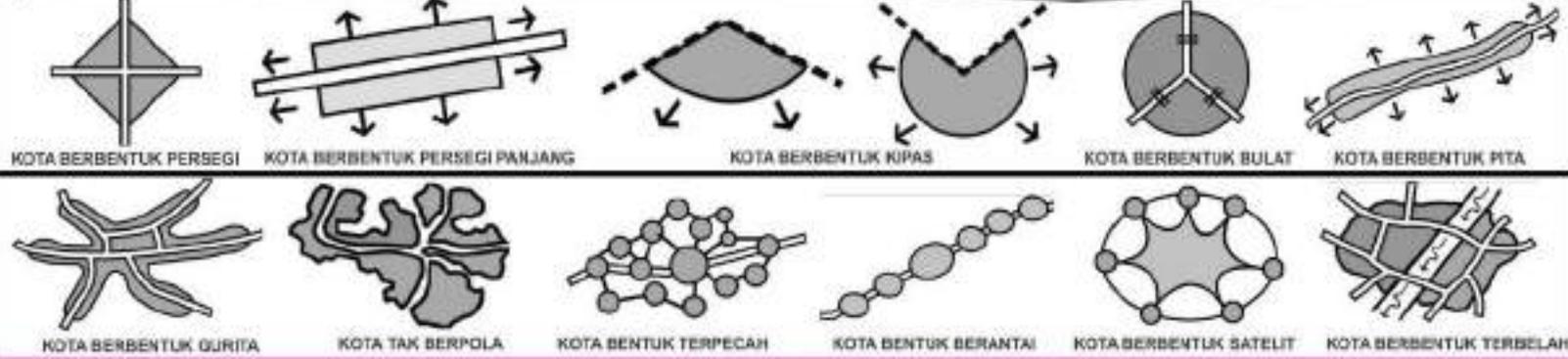
Pada periode ini pada batasannya ditentukan oleh akhir penelitian ini pada tahun 2012, pertumbuhan jaringan jalan darat pada periode ini mengalami perkembangan yang pesat, pola jaringan yang berbentuk grid namun lebih dinamis dalam pertumbuhannya terhadap struktur jaringan utama. Perkembangan permukiman atau perumahan nasional mengakibatkan pertumbuhan jaringan terluar pada kawasan Batavia cenderung lebih masuk ke dalam kategori branch

system karena sudah tidak dipengaruhi oleh jaringan jalan yang cenderung membatasi pola permukiman.

Faktor yang berpengaruh pada perkembangan Oud Batavia pada periode ini secara umum bahwa disebutkan Kota Tua Jakarta merupakan kota perdagangan adalah benar, hal ini dikuatkan oleh setiap pergerakan kotanya dipengaruhi oleh faktor ekonomi atau bangunan komersil yang menjadi tulang punggung kegiatan kotanya dan pergerakan permukiman berada pada layer kedua setelah bangunan-bangunan komersil



pembahasan analisa terhadap teori



Pola dan bentuk per periode

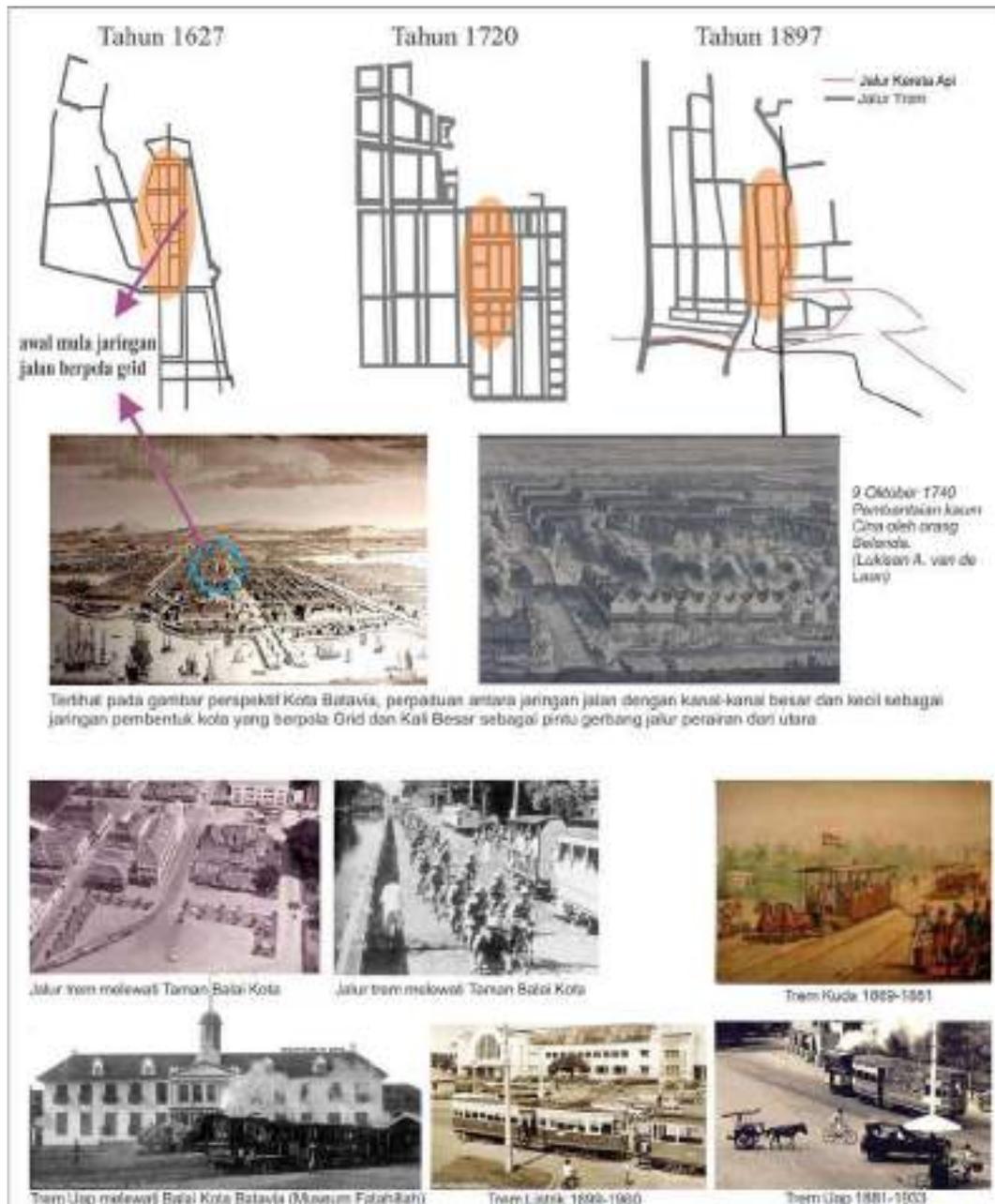
| | | | | | |
|---|--|---|--|---|--|
| <p>sebelum 1619</p> <p>KOTA BENTUK BERANTAI</p> <p>Organic</p> | | <p>1619-1944</p> <p>KOTA BERBENTUK PERSEGI PANJANG</p> <p>GRID</p> | | <p>1945-2012</p> <p>Grid</p> | |
| <p>sebelum 1619</p> <p>Sunda Kelapa masih berupa wilayah kerajinan/kegiatan dengan pemukiman di tepinya dan disepanjang sungai</p> <p>periode jaman kerajaan dengan sungai sebagai orientasi dan budaya yang masih sangat kuat</p> <p>budaya</p> <p>PERIODE SEBELUM 1619</p> <p>periode ini titik perkembangan kota masih berada di dekat sungai diwng sebagai kawasan dekat dengan kerajaan</p> | | <p>awal penjajahan</p> <p>akhir penjajahan</p> <p>1619-1944</p> <p>sistem jaringan dan perkembangan kota pada periode ini secara keseluruhan dipengaruhi oleh:</p> <ul style="list-style-type: none"> • faktor penguasaan lahan dengan motif penjajahan yang dimana Belanda lebih dominan dalam mengembangkan Batavia sampai dengan tahun 1900-an • faktor penguasaan kegiatan ekonomi untuk mengembangkan perdagangan Belanda <p>motif penguasaan lahan</p> <p>perubahan dan pola pemukiman Belanda (sistem kerah)</p> <p>motif penguasaan kegiatan ekonomi</p> <p>penjajahan ekonomi</p> <p>PERIODE 1619-1944</p> <p>morfologi bentuk kota : bentuk kota pada periode ini cenderung kedalam klasifikasi kota berbentuk kuarsa karena pada periode penjajahan ini Belanda mengembangkan sistem kanal seperti padakota Amsterdam</p> <p>Struktur jaringan kota : secara makro jaringan kota pada periode ini berupa sistem grid dengan kanal dan jalan sebagai sektor utama transportasi</p> | | <p>1945-2012</p> <p>ekonomi budaya</p> <p>orientasi jaringan dari sebagai penghubung pemerintahan</p> <p>sistem jaringan pada periode ini secara keseluruhan dipengaruhi oleh sektor transportasi darat dengan motif kegiatan ekonomi kreatif sebagai generator perkembangan wilayah. pergerakan perkembangan pemukiman cenderung pekat oleh kegiatan ekonomi yang dipengaruhi sistem jaringan darat yang mengarah keluar Batavia</p> <p>PERIODE 1619-1944</p> <p>Struktur jaringan kota : secara makro jaringan kota pada periode ini berupa sistem grid pada bagian pusatnya dengan jalan sebagai sektor utama transportasi</p> | |

5.1.4. Temuan Sejarah Kawasan Oud Batavia Jakarta

Jaringan Jalan

Secara historis perkembangan jaringan jalan darat dimulai dari era pemerintahan Belanda yang ingin membuat Batavia seperti kota Amsterdam versi timur yaitu dengan memadukan jaringan jalan yang berdampingan dengan kanal-kanal besar dan kecil sebagai jaringan pembentuk kota yang berpola Grid. Pola jaringan jalan ini diawali pada sekitar Taman Fatahillah yang semula merupakan Balai Kota (Stadhuis) pusat pemerintahan Belanda dan juga Jalan di sepanjang Kali Besar.

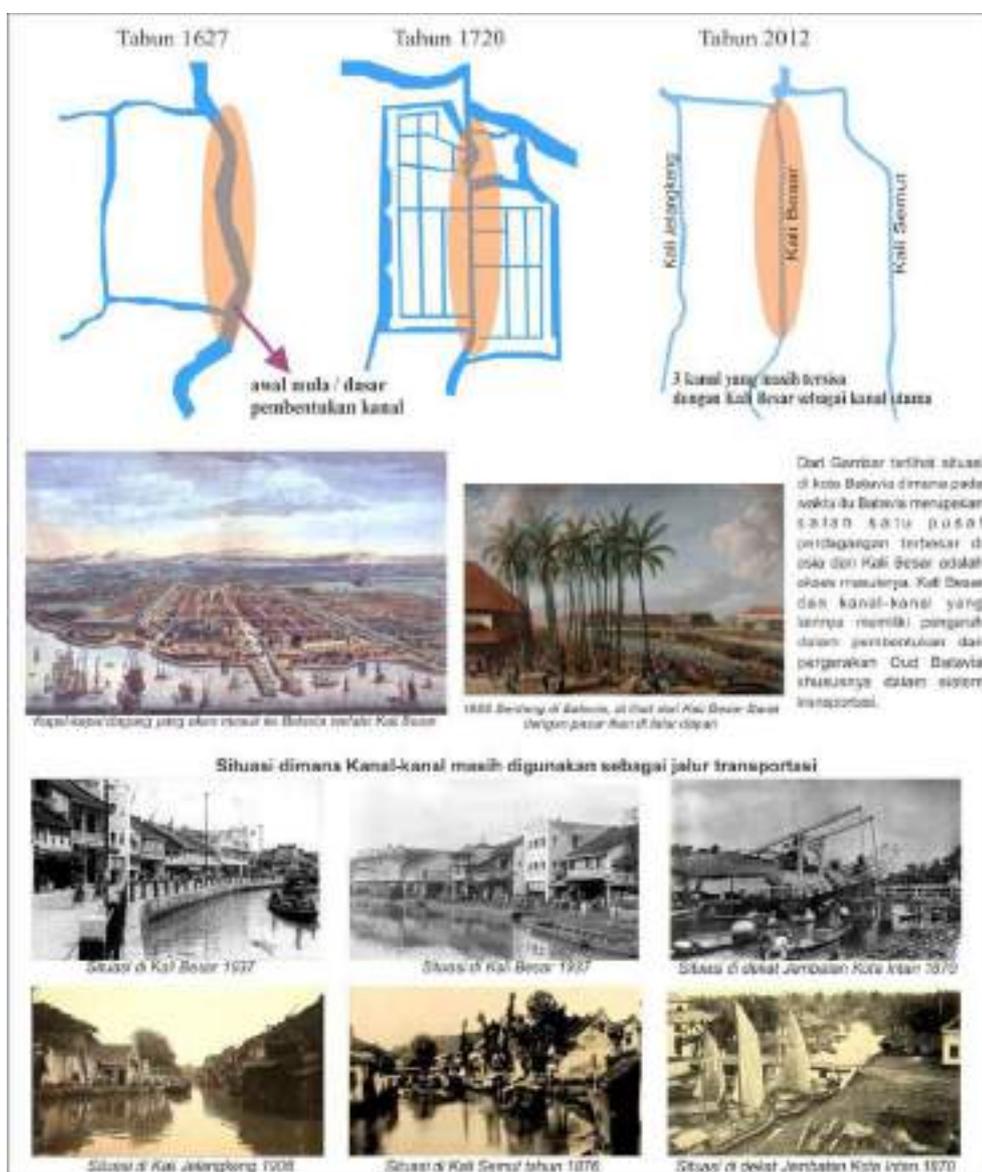
Jaringan jalan pada kawasan Oud Batavia juga dipengaruhi oleh adanya jaringan trem. Dalam buku 'Kisah Betawi Tempo Doeloe : Robin Hood Betawi karya Alwi Shahab menyebutkan bahwa trem mulai diperkenalkan di batavia pada tahun 1869 yang pada masa itu masih ditarik oleh kuda sebagai mesin penggeraknya dan memuat 40 penumpang. Tahun 1881, keberadaan trem kuda digantikan trem bermesin uap. Kereta tak lagi ditarik kuda melainkan lokomotif yang dijalankan dengan ketel uap. Rutenya pun lebih panjang yaitu dari Pasar Ikan sampai Jatinegara. Jalur trem bercabang di kawasan Harmoni, Tanah Abang, Jatinegara dan melintasi Pasar Baru – Gunung Sahari – Kramat – Salemba – Matraman. Tahun 1901 trem listrik mulai diperkenalkan. Meski demikian trem uap tetap beroperasi hingga akhirnya trem uap berhenti beroperasi pada tahun 1933. Trem listrik berhenti beroperasi pada tahun 1960 seiring dengan berkembangnya transportasi darat lainnya seperti mobil, motor dan bus-bus.



Gambar 5.17. Karakteristik Jaringan Jalan Oud Batavia Jakarta

Sungai dan Kanal

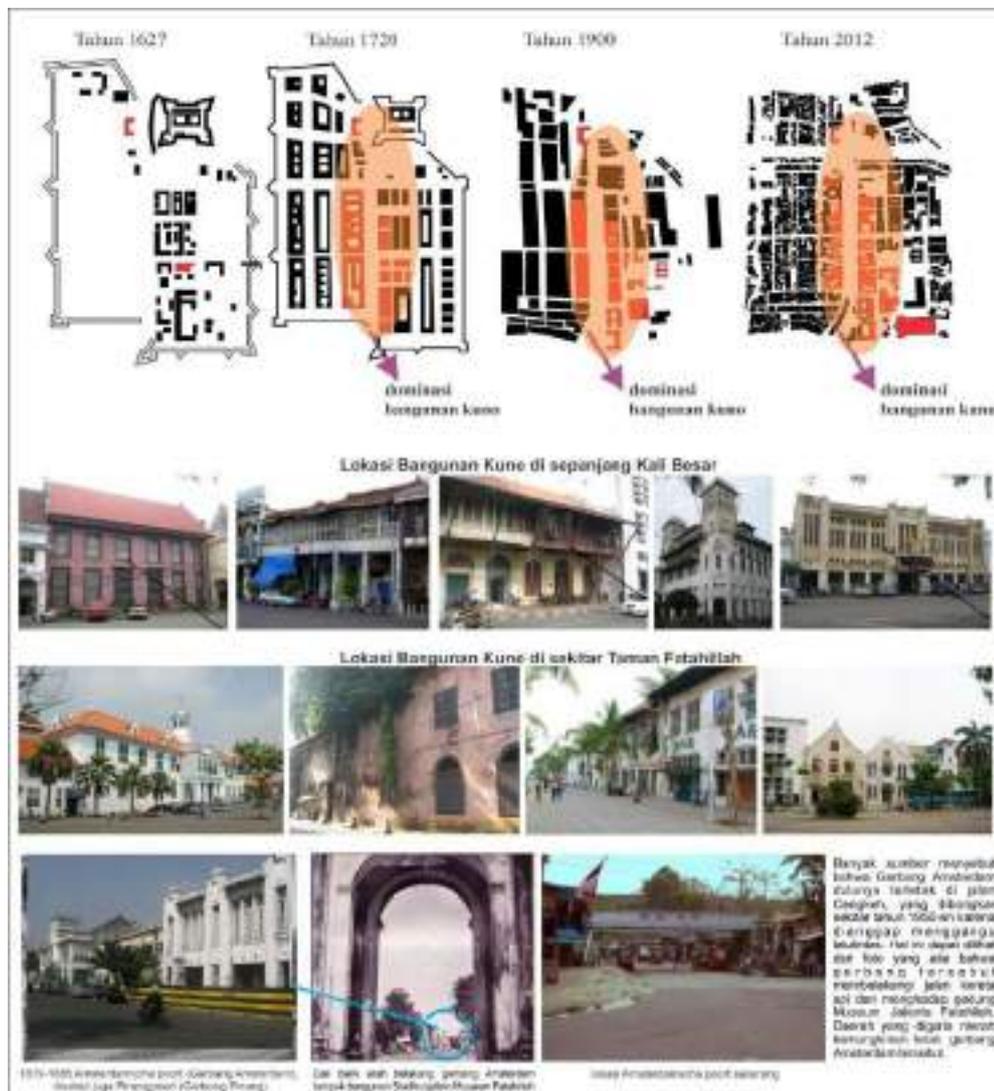
Secara historis Sungai Ciliwung memiliki persentase terbesar dalam pembentukan dan pergerakan Oud Batavia dan memiliki peran penting dalam sistem transportasi serta perkembangan permukiman Oud Batavia. Berdasarkan hasil analisis gambaran historis terdapat tiga buah kanal utama yang terintegrasi dengan sungai Ciliwung dan merupakan kanal besar pada tiap periode, yaitu : Kali Besar, Kali Jelangeng, Kali Semut. Kali Besar yang berada ditengah merupakan cikal bakal pembentukan kanal-kanal.



Gambar 5.18. Karakteristik Sungai/kanal Oud Batavia Jakarta

Solid Void

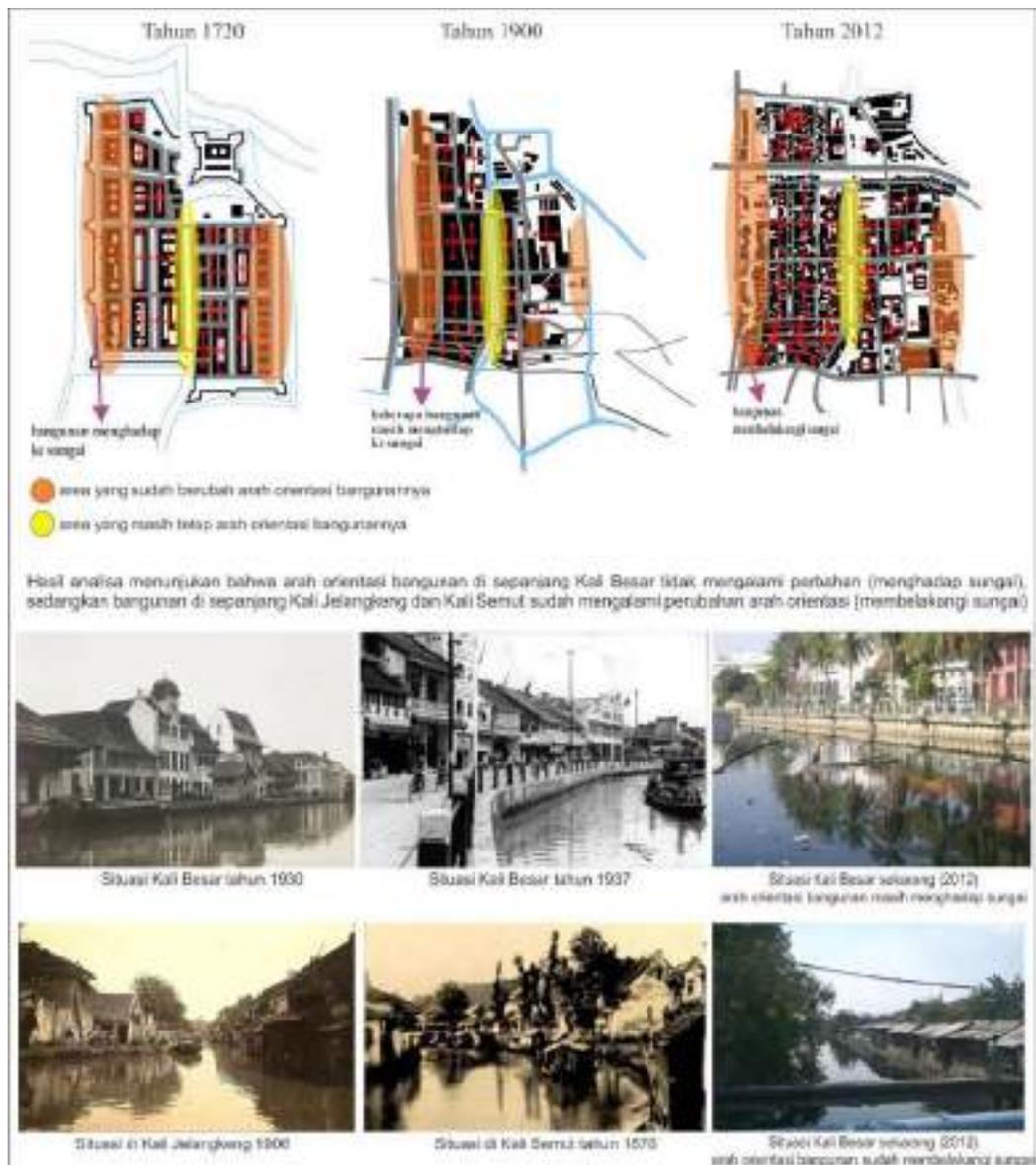
Berdasarkan hasil analisa gambaran historis berupa peta, terdapat beberapa butiran masa solid serta ruang terbuka yang sudah ada pada tahun 1627 dan tidak mengalami perubahan bentuk yang signifikan sampai dengan sekarang. Dominasi butiran-butiran masa tersebut terdapat pada sekitar Kali Besar dan Taman Fatahillah yang semula merupakan Taman Balai Kota Belanda. Dari gambaran tersebut dapat ditarik beberapa poin seperti banyaknya titik-titik bangunan penting yang merupakan bangunan peninggalan Belanda pada Kawasan oud Batavia berada di sekitar Kali Besar dan Taman Fatahillah.



Gambar 5.19. Karakteristik Solid Void Oud Batavia Jakarta

Orientasi Bangunan

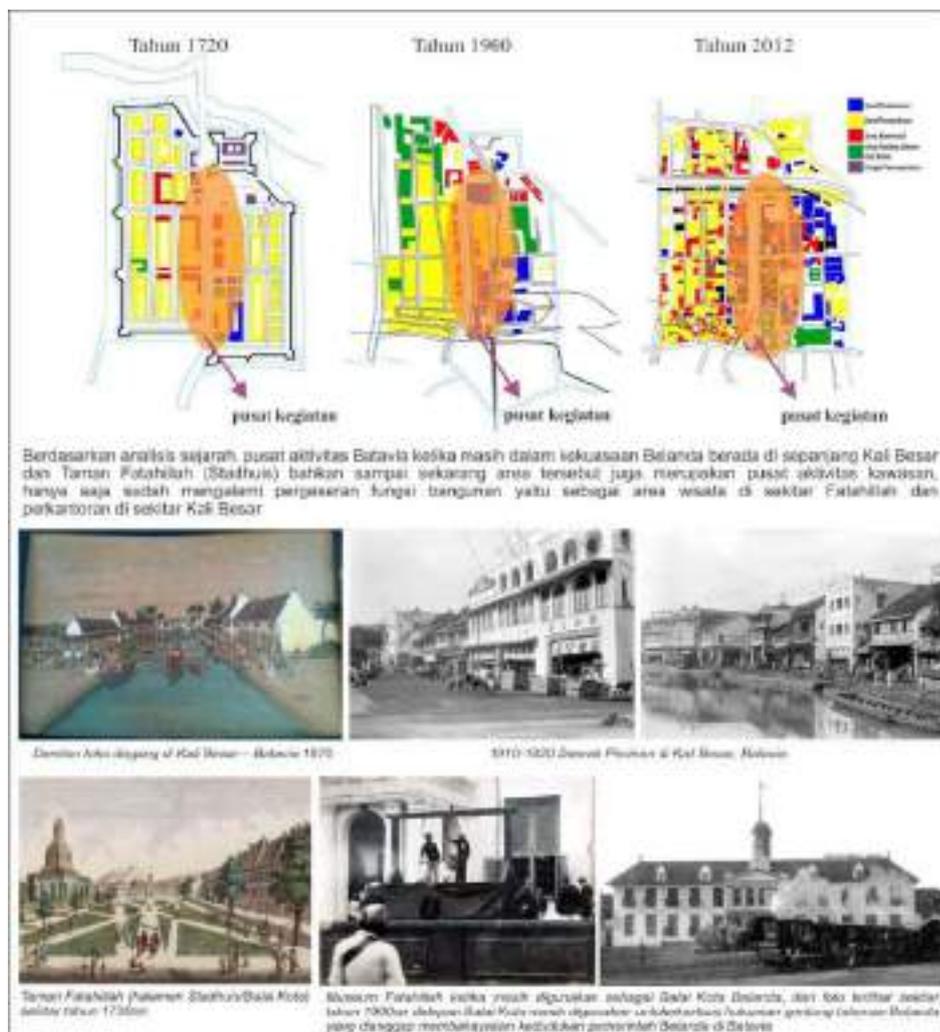
Hasil analisa data urutan periode, orientasi bangunan yang berada pada kawasan Oud Batavia mengalami perubahan. Bangunan yang berada ditepi sungai secara historis menyebutkan pada penjajahan Belanda berorientasi menghadap sungai dan kanal (waterfront) sejalan dengan digunakannya sungai dan kanal sebagai transportasi. Orientasi bangunan pada tepi sungai berubah arah karena tidak digunakannya lagi transportasi sungai seiring dengan perkembangan transportasi darat yang pesat dan ditutupnya kanal-kanal.



Gambar 5.20. Karakteristik Orientasi Bangunan Oud Batavia Jakarta

Guna Lahan

Secara historis masa kejayaan pemerintah Belanda ditandai dengan tata guna lahan pada grid utama (disekitar Kali Besar dan Fatahillah) dalam kawasan penelitian secara umum dipengaruhi oleh kegiatan komersial dan beberapa pada kegiatan perkantoran dan pemerintahan yang menyebabkan pemusatan kegiatan berada pada sekitar Kali Besar dan Balai Kota dimana pada waktu itu Batavia merupakan salah satu daerah perdagangan besar di wilayah timur. Dari analisis ini dapat diambil poin penting bahwa untuk menghidupkan kembali kawasan Oud Batavia, faktor tata guna lahan mempunyai peranan penting terutama pada area di sekitar Kali Besar dan Taman Fatahillah.



Gambar 5.21. Karakteristik Fungsi Oud Batavia Jakarta

| JARINGAN JALAN | | | KANAL / SUNGAI | | | | |
|--------------------|------------|------------|----------------|------------|------------|------------|--|
| Tahun 1627 | Tahun 1720 | Tahun 1920 | Tahun 1627 | Tahun 1720 | Tahun 2012 | | |
| | | | | | | | |
| ORIENTASI BANGUNAN | | | FUNGSI LAHAN | | | | |
| Tahun 1720 | Tahun 1900 | Tahun 2012 | Sebelum 1619 | Tahun 1720 | Tahun 2012 | | |
| | | | | | | | |
| SOLID VOID | | | | | | | |
| Tahun 1627 | | Tahun 1720 | | Tahun 1900 | | Tahun 2012 | |
| | | | | | | | |

MAGISTER DESAIN
 KAWASAN BINAAN
 UNIVERSITAS GADJAH MADA
 YOGYAKARTA
 2012

JUDUL THESIS

POTENSI PENGEMBANGAN KAWASAN OUD BATAVIA JAKARTA

PENELITI

Theresia Budi Jayanti

JUDUL GAMBAR

KESIMPULAN ANALISIS MORFOLOGI KAWASAN

KETERANGAN

KEYMAP

KODE GAMBAR

5.21

BALAMAN

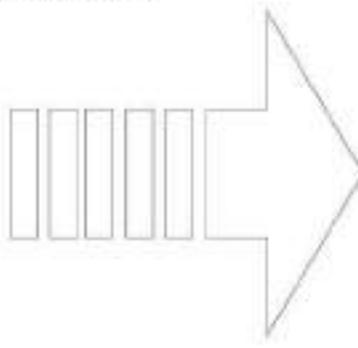
123

Guidelines Peraturan Daerah No. 5 tahun 1999
 Dinas Kebudayaan dan Permuseuman
 DKI Jakarta

- **Zone 1**, di sekitar Taman Fatahillah dan Jalan Grogol
- **Zone 2**, di sepanjang Kali Besar, Jalan Pintu Besar Utara dan Taman Baca
- **Zone 3**, area yang berbatasan dengan Sungai Ciliwung di sisi timur dan area di sekitar Sungai Krukut (Jatonegara) di sisi barat
- **Zone 4**, dimulai dari bagian barat jalan tol sampai dengan kanal di utara Galangan Restoran
- **Sungai**



Berdasarkan analisis morfologi diatas, didapat area yang merupakan karakter utama dari kawasan Oud Batavia Jakarta



SUNDAI

ZONA UTAMA

Meliputi Jalan Durenrejo, Taman Fatahillah, Jalan Kali Besar Barat dan Timur dan Taman Baca. Didominasi oleh bangunan cagar budaya golongan A dan B, yang makin upaya revitalisasinya bagian yang sudah sangat berubah, dikawatirkan seperti kawasan lainnya.

ZONA PENDUKUNG

Pada wilayah utama mayoritas bangunan pada zona ini adalah bangunan bukan bangunan cagar budaya dan pemukiman umum. Pada bagian selatan didominasi bangunan dengan fungsi pemukiman dan perkotaan serta ada beberapa bangunan merupakan bangunan cagar budaya golongan B.

Zone ini merupakan bobot awal mengidentifikasi nilai kawasan Oud Batavia Jakarta berdasarkan Aksesibilitas, Aktivitas, Orientasi

5.2. VITALITAS KAWASAN

Kawasan Oud Batavia, merupakan kawasan dengan bangunan bersejarah yang masih dominan dibandingkan kawasan lain yang ada dalam Kawasan Bersejarah Kota Tua Jakarta. Oud Batavia juga berperan penting sebagai '*landmark*' Kawasan Bersejarah Kota Tua Jakarta. Penggunaan konsep vitalitas pada penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran mengenai arahan perencanaan Kawasan Oud Batavia. Sehingga dengan memperhatikan kualitas lingkungan dan pengaruh penggunaan ruangnya terhadap Kota Jakarta, Kawasan Oud Batavia ini dapat terencana dengan baik dan tetap bisa mempertahankan nilai budayanya.

Dalam penelitian ini, kualitas lingkungan kawasan Oud Batavia dikaji berdasarkan aspek; aksesibilitas, amenitas, kecocokan dan variasi landuse, visual interest, natural elemen, keunikan karakter, keamanan, kejelasan, kenyamanan visual meliputi variasi building form and massing, pencahayaan dan bayangan, dan kontroling yang meliputi kontroling terhadap kebisingan, polusi, keamanan dan manajemen kota.

Sedangkan bila dikaji dari faktor pengaruh penggunaan ruangnya agar kota tetap hidup dan mempunyai keberlangsungan, menurut teori Hyot (1987) ruang kota harus memperhatikan tiga faktor penting, yaitu faktor pencapaian (*Accessibility*), faktor kemenarikan (*Attractiveness*) dan faktor kelengkapan (*Amenity*). Faktor pencapaian melingkupi aspek kedekatan, kemudahan, keterhubungan, dan intensitas jalur. Faktor kemenarikan meliputi aspek keterbukaan, kejelasan, keanekaan, dan pandangan. Sedangkan faktor kelengkapan meliputi proteksi fisik, kemudahan kegiatan, komplementaritas, dan estetika.

5.2.1 Paparan data dan Analisa Penelitian

5.2.1.1. Potensi Fisik Kota Tua Jakarta

Kawasan Kota Tua Jakarta ini merupakan salah satu kawasan dengan karakteristik dan potensi yang berbeda jika dibandingkan kawasan kota tua atau kawasan kolonial lainnya dalam wilayah Indonesia. Fungsinya sebagai landmark' kawasan Kota Tua menjadi penting jika dilihat dari letaknya yang berada dekat dengan Pelabuhan Tanjung Priok, Stasiun Kota, Pinangisia, Glodok; posisinya yang strategis dalam menghubungkan wilayah administrasi Jakarta Barat dan Jakarta Utara, serta terdapatnya nilai arsitektur didalamnya.

Eksistensinya terhadap kawasan budaya terlihat pada gambar 5.8, dimana kawasan Kota Tua yang terletak pada sisi timur Kali Besar, memiliki lebih banyak bangunan bersejarah dibanding pada sisi barat kawasan Kota Tua. Jumlah bangunan bersejarah ini semakin berkurang karena ada beberapa bangunan yang tidak difungsikan sehingga lama kelamaan rusak termakan usia; diantaranya gedung Dasaad Musin, Gedung Tjipta Niaga, Gedung Samudra Indonesia. Beberapa bangunan baru juga ada pada Kawasan inti Kota Tua Jakarta ini, salah satu diantaranya adalah Hotel Batavia yang terletak pada Jalan Kali Besar Barat. Pada gambar 5.8. juga menunjukkan beberapa area atau bangunan yang mencitrakan Kawasan Kota Tua Jakarta, yaitu adanya Museum Bank Mandiri, Museum Bank Indonesia, Museum Wayang, Museum Seni Rupa dan Keramik, Taman Fatahillah, Toko Merah, Jembatan Kota Intan, serta Museum Sejarah Jakarta.

BANGUNAN YANG MENCITRAKAN KAWASAN



KETERANGAN

- | | |
|------------------------|--------------------------------------|
| 1. Restoran VOC | 25. Taman Fatahillah |
| 3. Jembatan Kota Intan | 28. Museum Wayang |
| 4. Hotel Batavia | 32. Museum Bank Indonesia |
| 5. Toko Merah | 33. Museum Bank Mandiri |
| 19. Gedung | 34. Penyeberangan Orang "Taman Beos" |
| 21. Café Batavia | 35. Stasiun KOTA |
| 24. Museum Fatahillah | 36. Gedung Bank BNI |

PEMBAHASAN :

Pada kawasan Kota Tua secara keseluruhan terlihat bahwa area sisi Timur mempunyai sisa peninggalan bangunan jaman Belanda yang lebih banyak daripada sisi di sebelah Barat. Bangunan kolonial yang masih difungsikan ditandai dengan warna merah; sedangkan bangunan kolonial yang tidak difungsikan atau yang mengalami kerusakan ditandai dengan warna hitam dan bangunan baru ditandai dengan warna hijau. Hal ini berperan besar dalam perencanaan pengembangan kawasan Kota Tua, khususnya pada sisi sebelah barat dan sepanjang Kali Besar yang masih terbanyak banyak bangunan lama yang tidak difungsikan



MAGISTER DESAIN CAWASAN BINAAN
UNIVERSITAS GADJAH MADA
YOGYAKARTA
2012

JUDUL THESIS

POTENSI
PENGEMBANGAN
KAWASAN OUD
BATAVIA JAKARTA
PENELITI

Theresia Budi Jayanti

JUDUL GAMBAR

BANGUNAN
BERSEJARAH DI
KAWASAN OUD BATAVIA

KETERANGAN

- bangunan lama yang masih difungsikan
- bangunan lama yg tidak difungsikan / sudah rusak
- bangunan baru (dibangun setelah th 1950)

KEYMAP



| KODE GAMBAR | HALAMAN |
|-------------|---------|
|-------------|---------|

5.23

126

5.2.1.2. Keterhubungan Kawasan Kota Tua dengan kawasan sekitar

Bila dilihat dari struktur ruang Kota Jakarta secara keseluruhan, kawasan Kota Tua merupakan kawasan yang potensial untuk dikunjungi. Keberadaannya yang berada di dekat pintu gerbang bagian utara menuju kota Jakarta menjadi penting sebagai tujuan dan jalur penghubung aktivitas di sekitarnya. Kawasan Kota Tua yang merupakan „*landmarik*“ dari kawasan cagar budaya Jakarta, mempunyai andil dalam menghubungkan aktivitas di area utara dan barat, Kota Jakarta. Hal ini dapat dilihat pada gambar 5.9, pada sisi utara kawasan ini berhubungan dengan aktivitas di kawasan Pelabuhan Sunda Kelapa. Pada sisi selatan kawasan Oud Batavia berhubungan dengan kawasan Glodok, Pinangisia, Pekojan, Pecinan dan kawasan Peremajaan.

Kawasan Kota Tua Jakarta, khususnya di Jalan Tol Pelabuhan merupakan jalan yang menjadi akses ke arah barat untuk menuju ke Cengkareng (bandara) dan menjadi akses ke arah timur menuju ke Ancol dan Pelabuhan Tanjung Priok. Pada bagian selatan, Jalan Mangga dua merupakan akses ke arah timur menuju Pasar Baru dan Kemayoran, sedangkan ke arah barat melewati Jalan Pasar Pagi merupakan akses menuju Kawasan Asemka.



JUDUL THESIS

POTENSI PENGEMBANGAN
KAWASAN OUD
BATAVIA JAKARTA
PENELITI

Theresia Budi Joyanti

JUDUL GAMBAR

BANGUNAN
BERSEJARAH DI
KAWASAN OUD BATAVIA

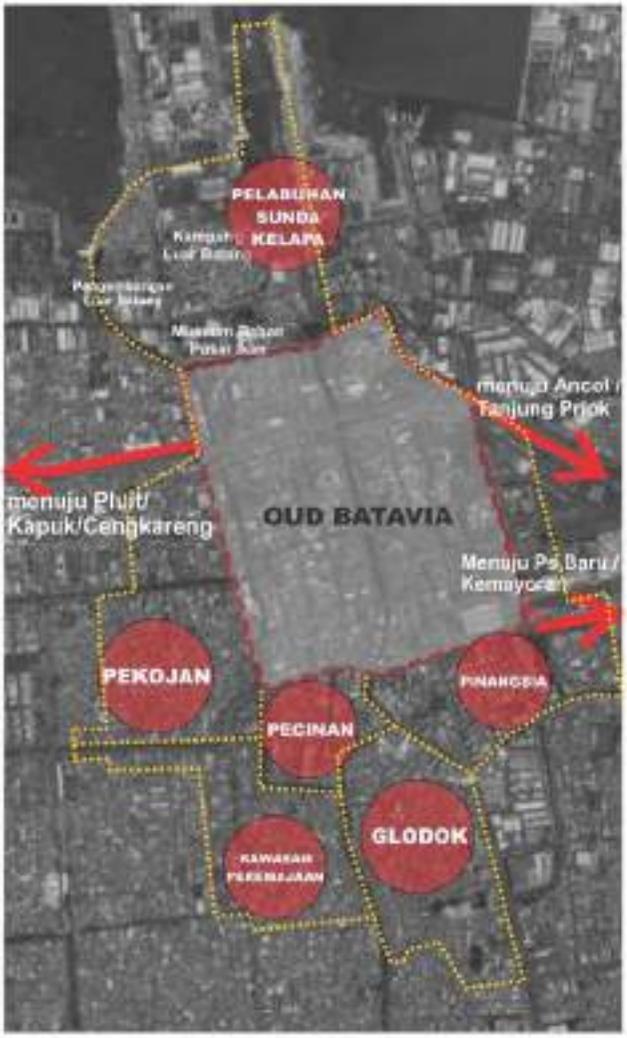
KETERANGAN

- Batas Kawasan Cagar Budaya Kota Tua (SK Gubernur Jakarta No. 34/Slu/2005, 640 Ha)
- Batas Kawasan (Kawasan Oud Batavia)
- Jalan Protokol
- Jalan Kolektor
- Jalan Lokal
- Arah Sirkulasi

KEYMAP



| KODE GAMBAR | HALAMAN |
|-------------|---------|
| 5.24 | 126 |



Ditinjau dari letaknya yang berada dekat dengan Pelabuhan Sunda Kelapa dan Stasiun Kota; Kawasan Oud Batavia ini menjadi salah satu area yang potensial sebagai tujuan perjalanan. Keberadaannya selain dipengaruhi oleh kawasan sekitarnya juga sangat dipengaruhi oleh beban sirkulasi pada jalan arteri yaitu Jalan Tol Pelabuhan serta Jalan Kolektor yaitu Jalan Pasar Pagi-Jalan Mangga Dua



1. Pelabuhan Sunda Kelapa = pelabuhan bernilai sejarah tinggi pelayanan jasanya hanya untuk kapal antar pulau
2. Glodok = pusat penjualan barang elektronik
3. Pekojan = kampung Arab
4. Pinangisia = pusat penjualan keperluan bangunan
5. Pecinan = kampung berasitektur cina
6. Kawasan Peremajaan = kawasan pemukiman padat



5.2.1.3. Solid Void Kawasan

Kawasan Oud Batavia sejak awal pembangunan di tahun 1619 sampai dengan tahun 1809 dikembangkan dan difungsikan sebagai pusat berbagai kegiatan kolonisasi Belanda di Indonesia. Perkembangan dan perubahan penggunaan lahan pada kawasan Oud Batavia ini secara signifikan terjadi pada tahun 1970 - 1980 an. Kemudian setelah tahun 1809 kawasan tersebut telah difungsikan sebagai pusat perdagangan dan pelayaran. bangunan-bangunan di kawasan tersebut umumnya difungsikan sebagai kantor dagang; bank dagang, kantor ekspedisi dan sejenisnya. Sejak Gubernur Ali Sadikin mengembangkan kawasan segitiga emas sebagai pusat bisnis baru bagi Jakarta dan menentukan Kawasan Kota sebagai objek konservasi, Kawasan Kota khususnya Oud Batavia mengalami ketidakjelasan pemanfaatan lahan. Tidak adanya spesifikasi arahan peruntukan yang sesuai dengan beragam keistimewaan Kawasan Oud Batavia telah menyebabkan kawasan tersebut kehilangan karakter fungsionalnya. Peruntukan Kawasan Oud Batavia dan sekitarnya secara umum dikelompokkan pada beberapa kegiatan yaitu permukiman, perkantoran, fungsi pemerintahan, fasilitas umum, industri dan pergudangan serta bangunan kosong.

Perkembangan pada sisi Selatan dikarenakan adanya area rekreasi Taman Fatahillah serta pusat moda transportasi Kawasan Kota. Keadaan jalan yang cenderung ramai, semakin bertambah padat dengan munculnya para pedagang PKL dan area parkir liar. Perkembangan pada sisi Utara, dipengaruhi oleh munculnya pendirian bangunan kumuh oleh para imigran dari luar kawasan Kota di sekitar pinggir Kali Semut dan Kali Jelangkeng serta dibawah jalan Tol.

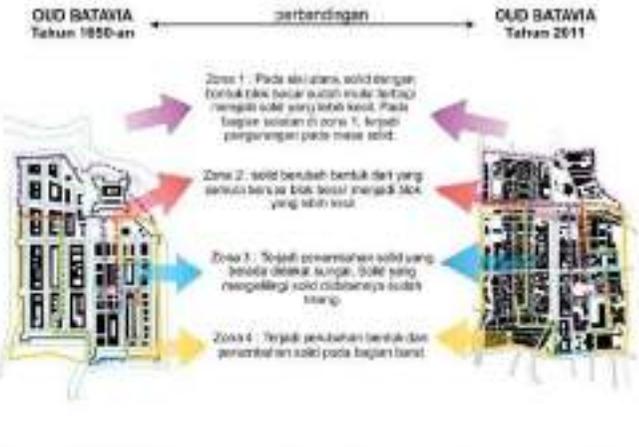
SOLID VOID

TRANCIK (1989:95):

- Ruang privat merupakan bentuk awal untuk meningkatkan nilai tanah yang diperlukan, untuk mengoptimalkan bentuk-bentuk dan pola-pola dari tata ruang perkotaan (urban fabric) serta pemertanian/pemertanian lahan-lahan ruang.
- Analisis linkage adalah malar yang baik untuk meningkatkan dan meningkatkan hubungan-hubungan dan gerakan-gerakan sebuah tata ruang perkotaan / urban fabric (Zahnd, 1989:75). Dari sini dapat dilihat seberapa besar pengaruh perencanaan terhadap keberagaman ruang terbuka public dikawasan tersebut. Hal ini terkait faktor percepatan, kualitas jalan, kondisi jalan dan intensitas pengguna jalan.



PENEMUAN



TEORI dan DATA TERKAIT

Dilihat dari aspek jalannya :

Jalan di Indonesia berdasarkan tingkat fungsi jalannya dapat dibagi menjadi (Djaja, C.K, DPU,1998), yaitu:

Jalan Arteri yaitu jalan yang melayani angkutan umum dengan ciri-ciri pejalan kaki jelek, kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah alirang masuk (berupa jalan kolektor) dibatasi secara efektif.

Jalan kolektor yaitu jalan yang melayani angkutan umum pengumpul/pembagian dengan ciri-ciri pejalan jelek sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi.

Jalan lokal yaitu jalan yang melayani angkutan setempat, dengan ciri-ciri pejalan jelek kecil, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk yang tidak dibatasi.

Jalan penghubung lingkungan perumahan, jalan penghubung yaitu cabang jalan yang menghubungkan tempat tinggal terdistribusi dengan tempat aktivitas lainnya.

Jalan penghubung lingkungan perumahan II (jembatan, kolektor)

Kulim penghubung lingkungan perumahan III (jalan adaptif), yaitu jalan dengan kapasitas terencana pada umumnya.

Menurut Aberly & Palladio (dalam buku handbook MK dalam perkuliahan, 2000) dibagi menjadi 2 kategori, yaitu:

- jalan yang melintas didalam kota
- jalan yang menghubungkan antar kota

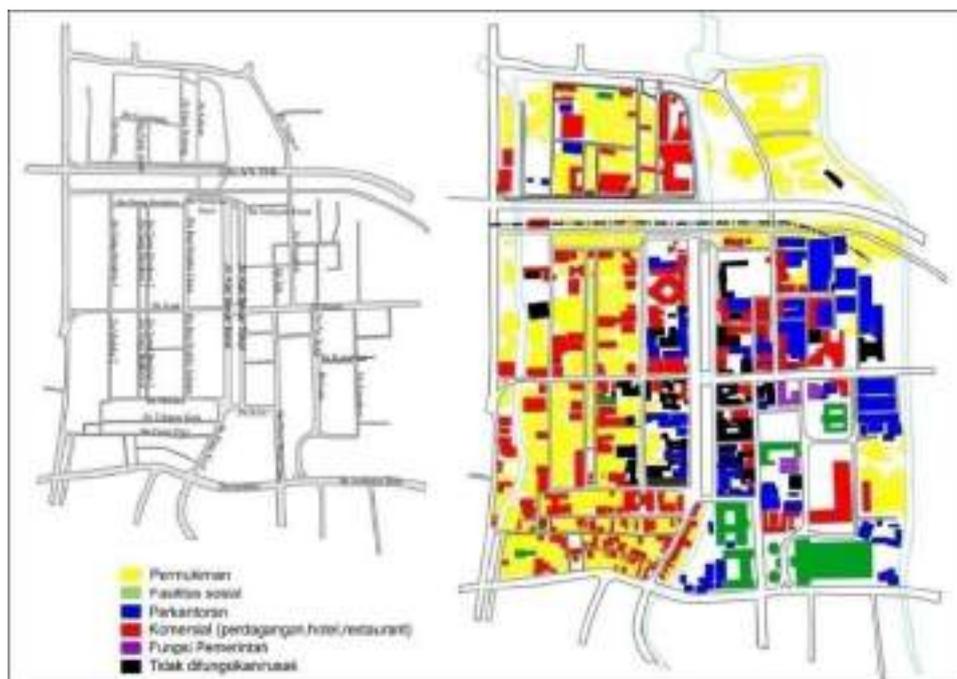
PEMBAHASAN

Jika dilihat dari perkembangan jalan, jalan pada Kawasan Old Batavia ini merupakan jalan lokal yang mempunyai hubungan dengan jalan kolektor dan jalan protokol serta menjadi jalan penghubung lingkungan permukiman dengan jalan lokal lainnya.

Perlu diklikas perubahan bentuk solid void kawasan kedepannya karena ada kemungkinan besar terjadi pemertanian bangunan di zona 4 dan pengendalian revitalisasi bangunan lama sehingga tidak menjadi berkecukungan.

5.2.1.4. Tinjauan Tata Guna Lahan Kawasan Kota Tua Jakarta

Kota Tua Jakarta jika dilihat dari kesejarahannya pada jaman Kolonial (tahun 1600-1800an) merupakan area yang didominasi dengan pemukiman, peribadatan dan kantor-kantor dagang atau pemerintahan. Jika dibandingkan dengan sekarang (tahun 2012), dapat dilihat pada gambar 5.4, telah terjadi banyak perubahan. Fungsi lahan sebagai hunian telah berubah menjadi area komersil atau perkantoran dan jasa. Sedangkan yang semula digunakan sebagai tempat peribadatan atau kantor pemerintahan, sekarang ini sudah difungsikan sebagai museum. Gambar 5.5 berikut adalah tata guna lahan Kawasan Kota Tua pada saat sekarang (tahun 2012).



Gambar 5.26. Tata Guna Lahan Kawasan Kota Tua Jakarta

Penggunaan lahan pada Kawasan Kota Tua Jakarta dibedakan menjadi 5 macam, yaitu Permukiman(diberi simbol F1), fasilitas sosial (diberi simbol F2), perkantoran (diberi simbol F3), Karya pemerintah (diberi simbol F4) dan komersial (diberi simbol F5).berikut ini adalah keterangan penggunaan lahan pada masing-masing fungsinya:

1. Permukiman (F1)

Fungsi lahan sebagai permukiman merupakan salah satu yang dominan di Kawasan Kota Tua Jakarta. Kompleks hunian yang ada di Kawasan Kota Tua Jakarta sebagian besar terletak di Zona 3 yaitu di Timur Kali Jelangkeng, disekitar Jalan Tiang Bendera 1 s/d 4 dan Jalan Roa Malaka. Pada zona 4, fungsi permukiman berada di bagian barat Selatan Kali Pakin tepatnya di sekitar jalan Kambung, Jalan Petak Asem dan di bawah Jalan Tol.

Perbedaan karakteristik bentuk hunian pada kawasan Kota Tua Jakarta ini nampak kontras pada zona 3 dan 4. Pada zona 3, hunian memiliki bentuk yang dominan dengan arsitektur indische dan arsitektur modern, sangat tertata bentuknya dan dilengkapi dengan fasilitas dan utilitas yang lengkap. Berbeda pada Zona 4 yang merupakan permukiman warga ekonomi rendah yang cenderung kurang tertata, sangat padat dan terkesan kumuh.

2. Fasilitas Sosial (F2)

Fungsi lahan sebagai fasilitas sosial yang dimaksud disini adalah Museum (Museum BI, Museum Bank Mandiri, Museum Seni Rupa dan Keramik, Museum Wayang) yang terletak pada zona 1 dan 2. Bangunan dengan fungsi umum lainnya seperti Stasiun Kereta Api Kota, Terminal Bis Kota, Halte Transjakarta Kota juga tersebar pada Zona 1 dan zona 2.

3. Perkantoran dan Jasa (F3)

Fungsi lahan untuk perkantoran diantaranya adalah Kantor Toshiba, kantor ekspedisi; sedangkan Fungsi jasa untuk Jasa diantaranya adalah (Bank Mandiri, Bank BNI). Pada kawasan Kota Tua, fungsi perkantoran dan Jasa merupakan kegiatan yang bersifat profit dan bukan milik pemerintah. Dominasi bangunan dengan fungsi perkantoran dan Jasa berada pada Zona 2, tepatnya berada pada Jalan Kali Besar Timur dan Jalan Kali besar Barat

4. Pemerintahan (F4)

Fungsi lahan untuk kegiatan yang dimiliki pemerintah baik berupa perkantoran ataupun jasa diantaranya adalah Kantor UPT Kota Tua, Kantor Polisi, Kantor Pos, dll. Fungsi ini terletak tersebar pada zona 1, tepatnya disekitar taman fatahillah.

5. Komersial (F5)

Fungsi lahan sebagai area perdagangan yang merupakan ruko-ruko maupun kantor distribusi suatu produk barang terletak di zona 3 bagian barat yaitu disekitar Jalan Pintu Kecil, Jalan Pasar Pagi, Jalan Petak Baru; serta terletak di zona 3 bagian timur di Jalan Cengkeh. Selain itu untuk fungsi komersial seperti cafe, restoran atau Hotel terletak tersebar di zona 2 dan zona 1; seperti di Jalan Kali Besar Barat, Jalan Kali Besar Timur, Jalan Kunir.

5.2.1.5. Aktivitas pada Kawasan Kota Tua Jakarta

Aktivitas yang terjadi pada kawasan Kota Tua Jakarta juga dipengaruhi oleh variasi fungsi lahan yang ada di kawasan sekitar. Beberapa aktivitas kawasan dapat dikelompokkan menjadi aktivitas pemukiman, perkantoran dan jasa baik profit maupun pemerintahan, perdagangan, dan aktivitas rekreasi. Pada Kawasan Kota Tua Jakarta, terdapat beberapa hal yang mempengaruhi aktivitas pada kawasan ini, yaitu dalam hubungannya dengan kawasan disekitarnya. Pada gambar 5.6, terlihat adanya perbedaan faktor pengaruh aktivitas pada area utara, selatan, tengah, timur dan barat.

Faktor komersil menjadi hal yang dominan dalam mempengaruhi aktifitas perdagangan di zona 3 disekitar Jalan Pintu Kecil, Jalan Pasar Pagi, Jalan Petak Baru, hal ini dipengaruhi dengan adanya ruko-ruko maupun toko-toko. Faktor komersial lainnya yang mempengaruhi aktifitas rekreasi berada pada zona 1 dan zona 2, disekitar taman Fatahillah dan sepanjang Kali Besar ; hal ini dipengaruhi karena adanya beberapa kafe, restaurant dan hotel/penginapan.

Aktivitas perkantoran dipengaruhi adanya bangunan yang difungsikan sebagai perkantoran dan pelayanan jasa baik bersifat profit maupun non profit (pemerintahan). Aktifitas ini terpusat di zona 2 disepanjang Kali Besar baik sisi Timur maupun Barat, selain itu beberapa diantaranya tersebar di zona satu disekitar Taman Fatahillah.

Berdasar penelitian dilapangan, ada beberapa aktivitas yang dapat menjadi penggerak kawasan antara lain aktifitas di sekitar Taman Fatahillah, Kali Besar, Taman Beos (depan Stasiun Kota) dan aktivitas disekitar jalan Pintu Kecil. Bila dikaji berdasarkan waktu, aktivitas di kawasan Kota Tua Jakarta secara temporal terbagi menjadi dua aktivitas yaitu aktivitas pagi-sore hari dan aktivitas malam.

| WAKTU AKTIVITAS | JENIS AKTIVITAS | SEBARAN LOKASI AKTIVITAS |
|---------------------|-------------------------------------|---|
| Pagi s/d Sore Hari | 1. Perkantoran | Jalan Kali Besar Timur dan Barat Jalan Pintu Besar Utara Jalan Lada |
| | 2. Komersial (perdagangan dan jasa) | Jalan Pasar Pagi, Jalan Kunir Jalan Pintu Kecil 1 dan 2 Jalan Kali Besar Timur dan Barat |
| | 3. Rekreasi | Jalan Pintu Besar Utara Jalan Kali Besar Timur dan Barat Jalan Kunir, Jalan Kemukus Jalan Lada, Jalan Pos Kelapa |
| | 4. PKL | Jalan Pintu Besar Utara Jalan Kali Besar Timur dan Barat Jalan Kemukus Taman Fatahillah |
| Sore s/d Malam Hari | 1. Komersial (perdagangan dan jasa) | Jalan Kali Besar Timur dan Barat Jalan Kunir |
| | 2. Rekreasi | Jalan Pintu Besar Utara Jalan Kali Besar Timur dan Barat Jalan Kunir, Jalan Kemukus Jalan Lada, Jalan Pos Kelapa |
| | 3. PKL | Jalan Pintu Besar Utara Jalan Kali Besar Timur dan Barat Taman Fatahillah |

Tabel 5.1. Aktivitas Kawasan Kota Tua Jakarta

5.2.1.6. Jaringan jalan, Transportasi dan Sirkulasi Kawasan

Sistem jaringan jalan pada Kawasan Kota Tua Jakarta adalah sistem jaringan jalan sekunder dimana peranannya adalah untuk pergerakan aktifitas baik perkantoran, rekreasi, maupun perdagangan dan jasa untuk masyarakat di

dalam kawasan Kota Jakarta pada umumnya. Sedangkan secara fungsinya, jalan-jalan yang berada di Kawasan Kota Tua Jakarta terbagi menjadi dua fungsi, yaitu:

1. Jalan Kolektor, yaitu Jalan Kunir, Jalan Kali Besar Timur dan Barat, Jalan Pintu Besar Utara, Jalan Pintu Kecil, Jalan Bank, Jalan Lada, Jalan Kopi
2. Jalan Lokal, yaitu di Jalan Tiang Bendera, Jalan Roa Malaka, Jalan Semurt, Jalan Kembang, Jalan Petak asem, Jalan Kakap, Jalan Tongkol, Jalan Cengkeh, Jalan Teh, Jalan Telpon Kota, Jalan Pasar Pagi, Jalan Pintu Kecil, Jalan Petak Baru.

Karena letaknya yang strategis dan dekat dengan pusat kota, Kawasan Kota Tua Jakarta ini mudah diakses dari mana saja. Pergerakan yang ada di Kawasan Kota Tua Jakarta merupakan pergerakan sebagai akibat dari kedekatannya dengan dengan Stasiun Kota, Pelabuhan Sunda Kelapa, Halte TransJakarta dan Terminal Bis KOTA.

Terdapat hubungan yang kuat antara Kawasan Kota Tua Jakarta dengan kawasan lainnya yang terletak di sebelah utara (Kawasan Museum Bahari dan Kawasan Pelabuhan Sunda Kelapa) dengan Jalan Tongkol, Jalan Ikan Kuning dan Jalan Kakap. Hal ini dikarenakan jalan tersebut merupakan jalur penghubung yang bisa dipakai oleh para pengendara kendaraan bermotor dan angkutan umum jenis mikrolet dalam melakukan pergerakan dari kawasan Kota Tua dan sekitarnya di bagian Selatan ke bagian Utara. Pada Bagian Selatan, keterhubungan dengan kawasan di luar kawasan inti dihubungkan oleh Jalan Pintu Kecil dan Jalan Pintu Besar Selatan. Untuk bagian Timur dihubungkan oleh Jalan Kunir dan pada bagian barat oleh Jalan Kopi. Jalan Kali besar Barat pada zona 2 berperan sebagai node kawasan untuk merubah pola pergerakan pengguna jalan khususnya kendaraan bermotor.



Gambar 5.27. Pola Kepadatan Sirkulasi Pengguna Jalan di Kawasan Oud Batavia

5.2.1.7. Ruang Parkir

Permasalahan utama Kawasan Kota terkait parkir terletak pada keberadaan parkir on street. Selain parkir pada badan jalan; parkir pada pedestrian way juga dikategorikan sebagai parkir on street. Hasil observasi menunjukkan secara keseluruhan ruang, ketersediaan ruang parkir yang terdapat pada Kawasan Kota Tua bersifat *onstreet* (berada di pinggiran-pinggiran jalan). Hal tersebut disebabkan karena masing-masing bangunan yang ada di Kawasan Kota Tua Jakarta memiliki luasan lahan dengan setback yang berbatasan langsung dengan badan jalan (GSB=0). Disamping itu, kondisi lebar jalan yang cukup lebar dan intensitas arus kendaraan yang searah memungkinkan adanya ruang parkir di pinggir jalan. Jika dilihat dalam skala kawasan, potensi ketersediaan ruang parkir terletak di sebelah utara kawasan, yaitu dibawah jalan tol dan di dekat dengan terminal bis "Kota".



Gambar 5.28. Eksisting tempat parkir kendaraan di Kawasan Oud Batavia

5.2.1.8. Ruang Terbuka dan Penghijauan

Ruang terbuka hijau pada kawasan Kota Tua Jakarta dapat dibedakan menjadi dua bentuk yaitu *square* dan *linier*. Ruang terbuka hijau dengan bentuk *square* yang ada dikawasan taman kota atau taman gedung. Sedangkan ruang terbuka hijau bentuk linier berupa jalur hijau di sepanjang pedestrian atau badan jalan dan badan sungai. Untuk tata hijau, di kawasan tersebut terdapat keseluruhan jenis bentuk tanaman, yaitu tanaman dalam pot, semak, bentuk kanopi, kerucut dan juga palem. Penggunaan tanaman bunga dan peneduh yang menjadi ciri khas pada kawasan Kota Tua jaman kolonial, jika dilihat pada situasi sekarang sudah banyak perubahan. Vegetasi banyak berkurang dan variasi dengan tanaman bunga hanya terlihat pada spot tertentu, di sekitar Taman Fatahillah.. Pada gambar 5.12 dapat dilihat mengenai sebaran ruang terbuka hijau dan vegetasi yang ada pada kawasan Kota Tua Jakarta dapat dilihat pula pada gambar 5.13



Gambar 5.29. Eksisting Ruang Terbuka hijau Kawasan Oud Batavia



Gambar 5.30. Eksisting penghijauan Kawasan Oud Batavia

Permasalahan yang terjadi antara lain keberadaan bangunan baru dengan desain dan ketinggian yang merusak pembentukan kesan meruang dari RTH, serta kurang optimalnya fungsi lahan hijau terkait pengendalian iklim, khususnya kontrol sinar matahari

5.2.1.9. Pedagang Kaki Lima

Pada kawasan Delta Sunda Kelapa (sebelah utara Oud Batavia) tersedia lahan yang disediakan untuk PKL semi dan non permanen, yaitu didalam area Pasar Ikan, sepanjang dinding Museum Bahari (sisi barat dari koridor Jalan Pasar Ikan). Pada kawasan Muara Sungai Ciliwung atau Galangan Benteng tidak terdapat lahan yang secara khusus diperuntukan bagi lokasi PKL. Pada kawasan Kali Besar, PKL semi dan non permanen diijinkan beroperasi di area belakang terminal angkutan kota (Jl. Kali Besar Timur), akan tetapi dengan luasan yang terbatas. Sebelah barat Bank BNI merupakan lokasi khusus yang telah disepakati sebagai area PKL permanen. Tidak berbeda dengan

kawasan Muara Sungai Ciliwung, hingga saat ini di kawasan Plaza Taman Stasiun Kota dan Taman Fatahillah belum terdapat area yang khusus diperuntukan bagi PKL semi maupun non permanen untuk beroperasi. Jika dikaitkan dengan perkembangan vitalitas kawasan, keberadaan PKL di Kawasan Oud Batavia relatif mengganggu kenyamanan dan ketertiban kawasan.



Gambar 5.31. Eksisting persebaran PKL Kawasan Oud Batavia

5.2.1.10. Sarana Prasarana

Prasarana drainase yang terdapat di Kawasan Kota Tua antara lain Kali Besar, Kali Opak, Kali Ciliwung, Kali Jelangkeng, saluran di sisi kanan-kiri seluruh koridor jalan, dan pintu air. Permasalahan yang terjadi pada sarana prasarana drainase di Kawasan KotaTua adalah tingginya tingkat endapan; kerusakan pada fisik saluran; dan ketidaksesuaian elevasi jaringan drainase terhadap peil tanah dan peil air. Hal ini berdampak pada terjadinya genangan banjir di sebagian wilayah, baik dari air laut pasang maupun dari air sungai.

Kawasan Kota Tua telah terlayani jaringan air bersih PDAM, dan di beberapa koridor telah pula terlayani oleh hidrant. Untuk keperluan sanitasi, masing-masing bangunan umumnya telah dilengkapi oleh *septictank*, dan di beberapa koridor terdapat MCK dan *septictank* komunal. Permasalahan sanitasi terletak pada belum diterapkannya sistem *sewerage* (perpipaan tertutup) dan pengolahan *off site*, serta persebaran MCK umum yang tidak merata. Sarana prasarana persampahan yang terdapat di Kawasan KotaTua sebatas kontainer sampah dan pasukan kuning. Permasalahan persampahan terletak pada tidak adanya unit incenerator serta pemisahan kontainer antar jenis sampah.

Untuk keperluan energi, seluruh kawasan telah terlayani jaringan listrik dari PLN. Sementara untuk kebutuhan energi berupa gas LPG, guna lahan di wilayah penelitian tidak menuntut pemenuhan kebutuhan energi gas secara signifikan. Kawasan Kota Tua telah pula terlayani oleh jaringan telekomunikasi berupa sistem kabel dan gelombang mikro, di masing-masing koridor sampel kawasan juga telah dilengkapi dengan unit telepon umum atau wartel.

5.2.2. Pembahasan

5.2.2.1. Mengenai Kajian Aksesibilitas, Attraktivitas dan Amenitas pada

Kawasan Kota Tua Jakarta

Konsep vitalitas merupakan salah satu prinsip yang diperlukan sebagai dasar arahan perencanaan sebuah kawasan, terutama apabila kawasan tersebut mempunyai nilai sejarah dan budaya yang penting dalam tatanan ruang kotanya. Perencanaan kawasan yang didasarkan pada konsep vitalitas tidak lepas dari pengaruh kualitas lingkungan yang ada pada kawasan tersebut dan keterkaitannya dengan faktor penggaruh penggunaan ruang kotanya. Kawasan kota akan tetap hidup dan vital apabila kawasan tersebut memiliki mekanisme pemeliharaan dan kontrol yang kontinyu terhadap kualitas lingkungan dan penggunaan ruang pada kawasan kotanya.

Potensi fisik seperti yang sudah dipaparkan diatas merupakan potensi-potensi baik fisik maupun non fisik yang ada dalam Kawasan Kota Tua Jakarta. Pada penelitian ini potensi-potensi yang pada Kawasan Kota Tua Jakarta dikaji berdasarkan pengaruh kualitas lingkungan dan faktor penggunaan ruang perkotaan menurut Hoyt (aksesibilitas, attraktivitas, dan amenitas yang ada pada kawasan) yang sudah dikaji pada Bab3. Berikut ini adalah analisis mengenai aksesibilitas, attraktivitas dan amenitas yang ada pada keempat zona pada Kawasan Kota Tua Jakarta sebagai *entry point*-nya:

1. AKSESIBILITAS

Ada dua hal yang akan dikaji mengenai aksesibilitas kawasan yang terdapat Kota Tua Jakarta, yaitu bagaimana aspek kedekatan dan keterhubungannya dengan kawasan disekitarnya. Faktor kedekatan meliputi bagaimana keterkaitan jalan pada kawasan Oud Batavia dengan jalan-jalan di kawasan sekitarnya dan kualitas jalan yang ada pada kawasan. Sedangkan faktor keterhubungan meliputi bagaimana keterkaitan jalan pada kawasan Oud

Batavia tersebut terhadap anchor, pengaruh aktivitas di sekitar, kemudahan dalam parkir, aktivitas PKL dan hubungannya dengan aktivitas yang dominan pada kawasan Oud Batavia.

Pembahasan mengenai aksesibilitas ini kemudian juga dibahas tentang bagaimana kualitas lingkungan yang membentuknya. Dalam pembahasan mengenai kualitas lingkungan ini, aksesibilitas mempunyai keterhubungan yang kuat dengan amenities yang harus ada pada kawasan. Menurut teori yang di dapat, aksesibilitas (dalam hubungannya dengan amenities pada kawasan) yang baik mencakup hal – hal seperti diberikut ini;

| ACCESSIBILITY (pencapaian) | | Tipe Jalan | Pengguna Jalan | Dominasi Fungsi Lahan | Dimensi Jalan | Keterkaitan dengan Jalan dalam Kawasan | |
|----------------------------|-------------------------|---|---|--|---|--|---|
| kedekatan | | dari (Jalan ke Selatan) Taman Fatahillah Jln. Cengkeh Jln. Kal. Besar Timur Jln. Kal. Besar Barat | Jln. Cengkeh - main street Taman Fatahillah - Open public space | - pejalan kaki - sepeda - kendaraan bermotor - angkutan umum Khusus pada Taman Fatahillah: - pejalan kaki - sepeda | - perkantoran & jasa - fasilitas sosial - komersial | Jalan Utama +/- 15m Pedestrian +/- 3m | dekat dengan: - Jln. Kal. Besar Timur (zona 2) - Jln. Tongkol (zona 4) |
| | rute pejalan kaki | ● ● ● ● | | | | | |
| | rute sepeda | ● ● ● ● | | | | | |
| | rute kendaraan bermotor | ● ● ● ● | | | | | |
| | rute angkutan umum | ● ● ● ● | Jln. Kal. Besar Barat dan Timur - main street | - pejalan kaki - sepeda - kendaraan bermotor - angkutan umum | - perkantoran & jasa - komersial | Jalan Utama +/- 15m Pedestrian +/- 8m | dekat dengan: - Jln. Kuning (zona 1) - Jln. Pintu Kacil (zona 3) - Jln. Kakak&Ekar Kuning (zona 4) |
| | KETERANGAN | ● sangat dekat ● sedang ● jauh | Taman Fatahillah Jln. Cengkeh Jln. Kal. Besar Timur Jln. Kal. Besar Barat dari Selatan ke Utara | | | | |

Gambar 5.32. Faktor Aksesibilitas-Kedekatan Kawasan Oud Batavia



MAGISTER DESAIN KAWASAN
SINAIAN
UNIVERSITAS GADJAH MADA
YOGYAKARTA
2012

JUDUL THESIS

POTENSI
PENGEMBANGAN
KAWASAN OLID BATAVIA
JAKARTA

PENELITI

Theresia Budi Jayanti

JUDUL GAMBAR

AKSESIBILITAS
dan AMENITAS

KETERANGAN

- Permukiman
- Fasilitas sosial
- Perkantoran
- Komersial (perdagangan, hotel, restaurant)
- Fungsi Pemerintah
- Titik ditunjukkan rusak

KEYMAP



KODE GAMBAR HALAMAN

5-33 144

AKSESIBILITAS dan AMENITAS JALAN CENGKEH

arah pergerakan satu arah, sirkulasi mobil tidak aman, karena tidak ada perbedaan yang tegas antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan bermotor



Letak zona 1 terhadap Kota Tua Jakarta



KETERKAITAN DENGAN TEORI

Faktor-faktor penentu setting street furniture pada kawasan komersial :
Menurut Ashihara (1983,79), jarak pedestrian untuk pejalan kaki kurang lebih 300m, merupakan jarak yang cukup mudah dicapai dan menyenangkan, pada jarak kurang lebih 450m dan orang masih dapat mencapai jika suasana nyaman, melebihi jarak tersebut di luar skala pejalan kaki.

Keputusan PU no 468/KPTS/1998, jalur pedestrian harus mengutamakan aksesibilitas tidak hanya terhadap pejalan kaki tetapi juga terhadap penyandang cacat, baik menggunakan kursi roda maupun tuna netra. Hal yang harus diperhatikan adalah rasa aman, nyaman, tidak terbalang adanya jalur pemandu yang memberikan panduan arah atau tempat tertentu bagi pejalan kaki dan penyandang cacat. ukuran pedestrian minimum 120cm untuk jalur searah dan 160cm untuk jalur 2 arah.

Menurut Kostof (1999,211) ketinggian jalur pedestrian 18m (sekitar 46cm) diatas permukaan jalan kendaraan dengan pertimbangan :
• secara simbolis pejalan kaki akan merasa lebih penting dan aman apabila kendaraan berada dibawah area aktivitas pejalan kaki
• mobil dapat merajuk ketinggian 15 cm dengan mudah, maka tinggi trotoar jalur pedestrian harus lebih besar daripada radius ban mobil 10-15inci / sekitar 26-38cm)

Menurut Lorch (1993), pergerakan pejalan kaki (pengguna) digerakkan oleh moda transportasi, biasanya dimulai dari tempat pemberhentian transportasi umum dan lokasi parkir.

ANALISIS DI LAPANGAN

• Kondisi yang ada pada zona 1 ini tidak bermasalah pada pengguna jalan yang menggunakan bus transjakarta, karena lokasinya yang dekat.
• Perlu adanya penataan streetfurniture atau fasilitas yang nyaman pada pejalan kaki dari Selatan ke Utara, sekitar 200m

• Tidak terdapat pembada jalan bagi penyandang cacat (tidak aksesibel bagi penyandang cacat) -- perlu desain yang aman dan mudah bagi penyandang cacat.
• Tidak terdapat jalur pedestrian secara khusus, tetapi ada jalur disebelah kanan dan kiri jalan nya selebar 1,5-2,5cm yang bisa difungsikan sebagai jalur pedestrian

• Jika dilihat dari standart yang ada, jalur untuk pejalan khaki pada Jalan Cengkkeh ini kurang aman bagi pejalan khaki,karena tidak terdapat perbedaan ketinggian dan penggunaan material yang jelas.

• Pengal jalan ini sangat potensial jika dilihat dari kemudahan aksesibilitasnya karena merupakan salah satu jalan utama kawasan



Zona ini dekat dengan area kantong parkir yang cukup luas, yaitu berada di sebelah barat Jl. cengkkeh. Zona ini juga mempunyai kedekatan dengan moda transportasi Bus Transjakarta dan Stasiun Kota yang terletak di sebelah selatan zona 1.
Jarak yang ditempuh pengguna jalan dari Stasiun Bus maupun stasiun Kota menuju ke zona 1 sekitar 300m (masih termasuk dalam jarak nyaman pejalan kaki, max:500m)

- perlu masuk kawasan penelitian kota tua kawasan pagar kerucut Kota Tua
- batas kawasan penelitian Olid Batavia (kawasan Kota Tua)

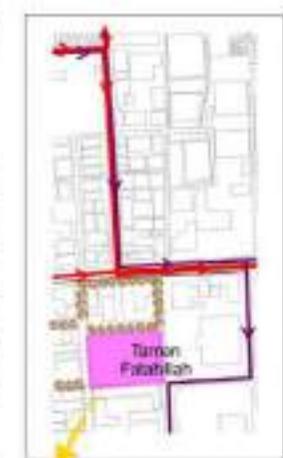


Banyak sumber menyebut bahwa Gerbang Amsterdam dulunya terletak di jalan Cengkkeh, yang dibongkar sekitar tahun 1950-an karena dianggap mengganggu lalu lintas. Hal ini dapat dilihat dari foto yang ada bahwa gerbang tersebut membelakangi jalan kereta api dan menghadap gedung Museum Jakarta Fatahillah. Daerah yang digaris merah kemungkinan letak gerbang Amsterdam tersebut.



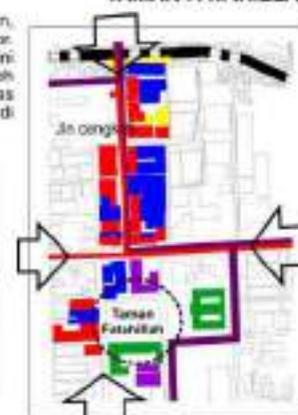
Dari balik arah belakang gerbang Amsterdam tampak bangunan Stadhuysplein / Museum Fatahillah

| KETERKAITAN DENGAN TEORI | ANALISIS DI LAPANGAN |
|---|---|
| Uutermann (1984), menyebutkan bahwa kecepatan berjalan memungkinkan suatu jalur tidak terasa padat apabila arus pejalan kaki dilakukan oleh 3-4 manusia/menit/m; sedangkan dibawah 1-2 manusia/menit/m akan terasa sepi. Kepadatan akan mulai terasa pada arus 13 manusia/menit/m. | Pada siang hari arus pejalan kaki cenderung padat pada waktu jam padat kantor atau sekolah, sedangkan malam hari pusat pejalan kaki berada di area Taman Fatahillah. Digunakannya jalur pejalan sebagai tempat parkir selain mengurangi kenyamanan juga memacu rawannya kecelakaan. |
| Menurut Leach (1993), pada kawasan perdagangan yang terdapat ruang pejalan melingkupi pertokoan, ruang pejalan tersebut merupakan salah satu penentu keberhasilan pertokoan tersebut. | Area komersil temporal yang diciptakan PKL di sekitar Taman Fatahillah, fungsinya tidak memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki, sedangkan ruang pejalan tidak mempunyai atrikhasi. |
| Menurut Kepmen PU No.486/KPTS/1998, pencabutan di jalur pejalan berkisar antara 50-150km tergantung pada intensitas pemakaian, tingkat bahaya dan kebutuhan keamanan. | Walaupun tidak diadakan pengikatan mengenai besaran pencabutan, tetapi pada area ini, pencabutan relatif terang, kejelasan mulai terasa ketika memasuki ruang jalan diantara bangunan. |
| Menurut Whyte (1980), ruang jalan di ujung pedestrian yang berpotongan dengan jalan lain (heavy pedestrian flow), memiliki kecenderungan digunakan untuk berbagai kegiatan. Hal ini dilindungi oleh keberadaan penjual eceran (retailing), toko (store), etalase/show windows), kebaradaan tanda-tanda (sign) serta penjual makanan (food), di ruang dan di sisi jalan yang menarik perhatian pejalan kaki (pengguna) | Pada zona 1 khususnya Taman Fatahillah, kecenderungan kegiatan terjadi karena adanya Kompleks bangunan wisata budaya di sekeliling Taman Fatahillah; perkantoran seperti Bank maupun Kantor Pos; fasilitas wisata seperti sepeda dan foto serta adanya PKL. |
| Sims (1991) pesetujuan tanda-tanda bersifat : -informasional, tulisan yang memberitahukan jam buka-tutup, barang-barang diangan (papan reklame, tiang reklame) -direksional yang mengarahkan marka jalan, marka lain -regulationl, tanda peraturan dan tanda bahaya -ornamental, menambah indah lingkungan | Tidak terdapatnya juga tanda-tanda yang bersifat regulationl dan ornamental dan cenderung monoton, tidak ada kemenarikan visual pada tanda-tanda |
| Menurut Whyte (1980), faktor yang mendorong pejalan kaki memfaatkan jalur pedestrian untuk berbagai kepentingan statis dan dinamis adalah tatanan adanya pepohonan, PKL dan tersedianya air | Adanya betonapa pepohonan di area sekitar Taman Fatahillah serta ruang terbuka hijau di depan Museum Seni Rupa dan Keramik menciptakan ketiduhan dan kenyamanan bagi pengguna di area tersebut |
| Menurut Trancik (1986-98), dalam Zahid (1999: 70), linkage adalah alat yang dapat melihat seberapa besar pengaruh jalan-jalan tersebut terhadap keberadaan ruang terbuka publik di kawasan tersebut. Hal ini terkait faktor pencapaian, kualitas jalan, kondisi jalan, dan intensitas penggunaan jalan. | Jalan Kuning, Jalan Pintu Besar Utara dan pertemuan antara Jalan Ketambor-Jalan Lada merupakan akses untuk menuju area di sekitar Taman Fatahillah; selain itu juga merupakan penghubung dengan intensitas yang tinggi. |



AKSESIBILITAS dan AMENITAS TAMAN FATAHILLAH

Pada siang hari, area ini sering dilalui pengguna jalan, baik pejalan kaki, sepeda maupun kendaraan bermotor. Hal ini dikarenakan jalan yang ada di area ini merupakan jalan arteri sekunder yang dilingkupi oleh fasilitas komersial, pelayanan jasa dan fasilitas umum. Pada malam hari, pusat kegiatan berada di Taman Fatahillah.



Yang menggantikan spot Torsan Fatahillah adalah adanya:
 ■ Bangunan Pelayanan dan Jasa
 ■ Bangunan Komersial
 ■ Bangunan Pemerintahan
 ■ Bangunan Fasilitas Umum/Museum



MAGISTER DESAIN KAWASAN BINAAN UNIVERSITAS GADJAH MADA YOGYAKARTA 2012

JUDUL THESIS

POTENSI PENGEMBANGAN KAWASAN LUD BATAVIA JAKARTA

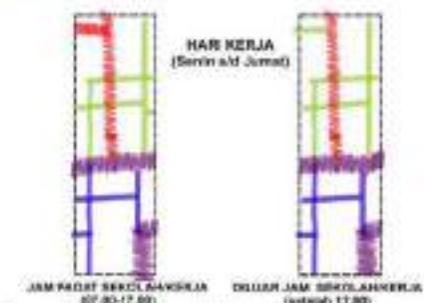
PENELITI

Theresia Budi Jayanti

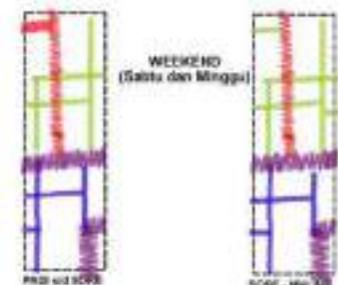
JUDUL GAMBAR

AKSESIBILITAS dan AMENITAS

KETERANGAN



Pertemuan Jln Cengkeh dan Jln Kuning ini, pada jam-jam kantor sering mengalami kemacetan yang diakibatkan adanya penggunaan ruang jalan sebagai area parkir dan pertemuan arus kendaraan yang menuju pada satu titik pertemuan yang terkadang menimbulkan beberapa kecelakaan



Pada hari-hari biasa diluar jam padat sepih atau kendor, kondisi arus lalu lintas tidak terlalu ramai, jalan digunakan sebagai area penghubung dan Ruang Lada Timur juga sepih

Kondisi ini berbeda pada malam hari, pada jam-kami, ruang jalan mengalami kemacetan akibat adanya parkir on street

KEYMAP



KODE GAMBAR HALAMAN

5.34

145

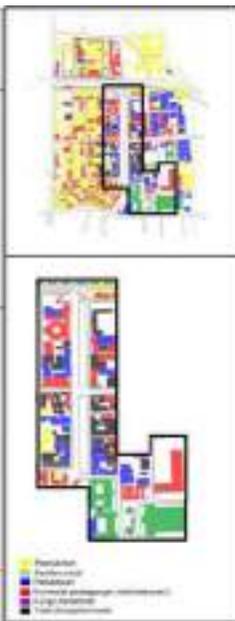
Kawasan Fatahillah merupakan simpul kawasan Kota Tua Jakarta, dan dahulu dikenal sebagai Pusat Pemerintahan VOC.

Di sekeliling Plaza / Taman Fatahillah terletak bangunan bernilai historis maupun arsitektural sangat tinggi, antara lain: Taman Fatahillah, Museum Sejarah (ex-Stadhuis), Museum Seni Rupa (ex-Raad van Justitie) sebagai bekas Civic Centre yang relatif masih utuh, Bank Bumi Daya (ex-Nationale Handelsbank).

Karakter bangunan kolonial lama mempunyai daya tarik yang dapat memberikan nilai tambah pada kawasan Taman Fatahillah.

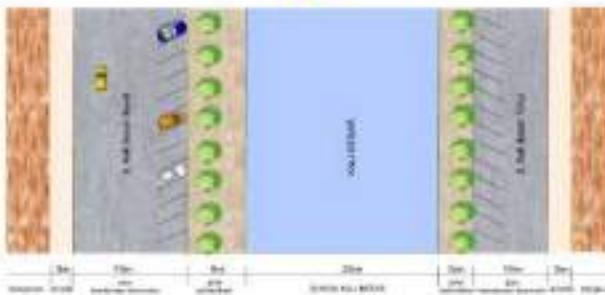


| KETERKAITAN DENGAN TEORI | ANALISIS DI LAPANGAN |
|--|---|
| <p>Faktor-faktor penentu setting street furniture pada kawasan komersial :</p> <p>Menurut Ashihara (1983,79), jarak pedestrian untuk pejalan kaki kurang lebih 300m, merupakan jarak yang cukup mudah dicapai dan menyenangkan, pada jarak kurang lebih 450m dan orang masih dapat mencapai jika suasana nyaman, melebihi jarak tersebut diluar skala pejalan kaki.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Kondisi yang ada pada zona 1 ini tidak bermasalah pada pengguna jalan yang menggunakan bis transjakarta, karena lokasinya yang dekat. • Perlu adanya penataan streetfurniture atau fasilitas yang nyaman pada pejalan kaki dari Selatan ke Utara, sekitar 200m |
| <p>Keputusan PU no.468/KPTS/1998, jalur pedestrian harus mengutamakan aksesibilitas tidak hanya terhadap pejalan kaki tetapi juga terhadap penyandang cacat, baik menggunakan kursi roda maupun tuna netra. Hal yang harus diperhatikan adalah rasa aman, nyaman, tidak terhalang adanya jalur pemanda yang memberikan panduan arah atau tempat tertentu bagi pejalan kaki dan penyandang cacat. ukuran pedestrian minimum 120cm untuk jalur searah dan 160cm untuk jalur 2 arah.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Tidak terdapat pembeda jalan bagi penyandang cacat (tidak aksesibel bagi penyandang cacat) — perlu desain yang aman dan ramah bagi penyandang cacat. • Ukuran pedestrian sudah sesuai standart, yaitu sekitar 1,8 meter, hanya saja terjadi pengalihan fungsi pedestrian oleh PKL. |
| <p>Menurut Kosof (1999,211) ketinggian jalur pedestrian 18m (sekitar 46cm) diatas permukaan jalan kendaraan dengan pertimbangan :</p> <ul style="list-style-type: none"> • secara simbolis pejalan kaki akan merasa lebih penting dan aman apabila kendaraan berada dibawah area aktivitas pejalan kaki • mobil dapat menaiki ketinggian 15 cm dengan mudah, maka tinggi trotoar jalur pedestrian harus lebih besar daripada radius ban mobil 10-15inci / sekitar 26-38cm) | <ul style="list-style-type: none"> • Posisi trotoar yang berada di sisi kiri dan kanan jalan berada pada ketinggian hanya sekitar 15-20 cm, dan tidak terdapat pembatas jalan. • Jika dilihat dari standart yang ada, trotoar pada peoggal ini kurang aman bagi pejalan kaki. |
| <p>Menurut Lorch (1993), pergeskan pejalan kaki (pengguna) digerakkan oleh moda transportasi, biasanya dimulai dari tempat pemberhentian transportasi umum dan lokasi parkir.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Peoggal jalan ini sangat potensial jika dilihat dan kemudahan aksesibilitasnya. |



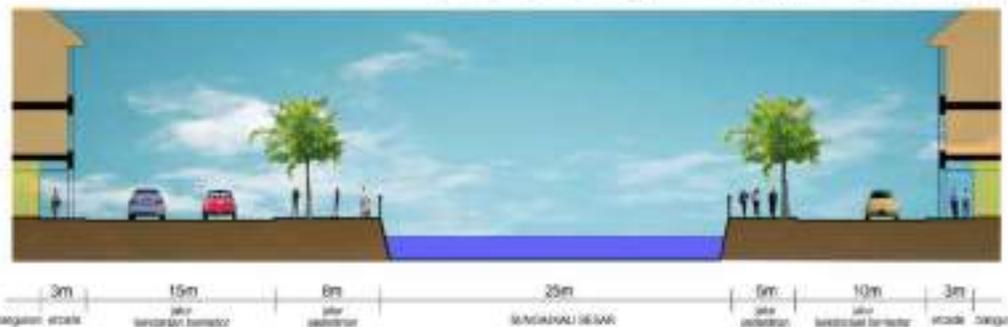
AKSESIBILITAS dan AMENITAS

Jln. KALI BESAR TIMUR dan Jln. KALI BESAR BARAT



Zona 2 dekat mempunyai area kampong parkir yang cukup luas, yaitu berada di dekat terminal bus 'Kota'. Pada zona ini juga terdapat halte Bis Transjakarta dan Stasiun Kota yang terletak di sebelah selatan.

Keterangan:
 01. Terminal Bus 'Kota'
 02. Stasiun KA 'Kota'
 03. Halte Bus Transjakarta



Sirkulasi pengguna jalan terbagi menjadi 2 sisi (Timur dan Barat). Pada ke 2 sisi, ruang jalan untuk pedestrian relatif nyaman, karena lebar pedestrian lebih dari 1,8m. Pedestrian di sisi kiri dan kanan Kali Besar diberi batas setinggi orang dewasa sebagai fasilitas keamanan. Sirkulasi kendaraan pada sisi barat Kali Besar relatif ramai, sedangkan pada sisi timur Kali Besar relatif sepi karena digunakan sebagai area parkir.





MAGISTER DESAIN KAWASAN
KAWASAN
UNIVERSITAS GADJAH MADA
YOGYAKARTA
 2012

JUDUL THESIS

POTENSI PENGEMBANGAN KAWASAN OLID BATAVIA JAKARTA

PENELITI

Theresia Budi Jayanti

JUDUL GAMBAR

AKSESIBILITAS dan AMENITAS

KETERANGAN

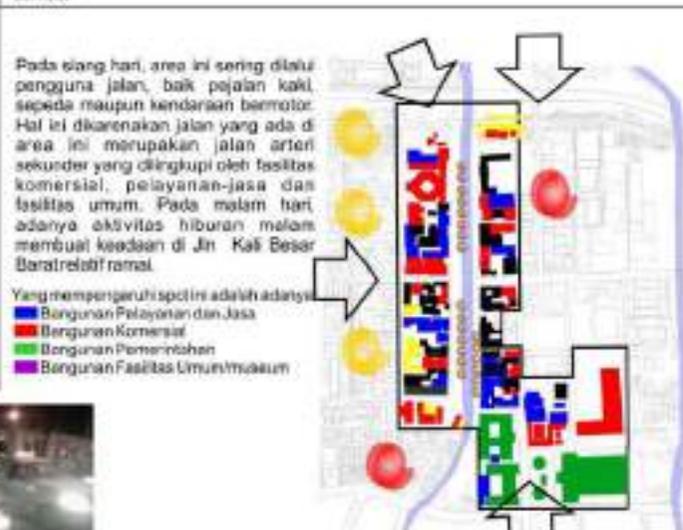
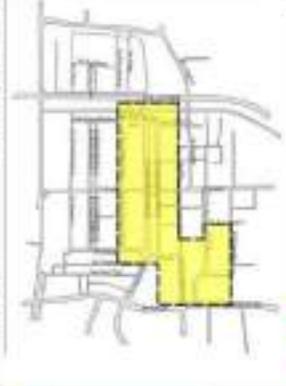
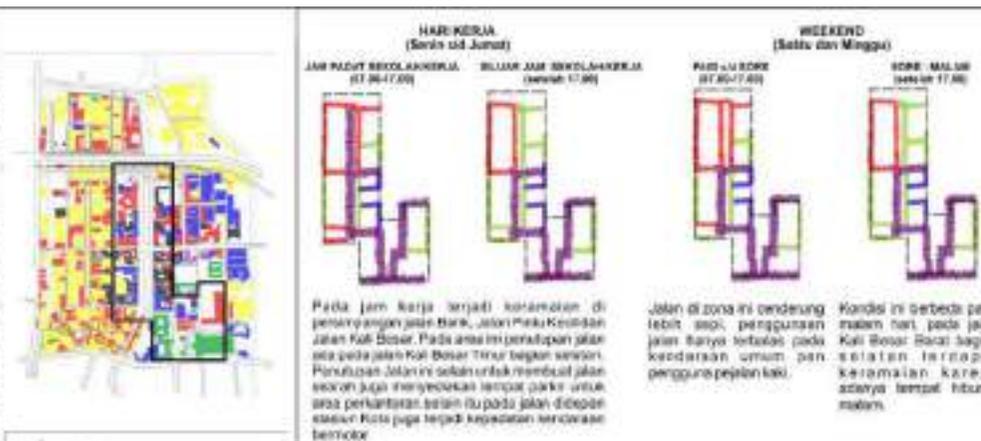
- Perumahan
- Fasilitas sosial
- Parkiran
- Komersial (perdagangan, hotel, restaurant)
- Fungsi Pemerintah
- Tidak difungsikan/rusak

KEYMAP



| | |
|--------------------|----------------|
| KODE GAMBAR | HALAMAN |
| 5.35 | 146 |

| KETERKAITAN DENGAN TEORI | ANALISIS DI LAPANGAN |
|--|--|
| Ustermann (1984), menyebutkan bahwa kecepatan berjalan memungkinkan suatu jalur tidak terasa padat apabila arus pejalan kaki didukung oleh 3-4 manusia/menit; sedangkan dibawah 1-2 manusia/menit akan terasa sepi. Kesesakan akan mulai terasa pada arus 13 manusia/menit/m. | Tidak adanya pembatas jalan pada area pedestrian sekitar depan Museum BI dan Mandiri sehingga memacu rawannya kecelakaan |
| Menurut Lörch (1993), pada kawasan perdagangan yang terdapat ruang pedestrian malingkupi pertokoan, ruang pedestrian tersebut merupakan salah satu penentu keberhasilan pertokoan tersebut. | Pada siang hari area ini tidak mempunyai aktivitas yang potensial untuk menarik minat orang datang, ditambah dengan suasana pedestrian yang panas. Tapi pada malam hari terdapat aktivitas PKL makanan dan minuman sehingga dapat menjadi suatu hal yang menarik orang datang, hanya saja tidak ada penataan sehingga mengganggu arus kendaraan pada jalan utama |
| Menurut Kepmen PU No.486/KPTS/1998, pencatayaan di jalur pedestrian berkisar antara 50-100lux tergantung pada intensitas pemakaian, tingkat bahaya dan kebutuhan keamanan. | Walaupun tidak diadakan pengukuran mengenai besaran pencatayaan, tetapi pada area ini, pencatayaan relatif terang, kegelapan mulai terasa ketika memasuki ruang (jalan) antara bangunan |
| Menurut Whyte (1980), ruang jalan di ujung pedestrian yang berpotongan dengan jalan lain (heavy pedestrian flow), memiliki kecenderungan digunakan untuk berbagai kegiatan. Hal ini didukung oleh keberadaan penjual aceran (retailing), toko (store), etalase (show windows), keberadaan tanda-tanda (sign) serta penjual makanan (food), di ruang dan di sisi jalan yang menarik perhatian pejalan kaki (pengguna) | Pada penggal ini, kecenderungan kegiatan perkantoran dan jalan sebagai jalur penghubung ke area lain. Keberadaan tanda-tanda lebih bersifat informasional dan direksional |
| Sims (1991) penempatan tanda-tanda bersifat: -informasional, tulisan yang memberitahukan jam buka-tutup, berang-berang dagangan (papan reklame, lang reklame) -direksional yang mengarahkan marka jalan, rambu lain -regulation, tanda peraturan dan tanda bahaya -ornamental, menambah indah lingkungan | Tidak adanya tanda-tanda yang bersifat regulation dan ornamental dan cenderung monoton, tidak terdapat juga kemenarikan visual pada tanda-tanda |
| Menurut Whyte (1980), faktor yang mendorong pejalan kaki memanfaatkan jalur pedestrian untuk berbagai kepentingan state dan dinamis adalah tuntutan adanya pepohonan, PKL dan adanya air | Pada penggal terdapat ketidukon, PKL, dan air pada jalur pedestrian |
| Menurut Trienck (1986-98), dalam Zahnd (1990: 70), linkage adalah alat yang dapat melihat seberapa besar pengaruh jalur tersebut terhadap keberadaan ruang terbuka publik di kawasan | Jalan pada penggal ini berfungsi sebagai jalan kolektor. Fungsinya sebagai jalan utama di kawasan ini dan sebagai penghubung dengan intensitas dibawahnya sebenarnya sangat potensial apabila kualitas jalannya dibuat menarik berici Kota Tua Jakarta |



Terdapat deret bangunan yang menjadi pengaruh pada area ini, yaitu bangunan sepanjang sisi Jalan Kari Besar Timur dan Barat. Perlu adanya penguatan karakter pada bangunan-bangunan ini.

**MAGISTER DESAIN KAWASAN
SINAMBAH**
UNIVERSITAS GADJAH MADA
YOGYAKARTA
2012

JUDUL THESIS

POTENSI PENGEMBANGAN KAWASAN OUD BATAWIA JAKARTA

PENELITI

Theresia Budi Jayanti

JUDUL GAMBAR

AKSESIBILITAS dan AMENITAS

KETERANGAN

- kapasitas pejalan kendaraan
- kapasitas sedang dibatasi kendaraan
- kapasitas jarang dibatasi kendaraan
- kapasitas pedestrian
- jalur kereta api
- jalur bus kota
- jalur angkutan umum non bus kota
- jalur pedestrian
- area parkir kendaraan yang sering menakai badan jalan

KEYMAP

KODE GAMBAR **HALAMAN**

5.36 147

2. ATTRACTIVITAS

Ada empat hal yang akan dikaji mengenai atraktivitas kawasan penelitian ini, yaitu bagaimana aspek keanekaan, kejelasan, kenyamanan dan keunikan pada zona utama Kawasan Kota Tua Jakarta. Berikut adalah pembahasan mengenai ke empat aspek tersebut:

2.a. Keanekaan

Aspek keanekaan yang ada ditinjau dari adanya *variasi landuse, building form and massing* dan vegetasi yang terdapat pada Kawasan Kota Tua Jakarta. Yang perlu diperhatikan pada aspek keanekaan ini adalah pada kajian mengenai *building form and massing*, yang cara pengkajiannya didasarkan pada ketentuan peneliti sebelumnya oleh Triatmandany, M (2001) menyangkut langgam dan vegetasi pada kawasan Kota Tua Jakarta secara keseluruhan (karakter kolonial), yang dijelaskan seperti dibawah ini:

1. Langgam Bangunan.

Langgam bangunan dapat dikategorisasikan menjadi:

a. Langgam bangunan asli (L1), hasil kategori dengan pakar dapat disimpulkan bahwa bangunan yang termasuk kategori asli (L1) adalah:

- Bangunan belum mengalami perubahan yang berarti
- Masih mempunyai bukaan vertical yang dominan
- Tritisan/kanopi hanya terdapat di atas jendela saja
- Langgam bangunan masih merupakan langgam kolonial

b. Bangunan yang telah mengalami perubahan sedikit tapi aslinya masih dominan. Hasil kategori dapat disimpulkan bahwa bangunan yang termasuk dalam kategori bangunan yang telah mengalami perubahan sedikit tapi asli masih dominan (L2) adalah:

- tidak banyak terjadi perubahan

- perubahan yang terjadi hanya pada bagian kecil bangunan yang tidak mengakibatkan terjadinya perubahan langgam bangunan, misalnya perubahan pada kanopi/ tritisan yang tadinya hanya di atas jendela tetapi saat ini terjadi berubah menjadi menerus.
 - Masih mempunyai bukaan vertical yang dominan
- c. Bangunan yang telah mengalami perubahan banyak, tetapi aslinya masih kelihatan (L3), apabila:
- Banyak mengalami perubahan yang mengakibatkan perubahan langgam bangunan
 - Unsure dari bangunan lama yang masih dipertahankan adalah atapnya
 - Tampak bangunan telah berubah
 - Langgam bangunan sudah bukan langgam colonial
- d. Bangunan yang telah berubah total (L4), adalah bila:
- Tidak adanya unsure bangunan lama yang dipertahankan
 - Pada umumnya bangunan lama dihancurkan dan diganti dengan bangunan baru
 - Langgam bangunan bukan merupakan langgam colonial
- e. Lain-lain (L5), yang dikategorikan diluar dari kategori yang ada

2. Vegetasi.

Vegetasi dapat dikategorisasikan menjadi:

- a. Vegetasi masih kuat.
- tanaman yang terdapat di halaman rumah bukan merupakan tanaman eksotis
 - Terdapat tanaman keras pada halaman rumah
 - Tanaman yang terdapat di halaman rumah merupakan tanaman pelindung

b. Vegetasi sudah berkurang

- Kesan hijau yang ditangkap oleh pengamat lebih kecil bila dibandingkan dengan kesan hijau yang ditangkap pengamat pada kategori H1
- Tanaman yang terdapat di halaman rumah merupakan tanaman perdu/ hias
- Bukan merupakan tanaman keras

c. Vegetasi sudah hilang

- Tidak terdapat tanaman yang memberikan kesan hijau
- Sifat tanaman tersebut hanya merupakan tanaman hias
- Tidak dapat menimbulkan kesan hijau pada pengamat

2.b. Kejelasan

Aspek kejelasan yang ada ditinjau dari adanya keterkaitannya dengan skala, langgam bangunan kolonial yang ada pada kawasan Oud Batavia, terhadap area parkir, dan terhadap jalan ke area aktivitas dalam kawasan Kota Tua Jakarta. Pembahasan mengenai aspek kejelasan dapat dilihat pada tabel 5.4

2.c. Kenyamanan

Aspek kenyamanan yang ada ditinjau dari adanya keterkaitannya dengan faktor alam dan buatan (bagaimana kebisingan, polusi, cahaya dan bayangannya) dan variasi kontur lahan yang terdapat pada kawasan Oud Batavia. Pembahasan mengenai aspek kejelasan dapat dilihat pada tabel 5.4

2.d. Keunikan

Aspek keunikan yang ada ditinjau dari adanya keterkaitannya dengan bagaimana cirri khusus Pedagang Kaki Lima (PKL), *street furniture* dan *signage* yang terdapat pada kawasan Oud Batavia. Pembahasan mengenai aspek kejelasan dapat dilihat pada tabel 5.4

ATTRACTIVENESS (Kemenarikan)

| KEMERIKAN | KEMAMAMAN | KEMAMAMAN | KEJELASAN | | | | | |
|--------------------|--------------------|------------------|------------------------|-------------------------|-----------------------|-----------------------|----|----|
| | | | Taman Fatahillah | Jln. Cengkeh | Jln. Kali Besar Timur | Jln. Kali Besar Barat | | |
| KEUNIKAN | PKL | Terbis | — | ✓● | ✓● | — | | |
| | | Gerbak | ✓● | ✓● | ✓● | ✓● | | |
| | | Sepeda keliling | ✓●● | ✓●● | ✓●● | ✓●● | | |
| | | Kios bensin | ✓● | — | — | — | | |
| | | Strel Furniture | ✓● | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| | | OLEK SEPEDA | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| | | sepi / sepi | — | — | — | — | | |
| | | KENYAMANAN | Faktor Alam + Kualitas | Kebisingan | ✓● | ✓● | ✓● | ✓● |
| | | | | Polutsi | ✓● | ✓● | ✓● | ✓● |
| | | | | Cahaya & bayangan | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| Dejar | ✓ | | | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| Adanya penanaman | — | | | — | — | — | | |
| Adanya pencahayaan | — | | | — | — | — | | |
| KEMAMAMAN | Terdapat Aktivitas | | | komersial | ✓● | ✓● | ✓● | — |
| | | | | fasilitas umum | ✓● | ✓● | ✓● | — |
| | | | | fungsi pemerintah | — | — | — | — |
| | | | | pendidikan & kebudayaan | — | — | — | — |
| | | perkantoran/jasa | ✓● | ✓● | ✓● | ✓● | | |
| | | pemukiman | — | ✓● | — | — | | |
| | | KEMAMAMAN | Terdapat Aktivitas | OFF STREET | ✓● | ✓● | ✓● | — |
| | | | | ON STREET | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | | | | Banyak (> barang) | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | | | | Sedikit (< barang) | — | — | — | — |
| Tidak ada | — | | | — | — | — | | |
| Tinggi > 3t | ✓ | | | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| Sedang 2t | ✓ | | | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| Rendah 1t | — | | | — | — | — | | |

KETERANGAN TABEL

- Terdapat kesamaan skala ketinggian pada Taman Fatahillah dan Jalan Kali Besar. Perbedaan yang kontras hanya terlihat pada gedung Hotel Balavia yang menjulang lebih tinggi, sedangkan secara keseluruhan tidak terdapat kontras yang berarti karena tiap zona memiliki skala ketinggian yang relatif sama.
- Kejelasan karakter kolonial di area Kawasan Kota Tua Jakarta sangat terasa pada Taman Fatahillah dan Jalan Kali Besar, sedangkan pada Jalan Cengkeh sudah mengalami penurunan karakter. Pada zona perunjangan (diluar zona inti), karakter terlihat kuat pada restaurant Galangan VOC.
- Secara keseluruhan, hampir semua bagian zona Kota Tua Jakarta tidak memiliki kenyamanan dari faktor kebisingan dan polusi, kecuali pada Taman Fatahillah karena letaknya berupa open public space dan dilingkupi bangunan. Kebisingan dan polusi dominan terjadi pada Jalan Kali Besar Barat dan Timur yang terjadi pada jam padat atau jam kantor.



Keberadaan pedagang kaki lima perlu diatur agar dapat meningkatkan kualitas lingkungan dan visual baik dari segi penempatan, pengelompokan dan moda jualannya (gerobak, sepeda); sehingga daya tarik dari lokasi tidak terganggu kesan umum dan seandainya karena keberadaan PKL.



Dari Taman Fatahillah pengunjung bisa bersepeda mengelilingi Kota Tua sampai ke wisata Bahari-Sunda Kelapa. Keberadaan nyik sepeda ini menambah kemenarikan dan keunikan pada Old Batavia karena didukung juga dengan fasilitas seperti ada museum dan non Belanda. Namun masih perlu adanya rute dan penataan jalur khusus sepeda, sehingga dapat mengurangi kecelakaan pada pengguna sepeda karena jalur yang menjadi satu dengan kendaraan bermotor.

Atraksi di kawasan Old Batavia khususnya di Taman Fatahillah sangat beraneka ragam, diantaranya adalah festival kesenian dan budaya, teater, foto-foto, bersepeda, pertunjukan musik atau wayang. Atraksi tersebut mempunyai faktor kemenarikan yang kuat untuk membuat orang datang ke Taman Fatahillah; hanya saja atraksi tersebut belum dikelola secara terpadu, sehingga tidak ada agenda yang pasti untuk mengundang pengunjung.



MAGISTER DESAIN KAWASAN REJAJAH
UNIVERSITAS GADJAH MADA
YOGYAKARTA
2012

JUDUL THESIS

POTENSI
PENGEMBANGAN
KAWASAN OUD BATAVIA
JAKARTA

JUDUL GAMBAR

ATTRACTIVENESS
(Kemenarikan)

KETERANGAN

- keramaian (biasa jam kantor), sepi, polusi kendaraan
- cenderung sepi, tidak sepi, sedikit polusi kendaraan
- aktivitas dominan
- aktivitas sedang
- aktivitas rendah
- full day (24 jam)
- pagi/sid sore
- sore-sid malam
- mempunyai ciri khusus
- jalan utama kawasan, sepi
- jalan besar, sepi
- jalan lingkungan, sepi
- koridor
- pejalan kaki
- kendaraan roda 2 dan 4
- angkutan umum
- pada bangunan
- pada trotoar

KODE GAMBAR HALAMAN

5.38

152

Pembahasan mengenai atraktivitas ini kemudian juga dibahas tentang bagaimana kualitas lingkungan yang membentuknya. Dalam pembahasan mengenai kualitas lingkungan ini, atraktivitas mempunyai keterhubungan yang kuat dengan amenities yang harus ada pada kawasan. Ada 4 zona yang dikaji dalam hubungannya dengan kualitas lingkungan yang membentuk Kawasan Oud Batavia Jakarta. Menurut teori yang di dapat, atraktivitas (dalam hubungannya dengan amenities pada kawasan) yang baik mencakup hal – hal seperti dibawah ini:

a. Ashihara(1981) yang menyebutkan bahwa pada jarak 21-24 m harus ada perubahan dan pergantian secara kontinyu dalam irama, tekstur, tinggi permukaan lantai, penambahan elemen, penonjolan pada dinding atau penambahan etalase

b. Unterrmann (1992)

- keamanan perlindungan dari konflik - convenience, kenyamanan yang berkaitan dengan kejelasan rute, kemudahan dari satu ke tempat lain - comfort, kenyamanan yang berkaitan dengan aspek2 fisik seperti perlindungan cuaca - daya tarik, stimulasi visual menjaga minat dan kebutuhan berjalan

c. menurut Marten dalam Ashihara (1983;37), bila orang melihat lurus ke depan, maka bidang pandangan vertikal diatas bidang pandangan horisontal mempunyai sudut 40° atau $2/3$ dari seluruh sudut pandang mata. Orang dapat melihat keseluruhan bangunan bila sudut pandang 27° atau bila $D/H = 2$ (jarak dibagi tinggi=2). Menurut ashihara (1983, 39), $D/H = 1$ merupakan batas perubahan nilai dan kualitas ruang.membosankan

d. Whyte (dalam Shirvani 1985), mengemukakan bahwa pengguna pedestrian memiliki perilaku duduk-duduk di area terbuka tanpa arcades, faktor lain memanfaatkan pedestrian untuk kegiatan stratis dinamis antara lain :

menikmati cahaya matahari, ruang untuk duduk , adanya perkantoran dan pedagang kaki lima.

e. Menurut temuan Whyte (1980), Marcus.C dan Francis (1998) dalam tesis Don Yesriel,2000, pada ruang terbuka terdapat elemen keras atau lunak yang mendorong orang untuk dating ke ruang terbuka adalah

1. tersedianya ruang aktivitas yang diinginkan yakni adanya elemen ruang terbuka yang dapat mendorong kegiatan di ruang terbuka, seperti kegiatan aktif maupun pasif (jalan, olahraga, belajar, rekreasi, berkumpul dan lain2)
2. interaksi dengan lingkungan alam, tersedianya matahari, angin, pohon, rumput, tempat duduk, lantai paving, lantai aspal, pagar, elemen pelengkap seperti parit tanaman dan tempat duduk
3. adanya interaksi dengan jalan yakni kegiatan yang terjadi akibat sirkulasi, adanya PKL disepanjang jalur sirkulasi yang dibuka/dipakai
4. interaksi dengan aktivitas, yaitu kegiatan yang terjadi dalam ruang terbuka yang dapat menarik orang ke ruang terbuka (hiburan, olah raga)
5. keamanan dan kenyamanan yaitu keadaan yang nyaman sewaktu orang melakukan kegiatan disitu.

Pembahasan mengenai kualitas lingkungan yang terjadi pada masing-masing zona berdasarkan keterkaitan dengan syarat-syarat atraktivitas yang baik yang sudah dijelaskan diatas adalah sebagai berikut:

Area yang akan dibahas pada zona inti adalah Jalan Cengkeh dan sekitar Taman Fatahillah serta Kali Besar Timur dan Kali Besar Barat. Pembahasan mengenai atraktivitas adalah sebagai berikut :

1. Perbedaan tekstur terjadi pada area di sekitar Taman Fatahillah karena fungsinya sebagai open public space (zona pedestrian). Sedangkan pada

penggal lainnya tidak ada keunikan dalam tekstur atau pemakaian elemen tertentu.

2. Faktor keamanan kurang pada pertigaan Jalan Kota dengan Jln Pintu Besar Utara. Zona ini mempunyai kejelasan dari aspek rute karena adanya kemudahan dari segi pengguna jalan terutama pejalan kaki setelah menggunakan transportasi Bus Transjakarta, Bus umum atau kereta api. Daya tarik visual terutama bangunan berada pada Taman Fatahillah yang merupakan public space; sedangkan pada Jl.Cengkeh, daya tarik visual dari bangunan, vegetasi, street furniture masih kurang.

Pada persimpangan Jln.Kota, Jln Kali Besar Barat, Jln Malakan, Jln Pintu Kecil, faktor keamanan kurang. penggal tersebut mempunyai kejelasan dari aspek rute karena Jalan Kali Besar Barat selalu dilalui pengguna jalan untuk menuju area lain (merupakan node kawasan) serta adanya kemudahan dan kedekatan untuk pejalan kaki yang menggunakan transportasi Bus Transjakarta, Bus umum atau kereta api. Daya tarik didapat pada deret bangunan kolonial pada Jalan Kali Besar Timur-Barat.

3. Pada area Taman Fatahillah maupun Jalan Cengkeh, pandangan masih berada pada batas $D/H=1$, atau masih manusiawi. Pada penggal jalan Kali Besar Timur dan Kali Besar Barat, jika kita berada pada jalur pedestrian di samping kanan dan kiri Sungai Bejar, pandangan masih berada pada batas $D/H=1$, atau masih manusiawi
4. Kemenarikan terjadi karena adanya variasi aktivitas, pada area Taman Fatahillah yang merupakan full pedestrian digunakan juga sebagai ruang terbuka publik. Pada Jalan Cengkeh, jalur jalan hanya dianggap sebagai penghubung, kemenarikan dari segi aktivitas karena adanya pertokoan dan dekat dengan Taman Fatahillah. Pada penggal Jalan Kali Besar Timur dan

Barat kemenarikan terjadi karena adanya variasi aktivitas, tetapi kelengkapan penunjang aktivitas belum optimal.

5. Pada zona ini , akses dengan ruang terbuka Taman Fatahillah dapat dijangkau dengan mudah, faktor kenyamanan secara kelengkapan sudah terpenuhi sedangkan secara keamanan masih dirasa kurang, karena masih ada beberapa pengguna motor masuk kedalam Taman Fatahillah.

Interaksi dengan lingkungan terjadi hanya dengan area vegetasi di sepanjang trotoar, maupun vegetasi didalam lingkup bangunan, juga tidak ada pemenuhan kebutuhan air. Adanya kegiatan wisata yang cukup menarik di area Taman Fatahillah dan adanya interaksi dengan PKL. Selain itu, aktifitas dalam gedung-gedung di sekeliling Taman Fatahillah juga menambah intensitas interaksi dengan ruang terbuka Taman Fatahillah.

Akses ruang terbuka linier pada Jalan Kali Besar Timur dan Jalan Kali Besar Barat berupa jalur pedestrian yang lebar di sisi kanan dan kiri Kali Besar, tetapi faktor kenyamanan secara vegetasi di bagian barat Kali Besar masih kurang. Adanya interaksi dengan alam, berupa air dan pepohonan serta dilengkapi dengan street furniture bagi pengguna jalan meskipun pemanfaatannya belum optimal.

Adanya PKL dan parkir pada jalur pedestrian pada siang hari di sisi timur Kali Besar menyebabkan ketidaknyamanan bagi pengguna jalur pedestrian. Aktifitas malam hari pada sisi Timur cenderung sepi, sedangkan pada sisi Barat adanya aktifitas hiburan malam menyebabkan parkir on street sehingga terjadi kepadatan pada jalan.

3. AMENITAS

Ada dua hal yang akan dikaji mengenai amenitas kawasan yang terdapat pada Kota Tua Jakarta, yaitu bagaimana aspek keamanan dan komplementaritas yang ada pada kawasan tersebut. Berikut adalah pembahasan mengenai ke dua aspek tersebut:

3.a. Keamanan

Aspek keamanan yang ada ditinjau dari faktor keamanan terhadap arus lalu lintas kawasan, tujuan ke area parker, dan kedekatannya dengan moda transportasi dan jalan utama oleh pengguna jalan yang terdapat pada kawasan Kota Tua Jakarta. Pembahasan lebih lanjut dapat dilihat pada tabel 5.5

2.b. Komplementaritas

Aspek komplementaritas yang ada ditinjau dari adanya kelengkapan *street furniture*, vegetasi, sanitasi dan drainase. Pembahasan lebih lanjut dapat dilihat pada tabel 5.5

Pembahasan mengenai amenitas ini kemudian juga dibahas tentang bagaimana kualitas lingkungan yang membentuknya. Dalam pembahasan mengenai kualitas lingkungan ini, amenitas mempunyai keterhubungan yang kuat dengan aksesibilitas dan atraktivitas yang ada pada kawasan.

AMENITIESS (Kelengkapan)

| | | KEAMANAN | | | | |
|--------------------|---------------------|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---------|
| | | Taman Fatahillah | Jln. Cangkah | Jln. Kali Besar Timur | Jln. Kali Besar Barat | |
| KEAMANAN | Lalu Lintas Kawasan | lurus | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | |
| | | peristiwa | — | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | |
| | | perempatan | — | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | |
| | | Dimensi Jalur kendaraan | — | +/- 10 m | 10 m | 15 m |
| | | Dimensi Jalur pejalan | FULL PEDESTRIAN | 3-4 m | 5 m | 8 m |
| | Area Parkir | OFF STREET | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | — | |
| | | ON STREET | — | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | |
| | Penggunaan Jalan | lokasi dengan bangunan, area parkir, lokasi dengan terminal bus stop | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | |
| | | lokasi dengan bangunan, area parkir, lokasi dengan terminal bus stop | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | |
| | KOMPLEMENTARITAS | Street Furniture | lang listrik, telepon | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● |
| papan pengumuman | | | — | — | — | |
| rambu lalu lintas | | | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | |
| lampu jalan | | | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | |
| lampu taman | | | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | |
| signage Parkir | | | — | — | ✓ ● ● ● | |
| signage Stop | | | — | — | — | |
| signage arah jalan | | | — | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | |
| papan reklame | | | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | |
| gepura | | | ✓ ● ● ● | — | — | |
| bak sampah | | | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | |
| bangku taman | | | ✓ ● ● ● | — | ✓ ● ● ● | |
| pot tanaman | | | ✓ ● ● ● | — | ✓ ● ● ● | |
| kanopi pejalan | | | — | — | ✓ ● ● ● | |
| hidran | | | ✓ ● ● ● | — | — | |
| Vegetasi | pengasah | — | — | ✓ ● ● ● | | |
| | pereduk | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | | |
| | penghias | ✓ ● ● ● | — | ✓ ● ● ● | | |
| | saluran limbah | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | | |
| | sumbu air bersih | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | ✓ ● ● ● | | |
| | sempai | — | — | ✓ ● ● ● | | |

KETERANGAN TABEL

- Terjadi perbedaan kualitas lebar jalan pada tiap penggal, begitu juga dengan karakter vegetasi tiap penggalnya (pereduk, pengarah, penghias)
- Jalan Kali Besar barat dan Timur merupakan area yang dekat dengan Kali Besar, pembatas antara pedestrian dengan kali ini relatif aman dengan pagar pembatas selinggi 0,8-1 m. Ketidakamanan terjadi lebih dikarenakan ada beberapa kondisi pagar yang sudah rusak.



Belum ada suatu konsep penataan sistem perparkiran di Kawasan Kota Tua. Hal ini dilatar belakangi dengan masih banyaknya badan jalan yang digunakan untuk parkir (on-street parking) yang dapat menimbulkan kemacetan. Salah satu faktor yang berpengaruh terhadap sistem perparkiran di kawasan ini, adalah terbatasnya ketersediaan lahan, sehingga yang berkembang adalah tempat-tempat parkir sementara dan cenderung liar yang dikelola oleh pihak-pihak tertentu, dimana dari segi keamanan tidak dapat dijamin.



• Street furniture yang ada pada taman Fatahillah dengan Jalan Kali Besar tidak memiliki persamaan karakter, seperti bangku taman atau pot tanaman; redondan untuk lampu sudah memiliki persamaan ciri khas.



• Persampahan pada zona ini sudah dikelola pemerintah dengan baik. TPS berada pada ruang terbuka diluar zona inti kawasan, di dekat rel kereta api. Hanya saja pada malam perlu dilakukan upaya khusus dalam hal penanganan sampah, terutama sampah yang berasal dari luar kawasan Oud Batavia.



Gapura di Jln Kalup (atas) Gapura di Jln Kopi (bawah)

• Gapura hanya berada pada luar zona inti yaitu di Jalan Kalup (sebelah utara) dekat Restaurant Galangan VOC dan di Jln Kopi (sebelah barat), sedangkan pada akses masuk di Taman Fatahillah tidak ada gapura atau penanda masuk.



MAGISTER DESAIN KAWASAN DAN RENCANA
UNIVERSITAS GADJAH MADA
YOGYAKARTA
2012

JUDUL THESIS

POTENSI PENGEMBANGAN KAWASAN OUD BATAVIA JAKARTA

JUDUL GAMBAR

AMENITIESS (Kelengkapan)

KETERANGAN

- jalan utama kawasan, aspal
- jalan besar, aspal
- jalan lingkungan, aspal
- keribak
- pejalan kaki
- kendaraan roda 2 dan 4
- angkutan umum
- PDAM Tirta, air surai
- pengontrolan limbah-luar Kota
- pembuangan limbah sungai
- tidak aman / rawan kecelakaan
- relatif aman
- 1 aki jalan
- 2 aki jalan
- relatif jauh
- relatif dekat
- pada bangunan
- pada trotoar
- TPS
- tong sampah

| KODE GAMBAR | HALAMAN |
|-------------|---------|
| 5.39 | 158 |

5.2.3. Kesimpulan Analisa

Pada kawasan Oud Batavia ini, terlihat pada analisa bahwa Jalan Kali Besar Timur dan Barat serta Taman Fatahillah mempunyai karakteristik kolonial yang kuat, dan ini sesuai dengan fungsi lahan kawasan Oud Batavia yang dijadikan sebagai kawasan cagar budaya. Pada area tersebut juga terdapat bermacam-macam aktivitas didalamnya, mulai dari area komersial, fasilitas social, perkantoran dan jasa, wisata. Jika dibandingkan ke dalam table maka didapat perbedaan tiap zona seperti dibawah ini :

| | | Accessibility | Attractiveness | Amenity |
|---|--------|--|--|---|
| Jln Cengkeh & Taman Fatahillah | Fungsi | Sebagai salah satu daya tarik utama kawasan yang mempunyai peran penting sebagai magnet penarik wisatawan. | Karakter kolonial paling kuat ditambah dengan adanya Taman Fatahillah sebagai Ruang terbuka publik | Keamanan dari segi sirkulasi baik, dari segi enclosure sedang, perlu pengolahan pedestrian pada penggal Jl. Cengkeh |
| | rating | Paling aksesibel bagi pengguna jalan kaki dengan moda transportasi bis transjakarta dan kereta api | Dominasi kegiatan rekreasional, perkantoran dan sedikit komersial | Street furniture cukup dan tidak khas, perlu pengolahan sanitasi drainase pada penggal Jl. cengkeh, vegetasi cukup |
| Jln Kali Besar Timur & Jln Kali Besar Barat | Fungsi | Sebagai salah satu jalur utama kawasan dan juga merupakan node kawasan. | Karakter Kolonial kuat dengan adanya deret bangunan kolonial pada sisi kanan dan kiri Kali Besar | Keamanan dari segi sirkulasi sedang, dari segi enclosure sangat baik, area parkir on street |
| | rating | Paling aksesibel bagi pengguna jalan kaki dengan moda transportasi bis transjakarta dan kereta api dan angkutan umum lainnya | Dominasi kegiatan perkantoran dan jasa | Street furniture cukup tapi tidak khas, perlu pengolahan sanitasi drainase karena kedekatannya dengan Kali Besar, vegetasi cukup baik |

Tabel 5.7 Perbandingan Aksesibilitas, Attractivitas, Amenitas

5.2. POTENSI PENGEMBANGAN KAWASAN

Sebagai kawasan bersejarah, desain kawasan bersejarah Oud Batavia Jakarta perlu untuk dipelihara dan kemudian dikembangkan sesuai desain awalnya. Oleh karenanya diperlukan suatu dasar untuk mengembangkan kawasan Oud Batavia. Dalam relevansi pertanyaan penelitian yang menjadi acuan dalam proses analisa dan pembahasan dapat disimpulkan juga karakter sejarah kawasan Oud Batavia Jakarta yang dapat menjadi potensi pengembangan kawasan yaitu :

- Sisa – sisa arsitektural berupa bangunan berarsitektur Eropa abad 17 yang beberapa diantaranya masih terjaga keasliannya dan mempunyai potensi daya tarik yang kuat. Sebagian besar bangunan-bangunan tersebut berada di sekitar Taman Fatahillah dan Kali Besar.
- Struktur kota yang telah terbentuk sebelumnya pada pada kawasan Oud Batavia berupa Grid menyerupai kota – kota di Belanda dengan Kali Besar dan Taman Fatahillah dengan dimensi jalan utamanya yang lebar.
- Memiliki jaringan perairan berupa kanal yang dulunya digunakan sebagai salah satu jaringan transportasi yang berpotensi untuk dikembangkan menjadi salah satu daya tarik tersendiri.
- Memiliki jaringan moda transportasi kereta yang melewati tengah kota Oud Batavia walaupun sebagian besar relnya tertimbun jalan.

KESIMPULAN ANALISIS

PENGGAL 1



PENGGAL 2



| ACCESSIBILITY | | | | |
|--|---|------------------------|---------------|-----------------|
| KEDEKATAN | | KETERHUBUNGAN | | |
| Keterkaitan dengan jalan disekitar kawasan | nama jalan | KUALITAS JALAN | | Terhadap Anchor |
| | | variasi pengguna jalan | dimensi jalan | |
| Terlihat jalan ke area aktivitas (pergerakan aktivitas) tercapai | Jl. Loda, Jl. Kunir, Jl. Cengkeh, Taman Fatahillah, Jl. Prins Besar Utara | ● | ● | ● |
| Terlihat jalan ke area parkir / tempat tinggal | Jl. Kali Besar Timur, Jl. Kali Besar Barat, Jl. Prins Kecil | ● | ● | ● |
| Terlihat PKL / pasipaja makanan | Jl. Kali Besar Timur, Jl. Kali Besar Barat, Jl. Prins Kecil | ● | ● | ● |
| Aktivitas yang paling dominan di kawasan | Jl. Kali Besar Timur, Jl. Kali Besar Barat, Jl. Prins Kecil | ● | ● | ● |

JL. KALI BESAR TIMUR, JL. KUNIR, JL. CENGKEH, JL. PINTU KECIL

Lahan kosong/parkir yang masih terbuka hanya di Jl. Kali Besar Timur sebelah utara, dekat terminal bus 'Kota' yang paling sepi; Zona 3 (Jl. Roa Malaka, Jl. Tiang Bendera), Zona 4 (Jl. Semut, Jl. Petak Asem, Jl. Kembang) Aktivitas yang mempengaruhi jalan-jalan di kawasan yang paling tinggi adalah: Perkantoran, Hunian, Komersial

DARI ASPEK KEDEKATAN

1. Keterkaitan dengan area sekitar jika dilihat dari keterkaitan dengan jalan disekitar kawasan, Jalan Kali Besar Barat dan Timur mempunyai hubungan yang lebih banyak dengan jalan di sekitar kawasan Kota Tua, yang sekaligus merupakan jalan utama kawasan sekaligus node kawasan.

2. Kualitas Jalannya

- Jika dilihat dari VARIASI PENGGUNA JALAN, keseluruhan area dapat diakses oleh semua pengguna jalan.
- Jika dilihat dari DIMENSI JALAN, area penelitian memiliki jalan yang kebanyakan satu arah dan berdimensi lebar dengan pedestrian baik di kedua sisi atau salah satu sisi jalan.

DARI ASPEK KETERHUBUNGAN

1. Terhadap Anchor
Jika dilihat keterhubungan dengan Anchor, keseluruhan keseluruhan zona memiliki kedekatan dengan anchor (Halte Transjakarta, TPO Beos, Stasiun KA Kota, Terminal Bus KOTA dan Kali Besar)

2. Terhadap Pengaruh Aktivitas Terbesar
Jalan Kali Besar Barat merupakan jalan penghubung antar zona pada kawasan kota tua, terutama dengan Taman Fatahillah yang mempunyai pengaruh aktivitas terbesar pada kawasan Kota Tua.

3. Terhadap Lahan Parkir/lahan kosong
Taman Fatahillah dan Jalan Kali Besar Barat dan Timur memiliki kedekatan dengan area parkir, sedangkan Jalan Cengkkeh berupa parkir on street.

4. Terhadap PKL
PKL sangat banyak dengan model/variasi yang berbeda-beda (untuk penataan lebih lanjut)

5. Aktivitas yang paling dominan di kawasan:
 • Taman Fatahillah dan Jalan Cengkkeh: rekreasional, perkantoran dan sedikit komersial
 • Jalan Kali Besar Barat dan Timur: perkantoran dan jasa

KETERKAITAN DENGAN TEORI

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan no. KM.65 thn 1993: Lebar minimal trotoar berdasarkan lokasi adalah:

| No | Lokasi Trotoar | Lebar Minimal |
|----|--|---------------------|
| 1 | Jalan di daerah pemukiman skala besar | 4 meter |
| 2 | Di wilayah perkotaan atau di wilayah industri | 3 meter |
| 3 | Jalan Prinsip Jalan sepi | 3 meter / 2 meter |
| 4 | Di wilayah pemukiman: Jalan Prinsip Jalan sepi | 2,5 meter / 2 meter |

Whyte (dalam Shirvani 1985), mengemukakan bahwa pengguna pedestrian memiliki perilaku duduk-duduk di area terbuka tanpa arcades, factor lain memanfaatkan pedestrian untuk legian stratis dinamis antara lain: mesiknati cahaya matahari, ruang untuk duduk, adanya perkantoran dan pedagang kaki lima.

Menurut Rubenstein (1992), ukuran lebar jalur pedestrian tergantung pada kapasitas, skala, dan hubungan terhadap elemen lainnya yang dikelompokkan menjadi:
 • sidewalk rata-rata 5 ft ditanggapi bisa untuk kursi roda. Sidewalk dibelakan dari 8ft ke 12ft diharuskan penempatan landasan dan volume pemakaian dilakukan seperlunya
 • plaza atau mall, diperlukan 40ft atau lebih untuk dapat menampung

Utterman (1992), berpendapat bahwa lebar jalur pedestrian minimal 120cm-50cm sesuai dengan standar luasnya satu orang yang berdiri yaitu 60x40cm dan berjalan yaitu 90x80cm dan jarak sosial 130-140cm pada klasifikasi personal space.

Rubenstein (1980:15) membagi pejalan kaki menurut kepentingan perjalanannya sebagai berikut:
 • Perjalanan terminal dilakukan dimana tempat tujuan dengan area moda transportasi, seperti tempat parkir dan pemberhentian bus
 • Perjalanan fungsional dilakukan untuk mencapai tujuan tertentu, misalnya berjalan dari dan ke tempat kerja, sekolah dan belanja
 • Perjalanan rekreasional dilakukan untuk mengisi waktu luang, misalnya berjalan dari dan ke tempat liburan, mesiknati pemandangan dan sebagainya

ANALISIS DI LAPANGAN

| No | Penggal | Jalan Utama (Pedestrian) |
|----|---------------------------------------|--------------------------|
| 1 | Taman Fatahillah | Pul. Pedestrian |
| 1 | Jalan Cengkkeh | 4-10 m / 4-5,3m |
| 2 | Jalan Kali Besar Timur | 4-10 m / 4-3m |
| 2 | Jalan Kali Besar Barat | 4-10 m / 4-5m |
| 3 | Jalan Tiang Bendera 1 & 2 | 4-8 m / - |
| 3 | Jalan Telegon Kota & Jalan Pasar Pagi | 4-5 m / - |
| 4 | Jalan Prins Kecil | 4-10 m / 4-2m |
| 4 | Jalan Kelap & Jalan Luar Kuning | 4-8 m / 4-1,5m |
| 4 | Jalan Tonggak | 4-7 m / 4-5m |

terjadinya alih fungsi jalan dan kecil/tidak adanya jalur pedestrian --> tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku

Tidak semua jalan utama mempunyai pedestrian, hampir seluruh pedestrian yang ada tidak terdapat area duduk bagi pejalan kaki.

Hampir keseluruhan jalan pada tiap zona tidak terdapat area bagi difabel. Beberapa luas pedestrian yang ada sudah mengikuti standart lebarannya, yaitu berkisar 120cm-180cm

Pada Jalan Cengkkeh, perlu adanya penataan street furniture atau fasilitas yang nyaman bagi pejalan kaki karena Jalan Cengkkeh merupakan salah satu akses menuju Taman Fatahillah dari sisi Utara dan merupakan letak Gerbang Amsterdam pada waktu dahulu.

Pada area sekitar Jalan Kali Besar, perlu adanya penataan dan optimalisasi streetfurniture yang sudah ada atau fasilitas yang nyaman pada pejalan kaki di pedestrian sepanjang kanan dan kiri Kali Besar, sekitar 600m

Jika dilihat kedekatannya dengan moda transportasi, maka area Taman Fatahillah dan Jalan Kali Besar Barat mempunyai kepentingan yang lebih besar sebagai perjalanan rekreasional dan fungsional dibanding penggal lainnya

TANGGAPAN

Perlu nya perencanaan bagi pedestrian khususnya pada Jalan Cengkkeh yang sebagian penggal jalan tidak mempunyai jalur pedestrian serta adanya parkir on street

Perlu nya perencanaan pedestrian bagi penyandang cacat khususnya pada Jalan Kali Besar Barat dan Timur serta Taman Fatahillah yang memiliki fungsi rekreasional.

perencanaan pedestrian menyangkut pada fasilitas keamanan (seperti adanya kebutuhan jalan, peninggian jalur pedestrian), kenyamanan (dari segi keteduhan, aktivitas PKL, fasilitas street furniture).

Perlu nya tanda-tanda yang lebih bersifat regulation khususnya pada Kali Besar Barat dan Timur serta Taman Fatahillah serta bersifat ornamental (hiasan atau mempunyai ciri kawasan)

Jika dilihat fungsinya sebagai akses menuju landmark kawasan (Taman Fatahillah) dan node kawasan dengan intensitas penggunaan yang sering, sebenarnya sangat potensial apabila kualitas jalan pada Kali Besar Barat dan Timur serta Taman Fatahillah dibuat lebih menarik dengan mengoptimalkan karakter kolonial Oud Batavia.



MAGISTER DESAIN KAWASAN BINAAN UNIVERSITAS GADJAH MADA YOGYAKARTA 2012

JUDUL THESIS

POTENSI PENGEMBANGAN KAWASAN OUD BATAVIA JAKARTA

PENELITI

Theresia Budi Jayanti

JUDUL GAMBAR

KESIMPULAN ANALISIS AKSESIBILITAS KAWASAN

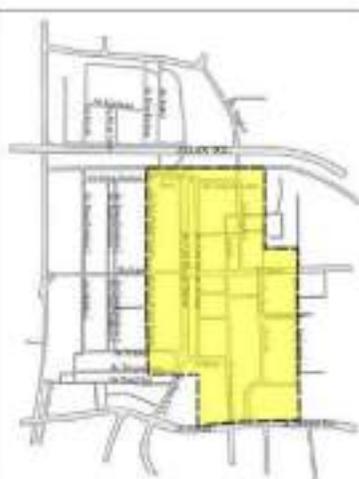
KETERANGAN



KEYMAP



| KODE TABEL | HALAMAN |
|------------|---------|
| 5.8 | 161 |

| KESIMPULAN ANALISIS | ATTRACTIVENESS | | | | | | | DARI ASPEK KEANEKAAN | KETERKAITAN DENGAN TEORI | ANALISIS DI LAPANGAN | TANGGAPAN |  MAGISTER DESAIN KAWASAN BINAAN UNIVERSITAS GADJAH MADA YOGYAKARTA 2012 | | | | |
|--|---|---|-----------|------------|----------|---|------------------------------------|--|--|--|--------------------------|--|---|---|---|---|
| | KEANEKAAN | | KEJELASAN | KENYAMANAN | KEUNIKAN | | PKL Street Furniture Signage | | | | | | | | | |
| | VARIASI BUILDING FORM and MASSING | | | | | | | | | | | | | | | |
| PENGGAL 1  | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | <p>Jika dilihat dari variasi landusanya, zona ini memiliki variasi landuse yang beragam, yaitu lengkap dengan adanya fungsi hunian, komersial, pelayanan jasa dan perkantoran.</p> <p>Jika dilihat dari variasi Building Form and Massing, penggal 1 dan 2 memiliki karakter kolonial yang lebih kuat dibanding penggal 3 dan 4, hanya saja beberapa bangunan yang ada sudah tidak terawat dan rusak.</p> <p>Jika dilihat dari vegetasinya, Taman Fatahillah memiliki karakter indish yang kuat, yaitu dengan pohon-pohon peneduh yang besar dan area hijau pekih sebaek bangunan yang masih terjaga dibandingkan penggal lainnya. Optimisasi peneduh juga berada pada Jalan Kali Besar Timur, sedangkan pada Jalan Kali Besar Barat penataan vegetasi jenis palma hanya berfungsi sebagai penghias dan penghias catuk tanaman dalam pot. Pada jalan Cengkkeh penggunaan vegetasi masih kurang, hanya ada beberapa peneduh saja.</p> | <p>Bustami/00/ faktor-faktor yang mempengaruhi aktivitas pengguna jalan di kawasan komersial --- Faktor penting dalam mendesain jalur pedestrian adalah pendekatan visual terhadap bangunan dan spatial sequence (Reberstein, 1980). Dinding bangunan yang terkesan kaku dan terlalu mendekat ke badan jalan menyebabkan jalur pedestrian tidak menarik untuk dilewati.</p> <p>Menurut Samuel Zisman (dalam Krier, 1979) menyimpulkan bentuk ruang menjadi 3 tipe, adalah :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Open utility (supply air, drainase dan pengendalian banjir) + Open Green (park dan rekreasi, tata hijau dan daerah hijau, proteksi yang tedah dan alami) + Corridor space (pengenalan transportasi dan pedestrian untuk mobilitas kota) | <p>Eka dilihat dari keruangannya, Jalan Kali Besar Barat dan Timur serta Jalan Cengkkeh mempunyai tipe Corridor space, sedangkan pada Taman Fatahillah keruangannya bersifat open utility dan open green.</p> <p>Jika dilihat dari dominasi bangunan kolonial, dibanding penggal yang lain Jalan Cengkkeh memerlukan adanya pengontrolan perkembangan kawasan dalam hal pencitraan bangunan.</p> <p>Tidak ada tanda-tanda yang bersifat regional dan ornamental, sehingga pada jam padat kawasan ini rawan kecelakaan, dan cenderung monoton, tidak ada kemenarikan visual pada tanda-tanda</p> | <p>Perlu nya mempertahankan ciri bangunan kolonial pada keseluruhan zona yaitu dengan cara merevitalisasi bangunan kolonial yang masih ada sehingga tiap zona tetap bisa dikenal sebagai bagian dari kawasan Oud Batavia.</p> <p>Memperkuat images bangunan kolonial terutama bangunan yang tidak digunakan dan sudah mulai rusak</p> <p>Memperkuat karakter bangunan kolonial yang ada pada tiap zona sebagai kejelasan karakter yang sama yang memercanakan bangunan kolonial Oud Batavia.</p> <p>Perlu adanya kekhusan atau keunikan dari segi PKL, street furniture ataupun signage pada keseluruhan zona di kawasan Oud Batavia ini.</p> | JUDUL THESIS POTENSI PENGEMBANGAN KAWASAN OUD BATAVIA JAKARTA PENELITI Theresia Budi Jayanti JUDUL GAMBAR KESIMPULAN ANALISIS ATRAKTIVITAS KAWASAN KETERANGAN |
| PENGGAL 2  | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | <p>Jika dilihat dari karakternya yang berciri bangunan kolonial, zona ini sangat potensial kecuali pada penggal Jalan Cengkkeh.</p> <p>Jika dilihat dari dominasi pengaruh orang datang Taman Fatahillah dirasa kurang jelas mengingat area ini merupakan pusat kegiatan.</p> <p>Tidak ada ketersediaan dan kemudahan arah ke area lahan parkir/lahan kosong pada keseluruhan zona menyebabkan parkir on street di jalan utama.</p> | <p>Asihlilara(1981) yang menyebutkan bahwa pada jarak 21-24 m harus ada perubahan dan pergantian secara kontinyu dalam ritma, tekstur, (tingg) permukaan lantai, penambahan elemen, penonjolan pada dinding atau penambahan etalase</p> <p>Untermann (1992)</p> <ul style="list-style-type: none"> + keamanan perlindungan dari konflik + convenience, kenyamanannya yang berkaitan dengan kejelasan rute, kemudahan dari satu ke tempat lain + comfort, kenyamanan yang berkaitan dengan aspek2 fisik seperti perlindungan cuaca + daya tarik, stimulasi visual menjaga minat dan kebutuhan berjalan | <p>Perlu adanya kekhusan atau keunikan dari segi PKL, street furniture ataupun signage pada keseluruhan zona di kawasan Oud Batavia ini.</p> | KEYMAP  | |
|   | Tidak terdapat keunikan dari PKL, Street Furniture ataupun Signage pada kawasan Oud Batavia Jakarta | | | | | | | DARI ASPEK KEJELASAN <p>Jika dilihat dari karakternya yang berciri bangunan kolonial, zona ini sangat potensial kecuali pada penggal Jalan Cengkkeh.</p> <p>Jika dilihat dari dominasi pengaruh orang datang Taman Fatahillah dirasa kurang jelas mengingat area ini merupakan pusat kegiatan.</p> <p>Tidak ada ketersediaan dan kemudahan arah ke area lahan parkir/lahan kosong pada keseluruhan zona menyebabkan parkir on street di jalan utama.</p> | DARI ASPEK KENYAMANAN <p>Jika dilihat dari faktor kebisingan, Taman Fatahillah lebih nyaman dibandingkan zona lain.</p> <p>Jika dilihat dari percahayaan dan variasi komur jalan, Taman Fatahillah mempunyai tingkat kenyamanan yang lebih dibandingkan penggal yang lainnya</p> | DARI ASPEK KEUNIKAN <p>Tidak ada keunikan dari sisi PKL, street furniture dan signage pada keseluruhan</p> | KODE TABEL 5.9 | HALAMAN 162 | | | | |

| KESIMPULAN ANALISIS | AMENITY | | | | | | DARI ASPEK KEAMANAN | KETERKAITAN DENGAN TEORI | ANALISIS DI LAPANGAN | TANGGAPAN |  MAGISTER DESAIN KAWASAN BINAAN UNIVERSITAS GADJAH MADA YOGYAKARTA 2012 |
|---|----------|------------------|---------------------|-------------|------------------------------------|------------------|--|--|--|--|--|
| | KEAMANAN | KOMPLEMENTARITAS | LALU LINTAS KAWASAN | AREA PARKIR | KEDEKATAN DENGAN MODA TRANSPORTASI | STREET FURNITURE | | | | | |
| PENGGAL 1  | ● | ● | ● | ● | ● | ● | <ol style="list-style-type: none"> Jika dilihat dari segi keamanan dari aspek lalu lintas kawasan, Taman Fatahillah memiliki keamanan yang jauh lebih tinggi dibanding zona lain karena zona ini merupakan full pedestrian. Sedangkan Jalan Cengkeh faktor keamanan untuk pengguna jalan khususnya pejalan kaki masih kurang dikarenakan tidak adanya pedestrian, hanya saja lalu lintas kendaraan pada jalan ini intensitasnya sedang, selain itu adanya parkir onstreet yang menimbulkan kemacetan dan rawan kecelakaan. Jika dilihat dari area parkir, Jalan Kali Besar Barat memiliki area parkir on street yang sudah dikelola, sedangkan hampir keseluruhan area sering sekali adanya area parkir onstreet ilegal karena tidak adanya lahan parkir. Jika dilihat kedekatannya dengan Kali Besar, Jalan Kali Besar Timur dan Barat mempunyai kedekatan yang lebih dibanding zona lain, karena letak Kali Besar yang berada di penggal ini sekaligus berbatasan langsung, selain itu fungsi jalan Kali Besar Barat dan Timur sebagai jalan utama kawasan menyebabkan kepadatan lalu lintas di sekitar Kali Besar sehingga faktor keamanan terhadap letak Kali Besar perlu dioptimalkan. | <p>Sims (1991) masalah menemukan arah dapat dipecahkan dengan menempatkan tanda/penanda yang bertujuan menyampaikan informasi kepada orang lewat pejalan kaki maupun pengendara. Tujuan adalah untuk memperoleh elemen yang bersifat :</p> <ul style="list-style-type: none"> informasional, tulisan yang memberitahukan jam buka-tutup, barang-barang dagangan (papan reklame, tiang reklame) direksional yang mengarahkan marka jalan, rambu lain, signage regulational, tanda peraturan dan tanda bahaya ornamental, memsambah indah lingkungan <p>White (1980) bahwa faktor yang mendorong pejalan kaki memanfaatkan jalur pedestrian untuk berbagai kepentingan statis dan dinamis adalah tamanannya adanya pepohonan, PKL dan tersedianya air.</p> <p>Carr (1992:50-51), ruang publik dapat terbentuk melalui dua proses yang berbeda, yaitu secara alami tanpa perencanaan dan yang terbentuk melalui perencanaan. Carr (1992:318-324), salah satu syarat kenyamanan suatu ruang terbuka publik harus mempertimbangkan faktor tempat duduk, shelter dan street furniture.</p> <p>Kepmen PU no.468/KPTS/1998, jalur pedestrian harus mengutamakan aksesibilitas tidak hanya terhadap pejalan kaki tetapi juga penyandang cacat, baik menggunakan kursi roda maupun tuna netra. Hal yang harus diperhatikan adalah rasa aman, nyaman, tidak terhalang adanya jalur pemandu yang memberikan panduan arah atau tempat tertentu bagi pejalan kaki dan penyandang cacat. Ukuran pedestrian minimum 120cm untuk jalur searah dan 160cm untuk jalur 2 arah.</p> <p>Menurut Whyte (1980), ketinggian lampu jalan sebaiknya 20ft (6cm), karena apabila terlalu tinggi, maka radius area yang diterangi makin kecil.</p> <p>Menurut Kepmen PU No.486/KPTS/1998, pencahayaan di jalur pedestrian berkisar antara 50-150lux tergantung pada intensitas pemakaian, tingkat bahaya dan kebutuhan keamanan.</p> | <p>Tidak semua jalan utama pada tiap penggal mempunyai pedestrian, hampir seluruh pedestrian yang ada tidak terdapat area duduk bagi pejalan kaki, kecuali Jalan Kali Besar barat.</p> <p>Hampir keseluruhan jalan pada tiap penggal tidak terdapat area bagi difabel. Beberapa luasan pedestrian yang ada sudah mengikuti standar kebaruan, yaitu berkisar 120cm-180cm.</p> <p>Tidak ada ketedahan PKL pada jalur pedestrian di siang hari, terutama pada Jalan Cengkeh.</p> <ul style="list-style-type: none"> Posisi trotoar yang berada di sisi kiri dan kanan jalan berada pada ketinggian hanya sekitar 10-15cm dan tidak terdapat pembatas jalan. Jika dilihat dari standar yang ada, trotoar pada kawasan ini kurang aman bagi pejalan kaki. <p>Pada Jalan Cengkeh, perlu adanya penataan street furniture atau fasilitas yang nyaman bagi pejalan kaki karena Jalan Cengkeh merupakan salah satu akses menuju Taman Fatahillah dari sisi Utara dan merupakan letak Gerbang Amsterdam pada waktu dahulu.</p> <p>Pada penggal Jalan Kali Besar Barat dan Timur, perlu adanya penataan dan optimalisasi streetfurniture yang sudah ada atau fasilitas yang nyaman pada pejalan kaki di pedestrian sepanjang kanan dan kiri Kali Besar, sekitar 600m.</p> <p>Pada semua penggal jalan zona ini, perlu adanya pedestrian dan penataan parkir on street sehingga penggunaan ruang jalan bisa lebih optimal.</p> | <p>Perlu ada perencanaan pedestrian bagi penyandang cacat khususnya pada zona ini yang memiliki fungsi rekreasional.</p> <p>perencanaan pedestrian mengikuti pada fasilitas keamanan (seperti adanya pembatas jalan, peninggian jalur pedestrian), kenyamanan (dari segi ketedahan, aktivitas PKL, fasilitas street furniture).</p> <p>Perlu ada tanda-tanda yang lebih bersifat regulation serta bersifat ornamental (hiasan atau mempunyai ciri kawasan)</p> <p>Jika dilihat fungsinya sebagai akses menuju landmark kawasan (Taman Fatahillah) dan node kawasan dengan intensitas penggunaan yang sering, sebenarnya sangat potensial apabila kualitas jalan pada Taman Fatahillah dan Jalan Kali Besar Timur dan Barat dibuat lebih menarik dengan mengoptimalkan karakter kolonial Oud Batavia.</p> <p>Perlu adanya pengolahan sanitasi drainase khususnya pada area permukiman di luar zona inti.</p> <p>Perlu adanya penambahan vegetasi khususnya pada zona inti serta adanya ruang terbuka hijau.</p> |  MAGISTER DESAIN KAWASAN BINAAN UNIVERSITAS GADJAH MADA YOGYAKARTA 2012 |
| PENGGAL 2  | ● | ● | ● | ● | ● | ● | <p>DARI ASPEK KOMPLEMENTARITAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Jika dilihat dari variasi streetfurniture yang ada, zona ini sudah mempunyai variasi street furniture yang lebih beragam dan masih bisa dioptimalkan lagi, hal ini dikarenakan adanya fungsi rekreasional yang khas sebagai area wisata Oud Batavia. Jika dilihat dari vegetasinya, Jalan Kali Besar dan Taman Fatahillah memiliki variasi vegetasi yang cukup dibanding Jalan Cengkeh. Di zona inilah khususnya yang mempunyai aktifitas rekreasional, pengunjung merasa nyaman dari faktor matahari di siang hari. Dari aspek sanitasi dan drainase, zona ini mempunyai pengolahan yang lebih baik dibanding zona pendukung, hal ini dikarenakan seluruhnya langsung masuk ke riol kota menggunakan saluran yang sudah dibuat di kawasan inti Oud Batavia. Pada zona pendukung pengolahan yang kurang baik terjadi pada area permukiman dipinggir sungai dan di bawah jalan tol, karena pembuangan limbah mereka langsung mengarah ke sungai. | <p>White (1980) bahwa faktor yang mendorong pejalan kaki memanfaatkan jalur pedestrian untuk berbagai kepentingan statis dan dinamis adalah tamanannya adanya pepohonan, PKL dan tersedianya air.</p> <p>Carr (1992:50-51), ruang publik dapat terbentuk melalui dua proses yang berbeda, yaitu secara alami tanpa perencanaan dan yang terbentuk melalui perencanaan. Carr (1992:318-324), salah satu syarat kenyamanan suatu ruang terbuka publik harus mempertimbangkan faktor tempat duduk, shelter dan street furniture.</p> <p>Kepmen PU no.468/KPTS/1998, jalur pedestrian harus mengutamakan aksesibilitas tidak hanya terhadap pejalan kaki tetapi juga penyandang cacat, baik menggunakan kursi roda maupun tuna netra. Hal yang harus diperhatikan adalah rasa aman, nyaman, tidak terhalang adanya jalur pemandu yang memberikan panduan arah atau tempat tertentu bagi pejalan kaki dan penyandang cacat. Ukuran pedestrian minimum 120cm untuk jalur searah dan 160cm untuk jalur 2 arah.</p> <p>Menurut Whyte (1980), ketinggian lampu jalan sebaiknya 20ft (6cm), karena apabila terlalu tinggi, maka radius area yang diterangi makin kecil.</p> <p>Menurut Kepmen PU No.486/KPTS/1998, pencahayaan di jalur pedestrian berkisar antara 50-150lux tergantung pada intensitas pemakaian, tingkat bahaya dan kebutuhan keamanan.</p> | <p>Tidak semua jalan utama pada tiap penggal mempunyai pedestrian, hampir seluruh pedestrian yang ada tidak terdapat area duduk bagi pejalan kaki, kecuali Jalan Kali Besar barat.</p> <p>Hampir keseluruhan jalan pada tiap penggal tidak terdapat area bagi difabel. Beberapa luasan pedestrian yang ada sudah mengikuti standar kebaruan, yaitu berkisar 120cm-180cm.</p> <p>Tidak ada ketedahan PKL pada jalur pedestrian di siang hari, terutama pada Jalan Cengkeh.</p> <ul style="list-style-type: none"> Posisi trotoar yang berada di sisi kiri dan kanan jalan berada pada ketinggian hanya sekitar 10-15cm dan tidak terdapat pembatas jalan. Jika dilihat dari standar yang ada, trotoar pada kawasan ini kurang aman bagi pejalan kaki. <p>Pada Jalan Cengkeh, perlu adanya penataan street furniture atau fasilitas yang nyaman bagi pejalan kaki karena Jalan Cengkeh merupakan salah satu akses menuju Taman Fatahillah dari sisi Utara dan merupakan letak Gerbang Amsterdam pada waktu dahulu.</p> <p>Pada penggal Jalan Kali Besar Barat dan Timur, perlu adanya penataan dan optimalisasi streetfurniture yang sudah ada atau fasilitas yang nyaman pada pejalan kaki di pedestrian sepanjang kanan dan kiri Kali Besar, sekitar 600m.</p> <p>Pada semua penggal jalan zona ini, perlu adanya pedestrian dan penataan parkir on street sehingga penggunaan ruang jalan bisa lebih optimal.</p> | <p>Perlu ada perencanaan pedestrian bagi penyandang cacat khususnya pada zona ini yang memiliki fungsi rekreasional.</p> <p>perencanaan pedestrian mengikuti pada fasilitas keamanan (seperti adanya pembatas jalan, peninggian jalur pedestrian), kenyamanan (dari segi ketedahan, aktivitas PKL, fasilitas street furniture).</p> <p>Perlu ada tanda-tanda yang lebih bersifat regulation serta bersifat ornamental (hiasan atau mempunyai ciri kawasan)</p> <p>Jika dilihat fungsinya sebagai akses menuju landmark kawasan (Taman Fatahillah) dan node kawasan dengan intensitas penggunaan yang sering, sebenarnya sangat potensial apabila kualitas jalan pada Taman Fatahillah dan Jalan Kali Besar Timur dan Barat dibuat lebih menarik dengan mengoptimalkan karakter kolonial Oud Batavia.</p> <p>Perlu adanya pengolahan sanitasi drainase khususnya pada area permukiman di luar zona inti.</p> <p>Perlu adanya penambahan vegetasi khususnya pada zona inti serta adanya ruang terbuka hijau.</p> |  MAGISTER DESAIN KAWASAN BINAAN UNIVERSITAS GADJAH MADA YOGYAKARTA 2012 |
| JUDUL THESIS | | | | | | | | | | | |
| POTENSI PENGEMBANGAN KAWASAN OUD BATAVIA JAKARTA | | | | | | | | | | | |
| PENELITI | | | | | | | | | | | |
| Theresia Budi Jeyanti | | | | | | | | | | | |
| JUDUL GAMBAR | | | | | | | | | | | |
| KESIMPULAN ANALISIS AMENITAS KAWASAN | | | | | | | | | | | |
| KETERANGAN | | | | | | | | | | | |
| KEYMAP | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | |
| KODE TABEL | | | | | | HALAMAN | | | | | |
| 5.10 | | | | | | 163 | | | | | |

BAB VI

KESIMPULAN DAN ARAHAN

Dalam tahap ini dijabarkan jawaban dari pertanyaan penelitian yang telah dirumuskan yang merupakan hasil akhir dari penelitian yang mengkaji sejarah dan vitalitas dalam upaya mengembangkan potensi yang ada pada kawasan Oud Batavia Jakarta.

6.1. KESIMPULAN

Menjawab pertanyaan penelitian pertama, sejarah perkembangan kawasan Oud Batavia adalah; terjadi tiga perodesasi perkembangan yaitu :

- **Periode Sunda Kelapa-jayakarta**

Periode ini, bahwa Batavia terbentang di tepi barat sungai ciliwung yang ditandai dengan alun-alun kota sebagai pusat kota. Disebelah selatan terdapat ndalem dan disebelah barat terdapat masjid; hal ini menunjukkan karakter permukiman yang masih berada dalam wilayah suatu kerajaan. Di sepanjang sungai ciliwung terdapat perkampungan penduduk yang kehidupannya masih tergantung pada sungai sebagai mata pencaharian maupun transportasi. Faktor yang mempengaruhi dalam perkembangan kota pada periode ini yaitu budaya sungai, dimana sungai digunakan sebagai tempat mencari mata pencaharian, irigasi maupun transportasi.

- **Periode Jayakarta-Batavia**

Belanda mulai membangun kota Bentengnya berdasarkan kota Amsterdam yang menggunakan kanal-kanal dan jalan yang berbentuk grid. Pada perkembangan selanjutnya grid-grid yang dibentuk oleh kanal-kanal pada akhir abad 18 dinyatakan tidak sehat karena timbul wabah malaria dan pes yang dahsyat, seiring dengan pergantian pemerintahan, maka Benteng

Kasteel Batavia kemudian dihancurkan oleh Daendles, yang kemudian difungsikan untuk menimbuni kanal-kanal yang sudah dangkal dan lambat arusnya dan Belanda memindahkan semua warganya ke *Weltevreden* (kawasan disekitar Gambir dan Monas). Faktor yang mempengaruhi dalam perkembangan kota pada periode ini yaitu motif penjajahan melalui pendekatan ekonomi untuk penguasaan lahan serta keinginan Belanda untuk membuat Batavia seperti Kota Amsterdam versi Timur.

- **Periode Batavia-Jakarta**

Pertumbuhan jaringan jalan darat pada periode ini mengalami perkembangan yang pesat, pola jaringan yang berbentuk grid namun lebih dinamis dalam pertumbuhannya terhadap struktur jaringan utama. Perkembangan permukiman atau perumahan sangat cepat dan sudah tidak mengikuti pola yang ada. Faktor yang berpengaruh pada perkembangan Oud Batavia pada periode ini secara umum bahwa disebutkan Kota Tua Jakarta merupakan kota perdagangan adalah benar, hal ini dikuatkan oleh setiap pergerakan kotanya dipengaruhi oleh faktor ekonomi atau bangunan komersil yang menjadi tulang punggung kegiatan kotanya dan pergerakan permukiman berada pada layer kedua setelah bangunan-bangunan komersil.

Dalam relevansi pertanyaan penelitian kedua yang menjadi acuan dalam proses analisa dan pembahasan; maka vitalitas yang terdapat pada kawasan Oud Batavia adalah :

- **Aksesibilitas**

Bila ditinjau dari aspek kedekatannya dengan moda transportasi semua area mempunyai kedekatan yang sama. Bila ditinjau dari aspek keterhubungannya, semua area juga memiliki rating yang berpotensi. Hal

ini menjelaskan bahwa sebagai zona yang mempunyai landmark kawasan, zona inti memiliki keterhubungan yang kuat dengan moda transportasi maupun area parkir.

- **Atraktivitas**

Dilihat dari segi keanekaan pada zona inti tidak memiliki rating yang sama. Pada Taman Fatahillah memiliki keanekaan yang lebih beragam dibandingkan dengan Jalan Kali besar dan jalan Cengkeh. Selain itu pada zona inti perihal kejelasan, kenyamanan dan keunikan belum diolah untuk bisa lebih potensial.

- **Amenitas**

Berdasarkan amenitas kawasannya, zona inti cenderung dinilai sedang, sehingga perlu ditingkatkannya nilai amenitas pada zona inti.

Potensi yang ada sangat beragam dan bisa menjadi modal dalam pengembangan kawasan. Pengembangan potensi selanjutnya bisa dielaborasi dengan aturan-aturan yang ada untuk menjadi sebuah rekomendasi pengembangan kawasan.

6.2. SARAN-SARAN

6.2.1 Bagi Pemerintah Daerah

Pemerintah daerah perlu memberikan sosialisasi yang dapat di terima masyarakat mengenai pengembangan kawasan yang bertujuan bagi kebaikan bersama dan kemajuan pembangunan kawasan Oud Batavia Jakarta. Pedoman teknis mengenai perencanaan berdasarkan vitalitas kawasan yang disampaikan dalam penelitian ini bermaksud untuk memberikan masukan dalam perencanaan

kawasan Oud Batavia dimasa depan agar tidak salah sasaran dalam pembangunan kedepannya.

6.2.2. Bagi Masyarakat Oud Batavia

Diharapkan penelitian ini dapat memberi masukan positif dalam perencanaan fasilitas penunjang pemukiman setempat. Sehingga masyarakat sekitar bisa memperoleh kemudahan dan kenyamanan tinggal apabila penelitian ini dapat diterapkan dalam perencanaan kawasan tersebut oleh pemerintah Kota Jakarta.

6.2.3. Developer dan Arsitek Perencana

Diharapkan penelitian ini dapat memberikan masukan dalam pembangunan, sehingga pembangunan di kawasan Kota Tua khususnya di Oud Batavia Jakarta yang direncanakan pemerintah tidak salah sasaran baik dari segi revitalisasi, penempatan, relokasi atau aktivitas dan perilaku orang didalamnya.

6.3.4. Bagi Penelitian Lebih Lanjut

Diharapkan penelitian ini dapat menjadi masukan dalam memperluas wawasan teori kawasan binaan, khususnya pada aspek vitalitas kawasan, sehingga peneliti lanjut bisa memperbaikinya menjadi lebih baik lagi, atau menjadikan hasil penelitian ini sebagai literatur dalam penelitiannya selanjutnya. Perlu juga di kaji secara mendalam mengenai revitalisasi dan karakteristik kolonial pada kawasan Oud Batavia pada penelitian selanjutnya, sehingga perencanaan pembangunan yang diarahkan sesuai dengan konteks lingkungan kawasan Kota Tua.

6.3. REKOMENDASI

Dalam penelitian ini, rekomendasi yang dimaksud sangat erat kaitannya untuk menjawab pertanyaan ketiga, yaitu bagaimana arahan potensi pengembangan kawasan berdasarkan pada temuan di pertanyaan penelitian ke satu dan dua. Diharapkan arahan ini bisa mengkritisi tahapan perencanaan yang ada pada kawasan Oud Batavia Jakarta.

Rekomendasi terbagi atas tiga bagian, hal ini merupakan hasil dari penelitian yang dimana sistem makro sampai dengan mikro kota tidak dapat dilepaskan dan saling berhubungan satu sama lainnya.

• **Rekomendasi Makro** (dalam kaitannya dengan Kawasan Kota Tua Jakarta)

- Memberikan konsep tematik dalam pengembangan pada kawasan Oud Batavia yang berdampingan dengan kawasan lain dalam bagian dari Kota Tua Jakarta untuk memperjelas tujuan pengembangan kawasannya.
- Memberdayakan berbagai peluang jenis pergerakan dengan sarana transportasi berupa shuttle bus dan kapal sebagai alternatif moda transportasi bagi pengunjung.

• **Rekomendasi Meso** (dalam kaitannya dengan kawasan Oud Batavia)

Mengoptimalkan jaringan hijau sebagai sabuk hijau pada kawasan bantaran sungai dan kanal serta mengembangkan *river park* yang terintegrasi dengan kegiatan sungai, penataan pedestrian, penataan PKL serta area parkir.

• **Rekomendasi Mikro** (zona inti Oud Batavia)

Rekomendasi atau arahan secara detail akan membahas faktor vitalitas zona inti kawasan Oud Batavia yang terkait dalam penelitian. Bila dilihat pada

keseluruhan zona, arahan yang dominan perlu dilakukan pada kawasan Oud Batavia adalah:

1. Faktor Aksesibilitas

Dalam mempotensialkan factor aksesibilitas kawasan di perlukan adanya 'gate' yang mempertegas fungsi jalan utama tiap zona sebagai jalur penghubung dan 'edges' dari kawasan Oud Batavia Jakarta. Gate disini bias berupa gerbang atau monument, atauperubahan warna atau jenis material yang nantinya menjadi konteks yang sama pula dalam pengembangan kawasan Oud Batavia secara keseluruhan. Selain itu perlu adanya kemudahan akses yang menghubungkan antar zona dan penambahan aktivitas pada jalan-jalan yang relative sepi pengunjung.

2. Faktor Attractivitas

Sedangkan dari segi attractivitas kawasan, faktor keunikan perlu ditingkatkan dengan penambahan cirri yang khas pada kawasan yang sesuai dengan konteks kawasan Oud Batavia secara keseluruhan serta penambahan vegetasi untuk meningkatkan faktor kenyamanan

3. Faktor Amenitas

Dari aspek amenitas kawasan perlu ditingkatkannya factor keamanan dan komplementaritas pada tiap zona dengan pemberian tanda-tanda, pembeda garis pada arus padat, dan penambahan street furniture yang dapat memudahkan aktivitas dalam kawasan.

GUIDELINE PEMERINTAH



Peraturan Pemerintah Gubernur Provinsi Daerah Khusus Jakarta Nomor 34 Tahun 2003. Kawasan kota tua Batavia Kota Tua adalah kawasan sekitar wilayah Blok A yang terletak di Kecamatan Jakarta (Pasar dan Kotamadya Jakarta) dari kawasan Cagar Budaya kotahut sebagai tempat di (m)al area, yaitu:

- Zona 1: Kawasan Sultan Kaesah
- Zona 2: Kawasan Fatahillah
- Zona 3: Kawasan Pecinan
- Zona 4: Kawasan Pekojan
- Zona 5: Kawasan Perumahan

KAWASAN PEKOJAN

(3 Zona: Kampung Arab, Masjid Sanggar Tinggi, Masjid An Nawar)

- Dominasi bangunan masjid dan bangunan deret.
- Kawasan perkampungan.
- Jalan yang sempit membentuk labirin.
- Bentuk tidak beraturan.
- Tidak terdapat adanya sumbu kawasan.
- Ruang Terbuka Publik sebagai pusat komunitas dan wisata religius.

"kampung multi etnis"

- Fungsi: kampung permukiman, tempat wisata, komersial gaya desain wisata religius.



KAWASAN PEREMAJAN

(Berdiri 3 Zona: Jembatan Lima, Tambora, Glodok)

- Dominasi bangunan deret beraturan langgam lama.
- Sebagian berupa kawasan perkampungan dan sebagian lainnya bangunan urban.
- Jalan yang sempit membentuk labirin.
- Bentuk tidak beraturan.
- Tidak terdapat adanya sumbu kawasan.
- Ruang Terbuka Publik sebagai pusat komunitas.



"pusat bisnis KOTA TUA"

- Fungsi: daerah perantara TDI, CBD, fungsi campuran, kantong permukiman.

rekomendasi MAKRO

Dalam Perencanaan penataan, kawasan Oud Batavia harus mempunyai keterkaitan dengan kawasan lain yang merupakan bagian dari Kawasan Kota Tua Jakarta, yaitu dengan pemberian tema dan fungsi utama kawasan yang sesuai dengan karakter asal sehingga dapat memberikan kejelasan untuk pengembangannya

KAWASAN SUNDA KELAPA

(4 Zona: Kampung Luar Balong, Pelabuhan, Sunda Kelapa, Museum Bahari, Pasar Ikan)

- Sumbu waterfront.
- Dominasi blok dan bangunan meneguk/vertikal.
- Bentuk perkampungan padat.
- Bentuk beraturan.
- Jaringan yang merupakan jalur.
- Ruang Terbuka Publik sebagai pusat kegiatan rekreasi.

"perarak bahari"

- Fungsi: pelabuhan, pedagang, pasar ikan, pusat waterfront.



KAWASAN SAJAWAN

(Zona: Galangan/Seriteng, Ika Malaka, Kali Besar, Kampung Bander, Tanahbali, Perku Kecil, Sialan Kota)

- Formasi blok grid dan desain blok.
- Dominasi blok urban bangunan sunda gaya arsitektur ornamen.
- Massa besar, umumnya bel-akalida.
- GDI & Jember/seriteng.
- Langgam bangunan lama.
- Formasi desain ruang terbuka publik.



"memori pusat kota lama"

- Fungsi: museum, perkotaan skala lokal & kota, universitas, wisata seni dan budaya, fungsi campuran.

KAWASAN PECINAN

(3 Zona: Pasar Fagi, Pintu Besar Selatan, Ploangia)

- Dominasi bangunan deret beraturan langgam lama.
- Sebagian berupa kawasan perkampungan dan sebagian lainnya bangunan urban.
- Jalan yang sempit membentuk labirin.
- Bentuk tidak beraturan.
- Tidak terdapat adanya sumbu kawasan.
- Ruang Terbuka Publik sebagai pusat.



"pelestarian lingkungan pecinan"

- Fungsi: pusat gaya dan nilai, permukiman, fungsi wisata sebagai tema pecinan.



MAGISTER DESAIN KAWASAN
RINAAN
UNIVERSITAS GADJAH MADA
YOGYAKARTA
2012

JUDUL THESIS

POTENSI
PENGEMBANGAN
KAWASAN OUD BATAVIA
JAKARTA

PENELITI

Theresia Budi Jayanti

JUDUL GAMBAR

ARAHAN
PENGEMBANGAN
KAWASAN KOTA TUA
JAKARTA

KETERANGAN

KEYMAP



KODE GAMBAR HALAMAN

6.1

170

rekomendasi MAKRO



Prinsip penataan tata air

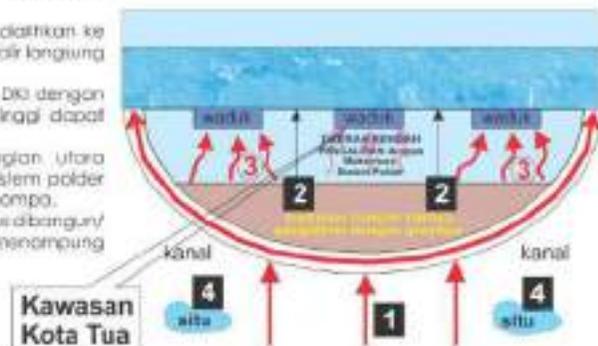
...integrated activities with the waterfront

"Pelestarian KOTA TUA melalui integrasi aktivitas manusia dengan muka air"

prinsip Tata Air

- Menghadirkan kembali peran elemen lingkungan 'air' termasuk 'waterfront' dalam pengembangan kawasan KOTA TUA
- **Memperbaiki infrastruktur tata air** yang tanggap terhadap kebutuhan konteks lingkungan pelestarian
- **Meningkatkan kualitas air** melalui pelaksanaan program kali bersih (river cleaning program)
- **Meningkatkan kapasitas & intensitas drainase** melalui sistem polder untuk mengatasi dan mencegah banjir

1. Aliran air dari hulu DKI dialirkan ke arah pinggir DKI dan mengalir langsung ke laut
2. Bagian Selatan wilayah DKI dengan permukaan yang cukup tinggi dapat mengalir secara gravitasi
3. Daerah rendah di bagian utara (Pantura) harus dengan sistem polder yaitu tanggul, waduk dan pompa
4. Bagian hulu/ selatan harus dibangun/ ditingkatkan stusitu untuk menampung sementara air



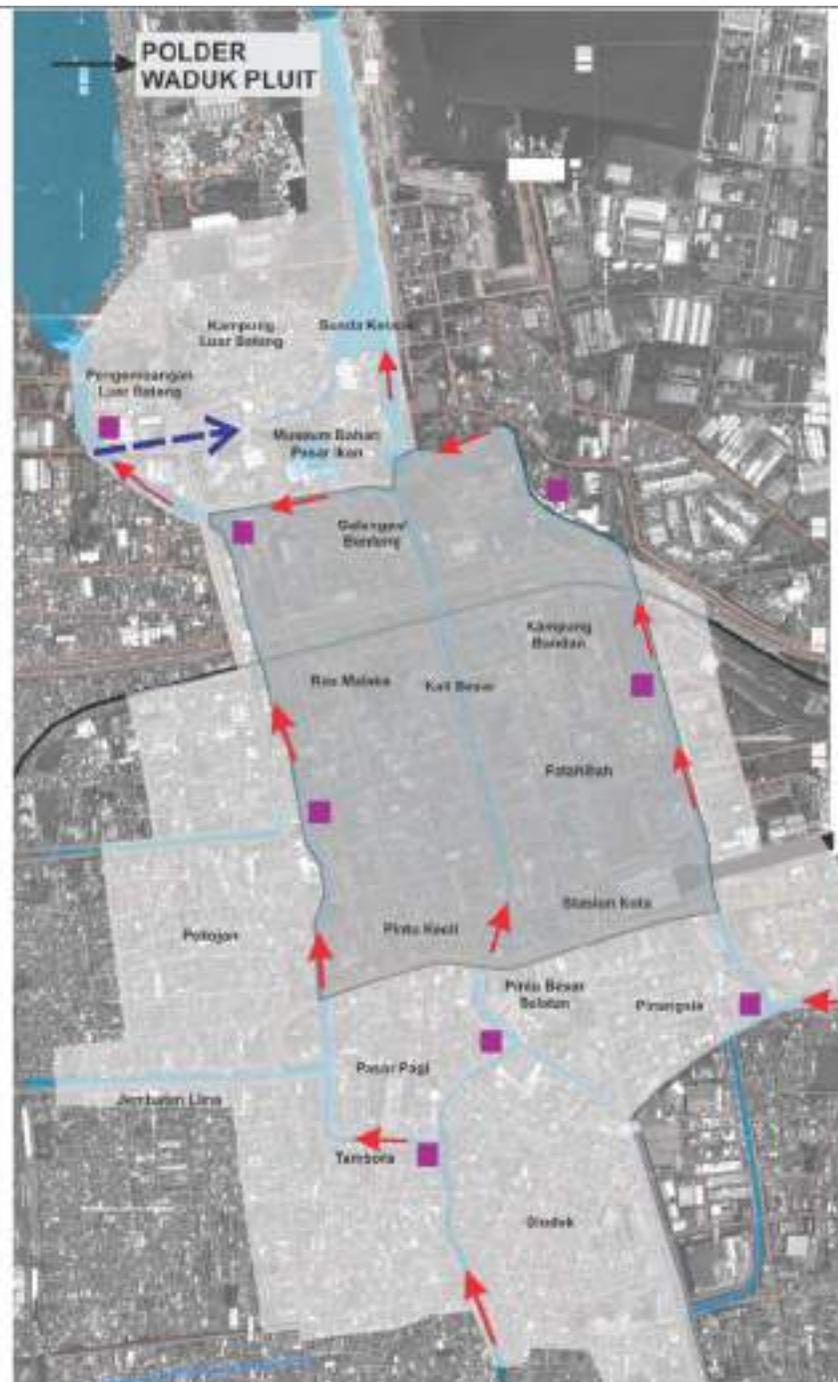
Alternatif - mengalihkan beban Ciliwung-Anak Ciliwung



Alternatif - mengalihkan beban ke Sunda Kelapa



Alternatif Saluran antara Sunda Kelapa - Pluit



MAGISTER DESAIN
KAWASAN BINAAN
UNIVERSITAS GADJAH MADA
YOGYAKARTA
2012

JUDUL THESIS

POTENSI
PENGEMBANGAN
KAWASAN OLD BATAVIA
JAKARTA

PENELITI

Theresia Budi Jayanti

JUDUL GAMBAR

ARAHAN PENATAAN
SANITASI dan
DRAINASE

KETERANGAN

- Survei kanal
- Pengalihan ke Selatan
- arah Aliran Air
- Arus air Sekunder
- Zona Air Darat Rendah
- Kawasan Kota Tua

KEYMAP



KODE GAMBAR HALAMAN

6.2

171

rekomendasi MAKRO



MAGISTER DESAIN
KAWASAN BINAAN
UNIVERSITAS GADJAH MADA
YOGYAKARTA
2018

JUDUL THESIS

POTENSI
PENGEMBANGAN
KAWASAN GUD BATARA
JAKARTA

PENELITI

Theresia Budi Jayanti

JUDUL GAMBAR

ARAHAN PENGEMBANGAN
JALUR SHUTTLE BUS dan
PENEMPATAN SHELTER
SHUTTLE BUS

KETERANGAN

- Shelter bus
- Radius jangkauan bus
- Jalur Shuttle bus
- Jalur Trans Jakarta
- Gud Batara
- Kawasan Kota Tua

KEYMAP



KODE GAMBAR

6.3

BALAIKAM

172

GUIDELINE PEMERINTAH

Dalam Draft Rencana Induk Kota Tua (Dinas Tata Kota JKT, 2007), penyediaan transportasi yang nyaman menjadi bagian rencana dalam pengembangan Kota Tua Jakarta dengan sarana transportasi berupa *shuttle bus* sebagai alternatif moda transportasi wisata bagi pengunjung Kota Tua.

PRINSIP PENATAAN

- Menetapkan kegiatan baru di kawasan yang mulai degradasi secara fisik dan ekonomi
- Menyusun jalur wisata yang sejajar dengan situs, kegiatan eksisting dan kegiatan mulai baru
 - Mengintegrasikan jalur wisata dengan shuttle bus
- Mengintegrasikan dengan event/pesraya berkala kota yang memanfaatkan tempat di Kota Tua
 - Membentangkan berbagai peluang jenis pergerakan



Usulan penyediaan jalur shuttle bus dalam draft tersebut masih berupa arahan umum. Jalur yang dipilih perlu memperlembangkan potensi ruang berdasarkan nilai sejarah, estetika dan fungsi ruang. Jalur trem yang direncanakan dapat mengikuti jalur yang sama dengan tempo dulu. Berdasarkan penelusuran sejarah, jalur yang pernah digunakan sebagai jalur trem di Zona Ini adalah betawal dari ujung utara Jalan Cengkeh menuju Taman Falahilah kemudian Jalan Kali Besar Timur. Jalur trem digunakan sebagai sarana wisata sedangkan jalur shuttle bus sebagai alternatif selain sebagai sarana wisata juga digunakan sebagai sarana transportasi dalam lingkup Kota Tua.

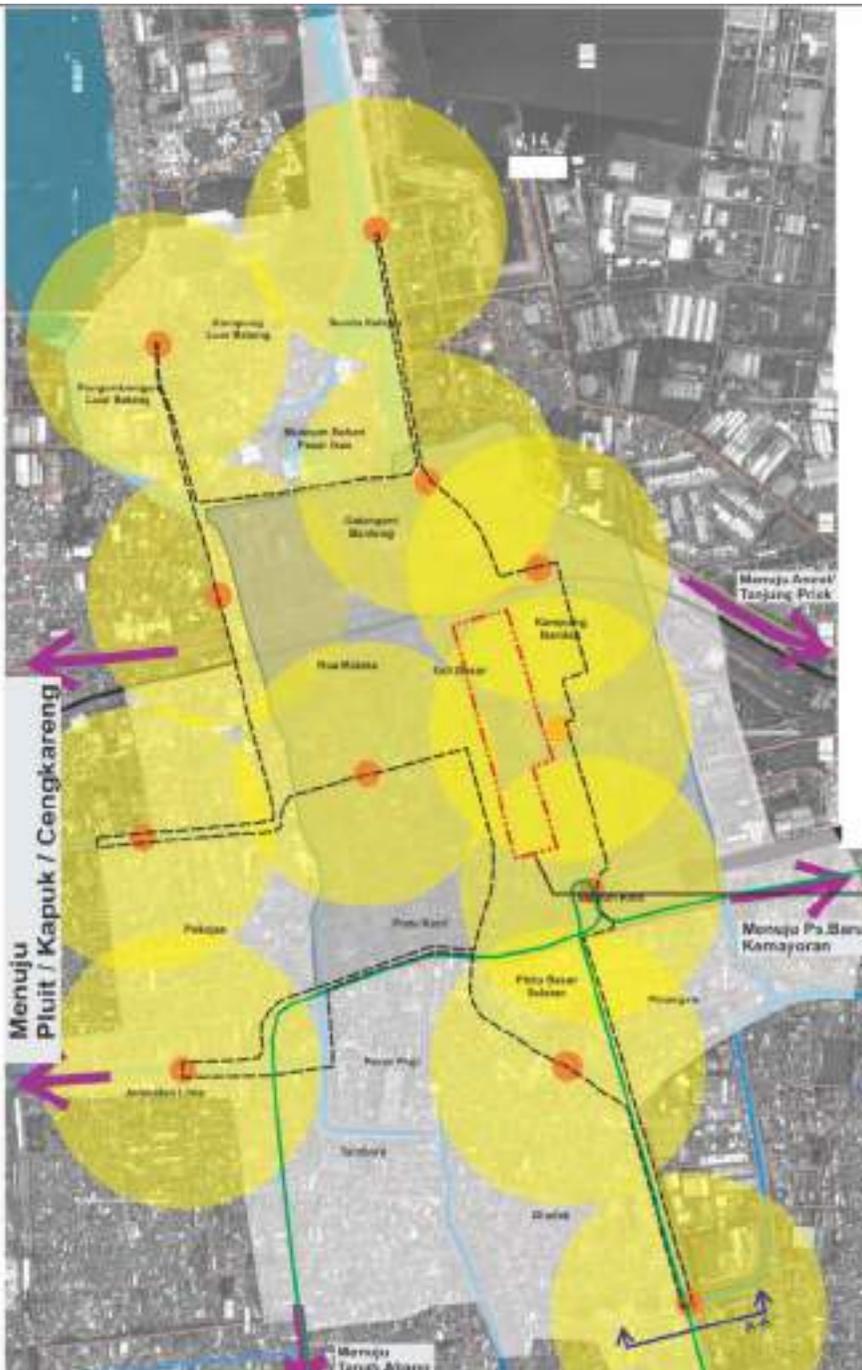


Penempatan Shelter Shuttle Bus

- Lokasi yang cenderung terjadi pemusatan massa
- Shelter terkoneksi dan terkoordinasi dengan kawasan wisata
- Lokasi shelter harus mengakomodasi terhadap pejalan kaki
- Lokasi shelter harus terkoneksi dengan transportasi lain
- Perancangan shelter hendaknya harmonis dengan bangunan sekitar
- Rute atau pola jalan yang dirancang harus bersinergi dan tidak berbenturan dengan rencana pola sirkulasi moda yang lain



Potongan Ji. Gajah Mada-Hayam Wuruk



rekomendasi MAKRO



MAGISTER DESAIN
KAWASAN BINAAN
UNIVERSITAS GADJAH MADA
YOGYAKARTA
2012

JUDUL THESIS

POTENSI
PENGEMBANGAN
KAWASAN OLD BATAVIA
JAKARTA

PENELITI

Theresia Budi Jayanti

JUDUL GAMBAR

ARAHAN
PENGEMBANGAN JALUR
TRANSPORTASI AIR

KETERANGAN

- Shelter bus
- Jalur Shuttle bus
- Shelter boat
- Jalur Shuttle boat

KEYMAP



KODE GAMBAR HALAMAN

6.4

173

GUIDELINE PEMERINTAH

Dalam *Draf Rencana Induk Kota Tua* (Dinas Tata kota DKI, 2007); Salah satu pendekatan dalam pengelolaan lingkungan dapat dilakukan dengan cara menatahkan insentif dengan tujuan menjaga dan meningkatkan kualitas lingkungan, dan sistem disinsentif bertujuan untuk merangsang kualitas lingkungan. Misalnya insentif diberikan kepada pihak yang bersedia mengembangkan aktivitas wisata air di kawasan Kali Besar, sedangkan disinsentif bagi pihak pengembang yang merusak kawasan atau melanggar aturan pelestarian.

Usulan pengembangan wisata air dapat berupa wisata dengan menggunakan transportasi boat/kapal kecil. Pengembangan jalur wisata air ini bermaksud untuk mengembalikan memori kejayaan perairan Oud Batavia masa lalu. Berdasarkan penelusuran sejarah, jalur yang pernah sebagai jalur perairan Oud Batavia adalah Kali Besar, Kali Semut dan Kali Jelangkeng. Selain hal itu, pengembangan wisata air ini juga bertujuan untuk:

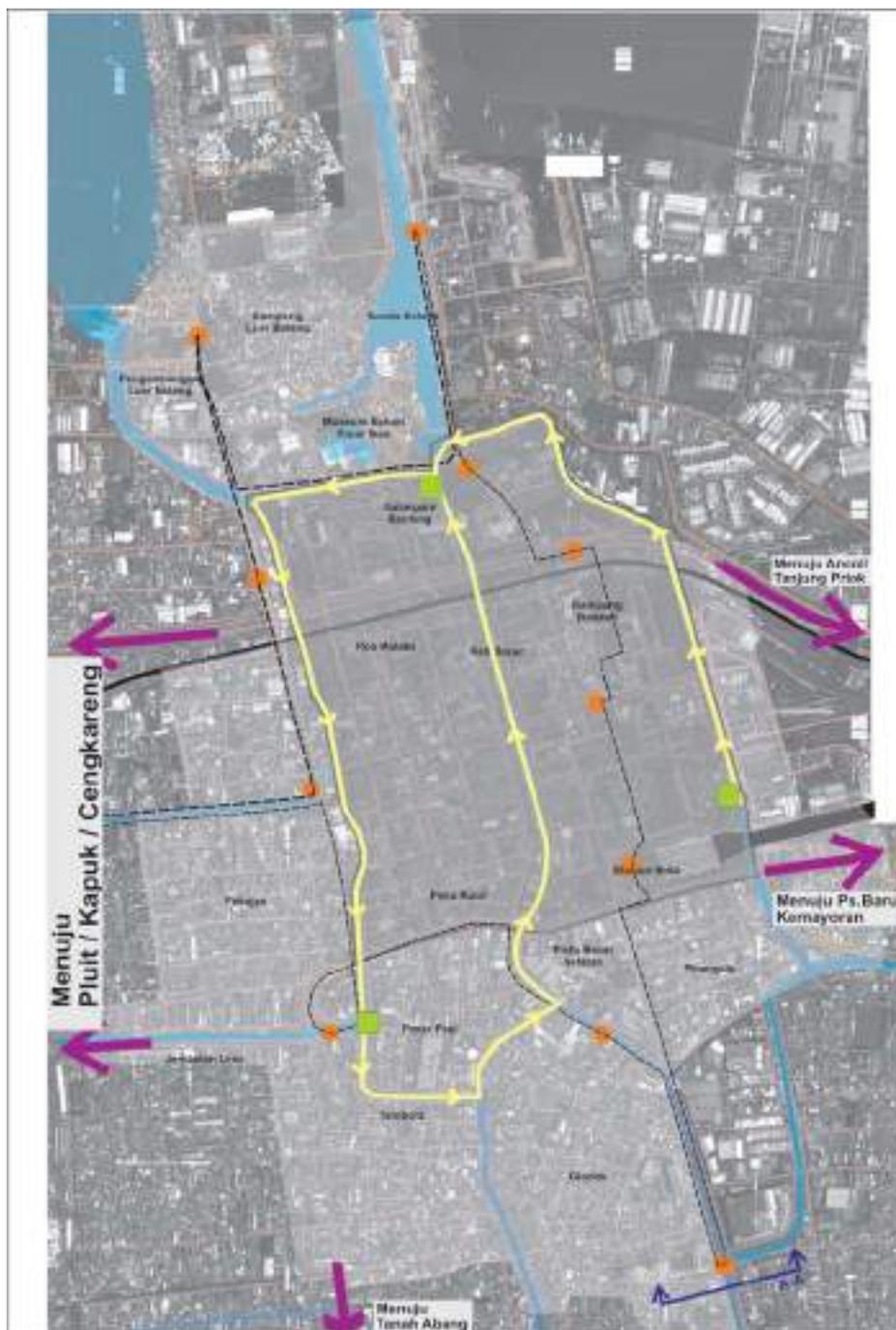
- Mengembalikan fungsi kanal sebagai sarana transportasi yang lebih ditekankan sebagai sarana wisata
- Mengembalikan arah hadap bangunan yang berada di samping kanal/sungai untuk menghadap sungai (waterfront)



Uttrak: Stasi kanal di Brussel

Penempatan Shelter

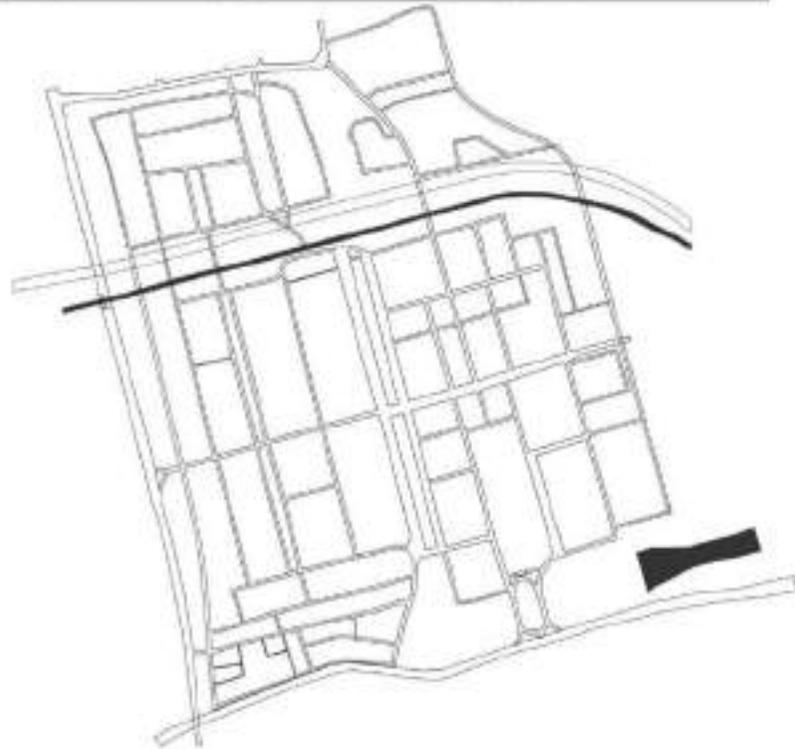
- Lokasi yang cenderung terjadi pemusatan massa
- Shelter terkoneksi dan terkoordinasi dengan kawasan wisata
- Lokasi shelter harus akomodatif terhadap pejalan kaki
- Lokasi shelter harus terkoneksi dengan transportasi lain
- Perancangan shelter hendaknya harmonis dengan bangunan sekitar
- Rute atau pola jalan yang dirancang harus bersinergi dan tidak berbenturan dengan rencana pola sirkulasi moda yang lain



EKSISTING



Taman Fathillah merupakan prasin yang terbita dari Kota Tua yang menunjukkan formains dalam desain ruang terbuka berupa square dan memiliki relief sejarah yang paling tinggi. Hal ini berarti karakter ruang terbuka yang dapat memperkuat citra kawasan harus dipertahankan. Jalan sempak berbentuk garis diagonal yang akan pernah dipertahankan untuk melintas bagi masyarakat harus terus dipertahankan dan dipertegas keberadaannya. Pola jalan yang lurus (*straight*) dan membentuk pola grid menjadi karakter yang baru yang perlu dipertahankan.



Grid as generator

Mengoptimalkan linkage kawasan yang telah berbentuk grid menjadi embrio pengembangan kawasan, sehingga terjadi kejelasan akses menuju daerah-daerah pengembangan baru yang berada di belakang kawasan.

rekomendasi MEZZO



Metode incremental sebagai arahan dasar dalam membentuk struktur kawasan, metode ini dapat memberikan perubahan menyeluruh pada kawasan secara berkala dengan sedikit mengubah bagian vital kawasan, secara umum konsep ini digunakan pada mangrove kawasan serta persimpangan jalan selain itu juga memperbaiki struktur jaringan



MAKASUD DESAIN
KAWASAN BINAAN
UNIVERSITAS GADJAH MADA
YOGYAKARTA
2012

JUDUL THESIS

POTENSI
PENGEMBANGAN
KAWASAN OLD BATAVIA
JAKARTA

PENELITI

Theresia Budi Jayanti

JUDUL GAMBAR

ARAHAN PENATAAN
LINKAGE DAN FIGURE
GROUND KAWASAN
OLD BATAVIA

KETERANGAN

KEYMAP



KODE GAMBAR HALAMAN

6.5

174

rekomendasi MEZZO



MAGISTER DESAIN
KAWASAN SIBIR
UNIVERSITAS GADJAH MADA,
YOGYAKARTA
2012

JUDUL THESIS

POTENSI
PENGEMBANGAN
KAWASAN OLID BATAVIA
JAKARTA

PENELITI

Theresia Budi Jayanti

JUDUL GAMBAR

ARAHAN RENCANA
TATA RUANG

KETERANGAN

- eksisting ruang terbuka hijau
- usulan ruang terbuka hijau
- ruang terbuka linear

KEYMAP



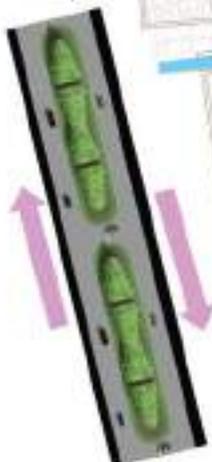
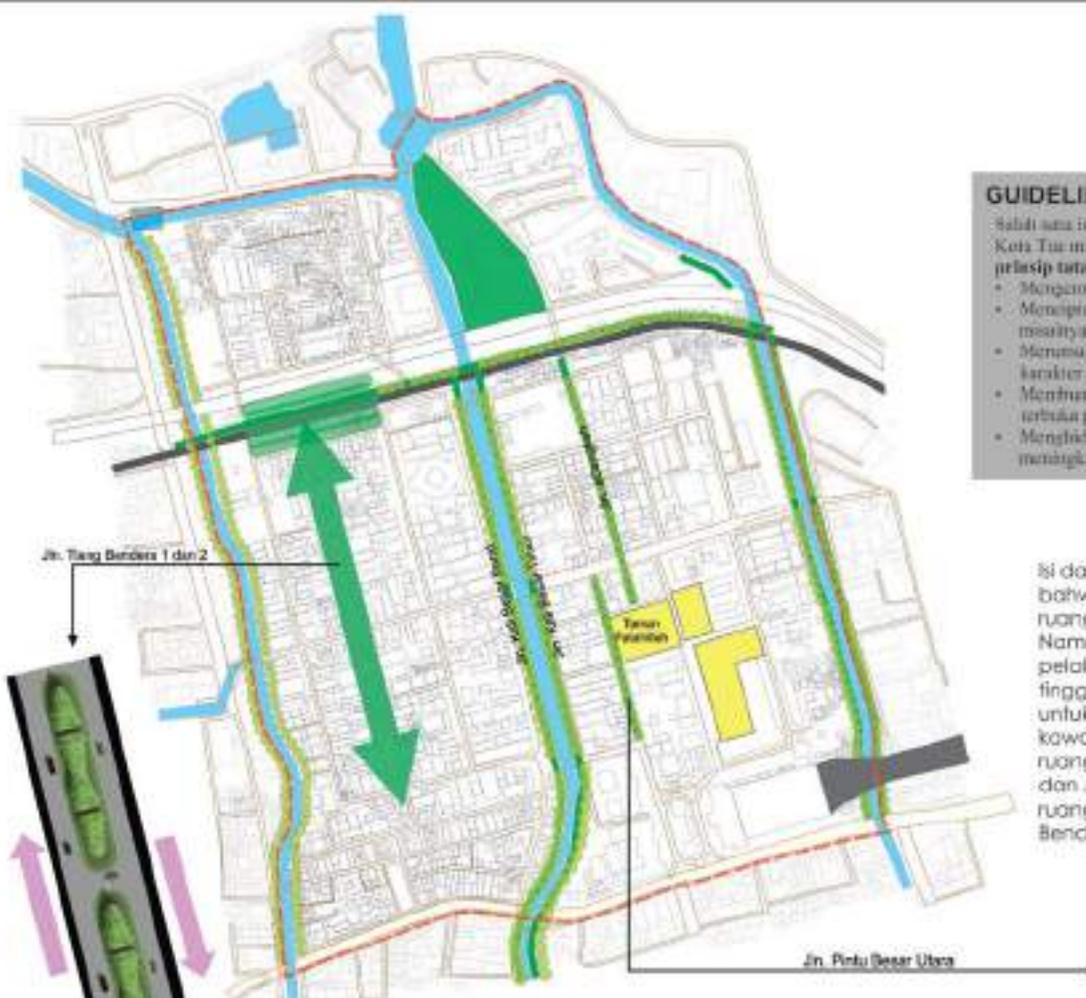
| KODE GAMBAR | HALAMAN |
|-------------|---------|
| 6.5 | 175 |

GUIDELINE PEMERINTAH

Salah satu isi konsep urban dalam Draft Rencana induk Kota Tua 2007 adalah 'Pelestarian Kota Tua melalui integrasi aktivitas manusia di dalam ruang terbuka hijau kawasan' dengan prinsip tata guna lahan sebagai berikut:

- Mengembangkan petak ruang terbuka sebagai ruang integrasi sosial antar komunitas
- Menempatkan ruang terbuka dan ruang terbuka hijau pada berbagai layer aktivitas kota, misalnya di lantai dasar, podium, kota atas, dan lain-lain
- Menunjang dan memberlakukan kembali KDH kawasan yang mendukung terciptanya karakter kawasan
- Membuat sistem kompensasi atau insentif/disinsentif untuk merangsang penyediaan ruang terbuka publik dan ruang terbuka hijau terutama di kawasan berkepadatan tinggi
- Menghidupkan kembali Ruang Terbuka Hijau menjadi ruang terbuka aktif yang mendukung meningkatkan jumlah dan kualitas ruang terbuka

Isi dari prinsip tata guna lahan ruang terbuka telah menunjukkan bahwa telah ada upaya pemerintah untuk mengembalikan peran ruang terbuka sebagai ruang publik. Namun usulan tersebut perlu dikaji kembali bagaimana strategi pelaksanaannya, mengingat kawasan tersebut memiliki kepadatan tinggi dan hampir sudah tidak lagi memiliki lahan kosong, berarti untuk membuka ruang terbuka perlu dilakukan pembongkaran kawasan yang sudah terbangun. Ruang terbuka di Zona Inli sebagai ruang terbuka publik dialokasikan pada Taman Fatahillah, kali Besar dan Jalan Cengkeh sebagai ruang publik utama sedangkan arahan ruang terbuka lainnya seperti di sepanjang sungai dan Jalan Tiang Bendera bisa menjadi alternatif sebagai ruang publik.



adanya suatu open green space yang dapat juga dipakai sebagai ruang komunal antar warga di permukiman



GUIDELINE PEMERINTAH

Pengembangan sistem pedestrian di DKI Jakarta secara umum sudah tercantum dalam *Nota Transportasi Metro (NTM: SK Gubernur No 34/2004)*. Aspek program ini adalah mendukung program pengembangan fasilitas pejalan kaki yang memadai dan meningkatkan budaya berjalan kaki, serta mengatur penggunaan kendaraan bermotor.

Dalam *Draft Rencana Induk Kota Tua 2007*, dikemukakan beberapa prinsip pejalan kaki pedestrian, antara lain:

- Pedestrian berorientasi kepada kenyamanan pejalan kaki
- Mengembangkan kawasan yang berorientasi pada kenyamanan pejalan kaki melalui penataan lanskap jalan dan sistem sirkulasi yang selaras dengan perencanaan titik transit publik transport dan kendaraan pribadi
- Menghidupkan ruang publik urban yang dinamis dengan adanya aktivitas pejalan kaki
- Mempertimbangkan pemcajutan yang mudah bagi pejalan kaki pada Charter kawasan pedestrian yang signifikan

Uraian penataan:

- Ruang terbuka sekitar Taman Fatahillah dibebaskan dari gangguan lalu lintas kendaraan dan perlu pembatalan pedestrianisasi penuh pada Jalan Pulu Besar Utara, Jalan Kal Besar Timur 4 dan Kal Besar Timur 3, sebagai langkah penting untuk menjaga karakter dan aktifitas kawasan sekitar Taman Fatahillah.
- Mengembangkan pedestrian kawasan yang menerus, nyaman, aman dan atraktif dengan akses pedestrian menembus bangunan
- Menghidupkan kembali koridor tepi sungai, dengan penataan pedestrian yang menghadap ke sungai (waterfront)
- Pada jalan Cengkeng (dulunya bernama Pilsen Straat) direncanakan untuk menjadi jalur pedestrian yang bebas dari kendaraan pribadi. Hal ini dilakukan sebagai upaya untuk mendukung perencanaan pemerintah melestarikan kembali Sumbu Amstelredam Poort-Stadhuis (*Draft Rencana Induk Kota Tua 2007*).

Jalur pedestrian di kawasan Kota Tua berfungsi sebagai penyangga kegiatan wisata maupun kegiatan sehari-hari yang terjadi pada kawasan. Lebar jalan lorong minimal 3 m untuk jalan utama dan 2 m untuk jalan pendukung. Di sepanjang jalur pedestrian dilengkapi penutup jalan (street furniture) seperti bangku, tempat sampah, papan informasi dan sebagainya serta ada jalan khusus pejalan kaki untuk mendukung kenyamanan dari pengguna jalan yang relatif tinggi.



Penataan pedestrian bangunan akan dapat membuat memisahkan bangunan dengan trotoar juga dapat memberikan lingkungan yang nyaman di luar udara dengan kawasan sekitarnya.



Pelengkapan pedestrian jalur di Jalan Kal Besar

rekomendasi MEZZO



MAGISTER DESAIN
KAWASAN BINAAN
UNIVERSITAS GADJAH MADA
YOGYAKARTA
3012

JUDUL THESIS

POTENSI
PENGEMBANGAN
KAWASAN OLD BATAVIA
JAKARTA

PENELITI

Theresia Budi Jayanti

JUDUL GAMBAR

ARAHAN
PENGEMBANGAN
JALUR PEDESTRIAN

KETERANGAN

- Jalur Pedestrian
- ↔ Jalur Pedestrian menembus bangunan
- Tul. pedestrian
- Jalur Pedestrian dengan view menghadap sungai (waterfront)

KEYMAP



KODE GAMBAR HALAMAN

8.7

176



Menghidupkan kembali koridor-koridor tepi sungai

Kawasan Semi Pedestrian Mall

Pedestrianisasi kawasan dengan adanya arcade

EKSISTING



GUIDELINE PEMERINTAH

Sesuai dengan upaya yang dilakukan dalam Pengkajian Aspek Ketataksanaan pada Kawasan Kota Tua, (Dinas Tata Kota DKI Jakarta, 2005) adalah dengan menerapkan konsep 'jalan-kawahl' dengan menyediakan kantong-kantong parkir di luar kawasan dan tetap menyediakan area parkir di sepanjang jalan yang cukup lebar di dalam kawasan Kota Tua.



Fermentasi yang terjadi adalah kebutuhan akan lahan parkir sangat tinggi, namun lahan yang ada untuk parkir kendaraan secara khusus tidak ada. Oleh karena itu solusi pengaturan terhadap tempat parkir juga menjadi bagian yang penting untuk diperhatikan, diantaranya:

- Pemecahan sistem sirkulasi kendaraan di kawasan perencanaan yang tidak mengganggu aktifitas di public open space dan pedestrian
- Meminimalkan atau menghilangkan parkir on street terutama pada jalan-jalan sempit
- Pengaturan parkir on-street hanya pada lokasi yang telah ditentukan
- Optimalisasi penggunaan parkir dalam gedung dan pelataran gedung
- Menciptakan parkir komunal yang terintegrasi dengan sarana pejalan kaki yang juga dikaitkan atau merupakan bagian dengan sistem transportasi umum, pemberhentian angkutan kota, ruang terbuka dan sebagainya.
- Pemanfaatan parkir offstreet pelataran pada Gedung BNI, Museum BI atau Museum Bank Mandiri dengan sistem sewa pada malam hari yang dikelola secara profesional, sehingga terjadi pengembangan aktifitas dan mengurangi kepadatan jalan, tetapi faktor keamanan perlu dilindungi

rekomendasi MEZZO



MAGISTER DESAIN
KAWASAN BUAH
UNIVERSITAS GADJAH MADA
YOGYAKARTA
2012

JUDUL THESIS

POTENSI
PENGEMBANGAN
KAWASAN CUD BATAVIA
JAKARTA

PENELITI

Theresia Susi Jayanti

JUDUL GAMBAR

ARAHAN PENATAAN
AREA PARKIR

KETERANGAN

- Parkir Offstreet pelataran gedung
- Parkir di badan jalan
- Parkir di dalam gedung
- Parkir Offstreet gedung
- Parkir Komunal

KEYMAP



| KODE GAMBAR | PALAMAN |
|-------------|---------|
| 6.3 | 177 |

rekomendasi MEZZO



MAGISTER DESAIN
KAWASAN BINAAN
UNIVERSITAS GADJAH MADA
YOGYAKARTA
2012

JUDUL THESIS

POTENSI
PENGEMBANGAN
KAWASAN OLD BATARA
JAKARTA

PENELITI

Theresia Budi Jayanti

JUDUL GAMBAR

ARAHAN
PENATAAN PKL

KETERANGAN

- Lokasi PKL, makanan non-produksi
- Lokasi PKL, non makanan
- Lokasi PKL, makanan produksi

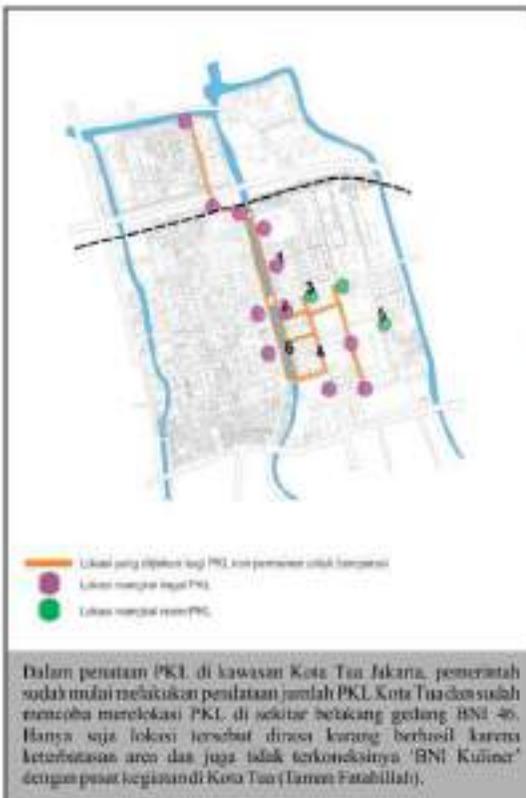
KEYMAP



KODE GAMBAR HALAMAN

69

178



Arahan penataan PKL dimaksudkan memudahkan wisatawan untuk mencari makanan, atau oleh-oleh khas Jakarta. Penataan PKL juga dimaksudkan untuk tidak menutupi titik-titik potensial di Kota Tua seperti Museum Fatahillah. Para pedagang akan ditempatkan di beberapa kluster dengan tiga jenis dagangan yakni makanan produksi, makanan non-produksi, serta non-makanan. Kluster-kluster tersebut lokasinya masih berada di sekitar Kota Tua.



DAFTAR PUSTAKA

- Arnold, H.F. 1993. *Trees in Urban Design 2nd Edition*, Van Nostrad, New York.
- Barton, Hugh . 2003. *Shaping Neighbourhood*. Spon Press. New York
- Ching, DK. 1979. *Arsitektur Bentuk Ruang dan Susunannya Edisi Pertama*.
Erlangga.Jakarta
- De Chiara, Joseph and K, Lee.1975.*Urban Planning and design Criteria* , Van
Nostrand Reinhold Company, New York.
- Departemen Pekerjaan Umum. 2009. Modul Sosialisasi RTBL. Direktorat Penataan
Bangunan dan Lingkungan, Ditjen Cipta Karya, Departemen Pekerjaan Umum.
Jakarta
- Djokomono, Imam. 2010. Bahan Kuliah Elemen Perancangan Perkotaan.
Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta
- Dobbins, Michael.2009. *Urban Design and People*. Wiley. New Jersey
- Eckbo, G. 1964. *Urban Landscape Design*, Mc Graw-Hill, New York.
- Eni, Sri Pane dan Adjeng Hidayah Tsabit.2011.Rajawali Pers.Jakarta.
- Galleon E.1986, *The Urban Pattern*, City Planning and Design, Van Nostrand
Reinhold Company.
- Hatmoko, Adi Utomo. 1999. Handout Perancangan Kawasan Perkotaan. Jurusan
Teknik Arsitektur. Fakultas Teknik. Universitas Gadjah Mada
- Heuken SJ. 2001. Sumber-sumber asli sejarah Jakarta Jilid 3.. Cipta Loka Caraka.
Jakarta
- Katz, Peter. 1994. *The New Urbanism*. McGraw-Hill Book Company. New York
- Koestoer, Raldi Hendro, 2001. *Dimensi Keruangan Kota Teori dan Kasus* . UI Press.
Jakarta
- Kostof, Spiro. 1992. *The City Assembled*. Thames and hudson. London
- Kustiawan, Iwan . 2008. *Pengantar Perencanaan Perkotaan*. Penerbit ITB. Bandung
- Krier, Rob. 1979. *Urban Space*. Academy Edition. London
- Leedy, Paul D. 1997. *Practical Reseach Planning And Design Six Edition*. Merrill.
New Jersey
- Lynch, Kevin, 1960, *The Image Of The City*, The MIT Press, Cambridge
- Lynch, Kevin, 1984, *Good City Form*, The MIT Press, Cambridge

Mahasiswa S2 – Angkatan 1990/1991 (1991), *Teori Perancangan Urban*, Program Studi Perancangan Arsitektur, Fakultas Pascasarjana, ITB, Bandung.

Moleong, Lexi, 2000, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT Remaja Posadakarya, Bandung.

Parolek, Daniel G. 2007. *Form-Based Codes*. Wiley. New Jersey

Rapoport, A. 1987. *Pedestrian Street Use: Culture and Perception Public Streets for Public Use*, Van Nostrand, New York.

Shirvani, Hamid, 1985, *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold, New York

Trancik, Roger. 1986, *Finding Lost Space : Theories of Urban Design*. New York. Nostrand Reinhold.

Wheisaguna. 2009. *Morfologi Sebagai Pendekatan Memahami Kota*. Bandung

Wijanarka.2007. *Semarang Tempo Dulu*.Ombak. Yogyakarta.

Yunus, Hadi Sabari. 2000. *Struktur Tata Ruang Kota*. Pustaka Pelajar. Jakarta

Zahnd, Markus.2008. *Perancangan Kota secara Terpadu* , Penerbit Kanisius. Yogyakarta.

TUGAS AKHIR/ THESIS/ KARYA ILMIAH/PAPER:

Arifin, Z. 2001, *Arahan Penataan Ruang Jalan Sebagai Ruang Terbuka Publik Pada Kawasan Komersial Kajian pada Setting Fisik dan Aktifitas*, Thesis S2 Arsitektur UGM, tidak dipublikasi.

Destria, Caesar. 2012. *Perkembangan Morfologi Kawasan Percabangan Sungai, Tepian Sungai Kapuas, Kota Pontianak*.

Dewi, Euis Puspita. 2009. *Analisis Ruang Terbuka Publik Bersejarah Dalam Rangka Revitalisasi Kota Tua Jakarta*. Institut Pertanian Bogor. Bogor.

Hadinata, Irwan. 2010. *Tipomorfologi Kota Banjarmasin*, Thesis S2 Arsitektur UGM, tidak dipublikasi. Thesis S2 Arsitektur UGM, tidak dipublikasi.

Sutedja, Mekar Sari. 2010. *Konsep Vitalitas Sebagai Dasar Arahan Perencanaan Kawasan*, Thesis S2 Arsitektur UGM, tidak dipublikasi.

Yuliza, Y. 2001. *Arahan Penataan Pedestrian Jalan C. Simanjuntak Yogyakarta yang Manusiawi Berdasarkan Persepsi Pejalan Kaki*, Thesis S2 Arsitektur UGM, tidak dipublikasi.

Pinondang Simanjuntak Kepala Dinas Kebudayaan dan Permuseuman Provinsi DKI Jakarta. Makalah dalam Seminar Kotatua yang diselenggarakan oleh Harian Sinar Harapan Di Hotel Batavia Jakarta, 2008

PERATURAN:

Guidlines Kota Tua Jakarta, Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta
Dinas Kebudayaan Dan Permuseuman Tahun 2007

RTRW Kota Jakarta Tahun 2009

RUTRK Kota Jakarta Tahun 2010

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 06/PRT/M/2007, Tanggal 16 maret
2007, Tentang Pedoman Umum Tata Bangunan dan Lingkungan

Dinas Museum dan Kebudayaan. 2007. *Sejarah Kota Tua Jakarta*. Jakarta: Dinas
Museum dan Kebudayaan DKI Jakarta.

Dinas Tata Kota dan Pusat Studi Urban Desain. 2007. *Dokumen Rencana Induk
Kawasan KotaTua Jakarta*. Jakarta: Dinas Tata Kota DKI Jakarta.

Dinas Tata Kota dan Pusat Studi Urban Desain (PSUD). 2001. *Pedoman
Penyusunan Penataan Lingkungan Pemugaran*. Jakarta: Dinas Tata Kota
DKI Jakarta.

Dinas Tata Kota dan Urban Regional Development Institute (URDI). 2004.
*Penyusunan Rencana Induk dan Rencana Tindak Pengembangan Kawasan
Kota Tua*. Jakarta: Dinas tata Kota DKI Jakarta

Dinas Tata Kota dan PT. Gafa Multi Consultant. 2005. *Pengkajian Aspek
Ketatakotaan Pada Kawasan Kota Tua*. Jakarta: Dinas tata Kota DKI Jakarta.

Data Internet, sumber peta dan Foto Tempo Dulu

http://www.leidenuniv.nl/fsw/nas/pub_ColonialCity.htm

http://nustaffsite.gunadarma.ac.id/blog/agung_wyd/2009 (Wahyudi, agung. 2009)

<http://kotatuajakarta.org/>

<http://www.uplot.blogspot.com/>

http://commons.wikimedia.org/wiki/File:COLLECTIE_TROPENMUSEUM_Het_Michiels_Monument_op_het_Waterlooplein_in_Batavia_TMnr (koleksiTropenmuseum)

<http://mmzrarebooks.blogspot.com/2012/02/batavia-kaartje-i.html>