BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Elemen Perancangan Kota

Perancangan kota pada dasarnya merupakan kegiatan untuk mengatur ruang kota agar aktivitas kehidupan manusia dan lingkungan alam di sekitarnya berkembang secara harmonis dan bersifat lestari.

Suatu strategi terhadap masalah struktur massa perkotaan dan struktur ruang perkotaan perlu diarahkan secara konkret pada tiga aspek (Zahnd, 1999:78) ialah :

1. Dalam strategi ini elemen-elemen perkotaan yang sudah ada di dalam suatu kawasan perlu diperkuat supaya kawasan itu lebih jelas dalam realitasnya.
2. Dalam strategi ini elemen-elemen perkotaan yang masih berbenturan di dalam suatu kawasan perlu ditransformasikan supaya dalam kawasan itu lebih mendukung realitasnya.
3. Dalam strategi ini elemen-elemen perkotaan yang belum ada di dalam suatu kawasan perlu diperkenalkan supaya kawasan itu lebih berarti dalam realitasnya.

Dalam suatu proses perancangan kota tentunya terdapat teori-teori tentang suatu elemen-elemen perancangan kota yang dapat dijadikan sebagai dasar, namun tidak semua teori dapat digunakan. Pentingnya menggabungkan teori satu dengan teori lainnya supaya dapat diperoleh suatu analisis yang bermakna sebagai landasan perancangan kota secara arsitektural (Zahnd, 1999:69). Berikut akan dijelaskan teori elemen perancangan kota dari beberapa sudut pandang, antara lain :

2.1.1 Elemen perancangan kota menurut Kevin Lynch

Elemen pembentuk citra kota dapat menstrukturkan identitas kota (Lynch dalam Zahnd, 1999:157). Elemen pengungkap citra kota: *path, edge, district, node* & *landmark* yang dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Path

Disebut juga dengan jalur. Elemen penting dalam citra kota yang merupakan rute-rute sirkulasi yang biasanya digunakan orang untuk melakukan pergerakan secara umum, yang biasa disebut dengan jalur.

2. *Edge*

   Elemen linear yang tidak dipakai/dilihat sebagai *path*. *Edge* berada pada batas antara dua kawasan tertentu dan berfungsi sebagai pemutus linear.

3. *District*

   Merupakan kawasan-kawasan kota dalam skala dua dimensi. Sebuah kawasan *district* memiliki ciri khas yang mirip (bentuk, pola, dan wujudnya) dan khas pula dalam batasnya, di mana orang harus mengakhiri atau memulai.

4. *Node*

   Merupakan simpul atau lingkaran daerah strategis di mana arah atau aktivitasnya saling bertemu dan dapat ke arah atau aktivitas lain. *Node* memiliki identitas yang lebih baik jika tempatnya memiliki bentuk yang jelas (karena lebih mudah diingat), serta tampilan berbeda dengan lingkungannya (fungsi, bentuk). *Node* juga merupakan simpul atau lingkaran daerah strategis di mana arah atau aktivitasnya saling bertemu dan dapat diubah ke arah atau aktifitas lain (Lynch dalam Mulyandari, 2011).

5. *Landmark*

   Merupakan titik referensi seperti elemen node, tetapi orang tidak masuk ke dalamnya karena bisa dilihat dari luar. Landmark merupakan elemen eksternal dan merupakan bentuk visual yang menonjol dari kota, misalnya gedung tinggi, menara, tanda tinggi. Landmark merupakan elemen penting dari bentuk kota karena dapat membantu orang untuk mengorientasikan diri di dalam kota dan membantu orang mengenali suatu daerah (Davies, 2000: 61). *Landmark* juga merupakan penanda suatu citra kota, karena sebagai penjual image sebuah kota terhadap tempat lain (Lynch dalam Mulyandari, 2011).

Kualitas lima elemen tersebut harus tetap disesuaikan dengan tempat/kotanya. Berikut sepuluh pola karakteristik diperhatikan dalam mencapai kelima elemen tersebut ialah (Zahnd, 1999:162) : Ketajaman batas elemen, kesederhanaan bentuk elemen secara geometris, kontinuitas elemen, pengaruh yang terbesar antara elemen, tempat hubungan antara elemen, perbedaan antara elemen, artikulasi antara elemen, orientasi antar elemen, pergerakan antara elemen, nama dan arti elemen

2.1.2 Elemen perancangan kota menurut Hamid Shirvani

A. Tata guna lahan (l*and use*)

Land use juga merupakan pengaturan lahan untuk menentukan pilihan yang terbaik dalam mengalokasikan fungsi tertentu, sehingga secara umum dapat memberikan gambaran keseluruhan bagaimana daerah pada suatu kawasan tersebut seharusnya berfungsi.

Penentuan *land use* dapat menciptakan hubungan antara sirkulasi dan parkir, mengatur kepadatan kegiatan/penggunaan di area lahan kota. Terdapat perbedaan kapasitas dalam penataan ruang kota, apakah dalam aspek pencapaian, parkir, sistem transportasi yang ada, dan kebutuhan untuk penggunaan lahan secara individual. Perbedaan fungsi jalan akan berpengaruh terhadap karakter dan kegiatan pendukungnya, sehingga akan tercipta lingkungan yang manusiawi, aman dan menyenangkan. Pada prinsipnya land use harus diperhatikan dari dua perspektif, umum dan tingkat klasifikasi jalan, yang berpengaruh terhadap kegiatan pendukung.

Menurut Peraturan Menteri PU No. 06/PRT/M/2007, peruntukan lahan merupakan komponen rancang kawasan yang berperan penting dalam alokasi penggunaan dan penguasaan lahan/tata guna lahan yang telah ditetapkan dalam suatu kawasan perencanaan tertentu berdasarkan ketentuan dalam rencana tata ruang wilayah.

Komponen penataan *land use* pada skala mikro ini diantaranya seperti Peruntukan lantai dasar, lantai atas, peruntukan lahan tertentu misalnya berkaitan dengan konteks lahan perkotaan-perdesaan, konteks bentang alam/lingkungan konservasi, atau pun konteks tematikal pengaturan pada spot ruang bertema tertentu.

Prinsip penataan land use secara fisik memperhatikan:

1. Estetika, karakter, dan citra kawasan ini meliputi:
   a. Penetapan pengendalian peruntukan yang mendukung karakter khas kawasan yang telah ada atau pun yang ingin dibentuk.
   b. Penetapan pengaruh ideologi, nilai-nilai sosial budaya setempat.
2. Skala ruang yang manusiawi dan berorientasi pada pejalan kaki serta aktivitas yang diwadahi

a. Penciptaan keseimbangan tata guna lahan yang berorientasi pada pemakai bangunan dan ramah pejalan kaki.
b. Penetapan alokasi untuk fasilitas umum dan fasilitas sosial yang ditempatkan sebagai pusat lingkungan yang dapat dijangkau pejalan kaki.
c. Penetapan peruntukan lahan yang tidak saja melibatkan pertimbangan fisik, tetapi juga sosial budaya dan perilaku pemakai/aktivitas lingkungan yang dikehendaki.

B. Bentuk dan massa bangunan (*building form And massing*)

Bentuk dan massa bangunan merupakan sistem perencanaan sebagai bagian dari penyelenggaraan bangunan gedung beserta lingkungannya, termasuk sarana dan prasarananya pada suatu lingkungan binaan baik di perkotaan maupun di perdesaan sesuai dengan peruntukan lokasi yang diatur dengan aturan tata ruang yang berlaku dalam RTRW Kabupaten/Kota, dan rencana rincinya.

Bentuk dan massa bangunan semata-mata ditentukan oleh ketinggian dan besarnya bangunan, penampilan maupun konfigurasi dari masa bangunannya. Jika kita ingin tetap memperhatikan faktor lingkungan, hendaknya desain tampak suatu bangunan yang lebih harmonis dan cocok dengan bangunan bersejarah di sekitarnya. Oleh karena itu menurut Darmawan (2009), dalam mengolah bentuk dan masa bangunan seharusnya memperhatikan beberapa aspek, diantaranya ketinggian bangunan, koefisien lantai bangunan, *building coverage*, sempadan bangunan, ragam, skala, material, tekstur, warna.

Menurut Peraturan Menteri PU No. 06/PRT/M/2007, Tata bangunan merupakan produk dari penyelenggaraan bangunan gedung beserta lingkungannya sebagai wujud pemanfaatan ruang, meliputi berbagai aspek termasuk pembentukan citra/karakter fisik lingkungan, besaran, dan konfigurasi dari elemen-elemen: blok, kaveling/petak lahan, bangunan, serta ketinggian dan elevasi lantai bangunan, yang dapat menciptakan dan mendefinisikan berbagai kualitas ruang kota yang akomodatif terhadap keragaman kegiatan yang ada, terutama yang berlangsung dalam ruang-ruang publik.

Komponen penataan bangunan, harus memperhatikan :

1. Pengaturan Blok Lingkungan, yaitu perencanaan pembagian lahan dalam kawasan menjadi blok dan jalan, dimana blok terdiri atas petak lahan/kaveling dengan konfigurasi tertentu. Pengaturan ini terdiri atas:

a. Bentuk dan Ukuran Blok;
b. Pengelompokan dan Konfigurasi Blok;
c. Ruang terbuka dan tata hijau.

2. Pengaturan Kaveling/Petak Lahan, yaitu perencanaan pembagian lahan dalam blok menjadi sejumlah kaveling/petak lahan dengan ukuran, bentuk, pengelompokan dan konfigurasi tertentu. Pengaturan ini terdiri atas:
   a. Bentuk dan Ukuran Kaveling;
   b. Pengelompokan dan Konfigurasi Kaveling;
   c. Ruang terbuka dan tata hijau.
3. Pengaturan Bangunan, yaitu perencanaan pengaturan massa bangunan dalam blok/kaveling. Pengaturan ini terdiri atas:
   a. Pengelompokan Bangunan;
   b. Letak dan Orientasi Bangunan;
   c. Sosok Massa Bangunan;
   d. Ekspresi Arsitektur Bangunan.
4. Pengaturan Ketinggian dan Elevasi Lantai Bangunan, yaitu perencanaan pengaturan ketinggian dan elevasi bangunan baik pada skala bangunan tunggal maupun kelompok bangunan pada lingkungan yang lebih makro (blok/kawasan). Pengaturan ini terdiri atas:
   a. Ketinggian Bangunan;
   b. Komposisi Garis Langit Bangunan;
   c. Ketinggian Lantai Bangunan.

C. Sirkulasi dan parkir (*circulation and parking*)

Masalah sirkulasi kota merupakan persoalan yang membutuhkan pemikiran mendasar, antara prasarana jalan yang tersedia. Bentuk struktur kota, fasilitas pelayanan umum yang berpengaruh terhadap padatnya kegiatan, dan masalah jumlah kendaraan motor yang semakin meningkat. Yang perlu mendapat perhatian ialah perilaku masyarakat kota yang memanfaatkan jalan tersebut.

Tiga prinsip utama dalam menangani sirkulasi (Darmawan, 2009), yakni :

1. Jalan seharusnya didesain menjadi ruang terbuka yang memiliki pemandangan yang baik, antara lain :

a. Bersih dan elemen lansekap yang menarik
b. Persyaratan ketinggian dan garis sempadan bangunan yang berdekatan dengan jalan.
c. Pengaturan parkir dipinggir jalan dan tanaman yang berfungsi sebagai penyekat jalan.
d. Meningkatkan lingkungan alami yang terlihat dari jalan.

2. Jalan harus dapat memberi petunjuk orientasi bagi para pengendara dan dapat menciptakan lingkungan yang dapat dibaca. Lebih khusus lagi :
   a. Menciptakan bentuk lansekap untuk meningkatkan kualitas lingkungan kawasan sepanjang jalan tersebut.
   b. Mendirikan perabot jalan yang berfungsi pada siang dan malam hari dengan hiasan lampu yang mendukung suasana jalan.
   c. Perencanaan umum jalan dengan pemandangan kota (vistas) dan beberapa visual menarik yang dapat berperan sebagai *landmark* atau tetenger.
   d. Pembedaan susunan dan jalan-jalan penting dengan memberikan perabot jalan (streetscaping), trotoir, maju mundurnya batas bangunan (setback), penggunaan lahan yang cocok, dan sebagainya.
3. Sektor publik dan swasta merupakan partner untuk mencapai tujuan tersebut dia atas. Beberapa kecenderungan tujuan dalam perencanaan transportasi :
   a. Meningkatkan mobilitas di Kawasan Pusat Bisnis.
   b. Mengurangi penggunaan kendaraan pribadi
   c. Mendorong penggunaan transportasi umum.
   d. Meningkatkan kemudahan pencapaian ke kawasan pusat bisnis (Brambilla and Cianni, 1997).

Komponen Penataan pada sistem sirkulasi dan jalur penghubung ini diantaranya :

1. Sistem sirkulasi kendaraan umum informal setempat, yaitu rancangan sistem arus pergerakan bagi kendaraan umum dari sektor informal, seperti ojek, becak, andong, dan sejenisnya, yang dipetakan pada hirarki/kelas jalan yang ada pada kawasan perencanaan.
2. Sistem parkir, yaitu rancangan sistem gerakan arus masuk dan keluar kaveling atau grup kaveling untuk parkir kendaraan di dalam internal kaveling.
3. Sistem sirkulasi pejalan kaki dan sepeda, yaitu rancangan sistem arus pejalan kaki (termasuk penyandang cacat dan lanjut usia) dan pemakai sepeda, yang khusus disediakan pada kawasan perencanaan.

Pada prinsipnya penataan sistem sirkulasi dan jalur penghubung, secara fisik meliputi penataan:

1. Dimensi sirkulasi dan standar aksesibilitas
2. Estetika, citra dan karakter kawasan, melalui:
   a. Perencanaan sistem sirkulasi yang mencerminkan karakter khas setempat
   b. Perencanaan sistem sirkulasi secara simultan dengan pengaturan kendaraan umum informal lokal seperti becak, ojek, oplet, andong, mini bus, dan angkutan kota sebagai optimalisasi pemanfaatan karakter pergerakan setempat dengan jenis moda transportasi yang beragam.
3. Kualitas fisik

   Penetapan desain yang mengutamakan keselamatan pejalan kaki dengan pengolahan elemen pembatas dan pengaman pejalan kaki (seperti bollards) dan elemen peneduh yang memberi kenyamanan.
4. Kelengkapan fasilitas penunjang lingkungan

   Penyediaan elemen pendukung kegiatan seperti perabot jalan berupa lampu, dan pemilihan material perkerasan, dll.

D. Ruang terbuka (*open space*)

Pengertian ruang terbuka memiliki arti yang berbeda-beda bagi setiap orang yang berlainan profesinya. Ruang terbuka bisa menyangkut semua lansekap; (hardscape yang meliputi: jalan, trotoir, dsb), taman dan ruang rekreasi di kawasan kota. Menurut Krier (2004), ruang publik hanya dapat terbentuk dari street (jalan) dan square (ruang terbuka/plaza/alun-alun). Ruang umum juga dapat termasuk ruang terbuka, yaitu ruang yang direncanakan karena kebutuhan akan tempat-tempat pertemuan dan aktivitas bersama di udara terbuka (Shirvani dalam Mulyandari, 2009).

Open space dapat diartikan sebagai tanah yang tidak dikembangkan atau suatu area lingkungan yang diperuntukkan sebagai taman, jalan, dan tujuan alami (area pertanian). Penggunaan open space sebagai berikut :

1. *Private Open space*, ruang terbuka yang dapat diakses oleh orang tertentu (misalnya halaman rumah).
2. *Common Open Space*, ruang terbuka yang dapat diakses siapa saja.
3. *Open Space Linier*, ruang terbuka yang berbentuk garis. Elemen open space linier diantaranya berupa *boulevard, street, pedestrian walkway*.

Ruang terbuka menurut Plato dalam Mulyandari (2009), merupakan wadah yang menampung aktivitas manusia dalam suatu lingkungan yang tidak mempunyai penutup dalam bentuk fisik dan tidak dapat dipisahkan dari manusia baik secara psikologis, emosional, ataupun dimensional.

1. Ruang terbuka menurut kegiatan :

   Ruang terbuka aktif (ada unsur kegiatan bermain, olahraga, upacara, jalan-jalan), yang berupa plaza, lapangan olahraga, tempat rekreasi.

   a. Active open space

   Active open space dapat dikatakan ruang positif, karena merupakan suatu ruang terbuka yang diolah dengan peletakan massa bangunan/objek tertentu yang melingkupinya dan memberikan manfaat ruang positif. Biasanya terkandung berbagai kepentingan dan kegiatan manusia. Empat tipologi active open space:

   1) Adjacent open space to common facilities/building
   2) Cluster's open space
   3) Open space between building
   4) Courthyards

   b. Passive open space

   Berbeda halnya denga passive open space yang tidak ada unsur kegiatan manusia. Misalnya ruang yang berfungsi sebagai jarak terhadap kereta api, penghijauan tepian sungai. Ruang terbuka ini lebih berfungsi sebagai keindahan visual dan fungsi ekologis belaka.

2. Ruang terbuka menurut bentuknya :

   a. Ruang terbuka memanjang atau koridor, pada umumnya hanya mempunyai batas pada sisi-sisinya, misalnya bentuk terbuka jalan, dan bentuk ruang terbuka sungai
   b. Ruang terbuka bentuk memusat/membulat, pada umumnya mempunyai batas di sekelilingnya. Misalnya berupa lapangan, ruang rekreasi, alun-alun.

Terdapat dua elemen ruang terbuka

1. Elemen keras *(hard material)*

   Merupakan suatu unsur yang dapat memberikan sifat ruang terbuka menjadi kaku, tegar dan memberikan kesan ruang yang kuat, misalnya perkerasan, bangunan.

2. Elemen lembut *(soft material)*

   Merupakan suatu unsur yang dapat memberikan kelembutan dan kehiduoan, elastis, fleksibel misal tanaman.

Peningkatan fungsi ruang publik tidak cukup hanya dengan merenovasi jalan, menambah tanaman ataupun pohon. Namun ada beberapa faktor lainnya yang juga harus dipertimbangkan dalam perencanaan peningkatan kualitas ruang publik (dalam Darmawan, 2009), diantaranya :

1. Kenyamanan

   Faktor kenyamanan menjadi penting karena dapat memberi kenikmatan bagi para pengguna. Faktor kenyamanan dapat dilakukan dengan memberikan fasilitas-fasilitas pada ruang publik, misalnya : tempat-tempat duduk yang ternaungi dari teriknya matahari, tempat-tempat pemberhentian yang nyaman untuk menunggu transportasi umum. Kenyamanan juga bisa dicapai dengan melakukan pelebaran trotoar yang ada sesuai dengan kebutuhan (Shirvani, 1985).

2. Pencapaian

   Faktor pencapaian menuju tempat umum sangat penting terutama bagi pejalan kaki atau pengguna kendaraan bermotor. Misalnya, transit mall yang mempermudah orang menyeberang jalan dan memperlancar sirkulasi kendaraan (Rubeinstein, 1992).

3. Vitalitas

   Vitalitas artinya bahwa ruang publik seharusnya lebih diramaikan dengan adanya cafe, pedagang kaki lima, dan kegiatan lain yang menggunakan ruang publik misalnya festival-festival yang akan menghidupkan suatu kawasan (Lynch, 1972).

4. *Image*

   Image dapat diciptakan sesuai keinginan perencana atau pengelola dengan menampilkan elemen-elemen yang dapat memberi kesan khusus sehingga dapat menarik para pengunjung (Shirvani, 1985; Lynch, 1960).

Sedangkan menurut Tibbalds dalam Mulyandari (1993), konsep lainnya dalam menilai kualitas ruang publik kota terdapat 8 elemen penting yang digambarkan

dalam kegiatan-kegiatan masyarakat, bentuk-bentuk fisik bangunan atau aksesori kota lainnya pada managemen pengelolaannya, diantaranya :

1. Aktifitas dan Fungsi Campuran

   Masyarakat kota dalam melakukan aktifitasnya lebih memilih tempat yang fasilitasnya memiliki fungsi campuran. Sehingga diberbagai kota di dunia mendesain kotanya dengan konsep mix use konsep.

2. Ruang Publik dan Ruang khusus

   Ruang publik dengan pengertian yang luas memiliki arti penting bagi masyarakat, sebagai area komunikasi, tempat kencan, tempat apresiasi dan rekreasi, area komersial, pedagang kaki lima, tempat demo mengemukakan pendapat. Penyediaan ruang publik merupakan faktor penting untuk membuat ruang kota menjadi hidup (Krier, 1979)

3. Pergerakan dan keramahan pedestrian

   Pergerakan dan keramahan pedestrian merupakan hal penting untuk mengantisipasi pergerakan orang dari satu fasilitas publik k tempat lainnya. Fasilitas ini dulunya memang diabaikan, namun sekarang sudah mulai diperhitungkan karena mnegandung nilai kualitas lingkungan yang baik dan harus didesain sesuai citra kawasan (Rubeinstein, 1992).

4. Skala manusia dan kepadatan

   Kepadatan merupakan kondisi yang tidak seimbang antara fasilitas yang tersedia dan masyarakat yang menggunakannya (Spreiregen, 1962; Cullen, 1996).

5. Struktur, kejelasan dan identitas

   Sebelum kita memulai perencanaan secara integral, kita wajib mengenali struktur kawasan kota yang akan dirancang, daerah mana yang perlu dikembangkan, ruang terbuka mana yang bisa dipakai sebagai rendevous point, bagaimana mengatur aksesibilitasnya. Hal ini ditujukan untukkejelasan manajemen transportasi kawasan terhadap kota.

   Identitas merupakan unsur penting yang dapat menarik perhatian di kawasan revitaliasai, karena orang akan mudah terkesan dan selalu ingat apa yang pernah dilihat (Lynch, 1962; Kohan, 1999)

6. Kerapihan, keamanan dan kenyaman

   Kerapihan yang menyangkut infrastruktur, bangunan, utilitas dan asesori kota merupakan faktor penting yang sering diabaikan oleh pengelolaan kota (Shirvani, 1996)

7. Manajemen kota
8. Kekayaan visual

   Beberapa visual menarik yang ada di kawasan revitalisasi sangat diperlukan untuk menambah nilai pemandangan yang dapat meningkatkan daya tarik dan nilai estetika kawasan yang berkualitas (Cullen, 1996).

Kedelapan elemen tersebut satu dengan lainnya saling berinteraksi dan saling mendukung. Semakin tinggi kualitas elemen-elemen tersebut, semakin bagus kualitas ruang publiknya.

E. Area pedestrian (*pedestrian area*)

Pedestrian merupakan elemen penting dalam perancangan kota, karena tidak lagi hanya berorientasi pada keindahan semata. Sistem pedestrian yang baik akan mengurangi keterikatan terhadap kendaraan baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum, sehingga meningkatkan penggunaan pejalan kaki, mempertinggi kualitas lingkungan melalui sistem perancangan yang manusiawi.

Menurut Wood (1979), perancangan pedestrian area diidentifikasi menjadi 5 kriteria yang harus dipertimbangkan yaitu : kecocokan, skala,material, infrasruktur, dan jumlah atau dimensi.

Ada beberapa prinsip yang digunakan dalam mendesain suatu lingkungan pedestrian, diantaranya (Davies, 2000: 71) :

1. Penghubung

   Memberikan rute yang jelas yang dapat menghubungkan ke tempat-tempat yang ingin dituju oleh pengguna pedestrian.

2. Efektif

   Memberikan rute-rute langsung dan yang memudahkan pengguna jalan untuk menyeberang jalan

3. Menarik

   Memberikan suatu rute yang menarik, baik, dan aman serta terdapat variasi atau selingan saat melewati pedestrian.

4. Nyaman

   Memberikan kenyamanan pada lebar pedestrian khusunya untuk pejalan kaki.

5. Jelas

   Dilihat dari kemudahan untuk menemukan dan mengikuti rute pedestrian, dan bagaimana keadaan permukaan jalan serta kemudahan untuk menemukan petunjuk.

Gambar 2.1 Pedestrian
Sumber : Davies, 2000

F. Penanda (*Signage*)

Penanda merupakan suatu penanda atau petunjuk yang dapat memermudah suatu tempat agar dikenal dan dipahami bagi sesorang (tidak menyebakan menyesatkan). Namun juga dapat menjadi suatu masalah dan bisa menyesatkan. Tidak jarang, khusunya bagi pengguna jalan terkadang menjadi tersesat dan menemukan dirinya melewati jalan yang sama. Oleh karena itu perlu adanya suatu solusi (Davies, 2000: 104) yaitu :

1. Konsisten dan desain yang dapat berkoordinasi dengan elemen lainnya dalam suatu area.
2. Membuat struktur tempat tersebut agar lebih mudah dipahami atau dibaca oleh orang sehingga dapat meminimalkan kebutuhan akan signage, yaitu memperjelas pengaturan lalu lintas *(traffic direction).*
3. Signage untuk pedestrian diletakkan di tempat yang menjadi *nodal point.*
4. Secara implisit rute dapat menjadi pengarah yaitu dengan mengatur jenis paving yang digunakan, dan memberikan suatu objek seni di permukaan jalan serta mengenalkan objek seni lainnya yang dapat memberikan kemudahan akan orientasi bagi pengguna jalan.

Gambar 2.2*Signage*
Sumber : Davies, 2000

Papan reklame juga bagian dari *signage* dan merupakan elemen visual yang semakin penting artinya dalam perancangan kota. Tanda-tanda petunjuk jalan, arah ke suatu kawasan tertentu. Semakin banyaknya persaingan bisnis, menyebabkan peletakan akan papan reklame menjadi semakin berlebihan, menyebabkan persaingan akan ukuran billboard yang tidak lagi menghiraukan peraturan yang ada, juga diletakkan di sembarang titik dalam satu tempat, sehingga tanpa mengindahkan secara visual terhadap lingkungan kota.

Pendekatan oleh Claus (1976), Tentang masalah desain tanda-tanda, mengatur seberapa ukuran, bagaimana mengatur tanda tersebut, agar tepat mengenai sasaran bagi pemakai kendaraan yang sedang bergerak. Sehingga perlu dipertimbangkan kecepatan kendaraan dan jarak reaksi, jumlah kata-kata yang harus dicantumkan pada pesan tersebut, seberapa dimensi tulisan pada pesan papan dipapan tersebut. Pedoman yang digunakan Cincinnati Amerika meliputi hal-hal sebagai berikut :

a. Penggunaan tanda-tanda harus merefleksikan karakter kawasan tersebut.
b. Jarak dan ukuran tanda-tanda harus memadai dan diatur sedemikian rupa agar menjamin jarak penglihatan dan menghindari kepadatan dan kekacau balauan.
c. Penggunaan tanda-tanda harus harmonis dengan bangunan arsitektur disekitar lokasi tersebut.
d. Pembatasan tanda-tanda dengan lampu hias, kecuali penggunaan khusus seperti teater dan tempat pertunjukan.
e. Pembatasan tanda-tanda yang berukuran besar yang mendominir dilokasi pemandangan kota (vistas) yang seharusnya terlihat dari area tempat berkumpulnya pengunjung seperti lapangan hijau dan taman.

Menurut Chestnut Street-Walnut Street Comercial Area,Philadelphia meliputi : bentuk ragam, penempatan, warna dan penerangan. Disamping itu juga harus memperhatikan unsur estetika atau visual yang menitikberatkan pada kesederhanaan. Kemudian dibedakan antara iklan komersial dan yang non komersial, waktu pemasangan (duracy of display) yang biasanya berkaitan dengan pengumuman obral, dan standar perawatannya.

G. Aktifitas pendukung (*activity support*)

Activity Support adalah semua fungsi bangunan dan kegiatan-kegiatan yang mendukung ruang-ruang publik suatu kawasan kota. Antara kegiatan-kegiatan dan ruang-ruang fisik selalu memiliki keterkaitan satu sama lain.

Activity Support tidak hanya mencakup ketersediaan kebutuhan pejalan kaki atau *plaza*, tetapi juga pertimbangan unsur-unsur fungsional dan penggunaan elemen yang dapat menimbulkan suatu aktivitas, misalnya keberadaan Departement Store, taman rekreasi, taman untuk masyarakat berkumpul, perpustakaan umum, dan lainnya (Shirvani, 1985).

Menurut Danisworo dalam Felisia (2008), menyatakan bentuk activity support diantaranya :

1. Ruang terbuka, bentuk fisiknya dapat berupa taman rekreasi, taman kota, plaza-plaza, taman budaya, kawasan pedagang kaki lima, jalur pedestrian, kumpulan pedagang makanan kecil, penjual barang-barang seni/antik.
2. Bangunan diperuntukkan bagi kepentingan umum. Ruang tertutup adalah kelompok pertokoan eceran (grosir), pusat pemerintahan, pusat jasa dan kantor, departement store, dan lain-lain.

Beberapa kriteria yang harus diperhatikan dalam perancangan activity support menurut Danisworo dalam Felisia (2008), antara lain :

1. Terciptanya dialog yang terus menerus dan memiliki karakter lokal, serta perlu adanya keragaman dan intensitas kegiatan yang dihadirkan dalam ruang tersebut.
2. Perlu adanya koordinasi antara kegiatan dengan lingkungan binaan yang dirancang
3. Untuk dapat menampung aktifitas pada elemen activity support perlu adanya bentuk dan lokasi yang terukur.
4. Dalam penggunaan ruang-ruang umum kota (seperti taman kota) perlu adanya tempat duduk yang memnuhi persyaratan desain sehingga para pemakai dapat menikmati lingkungan disekitarnya.

Berdasarkan pereturan Daerah Kotamadya Dati II Semarang nomor 3 tahun 1986 tentang pengaturan tempat usaha Pembinaan Pedagang kaki lima , diantaranya :

1. Pedagang kaki lima adalah mereka yang dalam usahanya menggunakan sarana atau perlengkapan yang mudah dibongkar pasang/dipindahkan serta menggunakan bagian jalan atau troroar serta tempat-tempat usaha yatau tempat lain yang buka miliknya.
2. Oleh karena itu perlu adanya keterlibatan pemerintah dalam kegiatan perencanaan, penataan, pembinaan usaha, pengendalian usaha, pengendalian dan pengawasan pertumbuhan pedagang kaki lima memegang peranan sangat penting (Bappeda Dati II Semarang, 1992)

Karakteristik pedagang kaki lima :

Menurut Bappeda Dati II Semarang,1992 terdapat karakteristik dari PKL, diantaranya :

1. Biasanya tidak mempunyai surat ijin usaha perdagangan
2. Mudah berpindah usaha
3. Kadang-kadang usahanya bersifat musiman.
4. Lokasi kegiatannya di tempat keramaian, misalnya dekat dengan pemukiman penduduk, pusat perdagangan dan perkantoran serta daerah industri

Menurut bentuk dan keragamannya PKL terdiri dari bentuk tenda, bentuk kios, bentuk meja, bentuk kereta dorong, bentuk kereta kayuh, bentuk gelaran, bentuk pikulan, bentuk kendaraan bermorot atau mobil.

Keberadaan a*ctivity support* ini tentunya membutuhkan suatu sarana atau fasilitas yang mampu memberikan kenyamanan. Adanya perabot jalan dapat penunjang kegiatan tersebut, misalnya box telepon, box surat, lampu, tempat duduk, pagar pelindung pohon, tempat berteduh, tempat sampah.

Gambar 2.3 Perabot jalan
Sumber : Davies, 2000

H. Pelestarian (*preservasi*)

Preservasi adalah upaya pelestarian sesuatu tempat persis seperti keadaan aslinya tanpa adanya perubahan, termasuk upaya mencegah penghancuran. Sedangkan konservasi adalah upaya untuk melestarikan bangunan, mengefisienkan penggunaannya, dan mengatur arah perkembangannya di masa depan. Berhubungan dengan upaya pelestarian suatu kota, konservasi suatu individual bangunan pada kawasan perkotaan juga harus dikaitkan dengan keseluruhan kota.

Strategi pelestarian dapat dilakukan dengan restorasi (restoration), rehabilitasi (rehabilitation), revitalisasi (revitalitation), renovasi (renovation), addition, rekonstruksi (reconstruction), dan demolisi (demolition).

Pelestarian kota memperhatikan kriteria penentuan sebagai berikut:

1. Kriteria arsitektural

   Bagian kota yang akan dijadikan sebagai objek pelestarian memiliki nilai arsitektur yang tinggi, dapat dilihat dari tingkat kemapanan atau keteraturan (order) dan keanggunan (elegance) tersendiri yang dimiliki oleh bagian kota tersebut.
2. Kriteria historis

   Bagian kota yang akan dijadikan sebagai objek pelestarian memiliki kematangan usia, nilai simbolik, dan nilai estetika.
3. Kriteria simbolis

   Bagian kota yang akan dijadikan sebagai objek pelestarian memiliki peranan dalam membentuk simbol (citra) suatu kota. Simbol yang ada merupakan simbol yang paling efektif bagi sejarah masa lampau.

Berdasarkan teori elemen perancangan baik menurut Hamid Shirvani dan menurut Peraturan Menteri PU No. 06/PRT/M/2007 tentang RTBL, elemen yang memiliki pengaruh terhadap citra visual diantaranya bentuk dan massa bangunan, Ruang terbuka, sirkulasi dan parkir, area pedestrian, penanda, kegiatan pendukung, Untuk tata guna lahan merupakan suatu rencana yang sudah ditetapkan di RTRW, selain itu juga tidak terlalu berpengaruh terhadap citra visual khusunya tradisi batik. Selain itu untuk preservation tidak dibahas lebih jauh, mengingat di kawasan Kampung Batik tersebut tidak terdapat bangunan yang berpotensi untuk dilestarikan.

2.2 Pembentukan Citra Kawasan

Citra kota merupakan gambaran mental dari sebuah kota sesuai dengan rata-rata pandangan masyarakatnya (Lynch dalam Zahnd, 1999). Citra kota merupakan pandangan perancangan kota atau pikiran terhadap kota dari orang yang yang hidup di dalamnya. Citra yang jelas akan memberikan banyak hal penting bagi masyarakat, seperti kemampuan untuk berorientasi dengan mudah dan cepat disertai perasaaan nyaman karena tidak merasa tersesat, identitas yang kuat terhadap suatu tempat, dan keselarasan hubungan dengan tempat-tempat yang lain. Menurut Lynch, tiga komponen yang sangat mempengaruhi gambaran mental seseorang terhadap suatu kawasan, diantaranya :

1. Potensi yang 'dibacakan' yaitu identitas.
   Maksudnya, orang dapat memahami gambaran perkotaan (identifikasi objek-objek, perbedaan antar objek).
2. Potensi yang 'disusun' yaitu struktur.
   Maksudnya, orang dapat melihat pola perkotaan (hubungan objek-objek, hubungan subjek-objek, pola yang dapat dilihat).
3. Potensi yang 'dibayangkan' yaitu makna.
   Maksudnya, orang dapat mengalami ruang perkotaan (arti objek-objek, arti subjek-objek, rasa yang dapat dialami).

Merancang adalah suatu tindakan untuk menstrukturkan ruang-ruang perkotaan, sehingga dapat tercipta tatanan (*order*, pengaturan yang logis, dapat dipahami dari berbagai elemen dan keterkaitannya), keindahan (*beauty*, kualitas yang menyenangkan indera), skala (*scale*, perbandingan elemen-elemen dibandingkan manusia yang memberi rasa nyaman bagi lingkungan), (Mulyandari, 2011).

Menurut Peraturan Menteri PU No. 06/PRT/M/2007, Penataan Kualitas Lingkungan merujuk pada upaya rekayasa elemen-elemen kawasan yang sedemikian rupa sehingga tercipta suatu kawasan atau sub area dengan sistem lingkungan yang informatif, berkarakter khas, dan memiliki orientasi tertentu.

Komponen penataan untuk membentuk suatu tata kualitas lingkungan yang baik, harus memperhatikan :

1. Konsep Identitas Lingkungan, yaitu perancangan karakter (jati diri) suatu lingkungan yang dapat diwujudkan melalui pengaturan dan perancangan elemen fisik dan nonfisik lingkungan atau subarea tertentu. Pengaturan ini terdiri atas:

a. Tata karakter bangunan/lingkungan, yaitu pengolahan elemen-eleman fisik bangunan/lingkungan untuk mengarahkan atau memberi tanda pengenal suatu lingkungan/bangunan, sehingga pengguna dapat mengenali karakter lingkungan yang dikunjungi atau dilaluinya sehingga memudahkan pengguna kawasan untuk berorientasi dan bersirkulasi.
b. Tata penanda identitas bangunan, yaitu pengolahan elemen-eleman fisik bangunan/lingkungan untuk mempertegas identitas atau penamaan suatu bangunan sehingga pengguna dapat mengenali bangunan yang menjadi tujuannya.
c. Tata kegiatan pendukung secara formal dan informal, yaitu pengolahan secara terintegrasi seluruh aktivitas informal sebagai pendukung dari aktivitas formal yang diwadahi dalam ruang/bangunan, untuk menghidupkan interaksi sosial dari para pemakainya.

2. Konsep Orientasi Lingkungan, yaitu perancangan elemen fisik dan nonfisik guna membentuk lingkungan yang informatif sehingga memudahkan pemakai untuk berorientasi dan bersirkulasi. Pengaturan ini terdiri atas:
   a. Sistem tata informasi, yaitu pengolahan elemen fisik di lingkungan untuk menjelaskan berbagai informasi/petunjuk mengenai tempat tersebut, sehingga memudahkan pemakai mengenali lokasi dirinya terhadap lingkungannya.
   b. Sistem tata rambu pengarah, yaitu pengolahan elemen fisik di lingkungan untuk mengarahkan pemakai bersirkulasi dan berorientasi baik menuju maupun dari bangunan atau pun area tujuannya.
   c. Wajah Jalan, yaitu perancangan elemen fisik dan nonfisik guna membentuk lingkungan berskala manusia pemakainya, pada suatu ruang publik berupa ruas jalan yang akan memperkuat karakter suatu blok perancangan yang lebih besar. Pengaturan ini terdiri atas:
      1) Wajah penampang jalan dan bangunan;
      2) Perabot jalan (street furniture);
      3) Jalur dan ruang bagi pejalan kaki (pedestrian);
      4) Tata hijau pada penampang jalan;
      5) Elemen tata informasi dan rambu pengarah pada penampang jalan;
      6) Elemen papan reklame komersial pada penampang jalan.

Dasar proses perancangan (Trancik, 1986) adalah :

1. Mempelajari kawasan yang akan dirancang
   a. Mempelajari pertumbuhan dan perubahan
   b. Mempelajari morfologi kawasan
2. Analisa keruangan
   a. Analisa ruang dan massa di kawasan
   b. Analisa karakter kawasan
3. Identifikasi lost space dan upaya menstrukturkan kembali
4. Perancangan kawasan, dengan beberapa arahan kontinuitas pelingkup jalan
   a. Menghargai siluet bangunan dan lansekap
   b. Menghindari massa bangunan yang tidak sesuai dengan skala kawasan
   c. Menyesuaikan atau melengkapi bahan/material
   d. Menghargai ritme fasad dan elemen keruangan yang ada
   e. Meningkatkan penggunaan ruang public

Dalam merancang, menurut Trancik (1986), perlu mempertimbangkan:

a. Menghargai struktur utama kawasan
b. Menghargai pola-pola karakteristik kawasan
c. Menghargai genius loci, mengartikan suatu tempat sebagai tempat hidup.

Menurut Roger Trancik ketiga teori di bawah ini merupakan teori-teori perancangan yang menganggap kota sebagai produk (Zahnd, 1999:70) :

1. Teori *Linkage*

Teori linkage meliputi pengaturan jalan-jalan yang menghubungkan bagian-bagian kota dan desain fakta ruang dari jalan-jalan tersebut menghubungkan bangunan-bangunan dengan ruang-ruang terbuka (Trancik, 1986:71). Menurut Zahnd (1999), *linkage* merupakan alat yang baik untuk memperhatikan dan menegaskan hubungan-hubungan dan gerakan-gerakan sebuah tata ruang perkotaan (urban fabric).

Linkage perkotaan dapat dikemukakan dalam tiga pendekatan (Zahnd,1999:107), yaitu :

a. Linkage Visual

Sebuah linkage yang visual mampu menyatukan daerah kota dalam berbagai skala. Pada lampiran 2 memberikan gambaran linkage visual yang terdapat pada koridor di Philadelphia, AS, yang menghubungkan dua kawasan menggunakan elemen garis. Pada dasarnya, ada dua pokok perbedaan linkage visual (Zahnd, 1999:108), yaitu :

1) Yang menghubungkan dua daerah secara netral.
2) Yang menghubungkan dua daerah dengan mengutamakan satu daerah.

Ada lima elemen linkage visual yang menghasilkan hubungan secara visual, yakni garis, koridor, sisi, sumbu dan irama digambarkan pada lampiran 2. Setiap elemen memiliki ciri khas atau suasana tertentu. Bahan-bahan dan bentuk-bentuk yang dipakai dalam sistem penghubungya dapat berbeda. Namun perlu ditekankan bahwa dengan merancang lansekap (yang sering hanya dianggap sebagai dekorasi perkotaan) akan sangat efektif bila menghubungkan fragmen dan bagian kota dengan cara linkage visual. Linkage visual dapat ditempuh dalam beberapa cara,diantaranya :

1) Elemen garis

   Menghubungkan secara langsung dua tempat dengan satu deretan massa. Untuk massa tersebut bisa dipakai sebuah deretan bangunan ataupun sebuah deretan pohon yang memiliki rupa massif.

2) Elemen koridor

   Dibentuk oleh dua deretan massa (bangunan atau pohon) membentuk sebuah ruang.

3) Elemen sisi

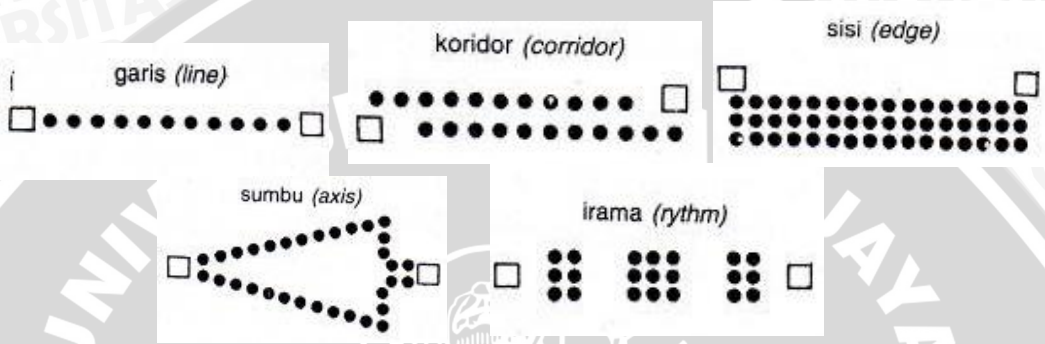
   Sama dengan elemen garis, menghubungkan dua kawasan dengan satu massa. Walaupu demikian, perbedaannya dibuat secara tidak langsung, sehingga tidak perlu dirupakan dengan sebuah garis yang massanya agak tipis, bahkan hanya merupakan sebuah wajah yang massanya kurang penting. Elemen tersebut bersifat massif di belakang tampilannya, sedangkan di depan bersifat spasial.

4) Elemen sumbu

Mirip dengan elemen koridor yang bersifat spasial. Namun, perbedaan ada pada dua daerah yang dihubungkan oleh elemen tersebut, yang sering mengutamakan salah satu daerah tersebut.

5) Elemen irama

Menguhubungkan dua tempat dengan variasi massa dan ruang. Elemen tersebut jarang diperhatikan dengan baik, walaupun juga memiliki sifat yang menarik dalam menghubungkan dua tempat secara visual.



Gambar 2.4 Lima elemen *linkage visual*
Sumber : Zahnd,1999

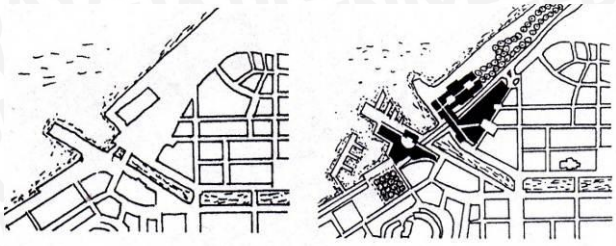
b. Linkage Struktural

Dalam realitasnya, kota tidak hanya mementingkan masalah yang bersifat visual saja, tetapi juga hubungan strukturalnya, jarang sekali diperhatikan dengan baik dalam perancangan perkotaan. Kawasan-kawasan yang tidak terhubungkan, tapi secara kurang baik, akan menimbulkan suatu kualitas kota yang meragukan.

Linkage struktural dengan sistem kolase merupakan dua atau lebih bentuk struktur kota digabungkan menjadi satu kesatuan dalam tatanannya. Sama halnya dengan linkage visual, dalam linkage struktural ini pada dasarnya dapat diamati dua perbedaan pokok sebagai berikut:

1) Menggabungkan dua daerah secara netral
2) Menghubungkan dua daerah dengan mengutamakan satu daerah

Yang tentunya pengaplikasiannya tergantung pada fungsi kawasan di dalam konteks masing-masing. Karena tidak semua kawasan memiliki arti struktural yang sama dalam kota.



Gambar 2.5 Elemen sambungan dari *linkage struktural* kota Guteborg
Sumber : Zahnd, 1999

Ada tiga elemen linkage struktural (Zahnd, 1999:120) yaitu :

1) Elemen tambahan, yaitu melanjutkan pola pembangunan yang sudah ada sebelumnya. Bentuk-bentuk massa dan ruang yang ditambah dapat berbeda, namun pola kawasannya tetap dimengerti sebagai bagian atau tambahan pola yang sudah ada di sekitarnya.
2) Elemen sambungan, yaitu memperkenalkan pola baru pada lingkungan kawasannya yang sering diberi fungsi khusus di dalam lingkungan kota, karena rupanya agak istemewa.
3) Elemen tembusan, tidak memperkenalkan pola baru dalam suatu kawasan, oleh karena itu elemen ini tidak memiliki keunikan tersendiri, melainkan hanya 'campuran' dari lingkungannya.

c. *Linkage* sebagai bentuk kolektif

Fuhimiko maki dalam Roger trancik menyatakan bahwa linkage benar-benar merupakan perekat dalam sebuah kota. Linkage adalah langkah kita dalam menyatukan seluruh lapis aktifitas dan menghasilkan bentuk fisik pada kota. Desain kota berkenaan dengan pertanyaan tentang bagaimana membuat mata rangkaian yang dapat dipahami antara benda-benda yang berbeda.

Dari penekanan terhadap teori linkage ini, Maki mendefinisikan tiga tipe ruang perkotaan yang berbeda-beda:

1) Bentuk komposisional

Terdiri dari bangunan-bangunan yang serasi secara individual di dalam pola-pola abstrak yang disusun dalam sebuah rancangan dua dimensi, yang dimana linkage cenderung dinyatakan secara tidak langsung ketimbang terang-terangan.

2) Megaform

Komponen-komponen individual disatukan dalam kerangka yang lebih besar pada sebuah sistem hirarki yang saling berkaitan dan memungkinkan adanya perkembangan lebih lanjut.. dalam megaform, linkage diadakan secara fisik guna membentuk sebuah struktur.

3) Bentuk kelompok

Dalam bentuk kelompok, linkage tidak tersamar maupun terang-terangan, tetapi berkembang secara alami sebagai bagian integral dari suatu struktur yang organis dan berkembang turun-temurun.

(a) **(b)** **(c)**

Gambar 2.6 *Linkage* sebagai bentuk kolektif (a) *Compositional form, (b) megaform,(c)groupform*

2. Teori *Place*

Dipahami dari segi seberapa besar kepentingan tempat-tempat perkotaan yang terbuka terhadap sejarah, budaya, sosialisasinya. Analisa *place* adalah alat yang baik untuk:

a. Memberi pengertian mengenai ruang kota melalui tanda kehidupan perkotaannya.
b. Memberi pengertian mengenai ruang kota secara kontekstual.

Namun kelemahannya perhatian hanya difokuskan pada satu tempat perkotaan saja.

Menurut Kevin Lynch salah satu bentuk keberhasilan pembentuk place untuk desain ruang kota, ialah :

1. *Legibility*

Sebuah kejelasan emosional suatu kota yang dirasakan secara jelas oleh warga kotanya. Artinya, suatu kota atau bagian kota atau kawasan bisa dikenali dengan cepat dan jelas mengenai distriknya, landmarknya atau jalur jalannya dan bisa langsung dilihat pola keseluruhannya.

2. Identitas dan susunan

Identitas, merupakan image orang akan menuntut suatu pengenalan atas suatu objek dimana di dalamnya harus tersirat perbedaan objek tersebut dengan objek yang lainnya, sehingga orang dengan mudah bisa mengenalinya.

Susunan, merupakan adanya kemudahan pemahaman pola suatu blok-blok kota yang menyatu antar bangunan ruang terbukanya.

3. *Imageability*

Merupakan kualitas secara fisik suatu objek yang memberikan peluang untuk timbulnya image yang kuat yang diterima orang. Image ditekankan pada kualitas fisik suatu kawasan atau lingkungan yang menghubungkan atribut identitas dengan strukturnya.

Perasaan terhadap posisi orang sangat tergantung dari dua faktor yaitu pada tingkat batasnya dan tingkat perlindungan. Dengan adanya perasaan posisi ini maka orang akan dapat merasakan mereka berada di pinggir, di dalam atau di luar dari suatu kawasan kota (Zahnd, 1999). Berikut adalah sebagian dari kategori posisi.

a. *Focal Point*

Focal point merupakan suatu tempat yang sering digunakan untuk pusat pertemuan. Focal point ini juga bisa berupa pandangan dari suatu enclosure. Di bagian-bagian kota atau perkampungan seperti jalan-jalan yang ramai, sering dibuat focal point sebagai titik tangkap agar orang sadar akan situasi di sekitarnya, serta memperhatikan situasi yang ada di sana. Atau memberitahukan kepada orang bahwa telah sampai pada tujuan. Dalam hal ini focal point berfungsi sebagai pengatur sirkulasi.

Gambar 2.7 *Focal point*

b. *The outdoor room and enclosure*

Cara ini mempunyai maksud yang sangat jelas dan kuat dalam memberikan identitas suatu lingkungan atau dapat mengandung pula pengertian “berada di sini”.

c. *Netting*

Memberikan efek mendekatkan. Misalnya suatu struktur rangka atau gallery yang akan berfungsi sebagai bingkai lukisan yang akan mendekatkan pemandangan yang berada jauh disana menjadi elemen pembentuk suasana lingkungan sekitar kita. Masalah utama disini adalah masalah menghubungkan atau menyatukan keadaan disekitar kita sebagai satu kesatuan lingkungan secara keseluruhan, menjadi satu pola yang berarti dan berguna.

d. *Closed vista*

Meletakkan bangunan sedemikian dan dengan sengaja menutup suatu vista, sehingga beradanya bangunan disana menggantikan ketakterbatasan pemandangan. Bangunan menjadi sangat penting disini.

e. Deflection(Pembelokan)

Merupakan variasi dari closed vista. Dimana bangunan diletakkan dengan sedikit kemiringan yang memberikan harapan pada kita bahwa pada ujung jalan sana ada sesuatu ruang yang tak terlihat.

Gambar 2.8 *Deflection*

f. *Punctuation* (Tanda baca)

Perubahan tekstur atau permukaan jalan dapat menjadi sebuah tanda akan adanya bangunan yang dianggap memiliki fungsi tertentuSebuah jalan dapat menceritakan secara kontinyu perubahan pola dan fungsi dari suatu tempat ketempat lain. Secara fisik dapat dinyatakan dengan tanda-tanda.

Gambar 2.9 *Punctuation*

Menurut Camillo Sitte dalam Zahnd bahwa kualitas *Place* dapat dicapai bila bentuk kota dan estetikanya tidak hanya merupakan ungkapan dari budaya perkotaan saja, melainkan juga berfungsi sebagai landasan yang kuat untuk mempengaruhi budaya perkotaan ke arah sebaliknya. Prinsip-prinsipnya lebih ke arah objektif (fokus pada prinsip estetikanya saja). Oleh karena itu, prinsipnya dapat diterapkan pada lingkungan di luar konteks Sitte pada abad yang lalu, diantaranya:

a. Keseluruhan sebagai unit

Sebuah kawasan seharusnya dilihat dalam batasannya, dimana apa yang berada dalam batasan seharusnya mendukung ciri khas tempat itu.

b. Bentuk unit

Memiliki bentuk sejelas mungkin dalam hal tipologi, geometri, ukuran, dan skalanya.

c. Kekosongan pusatnya

Place dapat berfungsi sebagai ruang statis seharusnya memiliki pusat yang kosong.

d. Penutupan batasnya

Penutupan batas merupakan syarat pokok bagi kualitasnya. Tanpa batas tempat, arti sebuah *place* tidak jelas.

e. Hubungan lahan/tampak

Mempunyai hubungan yang jelas antara tampak dan lahan di depannya, yang artinya fasad, ukuran, skala, warna, wujud mendukung ruang di depannya.

f. Perabot tempat

Sebuah place diisi dengan perabot perkotaan yang mendukung kualitas lingkungannya.

g. Gambaran visual

Sebuah place seharusnya memiliki citra yang menarik, yang artinya sebuah tempat yang berkualitas tinggi mempunyai ciri khas antara ruang dan bentuk, alami dan buatan, yang lama dan baru.

2.3 Kualitas Visual

2.3.1 Definisi visual

Menurut Cullen (1961) karakter visual yang menarik adalahkarakter formal yang dinamis dapat dicapai melalui pandangan yang menyeluruh berupa suatu amatan berseri atau menerus (serial vision) yang memiliki unit visual yang dominasinya memiliki keragaman dalam suatu kesinambungan yang terpadu dan berpola membentuk satu kesatuan yang unik.

Menurut Shirvani (1985), perancangan kota merupakan bagian dari proses perencanaan dalam bentuk rancangan yang berkaitan dengan kualitas fisik spasial dari suatu lingkungan. Perancangan kota mendasarkan pada segi-segi kualitas fisik, yang salah satunya adalah kualitas visual.

Tanda-tanda visual adalah ciri-ciri utama yang secara fisik dapat dilihat, yang dapat memberikan atribut pada sumber visual dalam suatu sistem visual tersebut mempunyai kualitas tertentu. Lebih lanjut dikatakan bahwa kualitas visual merupakan suatu atribut khusus yang ada pada suatu sistem visual yang ditentukan oleh nilai-nilai kultural dan properti fisik yang hakiki (Smardon, 1986).

Ciri atau kekhasan yang paling mudah diamati adalah bentuk fisik karena kesan visual adalah sesuatu yang mudah untuk diserap dan dicerna oleh ingatan manusia (lynch, 1960).

Tinjauan visual koridor (McCluskey, 1979) antara lain :

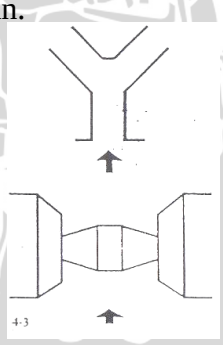
1. *T-junction*

   T-junction adalah metode klasik sebagai salah satu upaya untuk menutup pandangan dan dengan demikian membantu menciptakan rasa atau peka dengan lingkungan di sekitarnya 'sense of place'. Dengan T-junction ini memberikan suatu akhiran atau penutupan suatu ruas jalan yang mendadak, misalnya adanya pertigaan.

Gambar 2.10 *T-junction*

2. *Y-junction*

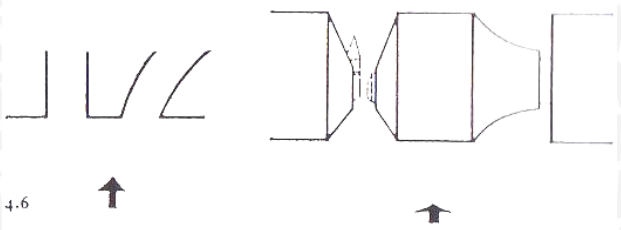
   Y-junction memiliki karakteristik yaitu memberikan alternatif rute lainnya. Dengan adanya alternatif rute sering terlihat menjadi berbeda, sehingga merangsang minat dalam bagian lain dari lingkungan.



Gambar 2.11 *Y-junction*

3. *Multiple view*

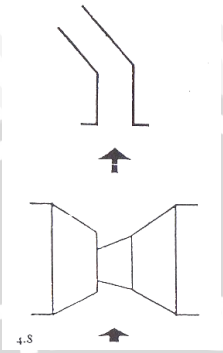
   Mampu melihat dua tempat sekaligus memberi pengamat sebuah perasaan yang menyenangkan. Hal ini memungkinkan adanya perbandingan suatu karakter yang berbeda pada setiap ruas jalan secara bersamaan.



Gambar 2.12 *Multiple view*

4. *Angle*

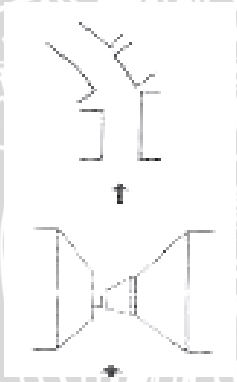
Berbagai kesan dapat disampaikan melalui perubahan sudut suatu ruas jalan. Ketika sudut yang terbentuk kecil, pandangan jarak jauh masih dapat terlihat bahkan ketika vista ini akhirnya tertutup oleh bangunan lainnya.



Gambar 2.13 *Angle*

5. *Deflection*

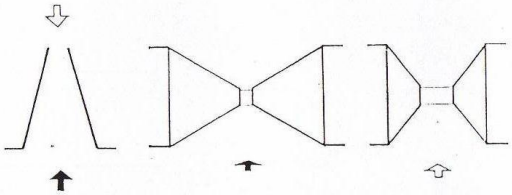
Struktur ruas jalan yang strukturnya memiliki sumbu merupakan sebuah sudut ke arah rute utama, yang dapat membelokkan pengguna ke arah yang baru. Cara ini dapat digunakan untuk berbagai perubahan orientasi dari sedikit demi sedikit sampai beberapa sudut yang tepat.



Gambar 2.14 *Deflection*

6. *Narrowing*

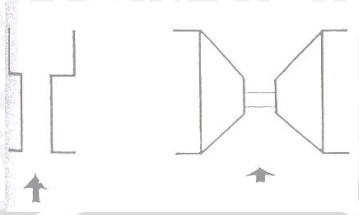
adanya penjorokan bangunan atau keluar dari garis bangunan akan memberikan kesan semakin menyempitnya ruas jalan tersebut. namun penyempitan jalan ini tidak selalu disebabkan oleh penjorokan suatu bangunan namun bisa juga disebabkan oleh aktifitas yang berada atau yang mengisi kegiatan di bahu jalan tersebut, misalnya oleh pejalan kaki dan parkir kendaraan.



Gambar 2.15 *Narrowing*

7. *Widening*

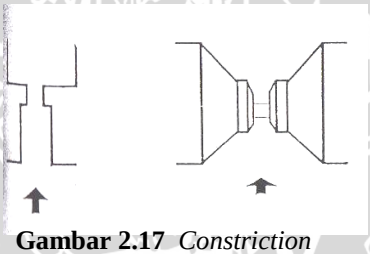
Gerakan dari sebuah ruang sempit ke tempat yang lebih lebar atau terbuka dapat memberikan rasa menyenangkan terhadap pengguna ruas jalan.



Gambar 2.16 *Widening*

8. *Constriction*

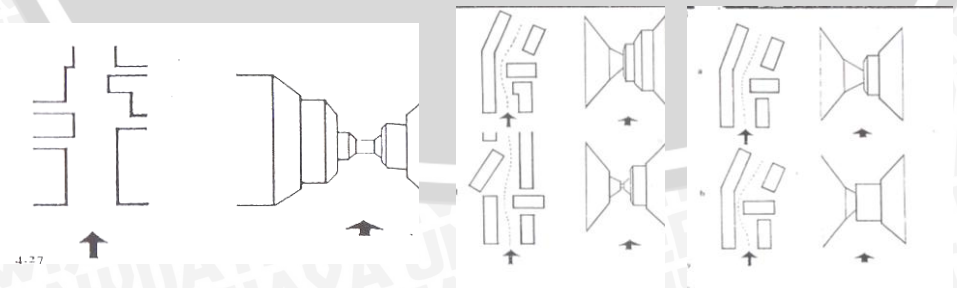
Pengalaman yang berbeda antara dua pola ruang (sempit dan luas) dapat meningkat jika melakukan penyempitan terhadap ruas jalan tertentu sebelum memasuki ruas jalan yang lebih lebar. Seolah-olah penyempitas tersebut dilakukan untuk membangun tekanan, atau keingintahuan lebih akan ruang setelahnya.



Gambar 2.17 *Constriction*

9. Wings

Struktur ini dapat memberikan suatu dramanisasi jalan dengan permainan maju mundurnya suatu bangunan untuk memberikan kesan mempersempit atau memperluas jalan, atau bahkan untuk memberikan suatu permainan pemandangan melalui hambatan-hambatan secara visual untuk memberikan suatu pemandangan yang ingin ditonjolkan.

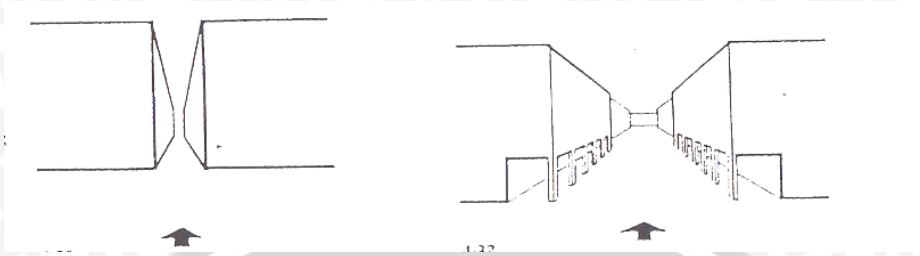


Gambar 2.18 *Wings*

10. *The colonnade*

Ruang yang dibentuk oleh barisan tiang-tiang yang memberikan perlindungan untuk pejalan kaki baik dari cuaca maupun memberikan perlindungan untuk

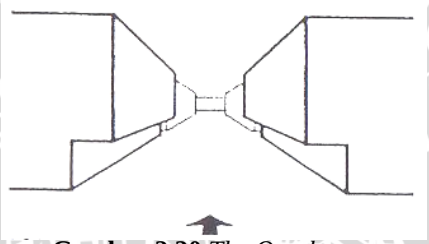
kendaraan. Dimana tiang-tiang ini berfungsi sebagai batas. Dan adanya tiang-tiang ini menyebabkan membagi jalan lurus dan ruang tertutup tampil lebih statis.



Gambar 2.19 *The Colonnade*

11. *The overhang*

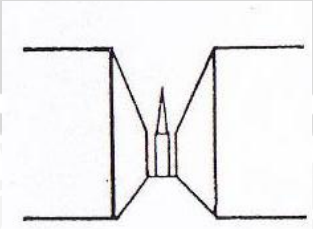
Bangunan dengan rute *overhang* dapat memberikan kesan yang sama. Bahkan ketika overhang hanya sebagian kecil dari bangunan namun dapat menjadi elemen townscape signifikan, jika diletakkan pada tempat yang pas. Hal ini akan dapat menjadi elemen yang menonjol yang dapat mendukung pedestrian. Overhang dapat muncul sebagai pelindung dan dapat memberikan kenyamanan bagi pengguna jalan.



Gambar 2.20 *The Overhang*

12. *Framing*

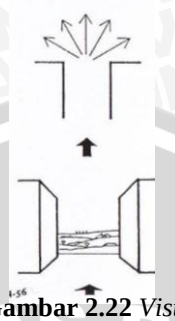
Dapat mengeframe suatu tempat atau pandangan tertentu. Untuk meningkatkan rasa ingin melanjutkan perjalanan, atau membuat pejalan merasa tertarik akan apa yang ada di depannya dan ingin melanjutkan perjalanannya.



Gambar 2.21 *Framing*

13. *Vistas*

Langkah ini dapat dipilih untuk memberikan pengalaman seperti ingin menunjukkan panorama tertentu, namun tidak hanya itu bisa juga memberikan view berupa bangunan-bangunan.



Gambar 2.22 *Vistas*

2.3.2 Kriteria kualitas visual.

Kualitas visual dapat dilihat melalui petunjuk visual yang merupakan image perception yang dirasakan dengan mata (sign) (Ching, 1995). Visual bentuk arsitektur menurut Ching antara lain:

1. Wujud, menunjukkan siluet keseluruhan bangunan.
2. Warna, digunakan untuk mempertegas suatu bentuk atau bidang dengan bobot visual yang dapat ditingkatkan dan dikurangi dengan manipulasi tingkat gelap terangnya.
3. Tekstur, merupakan karakter permukaan yang dapat diraba dan dilihat dari cahaya yang jatuh pada suatu permukaan atau bidang.
4. Bukaan, dengan pola-pola yang ada pada bangunan yang dapat menjadi tekstur dan peningkatan nilai dari suatu bangunan.
5. Ornamen, menunjukan detail bagian bangunan yang biasanya menunjukkan ciri khas dari suatu daerah.

Penggunaan unsur visual bentuk pada bangunan juga harus didasarkan pada prinsip desain sebagai elemen komposisi bentuk bangunan, karena keduanya akan saling mendukung dalam memunculkan ekspresi bentuk bangunan. Adapun prinsip-prinsip desain untuk menghasilkan desain yang bagus, terdiri dari:

1. Keseimbangan

   Menunjukkan suatu keseimbangan dalam suatu bangunan. Bisa berupa keseimbangan secara formal, yaitu antara bagian kanan dan kiri mempunyai daya tarik yang sama. Dimana keseimbangan secara simetris ini mampu menciptakan

ketengangan. Sedangkan untuk keseimbangan informal, tidak serupa namun tetap memiliki perhatian yang sama. Keseimbangan secara asimetris ini lebih menghasilkan kesan lebih menarik. Serta menghasilkan variasi yang lebih banyak dalam susunannya.

2. Proporsi/skala

   Proporsi adalah perbandingan antara bagian yang satu dengan bagian yang lain yang dipadukan sehingga terbentuk secara proposional.

3. Irama

   Irama dapat diciptakan melalui pengulangan bentuk secara teratur, serta perubahan atau peralihan ukuran.

4. *Unity*

   Unity atau kesatuan merupakan sesuatu yang memberikan kesan adanya keterpaduan di setiap unsurnya.

5. Harmoni

   Harmoni adalah prinsip desain yang menimbulkan kesan adanya kesatuan melalui pemilihan dan susunan objek atau ide atau adanya keselarasan dan kesan kesesuaian antara bagian yang satu dengan bagian yang lain dalam suatu benda, atau benda lain.

Smardon (1986) mengatakan bahwa nilai visual suatu kawasan ditujukan oleh adanya kualitas fisik yang terbentuk oleh hubungan atau interelasi antar elemen-elemen visual pada suatu lansekap kota. Dengan kriteria penilaian sebagai berikut :

1. Dominasi

   Berkaitan dengan peraturan pemerintah, sesuatu yang berpengatuh terhadap pengalaman seseorang, ditimbulkan oleh satu atau dua elemen yang sangat kontras, yang secara visual sangat menonjol.

2. Keragaman

   Perbedaan pola-pola elemen yang bervariasi dan hubugan jalan dengan elemen-elemen tersebut.

3. Kesesuaian

   Kesesuaian elemen visual dengan fungsi

4. Keharmonisan

   Keselarasan elemen-elemen visual

5. Kesatuan

   Harmoni secara keseluruhan elemen visual dengan lingkungan sekitar.

6. Keunikan

   Karakter visual, sumber visual, kualitas visual yang aneh, atau jarang ditemukan

7. Kontinuitas

   Suatu kesinambungan secara visual, keterhubungan yang tidak terpisahkan, rangkaian, perpaduan.

8. Keistimewaan

   Kesan visual yang tidak terlupakan, dibentuk oleh adanya elemen atau unit visual yang menonjol dan menarik.

Menurut Darmawan (2009), kriteria tak terukur lebih menekankan pada aspek kualitatif di lapangan. Penggunaan analisa dengan kriteria tak terukur terdapat beberapa konsep yang perlu diperbandingkan untuk memperoleh pesamaan persepsi. Tiga konsep yang dibahas adalah kritria dari Urban Design Paln of San Fransisco (1970), Urban System Research and Engineering, Inc. (1977) dan Kevin Lynch (1981).

1. Konsep urban Design Plan of San Fransisco (Darmawan, 2009)

   Menurut urban design plan of San Fransisco, ada 10 prinsip yakni :

   a. Kenyamanan (*Amenity/comfort*)

      Menekankan pada kualitas lingkungan kota dengan mengakomodasikan pola pedestrian yang dilengkapi dengan perabot jalan, tanam-tanaman, desain jalan yang terlindung dari cuasa, menghindari silau, dsb.

   b. Tampak yang Menarik (*visual interest*)

      Menekankan pada kualitas estetis lingkungan, antara lain karakter arsitektur dan lingkungan bangunannya yang menyenangkan.

   c. Kegiatan (*Activity*)

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

   d. Kejelasan dan kenikmatan (*Clarity and Convinience*)

      Menciptakan faktor kejelasan dan kenikmatan dengan cara meningkatkan kualitas trotoar jalan dengan fasilitas pedestrian yang memiliki ciri tersendiri.

e. Karakter khusus (*Character distinctivenes*)

Menekankan pada identitas individual yang berpengaruh dalam suatu struktur ruang kota.

f. Ketajaman (*definition*)

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

g. Prinsip-prinsip pemandangan kawasan (*The principle of views Encompasses*)

Memperhatikan aspek estetik terhadap pemandangan pemandangan lingkungan (pleasing vistas), atau persepsi orang pada saat melakukan orientasi terhadap lingkungan kota. Misalnya layout jalan, penempatan bangunan dan massa bangunan akan memberikan karakter esttetik serta petunjuk pencapaian bagi masyarakat.

h. Variasi/kontras (*variety/contrast*)

Diarahkan pada susunan bentuk model bangunan yang akan menjadi point of interest dilingkungannya

i. Harmoni/kecocokan (*harmony/Compatibility*)

Menekankan pada aspek arsitektural dan kecocokan estetikayang berkaitan dengan masalah topografis yang harus diantisipasi dalam perencanaannya, baik masalah skala maupun bentuk massanya

j. Integrasi skala dan bentuk (*Scale and Pattern Integrated*)

Untuk mencapai skala manusia dilingkungan kota, yang menekankan pada ukuran, besar bangunan dan massa bangunan demikian pula dimensi estetika yang berhubungan dengan kepekaan dan efek tekstur bangunan dengan skala pemandangan dari arah tertentu.

2. Konsep Urban System Research and Engineering

Konsep Urban System Research and Engineering, Inc. Lebih menekankan pada kualitas visual yang dikelompokkan dalam 8 kategori :

a. Kelayakan hubungan (*Fit with Setting*)

Menitikberatkan pada harmoni atau kecocokan rancangan antara perumahan dan kota yang berkaitan dengan faktor lokasi, kepadatan perumahan, warna, bentuk dan material. Disamping itu aspek lain yang harus diperhatikan adalah

historis, budaya, komponen yang cocok dengan nilai bangunan, artefak jalan setapak yang unik sehingga dapat meningkatkan kembali bagi setiap orang.

b. Ekspresi dari Identitas (*Expression of Identity*)

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

c. 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 kemanan dan apa yang akan dilakukan.

d. Pendukung aktifitas (*Activity support*)

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

e. Pemandangan (*Views*)

Menekankan pada pencapaian dari bangunan-bangunan ke arah ruang-ruang umum (*public spaces*).

f. Elemen-elemen alam (*Natural Elements*)

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

g. Tampak yang nyaman (*Visual Comfort*)

Pada prinsipnya menghindari gangguan dari silau, asap, debu, traffic light yang membingungkan, pemandangan yang menghalangi kendaraan yang melaju dengan cepat.

3. Konsep Kevin Lynch

Kevin Lynch (1981), populer dengan lima dimensi penampilan (five performance dimensions) yakni : *Vitality, Sense, Fit, Access dan Control*

a. Vitality

Suatu kriteria umum yang menitik beratkan pada suatu sistim keamanan, kecocokan ukuran atau kelayakan antara tuntutan manusia dalam hal temperatur, anatomi tubuh, fungsi tubuh.

b. Kepekaan (*Sense*)

Meliputi bentuk, kualitas dan identitas lingkungan.

c. Kelayakan (*Fit*)

Menitik beratkan pada kelayakan antara ruang dan karakter bentuk yang ada.

d. Pencapaian (*Acces*)

Memperhatikan kemampuan orang menuju ke tempat orang lain, ketempat kegiatan, ke sumber daya yang ada, ke tempat lain.

e. Pemeriksaan (*Control*)

Pengontrolan diarahkan pada ruang kegiatan mana yang harus dimodifikasi.

4. Konsep Hamid Shirvani

Kriteria desain tak terukur merupakan kriteria yang lebih menekankan pada aspek kualitatif di lapangan. Kriteria ini sering dipakai dalam penelitian kualitatif, untuk mengukur suatu kualitas lingkungan kota. Menurut Shirvani (1985:57), ada 6 kriteria desain tak terukur antara lain :

a. Pencapaian (*Access*)

Access memberikan kemudahan, kenyamanan, dan keamanan bagi para pengguna untuk mencapai tujuan dengan sarana dan prasarana transportasi yang mendukung kemudahan aksesibilitas yang direncanakan dan dirancang sesuai dengan kebtuhan pengguna sehingga dapat memberikan kenyamanan dan kemudahan dalam menjalannkan aktivitasnya. Fasilitas untuk aksesibilitas ini hendaknya memperhatikan tatanan, letak dan sirkulasi serta dimensi (Lynch, 1976)

b. Kecocokan (*Compatible*)

Aspek-aspek yang berkaitan dengan lokasi, kepadatan, skala dan bentuk massa bangunan.

c. Pemandangan (*View*)

Pemandangan berkaitan dengan aspek kejelasan yang terkait dengan orientasi manusia terhadap bangunan. View dapat berupa landmark. Nilai visual ini dapat diperoleh dari skala dan pola serta warna, tekstur, tinggi dan besaran.

d. Identitas (*Identity*)

Nilai yang dibuat atau dimunculkan oleh objek (bangunan/manusia) sehingga dapat ditangkap dan dikenali oleh indera manusia. Identity dikenal juga dengan citra (Darmawan, 2003)

e. Rasa (*Sense*)

Rasa kesan atau suasana yang ditimbulkan. Sense ini biasanya merupakan simbol karakter dan berhubungan dengan aspek ragam gaya yang disampaikan oleh individu/kelompok bangunan atau kawasan (Lynch. 1976; Steele,1981)

f. Kenyamanan (*Livability*)

Kenyamanan untuk tinggal atau rasa nyaman untuk beraktivitas (Darmawan, 2003)

2.4 Desa Wisata

2.4.1 Pengertian desa wisata

Desa wisata adalah suatu bentuk integrasi antara atraksi, akomodasi dan fasilitas pendukung yang disajikan dalam suatu struktur kehidupan masyarakat yang menyatu dengan tata cara dan tradisi yang berlaku. (Nuryanti, Wiendu. 1993. Concept, Perspective and Challenges, makalah bagian dari Laporan Konferensi Internasional mengenai Pariwisata Budaya. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press. Hal. 2-3, dalam wikipadia.com).

Berdasarkan *Tourism Village*, desa wisata adalah sebuah kawasan pedesaan yang memiliki beberapa karakteristik khusus untuk menjadi daerah tujuan wisata. Di kawasan tersebut, penduduknya masih memiliki tradisi dan budaya yang relatif masih asli. Selain itu, beberapa faktor pendukung seperti makanan khas, sistem pertanian dan sistem sosial turut mewarnai sebuah kawasan desa wisata. Di luar faktor-faktor tersebut, alam dan lingkungannya yang masih asli dan terjaga merupakan salah satu faktor terpenting dari sebuah kawasan tujuan wisata.

Selain berbagai keunikan, kawasan desa wisata juga harus memiliki berbagai fasilitas untuk menunjangnya sebagai kawasan tujuan wisata. Berbagai fasilitas ini akan memudahkan para pengunjung desa wisata dalam melakukan kegiatan wisata. Fasilitas-fasilitas yang sebaiknya dimiliki oleh kawasan desa wisata antara lain adalah sarana transportasi, telekomunikasi, kesehatan, dan juga akomodasi. Khusus untuk sarana akomodasi, desa wisata menyediakan sarana penginapan berupa pondok-pondok wisata (home stay) sehingga para pengunjung pun turut merasakan suasana pedesaan yang masih asli.

Beberapa macam interaksi dapat dibedakan terbagi dalam beberapa cara, antara lain sebagai berikut :

1. Interaksi tidak langsung

   Model pengembangan didekati dengan cara bahwa desa mendapat manfaat tanpa interaksi langsung dengan wisatawan. Bentuk kegiatan yang terjadi misalnya : penulisan buku-buku tentang desa yang berkembang, kehidupan desa, arsitektur tradisional, latar belakang sejarah.
2. Interaksi setengah langsung

   Bentuk-bentuk one day trip yang dilakukan oleh wisatawan, kegiatan-kegiatan meliputi makan dan berkegiatan bersama penduduk dan kemudian wisatawan dapat kembali ke tempat akomodasinya. Prinsip model tipe ini adalah bahwa wisatawan hanya singgah dan tidak tinggal bersama dengan penduduk.
3. Interaksi Langsung

   Wisatawan dimungkinkan untuk tinggal/bermalam dalam akomodasi yang dimiliki oleh desa tersebut. Dampak yang terjadi dapat dikontrol dengan berbagai pertimbangan yaitu daya dukung dan potensi masyarakat setempat. Alternatif lain dari model ini adalah penggabungan dari model pertama dan kedua. (UNDP and WTO. 1981. Tourism Development Plan for Nusa Tenggara, Indonesia. Madrid: *World Tourism Organization.* Hal. 69) dalam (www.wikipedia.com, diakses tanggal 8 Oktober 2011)

Terdapat dua konsep yang utama dalam komponen desa wisata :

1. Akomodasi, dimana sebagian dari tempat tinggal para penduduk setempat dan atau unit-unit yang berkembang atas konsep tempat tinggal penduduk.
2. Atraksi, dimana seluruh kehidupan keseharian penduduk setempat beserta setting fisik lokasi desa yang memungkinkan berintegrasinya wisatawan sebagai partisipasi aktif seperti : kursus tari, bahasa dan lain-lain yang spesifik.

2.4.2 Tipe desa wisata

Menurut pola, proses dan tipe pengelolanya desa atau kampung wisata di Indonesia sendiri, terbagi dalam dua bentuk yaitu tipe terstruktur dan tipe terbuka (www.wikipedia.com), yaitu :

1. Tipe terstruktur *(enclave)*

   Tipe terstruktur ditandai dengan karakter-karakter sebagai berikut :

a. Lahan terbatas yang dilengkapi dengan infrastruktur yang spesifik untuk kawasan tersebut. Tipe ini mempunyai kelebihan dalam citra yang ditumbuhkannya sehingga mampu menembus pasar internasional.
b. Lokasi pada umumnya terpisah dari masyarakat atau penduduk lokal, sehingga dampak negatif yang ditimbulkannya diharapkan terkontrol.
c. Lahan tidak terlalu besar dan masih dalam tingkat kemampuan perencanaan yang integratif dan terkoordinasi.

2. Tipe Terbuka *(spontaneus)*

   Tipe ini ditandai dengan karakter-karakter yaitu tumbuh menyatunya kawasan dengan struktur kehidupan, baik ruang maupun pola dengan masyarakat lokal. Distribusi pendapatan yang didapat dari wisatawan dapat langsung dinikmati oleh penduduk lokal, akan tetapi dampak negatifnya cepat menjalar menjadi satu ke dalam penduduk lokal, sehingga sulit dikendalikan.

2.4.3 Pendekatan fisik pengembangan desa wisata

Pendekatan ini merupakan solusi yang umum dalam mengembangkan sebuah desa melalui sektor pariwisata dengan menggunakan standar-standar khusus dalam mengontrol perkembangan dan menerapkan aktivitas konservasi (www.wikipedia.com).

1. Mengonservasi sejumlah rumah yang memiliki nilai budaya dan arsitektur yang tinggi dan mengubah fungsi rumah tinggal menjadi sebuah museum desa untuk menghasilkan biaya untuk perawatan dari rumah tersebut. Dalam rangka mengkonservasi dan mempertahankan rumah-rumah tersebut, penduduk desa menempuh cara memuseumkan rumah tinggal penduduk yang masih ditinggali. Untuk mewadahi kegiatan wisata di daerah tersebut dibangun juga sarana wisata untuk wisatawan
2. Mengonservasi keseluruhan desa dan menyediakan lahan baru untuk menampung perkembangan penduduk desa tersebut dan sekaligus mengembangkan lahan tersebut sebagai area pariwisata dengan fasilitas-fasilitas wisata.
3. Mengembangkan bentuk-bentuk akomodasi di dalam wilayah desa tersebut yang dioperasikan oleh penduduk desa tersebut sebagai industri skala kecil. Contoh dari bentuk pengembangan ini adalah Desa wisata Wolotopo di Flores. Aset wisata di daerah ini sangat beragam antara lain : kerajinan tenun ikat, tarian adat, rumah-rumah tradisional dan pemandangan ke arah laut. Wisata di

daerah ini dikembangkan dengan membangun sebuah perkampungan skala kecil di dalam lingkungan Desa Wolotopo yang menghadap ke laut dengan atraksi-atraksi budaya yang unik. Fasilitas-fasilitas wisata ini dikelola sendiri oleh penduduk desa setempat. Fasilitas wisata berupa akomodasi bagi wisatawan, restaurant, kolam renang, peragaan tenun ikat, plaza, kebun dan dermaga perahu boat.

Pada pendekatan ini diperlukan beberapa kriteria yaitu :

1. Atraksi wisata, yaitu semua yang mencakup alam, budaya dan hasil ciptaan manusia. Atraksi yang dipilih adalah yang paling menarik dan atraktif di desa.
2. Jarak Tempuh, adalah jarak tempuh dari kawasan wisata terutama tempat tinggal wisatawan dan juga jarak tempuh dari ibukota provinsi dan jarak dari ibukota kabupaten.
3. Besaran Desa, menyangkut masalah-masalah jumlah rumah, jumlah penduduk, karakteristik dan luas wilayah desa. Kriteria ini berkaitan dengan daya dukung kepariwisataan pada suatu desa.
4. Sistem Kepercayaan dan kemasyarakatan; merupakan aspek penting mengingat adanya aturan-aturan yang khusus pada komunitas sebuah desa. Perlu dipertimbangkan adalah agama yang menjadi mayoritas dan sistem kemasyarakatan yang ada.
5. Ketersediaan infrastruktur; meliputi fasilitas dan pelayanan transportasi, fasilitas listrik, air bersih, drainase, telepon dan sebagainya.

Masing-masing kriteria digunakan untuk melihat karakteristik utama suatu desa untuk kemudian menetukan apakah suatu desa akan menjadi desa dengan tipe berhenti sejenak, tipe *one day trip* atau tipe tinggal inap.

Prinsip dasar dari pengembangan desa wisata, diantaranya :

1. Pengembangan fasilitas-fasilitas wisata dalam skala kecil beserta pelayanan di dalam atau dekat dengan desa.
2. Fasilitas-fasilitas dan pelayanan tersebut dimiliki dan dikerjakan oleh penduduk desa, salah satu bisa bekerja sama atau individu yang memiliki.
3. Pengembangan desa wisata didasarkan pada salah satu “sifat” budaya tradisional yang lekat pada suatu desa atau “sifat” atraksi yang dekat dengan

alam dengan pengembangan desa sebagai pusat pelayanan bagi wisatawan yang mengunjungi kedua atraksi tersebut.

Untuk pengembangan desa wisata yang akan digunakan dalam Kampung Batik di Semarang ini menggunakan tipe one day trip, mengingat pemukiman Kampung Batik itu sendiri yang sudah cukup padat. Sehingga wisatawan diharapkan dapat memnuhi kebutuhan komersil dan edukasi berupa atraksi dalam hal ini khususnya proses membatik yang dimana wisatawan langsung berinteraksi dengan pengrajin batik.

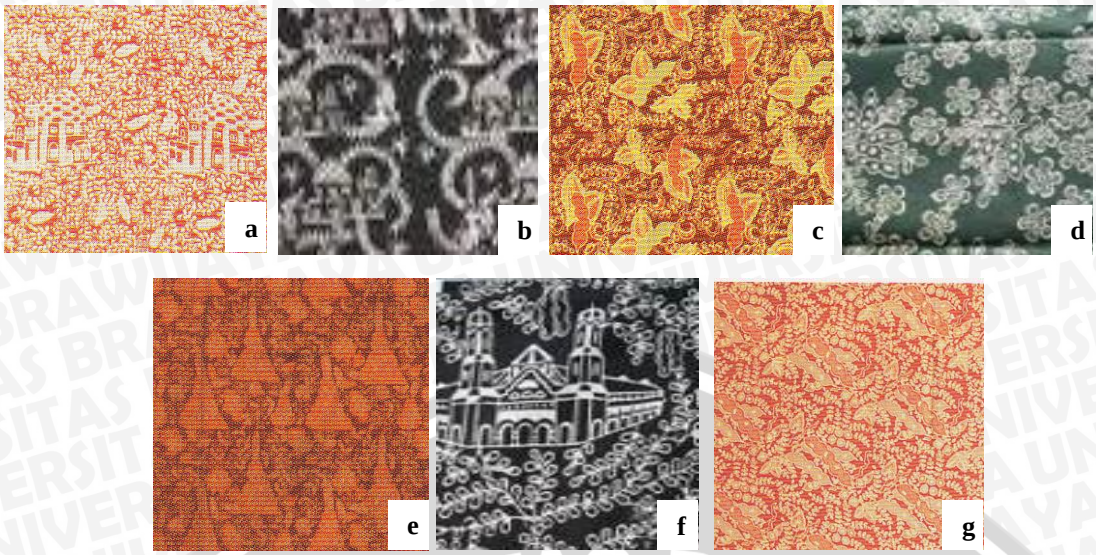
2.5 Ragam Hias Batik Semarang

Ragam hias batik yang berada di kota Semarang sebetulnya menggunakan ragam hias pesisiran. Pola-pola dan motif batik Semarangan pada umumnya bersifat lebih bebas daripada batik keraton. Secara garis besar ragam hias batik pesisir utara Jawa dapat dikelompokkan menjadi lima golongan, yaitu geometris, flora, fauna, bentuk manusia, dan alam benda (Asikin, 2008). Ragam hias geometris mengacu pada bentuk-bentuk ilmu ukur sebagai kerangka pola ulang atau rincian bentuk. Secara umum, ragam hias geometris batik pesisir utara Jawa dapat dibagi beberapa jenis, antara lain meniru anyaman, pilin dan jalinan, bulatan cakra, kawung, segitiga tumpal, setrip, lurus, zigzag dan gelombang, serta kotak dan belah ketupat (Asikin, 2008).

Berdasarkan pola-pola itu, ciri paling menonjol dalam motif batik tersebut ialah memiliki dominasi warna lokal yang berhubungan dengan aspek kultural kota Semarang. Aspek-aspek kultural bisa berhubungan dengan segi kesejarahannya yang dimana dalam hal ini diwujudkan melalui motif ikon-ikon kota Semarang. Selain itu juga dominasi motif *Asem* atau pohon asam yang menjadi dasar penamaan Semarang (Asikin 2008).

2.5.1 Motif ikon kota Semarang

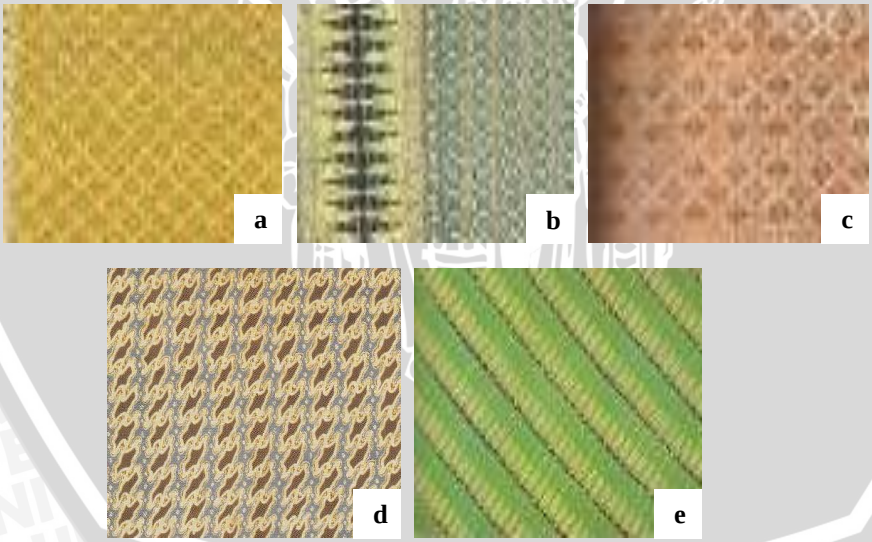
Di bawah ini beberapa contoh motif yang memperlihatkan ikon atau landmark kota Semarang, baik berupa bangunan sejarah maupun flora tertentu (*sulur asem*) yang menjadi ciri khas batik Semarangan. Pada semua motif *sulur asem* yang ditampikan menyimbolkan kehidupan yang harmonis serta pengayoman dan perlindungan kepada semua lapisan masyarakat.



Gambar 2.23 Motif ikon kota Semarang (a) Gereja Blendoek kekiteran *asem*, (b) Tetengering Semarang, (c) Roning *asem*, (d) Asem sadompol, (e)Tugu Muda kekiteran sulur, (f) Lawang Sewu *kekiteran sulur asem*, (g) Asem Semarangan
Sumber : Asikin, 2008

2.5.2 Motif kombinasi klasik-kontemporer

Di bawah ini menunjukkan beberapa contoh motif-motif yang memadukan motif klasik dengan motif kontemporer, umumnya yang tetap berhubungan dengan ikon kota Semarang



Gambar 2.24 Motif kombinasi klasik-kontemporer (a) Sido Roning Asem, (b)Ceplok See Ong Kampung Mlayur, (c)Kawung Jogan See Ong, (d)Parang Sewu, (e) Parang Asem
Sumber : Asikin, 2008

Dari motif di atas terlihat kombinasi penggunaan motif *asem* dengan motif klasik seperti motif parang, dan motif dasar kawung. Serta penerapan unsur geometris terlihat pada beberapa contoh di atas seperti unsur vertikal, diagonal, dan belah ketupat.

2.6 Tinjauan Objek Komparasi

2.6.1 Kampung batik Laweyan Solo

Dirjen Industri Kecil Menengah (IKM) Depperin Fauzi Aziz menilai kondisi Kampung Batik Laweyan di Kota Solo sangat layak untuk dikembangkan menjadi kawasan wisata berbasis lingkungan dan budaya atau *cultural heritage tourism*. Kampung Laweyan hanya berjarak beberapa kilometer dari pusat Kota Solo atau dari jl. Slamet Riyadi.

Kampung Batik Laweyan merupakan tempat favorit turis baik lokal maupun mancanegara. Laweyan merupakan kawasan tua di Kota Solo yang sangat penting dan terkenal karena hasil budaya yang sangat menarik yaitu kain batik. Pengunjung dapat langsung membeli kain batik yang tersedia di penjuru sudut gang Kampung Batik Laweyan. Memasuki kampung Laweyan, hampir seluruh rumah penduduk yang umumnya berukuran besar dan megah merangkap fungsi sebagai showroom batik. Beberapa tempat menawarkan kesempatan untuk melihat langsung proses pembuatannya.

Gambar 2.25 Penanda identitas bangunan

Kampung Batik Laweyan merupakan tempat cagar budaya dan salah satu tujuan wisata di kota Solo. Selain bisa melihat proses pembuatan Batik. Wisatawan juga bisa mencoba sendiri bagaimana membatik. (www.kampoenglaweyan.com, diposkan tanggal 27 Juni 2011).

Gambar 2.26 Aktifitas membatik
Sumber: *www.kampoenglaweyan.com*

Selain itu para wisatawan juga dapat mengikuti acara kunjungan ke berbagai Pabrik Batik dan Showroom Batik di Laweyan. Selain melihat langsung proses pembuatan Batik di pabrik-pabrik, wisatawan juga bisa melakukan Belanja Batik, diantaranya Batik Tulis, Batik Cap, dan Batik Printing.

Menyediakan fasilitas Sebuah rumah dengan gaya kolonial yang dilestarikan sebagai tempat diselenggarakannya acara-acara kebudayaan dan pariwisata tingkat nasional dan internasional.

Pada gambar di bawah merupakan penanda yang menunjukkan bahwa di kampung tersebut merupakan kampung batik. Setelah itu, terdapat suatu monument yang dijadikan sebagai node.

Gambar 2.27 Penanda identitas kawasan dan node

Untuk proses pengolahan limbah pada Kampung Batik laweyan ini menggunakan sistem pengolahan limbah batik dalam bentuk Instalasi Pengolahan Air Limbah (IPAL). Dimana setiap IPAL digunakan secara cluster oleh beberapa sentra industri.

2.6.2 Kampung batik Pesindon

Pesindon adalah salah satu kelurahan yang menjadi pusat produksi batik di Kota Batik Pekalongan. Dari kelurahan inilah bagaimana batik dihasilkan dan dijual tidak hanya di berbagai daerah di dalam negeri namun juga ke manca negara. Pada Kampung Batik Pesindon ini pengunjung juga bisa menyaksikan bagaimana proses membatik. Bukan hanya batik dengan kualitas karya seni tinggi namun juga pendidikan membatik dan pengetahuan sosio kultural pembatik Pekalongan.

Gambar 2.28 Sirkulasi dan *street furniture*

Saat memasuki Kampung batik, para pembatik sudah akan disambut oleh Gapura "Selamat Datang" sebagai simbol penyambutan. Ada empat unit gapura dan lima mulut gang untuk menuju ke Kampoeng Pesindon.

Tiap showroom akan dilengkapi dengan tempat istirahat dan singgah bagi para tamu yang menjamin kenyamanan dibandingkan belanja di toko pada umumnya. Pengunjung juga bisa langsung menuju ke rumah-rumah produksi batik bahkan langsung ke dapur produksi. Di kampung Batik juga dilengkapi Kantor Sekretariat, tele center atau sarana internet yang tidak hanya difungsikan sebagai pusat promosi dan komunikasi warga namun juga media untuk memudahkan transaksi hingga ke manca negara, tempat ibadah, area parkir, dan becak batik sebagai sarana transportasi bagi pengunjung yang ingin jalan-jalan menikmati suasana Kampung Pesindon.

Menurut Ketua paguyuban Kampoeng Wisata Pesindon Zakaria, selain sebagai sarana pemasaran, Kampoeng Batik didirikan sebagai pengembangan kreasi batik.

Gambar 2.29 Penanda pengarah
Sumber :
http://wisatabatikpesindon.com/

Di dalam Perkampungan Wisaat Batik Pesindon dilengkapi peta penunjuk menuju ke berbagai showroom dan rumah produksi batik. Gambar di atas juga menunjukkan gerbang sebagai penanda Kampung Batik Pesindon.

Sistem pengolahan limbah batik pada kampung batik Pekalongan ini juga menggunakan Instalasi Pengolahan Air Limbah (IPAL). IPAL tersebut berada di dalam tanah, permukaan atas bangunan tertutup sehingga rata dengan lahan yang lain. Di atas IPAL dapat digunakan untuk aktivitas lainnya. Lahan yang digunakan tidak terlalu luas

kurang lebih 2 m x 6 m. IPAL tersebut terdiri dari dua bak, bak oil cather dan filtrasi horizontal.

Proses pengolahan air limbah industri kecil ini melalui lima tahapan, yang pertama adalah bak pengendapan (sedimentasi) dan equalisasi, selanjutnya ke bak kontrol yang terbuat dari batu bata diplester halus dengan outlet dari bagian atas (overflow). Tahapan ketiga adalah bak skimming dari batu bata diplester halus dengan outlet dari bagian bawah, lalu ke bagian saringan (filter), yang menggunakan bahan kawat kasa screen, dan terakhir akan ditampung di bak rawa buatan, dari batu bata diplester halus, kemudian diisi dengan media berupa, split, arang aktif, dan zeolite.

Dari beberapa tinjauan komparasi di atas maka dapat diambil beberapa hal diantaranya dalam suatu kampung wisata dapat memberikan fungsi lain selain fungsi komersil yang biasanya menjadi fungsi utama dalam suatu tempat wisata. Fungsi lain tersebut dapat berupa fungsi edukasi, yang dapat diberikan melalui aktifitas yang dilakukan dalam kampung wisata tersebut. Serta berbagai macam fungsi penunjang bagi pengunjung, misalnya dengan menyediakan pusat oleh-oleh, tempat penginapan bagi pengunjung, warung-warung makanan, taman, beserta ruang terbuka, serta alat pengolahan limbah cair dalam hal ini khususnya pengolahan limbah batik. Dimana penentuan pemberian suatu fasilitas tersebut dengan melihat kembali kondisi eksisting pada kampung yang akan dikaji.

2.7 Kesimpulan Tinjauan Pustaka

Dari beberapa literatur di atas perlu adanya simpulan dari literatur tersebut untuk lebih memperjelas teori-teori mana saja yang digunakan dalam proses selanjutnya terutama dalam proses analisa. Hal ini dijelaskan pada tabel berikut ini :

Tabel 2.1 Kesimpulan tinjauan pustaka

Teori		Kesimpulan teori	konstribusi
Teori elemen perancangan kota			
(Shirvani, 1985)	Terdapat 8 elemen elemen perancangan kota, diantaranya : Tata guna lahan, bentuk dan massa bangunan, sirkulasi dan parkir, ruang terbuka, area pedestrian, penanda, aktifitas pendukung, pelestarian	Dari kedua sumber tersebut dapat disimpulkan ke dalam beberapa elemen yang dapat memberikan kemudahan dalam proses analisa nantinya, diantaranya : 1.Tata guna lahan, perlu mempertimbangkan fungsi lahan, Garis Sempadan Bangunan, serta kepadatan bangunan. 2.Bentuk dan massa bangunan, untuk bentuk dan massa bangunan dalam hal ini akan fokus pada pembentukan karakteristik pada wajah bangunan. Sehingga mempertimbangkan wujud bangunan, komposisi, warna, ornamen, tekstur atau material. 3.Ruang terbuka, mempertimbangkan hardscape dan softscape 4.Sirkulasi, baik untuk sirkulasi pejalan kaki maupun sirkulasi kendaraan. Dengan mempertimbangkan dimensi sirkulasi, jenis sirkulasi, sistem sirkulasi, pola sirkulasi 5.Tempat parkir, dengan mempertimbangkan jenis area parkir, ukuran dan daya tampung kendaraan, serta material perkerasannya. 6.Penanda, jenis penanda (penanda identitas	Untuk menentukan elemen perancangan kawasan mana saja yang akan digunakan.
(Lynch dalam Zahnd, 1999:157)	Terdapat 5 elemen perancangan kota, diantaranya : Path, Edge, District, Node, Landmark		

		kawasan, penanda rumah usaha/nama bangunan, penanda sebagai pemberi informasi, penanda sebagai pengarah jalan), sistem perletakan, dimensi penanda 7.Aktifitas pendukung 8. Pelestarian.	
Teori pembentukan citra kawasan			
Peraturan Menteri PU No. 06/PRT/M/2007	Pembentukan citra kawasan dapat melalui: 1. Konsep Identitas Lingkungan, yang dapat dibentuk melalui tata karakter bangunan, tata penanda identitas bangunan, tata kegiatan pendukung. 2.Konsep Orientasi Lingkungan, yang dapat dibentuk melalui sistem tata informasi, sistem tata rambu pengarah, sistem pengaturan wajah jalan (melalui Wajah penampang jalan dan bangunan, perabot jalan, pedestrian).	Pembentukan citra kawasan menggunakan Memperkuat identitas lingkungan yang mempertimbangkan teori *place*, yang dimana dapat memberikan makna pada kawasan tersebut sehingga semakin memperkuat karakter pada kawasan tersebut Selain itu juga memperjelas orientasi lingkungan yang juga mempertimbangkan sistem *linkage* visual.	Untuk mengetahui hal apa saja yang mempengaruhi dalam hal pembentukan citra kawasan
(Trancik, 1986)	Teori *linkage* Teori *place*		
Teori kualitas visual	Dari beberapa penilaian kualitas visual oleh konsep urban oleh Plan of San Fransisco, konsep urban system research and engineering, konsep kevin	Kualitas visual yang dapat digunakan ialah : a. Visual yang menarik, menekankan pada kualitas visual estetis lingkungan, anatar lain karakter arsitektur dan lingkungan bangunan yang menyenangkan	Untuk mengetahui penilaian kualitas visual apa saja yang mempengaruhi kualitas visual atau tampilan suatu kawasan.

	lynch, serta konsep hamid shirvani yang dijelaskan sebelumnya, yang masing-masing memiliki penilaian kualitas visual yang berbeda-beda.	b. Ketajaman/kejelasan, yang meliputi pemandangan yang menarik, karakter yang khas, pencapaian yang jelas. c. Adanya variasi/kontras Susunan bentuk model bangunan yang akan menjadi point of interest di lingkungannya d. Harmoni/kecocokan Menekankan aspek arsitektural dan kecocokan estetika e. kejelasan identitas Ekspresi yang ditekankan pada peranan warna, material bangunan dan ekspresi bangunan. f. memilikiRasa (*sense*), kesan atau suasana yang ditimbulkan	
Teori kampung wisata	Beberapa macam interaksi dapat dibedakan terbagi dalam beberapa cara, antara lain sebagai berikut : 1. Interaksi tidak langsung 2. Interaksi setengah langsung 3.Interaksi Langsung	Dalam hal ini akan menggunakan interaksi setengah langsung, yang dimana bentuk-bentuk one day trip yang dilakukan oleh wisatawan. Prinsip model tipe ini adalah bahwa wisatawan hanya singgah dan tidak tinggal bersama dengan penduduk.	