

(Hibah Internal Penelitian Monodisiplin)

HASIL PENELITIAN

PERAN KEESTETIKAAN TIAP KORIDOR TERHADAP PEMBENTUKAN KUALITAS FISIK LANDMARK JEMBATAN AMPERA PALEMBANG



Disusun Oleh:

Roni Sugarto, ST., MT.

Penata Muda pada bidang estetika – STEFA
dan

Ir. FX.Budiwidodo Pangarso, MSP., IAP.

Lektor Kepala pada bidang Arsitektur-Kota

**Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat
Universitas Katolik Parahyangan
2014**

ABSTRAK

Salah satu elemen dasar yang akan menghubungkan antar lokasi, antar wilayah, suatu tempat ke tempat lain adalah karakter Jalan, jalan/koridor memiliki potensi membentuk karakter *urban space* yang membentuknya. Koridor yang dibatasi dengan blok bangunan akan membentuk dinding koridor. Namun tidak semua koridor membentuk *urban space* karena tidak semua koridor memiliki kekuatan estetis sebagai koridor. Kualitas fisik yang diberikan oleh unsur-unsur keestetikaan pada suatu tempat dapat menimbulkan ungkapan ekspresi keindahan dan *image* yang kuat atas tatanan fisik/spasial dan kultural, sehingga akan menunjukkan eksistensi kegiatan dan pola aktivitas lingkungan perkotaan tertentu.

Penelitian dengan menelusuri ke-estetikaan dilakukan untuk mengetahui adanya kaitan antar komponen sistem visual dan aspek non-fisik pada masing-masing koridor terhadap Jembatan Ampera yang menjadi landmark kota Palembang. Landasan penelitian bertema keestetikaan lingkungan perkotaan berbasis pada kultural historiografis bertujuan memperoleh unsur fisik/spasial dan unsur normatif yang secara eksistensial maupun arsitektural berpotensi determinatif-indikatif dalam mencipta keestetikaan lingkungan.

Lingkungan perkotaan yang di pilih yaitu Koridor Jalan Sudirman Seberang Ilir (SI) dan Koridor Seberang Ulu (SU) Kota Palembang. Kedua koridor perkotaan ini memiliki keterkaitan fungsional masing-masing dan norma simbolik eksistensial masing-masing. Koridor SI berada di utara jembatan Ampera; sedangkan koridor SU berada di kawasan selatan Jembatan Ampera. Saat ini secara fungsional koridor SI pada ruas jalan Sudirman ini bertumbuh menjadi area kegiatan komersial dan kuat akan pengaruh Belanda, yang tentu akan berdampak pada nilai strategis yang dimilikinya. Sementara pada ruas koridor SU jalan Seberang Ulu tetap bertumbuh dalam konsep vernakular dan fungsi pengendali kesinambungan eksistensi tradisi budaya Kapiten dan Arab. Kondisi kedua lokasi yang berbeda ini secara estetis menjadi unik, oleh karena dalam pertumbuhan dan upaya peningkatan kebutuhan masyarakat serta ragam kegiatannya berlangsung melalui proses keselarasan antara nilai-budaya tradisi dan nilai-modernitas kehidupan urban, tetapi tetap dapat memberikan ekspresi nilai strategis kultural. Selain itu juga diharapkan dapat menemukan hubungan sistem visual dan aspek non fisik pada tiap-tiap koridor penggal jalan terhadap kualitas visual jembatan Ampera sebagai landmark Kota Palembang.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan rasionalistik, dimana penerapan penelitian ini menggunakan metoda pengumpulan secara langsung yaitu penelitian lapangan melalui observasi visual maupun melalui respondensi, untuk menganalisa permasalahan yang ada dengan melihat sistem visual melalui hubungan antar elemen.

Penelitian ini dilakukan dalam format monodisiplin keilmuan, yang difokuskan pada bidang **arsitektur-kota** dan bidang **estetika lingkungan**, melalui proses studi literatur, observasi visual lapangan, pengolahan data, analisis fenomenologis citra kultural dan historiografi kota, diskusi dengan para nara-sumber terkait dan penyimpulan atas praduga awal.

Kata kunci : keestetikaan lingkungan, landmark, strategis kultural, sistem visual.

KATA PENGANTAR

Fakta eksistensial geografis di kawasan perkotaan, seyogianya menjadi pertimbangan dalam pengembangan panorama koridor perkotaan agar memiliki struktur tatanan visual sesuai tatanan rupa keestetikaan lingkungannya. Perkembangan tatanan rupa dan rona visual di lokasi penelitian, yaitu persilangan koridor jalan Jendral Sudirman – jembatan Ampera - Ryacudu dan ruang sirkulasi Sungai Musi telah memberi kesan spesifik, dan unik. Struktur ruang yang secara eksistensial di lingkungan itu telah eksis sesuai potensi kelokalan, ditandai dengan kecenderungan “diintervensi” dalam perkembangan penataan artefak fisik/spasial sesuai selera modernitas atas tampilan rona wajah ruang terbuka-publik. bangunan/gedung atau elemen-elemen arsitektur-kota lainnya.

Perkara tersebut di atas menjadi fokus penelitian kami, yang didominasi oleh metoda observasi visual dengan referensi teoretikal terkait dengan fenomena “townscape” atau panorama perkotaan. Oleh karenanya, Indikasi keestetikaan lingkungan perkotaan pada ruas Koridor jembatan Ampera dan ruas Koridor sungai Musi, menjadi judul penelitian. Penelitian ini adalah program kolaborasi antar dua bidang kajian arsitektur, yaitu bidang arsitektur-kota, dan estetika arsitektur bangunan/gedung. Durasi penelitian dilakukan sekitar 10 bulan efektif, dengan dua kali survai lapangan di kota Palembang.

Dengan selesainya penelitian ini, saya selaku Ketua Tim Penelitian, ucapkan terimakasih kepada :

1. Dekan Fakultas Teknik Unpar, Dr. Joh.Adijoso Tjondro dan Ketua Prodi Teknik Arsitektur-Unpar, Bapak Dr. Rahadian Herwindo, yang telah memberi dorongan secara akademik.
2. Ketua Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat (LPPM) Unpar yang telah memberi arahan metodologis dan prosedural dalam riset multidisiplin.
3. Bapak Ir.FX.Budiwidodo Pangarso, MSP., Lektor Kepala pada bidang Arsitektur Kota, selaku kolaborator utama bidang Estetika Lingkungan, yang telah dengan kesungguhan dan kedalaman substansial memberi “jiwa” keestetikaan lingkungan.
4. Para mahasiswa jurusan Teknik Arsitektur Unpar, yang telah dengan tekun dalam studi keestetikaan lingkungan dalam arahan sub-topik penelitian ini.
5. Sdr. A. Danang Widaryanto, staf khusus studio Arsitektur, Unpar yang telah membantu Tim secara teknis administratif, keuangan dan operasional.
6. Semua pihak yang telah membantu Tim sampai dengan selesainya penyusunan laporan akhir penelitian ini.

Akhirnya, dengan kerendahan hati kami Tim Penelitian ini juga mengucapkan maaf atas segala kekhilafan kami, baik selama proses di Bandung maupun di Yogyakarta. Segala bentuk kritik dan saran membangun untuk pengembangan topik penelitian ini akan sangat bermanfaat bagi kami, khususnya bagi para pakar dan para mahasiswa di bidang Arsitektur-Kota.

Salam kami,

a/n. Tim Penelitian
Estetika Perkotaan – Program Monodisiplin.
Prodi Teknik Arsitektur & LPPM Unpar

Justinus Roni Sugiarto, ST., MT.
Ketua Tim Penelitian.

Catatan :

Susunan Tim Penelitian Arsitektur-Kota
Bidang Estetika Perkotaan – Program Monodisiplin.
Jurusan Teknik Arsitektur & LPPM Unpar.
Februari – November 2014.

Ketua : Justinus Roni Sugiarto, ST., MT.
Kolaborator Utama : Ir. FX. Budiwidodo Pangarso, MSP., IAP.
Lektor Kepala, bidang Arsitektur-Kota.
Ahli Utama Perencanaan Kota – IAP (Sertif Keahlian no.1336/BSP-IAP/P/LPJKN/IV/2012)
Kolaborator Madya : Ir. Iwan Purnama, MT.
Lektor Bid Permukiman Kota, Jurusan Ars STTC - Cirebon
Anggota (Mahasiswa) : Dias Prasetyo (2008420152)
Raditya Aristo (2008420196)
Rachman Muliawan (2008420201)
Mutia Amelia Suselo (2010420095)
Talisa Danubrata (2010420116)
Manggala Bonar Sanggam. (2007420157)
Ruben Sildeyna (2007420231)
Hanandy Andryanto (2008420153)
Issuharto Yudhawan (2008420173)
Kenny Reyhansyah (2008420240)
Lucky Fachrurrozi (2010420144)

Staf Khusus Bid.Adm & Keu : A. Danang Widaryanto (ex-oficio Sekr.Studio Arsitektur Unpar)

Kata Pengantar
DAFTAR ISI
Daftar Gambar
Daftar Tabel

BAB I	PENDAHULUAN	1
	1.1 Latar belakang	
	1.2 Permasalahan	
	1.3 Urgensi Penelitian	
	1.4 Tujuan Khusus	
	1.5 Target temuan	
	1.6 Kontribusi keilmuan	
BAB II	PRINSIP-PRINSIP KEESTETIKAAN LINGKUNGAN	4
	2.1 Keestetikaan Visual	
	2.2 Aspek Aspek Yang Mempengaruhi Karakter Visual	
	2.3 Perbandingan Jarak Pandang	
	2.4 Landmark	
	2.5 Pandangan Urban/Environment (The L.Gie, Smith, Carlson)	
	2.6 Ekspresi Dalam Teori Estetika Lingkungan Perkotaan	
	2.6.1 Definisi Ekspresi	
	2.6.2 Perletakan (<i>Setting</i>) Ruang Terbukan Dalam Lingkungan	
	2.7 Elemen Fisik Pembentuk Ruang Kota	
	2.7.1 Ruang Tepian Air	
	2.8 Parameter Penilaian Berdasarkan Teori Semantik	
BAB III	IDENTIFIKASI AREA PENELITIAN	24
	3.1 Pengenalan Lokasi Penelitian	
	3.2 Historiografi Kota Palembang	
	3.3 Lokasi Penelitian	
BAB IV	INDIKATOR POTENSIAL KEESTETIKAAN LINGKUNGAN	29
	4.1 Analisa Visual Fisik	

**4.1.1 Koridor Jalan Sudirman dan Koridor Jalan
Ryaducu**

4.2 Elemen Indikator Keestetikaan Lingkungan

4.2.1 Irama (*Rhythm*) dan *Setback* Bangunan

4.2.2 Skala (Proporsi)

4.3 Keestikaan Segmen Koridor Jalan Sudirman

4.4 Keestikaan Segmen Koridor Jalan Ryacudu

BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI ----- 48

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Skala Perkotaan	-----	8
Gambar 3.1	Peta Kota Palembang Tahun 2014	-----	23
Gambar 3.2	Peta Kota Palembang yang Keberadaan ilir dan ulu	-----	23
Gambar 3.3	Koridor Jl. Sudirman dan Koridor Jl. Ryacudu, Kota Palembang	-	24
Gambar 3.4	Panorama Jembatan Ampera dilihat dari Jalan Sudirman	-----	25
Gambar 3.5	Jalan Jenderal Sudirman pendukung utama Jembatan Ampera	-----	27
Gambar 3.6	Lokasi penelitian	-----	28
Gambar 4.1	Peta Skematik Kawasan Di Sekitar Jembatan Ampera	-----	30
Gambar 4.2	Peta Skematik Koridor Jalan Sudirman dan Koridor Jalan Ryacud		31
Gambar 4.3	Peta Skematik Awal Koridor Jalan Sudirman (Seberang Ilir)	----	32
Gambar 4.4	Peta Skematik Awal Koridor Jalan Ryacudu (Seberang Ulu)	---	32
Gambar 4.5	Irama yang Terbentuk Berdasarkan Keberadaan <i>Setback</i> Bangunan		34
Gambar 4.6	Peta Skematik Koridor Jalan Sudirman dan Pembagian Potongan	-	37
Gambar 4.7	Skema Pembagian Segmen Koridor	-----	38
Gambar 4.8	Panorama Koridor Jalan Sudirman (atas) dan Panorama Koridor Jalan Ryacudu terhadap Jembatan Ampera	-----	38
Gambar 4.9	Seri Visual Pada Segmen Koridor Jalan Sudirman	-----	39
Gambar 4.10	Skematik Koridor Jalan Ryacudu dan Pembagian Potongan	-----	43
Gambar 4.11	Seri Visual Pada Segmen Koridor Jalan Ryacudu	-----	44

DAFTAR TABEL/SKEMA

Tabel/Skema 2.1	Lingkup dan Kedudukan perkara Estetik -----	14
Tabel/Skema 2.2	Kerangka Substansi Pemahaman Estetika Lingkungan -----	15
Tabel/Skema 2.3	Perkembangan estetika pluralistik menurut Herbert Gans -----	17
Tabel 4.1	Parameter Penilaian Irama Ruang Berdasarkan Teori Semantik -----	34
Tabel 4.2	Parameter Penilaian Proporsi Ruang Berdasarkan Teori Semantik -----	35
Tabel 4.3	Parameter Penilaian Persepsi Visual Berdasarkan Teori Semantik -----	36
Tabel 4.4	Tabel Irama, Proporsi, dan Persepsi Visual yang Terbentuk Pada Koridor Jalan Sudirman -----	40
Tabel 4.5	Tabel Irama, Proporsi, dan Persepsi Visual yang Terbentuk Pada Koridor Jalan Ryacudu -----	45

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Secara historis, Jembatan Ampera dibangun di atas Sungai Musi dengan panjang 1177 meter, lebar 22 meter dan tinggi di atas permukaan air 11.50 meter. Jembatan ini dibangun dengan dana rampasan perang dari pemerintah Jepang atas perintah Soekarno. Masyarakat menyebutnya jembatan AMPERA karena pemakaiannya secara resmi dilakukan disaat masa menegakkan orde baru yang sebelumnya bernama jembatan “Musi”. Jembatan AMPERA berarti Jembatan Amanat Pemerintahan Rakyat.

Bagian tengah jembatan ini dulu dapat diangkat dan dilalui kapal yang tingginya maksimum 44.5 meter sedangkan bila tidak diangkat hanya 9 meter, namun pada saat ini mobilitas penduduk semakin tinggi dan jumlah kendaraan semakin bertambah banyak serta dasar lain yang bersifat teknik maka pada tahun 1970-an jembatan tersebut tidak dapat dinaikkan bagian tengahnya.

Keberadaan Jembatan Ampera sebagai landmark ini merupakan penghubung kawasan ilir dan kawasan ulu Sumatera Selatan . Di wilayah Iler Kotamadya Palembang ini memiliki pola kehidupan kultural (“*cultural pattern*”), yang ditandai dengan eksistensi artefak fisik seperti Masjid Agung Palembang yang dibangun tahun 1700-an, Benteng Kota Besak juga dibangun tahun 1700-an dan deretan bangunan ruko (*shophouse*) yang berkembang dikarenakan pola kehidupan Belanda dan Cina. Eksistensi pola kultural tersebut secara faktual dan aktual menandai Tatanan Struktur Internal Ruang Perkotaan.

Sementara di wilayah Ulu tetap dikendalikan secara tradisional sesuai kehidupan vernakular yang ada walaupun wacananya sekarang pemerintah kota ingin memindahkan pusat pemerintahan ke arah Ulu dari ilir, hal ini sebagai fungsi pendukung eksistensi Kota Palembang maupun perkembangan kebutuhan masyarakatnya. Pada kawasan Ulu berkembang eksistensi Kampung Kapiten yang dahulu merupakan tempat tinggalnya orang-orang Tionghoa, dan di masa sekarang ini sudah tidak lagi didominasi oleh orang-orang Cina tetapi berbaur dengan orang-orang pribumi, kawasan ini sekarang berkembang sebagai obyek kepariwisataan kultural kota Palembang.

Berbasis fakta eksistensial historis tersebut, seyogianya perkembangan tatanan perkotaan secara panoramik memiliki struktur tatanan visual sesuai norma keestetikaan lingkungannya. Perkembangan tatanan rona visual di kedua lokasi tersebut telah memberi kesan spesifik-unik tersruktur dengan baik, walaupun disana-sini ada kecenderungan untuk “membiarkan perkembangan artefak fisik/spasial yang terekspresikan melalui tampilan wajah bangunan/gedung dengan selera masing-masing.

Namun demikian, dengan menganalisisnya secara visual diharap akan diperoleh spesifikasi kondisi tatanan maupun elemen-elemen fisik/spasial struktural yang terkait dengan bidang kearsitektur-kotaan, sehingga diperoleh peran koridor pada kedua kawasan ini terhadap eksistensi dan sosok jembatan Ampera sebagai landmark kota Palembang. Perkara ini tentu tidak berdiri sendiri, akan tetapi banyak faktor yang saling menyebabkannya, salah satunya adalah rupa perwujudan ekspresi artistika dari berbagai elemen fisik/spasial tersebut.

Kecenderungan penataan yang memberi citra-spesifik pada rona ekspresi visual lingkungan perkotaan ini menjadi fokus penelitian dengan mengidentifikasi ragam indikasi fisik/visual, yang ada pada ruang koridor tersebut sekaligus menyusun formulasi potensi ekspresi visual elemen-elemen arsitektur-kota, secara berdampak eksistensial maupun arsitektural.

1.2. RUMUSAN PERMASALAHAN

- Keharmonisan lingkungan perkotaan secara visual di kedua koridor SI dan SU **belum** diidentifikasi secara sistematis berbasis fakta eksistensi elemen fisik/spasial sesuai perkembangan saat ini dan pengaruhnya terhadap Jembatan Ampera sebagai landmark. Oleh karena itu, permasalahan yang dihadapi adalah **bagaimana** memformulasikan kondisi keestetikaan lingkungan di kedua koridor tersebut.
- Keserupaan maupun keperbedaan yang telah menciptakan pola keharmonisan visual pada kedua lokasi tersebut di duga **rapuh** menghadapi pertumbuhan karakter ekspresi tatanan kota pada masa depan khususnya kondisi ekonomi politik perkotaan. Oleh karena itu, permasalahan yang dihadapi adalah **tindakan apakah** yang dapat mengendalikan keestetikaan lingkungan di kedua koridor tersebut dalam peran peningkatan eksistensi Jembatan Ampera sebagai landmark Kota Palembang.

1.3 URGENSI PENELITIAN

Penelitian diarahkan atau mengarah pada hasil identifikasi secara sistematis indikator-indikator elemen arsitektur kota, guna menemukan susunan fenomena keestetikaan perkotaan khususnya pada kedua koridor yang mengarah ke Jembatan Ampera dari kedua lokasi yang memiliki perbedaan tersebut.

1.4 TUJUAN PENELITIAN

- Mengetahui hubungan aspek fisik dan non fisik terhadap masing-masing koridor penggal jalan secara visual dalam mendukung jembatan Ampera sebagai landmark.
- Memberi kontribusi pengembangan kajian terapan bidang estetika lingkungan perkotaan secara khusus pada lingkungan Kota yang memiliki potensi basis kultural strategis.

1.5 TARGET TEMUAN

Formulasi indikator-indikator keestetikaan fisik/spasial dan-atau indikator artistika potensial lainnya yang diklasifikasi secara sistematis, baik secara kualitatif, di bidang arsitektur-kota maupun bidang seni-visual.

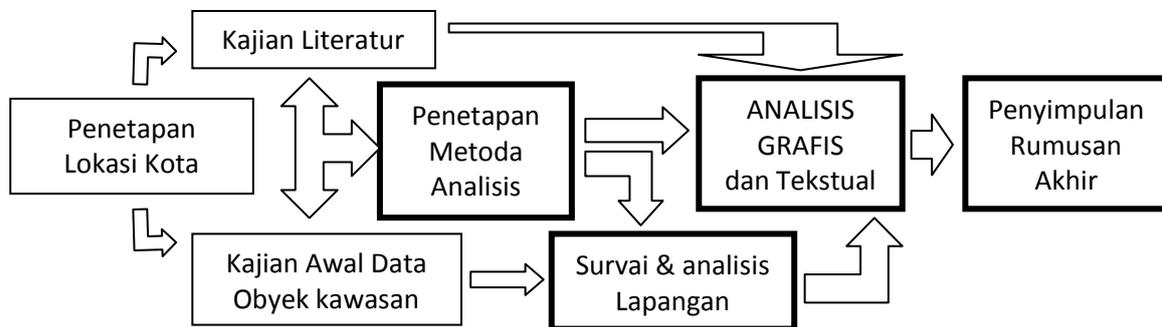
1.6 KONTRIBUSI KEILMUAN

- Sebagai pertimbangan dan masukan bagi perencana, perancang dan penentu kebijakan pada perkembangan kawasan sekitar kawasan Jembatan Ampera terhadap potensi masa depan.
- Melengkapi dan memberi ragam obyek kajian, yang secara analogis dapat dimanfaatkan untuk kasus-kasus serupa, dalam mempertajam pemahaman bidang arsitektur-kota.

1.7. METODE PENELITIAN

Kerangka Proses Penelitian

Proses penelitian ini secara prosedural dilakukan sebagaimana kerangka di bawah ini.

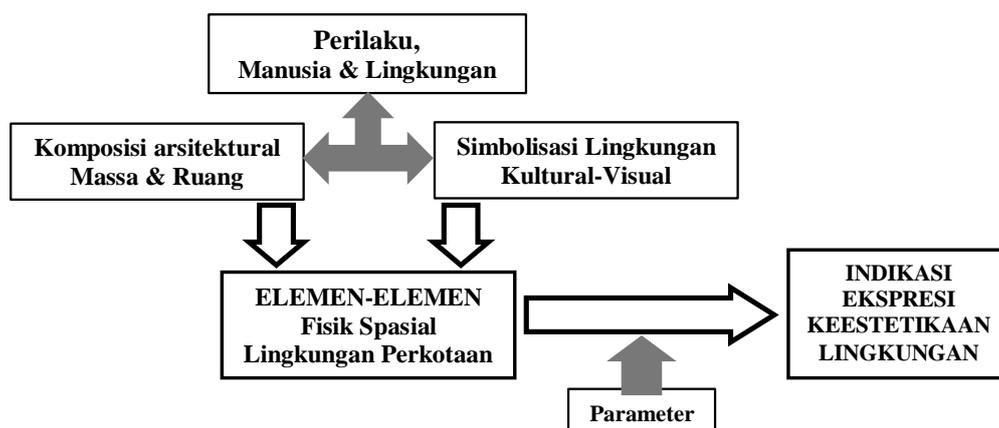


Berdasar pada kerangka analisis tersebut, penetapan metoda analisis menjadi bagian penting yang dapat menentukan rumusan akhir penelitian yang terkait dengan topik indikasi keestetikaan lingkungan. Oleh karena penelitian ini diarahkan sebagai suatu observasi visual analitis atas kondisi yang sudah eksis, maka metoda analisisnya didefinisikan sebagai model evaluasi keestetikaan lingkungan.

MODEL EVALUASI KEESTETIKAAN Lingkungan binaan

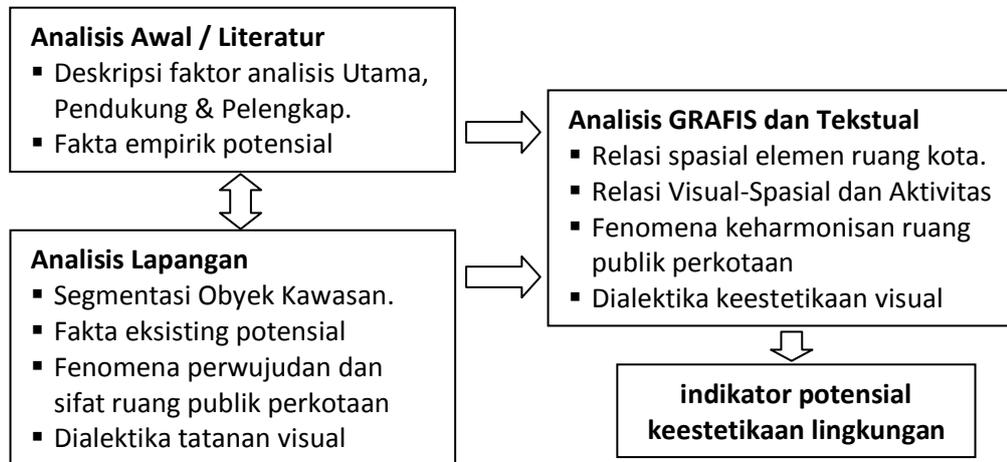
Evaluasi keestetikaan lingkungan-binaan (*urban environment*) secara empiris sehari-hari dapat diartikan sebagai suatu tindakan apresiasi visual, atau penilaian visual-spontan terkait dengan rasa kenyamanan dan kesukaan, baik melalui perilaku individual maupun kolektif. Teori estetika untuk obyek perkotaan sangat perlu diberi muatan pendekatan obyek dengan segala lingkup perkara yang membentuk suatu kawasan lingkungan fisik terbangun.

Berdasar pada matriks Materi Estetika Perkotaan, diperoleh relasi teoritik yang diarahkan untuk memahami apresiasi keestetikaan lingkungan sbb :



- **Tahapan Analisis**

Secara teoritik langkah-langkah analisis dilakukan dengan tahapan sebagaimana diagram di bawah ini :



Pada tahap awal, berdasar analisis literatur utama yang terkait dengan topik keestetikaan lingkungan, khususnya latar historis terbentuknya Kawasan Ilir dan Ulu dan keberadaan landmark Jembatan Ampera, serta fenomena perkembangan lingkungan fisik-spasial berbasis norma kultural awal yang memiliki perbedaan keterpengaruhan. Seiring dengan itu dilakukan analisis tahap kedua berupa observasi analitis atas fakta-fakta yang ada, maupun abstrak/normatif di lapangan. Kedua simpulan awal tersebut dianalisis lebih tajam secara grafis dan tekstual untuk memperoleh simpulan akhir berupa indikasi-indikasi keestetikaan yang potensial.

BAB II

PRINSIP-PRINSIP KEESTETIKAAN LINGKUNGAN

2.1. KEESTETIKAAN VISUAL

Menurut Tim Penyusun Kamus Besar Bahasa Indonesia, 1990, Pengertian Estetika adalah keindahan yang merupakan sifat-sifat atau ciri yang membedakan dengan yang lain, sedangkan definisi visual menurut KBBI adalah bahwa visual itu berdasarkan penglihatan, dapat dilihat, kelihatan. Menurut Smardon (1985), tanda-tanda visual adalah sumber visual dalam suatu sistem visual, sehingga sistem visual tersebut mempunyai kualitas tertentu. Sementara Broadbent (1973), berpendapat bahwa kualitas fisik kota secara visual dipengaruhi oleh faktor utama berupa bentuk yang terlihat melalui pengaturan masing-masing bangunan dan kaitannya satu dengan yang lain melalui deretan, skala, proporsi dan hirarki.

Menurut Spreiregen (1987), estetika visual diperlukan sejak dini dikarenakan keteraturan dan keindahan dalam lingkungan manusia merupakan kebutuhan dari manusia itu sendiri. Akan tetapi menurut Shirvani (1984) perancangan kota merupakan bagian dari proses perencanaan dalam bentuk rancangan yang berkaitan dengan kualitas fisik dan spasial dari suatu lingkungan. Perancangan kota mendasarkan pada segi-segi kualitas fisik yang salah satunya adalah kualitas visual.

Keindahan itu lebih banyak membahas tentang sesuatu yang nyata sehingga dapat diukur dan dihitung (Spreiregen, 1987). 3 kategori estetika visual dengan mengacu pada kebutuhan manusia:

- a. *Sensory Esthetics*, suatu keindahan yang berkaitan dengan sensasi menyenangkan keterpaduan (*unity*) dalam lingkungan seperti suara, warna, tekstur dan bau.
- b. *Formal Esthetics*, keindahan yang memperhatikan apresiasi bentuk, ritme, kompleksitas dan hal-hal yang berkaitan dengan *sequence* visual.
- c. *Symbolic Esthetics*, meliputi pemaknaan lingkungan yang membuat perasaan nyaman

Faktor estetika pada lingkungan terbangun terdiri dari 7 faktor:

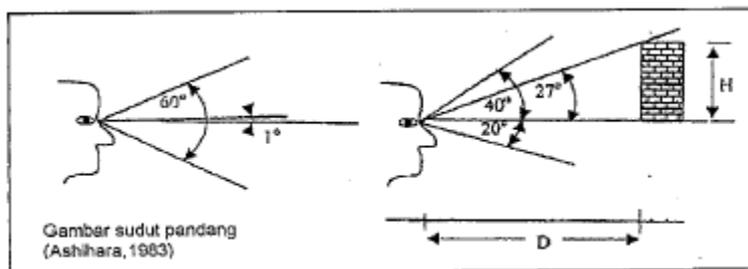
- **Keterpaduan (*unity*)**

Karakteristik *unity* adalah proporsi setiap elemen yang membentuk komposisi massa.

Menciptakan kesatuan visual dari tiap komponen kota dan elemen yang berbeda ke organisasi yang terpadu.

- **Proporsi**

Bangunan yang memiliki bentuk proporsional yang baik apabila dapat dilihat dari jarak sudut pandang tertentu.

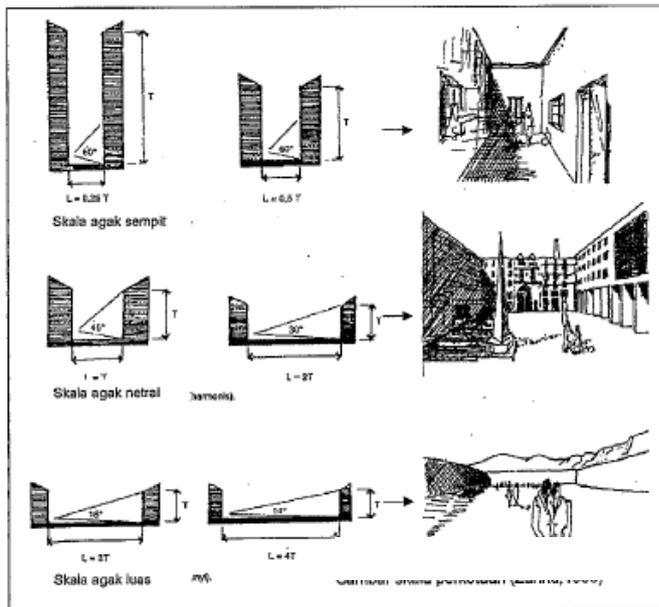


Sudut pandang yang dapat melihat seluruh bangunan menurut teori apabila sudut pandang 27° atau $D/H = 2$ dengan membandingkan D/H menurut Ashihara (1983) akan diperoleh proporsi sebagai berikut: proporsi yang seimbang apabila $D/H=1$, proporsi intim, sempit, tertekan apabila $D/H < 1$, ruang terkesan terbuka apabila $D/H > 1,2,3$ bila > 4 sudah tidak terasa adanya ruang.

- **Skala (*scale*)**

Skala adalah perbandingan tertentu yang digunakan untuk menetapkan ukuran dan dimensi-dimensinya. Dimensi adalah manifestasi dari ukuran secara matematis dari bentuk bangunan. Menurut Zahnd (1999), ukuran suatu ruangan atau bangunan dari dua tempat akan sangat berbeda walaupun skalanya tepat sama.

Ashihara menjelaskan bahwa sudut pandangan mata manusia secara normal pada bidang vertikal adalah 60° , tetapi bila melihat intensif maka sudut pandang akan berkurang 1° .



Gambar 2.1 Skala Perkotaan (Zahnd, 1999)

- **Keseimbangan (*Balance*)**

Keseimbangan adalah nilai yang ada pada setiap objek yang daya tarik visualnya terdapat di kedua titik pusat keseimbangan. Titik pusat keseimbangan ini berada pada titik istirahat mata yang menghilangkan kekacauan visual. Darnawan (dalam Nurmasari 2008:23)

- **Irama (*rhythm*)**

Pola susunan massa pengulangan ciri secara sistematis dari unsur-unsurnya yang mempunyai hubungan bisual sehingga memunculkan seni visual yang tercermin di dalam suatu irama atau sering disebut ritme (Ishar, 1992). Irama dalam *urban design* didapatkan melalui adanya komposisi dari gubahan massa yang serasi dengan memberikan adanya karakter penekanan, interval atau jarak dan arah tertentu dari gubahan massa dalam membentuk ruang koridor. (Moughthin, 1995)

- **Warna (*color*)**

Menurut Ching (1991), warna adalah corak, intensitas dan nada yang menjadi atribut paling mencolok yang dapat membedakan suatu bentuk dengan lingkungannya. Kesan suatu bangunan atau kawasan salah satu yang menimbulkan kesan tertentu adalah adanya peranan warna (Porter, 1982). Kualitas estetika dari *townscape* ditentukan antara lain oleh peranan warna yang cukup kuat. Dalam desain urban peranan warna untuk menggambarkan suatu tema kawasan adalah dengan peranan warna-warna populer (merah, kuning, biru). Warna-

warna terang akan memberikan kesan yang lebih luas, sedangkan warna gelap memberikan kesan sempit atau berat (Moughtin, 1995)

- **Urutan Pandangan (*serial Vision*)**

Digunakan dalam rangka mengetahui hirarki ruang, biasanya hirarki ruang didalam *serial Vision* adalah menuju kepada hirarki yang lebih utama dan berakhir pada suatu objek klimaks. Kemudian lebih lanjut akan terjadi anti klimaks. Fenomena semacam ini menurut Cullen adalah merupakan fenomena psikologis yang berkaitan dengan penampilan fisik yang dapat menimbulkan rasa emosi tertentu, sedangkan fenomena fisik berkaitan dengan penataan dan pengaturan lingkungan dengan tempat (*place*) dan yang dikaitkan dengan isi (*content*). Korelasi visual yang memberikan kepuasan estetis sehingga mencerminkan kualitas karakter dari keseluruhan urutan pemandangan dari awal sampai klimaks. Kualitas estetis melalui pemandangan secara menyeluruh dan berurutan disebut serial vision.

2.2 ASPEK-ASPEK YANG MEMPENGARUHI LINGKUNGAN

- **View**

View merupakan pemandangan yang diamati dari suatu tempat yang memberikan suatu FANTASI (Simonds, 1961). *View* adalah gambar yang dikerangkakan, gambar yang senantiasa berubah-ubah dengan cepat dari perpaduan permukaan. *View* adalah batas dari visualisasi ruang, *view* lebih penting sekadar batas atas tapak dan dapat membangkitkan perasaan kebebasan yang memuncak. Selain sebagai latar belakang *view* juga sebagai tatanan daripada sebuah struktur.

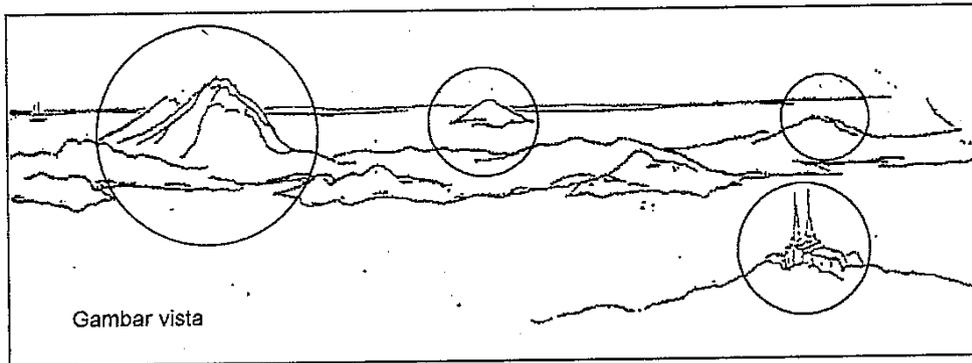
Beberapa karakteristik *view* adalah:

- *View* memiliki karakteristik lansekap
- *View* tidak terlihat seluruh sudut tetapi dibutuhkan pendekatan arah yang pasti
- *View* adalah sebuah pendorong
- *View* sebagai *counterpoint* dan *foils* merupakan suatu kekuatan pada perencanaan suatu area.

- **Vista**

Vista merupakan *view* yang terbatas, biasanya ke arah elemen-elemen yang dominan atau menonjol. Susunan yang baik dari sebuah *vista* mempunyai keseimbangan, ritme, dan simfoni yang menawan. *Vista* mempunyai 3 bidang *enframent*, secara keseluruhan biasanya paling bagus diperlihatkan secara sederhana dalam bentuk, tekstur dan warna. *Vista* bersifat

menerus, sebuah petunjuk daya tarik untuk pengalaman visual (daya tarik mata), oleh karena itu vista berfungsi visual sebagai rencana menarik sumbu,

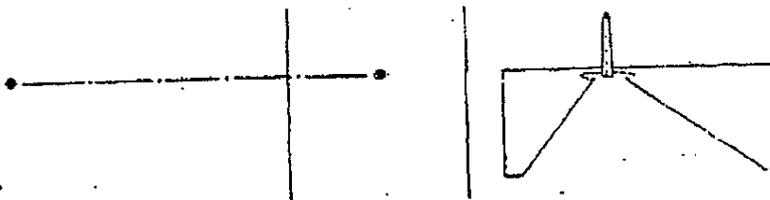


- **Sumbu**

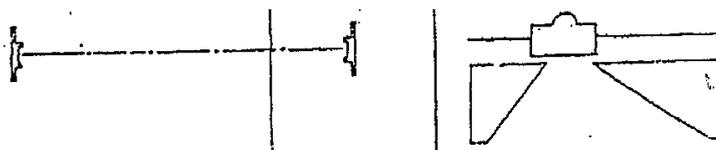
Sumbu merupakan rencana linier elemen yang menghubungkan dua atau lebih dari suatu titik. Sumbu berbentuk linier, memiliki kualitas panjang dan arah yang menimbulkan adanya gerak dan pandangan sepanjang jalannya. Dengan kata lain, suatu sumbu harus diakhiri kedua ujungnya.

Unsur-unsur yang mengakhiri suatu sumbu di kedua ujungnya memberikan dan mendapatkan perhatian visual. Unsur-unsur pengakhiran ini dapat merupakan salah satu dari hal berikut:

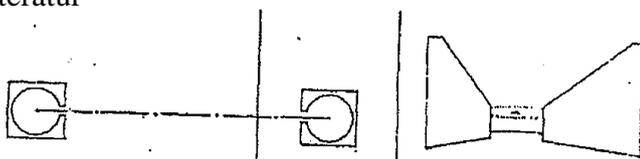
- Titik-titik di dalam ruang yang terbentuk dari unsur-unsur vertikal, linier atau bentuk-bentuk bangunan terpusat



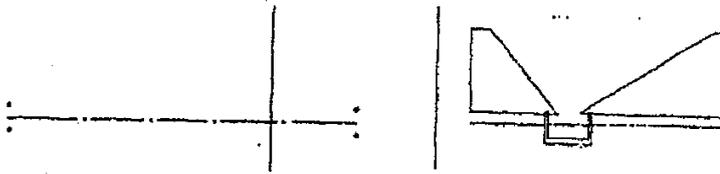
- Bidang-bidang vertikal (fasade bangunan yang simetris), menghadap ke suatu halaman yang luas atau ruang terbuka.



- Ruang-ruang yang terbentuk dengan baik, pada umumnya berbentuk terpusat atau teratur



- o Pintu gerbang yang terbuka ke luar menghadap kesuatu pemandangan atau vista yang terbentang dihadapannya.

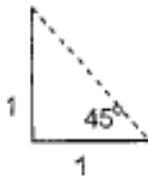


Sumbu merupakan sesuatu yang berhubungan dengan arah. Area yang telah diberikan sumbu maka kekuatan rencana garis adalah yang mengantar keluar dan hingga menghadap ke area yang lebih luar.

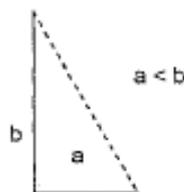
2.3 PERBANDINGAN JARAK PANDANG

Jarak pandang manusia dengan massa bangunan mempengaruhi pengalaman ruang yang dialami, menurut Paul Spreiregen yaitu:

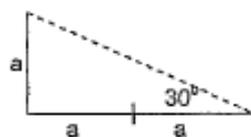
- o Jarak manusia ke bangunan = tinggi bangunan atau pandangan membentuk sudut 45° , merupakan pandangan normal manusia, pada jarak tersebut pengamat dapat memperhatikan keseluruhan muka bangunan/objek.



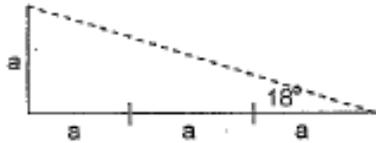
- o Jarak manusia ke bangunan < tinggi bangunan efek ruanag yang dihasilkan memiliki nilai ketertutupan yang tinggi/*enclosure*, pada jarak tersebut pengamat dapat melihat detail bangunan



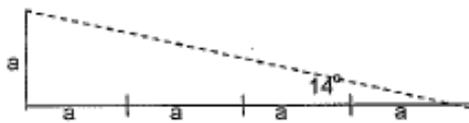
- o Jarak manusia ke bangunan = 2xtinggi bangunan atau pengamat membentuk pandangan 30° maka pengamat cenderung melihat benda sebagai suatu komposisi keseluruhan



- Jarak manusia ke bangunan = 3x tinggi bangunan atau pengamat melihat objek pada suatu pandang 18° , efek yang dihasilkan pengamat dapat melihat bangunan sama dengan nilai ruang itu sendiri serta melihat bangunan dengan lingkungannya.



- Jarak manusia dengan bangunan = 4x tinggi bangunan atau pandangan pengamat membentuk sudut 14° efek ruang yang dihasilkan nilai ketertutupan hilang dan fasad bangunan lebih berfungsi sebagai *edge*.



2.4 LANDMARK

Landmark adalah bentuk tanda bersifat fisik yang berperan memberi informasi bagi pengamat yang berada di luar lingkup objek dari jarak tertentu. *Landmark* atau tetenger dapat juga disebut salah satu elemen yang dipergunakan untuk mengungkapkan citra kota.

3 (tiga) unsur penting dalam *landmark*, yaitu:

- **Tanda fisik** : *Landmark* merupakan objek fisik yang dapat ditangkap dengan indera penglihatan secara gamblang.
- **Informasi** : *Landmark* merupakan gambaran yang pasti dan cepat tentang suatu tempat kepada pengamat sehingga menciptakan image fisik dan non fisik lokasi *landmark* dan sekitarnya.
- **Jarak** : *Landmark* harus dapat dikenali dari jarak tertentu, terutama berada di luar lingkup objek.

Beberapa kriteria yang dapat menjadikan suatu objek dikatakan sebagai *landmark*; memiliki karakter fisik lain dari objek di sekitarnya, memiliki unsur unik dan mudah diingat, mudah diidentifikasi atau mudah dikenali oleh pengamat, memiliki bentuk yang jelas dalam luasan dan bentang yang relatif besar (hal ini dapat memberikan tingkatan kontras yang maksimal antara objek *landmark* dengan latar belakangnya), memiliki nilai estetika dan nilai historikal yang baik.

Ditinjau dari aspek bentuk, *landmark* dapat dikategorikan menjadi 2 kelompok, yaitu:

a. *Distant Landmark*

Merupakan objek *landmark* yang memiliki kelebihan yaitu dapat diamati dari banyak arah atau posisi dengan suatu jarak yang relatif jauh. Posisi *distant landmark* dapat berada di dalam ataupun luar kawasan perkotaan memberikan kekuatan simbol bagi pengamat pada orientasi tertentu.

Penampilan fisik daripada *distant Landmark* dapat berupa bangunan atau bentuk fisik yang tidak selalu berskala besar namun dapat pula berupa bagian kecil dari bangunan berskala besar, seperti Menara.

b. *Local Landmark*

Merupakan objek fisik yang memiliki penampilan yang terlihat istimewa apabila diamati dari sudut pandang tertentu. *Local Landmark* hanya terbatas pada suatu kawasan yang sempit, misal sepanjang jalan, seluas lapangan terbuka kota atau skala jangkauan pandang tertentu.

Local Landmark memiliki nilai khas yang mampu membentuk citra tertentu sehingga dapat terekam dengan baik dalam ingatan pengamat tanpa harus melihat objek secara langsung. Penampilan fisik *local landmark* berupa detail-detail *urban design*, seperti *shopping fasade*, *shopping archade*.

Fungsi *landmark* dalam pembentukan lingkungan fisik urban adalah:

a. *Landmark* sebagai sarana informasi

Sarana informasi langsung maupun tidak langsung dalam jarak dekat maupun jarak jauh, baik fisik maupun non fisik dimana *landmark* berada.

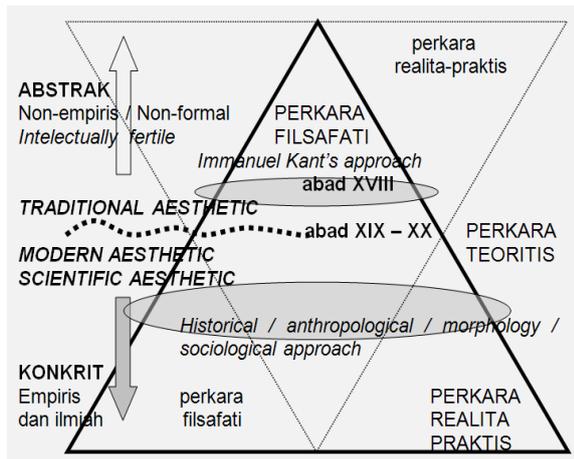
b. *Landmark* sebagai orientasi lingkungan

Landmark dapat dijadikan patokan arah apabila dikaitkan dengan elemen atau proses alam yang berlangsung secara kontinyu. Orientasi arah dapat dibentuk dari kombinasi *landmark* dengan suatu jalan atau jalur menuju atau mendekati *landmark*.

Landmark adalah titik referensi, atau elemen eksternal dan merupakan bentuk visual yang paling mencolok dari sebuah kota. Sebagai elemen penting pembentuk kota dengan *landmark* membantu manusia (pengamat) untuk mengorientasikan diri dalam kota dan mengenali suatu daerah tertentu. *Landmark* mempunyai identitas yang lebih baik jika bentuk fisiknya jelas dan unik pada lingkungannya, terdapat beberapa sikuens dari beberapa *landmark* (merasa nyaman dalam orientasi) serta perbedaan skala.

2.5 “PANDANGAN URBAN/ENVIRONMENTAL” (The L Gie, Smith, Carlson)¹

Sesungguhnya, estetika adalah perkara yang membentang dari tataran realitas praktis dan fisik sampai dengan tataran pemikiran filsafati. Bagaimana cara untuk memahaminya, tentu akan mempengaruhi hasil pemahaman itu sendiri., dan yang tidak bisa di duga adalah bagaimana pengaruh atas hasil pemahaman tersebut terhadap aplikasi realistik ditataran praktika sehari-hari oleh setiap individu, atau kelompok masyarakat tertentu. Dengan demikian, walaupun dipelajari mulai dari bidang filsafat namun dalam perkembangannya, perkara estetika sesungguhnya bukan semata filsafati belaka.



Tabel/Skema 2.1
Lingkup dan Kedudukan perkara Estetika (Pangarso, 2002)

Berdasarkan pengertian estetika secara filsafati², dapat diketahui bahwa, pendekatan perumusan estetika memiliki dua lingkup utama, yaitu secara tradisional (sebelum abad XIX) dan secara modern/ saintifik (setelah abad XIX). Masing-masing pendekatan tentu memiliki ciri-cirinya tersendiri, dan keduanya tentu masih dapat digunakan sesuai dengan lingkungannya. Dari enam jenis perkara, **estetika** berada di persoalan ke-enam, yang ditandai dengan empat faktor, yaitu : nilai estetis, pengalaman estetis, perilaku artis, dan faktor seni (art).

¹ The Liang Gie., Fakultas Filsafat UGM., *Garis Besar Estetik – Filsafat Keindahan*, Penerbit Karya, Yogtakarta, 1975.; Smith, Peter F., Humphrey, Nicholas K., Mikellides, Byron., *Architecture for People – Urban Aesthetics – Natural Aesthetics*, A Studio Vista Book Publisher, London, 1980.

² Dalam bukunya Gie menuliskan, bahwa Kedudukan lingkup estetika pada tataran filsafati, sebagai tataran keilmuan yang hakiki, dapat dilihat dari jenis-jenis perkara filsafati dibawah ini :

- a. *Metaphysical problems*, dengan kata kuncinya adalah *existence*
- b. *Epistemological problems*, dengan kata kuncinya adalah *resources & scope*
- c. *Methodological problems*, dengan kalimat kuncinya adalah *how to get*
- d. *Logical problems*, dengan kalimat kuncinya adalah *process of thought*
- e. *Ethical problems*, dengan kata kuncinya adalah *morality & dimension*
- f. *Esthetics problems*, dengan kata kuncinya adalah *value, experience, arts & artist*.

Di sisi lain, perkara estetika yang seringkali di sebut sebagai selera keindahan, yang sudah sejak dahulu menjadi keinginan dan bahan pertimbangan dalam kehidupan manusia. Secara sadar maupun tidak, manusia dalam kodratnya memang selalu menghargai sesuatu yang indah. Persoalannya muncul ketika dicoba untuk menguraikan bagaimana dan seperti apa yang indah itu. Dalam kaitan dengan kondisi tersebut, apabila dicermati melalui pemahaman sejarah kehidupan manusia, maka kedudukan perkara estetika selalu terkait dengan nilai kehidupan lainnya.

Nilai-nilai pokok kehidupan manusia (*omni-potence*) itu adalah :

- a. Nilai kebenaran (*truth*), yang seringkali dalam cabang filsafat disebut menjadi ukuran dasar, yang disebut **logika**.
- b. Nilai kebaikan (*goodness*), yang dijadikan ide pokok dalam cabang filsafat yang disebut **etika**.
- c. **Nilai keindahan (*beauty*), yang menjadi titik pusat pembicaraan dalam cabang filsafat yang disebut sebagai estetika.**

Dari paparan lingkup estetika ini, beberapa perkara yang dapat dikembangkan sebagai dasar pemahaman estetika lingkungan perkotaan / lingkungan terbangun / *built-environment*, dapat di cermati dari matriks di bawah ini.

Skema/tabel 2.2. Kerangka Substansi Pemahaman Estetika Lingkungan (Pangarso, 2002)

Aesthetic Problems Nature of Human Life / Omni potence / kodrat	AESTHETIC VALUE	AESTHETIC EXPERIENCE	ART	ARTIST'S BEHAVIOUR
TRUTH due to LOGICAL PROBLEMS (mengetahui)	What beauty is Objectivity or Subjectivity	How experience on aesthetic is	What art is Classification of art	Who they are How kind behaviour are
GOODNESS due to ETHICAL PROBLEMS (m' inginkan)	Dimension of beauty Part of beauty Contribution of beauty	Characteristic of aesthetic experience Obstruction	Characteristic of work of art Form and other of art	Creative power Process of creativity work
BEAUTY due to AESTHETIC PROBLEMS (menghargai)	Normative correlation of Truth, Goodness, and Beauty	Aesthetic assessment by experience Intentional object of experience	Art and religiosity Art and physical / natural environment	Hidden dimension of work of art
				
ACTUAL AND FACTUAL PHENOMENA OF BUILT-ENVIRONMENT IN URBAN / SUB-URBAN AREA ASPECTS, FACTORS, ELEMENTS OF URBAN AESTHETIC DUE TO QUALITIES OF URBAN FORM AND TOWNSCAPE				

Lingkup pemikiran estetika arsitektural ini, akhirnya melahirkan pengelompokan cara pandang, yaitu kelompok **Formalist**³ dan kelompok **Ekspresionis**⁴, yang keduanya masih berbasis pada obyek bentuk-bentuk estetis. Selaras peradaban manusia berkembang kelompok **Fungsionalis**⁵.

Ketiga kelompok tersebut sangat konkrit mengukur estetika arsitektural dari sudut “standard-estetika” berbasis teori keindahan baku.

Pada akhir abad XX dan menjelang abad XXI, muncul berbagai paradigma baru dalam melakukan apresiasi estetika arsitektural, yang ditandai dengan berbagai kegiatan desain dan pembangunan yang tematik, antara lain,

- 1) *Advocacy planning and design.*
- 2) *Rehabilitation – restoration – preservation.*
- 3) *Semiotics and radical eclecticism.*
- 4) *Radical traditionalism.*
- 5) *Fundamental political reorganization.*

Para arsitek dan desainer rupanya diminta pula kesadarannya mengenai ragam variasi nilai estetika yang berkembang di masyarakat majemuk saat ini (*pluralistic society*). Perkara perkembangan apresiasi estetika lingkungan ini, di pelopori oleh seorang sosiolog Herbert Gans (1974), setelah mengembangkan pemikiran pendahulunya Russel Lyne (1949) dan Dwight McDonald (1952) mengenai pemilahan kelas sosial. Dalam kaitannya dengan perkara estetika dan fenomena masyarakat pluralistik, Gans menyatakan bahwa,

the evaluation of any item of cultural content must be related to the aesthetic standards and background characteristics of the relevant public and that to the extent that all taste cultures reflect the characteristics and standards of their publics, they are equal in value.

³ Para **formalis** berpandangan bahwa, *aesthetic theories comprises partly scientific & partly metaphysical, which consider beauty as the primary result of **special formal relationships** (as height, width, size, or color). Beauty either resides in, or is caused by, the form itself or the perception of it. The sense of beauty is a **direct emotion produced by the form**, irrespective of its meaning or of any other extraneous conceptions.*

⁴ Para **ekspresionis** berpandangan bahwa, *aesthetic thinking is based on **concept that the beauty** of a work of art depends primarily on **what express and that form** is beautiful just in so far as it is expressive. The greatest beauty as the result of the most **perfect expression** of the struggle between **the force of gravity and the strength of materials**.*

⁵ Para **fungsionalis** berpandangan bahwa, *aesthetic thinking is appreciation **the aptness of form to function**. Other theories argue to appreciate symmetry and harmony, ornament and execution, or mass. Architectural appreciation is by describing its responsibility to in buildings. There is also popular view, that **the object of appreciation is space**, or the play of **interlocking space**. Hence the value of a building is determined by the extent to which it fulfils its function and not by any purely easthetic considerations.*

Beberapa ciri-ciri tingkat apresiasi estetika dalam kaitannya dengan pemilahan lima kelas sosio-kultural (Gans, 1975), sbb.

Tabel/Skema 2.3.
Perkembangan estetika pluralistik menurut Herbert Gans, 1975

SOCIO-CULTURAL CLASSES	LEVEL OF ATTITUDES TOWARDS ART AND ASTHETIC VALUE
High Culture	<ul style="list-style-type: none"> • <i>highly educated, academic, and professional</i> • <i>addresses itself to abstract social, political and philosophic questions</i> • <i>sees itself as setting aesthetic standards for all of society</i>
Upper-Middle Culture	<ul style="list-style-type: none"> • <i>prefer a culture that is substansive, unconcerned with innovation in form, uninterested in making issues of method</i> • <i>reflect more current public concerns and interest</i> • <i>select the more popular avant-garde fare</i>
Lower-Middle Culture	<ul style="list-style-type: none"> • <i>aesthetics emphasize substance and representation</i> • <i>main market for the popular arts and consumer of popular mass media</i> • <i>reinforces traditional virtues</i>
Low Culture	<ul style="list-style-type: none"> • <i>skilled and semi skilled workers</i> • <i>no concern for abstract ideas</i> • <i>prefers ornateness to starkness and simplicity</i>
Quasi-Folk, Low-Culture	<ul style="list-style-type: none"> • <i>ethnic and fol art</i> • <i>simpler version of low culture</i> • <i>could serve as category for splinter</i>

Masalah estetika pada sebuah lingkungan (kawasan) kota atau lingkungan-binaan / *urban built-vironment*, merupakan perkembangan dari pemikiran estetika, yang berbasis pada kolektifitas obyek arsitektur tunggal. Pendekatan Herbert Gans, mengenai perkara sosiologis dalam *pluralistic-aesthetic* tampak memberi keutuhan dan kompleksitas substansi pada tataran ruang perkotaan secara lebih obyektif.

2.6 EKSPRESI DALAM TEORI ESTETIKA LINGKUNGAN PERKOTAAN

Prinsip ekspresi dalam arsitektur berdasarkan teori Prinsip Desain (K.W Smithies, 1981), dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu budaya, gaya dan mode (*style & fashion*), tampak/panorama (*townscapes*), dan kualita. Ekspresipun dapat dipengaruhi oleh faktor-faktor yang terdapat dalam prinsip kesatuan (*unity*) dan prinsip besaran (*magnitude*) karena ketiga prinsip ini saling beririsan dalam membentuk estetika lingkungan.

2.6.1 Definisi Ekspresi

Pengertian ekspresi secara etimologis adalah proses komunikasi melalui suatu media yang ditujukan untuk membentuk kesamaan persepsi akan pesan yang dikomunikasikan. Sedangkan dalam bidang arsitektur, pengertian ekspresi mencakup 3 komponen, yaitu **pesan, media, dan penerima**. Pesan dapat dilihat sebagai pembahasan mengenai praktek dan pengetahuan arsitektur, yaitu desain (Unwin, 2003:13; Cook, 2007:5; Robinson, 2001:68). Media dipahami sebagai hasil karya desain arsitektur, yaitu bangunan (Conway and Roenisch, 2005; Unwin, 2003:14; Cook, 2007:5) Sedangkan penerima adalah bagaimana respon penerima terhadap karya desain arsitektur yang diukur dari kualitas desain dan kinerja bangunan serta penyesuaian dari hasil karya desain tersebut (Lang, 1987; Conway and Roenisch, 2005:1).⁶

Selain dari prinsip komposisi secara visual dalam mendesain, tanggapan apa yang dilihat tergantung pada pengaruh dan pengalaman yang telah dilalui. setiap individual pasti memiliki pengalaman yang unik sehingga menciptakan tanggapan yang berbeda sesuai dengan latar belakang yang dimiliki masing-masing. Walaupun tanggapan akan ekspresi itu muncul dari setiap orang bisa bersifat subjektif, namun ada juga tanggapan terhadap ekspresi suatu tempat (*place*) yang dapat dinilai secara objektif. Oleh karena itu, sebuah ekspresi yang diperoleh setiap orang terhadap suatu tempat (*place*) akan ditentukan oleh pengalaman yang telah dirasakan.

2.6.2 Perletakan (*Setting*) Ruang Terbuka Dalam Lingkungan Perkotaan

Menurut Hamid Shirvani dalam bukunya “*The Urban Design Process*” terdapat 8 elemen yang membentuk kota, salah satu diantaranya adalah ruang terbuka (*open space*). Ruang terbuka berkaitan erat dengan lansekap. Elemen lansekap terdiri dari elemen keras (*hardscape* seperti: jalan, trotoar, dsb.) serta elemen lunak (*softscape* berupa: tanaman dan air). Ruang terbuka juga dapat berupa lapangan, jalan, sempadan sungai, taman, dll.⁵ Parameter yang digunakan dalam menganalisa perletakan (*setting*) ruang terbuka dalam lingkungan kota adalah dengan menilai ‘isi’ (*content*) dari ruang terbuka tersebut.

Menurut Gordon Cullen; kesan terhadap sebuah tempat dipengaruhi oleh apa yang membentuk tempat itu, ‘ini adalah ini, bukan itu’. Manusia membedakan objek lewat rupa, warna, pola, sifat, skala, dan lain-lain. kesan sebuah tempat tersebut dapat diperjelas

⁶ Muchamad, Bani Noor, Ikaputra. (2010). *Model Ekspresi Arsitektur*. Seminar Nasional Metodologi Riset Dalam Arsitektur.

memerlukan perancangan perkotaan yang memperhatikan arti *place* yang artistik secara fisik. Tujuh prinsip sebuah *place* secara estetis adalah sebagai berikut:⁷

- **Keseluruhan sebagai unit**

Places di dalam kota seharusnya dilihat sebagai unit-unit. Artinya, sebuah kawasan harusnya dilihat dalam batasannya dan mendukung ciri khas tempat itu. Tidak semua tempat sama penting di dalam tata kota, namun masing- masing seharusnya ditata sesuai hirarki yang ada di dalam kawasan tersebut.

- **Bentuk unit**

Sebuah *place* sebagai unit seharusnya memiliki kejelasan bentuk dalam hal tipologi, geometri, ukuran, dan skalanya, baik dalam dua dimensi maupun tiga dimensi.

- **Kekosongan pusatnya**

Sebuah *place* yang berfungsi sebagai ruang statis harusnya memiliki pusat yang kosong.

- **Penutupan batasnya**

Penutupan batas sebuah *place* perkotaan secara tiga dimensi adalah syarat pokok bagi kualitasnya. Tanpa batas tempat, arti sebuah *place* tidak jelas.

- **Hubungan lahan/tampak**

Sebuah *place* yang berkualitas secara estetis mempunyai hubungan jelas antara tampak dan lahan di depannya. Artinya, fasad-fasad gedung dalam pola, ukuran, skala, warna, dan wujudnya, mendukung ruang di depan masing-masing.

- **Perabotan tempat**

Sebuah *place* diisi dengan perabotan perkotaan yang mendukung kualitasnya. Lampu, penghijauan, papan pengumuman, tiang-tiang, tempat duduk, dan lainlain seharusnya tidak merusak tempat, melainkan memberi dukungan terhadap lingkungannya.

- **Gambaran visual**

Sebuah *place* seharusnya memiliki suatu citra yang menarik. Artinya, sebuah tempat yang berkualitas tinggi mempunyai ciri khas yang berasal dari interaksi antara ruang dan bentuk,

⁷ Cullen, Gordon. (1973). *The Concise Townscape*. London : The Architectural Press.

antara yang buatan dan yang alami, antara yang lama dan yang baru, antara yang formal dan yang bebas (tidak formal).

Berdasarkan penjelasan tentang faktor-faktor tersebut diatas, keindahan dan kejelasan sebuah *place* dipengaruhi oleh perancangan dan penataan lingkungan kota yang baik, yaitu terdapat keteraturan di dalamnya. Keteraturan tersebut dapat tercipta dengan mengadopsi prinsip-prinsip desain dan penataan arsitektur ke dalam perancangan lingkungan kawasan perkotaan.

2.7 ELEMEN FISK PEMBENTUK PEMBENTUK RUANG KOTA

Struktur kota dibentuk oleh empat elemen utama yaitu jalan, blok, bangunan dan ruang terbuka publik. Masing-masing elemen ini saling berhubungan erat dan memberi pengaruh satu sama lain. Untuk menciptakan suatu lingkungan binaan yang baik, secara keseluruhan elemen-elemen fisik kota ini perlu direncanakan secara sangat hati-hati pada skala yang proporsional, dalam arti memberikan respon yang baik terhadap aktivitas manusia sebagai penggunaannya.⁸

Pendekatan yang sering digunakan untuk melihat struktur sebuah kota adalah melalui bentuk. Aldo Rossi menuliskan dalam bukunya “*The Architecture of The City*” tentang struktur urban artefak dalam suatu kota. Rossi mengungkapkan tentang perubahan elemen-elemen yang membentuk struktur kota. Selain itu juga membedakan bagaimana elemen primer dalam suatu area kota yang cenderung bertahan dan menjadi monumen di tengah kompleksitas perkembangan suatu kota, serta hubungan antara elemen primer tersebut dengan elemen lain yang juga membentuk struktur kota (Rossi, 1982)⁹. Di antara elemen primer terdapat elemen pelengkap yang mampu menjadi generator perubahan pada sekitarnya :

- **Elemen Primer** : elemen utama yang membentuk ruang kota yang cenderung bertahan atau permanen. Elemen Primer dibagi menjadi dua jenis yaitu buatan (*manmade*) dan alami (*natural*). Contoh: *Man-made* = Bangunan, jembatan, koridor, ruang terbuka *Natural* = Sungai, gunung, bukit, dominasi pepohonan

⁸ Tobing, R.R. (2013). *Pengaruh Perencanaan Kota Baru Terhadap Dinamika dan Kualitas Ruang Arsitektural Koridor Penghubung Antar Kawasan (studi Kasus Koridor Serpong Tangerang)*. Bandung: Universitas Katolik Parahyangan.

⁹ Rossi, Aldo. (1982). *The Architecture of The City*. New York : MIT Press.

- **Elemen Sekunder:** elemen yang mendukung kenyamanan dan keamanan manusia dalam suatu lingkungan atau biasa dikenal sebagai *urban amenities*. Contoh: pedestrian, bangku, *signage*, lampu jalan
- **Elemen Tersier:** unsur-unsur yang membentuk rupa suatu objek Contoh: Material, warna, tekstur
- **Elemen Pelengkap:** elemen yang mendukung suasana dan fungsi suatu lingkungan Contoh: PKL, kendaraan bermotor, pejalan kaki

2.7.1 Ruang Tepian Air

Menurut Kevin Lynch dalam bukunya “*The Image of City*”, terdapat lima elemen citra kota yaitu *path* (jalur), *edge* (tepi), *district* (kawasan), *node* (simpul), dan *landmark* (tetenger). *Edge* (tepi) merupakan elemen linear yang tidak dianggap sebagai jalur, tepi biasanya merupakan batas antara 2 jenis area dan memiliki karakter yang berbeda.¹⁰

Kawasan tepi air merupakan kawasan yang dinamis dan unik suatu kota, tempat daratan dan air (sungai, danau, laut, dan teluk) bertemu dan keunikannya harus dipertahankan karena mengandung *locus*. Definisi lain untuk tepi air adalah kawasan yang dapat meliputi bangunan (secara fisik) atau aktivitas (non fisik) yang tidak harus secara langsung berada di atas air, akan tetapi terikat secara visual atau historis atau fisik dan terkait dengan air sebagai bagian dari pola yang lebih luas.¹¹

2.8 Parameter Penilaian Ekspresi Berdasarkan Teori Semantik

Dalam melakukan kajian keestetikaan terhadap eksistensi Jembatan Ampera sebagai landmark kota Palembang maka dilakukan penelusuran ekspresi koridor-koridor dan kawasan sekitar Jembatan Ampera (kawasan kampung kapiten dan kampung arab) yang mempengaruhi keeksistensian jembatan. Faktor-faktor yang mempengaruhi pembentukan ekspresi dinilai menggunakan teori semantik, Teori Semantik (Bahasa Yunani: *semantikos*) memberikan tanda, penting, dari kata sema, tanda) adalah cabang linguistik yang mempelajari makna yang terkandung pada suatu bahasa, kode, atau jenis representasi lain. Semantik adalah telaah makna.

¹⁰ Lynch, Kevin. (1960). *The Image Of The City*. London : MIT Press.

¹¹ Supriyadi, Bambang. (2008) “*Kajian Waterfront di Semarang (Studi Kasus: Sungai Banjir Kanal Barat)*”.Majalah Enclosure Volume 7 No.1, Maret 2008.

Semantik mengkaji lambang-lambang atau tandatanda yang menyatakan makna, hubungan makna yang satu dengan yang lain, dan pengaruhnya terhadap manusia dan masyarakat. Oleh karena itu, semantik mencakup makna-makna kata, perkembangannya dan perubahannya. (Tarigan, 1985 : 7).¹²

Kajian makna dari faktor-faktor yang mempengaruhi diterjemahkan dalam bentuk angka. Kajian faktor ini dikategorikan menjadi 7 nilai yang dilambangkan dengan angka terurut -3, -2, -1, 0, +1, +2, dan +3. Angka-angka ini merupakan kesepakatan bersama dan bersifat kualitatif. Penilaian tersebut berdasarkan hasil analisis pengamat terhadap pengkajian teori maupun objek.

¹² Tarigan, Henry Guntur. (1985). *Pengajaran Gaya Bahasa*. Bandung: Penerbit Angkasa

BAB III

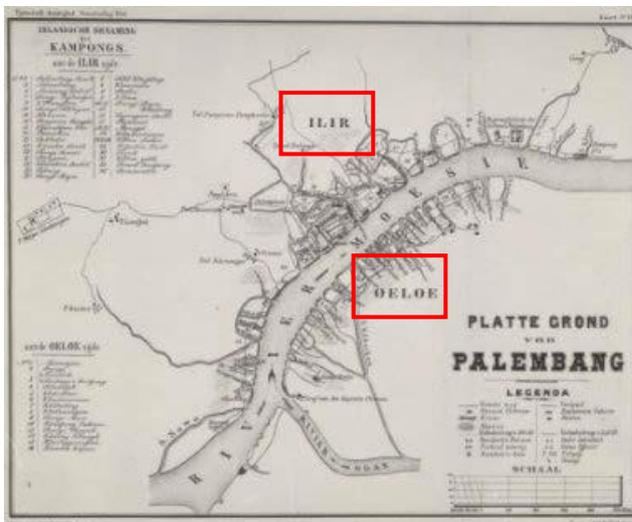
IDENTIFIKASI AREA PENELITIAN

3.1. PENGENALAN LOKASI PENELITIAN

Kota Palembang terletak di $02^{\circ} 59'$ LS $104^{\circ} 47'$ BT dan merupakan ibukota Provinsi Sumatera Selatan. Kota ini dibagi menjadi dua wilayah yang dipisahkan oleh sungai Musi. Kota Palembang merupakan kota yang terbentuk dan terpusat di sungai, sehingga perkembangan pembangunan yang terjadi di sekitar bantaran sungai.



Gambar 3.1 Peta Kota Palembang Tahun 2014
(Sumber : www.google.com/maps/place/Palembang)



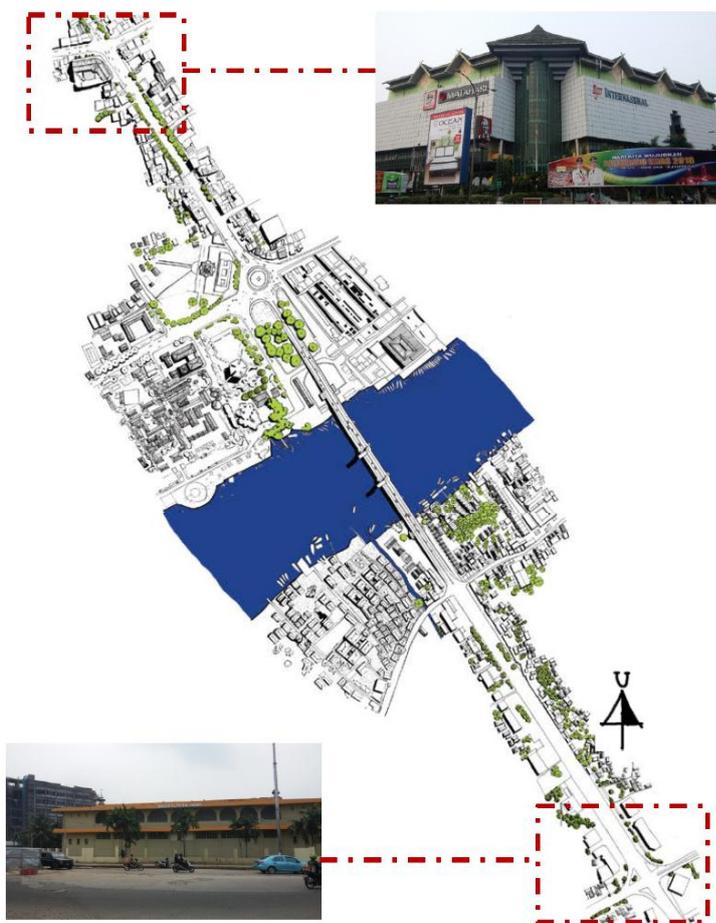
Gambar 3.2 Peta Kota Palembang yang
Keberadaan ilir dan ulu

Objek penelitian ini adalah koridor Jln. Jendral Sudirman (seberang ilir Kota Palembang), Jln. Ryacudu, kawasan Kampung Arab, Kawasan Kampung Kapitan di Seberang Ulu Kota

Palembang serta kawasan tepian Sungai Musi. Karena berkembangnya infrastruktur kota, maka pemerintah menyatukan bagian Seberang Ilir dan Seberang Ulu yang terpisahkan oleh Sungai Musi menggunakan Jembatan Ampera. Jembatan Ampera ini sekarang dijadikan sebagai salah satu *landmark* Kota Palembang.

Eksistensi Jembatan Ampera ini telah mempengaruhi ekspresi kawasan sekitarnya. Kawasan Kampung Kapitan, Kawasan Kampung Arab di Seberang Ulu, yang terletak di tepian sungai. Selain kawasan tersebut yang terpengaruh adalah koridor Jl. Sudirman dan Jl. Ryacudu dan area tepi sungai Musi. Fokus Penelitian ini mengkaji ekspresi keestetikaan koridor Jl. Sudirman dan Jl. Ryacudu, terkait dengan eksistensi *landmark* Jembatan Ampera Kota Palembang.

Koridor Jl. Jendral Sudirman (seberang ilir) dan Jl. Ryacudu (seberang ulu) Palembang



Koridor Jalan Sudirman dan koridor Jalan Ryacudu merupakan salah satu koridor jalan pembentuk ruang kota yang utama di Kota Palembang. Koridor ini merupakan Jalan Raya Lintas Sumatera yang menghubungkan antar provinsi. Koridor Jalan Sudirman merupakan koridor yang berada di Seberang Ilir dan Koridor Ryacudu berada di Seberang Ulu. Kedua koridor ini dihubungkan oleh Jembatan Ampera.

Gambar 3.3. Koridor Jl. Sudirman dan Koridor Jl. Ryacudu, Kota Palembang

3.2 HISTORIOGRAFI KOTA PALEMBANG

Dasar dari sebuah perubahan adalah sebuah semangat untuk membuat tatanan baru dan tidak jarang perubahan itu justru menjadikan hilang tatanan lama yang sudah lebih baik dari sebelumnya. Pertumbuhan Palembang yang sangat pesat sebagai sebuah kotamadya dalam kenyataan telah mencederai ruh dari wujud lamanya.

Di dalam banyak literatur, ketika membahas kota Palembang, pelaku sejarah cenderung menyebutnya dengan identitas “*Venetie van Oost*”¹, “*de Indisch Venetie*”, “*The Venice of the East*”², atau Venesia dari Timur. Kata *Venetie* merujuk dari Venesia, sebuah kota air di selatan Italia. Sebutan *Venetie van Oost* digunakan ketika dimulainya hubungan dagang antara Kompeni Belanda, *Vereenigde Oost-Indische Compagnie* (VOC) dengan Kesultanan Palembang pada abad 16—17. Pada abad ke-19, seorang komisararis yang pernah ditempatkan di Palembang, J.L. van Sevenhoven, melukiskan Ibu Kota Palembang dengan sangat menarik. Ia menyebutnya sebagai sebuah kota yang dibagi dan terbagi oleh sungai terbesar di Pulau Sumatra, Sungai Musi. Dalam tulisan tersebut, Sungai Musi disebut sebagai sungai *sungsang* (terbalik), yang berarti “menentang arus”.

Kaum berkebangsaan Eropa menyebut Kota Palembang sebagai *Venetie* oleh karena kota ini penuh dengan muatan-muatan kultur simbolik sebagai kota air (*waterfront*). Disamping sebutan *Venetie van Oost*, mereka juga menyebut Palembang sebagai kota dua puluh pulau (*de stad der twintig einlanden*). Pusat Kota Palembang pada saat itu dialiri dan seolah-olah dipetak oleh lebih dari seratus anak sungai dengan lembahnya yang berawa-rawa. Banyaknya anak sungai yang memotong lembah tersebut menyebabkan daratan yang ada tampak berbentuk sebuah pulau. Oleh karena itu, secara topografis, Palembang menjadi kota yang lahannya selalu digenangi air.

Sungai Musi yang membelah kota dengan anak-anak sungainya yang mengalir tersebut menjadi urat nadi kehidupan masyarakat Palembang. Dalam buku *Lukisan tentang Ibukota Palembang*, Sevenhoven menggambarkan bahwa orang-orang Palembang dan Arab tinggal di

¹ J.L. van Sevenhoven, *Beschrijving van de hoofdplaats van Palembang. Verhandelingen van het Bataviaasch Genootschap van Kunsten* 9. 1923. Tulisan ini sudah diterjemahkan dalam buku *Lukisan Tentang Ibukota Palembang* (Jakarta: Bhratara, 1971). Tulisan ini dibuat tidak lama setelah Wolterbeek dan Muntinghe menyerbu dan menaklukkan Palembang.

² Peter J.M. Nas menyadur istilah ini dalam artikelnya Peter J.M. Nas, “Palembang: The Venice of the East,” dalam *Issue in Urban Development: Case Studies From Indonesia* (Leiden: Research School CNWS, 1995), hlm. 132.

daratan dengan rumah panggung dari kayu, sementara di atas air, mengapung rumah-rumah rakit tempat tinggal orang Tionghoa, Melayu, dan orang asing lainnya. Oleh karena itu, air menjadi alat transportasi utama. Barang-barang konsumsi masyarakat diangkut melalui air di setiap muka rumah, baik panggung maupun rakit, dibuat suatu bangunan berbentuk dermaga dari kayu dengan tangga tempat menambatkan perahu untuk mengangkut barang kebutuhan hidup dari sungai.

Kota Palembang yang merupakan kota tertua³ di Indonesia memiliki sejarah panjang dalam khasanah budaya Nusantara. Selain sebagai kota tertua, Palembang juga merupakan salah satu kota metropolitan dan ibukota dari Provinsi Sumatera Selatan. Letak Kota Palembang sangat strategis karena dilalui oleh Jalan Raya Lintas Sumatera (Jalan Jend. Sudirman) yang menghubungkan antardaerah di Pulau Sumatera. Jalan Jend. Sudirman merupakan jalan yang menjadi bagian dari Jembatan Ampera. Jembatan Ampera yang merupakan ikon Kota Palembang ini menghubungkan Seberang Ilir dan Ulu yang dipisahkan oleh Sungai Musi. Menurut sejarah pembangunan kota Palembang secara fisik dimulai ketika pemerintah pusat mengeluarkan Keputusan Presiden No. 116 Tahun 1952. Keppres tersebut berisi tentang penghapusan keadaan darurat perang di eks Keresidenan Palembang yang meliputi wilayah Provinsi Sumatra Selatan. Kebutuhan pembangunan yang paling mendesak ketika itu adalah cita-cita untuk membuat suatu jembatan yang melintasi Sungai Musi yang dapat menjadi penghubung antara seberang ilir dan ulu.

Secara ideologis, Jembatan Ampera yang difungsikan sebagai penghubung antara pusat perdagangan yang sudah maju sebelah utara (sebut: Pasar 16 ilir) dengan pusat perdagangan yang belum berkembang disebelah selatan (sebut: Pasar Plaju) sungai Musi, dapat dimaknai dan sekaligus diterjemahkan dengan baik dan langsung oleh pemerintah kota. Perkembangan lalu-lintas yang pesat akan semakin meningkat dengan adanya bentuk hubungan lalu-lintas seperti itu, tentunya sentra dari jalinan lalu-lintas ini berada disepanjang Jalan Sudirman ke utara.

³ Sejarah Kota Palembang (dikutip 9 Maret 2014), diunduh dari: URL: <http://palembang.go.id/?nmodul=halaman&judul=sejarah&bhsnyo=id>



Gambar 3.4 Panorama Jembatan Ampera dilihat dari Jalan Sudirman

Meningkatnya lalu-lintas perdagangan di sepanjang Jalan Sudirman ini akan terhubung suatu jalinan transportasi dengan toko-toko, kantor-kantor dan gedung-gedung lainnya. Posisi tersebut yang terletak di sebelah sungai akan dapat dicapai secara langsung dengan menggunakan kendaraan yang langsung dapat mengangkut pengguna transportasi ke tempat-tempat kerjanya.

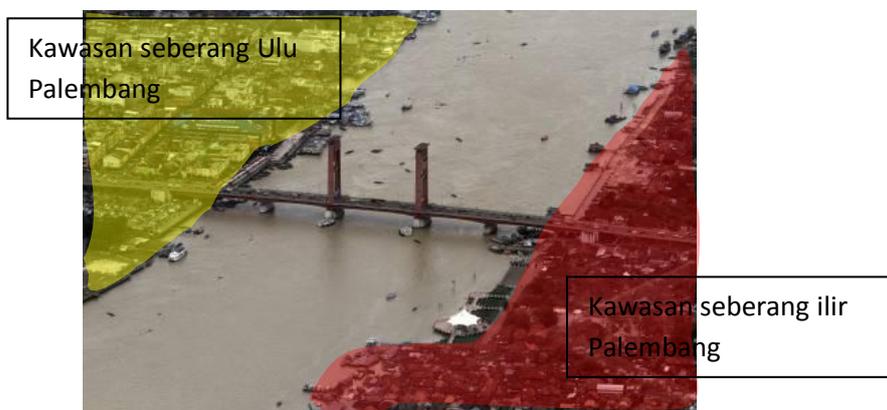


Gambar 3.5. Jalan Jenderal Sudirman pendukung utama Jembatan Ampera
(Sumber: Kantor Arsip Daerah Sumatera Selatan).

3.3 LOKASI PENELITIAN

Penelitian dilakukan di dua koridor ruang publik kota, yaitu :

- Kawasan Ilir Jalan Sudirman sebelah utara jembatan ampera (sampai dengan perempatan kedua), panjang \pm 900m
- Kawasan Ulu, Jalan Seberang Ulu sebelah selatan Jembatan Ampera (sampai dengan perempatan pertama), panjang \pm 900m



Gambar 3.6 Lokasi Penelitian

BAB 4

INDIKATOR POTENSIAL KEESTETIKAAN LINGKUNGAN

4.1. ANALISIS VISUAL FISIK

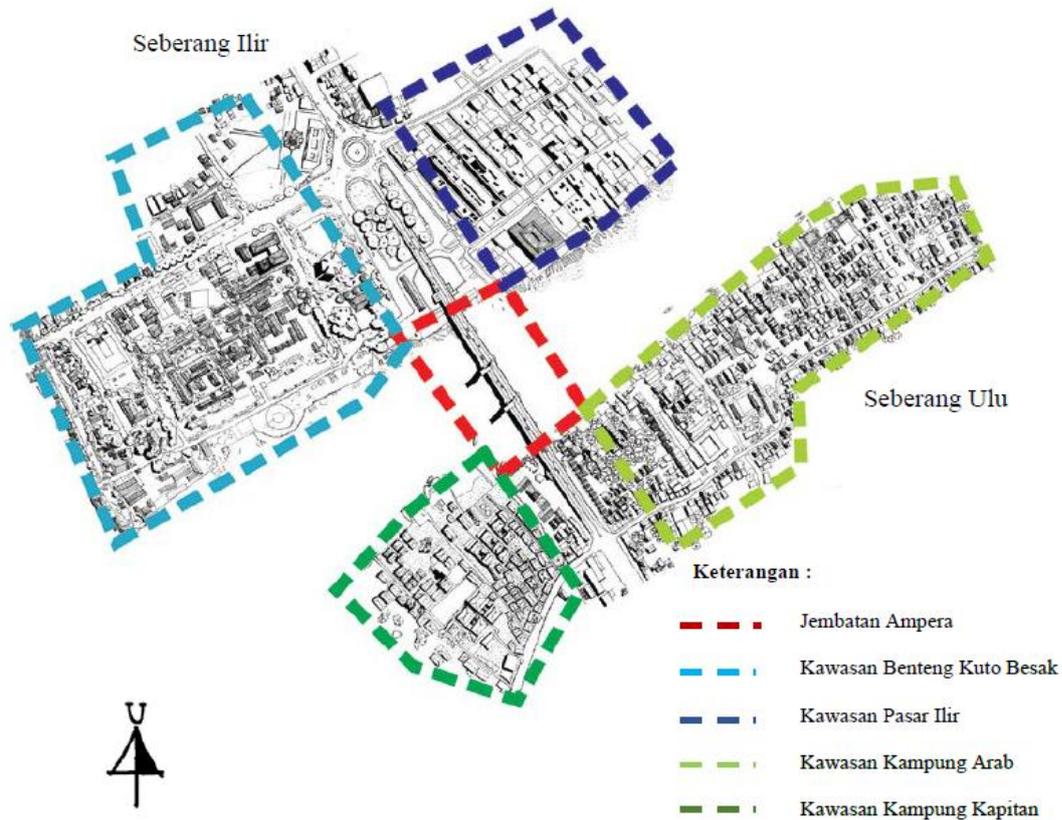
Analisis visual ini merupakan kajian citra landmark dalam suatu lingkungan yang dapat ditangkap oleh pengamat ketika menelusuri salah satu koridor. Analisis dimulai dengan deskripsi kawasan Jembatan Ampera yang menggambarkan kawasan historis sebagai identitas Kota Palembang. Selanjutnya pembahasan elemen-elemen dari sistem visual yang meliputi irama, proporsi dan serial vision (persepsi visual).

Kawasan Jembatan Ampera memperlihatkan kualitas jeda yang membatasi beberapa kawasan yang memiliki kesejarahan yang tinggi tentang Kota Palembang. Pada masing-masing koridor yaitu Jalan Sudirman dan Jalan Ryacudu beririsan dengan kawasan yang memiliki karakteristik historis. Pada koridor Jalan Sudirman (Seberang Ilir) beririsan dengan kawasan Benteng Kuto Besak¹, Benteng Kuto Besak ini masih dikelilingi oleh bangunan-bangunan kolonial lainnya, namun yang paling mencolok dan monumental karena dibangun empat lantai adalah *watertower*, menara air² adalah saksi bisu modernisasi dan kolonialisasi di Palembang. Sementara di sebelah timur Jembatan berdiri Gedung-gedung yang terdiri atas los-los, rumah toko berarsitektur Cina, tersusun secara horizontal di daerah yang sering disebut kawasan Pasar 16 Ilir. Pasar ini dikuasai oleh kaum urban pendatang baik keturunan Tionghoa, Arab, India, bahkan orang-orang Padang. Pendatang Jawa kebanyakan berstatus buruh kasar di pasar tersebut dengan mengangkut barang dagangan para penguasa toko ke atas tongkang.

¹ Pusat kota pada masa kesultanan, sebenarnya mengalami tiga kali pergeseran. Pusat kota awal, terletak di daerah apa yang disebut dengan *Palembang Lamo*, Palembang Lama, daerah sepanjang 1 sampai 3 Ilir, di mana dahulunya berdiri Keraton *Kuto Gawang*. Pusat kota awal ini terletak di antara dua sungai, yaitu Sungai Buah dan Sungai Linta. Kemudian keraton ini dibakar oleh Belanda, sehingga pusat kota bergeser ke arah Barat. Pusat keraton kedua ini di daerah Beringin Janggut atau Keraton Beringin Janggut, di antara Sungai Rendang dan Sungai Tengkuruk. Terakhir pusat kota terletak di daerah 16 Ilir di antara Sungai Tengkuruk dan Sungai Sekanak, mula-mula sultan membangun Keraton Kuto Batu lalu disebelahnya dibangun **Keraton Benteng Kuto Besak yang dibangun sebagai pertahanan dalam menghadapi Belanda.**

² selain itu juga menara ini pernah menjadi tanda peringatan dalam setiap pertempuran di Palembang, baik di zaman Jepang maupun pada waktu perjuangan rakyat Palembang masa revolusi fisik. Sirinenya, menjadi pertanda bagi penduduk Palembang akan timbulnya peperangan, baik di zaman pendudukan maupun revolusi kemerdekaan. Sejak kembalinya penguasaan sipil di Palembang 1955, menara air sampai sekarang dijadikan pusat pemerintah Palembang, kantor wali kota Palembang.

Kawasan Benteng Kuto Besak merupakan kawasan yang didominasi oleh fungsi pemerintahan dan pariwisata, seperti kantor walikota, museum, dan tugu Monpera (Monumen Penderitaan Rakyat), sedangkan kawasan Pasar Ilir merupakan kawasan perniagaan.



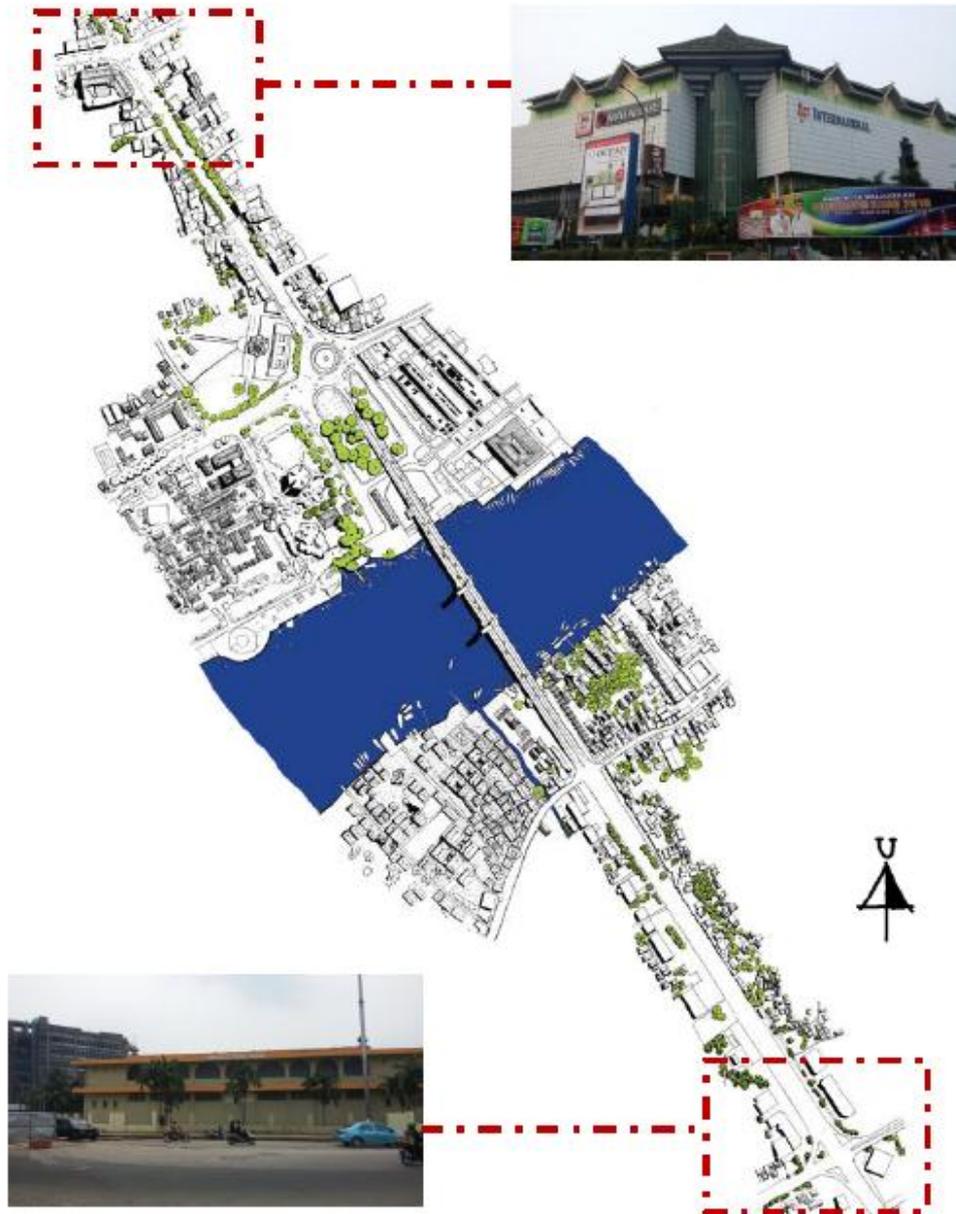
Gambar 4.1 Peta Skematik Kawasan Di Sekitar Jembatan Ampera (Muliawan, Sugiarto, 2014)

Pada selatan Jembatan Ampera terdapat koridor Jalan Ryacudu (Seberang Ulu) yang beririsan dengan kawasan Kampung Arab dan kawasan Kampung Kapitan. Kedua kawasan kampung ini merupakan kawasan bersejarah yang membentuk peradaban kota di Palembang. Kedua kawasan ini merupakan kawasan permukiman yang masing-masing memiliki karakter yang berbeda. Kawasan Kampung Arab³ merupakan permukiman pendatang dari Arab dan kawasan Kampung Kapitan merupakan penduduk asli dan pendatang dari bangsa Tionghoa.

³ Terdapat dua kampung Arab di Kota Palembang, yaitu pada seberang ilir, tepi utara Sungai Musi, mulai dari 8 sampai 15 Ilir dan pada daerah seberang ulu, tepi selatan Sungai Musi, mulai dari 7 Ulu sampai 16 Ulu. Lingkungan fisik di kampung-kampung Arab tersebut dikuasai oleh saudagar Arab yang kaya yang membentuk semacam kompleks keluarga yang berkelompok di sekitar kediaman, *pater familias*, "kepala keluarga besar". Dalam sistem seperti ini setiap kepala keluarga besar tersebut mengawasi wilayahnya sendiri, misalnya di Kampung 7 Ulu kepala keluarga besar ada Klan Barakah, Kampung 10 Ulu Klan Alkaf, Kampung 13 Ulu klan Almunawar, Kampung 14 Ulu klan Almesawa, Kampung 16 Ulu klan Assegaf, dan Kampung 15 Ulu klan Aljufri. Sementara di daerah seberang ilir, kepala keluarga besarnya di Kampung 8 Ilir adalah klan Alhabsyi dan klan Alkaf. Namun dari apa yang disebut "kampung Arab" tersebut, mayoritas penduduk yang terbesarnya tetap adalah warga kota asli, selain warga kota lain, orang-orang Arab ini. Lihat dalam J.L. van Sevenhoven,

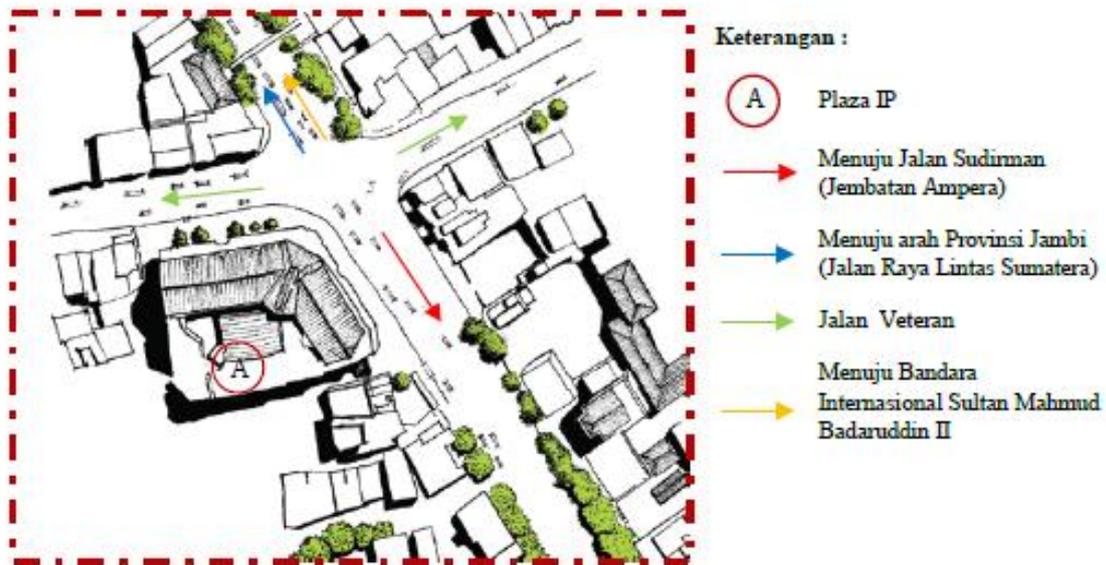
4.1.1. Koridor Jalan Sudirman dan Koridor Jalan Ryacudu

Koridor Jalan Sudirman dan koridor Jalan Ryacudu merupakan koridor jalan pembentuk ruang kota yang utama di Kota Palembang. Koridor ini merupakan Jalan Raya Lintas Sumatera yang menghubungkan antar provinsi. Koridor Jalan Sudirman merupakan koridor yang berada di Seberang Ilir dan Koridor Ryacudu berada di Seberang Ulu. Kedua koridor ini dihubungkan oleh Jembatan Ampera.



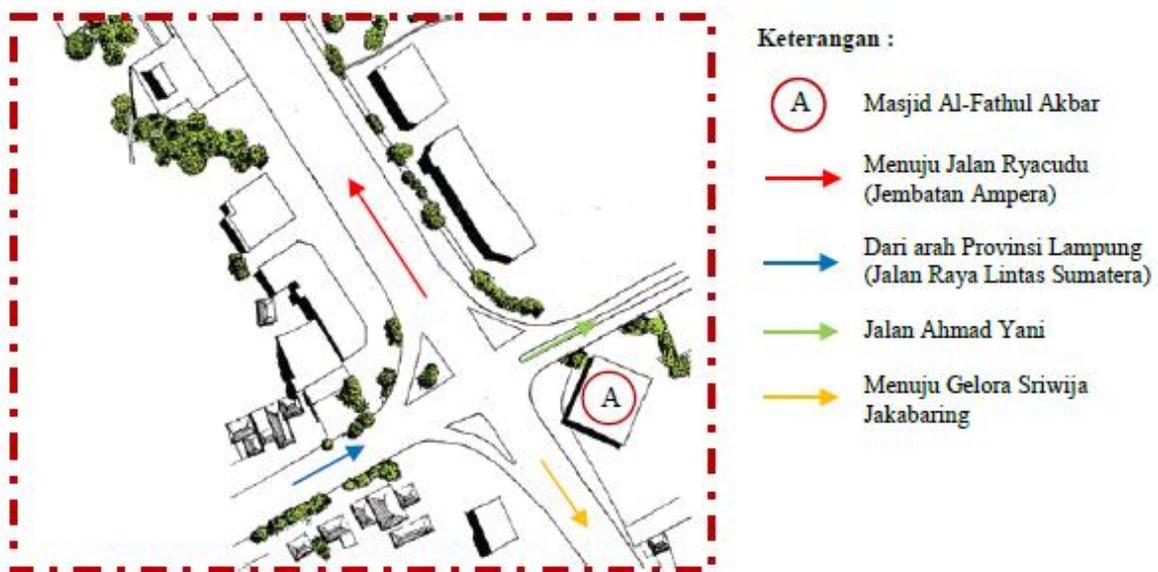
Gambar 4.2 Peta Skematik Koridor Jalan Sudirman dan Koridor Jalan Ryacudu (Muliawan, Pangarso, 2014)

“Beschrijving van de hoofdplaats van Palembang”, *Verhandelingen van het Bataviaasch Genootschap van Kunsten 9*, 1923, diterjemahkan *Lukisan Tentang Ibukota Palembang* (Djakarta: Bhratara, 1971), hlm. 7-58; Lihat juga L.W. C. van den Berg, *Le Hadramut et les Colonies Arabes dans l'Archipel Indien*, sebuah terjemahan, (Batavia, 1885), hlm. 226.



Gambar 4.3 Peta Skematik Awal Koridor Jalan Sudirman (Seberang Ilir) (Muliawan, Pangarso, 2014)

Koridor Jalan Sudirman diawali oleh persimpangan Jalan Sudirman – Jalan Veteran. Ditandai oleh bangunan Plaza IP (Pusat Perbelanjaan/mall). Koridor ini merupakan jalan utama Kota Palembang karena merupakan jalan raya lintas Sumatera (menuju Provinsi Jambi) dan jalan menuju Bandara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin II.



Gambar 4.4 Peta Skematik Awal Koridor Jalan Ryacudu (Seberang Ulu) (Muliawan, Pangarso, 2014)

Koridor Jalan Ryacudu diawali oleh persimpangan Jalan Ryacudu – Jalan Ahmad Yani. Ditandai oleh Masjid Al-Fathul Akbar. Koridor ini merupakan jalan utama Kota Palembang karena merupakan jalan raya lintas Sumatera (dari arah Provinsi Lampung) dan jalan menuju

Gelora Sriwijaya Jakabaring. Pemerintah Kota Palembang berprogram sehingga kawasan Jakabaring menjadi pusat Pemerintahan Palembang, seperti Negara Malaysia yang memindahkan pusat pemerintahan dari Dataran Merdeka menjadi Putra Jaya.

4.2. ELEMEN INDIKATOR KEESTETIKAAN LINGKUNGAN

4.2.1. Irama (*Rhythm*) dan *Setback* Bangunan

Elemen Irama dalam arsitektur merupakan elemen desain yang dapat membuat emosi/perasaan pengamat teraduk-aduk. Irama dapat memberikan kesan/impresi menarik serta mengurangi kesan yang membosankan, dan merupakan salah satu elemen terpenting dalam sebuah perancangan, karena merupakan suatu tanggapan emosi yang ingin diberikan terhadap sebuah *place*. Irama dapat diperoleh dengan cara :

- Pengulangan : garis, bentuk, tekstur, warna
- Gradasi/ perubahan bertahap : dimensi, warna, bentuk
- Oposisi : pertemuan garis pada sudut siku-siku
- Transisi : merupakan perubahan pada garis-garis
- Radial : irama yang beracuan pada sentral axis

Irama merupakan pola susunan bangunan (massa) pengulangan ciri sistematis dari unsur-unsurnya yang mempunyai hubungan visual sehingga menciptakan seni visual yang tercermin didalamnya. Ritme/irama digunakan untuk menghilangkan kesan monoton sehingga tidak menjemukan. Perwujudan irama dalam *urban design* dapat melalui adanya komposisi dari gubahan massa yang serasi dengan memberikan karakter penekanan/*accent*, *interval* atau jarak dan arah tertentu dari gubahan massa tersebut didalam membentuk ruang kota (Moughtin,1995).

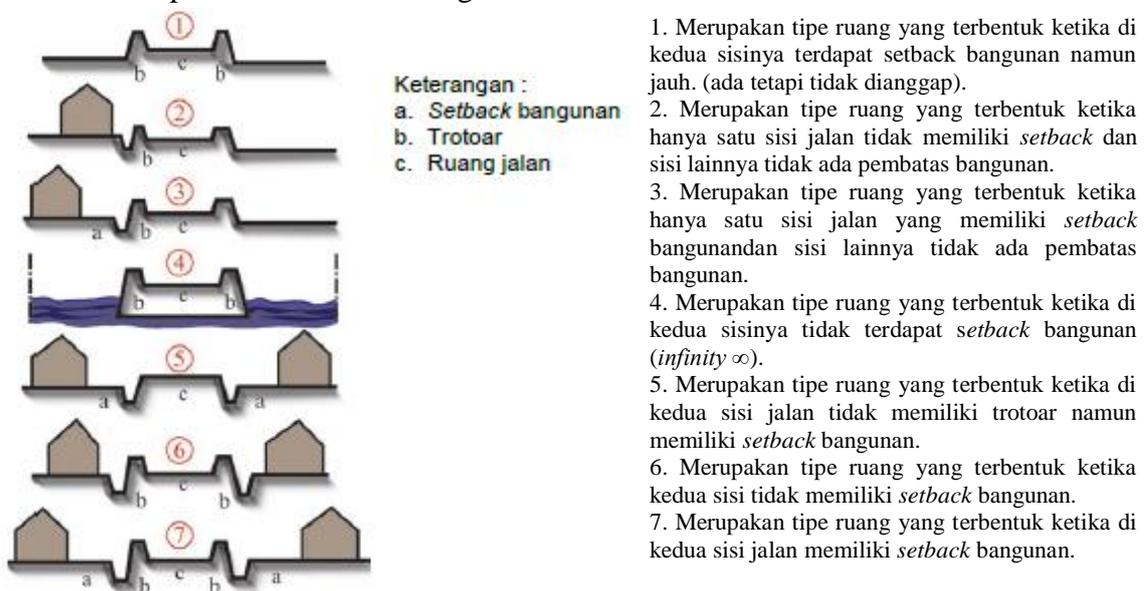
Muncul idikasi bahwa pertumbuhan kawasan kota mengabaikan faktor perancangan kota, hal ini terlihat pada beberapa pertumbuhan kawasan pada umumnya dan pada kawasan penelitian ini pada khususnya yaitu pelanggaran terhadap garis sempadan bangunan (*setback* bangunan).

Setback bangunan merupakan salah satu alat perangkat pengendali fisik spasial kota yang bertujuan untuk menjamin kesehatan, keselamatan dan kesejahteraan bagi penghuni kota. Sementara fungsi visual estetis dari *setback* bangunan adalah mampu meningkatkan kualitas

visual lingkungan kota, dengan menciptakan koridor visual. Hal ini terintegrasi dengan jalur-jalur bukaan jalan melalui ruang terbuka yang tercipta.

Setback bangunan adalah sebuah ruang bagian dari bangunan yang bersifat semi publik - publik, dimana publik masih dapat mengakses ruang tersebut. *Setback* juga merupakan elemen pembentuk ruang jalan yang menjadi faktor memperkuat maupun memperlemah keterlingkupan ruang jalan sekaligus faktor yang membentuk proporsi ruang jalan. Mundur maju *setback* bangunan yang tidak berkesinambungan dapat merusak kontinuitas sebuah ruang. Tetapi maju mundur *setback* juga dapat berpengaruh terhadap perluasan maupun penyempitan ruang jalan ketika sebuah jalan akan di perluas maupun di persempit.

Idealnya setiap bangunan harus memiliki *setback* sebagai area untuk peresapan air ke dalam tanah. Namun ada kalanya sebuah bangunan diperkenankan tidak memiliki *setback* seperti di area pusat kota dengan Garis Sempadan Bangunan (GSB)=0. Ketika dalam suatu ruang kota memiliki variasi besaran *setback* bangunan, *setback* tersebut akan membuat irama yang memiliki tendensi pembentuk keseimbangan.



Gambar 4.5. Irama yang Terbentuk Berdasarkan Keberadaan *Setback* Bangunan.

Tabel 4.1. Parameter Penilaian Irama Ruang Berdasarkan Teori Semantik

Nilai	Tipe Irama (<i>Rhythm</i>)	Skematik Irama yang Terbentuk
-3	1	
-2	2	
-1	3	
0	4	
1	5	
2	6	
3	7	

4.2.2. Skala (Proporsi)

Proporsi merupakan elemen yang mempengaruhi sifat ruang. Proporsi merupakan elemen perbandingan, kepantasan, atau hubungan harmonis antara suatu bagian dengan bagian lain atau dengan keseluruhan, berkenaan dengan besar, kuantitas atau derajat.

Menurut Yoshinobu Ashihara, dalam menganalisa suatu proporsi yang tercipta pada suatu ruang publik maka diperlukan perhitungan perbandingan antara tinggi dan jarak bangunan D/H (*distance / height*).⁴ Perbandingan ini digunakan sebagai parameter penilaian proporsi ruang yang terbentuk pada fragmen maupun segmen tertentu. Proporsi yang terbentuk juga menentukan tingkat keterlingkupan yang dimiliki oleh ruang tersebut yang kemudian dapat menjelaskan ekspresi yang dimilikinya.

Tabel 4.2 Parameter Penilaian Proporsi Ruang Berdasarkan Teori Semantik

Nilai	Proporsi (D/H)
-3	$< \frac{1}{4}$
-2	$< \frac{1}{2} - \frac{1}{4}$
-1	$< 1 - \frac{1}{2}$
0	$1 - < 2$
1	$2 - < 3$
2	$3 - < 4$
3	≥ 4

Perbandingan D/H = 1 mencerminkan keseimbangan antara tinggi pelingkup dan lebar yang terjadi dalam sebuah ruang. Karena keseimbangan tersebut maka diletakkan pada skala nilai 0. Karena koridor Jalan Sudirman dan koridor Jalan Ryacudu merupakan kawasan perniagaan, dianggap semakin besar D/H semakin tinggi 'ketertutupan' (*enclosure*) suatu ruang maka semakin baik. Karena kawasan perniagaan cenderung menciptakan ruang dengan keterbukaan yang tinggi. Keterbukaan ini juga mencerminkan publik yang lebih kuat. Sehingga apabila D/H lebih besar dari 1, 2, 3, dan 4 maka tingkat 'keterbukaan' (*exposure*) akan semakin besar sehingga sifat publikasi semakin terasa.

4.2.3. Persepsi Visual

Kualitas visual lingkungan dikategorikan baik adalah dapat memberikan impresi bagi pengamat, kesan dimunculkan dari kesinambungan antara penglihatan dengan penciptaan panorama ruang luar. Panorama dalam suatu koridor akan selalu berubah dan sering muncul secara tiba-tiba berurutan yang disajikan.

⁴ Ashihara, Yoshinobu. 1970. *Exterior Design in Architecture*. New York : Van Nostrand Reinhold Company Inc.

Observasi dilakukan pada titik-titik pemotretan (*anchor point*) tertentu sebagai masukan dalam analisa serial vision. *Anchor point* ditentukan oleh titik-titik tertentu yang membentuk sikuens pandangan yang berbeda, sehingga terbentuk rangkaian pandangan (serial vision) pada setiap koridor yang menuju Jembatan Ampera, dalam hal ini Koridor Jalan Sudirman dan koridor Jalan Ryacudu.

Persepsi visual digunakan dalam menangkap panorama yang terbentuk pada ruang tertentu. Posisi manusia dalam melakukan perjalanan pengamatan akan menentukan kesan ‘kedisinian’ dan ‘kedisanaan’ yang dipengaruhi oleh ada tidaknya bangunan/elemen fisik yang menjadi latar belakang. Parameter penilaian persepsi visual ruang ini adalah seberapa kuat kesan ‘kedisinian’ suatu ruang dikaitkan dengan latar belakang Jembatan Ampera sebagai ‘kedisanaan’.

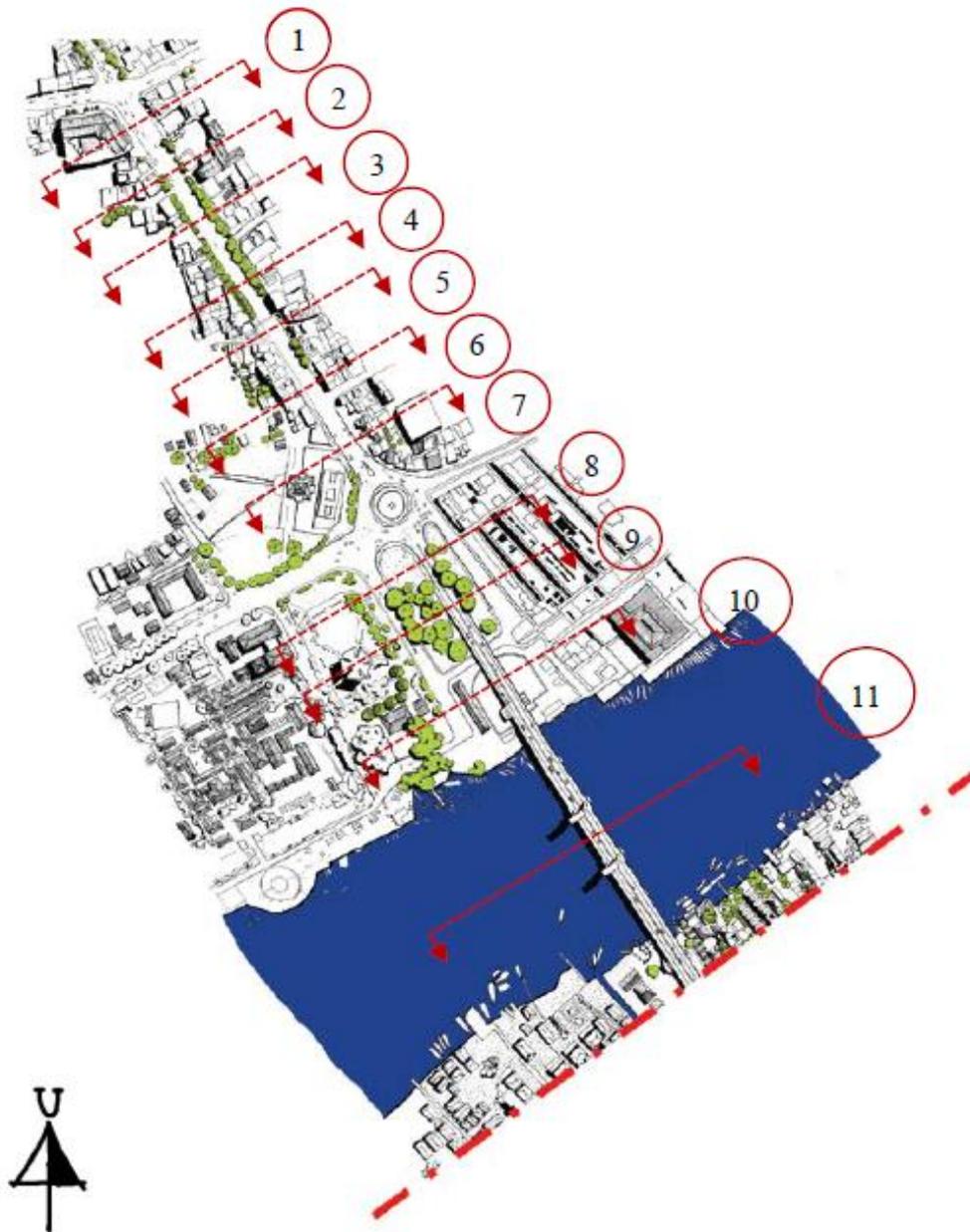
Tabel 4.3 Parameter Penilaian Persepsi Visual Berdasarkan Teori Semantik

Nilai	Persepsi Visual
-3	Eksistensi Jembatan Ampera tidak terlihat
-2	Masih dapat melihat keberadaan Sungai Musi
-1	Eksistensi Jembatan Ampera masih terlihat sebagian dari dalam kawasan
0	Berada di bagian bawah Jembatan Ampera, namun tidak dapat melihat jembatan secara utuh (bersifat netral)
1	Dapat melihat Jembatan Ampera dari jauh
2	Dapat melihat Jembatan Ampera dari dekat
3	Berada pada bagian tengah Jembatan Ampera

4.3. KEESTETIKAAN SEGMENT KORIDOR JALAN SUDIRMAN

Citra tentang eksistensi yang membanggakan dari Jembatan Ampera dapat dilihat dari sentralitas pembangunan Palembang. Secara politis, semua bangunan pemerintah dipusatkan di jembatan tersebut (sebelah Ilir). Kantor wali kota, kantor gubernur, dan kantor pemerintahan lainnya berada dalam jaringan seputar jembatan. Demikian pula sektor ekonomis, perdagangan terpusat di sekitar jembatan, artinya semua aktivitas baik pemerintah maupun penduduk lokal berpusat di sekitar jembatan tersebut. Gedung-gedung baru, seperti mall dan bioskop dibangun sepanjang jalan utama Jenderal Sudirman, yang merupakan terusan dari jembatan tersebut. Selebrasi perayaan hari-hari besar, seperti hari kemerdekaan, dipusatkan pada aliran Sungai Musi. Kegiatan Lomba bidar yang merupakan olahraga tradisional masyarakat Palembang jalurnya diakhiri dengan menyentuh tali yang dipasang di bawah jembatan, perayaan sholat eid yang dipusatkan pula diseputar air mancur.

Sebagai koridor utama menuju Jembatan Ampera Jalan Sudirman merupakan berisikan dengan kawasan historis Kuta Besak dan Pasar 16 Iir, merupakan bagian Jalan Lintas Sumatera yang menghubungkan antar provinsi. Selain itu Jalan Sudirman⁵ juga merupakan koridor dengan tingkat perekonomian yang tinggi, karakter tipe bangunan yang membentuk koridor ini adalah rumah toko dengan 2-3 lantai.



Gambar 4.6 Peta Skematik Koridor Jalan Sudirman dan Pembagian Potongan

⁵ Ideologisasi Jembatan Ampera sebagai penghubung antara pusat perdagangan yang sudah maju di sebelah utara dengan pusat perdagangan yang belum berkembang di sebelah selatan Sungai Musi merupakan makna yang harus diterjemahkan dengan baik dan langsung oleh pemerintah kota. Perkembangan lalu-lintas yang pesat akan semakin meningkat dengan adanya bentuk hubungan lalu-lintas seperti itu, tentunya sentra dari jalinan lalu-lintas ini berada disepanjang Jalan Sudirman ke utara (Sudadi dan Hendizal Hamzah, *Jalan Panjang Menuju Talang Benutu* (Palembang:Pangkalan TNI AU Palembang, 2003), hlm. 23.

Panjang Koridor Jalan Sudirman ± 1km dan panjang jembatan ampera ± 300m. Disepanjang koridor Jalan Sudirman ini terdapat bangunan-bangunan yang didominasi dengan fungsi ruko dan komersial.



gambar 4.7. Skema Pembagian Segmen Koridor



Gambar 4.8. Panorama Koridor Jalan Sudirman (atas) dan Panorama Koridor Jalan Ryacudu terhadap Jebatan Ampera

Pengalaman Ruang Pada Segmen Koridor Jalan Sudirman memperlihatkan bagaimana eksistensi Jembatan Ampera melalui irama dengan *setback* bangunan dan proporsi bangunan



Gambar 4.9 Seri Visual Pada Segmen Koridor Jalan Sudirman

Tabel 4.4 Tabel Irama, Proporsi, dan Persepsi Visual yang Terbentuk Pada Koridor Jalan Sudirman

SEGMENT	ILUSTRASI GAMBAR	IRAMA	PROPORSI D/H	PERSEPSI VISUAL
Potongan 1			D=28 H=22 D/H=1.3 Proporsi=0	Eksistensi Jembatan Ampera tidak terlihat
Potongan 2			D=28 H=12 D/H=2.3 Proporsi=1	Eksistensi Jembatan Ampera tidak terlihat
Potongan 3			D=28 H=8 D/H=3.5 Proporsi=2	Eksistensi Jembatan Ampera tidak terlihat
Potongan 4			D=28 H=22 D/H=1.3 Proporsi=0	Eksistensi Jembatan Ampera tidak terlihat
Potongan 5			D=28 H=16 D/H=1.6 Proporsi=0	Eksistensi Jembatan Ampera tidak terlihat
Potongan 6			D=28 H=12 D/H=2.3 Proporsi=1	Eksistensi Jembatan Ampera tidak terlihat
Potongan 7			D=28 H=22 D/H=1.3 Proporsi=0	Dapat melihat Jembatan Ampera dari jauh

a. Irama Pada Koridor Jalan Sudirman

Irama yang terbentuk pada koridor Jalan Sudirman di dominasi oleh irama dengan tipe 2, hal ini disebabkan oleh GSB=0 pada koridor Jalan Sudirman, sehingga karakteristik kiri dan

kanan koridor hampir sama. Namun mendekati Jembatan Ampera mulai terjadi perubahan irama (bangunan mulai mudur). Apabila dianalogikan dengan sebuah komposisi lagu, irama pada Jembatan Ampera (bagian pot.10) adalah irama *bridge*, jembatan menuju *verse* baru atau ayat baru. Jadi tema irama yang berubah dari koridor Jalan Sudirman dengan pengantarnya adalah ruang kawasan air mancur masuk jembatan lalu ayat baru pada koridor Jalan Ryacudu.

b. Proporsi Ruang Pada Koridor Jalan Sudirman

Proporsi pada koridor Jalan Sudirman memiliki tingkat ‘*exposure*’ yang cukup baik karena di koridor ini merupakan pusat perniagaan (*shophouses*). Sehingga kualitas ruang yang mendukung adalah untuk publik.

c. Persepsi Visual Pada Koridor Jalan Sudirman

Persepsi visual pada Koridor Jalan Sudirman terkait eksistensi Jembatan Ampera terhalang oleh jembatan penyebrangan dan papan reklame yang berdimensi besar dan tinggi. Sehingga keberadaan Jembatan Ampera terhalangi.

Berkembangnya kegiatan perdagangan di Kota Palembang khususnya koridor Jalan Jendral Sudirman yang cenderung membentuk koridor perdagangan ini tidak terkendali sehingga memiliki berbagai dampak negatif antara lain penurunan kualitas lingkungan dan estetika visual kawasan. Penurunan kualitas lingkungan pada koridor Jalan Sudirman disebabkan berbagai faktor seperti kemacetan yang disebabkan dari bangkitan lalu lintas dan tuduhan yang ditimbulkan oleh kegiatan ang ada, yang berakhir pada pencemaran udara, suara dan polusi visual yang ditimbulkan dari kendaraan bermotor dan mobil, akhirnya menurunkan kualitas nilai estetika visual semakin menurun. Proses penurunan kualitas visual tersebut akhirnya berdampak pada kenyamanan penghuni dan penyedia fasilitas.

ELEMEN	KONDISI LAPANGAN	ANALISA
BANGUNAN		
Pola Massa Bangunan	Relatif teratur	Pola massa bangunan membentuk semacam dinding pembatas terhadap suatu <i>space</i> (jalan)
Tampilan Bangunan	Bervariasi dan sebagian besar	Merupakan cerminan dari

	tampilan rumah toko 2-3 lantai, memiliki balkon dan menonjolkan <i>corporate identity</i> , pemasangan <i>signage</i> dll.	fungsi penggunaan lahan yang sifatnya variatif
Fasad Bangunan	Beragam tapi ada kesatuan yaitu karakter ruko	Beragamnya fasad disatukan oleh fungsi lahan yang sama
Ketinggian Bangunan	Relatif sama dan teratur dan membentuk irama relatif tidak dinamis kecuali ruang kawasan yang mendekati jembatan Ampera	<i>Skyline</i> terasa dinamis dengan adanya ruang terbuka yaitu bundaran air mancur yang mendekati zona Jembatan Ampera
Proporsi	Proporsi pada koridor Jalan Sudirman memiliki tingkat ' <i>exposure</i> ' yang cukup baik	Tingkat <i>exposure</i> yang baik dikarenakan oleh fungsi lahan yang sama
KESAN VISUAL		
Serial Vision	Terjadi aspek pengarah ke suatu tempat yaitu elemen landmark Jembatan Ampera	Sesuai dengan fungsi koridor jalan sebagai tempat pergerakan
Possesion in movement	Trotoar sebagai jalur pejalan kaki	Adanya perbedaan ketinggian dan penggunaan material yang menegaskan aspek <i>possession in movement</i>

4.4. KEESTETIKAN SEGMENT KORIDOR JALAN RYACUDU

Koridor Jalan Ryacudu merupakan jalan utama (Seberang Ulu) yang berhubungan dengan Jalan Ryacudu (Seberang Ilir) melalui Jembatan Ampera. Pada koridor ini terdapat irisan dari kawasan historis Kampung Arab dan Kampung Kapitan. Jalan Ryacudu ini merupakan bagian Jalan Lintas Sumatera yang menghubungkan antar provinsi (Prabumulih atau Muara Enim ke Palembang misalnya).



Gambar 4.10. Peta Skematik Koridor Jalan Ryacudu dan Pembagian Potongan

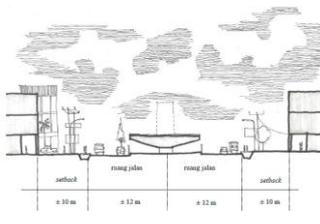
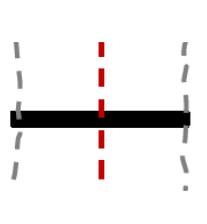
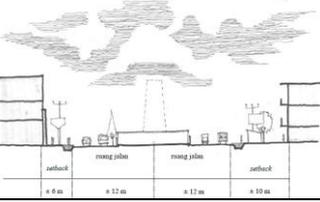
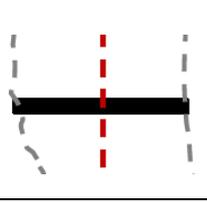
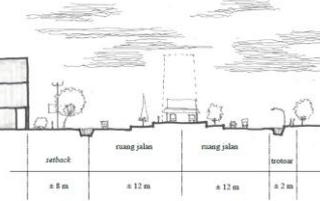
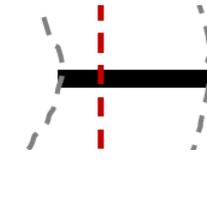
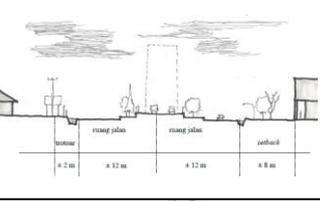
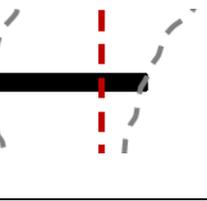
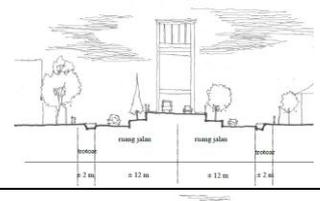
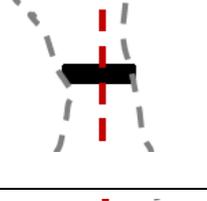
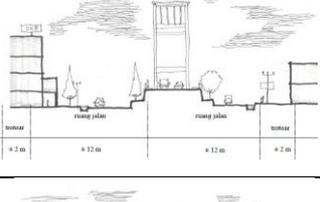
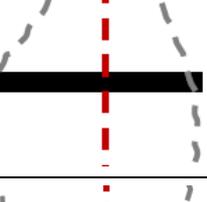
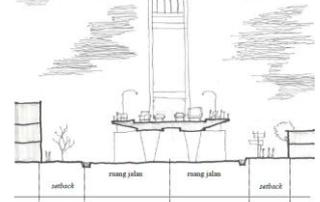
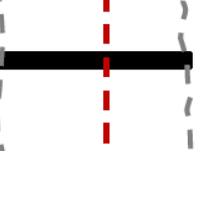
Panjang Koridor Jalan Ryacudu \pm 1km dan panjang jembatan ampera \pm 300m. Di sepanjang koridor Jalan Ryacudu ini terdapat bangunan-bangunan dengan fungsi seperti ruko, sekolah tinggi, komersial, kantor, dsb.

Pengalaman Ruang Pada Segmen Koridor Jalan Ryacudu memperlihatkan bagaimana eksistensi Jembatan Ampera melalui irama dengan *setback* bangunan, proporsi bangunan dan pola aktivitas.



Gambar 4.11. Seri Visual Pada Segmen Koridor Jalan Ryacudu

Tabel 4.5 Tabel Irama, Proporsi, dan Persepsi Visual yang Terbentuk Pada Koridor Jalan Ryacudu

SEGMENT	ILUSTRASI GAMBAR	IRAMA	PROPORSI D/H	PERSEPSI VISUAL
Potongan 1			D=36 H=12 D/H=3 Proporsi=2	Dapat melihat Jembatan Ampera dari jauh
Potongan 2			D=32 H=12 D/H=2.7 Proporsi=1	Dapat melihat Jembatan Ampera dari jauh
Potongan 3			D=32 H=12 D/H=2.7 Proporsi=1	Dapat melihat Jembatan Ampera dari jauh
Potongan 4			D=38 H=10 D/H=3.8 Proporsi=2	Dapat melihat Jembatan Ampera dari jauh
Potongan 5			D=30 H=0 D/H=0 Proporsi=0	Dapat melihat Jembatan Ampera dari dekat
Potongan 6			D=32 H=20 D/H=1.6 Proporsi=0	Eksistensi Jembatan Ampera tidak terlihat
Potongan 7			D=36 H=12 D/H=3 Proporsi=2	Berada di bagian bawah Jembatan Ampera, namun tidak dapat melihat jembatan secara utuh (bersifat netral)

Potongan 8			D=32 H=12 D/H=2.7 Proporsi=1	Berada di bagian bawah Jembatan Ampera, namun tidak dapat melihat jembatan secara utuh (bersifat netral)
Potongan 9			D=32 H=12 D/H=2.7 Proporsi=1	Berada di bagian bawah Jembatan Ampera, namun tidak dapat melihat jembatan secara utuh (bersifat netral)
Potongan 10			D=32 H=12 D/H=2.7 Proporsi=1	Berada di bagian bawah Jembatan Ampera, namun tidak dapat melihat jembatan secara utuh (bersifat netral)
Potongan 11			D=- H=65 D/H=0 Proporsi=0	Berada pada bagian tengah Jembatan Ampera

a. Irama Pada Koridor Jalan Ryacudu

Irama yang terbentuk pada koridor Jalan Ryacudu memiliki ketidakteraturan, namun saat mendekati Jembatan Ampera (sama seperti pada segmen jalan Sudirman). Ketidakteraturan tersebut dikarenakan oleh kecenderungan individual yang semakin menonjol dengan menonjolkan ekspresi bangunan melalui *signage*.

b. Proporsi Ruang Pada Koridor Jalan Ryacudu

Proporsi pada koridor Jalan Ryacudu memiliki tingkat ‘*exposure*’ yang cukup baik karena di koridor ini merupakan pusat perniagaan (ruko). Hal ini disebabkan lebar koridor yang lebih panjang. Sehingga kualitas ruang yang mendukung adalah untuk fungsi publik.

c. Persepsi Visual Pada Koridor Jalan Ryacudu

Persepsi visual pada Koridor Jalan Ryacudu terkait eksistensi Jembatan Ampera sedikit terganggu oleh kehadiran pembangunan *fly-over*. Kehadiran pembangunan memang mengganggu kesan visual tetapi diharapkan setelah *fly-over* tersebut selesai dan siap digunakan, koridor jalan Ryaducu dapat meningkatkan eksistensi Jembatan Ampera.

Tampilan/*image* kawasan Koridor terhadap eksistensi Jembatan Ampera berkaitan dengan 3 komponen, yaitu:

1. Identitas

Elemen-elemen fisik yang berada pada koridor Jl. Sudirman dan Jl. Ryacudu memiliki ciri khas dimana tidak kesamaan pada kedua koridor tersebut

2. Struktur

Antara elemen-elemen bangunan pada masing-masing koridor membentuk pola hubungan masyarakat umum baik yang beraktivitas di kedua koridor maupun masyarakat umum lainnya, maupun pola hubungan antar elemen satu dengan elemen lain dalam masing-masing koridor

3. Makna

Elemen-elemen fisik pada masing-masing koridor memberikan makna tersendiri bagi masyarakat yang beraktivitas di koridor tersebut maupun masyarakat yang lewati koridor menuju Jembatan Ampera.

BAB 5

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1. KESIMPULAN

Hasil analisis tentang karakter visual koridor pendukung Jembatan Ampera sebagai Landmark dapat disimpulkan;

Koridor Jalan Sudirman memiliki kesan ruang pergerakan yang luas dengan *exposure* yang cukup tinggi dan teratur menuju Jembatan Ampera. Sedangkan koridor Jalan Ryacudu memiliki kesan ruang pergerakan yang luas dengan *exposure* yang lebih tinggi dikarenakan memiliki lebar koridor yang lebih panjang, namun memiliki ketidakteraturan dalam kerapatan ruang menuju Jembatan Ampera.

Faktor pandangan estetis yang terdiri dari irama, proporsi, dan persepsi visual dari koridor Jalan Sudirman dan koridor Jalan Ryacudu memiliki perbedaan karakteristik yang menunjang eksistensi Jembatan Ampera. Pada koridor Jalan Sudirman pada potongan terjauh segmen, eksistensi Jembatan Ampera tidak terlihat dikarenakan terdapat papan reklame yang cukup besar di jembatan penyeberangan, hal ini terus berulang di setiap rangkaian potongan sampel data. Sedangkan pada koridor Jalan Ryacudu pada potongan terjauh segmen, eksistensi Jembatan Ampera masih terlihat meskipun sangat jauh, namun dengan adanya pembangunan *fly-over* di koridor ini tidak tertutup kemungkinan eksistensi Jembatan Ampera dapat terganggu oleh keberadaannya.

Karakter visual yang terdapat tiap koridor akan membentuk Jembatan Ampera sebagai Landmark sekaligus sebagai sebuah notes utama dan dapat memberikan pedoman kepada masyarakat untuk menentukan arah dan posisi.

Yang terakhir, karena Jembatan Ampera memiliki dimensi yang tinggi maka karakter visual yang khas dari tiap koridor dapat saling mendukung satu sama lain sebagai satu kesatuan kawasan inti Kota Palembang dengan kualitas keestetikaan yang baik.

5.2. REKOMENDASI

Dari kesimpulan penelitian di atas dalam melakukan penataan tiap koridor dalam mendukung Jembatan Ampera sebagai Landmark perlu dipertimbangkan beberapa aspek sebagai berikut;

- Penataan koridor pendukung Jembatan Ampera sebagai Landmark, perlu diarahkan pada suatu tingkatan karakter visual baik dari deretan bangunan maupun penataan elemen-elemen pendukung lainnya, seperti penataan vegetasi, penataan *street furniture*, penataan reklame (*signage*). Adanya proses dimana semakin mendekati Jembatan Ampera semakin terlihat karakter visualnya.
- Penataan fasilitas publik pada setiap koridor yang disesuaikan dengan perkembangan zaman. Sistem pengelompokan dibutuhkan dan dapat diciptakan suatu kekhasan dari setiap koridor, konsep keberlanjutan dapat ditambahkan dalam penataan fasilitas tersebut.
- Koridor pendukung Jembatan Ampera diharapkan dapat menampung semua aktivitas yang berlangsung di dalamnya. Apabila melebihi daya tampung maka akan mengurangi tingkat fungsional jalan dan kualitas koridor.
- Pembatasan jumlah aktivitas pada setiap koridor sehingga diharapkan kelompok-kelompok aktivitas tidak mengganggu karakter visual lingkungan maupun koridor.