

THE POTENTIAL OF CIMAH I TRAIN STATION AS A LANDMARK OF CIMAH I CITY

¹Nadindra Ramaniya Amanta, ²Dr. Ir. Anindhita N. Sunartio, MT.

¹Student in the Undergraduate's (S-1) Study Program in Architecture at Parahyangan Catholic University

²Senior lecturer in the Undergraduate's (S-1) Study Program in Architecture at Parahyangan Catholic University

Abstract - Cimahi is known as a Military City with various historical legacies, especially from the era of Dutch colonialism. One of the Dutch colonial era legacies in Cimahi is the Cimahi Train Station (SKAC). SKAC has the potential to become a landmark of Cimahi based on its supportive historical context, unique function, and role for the city. Cimahi itself does not yet have a city identity or landmark that can represent its history and Military City image. With the potential of SKAC as a landmark for Cimahi, it is necessary to identify and explore the requirements of the city landmark's elements based on the criteria, characteristics, and types of landmark found in SKAC. Cimahi needs a city landmark because it requires an identity that represents its image as a Military City and a reference point or a landmark for human direction and location. This research used a qualitative descriptive approach with a historical research methodology to identify the criteria, characteristics, and types of landmark. The research was conducted at SKAC, located at Jl. Stasiun No. 1, Baros Village, Cimahi Tengah District, Cimahi, West Java. This study identified landmark criteria according to Kevin Lynch's theory and landmark characteristics according to Donald Appleyard's theory at SKAC. The criteria and characteristics of landmarks were identified based on parameters and indicators from the researcher's observation, field observation, and literature review. Then, identifying the type of landmark according to Havva Alkan Balla's theory based on the researcher's perception and collective memory and the people of Cimahi. The results of this study indicate that SKAC has the potential to become a landmark of Cimahi. Additionally, SKAC falls into the landmark types of city memory-historical, daily life/city usage, and personal memory, supported by research in the form of interviews with Cimahi residents. These findings show that SKAC has an important role in the development of Cimahi and is worthy of becoming an icon or landmark of Cimahi.

Keywords: Urban Landmark, Dutch Indich Colonial Building, Heritage Building, Railway Station Cimahi

POTENSI STASIUN KERETA API CIMAH I SEBAGAI LANDMARK KOTA CIMAH I

¹Nadindra Ramaniya Amanta, ²Dr. Ir. Anindhita N. Sunartio, MT.

¹Mahasiswa S1 Program Studi Arsitektur Universitas Katolik Parahyangan

²Dosen Pembimbing S1 Program Studi Arsitektur Universitas Katolik Parahyangan

Abstrak - Kota Cimahi dikenal sebagai Kota Militer dengan berbagai peninggalan sejarah, khususnya dari masa penjajahan Kolonial Hindia-Belanda. Salah satu peninggalan zaman Hindia-Belanda di Kota Cimahi adalah Stasiun Kereta Api Cimahi (SKAC). SKAC memiliki potensi sebagai *landmark* Kota Cimahi berdasarkan konteks sejarah yang mendukung, keistimewaan fungsi, dan peran untuk Kota Cimahi. Kota Cimahi sendiri belum memiliki identitas kota atau *landmark* yang dapat mewakili sejarah dan citra Kota Militer. Dengan potensi SKAC yang mendukung sebagai *landmark* Kota Cimahi, perlu untuk mengidentifikasi dan mendalami syarat elemen pembentuk citra kota *landmark* berdasarkan kriteria, karakteristik, dan tipe *landmark* pada SKAC. Kota Cimahi memerlukan *landmark* kota, karena Kota Cimahi memerlukan identitas yang mewakili sebagai citra Kota Militer dan acuan titik referensi atau patokan penentu

¹Corresponding Author: 6111801205@student.unpar.ac.id

arah dan tempat manusia berpijak. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dengan metodologi *historical research* terhadap kriteria, karakteristik, dan tipe *landmark*. Penelitian dilakukan di SKAC yang terletak pada Jl. Stasiun No. 1, Kelurahan Baros, Kecamatan Cimahi Tengah, Cimahi, Jawa Barat. Penelitian ini mengidentifikasi kriteria *landmark* menurut teori Kevin Lynch dan karakteristik *landmark* menurut teori Donald Appleyard pada SKAC. Kriteria dan karakteristik *landmark* diidentifikasi berdasarkan parameter dan indikator atas hasil pengamatan peneliti, observasi lapangan, dan studi pustaka. Kemudian, mengidentifikasi tipe *landmark* menurut teori Havva Alkan Balla berdasarkan persepsi dan *collective memory* peneliti serta warga Kota Cimahi. Hasil dari penelitian ini dapat dinyatakan bahwa SKAC memiliki potensi layak menjadi *landmark* Kota Cimahi. Serta, SKAC termasuk pada tipe *landmark* sebagai *city memory-historical, daily life / city usage, dan personal memory* yang didukung oleh penelitian dalam bentuk wawancara warga Kota Cimahi. Temuan tersebut menunjukkan bahwa SKAC memiliki peran yang penting dalam perkembangan Kota Cimahi, sehingga pantas menjadi ikon atau *landmark* Kota Cimahi.

Kata Kunci: Tetenger Kota, Bangunan Kolonial Hindia-Belanda, Bangunan Heritage, Stasiun Kereta Api Cimahi

1. PENDAHULUAN

Transportasi kereta api dari dulu hingga sekarang memiliki fungsi yang signifikan dan memiliki sifat sebagai pelayanan bagi kehidupan penduduk kota dalam perkembangan suatu kota. Dengan fungsi dan letak KA yang signifikan dan strategis dalam perkembangan kota, maka tidak dipungkiri bahwa stasiun kereta api memiliki potensi sebagai wajah atau identitas suatu kota. Perkembangan teknologi transportasi kereta api di Kota Cimahi saat Kolonial Hindia-Belanda menjadi salah satu elemen paling penting dan berkembang. Sehingga, banyak peninggalan bangunan bersejarah Kolonial Hindia-Belanda berkaitan dengan infrastruktur kemiliteran, salah satunya adalah Stasiun Kereta Api Cimahi (SKAC) yang dibangun sekitar tahun 1884. Motivasi dibangunnya SKAC yang berada di jalur Priangan adalah memanfaatkan kemajuan teknologi transportasi KA pada masa Kolonial Hindia-Belanda untuk keperluan mobilisasi pengangkutan hasil bumi dan kemiliteran tercepat satu-satunya di Kota Cimahi dibanding menggunakan pedati melalui Jalan Raya Pos. SKAC memiliki letak yang strategis yaitu berdekatan dengan simpang tiga jalur kereta api yang menghubungkan kota-kota besar seperti Batavia, Bogor, dan Bandung, serta berdekatan dengan jalan raya. Pada RTRW Kota Cimahi tahun 2012-2032 pasal 15 dijelaskan bahwa terdapat rencana penetapan dan pengembangan sistem hirarki pusat kota, salah satunya di PPK Baros sebagai pusat jasa dan perdagangan skala regional dan pusat perkembangan industri kreatif. Sehingga, dicanangkan juga bahwa SKAC berdasarkan RTRW Kota Cimahi tahun 2003 pasal 41 dan RTRW Kota Cimahi tahun 2012-2032 dilakukan pengembangan terintegrasi dengan kegiatan jasa dan perdagangan, pengembangan jalur kereta api cepat lintas Jakarta-Bandung, serta peningkatan dan pemeliharaan SKAC.

Kota Cimahi belum memiliki *landmark* kota yang tepat untuk mewakili sejarah dan citra Kota Militer. Kota Cimahi memerlukan *landmark* kota, karena Kota Cimahi memerlukan identitas yang mewakili sebagai citra Kota Militer dan acuan titik referensi atau patokan penentu arah dan tempat manusia berpijak. Perancangan pengembangan SKAC sebagai elemen kota dengan fungsi vital, pusat berkembangnya transportasi darat, dan perdagangan-jasa di Kota Cimahi tersebut, menimbulkan potensi SKAC dapat dianggap sebagai salah satu elemen pembentuk kota yang penting dan signifikan. SKAC akhirnya terdorong memiliki potensi sebagai *landmark* karena sejarah, signifikan fungsi dan lokasi, serta menjadi pusat perkembangan transportasi dan terintegrasi dengan perkembangan perdagangan-jasa Kota Cimahi.

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dengan metodologi *historical research* terhadap kriteria *landmark* oleh Lynch (1960), karakteristik *landmark*

oleh Appleyard (1969), dan tipe *landmark* oleh Balla (2016). Penelitian dilakukan di SKAC yang terletak pada Jl. Stasiun No. 1, Kelurahan Baros, Kecamatan Cimahi Tengah, Cimahi, Jawa Barat dan dilakukan dengan cara studi pustaka, observasi langsung, studi sejarah, dan wawancara warga Kota Cimahi. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi kriteria, karakteristik, dan tipe *landmark* SKAC sebagai potensi *landmark* Kota Cimahi. Manfaat dari penelitian ini diharapkan dapat mengidentifikasi bangunan yang memiliki potensi sebagai *landmark*, menjadi acuan dalam penelitian akademis selanjutnya, serta menjadi acuan dalam mengembangkan elemen *landmark* secara maksimal. Hasil dari penelitian ini dinyatakan bahwa SKAC memiliki potensi untuk layak menjadi *landmark* Kota Cimahi. Terdapat juga penelitian sebelumnya tentang citra Kota Militer Cimahi berdasarkan persepsi warga Kota Cimahi, menyatakan bahwa terdapat beberapa potensi *landmark* berdasarkan persepsi warga Kota Cimahi dan merupakan elemen penting dalam meningkatkan identitas serta citra Kota Militer Cimahi untuk mengubah persepsi warga Kota Cimahi yang negatif, kaku, dan konservatif dengan bantuan pemerintah.

2. KAJIAN TEORI

Dalam rangka menunjang penelitian ini agar senantiasa dalam kaidah-kaidah akademis, maka peneliti menggunakan teori kriteria *landmark* oleh Lynch (1960), karakteristik *landmark* oleh Appleyard (1969), dan tipe *landmark* oleh Balla (2016).

2.1. TEORI 1: KRITERIA LANDMARK – KEVIN LYNCH (1960)

Menurut Kevin Lynch (1960) berdasarkan kajian “*The Image of The City*”, menyatakan bahwa keberhasilan kota menciptakan citra yang baik bergantung pada cara warga kota mempersepsikan, mengingat, dan menggunakan kota melalui *collective memory* yang dapat digambarkan dalam peta kota. Serta, elemen *landmark* memiliki beberapa kriteria kunci, yaitu keistimewaan, kekontrasan, kontekstual, tempat strategis, kontinuitas, dan detail khusus yang diambil berdasarkan potongan paragraf Lynch (1960) dari kajian “*The Image of The City*”.

- *Singularity* (Keistimewaan)

Landmark merupakan sebuah keistimewaan, kekhususan, atau ciri khas suatu wilayah yang memiliki beberapa aspek unik, mengesankan, dan tak terlupakan. Dengan keistimewaan ini, sebuah *landmark* menjadi elemen yang sangat mudah diidentifikasi dan mudah dikenal, serta menjadi sesuatu yang penting. Keistimewaan juga dapat dijelaskan dengan contoh sederhana seperti menara di sekitar pemukiman, bunga di tengah bebatuan, dominasi ukuran dari bangunan sekitarnya, dan merupakan fungsi satu-satunya di kota tersebut. Keistimewaan bentuk elemen *landmark* ditujukan agar mencapai dominasi terhadap lingkungan sekitarnya. Indikator menurut potongan paragraf Lynch (1960), yaitu dominasi bentuk dan fungsi utama bangunan.

- *Contrast* (Kekontrasan)

Landmark harus memiliki bentuk yang jelas. Objek bisa menjadi bentuk yang baik jika memiliki bentuk dasar yang jelas, seperti kolom dan silinder, yang dalam beberapa kasus memiliki detail tekstur yang kaya, dan pasti menarik untuk dilihat (Kevin Lynch, 1960). Bentuk yang jelas tentu dibantu oleh kekontrasan, dimana sebuah *landmark* harus kontras dengan latar belakangnya. Kekontrasan bentuk ditujukan untuk mencapai keunikan dan lain dari yang ada di sekitarnya, sehingga tampak lebih menonjol. Indikator menurut potongan paragraf Lynch (1960), yaitu kesesuaian bentuk

bangunan dan gaya arsitektur.

- *Context* (Kontekstual)

Kontrol dan konteks pada elemen *landmark* memungkinkan untuk diperlukan dalam pembatasan tanda pada permukaan tertentu atau batas ketinggian yang berlaku untuk semua terkecuali satu bangunan. Konteks dalam elemen *landmark* dapat berupa sebuah siluet menara di atas atap rendah, bunga-bunga di dinding batu, permukaan terang di jalan yang menjemukan, atau sebuah gereja di antara toko-toko (Kevin Lynch, 1960). Indikator menurut potongan paragraf Lynch (1960), yaitu keunggulan historis dan peraturan daerah, kota, maupun setempat.

- *Strategic Location* (Tempat Strategis)

Dominasi lokasi suatu *landmark* menjadi ciri selanjutnya dimana sebuah *landmark* harus memiliki *figure background* yang jelas. *Landmark* sebagai figur dan latar lokasi sebagai latar belakang. Misalnya, gedung opera di tengah lautan luas, gedung pemerintahan di tengah rerumputan yang luas, istana di tengah hutan yang luas, atau pohon di tengah padang rumput yang luas, semuanya bisa dianggap sebagai sorot (Kevin Lynch, 1960). Indikator menurut potongan paragraf Lynch (1960), yaitu tata letak bangunan.

- *Continuity* (Kontinuitas)

Kriteria elemen *landmark* yang baik dapat menggarap atensi (*sustained attention*) pengamat atau seseorang dari lingkungan sekitarnya. Selain itu, elemen *landmark* tersebut ada baiknya pula tetap melanjutkan urutan dari bentuk bangunan di sekitarnya (*continuous sequence*) (Kevin Lynch, 1960). Indikator menurut potongan paragraf Lynch (1960), yaitu kesinambungan dan keberlanjutan rangkaian pada koridor jalan.

- *Special Details* (Detail Khusus)

Elemen *landmark* harus memiliki detail unik atau detail khusus yang dapat membedakannya dari bangunan lain. Selain itu, detail tersebut juga harus mudah dikenali dari lingkungannya yang mungkin sama atau sifatnya berkerumun, sehingga bangunan tersebut memiliki kesan eksklusif dari yang lainnya. Jika suatu elemen *landmark* memiliki kekayaan detail atau tekstur, pasti akan mengundang mata bagi yang melihatnya (Kevin Lynch, 1960). Indikator menurut potongan paragraf Lynch (1960), yaitu detail khusus / ornamen.

2.2. TEORI 2: KARAKTERISTIK *LANDMARK* – DONALD APPLEYARD (1969)

Menurut Kevin Lynch, kriteria umum suatu citra kota menjadi jelas apabila terdapat faktor *imageability* sebagai suatu kualitas yang mutlak dan umum. Tetapi, faktor *imageability* juga masih belum cukup untuk menjelaskan dan menjabarkan secara detail kriteria sebuah *landmark* suatu kota. Kriteria *landmark* dapat ditemukan dari hasil penelitian lanjutan teori Kevin Lynch oleh Donald Appleyard (1969) berdasarkan kajian "*Why Building are Known*", menyatakan bahwa *landmark* memiliki peranan penting dalam membentuk identitas dan citra suatu kota berdasarkan beberapa kriteria *landmark* yang harus dipenuhi.

- *Form Attributes* (Atribut Bentuk)

Parameter dari segi atribut bentuk ini sangat diutamakan untuk mempermudah dalam mengetahui komponen-komponen *landmark* dengan menjelaskan *imageability* yang menjadi tolak ukur keistimewaan suatu bangunan *landmark*. Parameter ini juga mempermudah dalam membandingkan bangunan satu dengan bangunan lainnya.

FORM INTENSITY SCALES (verbal rules)			
	Low	Medium	High
Movement	No movement.	Potential movement, parked cars, few people.	Many people, moving cars, flags waving, water falling.
Contour	Slurred boundaries hidden by vegetation attached to other houses.	Semidetached corner buildings.	Isolated buildings with sharp contours.
Size	Single-storey buildings: houses.	Two-storey buildings: movie houses.	Over two-storey buildings: industrial sheds, steel mill, General Electric.
Shape	Simple.	Two or three block buildings.	Complex building divided into several parts.
Surface	Plain white.	Colored.	Brightly contrasted colors and textures.
Quality	Bahareque (wattle), mud floors outside, no fences.	Modest materials, walls, garden.	Landscaped, fenced, expensive materials, clean conditions.
Signs	No signs.	Small signs.	Large signs readable from a distance.

Gambar 1. Tabel Karakteristik Atribut Bentuk Serta Indikator
 Sumber: Kajian "Why Buildings are Known" oleh Donald Appleyard (1969)

- *Movement* (Pergerakan)

Intensitas pergerakan pada suatu bangunan *landmark* dapat menunjukkan relevansi dan menariknya bangunan *landmark*. Salah satu pengertian *landmark* merupakan suatu tempat dimana pusat suatu aktivitas terjadi. *Level* perbedaan sebuah pergerakan sangat bergantung pada waktu dan periode. Sehingga, tidak setiap saat intensitas suatu bangunan selalu konstan atau bahkan memiliki sifat fluktuatif.

- *Contour* (Garis Bentuk)

Ketajaman sebuah batas dapat menjadikan suatu bangunan lebih menonjol daripada bangunan di sekitarnya. Suatu bangunan dapat terkesan terisolasi dari lingkungannya, sehingga menyebabkan garis bentuk akan semakin kuat, terlihat, dan lebih jelas memiliki keistimewaan tersendiri.

- *Size* (Ukuran)

Ukuran akan menunjukkan suatu skala suatu bangunan daripada bangunan di sekitarnya. Hal ini juga dapat menunjukkan keistimewaan apabila memiliki skala tertentu yang berbeda dari lingkungannya.

- *Shape* (Bentuk)

Bentuk suatu bangunan dapat berbentuk sederhana maupun kompleks dibandingkan lingkungannya. Tetapi, suatu bangunan yang memiliki keistimewaan apabila memiliki kekontrasan dengan bangunan sekelilingnya. Selain itu, apakah bentuk dari bangunan itu sendiri memiliki makna tertentu yang melekat pada fisik bangunan maupun latar tempatnya.

- *Surface* (Permukaan)

Penjelasan dari permukaan suatu bangunan hampir sama dengan komponen bentuk bangunan. Suatu bangunan dianggap istimewa apabila

memiliki suatu ketertarikan yang berbeda dari yang lain, sehingga dianggap lebih menonjol. Walaupun begitu, komponen ini juga masih berhubungan dengan kekontrasan lingkungannya.

- *Quality* (Mutu)

Mutu suatu bangunan dapat dilihat dari material yang digunakan, penataan lansekap yang baik, kondisi kebersihan dan keadaan bangunan secara umum. Keistimewaan kualitas suatu bangunan juga ditentukan dengan status sosial lingkungannya.

- *Signs* (Tanda)

Suatu bangunan pasti memiliki keistimewaan atau karakteristik yang menandakan suatu bangunan dengan kepentingan tertentu. Tanda-tanda yang digambarkan pada suatu bangunan juga harus mudah dikenali dan memiliki bahasa yang universal antara bangunan yang satu dengan bangunan yang lain dalam fungsinya yang sama.

● *Visibility Attributes* (Atribut Visibilitas)

Komponen visibilitas atau pentingnya sudut pandang dalam menentukan suatu bangunan sebagai *landmark* merupakan komponen yang penting. Komponen visibilitas dapat digunakan untuk menentukan lokasi bangunan pada kawasan dari sudut pandang tertentu.

VISIBILITY SCALES			
	Low	Medium	High
Viewpoint Intensity	Visible from tertiary roads.	Visible from main roads outside urban area, secondary roads in city.	Visible from main east-west road, Puerto Ordaz to San Felix, main pedestrian centers.
Viewpoint Significance	Visible at points of no transition or at decision points on tertiary roads.	Visible at secondary decision points, bends, etc., on major roads, or major decision points on secondary roads.	Visible at major decision points, intersections, bus stops, ferry landings on major roads.
Immediacy	Distant objects, poorly seen on main roads, or near objects off axis on secondary and tertiary roads.	Near objects off axis, distant objects on axis on major roads, or axial objects on secondary roads.	Near objects on axis, cutting across line of vision on major roads.

Gambar 2. Tabel Karakteristik Atribut Visibilitas Serta Indikator
 Sumber: Kajian “*Why Buildings are Known*” oleh Donald Appleyard (1969)

- *Viewpoint Intensity* (Intensitas Sudut Pandang)

Intensitas sudut pandang memiliki tolak ukur dan dilihat berdasarkan jumlah orang atau intensitas kerumunan pada suatu bangunan maupun di sekitar lingkungan bangunan. Intensitas tersebut kemudian dibandingkan dengan lingkungan disekitarnya apakah bertolak belakang atau intensitasnya terbilang sama.

- *Viewpoint Significance* (Signifikansi Sudut Pandang)

Kepentingan sudut pandang digunakan untuk menentukan arah dan titik lokasi objek bangunan berdekatan dengan titik penentu arah tertentu. Hal ini cukup penting untuk pengamat dalam mengidentifikasi kekuatan dan keistimewaan lokasi atau arah suatu bangunan.

- *Immediacy* (Kesegeraan)

Kesegeraan dapat diartikan sebagai apakah suatu bangunan mudah dan segera dapat dilihat oleh pengamat saat melewati jalan utama, persimpangan,

tikungan, maupun saat berada pada pusat sudut pandang suatu kawasan. Suatu objek dapat memiliki keistimewaan atau kekuatan lebih apabila berada di garis sudut pandang tertentu yang mempermudah pengamat untuk mengidentifikasinya.

- *Significance Attributes* (Atribut Signifikan)

Kepentingan suatu bangunan dapat dilihat dari perannya sebagai *community significance* secara fungsi, yaitu sebagai berikut.

SIGNIFICANCE SCALES			
	Low	Medium	High
Use Intensity	E.g., bars, abastos, primary schools.	E.g., small supermarkets, small hotels, clinics.	E.g., commercial zones, warehouses, churches, schools, hospitals, bus terminals, etc., banks, steel mill.
Use Singularity	Local singularity, e.g., bar, repair shop.	Community singularity, e.g., primary school, dock, bus terminal.	City singularity, e.g., police station, hospital, C.V.G. office building, cemetery, radio stations.
SYMBOLISM cultural, economic, aesthetic or historical, (<i>in addition to use intensity or singularity</i>).	High use and high or low symbolism, e.g., schools, churches, office buildings.	Medium use and high symbolism, e.g., factories, police stations.	Low use and high symbolism, or high use and very high symbolism, e.g., hydroelectric dam, radio station, statues, steel mill.

Gambar 3. Tabel Karakteristik Atribut Visibilitas Serta Indikator

Sumber: Kajian “*Why Buildings are Known*” oleh Donald Appleyard (1969)

- *Use Intensity* (Intensitas Penggunaan)

Apabila suatu bangunan sering digunakan atau memiliki intensitas penggunaan yang tinggi, maka bangunan tersebut dapat lebih mudah dikenali. Intensitas penggunaan berhubungan erat dengan fungsi bangunan dan aktivitasnya yang dilakukan di dalamnya. Tetapi, intensitas penggunaan juga sangat bergantung pada waktu dan periode penggunaan bangunan tertentu.

- *Use Singularity* (Keistimewaan Penggunaan)

Suatu bangunan harus memiliki keistimewaan penggunaan tertentu. Setiap bangunan pasti memiliki suatu fungsi yang spesifik dan hanya ada pada bangunan tersebut dan mudah untuk dikenali atau diidentifikasi oleh pengamat. Selain itu, fungsi tersebut juga memiliki fungsi yang penting bagi seluruh penduduk kota maupun bagi beberapa komunitas kota.

- *Symbolism* (Simbolisme)

Simbolisme adalah alat pengukuran penting untuk bangunan berintensitas rendah. Simbolisme dapat berupa ekonomi, politik, dan sejarah, seperti bendungan, markas partai, dan monumen.

2.3. TEORI 3: TIPE *LANDMARK* – HAVVA ALKAN BALLA (2016)

Menurut Havva Alkan Balla (2016) berdasarkan kajian “*Landmark in Urban Space as Signs*”, menyatakan bahwa *landmark* merupakan simbol budaya yang penting dalam mencerminkan identitas dan citra suatu kota berdasarkan tipe *landmark* yang berbeda guna untuk memberikan manfaat yang optimal bagi pengembangan kota dan kehidupan sosial masyarakatnya. Tipe *landmark* tersebut dapat didukung berdasarkan observasi dan analisis pengamat, serta wawancara warga kota terkait. Wawancara dilakukan untuk memvalidasi keberadaan dan peran bangunan *landmark* terhadap kota terkait.

- *Landmark as a City Memory-Historical*

Menurut KBBI, memori / ingatan merupakan apa yang diingat (teringat) atau apa yang terbayang dalam pikiran. Sedangkan, definisi memori berdasarkan *oxford*

dictionary adalah kemampuan dalam mengingat suatu hal. Definisi *historical* berdasarkan *oxford dictionary* adalah sesuatu yang masih memiliki hubungan dengan sejarah, orang, ataupun peristiwa di masa lampau. Berdasarkan definisi-definisi dari memori (ingatan) dan *historical* (sejarah), dapat disimpulkan bahwa ingatan dan sejarah manusia memiliki hubungan erat antara satu sama lain jika dilihat dari sisi arsitektur. Definisi dari suatu tempat atau bangunan bukan merupakan pemberian, melainkan hasil konstruksi atau ide manusia. Sehingga, terbuka untuk monumentalisasi atau interpretasi menurut individu masing-masing atau kolektif.

- *Landmark as a City Landscape / Square*

Landscape atau lanskap berdasarkan KBBI dapat diartikan sebagai tata ruang di luar gedung. Pada dasarnya, lanskap merupakan sebuah *softscape*. *Softscape* merupakan area yang sebagian besar ditunjukkan dengan area yang lebih "lembut" seperti vegetasi, tanah, bunga, semak, pepohonan, dan lainnya yang termasuk benda hidup. Berdasarkan KBBI, alun-alun merupakan tanah lapang yang luas di muka keraton atau di muka tempat kediaman resmi bupati, dan sebagainya. Berbeda dari lanskap, *square* pada dasarnya merupakan *hardscape*. *Hardscape* merupakan bagian yang solid atau "keras", seperti beton, batu bata, dan bebatuan.

- *Landmark as a High Rise / Skyscraper*

High rise / Skyscraper atau gedung tinggi / gedung pencakar langit menurut KBBI dapat diartikan sebagai bangunan tinggi dan bertingkat atau gedung yang menjulang tinggi. Gedung tinggi minimal memiliki ketinggian sekitar empat sampai delapan lantai menurut Perda No. 5 tahun 2009 pasal 12 ayat 7 atau memiliki tiga sampai enam lebih lantai berdasarkan Mulyono (2000). Walaupun definisi dari *high rise* merupakan bangunan tinggi, tetapi hanya bangunan yang memiliki ketinggian minimal 23 meter hingga 150 meter atau sedikitnya memiliki enam tingkat lantai.

- *Landmark as a Daily Life / City Usage*

Keseharian manusia dapat berupa serangkaian kegiatan yang menghubungkan dan menggabungkan sistem kehidupan manusia. Sehari-hari, manusia dikelilingi oleh arsitektur dalam setiap aspek kehidupannya. Arsitektur mencakup beragam pengalaman yang diberikan untuk membimbing atau membantu menjalani hidup sehingga tidak disadari manusia bergantung dengan arsitektur. Arsitektur menciptakan ruang yang membangkitkan emosi dan memori atau kenangan bagi manusia. Arsitektur juga bertindak sebagai katalisator untuk membangun komunitas, meningkatkan gaya hidup, menanamkan budaya, dan menciptakan ruang yang meningkatkan perkembangan kota. Selain manusia sudah menyatu dengan arsitektur, arsitektur di kota juga menjadi bagian signifikan yang digunakan untuk menunjang kebutuhan warga kota.

- *Landmark as a Personal Memory / Personal Perception*

Menurut Shafiq (2017) dari jurnalnya yang berjudul "*Impact of Architecture on Forming Our Personal Memories*", dikatakan bahwa memori merupakan kumpulan sistem untuk menyimpan dan memanggil kembali (*recall*) informasi (pengalaman pribadi, emosi, fakta, prosedur, keterampilan, dan kebiasaan). Memori memiliki peran yang signifikan terhadap arsitektur. Selain itu, dapat juga mempengaruhi persepsi, bagaimana manusia mengingat dan kemampuan manusia dalam membuat keputusan. Memori atau ingatan pribadi lebih mengarah pada persepsi pribadi masing-masing

manusia. Manusia satu dan lainnya akan memiliki persepsi yang berbeda akan suatu pandangan, khususnya pandangan tentang objek arsitektur.

- *Landmark as a Circulation Pattern*

Menurut KBBI, pola dapat diartikan sebagai suatu sistem atau cara kerja. Kemudian, untuk sirkulasi dapat diartikan sebagai peredaran. Menurut Ching (1993), pola sirkulasi adalah bentuk rancangan atau alur-alur ruang pergerakan dari suatu ruang ke ruang lainnya dengan maksud menambah estetika agar dapat memaksimalkan sirkulasi ruang untuk dipergunakan.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan jenis metode penelitian *historical research* (penelitian sejarah). Metode penelitian sejarah merupakan penelitian dengan observasi sejarah sebenar mungkin terhadap bukti masa lampau yang masih ada. Tetapi dalam menceritakan bukti-bukti ini dalam penelitian sejarah, terdapat *culture turn* (pergantian budaya) dan *social turn* (pergantian sosial) yang mempengaruhi dan memperluas pandangan bukti masa lalu (Wang & Groat, 2013, p. 174-175). Penelitian sejarah memiliki ciri-ciri, seperti penelitian sejarah membawa sesuatu dari masa lalu, penelitian mengandung interpretasi atau pendapat ahli atau orang lain, penelitian menghasilkan sebuah naratif atau cerita, penelitian mengandung dan dipengaruhi *cultural turn* (pergantian budaya), serta penelitian mengandung dan dipengaruhi *spatial turn* (pergantian sosial) (Wang & Groat, 2013, p. 175-178). Penelitian sejarah dapat menceritakan sejarah dari masa lalu dengan beberapa teknik pembuktian seperti fotografi dan pandangan masa lalu.

Data primer diambil dengan cara mengobservasi langsung ke objek penelitian. Teknik ini membantu dalam mencari informasi mengenai objek secara langsung atau *real time* berdasarkan waktu tertentu. Kemudian, diambil juga dari sumber dokumen atau penelitian yang sudah ada dengan cara mencari dokumen-dokumen. Dokumen-dokumen tersebut dapat berupa jurnal, halaman berita, maupun arsip sejarah yang sudah ada. Data sekunder untuk penelitian ini diambil berdasarkan protokol metode fenomenologi dengan teknik pengambilan data wawancara narasumber warga Kota Cimahi, yaitu *purposive sampling*. Metode fenomenologi ini ditujukan untuk mencari kesamaan data terkait dengan nilai-nilai yang dirasakan oleh banyak orang. Sedangkan, teknik *purposive sampling* adalah teknik pengumpulan data dengan sengaja memilih individu yang terbaik untuk membantu peneliti memahami masalah penelitian dan pertanyaan penelitian (Creswell & Creswell, 2015. p. 262- 263).

4. ANALISIS

Berdasarkan temuan yang didapat dari penelitian metode *historical research* serta kaitannya dengan landasan teoritis yang telah diusung, berikut peneliti paparkan hasil penelitian dan temuannya.

4.1. KRITERIA LANDMARK

Kriteria *landmark* menjadi syarat atau dasar penilaian pada SKAC yang memiliki potensi sebagai *landmark* Kota Cimahi. Identifikasi kriteria *landmark* pada SKAC menurut teori Lynch (1960) berdasarkan kajian "*The Image of The City*" dapat dijabarkan sebagai berikut:

Tabel 1. Rangkuman Kriteria *Landmark*

Kriteria <i>Landmark</i> (Kevin Lynch (1960) - “The Image of The City”)		
Kriteria	Indikator	Kesimpulan
<i>Singularity</i> (Keistimewaan)	Dominasi bentuk	SKAC mendominasi bentuk bangunan dengan ukuran lebar total sekitar 65 m dan tinggi sekitar 8.2 m, serta lebar total kompleks SKAC adalah 165 m.
	Fungsi utama	SKAC memiliki fungsi sebagai stasiun kereta api atau wadah untuk naik-turunnya penumpang kereta api dan merupakan satu-satunya di Kota Cimahi.
<i>Contrast</i> (Kekontrasan)	Bentuk bangunan	SKAC sebagai fungsi stasiun kereta api memiliki bentuk dan atap yang masif memanjang berbentuk persegi panjang untuk menampung penumpang, serta jalur rel kereta api terlihat jelas melintang dan memotong perbatasan Jl. Sriwijaya dan Jl. Gatot Subroto - Jl. Baros.
	Gaya arsitektur	SKAC menganut langgam gaya arsitektur vernakular Belanda hasil dari penjajahan Hindia-Belanda yang sampai sekarang masih dirawat dan dilestarikan. Tetapi, SKAC memiliki detail khusus dan ornamen yang tidak ada pada bangunan lain di koridor Jl. Stasiun maupun di Kota Cimahi.
<i>Context</i> (Konteks)	Keunggulan historis	SKAC merupakan salah satu artefak peninggalan penjajahan Hindia-Belanda yang dari dulu sampai sekarang menjadi jantung Kota Cimahi. Serta, SKAC merupakan bangunan vital pada masa itu untuk mobilisasi ekonomi dan kemiliteran Belanda.
	Peraturan	SKAC diatur oleh UU RI No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Hal ini mencakup kepemilikan tanah KAI yang sekarang dipakai oleh pemukiman padat dan ilegal pada sisi barat SKAC. Sehingga, kabar penggusuran pada kalangan warga perumahan padat tersebut terus tersebar.
<i>Strategic Location</i> (Tempat Strategis)	Keberadaan lokasi	SKAC terletak pada lokasi yang strategis, yaitu terletak di tengah-tengah Kota Cimahi, dekat dengan pusat kota dan kawasan perdagangan-jasa, serta berada pada radius 1 km dengan fasilitas- fasilitas kemiliteran dari SKAC.
<i>Continuity</i> (Kontinuitas)	Kesinambungan	Terlihat adanya kesinambungan pada kompleks SKAC maupun Jl. Stasiun dengan terdapat elemen tradisional dan elemen modern. Elemen tradisional terlihat pada bangunan utama SKAC, rumah dinas, Klinik Siliwangi, dan <i>The Historich</i> yang termasuk pada rancangan pusat

		militer Belanda. Sedangkan elemen modern terlihat pada area loket dan <i>Hall KA Feeder KCJB SKAC</i> , dan ruko-ruko. Sehingga, kesinambungan masih dapat terlihat di
	Keberlanjutan rangkaian	Keberlanjutan rangkaian yang diciptakan koridor Jl. Stasiun terlihat pada petak-petak perumahan dinas KAI, Dustira, maupun militer yang cenderung luas dengan gaya arsitektur akibat peninggalan perancangan pemerintah Hindia-Belanda.
<i>Special Details</i> (Detail Khusus)	Detail khusus / ornamen	Detail khusus atau ornamen pada SKAC bergantung pada gaya arsitektur vernakular Belanda yang masih ada dan terawat sampai sekarang. Detail khusus tersebut adalah berupa irama pintu masuk-keluar yang kembar, jendela setengah lingkaran dengan motif sulur di kedua pintu masuk-keluar, kuda-kuda kanopi yang bermotif sulur dan dinamis, serta penutup lantai tegel yang material nya masih asli sejak zaman penjajahan Hindia-Belanda.

4.2. KARAKTERISTIK *LANDMARK*

Karakteristik *landmark* merupakan penjelasan lebih lanjut dari syarat awal atau kriteria *landmark* oleh teori Lynch (1960) yang menunjukkan alasan dan ciri khas menarik dari elemen *landmark* yang sudah diketahui sebelumnya. Identifikasi karakteristik *landmark* pada SKAC menurut teori Appleyard (1969) berdasarkan kajian "*Why Buildings are Known*" dapat dijabarkan sebagai berikut:

Tabel 2. Rangkuman Karakteristik *Landmark*

Karakteristik <i>Landmark</i> (Donald Appleyard (1969) - " <i>Why Buildings Are Known</i> ")		
Karakteristik	Parameter	Kesimpulan
<i>Form Attributes</i> (Atribut Bentuk)	<i>Movement</i> (Pergerakan)	<u><i>High - many people, moving cars, flags waving, water falling</i></u> SKAC memiliki tingkat intensitas penggunaan yang tinggi, maka harus mementingkan keamanan dan kenyamanan pengunjung dengan memfasilitasinya. Terdapat <i>setback</i> atau taman yang luas dan asri dipenuhi pepohonan rimbun, terdapat tiang bendera, dan air mancur.
	<i>Contour</i> (Garis Bentuk)	<u><i>Low - slurred boundaries hidden by vegetation attached to other houses</i></u> Karena SKAC memiliki <i>setback</i> atau taman dengan pepohonan rimbun untuk kepentingan kenyamanan pengunjung, akibatnya bangunan utama stasiun

		tertutupi oleh pepohonan tersebut. Sehingga, garis bentuk yang ada tidak terlihat jelas.
	<i>Size</i> (Ukuran)	<u>High - over two story buildings: industrial sheds, steel mill, general electric</u> SKAC memiliki tinggi bangunan sekitar 8.2 m dan bentuk masif dan memanjang yang mendominasi bangunan-bangunan lain di koridor Jl. Stasiun.
	<i>Shape</i> (Bentuk)	<u>High - complex building divided into several parts</u> Bangunan utama SKAC terdiri dari beberapa area seperti area teras, area utama, dan area peron yang digabungkan dengan penutup atap saling tumpang, sehingga bangunan terkesan masif dan berbentuk persegi panjang. Selain itu, di dalam kompleks SKAC terdapat beberapa bangunan terpisah seperti loket, <i>Hall KA Feeder KCJB</i> , rumah dinas KAI, gudang, dan minimarket.
	<i>Surface</i> (Permukaan)	<u>Medium - colored</u> Warna cat yang digunakan SKAC sempat berganti dari tahun ke tahun, tetapi sekarang ini kompleks SKAC menggunakan warna putih dan abu monokrom. Warna tersebut terasa lebih redup ketimbang bangunan di sekitarnya yang menggunakan warna hijau, oranye, merah muda, biru, maupun krem. Sehingga, SKAC dianggap tidak memiliki warna yang begitu mencolok dibandingkan bangunan sekitarnya pada koridor Jl. Stasiun.
	<i>Quality</i> (Mutu)	<u>High - landscaped, fenced, expensive / high value material, clean condition</u> SKAC memiliki lansekap dilengkapi pepohonan rindang, dilindungi dengan pagar, masih menggunakan material zaman dulu seperti marmer, tegel, dan kayu jati yang masih dirawat dan dijaga keasliannya, serta memiliki kondisi bangunan yang bersih dan terawat.
	<i>Signs</i> (Tanda)	<u>High - large signs readable from a distance</u> Papan arah menuju SKAC dan papan nama tersedia sebagai penanda letak SKAC. Papan arah dapat terlihat di jalan-jalan utama menuju stasiun, seperti Jl. Gedung Empat, Jl. Gatot Subroto, dan Jl. Sriwijaya. Serta, papan nama terletak pada pagar kompleks SKAC dan kanopi bangunan utama SKAC yang terlihat jelas pada jarak 20 - 80 m dari SKAC.

<p><i>Visibility Attributes</i> (Atribut Visibilitas)</p>	<p><i>Viewpoint Intensity</i> (Intensitas Sudut Pandang)</p>	<p><u>High - visible from main road / main pedestrian centers</u></p> <p>SKAC terletak pada Jl. Stasiun yang memiliki hirarki sebagai Jalan Arteri Sekunder. Sehingga, Jl. Stasiun dapat dianggap sebagai salah satu jalan penting kedua di Kota Cimahi. SKAC juga dapat terlihat secara jelas dari Jl. Stasiun pada jarak 20 - 80 m dari SKAC.</p>
	<p><i>Viewpoint Significance</i> (Signifikansi Sudut Pandang)</p>	<p><u>High - visible at major decision points, intersections, bus stops, ferry landing, on major roads</u></p> <p>SKAC dapat terlihat dengan baik juga dari perbatasan Jl. Sriwijaya sebagai Jalan Arteri Sekunder dan perbatasan Jl. Gatot Subroto - Jl. Baros sebagai Jalan Kolektor Primer. Serta, jalur rel kereta api mendukung lokasi keberadaan SKAC.</p>
	<p><i>Immediacy</i> (Kesegeraan)</p>	<p><u>High - near objects on axis, cutting across lines of visible on major roads</u></p> <p>SKAC terletak tepat pada <i>axis</i> pusat pendidikan militer angkatan darat dan tidak jauh tidak jauh dari radius 1 km fasilitas kemiliteran lainnya, serta terlihat dari jalan-jalan utama seperti Jl. Stasiun. Hal tersebut didukung berdasarkan sejarah perancangan pusat militer zaman Hindia-Belanda di Kota Cimahi dan observasi langsung.</p>
<p><i>Significance Attributes</i> (Atribut Signifikan)</p>	<p><i>Use Intensity</i> (Intensitas Penggunaan)</p>	<p><u>High - commercial zones, warehouse, churches, schools, hospitals, bus terminals, etc</u></p> <p>Intensitas penggunaan SKAC masih diminati oleh warga Kota Cimahi untuk bepergian antar kota maupun daerah yang dibuktikan dengan data grafik penjualan tiket tahun 2018-2021 dan observasi langsung aktivitas di SKAC.</p>
	<p><i>Use Singularity</i> (Keistimewaan Penggunaan)</p>	<p><u>High - city singularity, e.g. police station, hospital, C.V.G, office building, cemetery, radio stations</u></p> <p>SKAC memiliki keistimewaan karena merupakan satu-satunya bangunan dengan fungsi stasiun kereta api yang dibuktikan dengan observasi langsung dan membandingkan fungsi-fungsi bangunan koridor Jl. Stasiun serta Kota Cimahi.</p>
	<p><i>Symbolism</i> (Simbolisme)</p>	<p><u>High - High use and very high symbolism, e.g., hydroelectric dam, radio stations, statues, steel mill</u></p> <p>SKAC memiliki sejarah yang mewakili citra Kota Cimahi sebagai Kota Militer dan memiliki peran yang</p>

		kuat dalam proses pertumbuhan dan perkembangan Kota Cimahi.
--	--	---

4.3. TIPE LANDMARK

Tipe *landmark* ditujukan untuk identifikasi model atau jenis *landmark* kota berdasarkan kriteria *landmark*, karakteristik *landmark*, dan hasil data wawancara warga Kota Cimahi untuk menjelaskan keterkaitannya dengan perkembangan Kota Cimahi. Identifikasi tipe *landmark* pada SKAC menurut teori Balla (2016) berdasarkan kajian “*Landmarks in Urban Space as Signs*” dapat dijabarkan sebagai berikut:

Tabel 3. Rangkuman Tipe *Landmark*

Tipe <i>Landmark</i> (Havva Alkan Balla (2016) - “<i>Landmarks in Urbans Space as Signs</i>”)	
Tipe <i>Landmark</i>	Kesimpulan
<i>Landmark as a City Memory- Historical</i>	SKAC merupakan salah satu artefak peninggalan penjajahan Hindia- Belanda dengan gaya arsitektur vernakular Belanda khusus bangunan umum stasiun kereta api. Sampai sekarang, SKAC dirawat dan dilestarikan sebagai salah satu bangunan cagar budaya yang menjadi bagian <i>collective memory</i> warga Kota Cimahi.
<i>Landmark as a Daily Life/City Usage</i>	SKAC memiliki peran penting dari zaman dulu sampai sekarang sebagai salah satu transportasi darat yang efektif untuk menunjang kebutuhan warga Kota Cimahi dan berdampak pada perkembangan Kota Cimahi. Kebutuhan warga akan berbeda berdasarkan persepsi dan <i>collective memory</i> masing-masing warga dalam menggunakan SKAC yang menjadi sebagian kehidupan warga Kota Cimahi. Misalnya, digunakan untuk keperluan bekerja, sekolah, ekonomi, kemiliteran, ataupun rekreasi dengan intensitas beragam.
<i>Landmark as a Personal Memory / Personal Perception</i>	SKAC dapat dipandang dari sisi yang berbeda berdasarkan kebutuhan dan pengalaman warga Kota Cimahi dalam menggunakan SKAC. Persepsi warga Kota Cimahi akan didasari oleh beberapa faktor, seperti opsi transportasi, efektifitas waktu dan harga, jarak tempuh, serta pengalaman baik dan buruk saat menggunakan SKAC.

4.4. DATA WAWANCARA

Wawancara yang dilakukan oleh peneliti lebih mengacu pada warga asli Kota Cimahi maupun warga yang tinggal di luar Kota Cimahi dan pernah atau masih menggunakan fasilitas SKAC. Hal ini ditujukan untuk menggali persepsi dan *collective memory* warga Kota Cimahi yang berinteraksi secara langsung dengan SKAC. Berikut poin-poin parameter yang menjadi patokan wawancara dan kesimpulan kata-kata kunci hasil dari wawancara yang terus disebutkan oleh beberapa narasumber, yaitu:

Tabel 4. Data Hasil Wawancara Narasumber

Data Hasil Wawancara Narasumber	
Parameter	Kesimpulan
Intensitas penggunaan SKAC	Penggunaan SKAC digunakan untuk rekreasi, pulang kampung, pekerjaan, dan sekolah dengan intensitas yang berbeda-beda.
Kemudahan akses dan mengenali SKAC	<p>a. Mudah diakses atau dijangkau, karena:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sering dilewati angkutan umum, seperti ojek <i>online</i>, angkutan kota (angkot), dan bus yang sekarang sudah tidak dilewati karena kesulitan jangkauan. • Khusus pengguna rumah dinas KAI, terdapat jalan khusus untuk langsung menuju peron SKAC yang sekarang sudah ditutup. • Dekat dengan rumah.
	<p>b. Mudah dikenali, karena:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bentuk bangunan khas atau merupakan bangunan peninggalan Belanda. • Terdapat jalur rel kereta api yang melintang memotong perbatasan jalan utama. • Merupakan stasiun besar di Kota Cimahi. • Memiliki bidang bangunan luas dan tidak sepadat bangunan sekitarnya • Lokasi strategis • Bangunan ikonik • Merupakan satu-satunya di Kota Cimahi
Perubahan fisik dan/atau keadaan yang signifikan pada SKAC	<ul style="list-style-type: none"> • Sekarang tidak leluasa atau bebas keluar-masuk stasiun, hanya yang memiliki tiket yang diperbolehkan • Sekarang lebih bersih, terawat, bagus, terang, ramai, aman, nyaman, dan teratur atau tertib. • Terdapat ruang untuk difabel, bangunan loket sendiri, <i>Hall KA Feeder</i> KCJB, minimarket, ruang tunggu, dan banyak tempat duduk. • Menggunakan fasilitas e-tiket. • Tidak ada calo tiket, porter liar, dan pedagang asongan seperti dulu.
Peran penting SKAC terhadap Kota Cimahi dari dulu dan/atau sekarang	<ul style="list-style-type: none"> • Penting untuk bepergian ke daerah atau kota lain. • Merupakan alternatif transportasi. • Berperan sebagai salah satu bangunan cagar budaya Kota Cimahi. • Merupakan stasiun terdekat dari daerah sekitar Kota Cimahi ketimbang Stasiun Bandung. • Merupakan fasilitas vital untuk transportasi warga Kota Cimahi
Pengaruh SKAC terhadap Kota Cimahi dari dulu dan/atau sekarang	<ul style="list-style-type: none"> • Berpengaruh terhadap pertumbuhan dan perkembangan Kota Cimahi dari segi ekonomi, kemiliteran, transportasi, dan perdagangan-jasa. • Mempengaruhi perkeretaapian Jawa Barat / Priangan. • Efektif dari segi harga, waktu, dan tidak terkena macet ketimbang transportasi lain.

	<ul style="list-style-type: none"> • Masih dibutuhkan oleh warga Kota Cimahi • Perkembangan SKAC berdampak pada penggusuran ruko dan rumah di kawasan tanah milik KAI sekitar SKAC.
Kesan narasumber terhadap SKAC	<ul style="list-style-type: none"> • Menunjang belajar-mengajar. • Ditujukan untuk menyambung hidup untuk berjualan atau kerja. • Termasuk bagian hidup sehari-hari. • Adanya ketakutan akan berita penggusuran ruko / rumah. • Identik dengan momen perpisahan • Dulu terkesan kumuh, tidak terawat, dan seram. • Sekarang terkesan lebih baik, bersih, nyaman, teratur, dan tertib.

5. KESIMPULAN

Penelitian yang telah dilaksanakan menunjukkan bahwa Stasiun Kereta Api Cimahi (SKAC) memiliki potensi untuk layak menjadi *landmark* Kota Cimahi. Kesimpulan tersebut diambil berdasarkan identifikasi kriteria, karakteristik, dan tipe *landmark*. SKAC memenuhi kriteria *landmark* berdasarkan teori Kevin Lynch (1960) - “*The Image of The City*” dengan keistimewaan, kontras, keunggulan historis, lokasi strategis, keberlanjutan rangkaian, dan spesial detail hasil dari observasi lapangan dan perbandingan dengan bangunan pada koridor Jl. Stasiun. SKAC juga memenuhi karakteristik *landmark* menurut teori Donald Appleyard (1969) - “*Why Buildings are Known*” dengan kadar 100% untuk atribut visibilitas dan signifikansi, serta 70% untuk atribut bentuk dengan kekurangan pada parameter kontur dan permukaan. Peneliti menemukan juga bahwa SKAC termasuk pada tipe *landmark* sebagai *city memory-historical*, *daily life / city usage*, dan *personal memory* berdasarkan teori Havva Alkan Balla (1969) - “*Landmarks in Urban Space as Signs*”. Pendapat tersebut didukung oleh penelitian yang telah dilaksanakan dalam bentuk wawancara dengan warga Kota Cimahi. Temuan tersebut menunjukkan bahwa SKAC memiliki peran yang penting dalam perkembangan Kota Cimahi, sehingga pantas menjadi ikon atau *landmark* Kota Cimahi.

Temuan identifikasi kriteria, karakteristik, dan tipe *landmark* memiliki keterkaitan karena *landmark* memiliki peranan penting dalam membentuk identitas dan citra suatu kota. Kriteria *landmark* menjelaskan tentang syarat awal SKAC memiliki potensi sebagai *landmark* Kota Cimahi dengan mengidentifikasi dan menganalisa kriteria fisik (*legibility*) dan non-fisik (*imageability*) yang terdapat pada SKAC berdasarkan persepsi warga kota. Kemudian, karakteristik *landmark* menjelaskan lebih lanjut sifat yang menjadi ciri khas SKAC memiliki potensi sebagai *landmark* Kota Cimahi dengan mengidentifikasi dan menganalisa atribut bentuk, visibilitas, dan signifikansi pada SKAC. Setelah mengetahui bahwa SKAC layak disebut sebagai *landmark* Kota Cimahi, maka penelitian lebih lanjut adalah mengidentifikasi dan menganalisa tipe atau jenis *landmark* kota SKAC untuk mengetahui keterkaitan peran SKAC sebagai *landmark* dengan perkembangan Kota Cimahi. Serta, guna untuk memberikan manfaat maupun gambaran yang optimal dalam menciptakan identitas dan citra suatu kota yang menarik, positif, dan kuat. Tipe *landmark* tersebut didukung dengan wawancara warga Kota Cimahi dan menggambarkan *mindmapping* untuk memperkuat argumen bahwa SKAC layak disebut sebagai *landmark* Kota Cimahi secara objektif menurut persepsi dan *collective memory* warga Kota Cimahi.

Penelitian tentang potensi Stasiun Kereta Api Cimahi (SKAC) sebagai *landmark* Kota Cimahi diharapkan mampu memberikan sumbangan ilmu pengetahuan khususnya pada bidang arsitektur kota. Peneliti juga memiliki harapan besar bahwa penelitian ini dapat menjadi dasar dalam penelitian selanjutnya dalam mengidentifikasi dan menganalisa

potensi bangunan sebagai *landmark* suatu kota dengan teori Lynch (1960), Appleyard (1969), dan Balla (2016) dengan metode *historical research*. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan dalam perkembangan Kota Cimahi dalam penetapan identitas atau *landmark* Kota Cimahi. Sehingga, SKAC dapat mencapai peran sebagai *landmark* secara utuh dengan potensi-potensi yang sudah teridentifikasi pada penelitian ini. Selain itu, harapan peneliti ditujukan pada pemegang kebijakan keputusan atas Kota Cimahi dalam mengembangkan dan memperhatikan kembali segi visibilitas, permukaan, dan kontur SKAC untuk memaksimalkan potensi bangunan sebagai *landmark* Kota Cimahi dengan baik.

6. DAFTAR PUSTAKA

- APPLEYARD, D. (1969). 'Why Buildings Are Known'. *Environment and Behavior*. Mass: MIT Press, 1(2), 131–156.
- BADAN PUSAT STATISTIK KOTA CIMAHI. (2020). *Realisasi Banyaknya Karcis Terjual dan Pendapatan dari PT KAI Kota Cimahi 2018-2020*. (Diakses tanggal 6 Oktober 2022 dari, <https://cimahikota.bps.go.id/indicator/17/232/1/realisasi-banyaknya-karcis-terjual-dan-pendapatan-dari-pt-kai-kota-cimahi.html>)
- BALA, H. A. (2016). 'Landmarks in Urban Space as Signs'. *Current Urban Studies*, 04(04), 409–429. <https://doi.org/10.4236/cus.2016.44027>
- CHAPMAN, E. H., & LYNCH, K. (1962). 'The Image of the City'. In *The Journal of Aesthetics and Art Criticism*. Mass: MIT Press, Vol. 21, Issue 1.
- CRESWELL, W. J., & CRESWELL, J. D. (2018). *Research Design: Qualitative, Quantitative and Mixed Methods Approaches*. In *Journal of Chemical Information and Modeling*. Singapore: Sage Publication, Vol. 53, Issue 9.
- DINAS PARIWISATA KEBUDAYAAN KEPEMUDAAN DAN OLAHRAGA KOTA CIMAHI. (2013). '40 Data Cagar Budaya Kota Cimahi'. Scribd. (Diakses tanggal 6 Oktober 2022 dari, <https://www.scribd.com/document/542476538/40-Data-Cagar-Budaya-Kota-Cimahi#>)
- HANDINOTO. (1999). 'Perletakan Stasiun Kereta Api Dalam Tata Ruang Kota-Kota Di Jawa (Khususnya Jawa Timur) Pada Masa Kolonial'. *DIMENSI (Jurnal Teknik Arsitektur)*, 27(2), 48–56. (Diakses tanggal 25 September 2022 dari, <http://puslit2.petra.ac.id/ejournal/index.php/ars/article/view/15717KEMENTERIAN>).
- KEMENTERIAN PUPR. (2015). 'Penetapan Ruas Jalan dalam Jaringan Jalan Primer Menurut Fungsinya sebagai Jalan Arteri (JAP) dan Jalan Kolektor - I (JKP - I)'. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No.248 Tahun 2015. PUPR. Jakarta
- LAMIT, H. (2004). 'Redefining Landmarks'. *Jurnal Alam Bina*. 6 (1). pp. 66-76. (Diakses tanggal 1 November 2022 dari, <http://eprints.utm.my/id/eprint/1826/>).
- MA, J. (2023). 'City as Memory'. ToC and Preface (ed., with Barbara Graziosi and Phiroze Vasunia). *The Oxford Handbook of Hellenic Studies*. London: Oxford University Press, pp. 248-259. (Diakses tanggal 1 November 2022 dari, https://www.academia.edu/1054927/City_as_Memory).
- MELDIKA, J. (2017). 'Desain Fasad Depan dan Ornamen pada Societeit Voor Officieren dan Stasiun KAI di Kota Cimahi'. Seminar Ikatan Peneliti Lingkungan Binaan Indonesia. (Diakses tanggal 1 November 2022).
- PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA. (2007). 'Perkeretaapian. Undang-Undang Republik Indonesia No.23 Tahun 2007'. UURI. Jakarta.
- PUTERA, R. E. (2011). Identifikasi Citra Kota Cimahi Sebagai Kawasan Militer Berdasarkan Persepsi Masyarakat. UNIVERSITAS KOMPUTER INDONESIA.
- WALIKOTA CIMAHI. (2003). Rencana Tata Ruang Wilayah Kota. Peraturan Daerah Kota Cimahi No.32 Tahun 2003. Walikota Cimahi. Cimahi.
- WALIKOTA CIMAHI. (2013). Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Cimahi Tahun 2012-2032.

The Potential of Cimahi Train Stations a Landmark of Cimahi City

Peraturan Daerah Kota Cimahi No.4 Tahun 2013. Walikota Cimahi. Cimahi.