

T	A	T	A
L	O	K	A

JURNAL TATA LOKA; VOLUME 13; NOMOR 2; MEI 2011
 © 2011 Biro Penerbit Planologi UNDIP

TINJAUAN ELEMEN ELEMEN CITRA KOTA SEBAGAI PEMBENTUK SERI VISUAL DI KOTA JAYAPURA

The City Image Review as Forming of Visual Series in Jayapura

Alfini Baharuddin

*Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Sains dan Teknologi Jayapura
 Jl. Raya Sentani Padang Bulan, Abepura, Jayapura
 Email: alfinibaharuddin@yahoo.com*

Abstrak : Sebuah kota seharusnya mempunyai kejelasan pada struktur rancangannya agar kota tersebut dapat memberikan gambaran dan citra yang kuat kepada masyarakatnya. Untuk itu diperlukan adanya struktur rancangan kota yang meliputi fungsi-fungsi dan aspek visual yang saling terkait untuk memberi kejelasan. Struktur rancangan kota tersebut antara lain dapat diamati secara visual yang diperoleh melalui suatu pengamatan dalam melakukan pergerakan dari satu titik ke titik yang lainnya di dalam kota. Pada penelitian ini, pengamatan dilakukan pada struktur rancangan Kota Jayapura dengan melakukan observasi terhadap elemen-elemen pembentuk citra kota yang telah ada. Pengamatan dilakukan secara visual di sepanjang jalan utama yang menghubungkan pusat kota Jayapura-Abepura-Waena. Dari hasil pembahasan dapat diketahui bahwa struktur rancangan Kota Jayapura memiliki satu elemen pengatur berupa jalan utama yang berbentuk kurvalinier yang menghubungkan pusat kota Jayapura-Abepura-Waena. Dari beberapa elemen seri visual pada struktur rancangan kota yang telah ada dapat memberikan gambaran citra yang kuat, tetapi beberapa elemen diantaranya perlu penataan agar dapat memberikan kejelasan secara optimal. Hasil penelitian ini merekomendasikan konsep penataan elemen-elemen seri visual di Kota Jayapura menurut hirarkinya agar dapat membentuk struktur rancangan kota yang jelas.

Kata Kunci: Seri Visual, Citra Kota, Jayapura

Abstract: A town ought to have clarity at its planning structure so that the town can give strong picture and image to its public. For the purpose required by existence of town planning structure which covers its functions and visual aspect which be each other related to give clarity. Structural of the town planning among others can be observed visually by through an observation in doing movement of one point to point of others in town. In this study, observation performed at town planning structure of Jayapura by doing observation to structural elements of town planning which there have. Observation there performed visually alongside main road which connects downtown of Jayapura-Abepura-Waena. From result show that town planning structure of Jayapura has one regulating elements in the form of kurvalinier main road which connects downtown of Jayapura-Abepura-Waena. Some of the structural elements of town planning which there have can give picture of strong image, but some elements between it needs arrangement in hope that can give optimal clarity. Result of this study recommends arrangement concept of serial vision at town planning structure of Jayapura according to its hierarchy.

Keywords: Serial Vision, Image of The City, Jayapura

PENDAHULUAN

Kota merupakan salah satu hasil usaha manusia yang terbesar. Bentuk kota sudah dan akan selalu menjadi indikator tingkat budaya dan peradaban manusia, yang tak dapat diingkari. Bentuk kota tersebut ditentukan oleh berbagai keputusan yang dibuat oleh berbagai manusia yang tinggal didalamnya. Dalam kondisi tertentu, keputusan-keputusan itu berinteraksi, saling mempengaruhi satu sama lain dan menghasilkan kekuatan serta mencapai bentuknya yang jelas, sehingga sebuah kota yang bagus dapat dihasilkan. Apabila kita dapat memahami interaksi keputusan-keputusan tersebut secara mendalam, maka kita akan memperoleh pandangan ke dalam untuk menciptakan kota-kota yang bagus pada saat ini.

Kota yang bagus dapat dihasilkan apabila di dalam kota tersebut dapat memberikan gambaran mental yang kuat dan jelas bagi masyarakatnya, karena gambaran mental yang kuat dan jelas akan membantu masyarakat dalam berorientasi, memberikan identitas yang kuat dan adanya keselarasan hubungan antar satu tempat dengan tempat yang lain. Untuk membentuk gambaran mental yang kuat dan jelas dapat dilakukan dengan adanya seri visual di sepanjang pergerakan utama di dalam kota. Dari hal tersebut, maka akan dicoba dibuat kajian dengan mengambil kasus Kota Jayapura, agar dapat diidentifikasi pembentukan seri visual di sepanjang jalur pergerakan utama di Kota Jayapura sebagai pembentuk citra kota.

Permasalahan

Bentuk kota yang bagus dapat dihasilkan dari adanya struktur rancangan kota yang jelas dan *memorable* bagi masyarakatnya. Untuk mencapai struktur kota yang jelas dan kuat, dapat dihasilkan dengan perhatian pada bagian-bagian di dalam kota yang dapat dipahami sebagai sebuah seri visual yang terjadi pada pergerakan utama dalam sebuah kota. Dari hal tersebut, maka dalam penelitian ini diangkat sebuah permasalahan yaitu bagaimana penataan elemen-elemen seri visual pada pergerakan di Kota Jayapura sehingga dapat membentuk struktur rancangan kota yang jelas dan *memorable*.

Tujuan Penelitian

Penelitian dilakukan dengan tujuan untuk mengidentifikasi elemen-elemen citra kota sebagai pembentuk seri visual di Kota Jayapura.

TINJAUAN PUSTAKA

Kota merupakan suatu multi-purpose (memiliki banyak tujuan) yang timbul dari tangan orang banyak dan dengan kecepatan yang relatif. Terdapat fungsi-fungsi mendasar dari bentuk kota yang boleh jadi mengekspresikan sirkulasi, tata guna lahan atau *focal points*. Ruang kota dapat berdiri sendiri, tidak berhubungan dengan ruang di dekatnya, atau mungkin dihubungkan timbal balik dan dihayati paling baik dengan bergerak dari satu ke yang lain (Spreiregen, 1965). Ruang kota dapat direncanakan dengan maksud untuk memperlihatkan hubungan-hubungannya, untuk menonjolkan sebuah bangunan di dalam ruang, atau menunjukkan arah pergerakan yang utama.

Bentuk kota selalu menjadi indikator tingkat budaya dan peradaban manusia. Dengan mengetahui hakekat berbagai keputusan yang telah dilakukan pada jaman dulu, situasi dan kondisi, cara mengkaitkan keputusan dan ide-ide yang muncul akibat keputusan tersebut, serta meneliti perkembangan bentuk-bentuk yang mereka hasilkan, maka dapat dibuat kajian terhadap bentuk kota yang sekarang. Seorang perancang kota harus mempunyai sebuah kejelesan konsep yang mendasari struktur rancangan kota untuk menetapkan proses-proses yang terlibat di dalam gerakan pembangunan kota, yang akan mempengaruhi pertumbuhan kota (Azizah, 2003).

Ciri khas sebuah kota adalah adanya kawasan-kawasan yang dapat dilihat atau dipahami sebagai sebuah seri visual. Artinya sebuah kota tidak dapat dilihat dalam satu titik saja. Yang diperlukan dalam hal ini adalah suatu proses pengamatan di dalam gerakan (Gordon Cullen dalam Zahnd, 1999).

Edmun N. Bacon (dalam Gunadi, 2000) mempunyai pendapat tentang sistem gerakan tersebut dimana ia mengemukakan tentang konsep sistem gerakan simultan yang dapat mempengaruhi pertumbuhan kota. Menurut Bacon, sistem gerakan simultan terjadi karena adanya sistem gerakan tunggal (sekuen) digabung dengan perkembangan struktur yang ada. Sistem gerakan simultan atau lintasan dimana penghuni kota bergerak atau berkendara, mempunyai tiga konsep yang harus dipertimbangkan, yaitu :

a. *Hubungan antara massa dan ruang.*

Hubungan antara massa dan ruang dilakukan dengan memusatkan pikiran sepenuhnya pada konsep ruang sebagai suatu kekuatan yang dominan, merespon ruang sebagai sebuah elemen dasar bagi dirinya sendiri, dan membuat rancangan secara abstrak di dalamnya.

b. *Kesinambungan pengalaman.*

Kesinambungan pengalaman dilakukan dengan bergerak di dalam ruang kota untuk menghasilkan suatu pengalaman berkesinambungan sebagai akibat dari bentuk serta sifat ruang yang dilalui seorang pengamat. Hal ini merupakan kunci bagi konsep sebuah sistem gerakan di dalam ruang sebagai kekuatan pengatur rancangan arsitektur yang dominan. Apabila seseorang dapat menentukan sebuah jejak melalui ruang yang menjadi jalur lintasan gerak yang sebenarnya dari sejumlah besar orang, atau pengunjung, dan dapat merancang daerah di dekatnya untuk menghasilkan sebuah aliran pengalaman yang selaras dan berkesinambungan ketika orang bergerak pada jalur lintasan tersebut, maka rancangan-rancangan di daerah perkotaan dapat berhasil diciptakan.

c. *Kesinambungan yang menyeluruh dan sekaligus (simultan).*

Kesinambungan yang simultan didapat dari sekuen-sekuen berupa pengalaman yang terjadi secara simultan. Dalam hal ini terdapat sekuen-sekuen dari pengalaman-pengalaman yang terjadi secara simultan, yang dialami oleh orang-orang yang bergerak di dalam kota baik yang berkendaraan di jalan raya dan di jalan lokal maupun yang berjalan kaki. Perancangan juga harus menaruh perhatian terhadap impresi yang timbul pada saat pindah atau turun dari sebuah kendaraan ke tanah, dan saat berjalan dari suatu tempat ke tempat tujuan lain di dalam kota, adalah dimungkinkan untuk membuat bentuk yang penting dari sistem gerakan simultan tersebut dalam tiga dimensi di dalam ruang sebagai sebuah rancangan abstrak dimana struktur rancangan dari kota tersebut muncul.

Hubungan sistem gerakan dan gejala alam digambarkan sebagai batang pohon yang berupa jalur gerakan beribu-ribu tabung kapiler, menyebar ke cabang-cabang dan mengangkut zat-zat kimia ke daun-daun yang diperlukan untuk pertumbuhan. Hal tersebut dapat dianalogikan dengan sistem gerakan sebuah kota. Air berfungsi sebagai kendaraan untuk membawa zat-zat kimia ke daun-

daun, dan pada saat itu air menguap ke udara. Titik perubahan dari air menjadi uap adalah tempat dimana bunga-bunga serta buah terbentuk.

Rancangan yang nyata dari setiap sistem harus berhubungan dengan tempo gerakan untuk mengakomodasi sebaik-baiknya sifat-sifat umum lingkungan di sekelilingnya. Sistem jalan raya yang cepat membutuhkan bentuk-bentuk dan lengkungan yang mengalir bebas dan artikulasi peruangan yang lebar agar selaras dengan irama kendaraan yang bergerak cepat. Pada sisi ekstrim yang lain, sistem gerakan pedestrian membutuhkan perubahan cepat yang menarik, beraneka ragam dan impresif. Hal ini dapat dicapai melalui penggunaan "*focal point*" dan obyek-obyek simbolik berulang kali, mungkin suatu seri dari bagian-bagian pendek dengan sudut yang berbeda-beda dan obyek pengakhir visual tertentu. Persoalan para perancang kota adalah berkaitan dengan kecepatan gerakan yang berbeda dan persepsi yang juga berbeda, untuk menciptakan bentuk-bentuk yang sama memuaskan bagi mereka yang ada di dalam kendaraan maupun mereka yang berjalan kaki.

Hubungan Sistem Gerakan Simultan dengan Rancangan Kota

Hubungan sistem gerakan simultan dengan rancangan kota dapat diawali dengan mempelajari pola gerakan dasar dengan hati-hati, kemudian menentukan sistem gerakan yang diinginkan dalam skala yang memadai. Ide itu sendiri harus tumbuh secara organik sesuai dengan waktunya.

Untuk menegaskan ruang agar mempunyai nuansa rasa yang berbeda-beda, maka pandangan ruang berupa *unity*, *duality*, *dominance* dan *subdominance*, serta *endotopic* dan *exotopic*, akan menjelaskan perbedaan terhadap kesan ruang yang terjadi. Dalam *endotopic* terdapat wujud/rupa, massa dan obyek. Sedangkan *exotopic* meliputi penekanan pada ruang dan gerakan, sedangkan bentuk yang terjadi adalah karena pergerakan tersebut.

Keterlibatan *square* sebagai paradigma pemikiran arsitektural yang kompak, mampu berdiri sendiri, dengan meminimalkan pembukaan eksterior untuk memperoleh maksimal

luasan interior. Selanjutnya perkembangan geometriikal membuka peluang perluasan keadaan yang ada, baik ke luar maupun ke dalam. Secara substansial akan menambah panjang bukaan ke lingkungan sambil mempertahankan daerah aslinya. Hal tersebut selanjutnya berkembang menjadi keterlibatan total yang cenderung melebur perbedaan antara bagian luar dan dalam.

Perspektif menjadi penemuan yang penting untuk menyajikan suatu obyek. Tetapi dalam perspektif pula terdapat bagian yang tertutupi. Oleh karena itu pembebasan diri terhadap perangkap tersebut telah disadari, dengan memperhatikan dimensi tambahan berupa ruang, gerakan dan waktu.

Citra Kota

Kevin Lynch (dalam Zahnd, 1999) mengemukakan tentang gambaran mental dari sebuah kota sesuai dengan rata-rata pandangan masyarakatnya yang dikenal dengan citra kota. Dalam risetnya, ia menemukan betapa penting citra mental itu karena citra yang jelas akan memberikan banyak hal yang sangat penting bagi masyarakatnya, seperti kemampuan untuk berorientasi dengan mudah dan cepat disertai perasaan nyaman karena tidak merasa tersesat, identitas yang kuat terhadap suatu tempat, dan keselarasan hubungan dengan tempat-tempat yang lain. Terdapat lima elemen yang dapat dipakai untuk mengungkapkan citra kota yaitu *path*, *edge*, *district*, *node* dan *landmark*.

Path (jalur) adalah rute-rute sirkulasi yang digunakan orang untuk melakukan pergerakan secara umum, seperti jalan, lintasan kereta api, gang-gang utama, dan sebagainya. *Path* adalah elemen yang paling penting dalam citra kota. Jika elemen ini tidak jelas maka kebanyakan orang meragukan citra kota secara keseluruhan.

Edge (tepi) adalah batas atau pengakhiran antara dua kawasan dan berfungsi sebagai pemutus linier, seperti pantai, tembok, sungai, topografi dan sebagainya. *Edge* memiliki identitas yang lebih baik jika kontinuitas tampak jelas batasannya. Demikian pula fungsi batasannya harus jelas membagi atau menyatukan.

District adalah sebuah kawasan yang memiliki ciri khas yang mirip (bentuk, pola dan wujudnya) dan khas pula dalam batasnya, dimana

orang merasa harus mengakhiri atau memasukinya. Distrik mempunyai identitas yang lebih baik jika batasnya dibentuk dengan jelas tampilannya dan dapat dilihat homogen.

Node merupakan simpul atau lingkaran daerah strategis dimana arah atau aktifitasnya saling bertemu dan dapat diubah ke arah atau aktifitas lain, misalnya persimpangan lalu lintas, taman, *square*, dan sebagainya. *Node* memiliki identitas yang lebih baik jika memiliki bentuk yang jelas (karena mudah diingat) serta tampilannya berbeda dari lingkungannya (fungsi maupun bentuknya).

Landmark adalah elemen eksternal dan merupakan bentuk visual yang menonjol dari kota seperti tugu, menara, gedung tinggi dan sebagainya. *Landmark* adalah elemen penting dari bentuk kota karena membantu orang untuk mengorientasikan diri di dalam kota dan membantuk orang mengenali suatu daerah. *Landmark* mempunyai identitas yang lebih baik jika bentuknya jelas dan unik dalam lingkungannya, dan ada sekuens dari beberapa *landmark* (merasa nyaman dalam orientasi), serta ada perbedaan skala masing-masing *landmark*.

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini yang merupakan variabel penelitian adalah citra kota dan seri visual. Parameter penelitian yang digunakan pada variabel citra kota adalah elemen-elemen citra kota yaitu *path*, *edges*, *district*, *nodes* dan *landmark*. Sedangkan variabel serial visual digunakan untuk menentukan tempat-tempat tertentu sebagai *focal point* atau titik hubung dari suatu seri. Di dalam kota, titik hubung antar sistem seharusnya merupakan tempat-tempat yang sangat istimewa dan tempat-tempat rancangan yang mempunyai nilai lebih (Bacon dalam Gunadi, 2000). Hal ini diperkuat pula dengan pernyataan Appleyard (dalam Jon Lang, 1987) bahwa bangunan-bangunan yang terletak di persimpangan jalan yang sering dilalui, berdekatan dengan *open space*, berlokasi di jalan raya yang menikung, atau berdekatan dengan sebuah titik perhentian (*station point*), akan lebih mudah dilihat dan diingat.

Penelitian dilakukan dengan menggunakan strategi penelitian deskriptif/survey, den-

gan teknik observasi visual. Dalam proses penelitian observasional, tugas awal pengamat adalah menentukan *setting* (Denzin dan Lincoln dalam Daryatno dkk, 2009). Dalam penelitian ini penentuan *setting* dilakukan melalui pengamatan elemen-elemen pembentuk citra kota yang ada di Kota Jayapura. Selanjutnya ditentukan *setting* untuk pembentukan seri visual yang akan diteliti, yaitu obyek pengamatan di sepanjang jalan utama yang menghubungkan pusat kota Jayapura-Abepura-Waena. Obyek pengamatan terhadap pembentukan seri visual di Kota Jayapura ditentukan pada titik-titik ikat elemen-elemen citra kota yang telah terbentuk di sepanjang jaringan jalan utama.

Pengumpulan data dilakukan dengan teknik observasi visual. Observasi awal dilakukan terhadap elemen pembentuk citra kota Jayapura dengan melakukan pengamatan pada elemen-elemen pembentuk *path*, *edge*, *district*, *node* dan *landmark*. Selanjutnya dilakukan observasi terhadap elemen pembentuk struktur rancangan Kota Jayapura dengan mengadakan pergerakan secara simultan di sepanjang jaringan jalan utama yang menghubungkan pusat kota Jayapura sampai ke pusat Distrik Abepura hingga Waena. Pengamatan pada elemen-elemen pembentuk struktur rancangan kota Jayapura yaitu pada pola pergerakan utama kota (*path*), kawasan-kawasan dengan aktifitas tertentu (*district*), titik-titik simpul jaringan jalan (*node*), titik-titik referensi utama (*landmark*), dan batas-batas/pengakhiran distrik dan Kota Jayapura (*edge*).

Tahapan analisa yang dilakukan adalah sebagai berikut:

- 1) Analisa sejarah perkembangan dan pertumbuhan Kota Jayapura sehingga dapat ditelusuri struktur rancangan kota yang ada.
- 2) Analisa elemen-elemen pembentuk citra kota Jayapura.
- 3) Analisa pembentukan seri visual pada struktur rancangan Kota Jayapura yang telah terbentuk. Analisa terhadap penataan seri visual pada struktur kota Jayapura akan ditinjau terhadap hirarki dari elemen-elemen pembentuk gerakan simultan dalam struktur rancangan kota Jayapura, yaitu Taman Imbi, Tugu Marthen Indey, Persimpangan Gereja, Persimpangan Tasangkapura, Lingkaran Polimak, Persimpangan Balaikota, PTC, Persimpangan Jaya Asri, Saga Mall Abe, Lingkaran Abe, Kampus Uncen, dan tugu batas kota.

- 4) Penarikan kesimpulan dalam bentuk konsep rancangan, yaitu dengan membuat konsep pembentukan seri visual di Kota Jayapura yang akan membentuk rancangan struktur kota, dimana penataan terhadap elemen-elemen pembentuk sistem gerakan simultan pada struktur rancangan Kota Jayapura akan dibuat secara hirarkis sesuai skala masing-masing elemen tersebut berdasarkan hasil pengamatan secara visual.

PEMBAHASAN

Sejarah Singkat Kota Jayapura

Kota Jayapura terbentuk pada tahun 1910 dengan nama Hollandia. Berdasarkan besleit (surat keputusan) Gubernur Hindia Belanda No. 4 tanggal 28 Agustus 1909 kepada Asisten Residen di Manokwari, diperbantukan satu detasemen yang terdiri dari 4 perwira dan 80 tentara. Detasemen ini diperbantukan terutama untuk mengadakan persiapan bagi komisi pengaturan perbatasan antara Belanda-Jerman yang akan melakukan tugasnya pada tahun berikutnya. Sebagai lanjutan dari pelaksanaan surat keputusan ini, maka pada tanggal 28 Desember 1909, kapal 'EDI' mendaratkan satu datasemen tentara di bawah komando Kapten Infanteri F.J.P. Sasche. Sebagai tempat pendaratan dipilih daerah dekat Sungai Nau O Bwai atau populer disebut Numbai yang airnya sangat jernih. Kepada Kapten Sachse diperbantukan tiga perwira diantaranya Dr. Gyellerup dan Perwira Laut Kelas Satu J.H. Luymes yang mengepalai Tim Komisi Perbatasan.

Segera dimulai menebang pohon-pohon kelapa sebanyak 80 pohon, dan pembayaran ganti rugi diberikan kepada pemiliknya seharga 40 ringgit atau $40 \times \text{£}2,50 = \text{£}100$ (seratus gulden). Berdirilah kampamen pertama yang terdiri dari tenda-tenda, tetapi kemudian didirikan rumah-rumah dengan bahan-bahan yang ada di sekitar tempat itu. Para penghuni pertama terdiri dari 4 perwira, 80 anggota tentara, 60 pemikul, beberapa pembantu dan istri-istri para tentara ini, dengan total seluruhnya 290 orang. Lambat laun bermunculan rumah-rumah baru mengikuti lembah sungai mulai dari kampung Hollandia bagian utara sampai ke Teluk Humbolt dan berakhir di *Jachclub* (Porasko). Selanjutnya dibangunlah fasilitas perdagangan, gedung ibadah, lapangan bola

dan lapangan tenis bagi golongan elit. Pada daerah ini terdapat dua sungai yaitu Sungai Numbai dan Anafre yang menyatu dan bermuara di Teluk Numbai atau Teluk Yos Sudarso, dengan sebutan populer muara Sungai Numbai. Kedua sungai ini mengalir melalui satu ngarai yang berawa-rawa dan penuh dengan pohon sagu, bermata air di Pegunungan Cycloop.

Hollandia dibangun mulai dari bentuk awal berupa Bivak Hollandia dan terus berkembang. Namun arah perkembangan kota (pusat kota) 1941 hanya ke satu arah saja, yaitu ke arah barat. Tahun 1960 kawasan lembah merupakan satu-satunya lahan terbangun di kawasan sekitar Teluk Humbolt. Lahan datar merupakan areal untuk membangun kawasan kota Jayapura dan perkembangan itu lambat laun menuju ke arah Entrop sampai Abepura. Pada tanggal 7 Maret 1910 ditetapkan sebagai hari jadi Kota Hollandia. Hollandia sendiri berarti tanah yang melengkung atau tanah/tempat yang berteluk (Hol : lengkung; teluk, land : tanah; tempat). Negeri Belanda atau Holland atau Nederland geografinya menunjukkan keadaan berteluk-teluk. Geografi Kota Jayapura hampir sama dengan garis pantai utara Negeri Belanda itu. Kondisi alam yang berlekuk-lekuk inilah yang mengilhami Kapten Sachse mencetuskan nama Hollandia. Setelah itu Kota Jayapura mengalami beberapa kali pergantian nama : Hollandia - Kotabaru – Sukarnopura – Jayapura.

Tinjauan Terhadap Elemen Pembentuk Citra Kota Jayapura

Jika dikelompokkan, struktur rancangan Kota Jayapura memiliki elemen pembentuk citra sebagai berikut :

a. *Path (Jalur)*

Path adalah rute-rute sirkulasi yang digunakan orang untuk melakukan pergerakan secara umum, seperti jalan, lintasan kereta api, gang-gang utama, dan sebagainya. *Path* pada kawasan Kota Jayapura dapat dilihat dengan jelas yaitu pada jalur-jalur sirkulasi utama yang menghubungkan setiap kawasan dalam kota mulai dari Pasir Dua hingga Waena. *Path* pada kawasan Kota Jayapura merupakan salah satu elemen citra kota yang sangat penting karena fungsinya sebagai jalur sirkulasi yang menghubungkan satu kawasan dengan kawasan lainnya. Elemen *path* di Kota Jayapura merupakan elemen yang mudah dikenali karena kondisi

topografi yang ada mengakibatkan adanya kendala pengembangan jalur sirkulasi sehingga untuk mencapai beberapa kawasan tertentu hanya dapat dilalui dengan satu ruas jalan tanpa ada alternatif lain.

Path yang mudah dikenali merupakan *path* yang sering dilalui oleh masyarakat karena berada di pusat kota, pusat perdagangan dan pusat pemerintahan. *Path* utama di pusat Kota Jayapura adalah Jalan Ahmad Yani, Jalan Percetakan dan Jalan Sam Ratulangi. Jalan Ahmad Yani dan Jalan Percetakan mudah dikenali karena merupakan jalan di sepanjang pusat perdagangan dan jasa. Sedangkan Jalan Sam Ratulangi adalah jalan yang menuju ke luar kawasan pusat kota. Jalan ini juga mudah dikenali dengan adanya tanaman pengarah di median jalan sebagai pemisah jalur yang kuat. Di luar pusat kota jaringan *path* yang ada menyesuaikan dengan kondisi topografi. *Path* utama di kawasan abepura adalah jalan raya yang menghubungkan kotaraja sampai ke waena.



Sumber: Dokumentasi penulis, 2009

Gambar 1. Jalan Sam Ratulangi, salah satu path utama di pusat kota Jayapura

b. *Edge (tepi)*

Edge adalah batas atau pengakhiran antara dua kawasan dan berfungsi sebagai pemutus linier, seperti pantai, tembok, sungai, topografi dan sebagainya. *Edge* merupakan elemen linier yang tidak dilihat sebagai path dan berada pada batas antara dua kawasan tertentu serta berfungsi sebagai pemutus linier. *Edge* pada kawasan kota Jayapura dapat dilihat pada setiap batas-batas yang menghubungkan dua kawasan seperti pada batas-batas distrik maupun batas dengan Kabupaten Jayapura dan Keerom.

Selain itu, *edge* juga dapat berupa batas yang tercipta dari adanya kondisi topografi, yaitu dari perbedaan antara pegunungan atau dataran tinggi dengan daerah dataran rendah. Hal ini banyak dijumpai di Kota Jayapura karena kondisi topografinya yang sangat bervariasi. *Edge* pada Kota Jayapura juga dapat dilihat pada batas antara tepi laut dengan daratan.

Edge yang ada di Kota Jayapura juga berupa sungai/kali yaitu Kali Anafre yang merupakan batas antara Distrik Jayapura Selatan dan Jayapura Utara, dan Kali Acai yang merupakan batas antara Distrik Jayapura Selatan dan Abepura. Sedangkan *edge* yang merupakan pengakhiran atau pembatas antara Kota Jayapura dengan Kabupaten Keerom dan Kabupaten Jayapura dapat dilihat berupa tugu yang berada di perbatasan kedua wilayah tersebut.



Sumber: Dokumentasi penulis, 2009

Gambar 2. Kali Acai, salah satu edge yang memisahkan kawasan Jayapura Selatan dan Abepura

c. District (Kawasan)

District adalah sebuah kawasan yang memiliki ciri khas yang mirip (bentuk, pola dan wujudnya) dan khas pula dalam batasnya, dimana orang merasa harus mengakhiri atau memasukinya. *District* mempunyai identitas yang lebih baik jika batasnya dibentuk dengan jelas tampilannya dan dapat dilihat homogen. Pusat Kota Jayapura merupakan kawasan perdagangan. Orang akan merasa memasuki kawasan ini ketika melewati jembatan kali Anafre. Selain kawasan perdagangan, pada pusat kota Jayapura terdapat pula kawasan permukiman di Kloofkamp dan APO. Sedangkan di wilayah Abepura, terdapat kawasan perdagangan dan pendidikan serta permukiman.

d. Node (Simpul)

Node merupakan simpul atau lingkaran daerah strategis dimana arah atau aktifitasnya saling bertemu dan dapat diubah ke arah atau aktifitas lain, misalnya persimpangan lalu lintas, taman, *square*, dan sebagainya. *Node* memiliki identitas yang lebih baik jika memiliki bentuk yang jelas (karena mudah diingat) serta tampilannya berbeda dari lingkungannya (fungsi maupun bentuknya). *Node* banyak ditemukan di Kota Jayapura, seperti terminal Entrop, lingkaran polimak, dan lingkaran Abepura.

e. Landmark (Tengeran)

Landmark adalah elemen eksternal dan merupakan bentuk visual yang menonjol dari kota seperti tugu, menara, gedung tinggi dan sebagainya. *Landmark* adalah elemen penting dari bentuk kota karena membantu orang untuk mengorientasikan diri di dalam kota dan membantuk orang mengenali suatu daerah. *Landmark* mempunyai identitas yang lebih baik jika bentuknya jelas dan unik dalam lingkungannya, dan ada sekuens dari beberapa landmark (merasa nyaman dalam orientasi), serta ada perbedaan skala masing-masing *landmark*. *Landmark* utama di kota Jayapura adalah patung Yos Sudarso yang berada di Taman Imbi yang merupakan ruang terbuka utama di Kota Jayapura. *Landmark* yang juga terlihat menonjol di pusat Kota Jayapura adalah Gedung Bank Papua yang terletak berseberangan dengan Taman Imbi, hal ini dikarenakan bentuk masanya yang besar dan lebih menonjol dibandingkan bangunan-bangunan di sekitarnya sehingga bangunan ini dapat terlihat dari berbagai arah di pusat kota Jayapura. Sedangkan di wilayah Abepura, terdapat *landmark* berupa tugu yang terletak di lingkaran Abe yang juga berfungsi sebagai node.

3.2. Tinjauan Elemen-Elemen Visual di Sepanjang Jalur Pergerakan Utama di Kota Jayapura

Pengamatan terhadap elemen-elemen pembentuk struktur rancangan kota Jayapura dilakukan pada titik-titik tertentu yang dianggap sebagai tempat yang mempunyai potensi sebagai tempat-tempat yang *memorable* yang

dapat membentuk seri visual dalam melakukan pergerakan di sepanjang jalur-jalur pergerakan utama di Kota Jayapura. Pengamatan ini bertujuan untuk memperoleh gambaran tentang struktur Kota Jayapura yang telah terbentuk saat ini, dimulai dari pusat Kota Jayapura hingga ke wilayah Waena.

Adapun tempat-tempat yang terpilih sebagai lokasi pengamatan yaitu :



Sumber: Dokumentasi penulis, 2009

Gambar 3. Gedung Bank Papua, salah satu landmark di pusat Kota Jayapura saat ini.

- *Taman Imbi*

Taman Imbi merupakan titik pusat Kota Jayapura dan berfungsi sebagai ruang terbuka utama Kota Jayapura yang dipergunakan sebagai tempat berkumpulnya masyarakat. Keberadaan taman ini semakin diperkuat dengan adanya tugu Yos Sudarso yang berfungsi sebagai *landmark* utama Kota Jayapura.



Sumber: Dokumentasi penulis, 2009

Gambar 4. Taman Imbi, ruang terbuka utama di Kota Jayapura

- *Tugu Marthen Indey*

Tugu Marthen Indey terletak dipersimpangan jalan di ujung Jalan Koti. Persimpangan jalan

ini merupakan persimpangan jalan yang cukup ramai karena berada pada titik pertemuan jalan arteri primer yang menuju dan dari pusat kota Jayapura.



Sumber: Dokumentasi penulis, 2009

Gambar 5. Tugu Marthen Indey

- *Persimpangan Gereja*

Persimpangan ini berada tepat pada jalur sirkulasi ketika akan memasuki kawasan perdagangan di pusat Kota Jayapura, tepatnya sebelum jembatan Kali Anafre. Karena letaknya yang sangat strategis, persimpangan ini seharusnya dapat menjadi salah satu petanda yang mengantar orang untuk dapat merasakan kesan ketika akan memasuki sebuah kawasan.

- *Persimpangan Tasangkapura*

Persimpangan ini terletak di ujung Jalan Argapura yang akan menuju ke Tasangkapura dan Entrop. Pada persimpangan ini merupakan percabangan jalan utama yang kemudian bertemu kembali di persimpangan Entrop PTC.

- *Persimpangan Polimak*

Lingkaran ini berada di ujung jalur sirkulasi ketika akan meninggalkan/memasuki daerah Polimak dan menuju/dari daerah Entrop dan Tasangkapura, merupakan salah satu lingkaran yang terletak strategis dan cukup dikenal oleh masyarakat Kota Jayapura.. Daerah lingkaran ini merupakan elemen *node* yang cukup kuat karena keberadaan tugu yang

dapat berfungsi pula sebagai *landmark* minor pada skala Kota Jayapura.



Sumber: Dokumentasi penulis, 2009

Gambar 6. Lingkaran Polimak

- *Persimpangan Balaikota*

Persimpangan ini terletak jalur sirkulasi di dekat balaikota Jayapura. Merupakan persimpangan yang cukup strategis karena berada pada daerah yang mengalami perkembangan yang pesat sebagai kawasan bisnis.

- *Papua Trade Centre (PTC)*

Distrik ini merupakan kawasan yang dikembangkan untuk pusat perbelanjaan di Kota Jayapura.

- *Persimpangan Jaya Asri*

Persimpangan Jaya Asri merupakan pengakhiran dari jalan arteri utama kota Jayapura yang menghubungkan daerah kota dengan kawasan Abepura.

- *Saga Mall Abe*

Merupakan pusat perbelanjaan yang sangat ramai dikunjungi oleh masyarakat. Dengan bentuknya yang menonjol, bangunan Saga Mall Abe dapat berfungsi sebagai *landmark* untuk kawasan di sekitarnya.

- *Lingkaran Abepura*

Lingkaran ini merupakan pusat kota Abepura dan merupakan elemen *node* yang kuat karena terdapat titik perhentian kendaraan umum

dari berbagai arah. Terdapat pula tugu yang berfungsi sebagai *landmark*.



Sumber: Dokumentasi penulis, 2009

Gambar 7. Saga Mall Abe



Sumber: Dokumentasi penulis, 2009

Gambar 8. Lingkaran Abepura

- *Jembatan Penyeberangan Kampus Uncen*

Walaupun tidak berfungsi sebagaimana mestinya sebagai jembatan penyeberangan, namun elemen ini dapat berfungsi sebagai *landmark* minor karena bentuknya yang dapat terlihat dari kejauhan. Tempat ini juga merupakan titik perhentian kendaraan, karena letaknya yang tidak jauh dari gerbang pintu masuk Kampus Uncen.

- *Tugu batas kota*

Merupakan elemen *edge* sebagai batas kota Jayapura. Walaupun tidak merupakan *edge* yang membatasi secara linier, namun adanya tugu batas kota cukup memberikan kesan dimana orang akan memasuki atau meninggalkan Kota Jayapura.

Penataan Seri Visual Pada Struktur Rancangan Kota Jayapura

Pada struktur rancangan Kota Jayapura, jalan utama membentuk pola kurvalinier dan merupakan sumbu utama yang menghubungkan pusat Kota Jayapura dan pusat Kota Abepura hingga Waena. Jalan utama ini merupakan garis gerakan sentral yang mengikat keseluruhan jaringan jalan yang ada di Kota Jayapura.

Dari jaringan jalan yang terbentuk di Kota Jayapura, maka dapat diidentifikasi adanya tempat-tempat yang potensial sebagai pembentuk seri visual pada struktur rancangan Kota Jayapura. Tempat-tempat yang potensial ini pada umumnya merupakan persimpangan jalan dan kawasan-kawasan yang ramai dikunjungi dan mudah dikenali oleh masyarakat Kota Jayapura.

Dari elemen-elemen pembentuk struktur rancangan kota tersebut, maka setiap elemen dapat dirancang menurut hirarkinya sesuai dengan skalanya masing-masing. Bacon (dalam Gunadi, 2000) mengemukakan tentang prinsip penataan elemen yang dominan dan subdominan dalam struktur kota, bahwa penataan elemen yang merupakan subdominan mengingatkan pada bentuk elemen yang dominannya. Penataan hirarki elemen pembentuk struktur rancangan Kota Jayapura adalah sebagai berikut :

- *Hirarki I*

Elemen dengan hirarki I terdiri merupakan elemen yang mempunyai skala yang cukup luas. Elemen ini adalah Patung Yos Sudarso di taman Imbi pada pusat kota Jayapura, dan Tugu Lingkaran Abepura di pusat kota Abepura. Hubungan kedua elemen ini merupakan pengikat antara pusat kota Jayapura dan Abepura. Oleh karena itu pada kedua elemen ini perlu adanya pembenahan tampilan wujud fisik yang lebih monumental agar dapat menampilkan citranya sebagai landmark utama.

- *Hirarki II*

Elemen pada hirarki II mempunyai skala yang lebih kecil dibandingkan dengan elemen pada hirarki I. Identifikasi elemen struktur rancangan kota dengan hirarki II yaitu Tugu Marthen Indey, Persimpangan Polimak, PTC, Saga Mall dan Tugu Batas Kota.

- *Hirarki III*

Elemen pada hirarki III mempunyai skala yang lebih kecil dibandingkan dengan elemen pada

hirarki II. Elemen struktur rancangan kota pada hirarki III adalah Persimpangan Gereja, Persimpangan Tasangkapura, Persimpangan Balaikota, Persimpangan Jaya Asri, dan Jembatan Penyeberangan Uncen.

KESIMPULAN

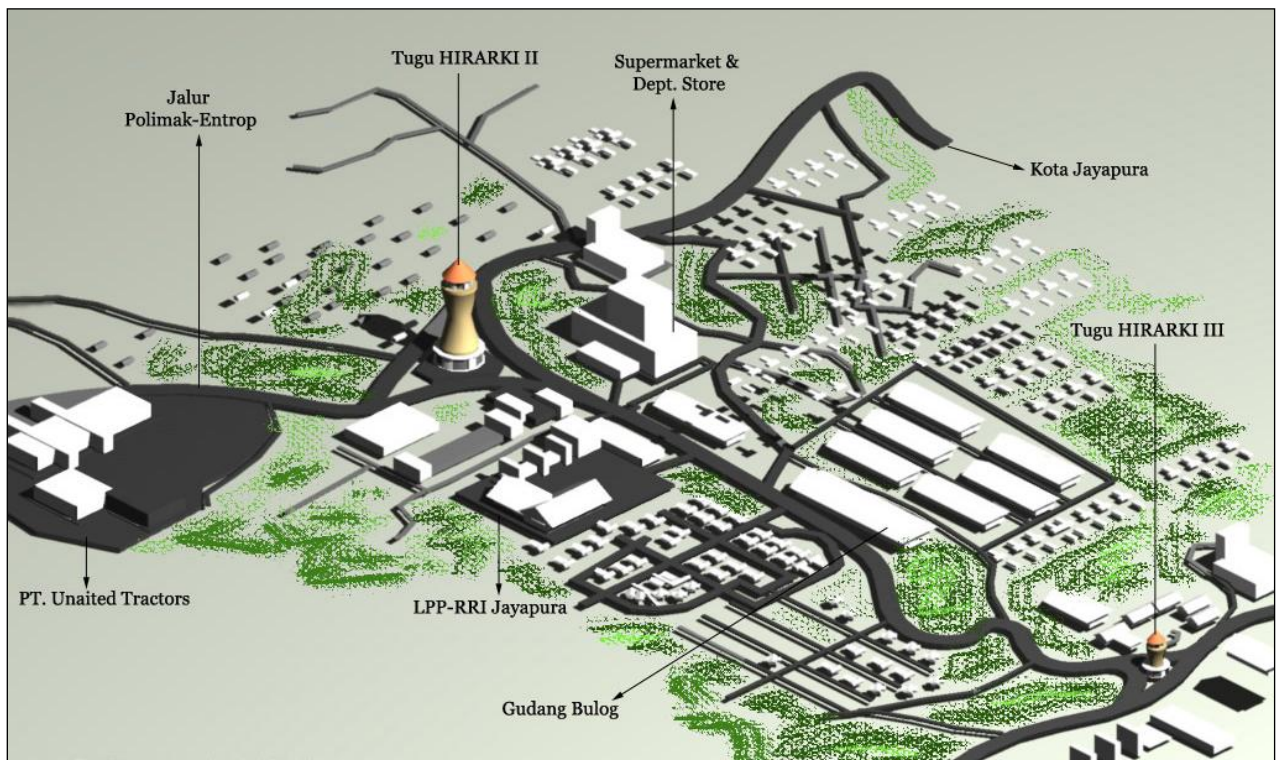
Konsep seri visual apabila diaplikasikan pada kota di Indonesia, khususnya Kota Jayapura, terdapat perlakuan penyesuaian-penyesuaian sesuai dengan konteks alam, budaya, dan geografi. Dari hasil pengamatan mengenai seri visual di Kota Jayapura, dapat terlihat adanya suatu gerakan simultan yaitu bila melakukan pengamatan yang mendalam pada obyek-obyek tinjau di pusat kota Jayapura dan melakukan perjalanan menuju bagian-bagian kota lainnya. Dari data-data yang terekam dapat disimpulkan bahwa berhasilnya pembentukan seri visual pada suatu kota dapat terlihat bila kota tersebut telah direncanakan dengan baik.

Dari pengamatan yang telah dilakukan dalam penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa struktur rancangan kota Jayapura mulai dari pusat kota Jayapura sampai ke pusat kota Abepura mempunyai satu elemen pengatur berupa jalan utama yang berbentuk kurvalinier. Struktur kota Jayapura juga memiliki beberapa elemen pembentuk citra kota yaitu *path, node, district, landmark* dan *edge*, dimana beberapa elemen ini telah dapat membentuk citra kota yang baik, tetapi beberapa elemen yang lain perlu dibenahi agar dapat memberikan gambaran mental yang lebih kuat kepada pengamat.

Dengan mengaplikasikan konsep seri visual pada rancangan suatu kota, penulis dapat langsung merasakan, menyerap dan memahami suatu konsep seri visual dengan pengamatan langsung ke lapangan, dan dari situ akan diperoleh bagaimana kita memahami sebuah kota, memahami struktur rancangan kota. Sehingga bukan saja perancang yang dapat memahami tetapi masyarakat luas juga dapat memahami kotanya dan struktur kotanya dengan satu pengarahan ikatan suatu *landmark*, ruang terbuka, jalan raya, nodes, ataupun massa pengarah pada bagian-bagian kota.



Gambar 9 Penataan Hirarki Elemen-elemen Pembentuk Seri Visual di Kota Jayapura



Gambar 10. Ilustrasi Pembentukan Serial Vision di Kota Jayapura Hubungan Hirarki II (Persimpangan Polimak) dengan Hirarki III (Persimpangan Tasangkapura)

Daftar Pustaka

- Azizah, S. 2003. Tinjauan Struktur Rancangan Kota Surabaya. *Tekstur*. Vol.1 No.1.
- Bacon, Edmund N. 2000. *Perancangan Kota*. Terjemahan Sugeng Gunadi. Surabaya: Lab. Lanskap Jurusan Arsitektur ITS.
- Denzin N.K and Y.S. Lincoln. 2009. *Handbook of Qualitative Research*. Terjemahan Dariyatno dkk., Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Lang, Jon. 1987. *Creating Architectural Theory : The Rule of The Behavioral Sciences in Environmental Design*, New York: Van Nostrand Reinhold.
- Lynch, Kevin. 1960. *Image of the City*. Massachusetts: MIT Press.
- Spreiregen, Paul.D. 1965. *The Architecture of Town and Cities*, New York: McGraw Hill.
- Zahnd, Markus. 1999. *Perancangan Kota Secara Terpadu*. Yogyakarta: Kanisius.