

Kajian *Permeability* dan *Imageability*  
Pada Kawasan Konservasi Clarke Quay  
dan Boat Quay, Singapura

ari widyati purwantiasning  
ayu setyoningrum  
mohammad sahril adhi saputra

Kajian *Permeability* dan *Imageability*  
Pada Kawasan Konservasi Clarke  
Quay dan Boat Quay, Singapura

**KLASTER KEILMUAN  
PERMUKIMAN DAN PERKOTAAN  
PROGRAM STUDI ARSITEKTUR  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH JAKARTA**

ari widyati purwantiasning  
ayu setyoningrum  
mohammad sahril adhi saputra



**|arsitekturUMJpress|**

Jakarta, Januari 2020

ISBN 978-602-5428-27-2

---

**Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta**

- (1) Setiap Orang yang dengan tanpa hak melakukan pelanggaran hak ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf i untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/ atau pidana denda paling banyak Rp. 100.000.000,00 (seratus juta rupiah).
- (2) Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/ atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf c, huruf d, huruf f, dan/ atau huruf h untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/ atau pidana denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)
- (3) Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/ atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf e, dan/ atau huruf g untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan/ atau pidana denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu milyar rupiah)
- (4) Setiap Orang yang memenuhi unsur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang dilakukan dalam bentuk pembajakan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/ atau pidana denda paling banyak Rp. 4.000.000.000 (empat milyar rupiah).

# Kajian *Permeability* dan *Imageability* Pada Kawasan Konservasi Clarke Quay dan Boat Quay, Singapura

© 2020 ari widyati purwantiasning, Ayu Setyoningrum, Mohammad Sahril Adhi

## **Penulis:**

Ari Widyati Purwantiasning  
Ayu Setyoningrum  
Mohammad Sahril Adhi Saputra

## **Kulit Depan, Konsep Disain dan Tata Letak:**

Ari Widyati Purwantiasning

## **Foto-Foto Koleksi:**

Ari Widyati Purwantiasning  
Ayu Setyoningrum  
Mohammad Sahril Adhi Saputra

## **Penyunting:**

Saeful Bahri

## **Penerbit:**

Arsitektur UMJ Press  
Jalan Cempaka Putih Tengah 27  
Jakarta 10510  
Tel./ Fax. 021-4256024  
email: ari.widyati@ftumj.ac.id  
viii+135 halaman; ilustrasi; 15 x 21 cm  
ISBN 978-602-5428-27-2  
Cetakan I : Januari 2020

Hak cipta dilindungi undang-undang  
Dilarang memperbanyak karya tulis ini dalam bentuk dan dengan cara apapun, termasuk fotokopi, tanpa izin tertulis dari penerbit  
Dicetak di Jakarta, Indonesia

# Pengantar

Buku ini merupakan hasil kolaborasi penelitian antara dosen dan mahasiswa Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Jakarta. Kegiatan penelitian kolaborasi ini merupakan kegiatan rutin setiap tahun yang diselenggarakan Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Jakarta melalui kegiatan eksplorasi yang disebut dengan Studi Ekskursi Mahasiswa dan Dosen. Penyelenggaraan kegiatan Studi Ekskursi ini diselenggarakan setiap tahunnya pada bulan Agustus dengan destinasi yang berbeda-beda pada setiap tahunnya.

Buku ini merupakan hasil dari eksplorasi dan penelitian kegiatan Studi Ekskursi Mahasiswa dan Dosen yang dilaksanakan pada tahun 2018. Destinasi yang ditetapkan adalah Negara Singapura yang memiliki banyak kawasan konservasi dengan keunikan karakter bangunannya.

Melalui eksplorasi selama enam hari, mahasiswa dan dosen dapat membuat sebuah luaran berupa karya penelitian yang dibukukan. Diharapkan dengan publikasi buku ini, maka hasil eksplorasi dan telaah arsitektur ini dapat membuka wacana berbagai kalangan baik akademisi maupun khalayak umum.

Penulis juga mencoba menelaah hasil pengamatan dan penelitiannya dalam sebuah tulisan ilmiah yang berkaitan dengan masalah konservasi arsitektur yang dikaitkan

dengan sebuah teori kawasan dan kota terutama yang berkaitan dengan identitas sebuah kota.

Penulis hanya berharap bahwa dengan diterbitkannya buku ini, maka wacana dalam bidang arsitektur juga diharapkan dapat meluas sehingga dapat memungkinkan adanya kajian lainnya yang lebih dalam ataupun dari sudut pandang lain baik dari kelimuan arsitektur ataupun keilmuan lainnya yang saling terkait. Sebagai penutup, penulis berharap buku ini dapat bermanfaat bagi semua pihak terutama bagi para akademisi.

**Ari Widyati Purwantiasning**

Jakarta, Januari 2020

# Daftar Isi

PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
<b>#01</b> PENDAHULUAN	1
<b>#02</b> TEORI TENTANG PERMEABILITY DAN IMAGEABILITY	7
<b>#03</b> TINJAUAN KAWASAN CLARKE QUAY	37
<b>#04</b> TINJAUAN KAWASAN BOAT QUAY	71
<b>#05</b> KAJIAN PERMEABILITY DAN IMAGEABILITY	89
<b>#06</b> PENUTUP	129
<b>#07</b> DAFTAR PUSTAKA	133





# **#01**

## Pendahuluan

**Boat Quay** dan Clarke Quay yang dikenal dengan kawasan the Quays, merupakan kawasan yang berada di sepanjang *Singapore River*, yakni tempat dimana Sir Stamford Raffles menjejakkan kaki pertama kali pada tahun 1819. Kawasan ini dahulu merupakan pusat perdagangan dan kawasan pusat pergudangan yang terwujud karena adanya kegiatan perdagangan tersebut. Semua kapal harus melewati dermaga ini untuk mencapai jajaran pertokoan di Boat Quay. Semakin hari kegiatan perdagangan semakin berkembang sehingga dermaga-dermaga lain seperti Clarke Quay pun semakin berkembang.

Seiring berkembangnya zaman, *Singapore River* ini semakin kotor akibat aktivitas perdagangan. Kemudian pelabuhan dipindahkan dan pemerintah terdorong untuk melakukan kegiatan revitalisasi dengan membersihkan sungai tersebut. Awalnya kawasan ini akan dihancurkan karena kekumuhannya menjadikan Singapura memiliki kualitas lingkungan yang menurun, namun di bawah Perdana Menteri Lee Kwan Yew, yaitu satu-satunya orang yang memiliki visi ke depan yang tinggi atas kawasan the Quays ini, maka kawasan yang sudah menurun kualitasnya ini direvitalisasi. Dengan menerapkan

berbagai prinsip konservasi yang diatur oleh peraturan pemerintah Singapura, kawasan Clarke Quay dan Boat Quay berhasil direvitalisasi menjadi kawasan yang meningkat kualitas lingkungannya. Dengan menerapkan konsep pedestrianisasi, kawasan ini sangat ramah untuk pejalan kaki, keindahan bangunan-bangunan asli ditampilkan dengan menerapkan konsep *adaptive reuse* pada setiap bangunan gudang yang ada di Clark Quay dan Boat Quay. Fungsi utama sebagai tempat wisata pun telah diterapkan pada kawasan ini, fungsi lama gudang dirubah menjadi bar, restoran, kafe dan berbagai tempat hiburan yang dapat digunakan oleh wisatawan baik domestik maupun internasional. Kawasan ini menjadi salah satu destinasi wajib bagi para wisatawan, selain karena kawasannya sangat ramah pejalan kaki, juga karena fasilitas yang disediakan juga memberi kenyamanan dan keamanan bagi pengunjung.

Dengan berkembangnya kawasan the Quays ini, pemerintah Singapura semakin mengembangkan pariwisata dan budaya pada kawasan tersebut sehingga sampai saat ini Clarke Quay dan Boat Quay tidak saja menjadi kawasan untuk kesenangan wisatawan

terutama wisata kuliner, namun juga menjadi kawasan perbelanjaan, hiburan malam, serta restoran dan berbagai sarana rekreasi seperti wisata kapal *cruise*.

Kawasan ini dijadikan sebagai kawasan konservasi oleh Pemerintah Singapura. Kawasan ini menjadi daya tarik bagi masyarakat sekitar (domestik) maupun masyarakat luar negeri (internasional). Selain banyaknya bangunan bersejarah di kawasan ini, terdapat banyak deretan restoran yang menawarkan berbagai macam cita rasa makanan dengan pemandangan sungai yang membentang. Pada malam hari, kawasan ini terasa lebih romantis dengan adanya lampu-lampu di restoran dan pinggiran sungai. Di kawasan ini terdapat berbagai macam transportasi yang dapat digunakan untuk mengakses kawasan ini. Kapal *cruise* adalah salah satunya yang merupakan transportasi air yang sering digunakan oleh wisatawan dan warga sekitar untuk mengitari *Singapore River*. Selain itu, terdapat MRT yang melintas di bawah tanah, bus yang melintas dengan beberapa halte yang terdapat di kawasan ini, kendaraan bermotor seperti motor dan mobil dengan jalur yang telah disediakan, serta sepeda.

Tersedianya berbagai jenis transportasi yang saling berhubungan di kawasan ini dapat mendukung serta memudahkan kegiatan yang ada di dalamnya serta memudahkan akses menuju kawasan Clarke Quay dan Boat Quay.

Kemudahan akses menuju kawasan ini menjadi pertimbangan bagi wisatawan maupun masyarakat yang hendak berkunjung. Oleh karena itu, pada penelitian kali ini, peneliti hendak mengkaji bagaimana kemudahan akses pada Kawasan Konservasi Clarke Quay dan Boat Quay terutama bagi pejalan kaki.

Maksud dari penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan fakta yang ada di lapangan dengan mengkaji *permeability* dan *imageability* yang ada di Kawasan Konservasi Clarke Quay dan Boat Quay, Singapura dengan menggunakan teori dari Kevin Lynch.

Dengan mengidentifikasi elemen-elemen yang terdapat di kawasan konservasi Clarke Quay dan Boat Quay, maka telaah arsitektur yang mengacu pada teori *permeability* dan *imageability* ini diharapkan dapat memberikan wacana yang signifikan di dunia arsitektur.

# **#02**

## Teori Tentang Permeability dan Imageability

Dalam bukunya “The Image of The City”, Lynch (1960) memaparkan bagaimana bentuk kota dapat menghadirkan berbagai kualitas yang masing-masing dapat menunjukkan karakteristik *legibility* atau kejelasan bagi orang-orang yang ada di dalamnya. Fitur-fitur dan kepantasannya dapat menghadirkan citra kota yang baik. Beberapa elemen-elemen berkontribusi dalam menghadirkan dan menciptakan bentuk kota yang berarti sesuai latar belakang sebuah kota dengan pendekatan seperti identitas, struktur dan *sense*.

Identitas merupakan sebuah karakteristik yang membedakan sesuatu dengan yang lainnya. Kelengkapan karakter dan spasial dari sebuah objek ataupun sebuah tempat akan mempermudah pemisahan dan menjadikannya individualitas. Identitas sebuah tempat maupun kegiatan akan secara alami dibedakan sesuai dengan pengertian dari proses ingatan orang-orang yang



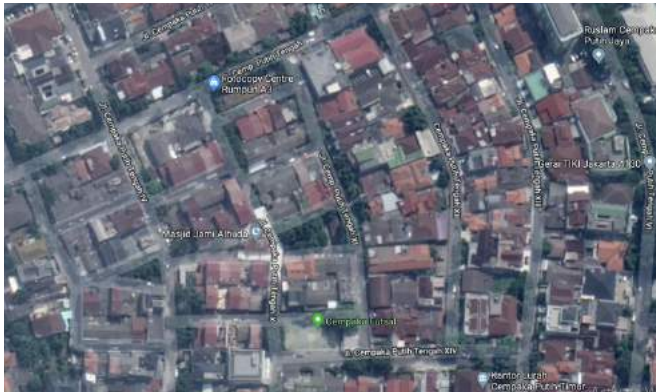
mengalaminya. Hal tersebut dapat membantu membuat struktur dalam hidup orang tersebut.

Struktur merupakan hubungan spasial dimana bagian yang paling penting dalam menghadirkan kota yang *legible* adalah *accessibility* dan *permeability*. Objek ditempatkan di suatu ruang sebagai bagian dari semua komponen lingkungan. *Sense* atau makna atau dapat disebut *imageability* merupakan sebuah kualitas dalam sebuah objek fisik yang dapat memberikan kemungkinan tinggi dalam timbulnya *image* yang kuat.

*Permeability* dapat didefinisikan sebagai sebuah kualitas visual dan perilaku yang mencerminkan baik itu dalam segi penglihatan maupun pergerakan pada sebuah lingkungan perkotaan (Silavi, *et al.*, 2017). Dengan kata lain, *permeability* ini berhubungan dengan sebuah konektivitas dari sebuah ruang arsitektural. Ada 3 aspek yang dianggap dapat mempengaruhi *permeability* sebuah ruang kota yakni:

*Small Blocks* – semakin kecil areanya, maka semakin tinggi *permeabilitas* yang diperoleh. Bentuk blok-blok bangunan yang berukuran lebih kecil

cenderung akan memudahkan pencapaian dari suatu lokasi ke lokasi lainnya. Contoh *Small Blocks* tampak seperti pada Gambar 1, di bawah ini. Pada Gambar tersebut, blok-blok bangunan membentuk blok yang kecil-kecil sehingga untuk mencapai dari satu titik ke titik lainnya cukup mudah.



Gambar 1. Contoh Small Blocks di Cempaka Putih

Sumber: <https://www.google.com/maps/@-6.1728659,106.8697342,244m/data=!3m1!1e3>

*Segregating Paths* – dengan membatasi lebar jalur, akan mengurangi *permeability* ruang tersebut. Contoh lebar path yang ada di Cempaka Putih seperti pada Gambar 2, di bawah ini.



Gambar 2. Contoh Lebar Path di Cempaka Putih

Sumber: <https://www.google.com/maps/@-6.1735582,106.870045,3a,60y,274.93h,73.29t/data=!3m4!1e1!3m2!1sg7j5yIlFhKMpOTVA0kpCgQ!2e0>

## *Hierarchical Layouts* –

meminimalisir peluang rute atau jalan yang tersedia, dapat mengurangi permeabilitas suatu ruang, namun bisa jadi menimbulkan rasa aman bagi penduduk. Contoh dari *hierarchical layout* dapat dilihat dari pembatasan jalur lalu lintas di Jalan Cempaka Putih yang diperlihatkan dalam Gambar 3 berikut ini.



Gambar 3. Contoh Pembatasan Jalur di Cempaka Putih

Sumber: [https://www.google.com/maps/@-6.1735577,106.8699287,3a,75y,300.14h,74.37t/data=!3m6!1e1!3m4!1s\\_julNmhUV9qHnTDzHY5guA!2e0!7i13312!8i6656](https://www.google.com/maps/@-6.1735577,106.8699287,3a,75y,300.14h,74.37t/data=!3m6!1e1!3m4!1s_julNmhUV9qHnTDzHY5guA!2e0!7i13312!8i6656)

*Imageability* ini terdiri dari kata dasar *image* atau dengan kata lain disebut citra. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, “citra” dapat dimaknai sebagai rupa, gambar, gambaran; gambaran yang dimiliki orang banyak mengenai pribadi, perusahaan, organisasi atau produk; kesan mental atau bayangan visual yang ditimbulkan.

Sehingga *imageability* merupakan kemampuan kesan berupa visual yang ditimbulkan, dalam hal ini adalah kemampuan sebuah kawasan terutama kota

dalam memberikan makna visual bagi orang yang melihatnya.

Teori mengenai citra *place* sering disebut sebagai *milestone*, suatu teori penting dalam perancangan kota, karena sejak tahun 1960-an, teori ‘citra kota’ mengarahkan pandangan pada perancangan kota ke arah yang memperhatikan pikiran terhadap kota dari orang yang hidup di dalamnya. Teori-teori berikutnya sangat dipengaruhi oleh teori yang diformulasikan oleh Kevin Lynch, seorang tokoh peneliti dan perencana kota. Risetnya didasarkan pada citra mental jumlah penduduk dari kota tersebut. Dalam risetnya, ia menemukan betapa pentingnya 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 dengan perasaan nyaman karena tidak tersesat, identitas yang kuat terhadap suatu tempat, dan keselarasan hubungan dengan tempat-tempat yang lain (Wally, 2015). Hal inilah yang kemudian saat ini dikenal sebagai makna sebuah tempat yang dihasilkan dari persepsi individual.

Menurut Lynch (1960), *image/* citra lingkungan adalah proses dua arah antara pengamat dengan benda yang diamati, atau disebut juga sebagai kesan atau persepsi antara pengamat terhadap lingkungannya. Kesan pengamat terhadap lingkungannya tergantung dari

kemampuan beradaptasi pengamat dalam menyeleksi, mengorganisir sehingga lingkungan yang diamatinya akan memberikan perbedaan dan keterhubungan. Persepsi dapat diartikan sebagai pengamatan yang dilakukan secara langsung dikaitkan dengan suatu makna. Persepsi setiap orang berbeda-beda, hal ini dipengaruhi oleh tingkat pendidikan, pengalaman yang dialami, sudut pengamatan, dan lain-lain.

Pemahaman seseorang tentang suatu kota akan lebih mendalam daripada sekedar kesan visual. Pada suatu kota terdapat banyak arti seperti keindahan, kenangan, pengalaman, harapan, keramaian banyak orang, keragaman bangunan serta drama kehidupan dan kematian, mempengaruhi setiap orang yang mendiami dan memahami suatu kota (Spreiregen, dalam Lazuardi dkk, 2018). Namun sebagai penilaian sepihak terhadap kualitas suatu kawasan terutama aspek citra/ *image* kawasan walaupun obyektif. Dari sebuah lingkungan, bagi setiap orang akan terbentuk gambaran citra (*image*) dalam hubungan fisik antara satu lingkungan dengan yang lainnya. Citra itu sendiri sebenarnya hanya menunjukkan suatu “gambaran” (*image*) (Mangunwijaya, dalam Lazuardi dkk, 2018).

Dalam bukunya ‘*The Image of The City*’, Kevin Lynch telah melakukan beberapa pengamatan tentang citra kota di 3 (tiga) kota: Boston, New Jersey dan Los Angeles.

Pengamatan ini dilakukan untuk membantu dalam memahami citra kota yang ditangkap dan dipahami manusia di dalam suatu lingkungan tertentu. Sehingga kemudian didapatkan pemahaman tentang bagaimana suatu kota yang telah dirancang dapat dipahami secara mudah oleh masyarakat pada umumnya. Berdasarkan riset yang telah dilakukan, Lynch menemukan arti pentingnya citra penduduk suatu kota terhadap kotanya, karena citra yang jelas dapat memberikan banyak hal yang sangat penting bagi masyarakatnya, yaitu:

## ***Legibility* (Kejelasan)**

*Legibility* merupakan sebuah kejelasan emosional suatu kota dirasakan secara jelas oleh warga kota. Jelasnya sebuah *image* yang bersih memungkinkan seseorang melakukan mobilitas di dalam kota secara mudah dan cepat. Artinya suatu kota atau bagian kota atau kawasan bisa dikenali dengan cepat dan jelas mengenai distriknya, landmarknya, atau jalur jalannya dan bisa langsung dilihat pola keseluruhannya.

## **Identitas dan Susunan**

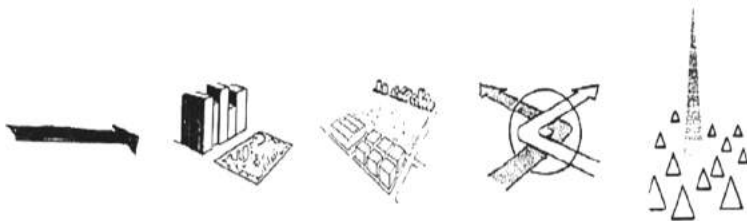
Identitas artinya *image* orang akan menuntut suatu pengenalan atas suatu obyek dimana di dalamnya harus tersirat perbedaan obyek tersebut dengan obyek lainnya sehingga orang dengan mudah bisa mengenalinya. Susunan artinya adanya kemudahan

pemahaman pola suatu blok-blok yang menyatu antar bangunan dan ruangannya terbuka.

## *Imageability*

*Imageability* merupakan kualitas secara fisik suatu obyek yang memberikan peluang yang besar untuk timbulnya *image* yang kuat yang diterima orang. Sehingga *image* ditekankan pada kualitas fisik suatu kawasan atau lingkungan yang menghubungkan atribut identitas dengan strukturnya, dan suatu *image* dibentuk oleh elemen-elemen pembentuk wajah kota.

Terdapat lima elemen yang dapat digunakan untuk mengungkapkan citra kota (lihat Gambar 4) yaitu: *path* (jalur), *edge* (tepi), *district* (kawasan), *node* (simpul) dan *landmark* (penanda atau tetenger).



Gambar 4. Elemen-elemen pembentuk *image* kota  
Sumber: *The Image of The City* (1960), Kevin Lynch



Kelima elemen ini dapat mewakili cita rasa dari suatu kawasan dan memberikan citra yang kuat terhadap kota. Kelima elemen tersebut dapat dijabarkan sebagai berikut, dan diperjelas dengan contoh-contoh dari masing-masing elemen:

## *Path*

*Path* adalah jalur-jalur dimana pengamat biasanya bergerak dan melaluinya. *Path* dapat berupa jalan raya, trotoar, jalur transit, kanal, jalur kereta api. Bagi banyak orang, ini adalah elemen dominan dalam gambaran mereka. Orang mengamati kota sambil bergerak melaluinya, dan sepanjang *path* elemen-elemen lingkungan lain diatur dan berhubungan.

*Path* adalah elemen yang paling penting dalam citra kota. Kevin Lynch menemukan dalam risetnya bahwa jika identitas elemen ini tidak jelas, maka kebanyakan orang meragukan citra kota secara keseluruhan. *Path* merupakan rute-rute sirkulasi yang biasanya digunakan orang untuk melakukan pergerakan secara umum. *Path* mempunyai identitas yang lebih baik kalau memiliki tujuan besar (misalnya ke stasiun, tugu, alun-alun, dan lain-lain), serta ada penampakan yang kuat (misalnya fasad, pohon, dan lain-lain), atau ada belokan yang jelas. Contoh *path* atau jalur dapat

dilihat di Gambar 5 yang memperlihatkan jalur atau *path* di Kawasan Kali Besar 1, Jakarta dan Gambar 6 yang memperlihatkan jalur atau *path* di Kawasan Kali Besar 2, Jakarta.



Gambar 5. Contoh *Path* di Kawasan Kali Besar 1  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2018



Gambar 6. Contoh *path* di Kawasan Kali Besar 2  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2018

# *Edges*

*Edges* adalah elemen linear yang tidak digunakan atau dipertimbangkan sebagai *path* oleh pengamat. *Edges* adalah batas-batas antara dua wilayah, sela-sela linier dalam kontinuitas yang dapat berbentuk pantai, potongan jalur kereta api, tepian bangunan, dinding. Lebih kepada referensi lateral daripada sumbu koordinat. *Edges* bisa saja sebagai penghalang, lebih atau kurang dapat ditembus, yang menutup satu wilayah dengan wilayah lain, atau bisa berupa lapisan, garis di sepanjang dua wilayah terkait dan bergabung bersama. Contohnya seperti pada Gambar 7 di bawah ini, yang memperlihatkan sungai yang berada di kawasan Kali Besar yang memanjang di Kawasan ini. Dapat terlihat jelas bagaimana *edges* terbentuk.



Gambar 7. Contoh *Edge* di Kawasan Kali Besar  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2018

## ***Districts***

Distrik (*district*) adalah kawasan kota yang bersifat dua dimensi dengan skala kota menengah sampai luas, dimana manusia merasakan 'masuk' dan 'keluar' dari kawasan yang berkarakter beda secara umum. Karakter ini dapat dirasakan dari dalam kawasan tersebut dan dapat dirasakan juga dari luar kawasan jika dibandingkan dengan kawasan di mana si pengamat berada.

Sebuah kawasan distrik memiliki ciri khas yang mirip (bentuk, pola, wujudnya) dan khas pula dalam batasnya, dimana orang merasa harus mengakhiri atau memulainya.

Distrik dalam kota dapat dilihat sebagai referensi interior maupun eksterior. Distrik mempunyai identitas yang lebih baik jika batasnya dibentuk dengan jelas tampilannya dan dapat dilihat homogen, serta fungsi dan posisinya jelas (introver/ ekstrover atau berdiri sendiri atau dikaitkan dengan yang lain).

Gambar 8 dan 9 memperlihatkan bagaimana keberadaan bangunan tua bersejarah yang termasuk di dalam distrik kawasan Kota Tua Jakarta.



Gambar 8. Contoh Bangunan Konservasi di Kali Besar  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2018



Gambar 9. Contoh Bangunan Konservasi di Kali Besar  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2018

## *Nodes*

*Nodes* adalah titik-titik, spot-spot strategis dalam sebuah kota dimana pengamat bisa masuk, dan yang merupakan fokus untuk “ke” dan “dari” mana dia berjalan. *Nodes* bisa merupakan persimpangan jalan, tempat *break* (berhenti sejenak) dari jalur, persilangan atau pertemuan *path*, ruang terbuka atau titik perbedaan dari suatu bangunan ke bangunan lain.

*Nodes* merupakan simpul atau lingkaran daerah strategis dimana arah atau aktivitasnya saling bertemu dan dapat diubah ke arah atau aktivitasnya lain, misalnya persimpangan lalu lintas, stasiun, lapangan terbang, jembatan, kota secara keseluruhan dalam skala makro besar, pasar, taman, square, dan sebagainya. Tidak setiap persimpangan jalan adalah sebuah *nodes*, yang menentukan adalah citra *place* terhadapnya. *Nodes* adalah satu tempat dimana orang mempunyai perasaan ‘masuk’ dan ‘keluar’ dalam tempat yang sama. *Nodes* mempunyai identitas yang lebih baik jika tempatnya memiliki bentuk yang jelas (karena lebih mudah diingat), serta tampilan berbeda dari lingkungannya (fungsi, bentuk).



Gambar 10. Contoh Nodes di Kawasan Kali Besar  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2018

## ***Landmarks***

*Landmark* adalah titik-acuan dimana si pengamat tidak memasukinya, mereka adalah di luar, biasanya dapat disebut sebagai penanda atau tetenger.

*Landmark* biasanya merupakan benda fisik yang didefinisikan dengan sederhana seperti: bangunan, tanda, toko, atau pegunungan. Beberapa landmark adalah landmark-landmark jauh, dapat terlihat

dari banyak sudut dan jarak, atas puncak-puncak dari elemen yang lebih kecil, dan digunakan sebagai acuan orientasi

Landmark merupakan titik referensi seperti elemen node, tetapi orang tidak masuk di dalamnya karena bisa dilihat dari luar letaknya. Landmark adalah elemen eksternal dan merupakan bentuk visual yang menonjol dari kota. Beberapa landmark letaknya dekat, sedangkan yang lainnya jauh sampai di luar kota. Beberapa landmark hanya mempunyai arti di daerah kecil dan dapat dilihat hanya di daerah itu, sedangkan landmark lain mempunyai arti untuk keseluruhan kota dan bisa dilihat dari mana-mana. Landmark adalah elemen penting dari bentuk kota karena membantu orang untuk mengorientasikan diri di dalam kota dan membantu 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. Sebagai contoh adalah pada Gambar 11, yang memperlihatkan bangunan kolonial sebagai tetenger di Kawasan Kali



Besar, Jakarta. Sementara jika dilihat dari skala Kawasan Kota Tua Jakarta, Museum Fatahillah dapat dikatakan sebagai landmark dari Kota Tua Jakarta (lihat Gambar 12) .



Gambar 11. Contoh Landmark di Kawasan Kali Besar  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2018



Gambar 12. Museum Fatahillah sebagai Landmark di  
Kawasan Tua Jakarta  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 201

## **Kawasan**

Dalam menelaah sebuah kawasan dengan kejelasannya yaitu *legibility* melalui permeabilitas dan imageabilitasnya, perlu juga dipahami tentang teori kawasan, terutama pemahaman mengenai apa itu kawasan. Menurut Direktur Pengembangan Kawasan Khusus dan Tertinggal (2004) menyatakan bahwa Konsep kawasan adalah wilayah yang berbasis pada keberagaman fisik dan ekonomi tetapi memiliki hubungan erat dan saling mendukung satu sama lain secara fungsional demi mempercepat pertumbuhan ekonomi daerah dan meningkatkan kesejahteraan rakyat. Kawasan didefinisikan sebagai kawasan yang mempunyai fungsi tertentu, dimana kegiatan ekonominya, sektor dan produk

unggulannya, mempunyai potensi mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah sekitarnya.

Wilayah/ kawasan adalah ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur terkait padanya batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan atau aspek fungsional. Kawasan adalah wilayah dengan fungsi utama lindung atau budidaya, terdiri dari:

- a. Kawasan lindung adalah kawasan yang ditetapkan dengan fungsi utama melindungi kelestarian lingkungan hidup yang mencakup sumber daya alam dan sumber daya buatan.
- b. Kawasan budidaya adalah kawasan yang ditetapkan dengan fungsi utama untuk dibudidayakan atas dasar kondisi dan potensi sumber daya alam, sumber daya manusia, dan sumber daya buatan (Sirait, 2009).

## **Konservasi**

Pada dasarnya teori Kevin Lynch mengenai permeabilitas dan imageabilitas dapat ditelaah melalui berbagai kawasan kota baik kota yang terbentuk dengan sendirinya melalui proses sejarah yang pada akhirnya menjadi

kawasan sejarah, maupun kota bukan bersejarah. Namun, pada telaah kali ini studi kasus di Singapura yaitu kawasan Boat Quay dan Clarke Quay, merupakan kawasan bersejarah yang ditetapkan sebagai kawasan konservasi oleh Pemerintah Singapura. Oleh karenanya sebelum melakukan telaah lebih lanjut, ada baiknya jika dipahami dulu apa itu konservasi dan kawasan bersejarah.

Secara umum, konservasi mempunyai arti pelestarian yaitu melestarikan/ mengawetkan daya dukung, mutu, fungsi, dan kemampuan lingkungan secara seimbang (Rachman, 2012). Menurut Antariksa dalam Adiyanto (2015) konservasi lahir akibat adanya semacam kebutuhan untuk melestarikan sumber daya alam yang diketahui mengalami degradasi mutu secara tajam. Dampak degradasi tersebut, menimbulkan kekhawatiran dan jika tidak diantisipasi akan membahayakan umat manusia, terutama berimbas pada kehidupan generasi mendatang pewaris alam ini. Sisi lain, batasan konservasi dapat dilihat berdasarkan pendekatan tahapan wilayah, yang dicirikan oleh:

- (1) pergerakan konservasi, ide-ide yang berkembang pada akhir abad ke-19, yaitu yang hanya menekankan keaslian bahan dan nilai dokumentasi,
- (2) teori konservasi modern, didasarkan pada penilaian kritis pada bangunan bersejarah yang berhubungan dengan keaslian, keindahan, sejarah, dan penggunaan nilai-nilai lainnya.

Kata Konservasi itu sendiri merupakan berasal dari kata *Conservation* yang terdiri atas kata *con* (*together*) dan *servare* (*keep/save*) yang memiliki pengertian mengenai upaya memelihara apa yang kita punya (*keep/ save what you have*), namun secara bijaksana (*wise use*).

Ide ini dikemukakan oleh Theodore Roosevelt (1902) yang merupakan orang Amerika pertama yang mengemukakan tentang konsep konservasi. Konservasi dalam pengertian sekarang, sering diterjemahkan sebagai *the wise use of nature resource* (pemanfaatan sumberdaya alam secara bijaksana). Konservasi juga dapat dipandang dari segi ekonomi dan ekologi dimana konservasi dari segi ekonomi berarti mencoba mengalokasikan sumber daya alam untuk sekarang, sedangkan dari segi ekologi, konservasi merupakan alokasi sumber daya alam untuk sekarang dan masa yang akan datang (Purwantiasning, dkk, 2012).

Feilden (2003) dalam Adiyanto (2015) menjelaskan lebih lanjut bahwa konservasi arsitektural jauh lebih kompleks karena:

- (1) bangunan harus berdiri terus;
- (2) faktor ekonomis;
- (3) bangunan sangat terpengaruh kondisi cuaca;
- (4) perlu kolaborasi lintas ilmu dalam mengerjakan konservasi bangunan.

Menurut Mauliani, dkk (2012) konservasi bangunan dan kawasan berawal dari konsep konservasi yang bersifat statis, yaitu bangunan yang menjadi objek konservasi dipertahankan sesuai dengan kondisi aslinya. Dengan konsep yang statis tersebut kemudian berkembang menjadi konsep konservasi yang bersifat dinamis dengan cakupan lebih luas. Sasaran konservasi tidak hanya pada peninggalan arkeologi saja, melainkan meliputi juga karya arsitektur lingkungan atau kawasan bahkan kota bersejarah.

Kegiatan konservasi meliputi seluruh kegiatan pemeliharaan sesuai dengan kondisi dan situasi lokal maupun upaya pengembangan untuk pemanfaatan lebih

lanjut. Bila dikaitkan dengan kawasan maka konservasi kawasan atau sub bagian kota mencakup suatu upaya pencegahan adanya aktivitas perubahan sosial atau pemanfaatan yang tidak sesuai dan bukan secara fisik saja. Konservasi selanjutnya merupakan istilah yang menjadi payung dari segenap kegiatan pelestarian lingkungan binaan, yang meliputi preservasi, restorasi, rehabilitasi, rekonstruksi, dan revitalisasi.

Dalam merencanakan konservasi terhadap suatu cagar budaya, tentunya dibutuhkan sejumlah kriteria pertimbangan yang perlu diperhatikan oleh tim perencana berikut ini:

### **Nilai estetika**

Bangunan atau bagian dari kota yang dilestarikan karena mewakili keindahan khusus dari suatu langgam sejarah tertentu. Tolok ukur dari estetika dikaitkan dengan nilai keindahan dan kerumitan bentuk arsitekturalnya terkait dengan bentuk, struktur, tata ruang dan ornamennya. Kriteria estetika bersifat subjektif/ berbeda-beda sehingga cukup sulit untuk menentukan bahwa suatu bangunan lebih penting dari yang lain.

### **Kejamakan arsitektural**

Nilai kejamakan arsitektural (*value for architectural diversity*).

Bangunan atau bagian dari kota yang dilestarikan karena mewakili satu kelas atau kelompok jenis khusus gaya arsitektur bangunan yang semakin memperkaya kejamakan arsitektural kawasan/ lingkungan.

### **Kejamakan lingkungan**

(*value for environmental diversity*)

Nilai kemajemukan arsitektur atau *value for environmental diversity* memberi kontribusi bagi bertambahnya kemajemukan/ keragaman wajah lingkungan.

### **Kejamakan fungsional**

(*value of functional diversity*)

Nilai kejamakan fungsional atau *value of functional diversity*, kemajemukannya ditentukan oleh variasi dalam latar belakang sejarah dan usia bangunan yang memungkinkan adanya berbagai fungsi campuran (Cahn, 2018).



### **Kelangkaan bangunan**

Kelangkaan bangunan atau bagian dari kota yang dilestarikan karena hanya berjenis satu atau merupakan contoh terakhir yang masih ada sehingga termasuk karya yang unik dan sangat langka bahkan satu-satunya di dunia dan tidak dimiliki oleh pihak/ tempat lain.

### **Peranan sejarah**

*(value for continuity of cultural memory/ heritage values)*

Bangunan atau lingkungan perkotaan atau bagian dari kota dilestarikan karena menjadi lokasi bagi berlangsungnya peristiwa bersejarah. Cagar budaya ini dinilai penting karena ada ikatan simbolis antara peristiwa sekarang dengan masa lalu atau ikatan emosional antara objek dengan masyarakat setempat.

### **Memperkuat citra kawasan di sekitarnya**

Bangunan atau bagian dari kota dilestarikan karena keberadaannya dapat memberikan makna lebih untuk meningkatkan kualitas dan citra lingkungan sekitar.

### **Nilai ekonomi dan komersial**

Bangunan atau kawasan dilestarikan karena memiliki nilai investasi di dalamnya sehingga mempengaruhi kawasan di sekitarnya.

## **Keistimewaan**

Bangunan-bangunan ruang dilindungi karena mereka memiliki keistimewaan misalnya sebagai yang tertinggi, tertua, terpanjang, terbesar atau yang pertama terbangun.

Kegiatan preservasi dan konservasi pada bangunan bersejarah maupun pada kawasan/ lingkungan bersejarah pada dasarnya bukan semata untuk tujuan pelestarian dan mempertahankan bangunan secara arsitektural semata tetapi juga di dalamnya menyangkut nilai-nilai budaya dalam kehidupan masyarakat luas.

Berikut di bawah ini ada beberapa prinsip yang menjadi latar-belakang dilakukannya kegiatan preservasi dan konservasi yaitu sbb:

1. Mencari/ mendapatkan Identitas Fisik dari Kawasan (*Physical Identity of Environment*).

2. Mencari/ mendapatkan *Sense of Place*. Peninggalan sejarah adalah satu-satunya hal yang menghubungkan dengan masa lalu dan menghubungkan kita dengan suatu tempat tertentu.
3. Mencari/ mendapatkan nilai Sejarah (*The Historical Values of The City District*). Dalam perjalanan sejarah bangsa, terdapat peristiwa-peristiwa penting untuk dikenang, dihormati dan dipahami oleh masyarakat. Kegiatan memelihara lingkungan dan bangunan bernilai sejarah yang merupakan bagian perjalanan sejarah masa lalu.
4. Meningkatkan Nilai Arsitektur pada Bangunan dan Kawasan/ Lingkungan. Memelihara lingkungan dan dan bangunan bersejarah karena nilai intrinsiknya sebagai karya seni dimana di dalamnya terdapat hasil pencapaian yang tinggi dalam bidang seni termasuk keindahan.
5. Meningkatkan manfaat ekonomis. Bangunan yang telah ada terlebih yang memiliki nilai sejarah seringkali memiliki keunggulan ekonomis. Secara empiris menunjukkan bahwa pemanfaatan bangunan yang sudah ada seringkali lebih murah daripada membuat bangunan baru.
6. Generator kegiatan Pariwisata dan Rekreasi. Nilai sejarah yang khas di suatu tempat atau kawasan mampu menjadi daya tarik bagi kegiatan pariwisata dan menariknya ke tempat tersebut.

7. Sumber Inspirasi (*Place of Inspiration*). Pada banyak bangunan dan lingkungan bersejarah akan berhubungan dengan rasa patriotisme dan nilai nasionalisme serta peristiwa penting di masa lalu.
8. Meningkatkan nilai. Pendidikan atau Edukasi dalam Masyarakat. Melalui bangunan dan lingkungan bersejarah sebagai artefak pada dasarnya dapat melengkapi dokumen tertulis tentang masa lampau untuk mengenang kejadian atau peristiwa tertentu di masa lampau (Cohen, dalam Pawitro, 2015).

# **#03**

## Tinjauan Kawasan Clarke Quay

Kawasan Clarke Quay merupakan kawasan konservasi yang berlokasi di pinggir *Singapore River*. Kawasan *Clarke Quay* ini merupakan salah satu kawasan yang berhasil menerapkan konsep konservasi di Singapura. Hingga saat ini, Kawasan Clarke Quay selalu ramai dikunjungi oleh wisatawan baik dalam negeri maupun mancanegara. Kawasan ini biasanya akan terasa lebih meriah di malam hari karena efek lampu-lampu yang menghiasi kawasan ini sehingga terlihat lebih bersinar dan mencolok.

Berdasarkan studi ekskursi yang telah dilakukan, maka diperoleh data-data primer mengenai Kawasan Clarke Quay dan Boat Quay. Tinjauan yang dilakukan pada kawasan ini dibagi menjadi 2 (dua) yaitu tinjauan aspek fisik dan aspek non-fisik.

## **Tinjauan Fisik**

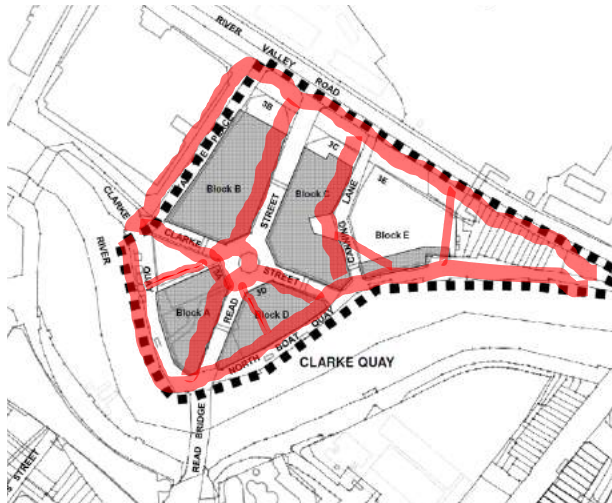
Tinjauan dalam aspek fisik ini merupakan tinjauan yang dilakukan terhadap objek-objek yang dapat dilihat secara kasat mata. Tinjauan fisik yang dilakukan di Clarke Quay dan Boat Quay berdasarkan objek-objek yang ada di kawasan tersebut. Tinjauan fisik meliputi jalur sirkulasi, lebar jalur sirkulasi, jaringan transportasi, persimpangan jalan, objek yang mencolok atau *landmark*, distrik, batasan wilayah, dan blok bangunan

## **Jalur Sirkulasi**

Sirkulasi adalah pergerakan melalui ruang, serta jalur pergerakan dapat dianggap sebagai elemen penyambung inderawi yang menghubungkan ruang-ruang satu bangunan (Iswara dan Purnomo, 2017).

Menurut Jusmartinah (2008) jalur sirkulasi sebagai penghubung antara suatu daerah dengan daerah lain yang di dalamnya tidak hanya terjadi mobilitas tetapi lebih dari itu munculnya interaksi antar pengguna sehingga jalur sirkulasi muncul karena kebutuhan manusia bukan membentuk kegiatan manusia.

Jalur sirkulasi merupakan jalur yang digunakan sebagai ruang pergerakan, baik digunakan untuk pergerakan manusia maupun kendaraan. Jalur sirkulasi yang ada di Kawasan Clarke Quay dan Boat Quay ini terdiri dari jalur sirkulasi untuk pejalan kaki (pedestrian) dan sirkulasi untuk kendaraan bermotor seperti sepeda motor, mobil serta truk pengangkut muatan.



Gambar 13. Peta Jalur Sirkulasi Pejalan Kaki  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Gambar 13 di atas menunjukkan peta jalur sirkulasi untuk para pejalan kaki yang ditandai dengan garis berwarna merah. Dari gambar tersebut, para pejalan kaki bebas dan leluasa dalam mengakses seluruh bangunan yang ada di dalam kawasan tersebut. Tampilan jalan secara visual dapat dilihat pada Gambar 14.



Gambar 14. Jalur Sirkulasi Pejalan Kaki 1  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

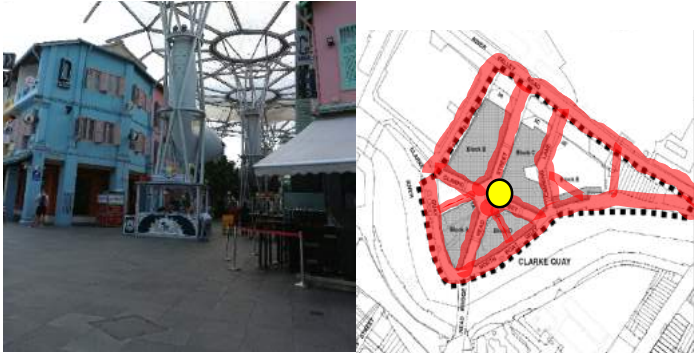


Sirkulasi untuk pejalan kaki yang terlihat pada Gambar 14 di atas dipenuhi kursi dan meja makan yang merupakan bagian dari restoran yang ada di depannya. Peletakan kursi dan mejanya memang sedikit mengambil jalur sirkulasi pejalan kaki, sehingga jalurnya menjadi lebih kecil. Lebar jalur sirkulasi pejalan kaki ini sekitar 5 meter, dan pada bagian yang ada kursi dan mejanya sekitar 2,5 meter.



Gambar 15. Jalur Sirkulasi Pejalan Kaki 2  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Bergerak sedikit ke arah Barat, tampak jalur pejalan kaki yang lebar sekitar 5 meter ini tidak ada hambatan. Material yang digunakan untuk jalur ini yaitu keramik dengan tekstur yang kasar agar tidak licin saat hujan turun. Gambar 15 ini merupakan jalur pejalan kaki yang akan mencapai *River Valley Road*. *River Valley Road* merupakan jalan raya utama untuk menuju ke Kawasan Clarke Quay.

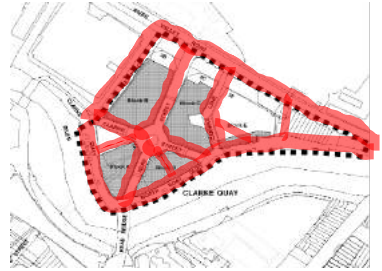


Gambar 16. Jalur Sirkulasi Pejalan Kaki 3

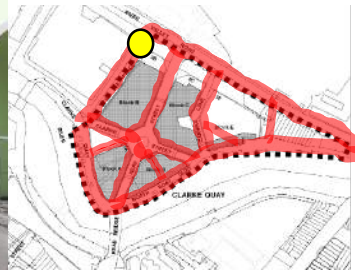
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Pada jalur ini, tepatnya pada persimpangan jalan, jalur sirkulasi yang tercipta sangat lebar. Pada Gambar 16 di atas, jalur sirkulasi yang ada di jalan tengah, disediakan payung raksasa yang akan meneduhkan siapa saja yang ada di bawahnya.

Jalur Sirkulasi yang dekat dengan Read Bridge ini berukuran lebih lebar yakni sekitar 7 meter seperti tampak pada Gambar 17. Namun pada bagian tengah dan kanan kirinya dipenuhi oleh furnitur-furnitur *outdoor* sehingga cukup memakan bagian dari jalur pejalan kaki ini menjadi berukuran lebih sempit, sekitar 1,5 meter sampai 2 meter.



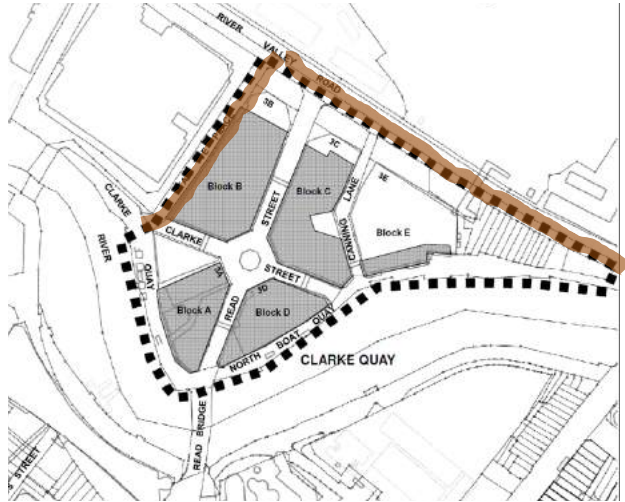
Gambar 17. Jalur Sirkulasi Pejalan Kaki 4  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018



Gambar 18. Jalur Sirkulasi Pejalan Kaki 5  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Gambar 18, merupakan jalur sirkulasi pejalan kaki yang ada di bagian Barat Daya dari Kawasan Clarke Quay. Bagian Barat Daya ini masih berbatasan langsung dengan Singapore River. Di bagian pinggir sungai terdapat deretan fasilitas tempat makan yang ingin mengekspose keindahan Singapore River. Jalur pejalan kaki di bagian ini tidak terlalu lebar, yakni sekitar 3 meter. Di bagian kanan yang merupakan bangunan blok, beberapa dibatasi

dengan pembatas jalan, dan beberapa dibiarkan terbuka sehingga dapat dilewati oleh orang-orang.



Gambar 19. Peta Sirkulasi kendaraan  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Selain sirkulasi untuk pejalan kaki, di Kawasan Clarke Quay juga terdapat sirkulasi untuk kendaraan bermotor. Sirkulasi untuk kendaraan bermotor tidak dibiarkan masuk ke dalam Kawasan, namun hanya berada di pinggiran Kawasan saja, yakni pada River Valley Road, dan bagian Barat Kawasan Clarke Quay seperti yang diperlihatkan pada Gambar 19.



Gambar 20. Suasana *River Valley Road*  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

River Valley Road merupakan jalan raya utama yang menghubungkan Kawasan Clarke Quay dengan Kawasan Robertson Quay dan Boat Quay. Keduanya juga merupakan bekas dermaga yang sekarang dijadikan sebagai Kawasan Konservasi dengan menonjolkan wisata kuliner dan wisata transportasi airnya.



Gambar 21. Sirkulasi di Tan Tye Place  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Tan Tye Place merupakan jalan yang berada di bagian Barat Kawasan Clarke Quay. Jalan yang dilalui kendaraan bermotor ini berada di luar Kawasan. Terlihat pada Gambar 21 beberapa kendaraan bermotor terparkir di jalan tersebut. Kendaraan tersebut mengangkut bahan-bahan baku dari restoran-restoran yang ada di Clarke Quay.

## Persimpangan Jalan

Persimpangan jalan merupakan tempat dimana satu jalan bertemu dengan jalan lainnya. Persimpangan ini bisa berupa pertigaan, perempatan, simpang lima, dan seterusnya sesuai dengan jumlah jalan yang bertemu. Di Kawasan Clarke Quay ini cukup banyak persimpangan jalan yang terbentuk akibat banyaknya sirkulasi dari berbagai arah.



Gambar 22. Persimpangan 1  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Persimpangan yang pertama ini merupakan perempatan, yakni ada 4 jalan yang kemudian bertemu di satu titik. Gambar 22 merupakan titik pertemuan antara 4 jalan

tersebut. Di persimpangan ini areanya luas dan cukup besar, berukuran 2 kali lebar sirkulasi pejalan kaki. Terdapat petunjuk jalan di persimpangan ini yang dapat memudahkan penunjuk jalan sesuai dengan tujuannya. Selain petunjuk jalan, terdapat peta lokasi Kawasan Clarke Quay yang di dalamnya berisi keterangan semua fasilitas yang ada di Kawasan Clarke Quay.



Gambar 23. Persimpangan 2  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Persimpangan yang kedua ini juga merupakan perempatan. Di persimpangan yang kedua ini terdapat jalan dari Read Bridge yang merupakan jembatan penghubung dari kawasan yang ada di seberang *Singapore River*. Sama halnya dengan persimpangan yang pertama, persimpangan ini juga memiliki area yang cukup luas, bisa jadi sekitar 3 kali lipat lebar jalan pejalan kaki. Di persimpangan ini juga terdapat petunjuk jalan yang mengarahkan wisatawan ke tujuannya.





Gambar 24. Persimpangan 3  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Persimpangan yang ketiga yaitu Gambar 24, menghubungkan jalan sirkulasi pejalan kaki dengan jalan untuk kendaraan bermotor. Pengguna kendaraan bermotor harus memarkirkan kendaraannya kemudian berjalan kaki untuk memasuki Kawasan Clarke Quay. Ukuran persimpangan ini juga sama dengan persimpangan lainnya, besar dan luas. Petunjuk jalan juga ada di sebelah barat persimpangan ini.



Gambar 25. Persimpangan 4  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018



Persimpangan yang keempat yaitu Gambar 25, berada di *center* atau di tengah dari Kawasan Clarke Quay. Persimpangan yang ada di tengah Kawasan Clarke Quay ini merupakan area pusat dimana di area ini terdapat jalan yang sangat lebar melebihi persimpangan yang pertama, kedua dan ketiga. Ada yang tidak biasa pada persimpangan ini, dimana seharusnya jalannya bersih dan dapat dilalui, namun di bagian tengah persimpangan ini terdapat air mancur yang keluar dari jalan sehingga membanjiri sebagian jalan yang ada di tengah. Selain itu, banyak pula ditanami pepohonan dan berbagai furnitur *outdoor* untuk melengkapi fasilitas ruang terbuka. Meskipun *outdoor*, persimpangan pada bagian ini ditutupi oleh payung raksasa sehingga orang-orang di bawahnya dapat terlindungi dari hujan maupun panas.

## ***Landmark***

*Landmark* merupakan suatu objek atau benda yang dijadikan sebagai ikon suatu tempat. Objek ini biasanya menjadi unsur yang sangat penting karena dapat membuat kesan yang mudah diingat oleh orang-orang. *Landmark* ini menjadi sebuah titik acuan atau orientasi dalam mengenalkan sebuah tempat atau kawasan.



Gambar 26. Payung Raksasa  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Yang menjadi *landmark* di Kawasan Clarke Quay ini merupakan payung raksasa yang dimilikinya seperti pada Gambar 26. Payung ini tinggi sehingga dapat terlihat dari manapun. Bentuknya yang unik juga dapat menjadikannya sebagai identitas dari Kawasan Clarke Quay. Payung raksasa ini membentang di sepanjang jalan di Clarke Quay dari pinggir ke tengah atau menuju air mancur. Jalan di bagian tengah Kawasan Clarke Quay ini ditutupi oleh payung raksasa, sedangkan pada bagian yang di pinggir sungai dan pinggir jalan tidak ditutupi oleh payung raksasa.

## Distrik

Distrik atau disebut sebagai bagian kawasan merupakan area yang dibatasi oleh kriteria ataupun persyaratan tertentu. Pembatasan ini biasanya didasari oleh peraturan atau pemahaman mengenai tempat itu sendiri. Kawasan

Clarke Quay sendiri merupakan salah satu Kawasan Konservasi yang ada di Singapura. Selain statusnya yang sebagai Kawasan Konservasi, Kawasan Clarke Quay juga dikenal oleh masyarakat sebagai Kawasan wisata kuliner dimana terdapat berbagai macam makanan yang dijual dari berbagai Negara, diperlihatkan pada Gambar 27.



Gambar 27. Kumpulan Restoran  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Restoran-restoran yang ada di dalam Kawasan ini dapat menjadikan Kawasan ini sebagai Kawasan wisata kuliner. Seperti pada Gambar 27 dimana deretan restoran dengan huruf mandarin itu berdiri di tempat tersebut. Tidak hanya restoran mandarin saja yang ada di kawasan ini, melainkan dari berbagai Negara lainnya seperti India, Indonesia, Malaysia, Meksiko, dan lain sebagainya yang juga turut menghiasi deretan kuliner di kawasan ini.

## **Batasan Wilayah**

Suatu wilayah biasanya akan memiliki batasannya dengan wilayah lain. Agar masing-masing wilayah bisa lebih jelas

dalam pembagian wilayahnya, maka batasan-batasan itu dibuat sedemikian rupa dengan bentuk yang berbagai macam.

Di kawasan Clarke Quay ini batasan-batasan wilayah yang dibuat berbagai macam, ada yang menggunakan pagar pembatas di pinggir sungai, jembatan yang ditinggikan, bangunan yang mencolok warnanya, dan hanya berupa trotoar saja.



Gambar 28. Batas Wilayah Bagian Timur berupa underpass  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Kawasan Clarke Quay bagian Timur ini dibatasi dengan adanya jalan besar yang melintas dan dengan adanya terowongan pejalan kaki (*underpass*) di bagian bawah

jalan tersebut seperti yang diperlihatkan di Gambar 28. Terowongan ini menghubungkan Kawasan Clarke Quay dengan Kawasan Riverwalk dan dengan Boat Quay. Di dalam terowongan ini terdapat berbagai karya seni mural yang digambar seperti pada Gambar 29 di bawah ini.



Gambar 29. Gambar Mural di Terowongan  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Gambar-gambar mural ini dibuat dengan warna-warna yang cerah agar terowongan tidak tampak suram melainkan dapat membuat orang yang melewatinya merasa senang. Selain dibuat dengan warna cerah, terowongan ini menggunakan lampu yang dinyalakan setiap waktu agar pengguna jalan tidak merasa takut kegelapan.

Batas wilayah lainnya yang berada di bagian Selatan ini menggunakan jembatan sebagai batasannya. Jembatan yang digunakan sebagai pembatas ini merupakan Read Bridge seperti yang diperlihatkan pada Gambar 30.



Gambar 30. Read Bridge  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Read Bridge ini merupakan penghubung Kawasan Clarke Quay dengan Kawasan yang ada di seberangnya sekaligus sebagai pembatas antara dua Kawasan ini. Jembatan ini sangat lebar, sekitar 10 meter. Terdapat jajaran lampu jalan diatas jembatan ini untuk membantu penerangan pada saat malam hari. Selain itu, jembatan ini memiliki posisi yang lebih tinggi dari tanah di Clarke Quay seperti pada Gambar 31 di bawah ini.



Gambar 31. Ketinggian Read Bridge  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Read Bridge ini memiliki level yang lebih tinggi dibandingkan dengan level Kawasan Clarke Quay. Tinggi jembatan ini sekitar 2 meter. Jembatan ini membagi jalurnya menjadi 2 yaitu bagian kanan dan kiri, yang dibawahnya sama sama menggunakan anak tangga dengan dilengkapi *railing* tangga untuk aksesnya. Selain Read Bridge, batas wilayah Clarke Quay di bagian selatan ini juga menggunakan pembatas berupa deretan bangunan yang tidak permanen yaitu area tempat makan yang berdiri dengan sebuah objek yang mirip dengan perahu seperti pada Gambar 32 di bawah ini.



Gambar 32. Deretan Tempat Makan di Selatan  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Area makan yang menyerupai perahu karet ini sebagian dari bagiannya di tonjalkan ke sungai, seolah memberikan kesan perahu tersebut

siap terjun ke sungai. Di sepanjang pinggir sungai ini, area makan yang serupa melintang pada perbatasan dengan sungai. Di bawahnya terdapat dinding beton yang juga berperan sebagai batas dari wilayah Kawasan Clarke Quay.



Gambar 33. Batas Wilayah Bagian Barat  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Kawasan Clarke Quay di bagian Barat dibatasi dengan bangunan blok B yang berderet memanjang di sepanjang jalan tersebut. Bangunan yang ada di blok tersebut menggunakan warna-warna cerah yang cukup membuat mata menangkap keceriaan warna tersebut. Dengan dilengkapi trotoar dan pagar pembatas, dapat menguatkan



bahwa area tersebut merupakan batas wilayah dari Kawasan Clarke Quay seperti pada Gambar 33 di atas.

## Blok Bangunan

Blok bangunan ini merupakan massa bangunan yang ada di kawasan. Blok bangunan ini terbentuk sesuai dengan bentuk sirkulasi yang ada di dalam kawasannya. Kawasan Clarke Quay ini memiliki beberapa blok-blok yang berdiri di atas site dengan luas yang bervariasi. Blok-blok di Kawasan Clarke Quay ini dinamakan dengan menggunakan huruf alfabetik yakni Blok A, B, C, D, dan E. Total blok yang ada di Kawasan Clarke Quay ini sebanyak 5 blok. Masing-masing blok menawarkan berbagai macam kuliner dari beberapa penjuror dunia. Tidak ada pengelompokan khusus pada setiap blok, hanya pemisahan yang terjadi karena sirkulasi jalan yang ada.



Gambar 34. Lokasi Blok A  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Blok A berada di bagian Barat Daya Kawasan Clarke Quay. Blok ini membentuk gugusan trapezium yang tidak beraturan dengan mengikuti jalur sirkulasi yang ada. Bangunan yang ada memiliki ketinggian 3 lantai dengan menggunakan atap yang miringnya sekitar 20-30°. Bangunan di Blok A ini menampilkan setiap detail bangunannya dengan menggunakan warna cat yang kontras, sehingga detail dapat terlihat lebih menonjol seperti pada Gambar 34.

Blok B terletak tepat di sebelah Blok A, yakni di bagian utara dari Blok A. Blok B memiliki ukuran blok yang lebih besar dibanding Blok A. Blok B berbatasan langsung dengan jalur sirkulasi kendaraan bermotor. Lokasi Blok B dapat dilihat pada Gambar 35.



Gambar 35. Lokasi Blok B  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Bangunan Blok B yang berada di depan air mancur atau di pusat Kawasan Clarke Quay ini memiliki jumlah lantai sebanyak 2 lantai. Serupa dengan Blok A, Blok B juga menggunakan warna-warna yang mencolok pada dinding luar bangunannya seperti pada Gambar 36.



Gambar 36. Blok B Bagian Barat  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Semua bangunan di Blok B memiliki ketinggian bangunan yang setara yakni 2 lantai. Kemiringan atap di Blok B juga sama dengan kemiringan atap di Blok A yaitu sekitar  $30^{\circ}$ .

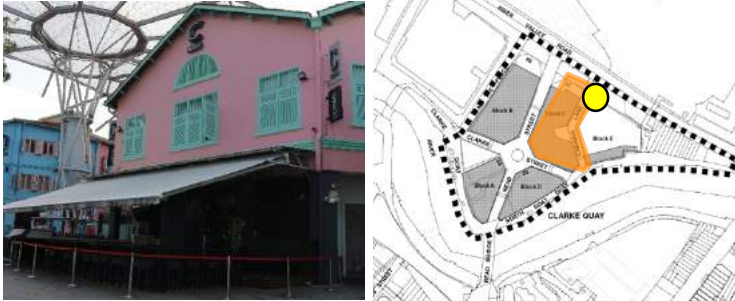
Blok C berada di sebelah Blok B, yaitu tepatnya berada di bagian Timur dari Blok B. bentuk lahan Blok C juga tidak memiliki bentuk yang jelas. Blok C ini memiliki jumlah lantai sebanyak 2 lantai. Tampilannya sedikit berbeda dengan Blok lainnya, yaitu penggunaan warna coklat tua pada dindingnya membuat bangunan ini tidak terlalu mencolok tetapi kental dengan rasa bangunan lamanya seperti pada Gambar 37.



Gambar 37. Lokasi Blok C  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Tidak semua bangunan di Blok C ini menggunakan warna coklat tua. Di bagian Timur dari blok ini, terlihat penggunaan warna yang cerah, sama dengan blok-blok

lainnya. Jumlah lantai bangunannya juga masih sama yakni 2 lantai dengan penggunaan atap miring sekitar  $30^{\circ}$  seperti pada Gambar 38.



Gambar 38. Blok C Bagian Timur  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Bentuk bangunan di Blok C ini datar, tidak ada permainan dinding dengan tonjolannya. Hanya ada permainan warna pada setiap bagian bangunan di Blok ini. Ada penambahan atap pada Blok C bagian timur ini, yaitu menambahkan kanopi pada bagian depan bangunannya, sehingga terlihat lebih memanjang pada bagian bawah bangunannya.

Blok D berada sebelah Blok C, tepatnya berada di Selatan dari Blok C. Blok D merupakan blok yang ukurannya paling kecil dibandingkan dengan blok lainnya. Blok ini membentuk bangun ruang trapesium seperti pada Gambar 39.



Gambar 39. Lokasi Blok D  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Blok D ini memiliki jumlah lantai sebanyak 3 lantai, namun ada beberapa bagian bangunan yang hanya menggunakan 2 lantai saja, seperti yang ada pada Gambar 40. Semua fasad bangunan di blok D ini sama rata, pembagian jendela dan bukaan-bukaan lain yang ada disama-ratakan.



Gambar 40. Blok D Bagian Selatan  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Blok D yang berada di bagian Selatan bangunannya

membentuk lengkungan yang cukup tajam. Bangunannya terlihat kokoh dengan tonjolan-tonjolan kolom dan dinding pada fasadnya.

## **Jaringan Transportasi**

Jaringan transportasi yang ada di Kawasan Clarke Quay ini ada berbagai macam. Diantaranya yaitu bus, MRT, transportasi air dan kendaraan pribadi. Salah satu jaringan transportasi yang menjadi andalan di Kawasan ini adalah transportasi airnya. Kawasan Clarke Quay merupakan Kawasan bekas dermaga, sehingga tidak heran jika Kawasan ini membuka sarana transportasi air. Gambar 41 merupakan salah satu lokasi dermaga kapal yang ada di Kawasan Clarke Quay. Biasanya kapal-kapal di tempat tersebut digunakan untuk berwisata berkeliling menyusuri Singapore River. Tetapi ada juga yang menggunakannya sebagai sarana transportasi untuk pergi ke dermaga lain.



Gambar 41. Dermaga Kapal Clarke Quay  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018



Gambar 42. Wisata Kapal di Clarke Quay  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Kapal-kapal yang digunakan untuk mengangkut penumpang ini memiliki banyak tempat duduk di dalamnya, dilengkapi dengan atap sebagai pelindung dari panas dan hujan seperti pada Gambar 42.

Selain transportasi air, di Kawasan ini juga terdapat fasilitas transportasi bis. Halte bis ini berada di River Valley



Road, di bagian utara Kawasan Clarke Quay. Pada Gambar 43 di bawah ini, tampak halte yang berada di pinggir jalan. Setelah halte, terdapat fasilitas JPO (Jembatan Penyeberang Orang).



Gambar 43. Halte Bis River Valley Road

Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Transportasi darat yang ada di Kawasan Clarke Quay tidak hanya bis saja, melainkan ada pula fasilitas transportasi MRT yang berada di bagian selatan Clarke Quay. Untuk mencapai ke stasiun MRT, perlu melewati jembatan di atas sungai dan

berjalan ke arah selatan, atau menuju ke arah Clarke Quay Central. Stasiun MRT berada di basement bangunan Clarke Quay Central.



Gambar 44. Lokasi Stasiun MRT Clarke Quay  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Jarak Kawasan Konservasi Clarke Quay menuju stasiun MRT ini sekitar 400 meter. Terdapat jalur pedestrian yang menghubungkan Kawasan Konservasi Clarke Quay dengan fasilitas MRT. Setiap lokasi di Kawasan ini menyediakan jalur

pedestrian yang lebarnya sekurang-kurangnya sekitar 2 meter.

## **Tinjauan Non-Fisik**

Tinjauan non-fisik merupakan tinjauan yang dilakukan terhadap aspek-aspek non-fisik seperti sosial, budaya, ekonomi politik, dan pemerintahan.

### **Aspek Sosial**

Aspek sosial merupakan aspek yang melihatkan bagaimana interaksi yang terjadi antar individu maupun dengan lingkungannya. Aspek sosial yang ada di Kawasan Clarke Quay adalah sebagai berikut:

- a. Pada pagi dan siang hari, masyarakat yang datang ke Kawasan ini hanya sedikit. Suasana di Kawasan ini pun terasa sepi, karena sedikitnya jumlah pengunjung yang datang. Selain itu, beberapa toko juga belum buka, dan masih bersiap-siap untuk memulai aktivitasnya di sore hari.
- b. Pada sore hingga malam hari, Kawasan ini menjadi ramai dan terasa meriah. Banyaknya pengunjung yang datang di sore dan malam hari membuat Kawasan ini seolah menumpuk kepadatannya.

## **Aspek Budaya**

Aspek budaya merupakan aspek yang di dalamnya terdapat kebiasaan-kebiasaan atau suatu adat yang dimiliki suatu tempat atau wilayah. Berdasarkan sejarahnya, Kawasan Clarke Quay ini merupakan kawasan yang banyak dihuni oleh pedagang-pedagang China. Sebelumnya, penduduk di kawasan ini menggunakan toko mereka sekaligus sebagai tempat tinggal. Namun saat ini, kawasan ini hanya digunakan untuk wisata saja, yakni wisata kuliner dan transportasi air.

## **Aspek Ekonomi**

Aspek ekonomi merupakan aspek yang berhubungan dengan tingkat pendapatan. Pada Kawasan Clarke Quay memiliki aspek ekonomi sebagai berikut :

- a. Mayoritas penduduk di kawasan ini membuka usaha berupa restoran, yakni menjual makanan dan minuman. Ada beberapa yang menjual jasa, salah satunya jasa transportasi air.
- b. Berdasarkan sejarahnya, tingkat pendapatan mereka meningkat dari pertama kawasan ini diresmikan menjadi Kawasan Konservasi dengan konsep wisata kuliner.
- c. Kuliner merupakan kebutuhan pokok yang banyak diminati oleh berbagai kalangan, sehingga sangat memungkinkan wisata kuliner di kawasan ini akan terus berkembang.

## **Aspek Politik**

Aspek politik merupakan aspek yang menyangkut dengan kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan penentuan tujuan dan pelaksanaan tujuan itu sendiri. Pada Kawasan Clarke Quay ini, Pemerintah Singapura sangat berperan dalam pembentukan kawasan ini. Kawasan ini awalnya direncanakan untuk dirombak atau dibongkar total. Namun dengan berbagai pertimbangan, pemerintah lebih memilih untuk

menerapkan konsep Konservasi di kawasan ini. Sehingga dapat disimpulkan bahwa kawasan ini merupakan hasil dari perencanaan yang matang oleh Pemerintah Singapura.

# #04

## Tinjauan Kawasan Boat Quay

Kawasan Boat Quay merupakan salah satu kawasan di Singapura yang juga berhasil menerapkan konsep Konservasi di wilayahnya. Penerapan konsep konservasi ini bertujuan untuk melindungi dan merawat area bersejarah di Singapura. Penerapan konsep konservasi ini didukung dengan adanya penerapan Kawasan Boat Quay ini sebagai kawasan wisata kuliner. Di dalam Kawasan ini terdapat berbagai macam kuliner dari berbagai penjuru dunia. Penyajian data pada kawasan ini ditinjau dari segi fisik dan non-fisik.



# Tinjauan Fisik

## Jalur Sirkulasi

Jalur sirkulasi yang ada di Kawasan Boat Quay berbeda dengan di Kawasan Clarke Quay. Di Boat Quay, ada sebagian jalan yang ditutup khusus untuk pejalan kaki, sedangkan sebagian lainnya dibiarkan terbuka sehingga kendaraan bermotor dapat masuk ke dalam area tersebut. Seperti yang diperlihatkan pada Gambar 45.



Gambar 45. Jalur Sirkulasi Pejalan Kaki Boat Quay  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Area yang berwarna merah merupakan sirkulasi untuk pejalan kaki. Jalan yang sejajar dengan Singapore River

digunakan sepenuhnya untuk pejalan kaki, tidak ada kendaraan bermotor yang boleh masuk ke dalam jalan tersebut. Sedangkan garis tipis yang berwarna merah lainnya merupakan area pejalan kaki yang ada di pinggir jalan kendaraan bermotor.

Trotoar yang berada di pinggir jalan kendaraan bermotor tidak lebar, hanya berukuran sekitar 1 meter hingga 1,5 meter saja. Sebagian jalur pejalan kaki ini merupakan teras dari bangunan sehingga berada di bawah atap bangunan, dan bagian yang lainnya di luar atap bangunan. Teras yang berada di depan bangunan ini terlihat sempit untuk dilalui karena dipadati oleh furnitur *outdoor* di depannya seperti pada Gambar 46.



Gambar 46. Jalur Sirkulasi Pejalan Kaki Depan Bangunan

Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

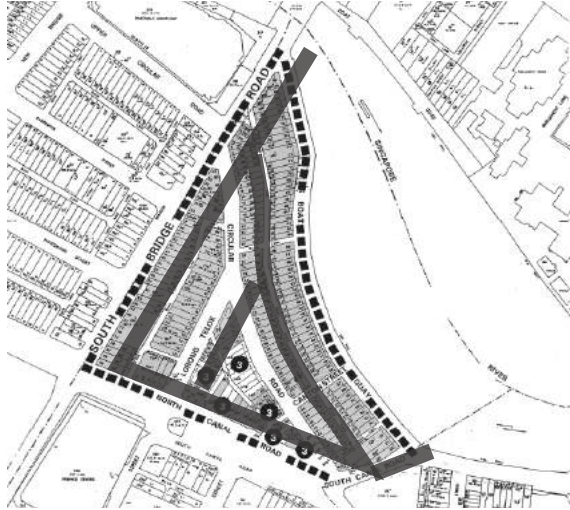
Jalur untuk pejalan kaki yang berada di teras bangunan seperti pada Gambar 46, tampak menggunakan material keramik berwarna oranye yang dipadukan dengan bebatuan kecil yang membentuk keramik. Furniture

outdoor juga tertata sesuai dengan konsep restoran masing-masing. Dengan beragam konsep yang dimiliki masing-masing restoran, furniture yang digunakan terkadang memakan area trotoar untuk pejalan kaki, sehingga menyisakan sedikit ruang untuk pejalan kaki, dan bahkan tidak menyisakan sama sekali seperti pada Gambar 47.



Gambar 47. Trotoar di depan Bangunan  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Sirkulasi lain yang ada di Kawasan ini yaitu sirkulasi untuk kendaraan pribadi dan kendaraan pengangkut barang restoran. Gambar 48 berikut ini memperlihatkan sirkulasi untuk kendaraan pribadi. Kendaraan pribadi tidak bisa memasuki beberapa jalur untuk kendaraan pengangkut barang restoran, karena hanya pemilik restoran yang bisa memasuki jalan tersebut.



Gambar 48. Jalur Sirkulasi Kendaraan Pribadi  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Jalur sirkulasi kendaraan pribadi ditujukan untuk pengunjung Kawasan Boat Quay yang membawa kendaraan pribadi. Di sepanjang jalanan tersebut terdapat kantong-kantong parkir yang terbentuk secara spontan atau kondisional untuk kendaraan bermotor maupun sepeda yang dibawa. Kondisi jalur sirkulasi untuk kendaraan bermotor pribadi seperti tampak pada Gambar 49 berikut ini.

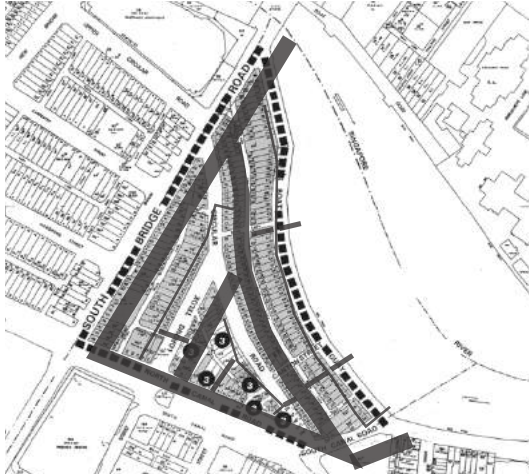


Gambar 49. Kondisi Jalur Sirkulasi di Circular Road

Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Kantung-kantung parkir yang terbentuk di pinggiran jalan tersebut, memakan bahu jalan sehingga ukuran jalan menjadi lebih sempit. Ukuran jalan di Circular Road ini sekitar 8 meter, sehingga apabila mobil terparkir di bahu kanan dan kiri jalan maka hanya bisa dilalui oleh satu mobil saja di sisi tengah jalan yang tersisa.

Di setiap blok-blok bangunan, di tengah-tengahnya terdapat jalur untuk sirkulasi kendaraan pengangkut barang untuk restoran. Antara satu bangunan dengan bangunan lainnya di belakangnya dibatasi dengan jalur sirkulasi kendaraan pengangkut barang.



Gambar 50. Jalur Sirkulasi Kendaraan Pengangkut Barang Restoran  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Jalur sirkulasi ini berukuran tidak terlalu lebar, hanya berukuran sekitar 5 meter. Jalan ini terbuka dari ujung jalan utama, dilengkapi dengan palang pintu yang terdapat tulisan hanya mobil tertentu yang bisa masuk.



Gambar 51. Jalur Sirkulasi Kendaraan Pengangkut Barang  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

## Persimpangan Jalan

Persimpangan jalan yang ada di Kawasan Boat Quay ini tidak terlalu banyak, karena jalan utama yang terbentuk di dalam Kawasan ini juga tidak banyak. Salah satu persimpangan yang ada di Kawasan ini yaitu yang berada di tengah Kawasan Boat Quay seperti pada Gambar 52.



Gambar 52. Pertigaan Jalan di Boat Quay  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

## *Landmark*

Landmark yang ada di Kawasan ini tidak terlalu terlihat, yakni pada bagian pinggir sungai, berupa area-area makan yang berada di pinggir sungai. Area makan ini memiliki keunikannya tersendiri. Lampu-lampu yang dibentuk sesuai karakter restoran sebenarnya menjadi landmark tersendiri bagi Kawasan ini.



## Distrik

Distrik merupakan bagian dari Kawasan. Kawasan Boat Quay sendiri merupakan Kawasan Konservasi yang sama seperti Kawasan Clarke Quay. Kawasan Boat Quay ini juga menjadi Kawasan wisata kuliner.

## Batas Wilayah

Batas wilayah yang digunakan pada Kawasan ini dengan bangunan-bangunan yang menjadi toko di Kawasan Boat Quay. Selain itu, jalan atau trotoar juga menjadi batas wilayah dari Kawasan ini, diperlihatkan pada Gambar 53.



Gambar 53. Batas Boat Quay Bagian Barat

Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Kawasan Boat Quay bagian Barat dibatasi dengan South Bridge Road, disertai dengan trotoar dan bangunan eks pergudangan yang ada di sepanjang jalan ini hingga perempatan dengan North Canal Road. Bagian Utara kawasan ini terdapat jembatan untuk jalan raya dimana dibagian bawah jembatan ini disediakan *underpass* untuk



para pejalan kaki yang hendak menyeberang ke kawasan di seberangnya.



Gambar 54. Elgin Bridge  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Bagian Timur dibatasi dengan Singapore River yang memangnjang dari Elgin Bridge hingga bangunan terakhir dari Kawasan Konservasi di Boat Quay ini atau Gedung UOB yang ada di sebelah Kawasan ini.

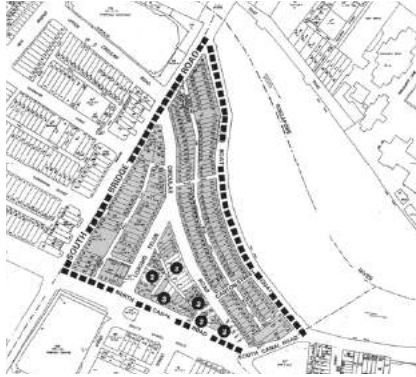


Gambar 55. Batas Boat Quay dengan Gedung UOB  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2018

Batas Kawasan Boat Quay dengan Gedung UOB sangat jelas dengan adanya peletakan pot-pot tanaman di pinggir jalan. Selain peletakan pot tanaman, jalan untuk pejalan kaki di Kawasan Boat Quay ini juga berfungsi sebagai pembatas Kawasan Boat Quay.

## **Blok Bangunan**

Jika dilihat dari jalan utama yang memisahkan bangunan-bangunan di Boat Quay ini, bentuk bangunan yang tertata di dalam peta ini terlihat menjadi kumpulan bangunan yang membentuk 3 (tiga) buah blok. Blok-blok ini diantaranya adalah blok yang berada di pinggir *Singapore River*, blok yang berada di selatan atau berbatasan dengan *North Canal Road*, dan blok yang berada di Barat atau yang berbatasan dengan *South Bridge Road*. Blok-blok yang terbentuk ini menawarkan berbagai macam kuliner.



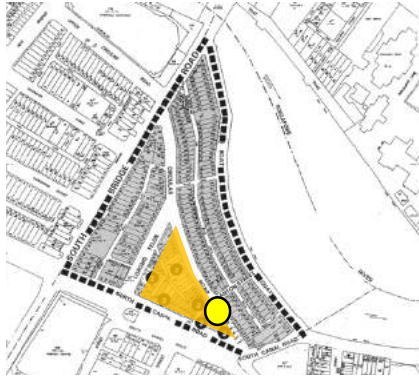
Gambar 56. Blok di Pinggir Singapore River  
Sumber: URA, 2018



Gambar 57 dan Gambar 58. Blok di pinggir Singapore River di  
Kawasan Boat Quay  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2018

Blok yang berhadapan langsung dengan *Singapore River* ini tidak dilalui dengan kendaraan bermotor, hanya bisa dilalui oleh pejalan kaki. Toko-toko membuka fasilitas tempat duduknya di dalam bangunan maupun di pinggir sungai, sehingga para pengunjung dapat memilih lokasi yang lebih nyaman, selain yang berhadapan dengan *Singapore River*, ada pula yang berhadapan dengan jalan

utama di dalam kawasan Boat Quay, dapat dilihat pada Gambar 59 dan 60 dibawah ini.



Gambar 59. Blok yang berada di Bagian Selatan  
Sumber: URA, 2018

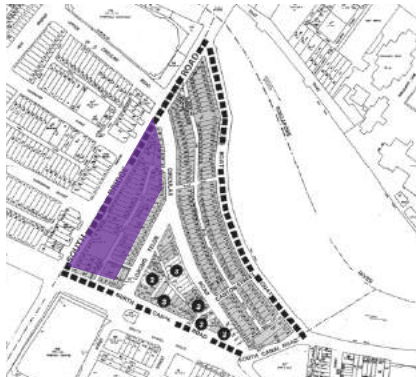


Gambar 60. Blok Selatan 1 dan Gambar 61. Blok Selatan 2  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Berbeda dengan sisi satunya, sisi bagian dalam ini terdapat jalan raya yang dapat dilalui oleh kendaraan

bermotor. Meskipun dapat dilalui kendaraan, jalan ini hanya bisa dilalui dengan satu arah.

Blok bagian selatan atau yang berbatasan dengan *North Canal Road* juga memiliki bagian yang berhadapan dengan jalan utama di dalam kawasan Boat Quay, seperti pada Gambar 62 dan 63.



Gambar 62. Blok Bagian Barat  
Sumber: URA, 2018



Gambar 63. Blok Barat 1 dan Gambar 64. Blok Barat 2  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Blok yang ketiga yaitu blok yang berada di bagian barat, yakni yang berbatasan dengan *South Bridge Road*. *South Bridge Road* ini merupakan jalan yang memanjang dari Elgin Bridge hingga *Maxwell Road*, *Tanjong Pagar Road* dan *Neil Road*. Blok yang menghadap ke *South Bridge Road* ini tidak dilengkapi tempat makan di outdoor, dan tidak hanya terdiri dari restoran saja, melainkan terdapat beberapa perkantoran dengan jenis yang berbeda.



Gambar 65. Blok Barat 3 dan Gambar 66. Blok Barat 4  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

## **Tinjauan Non-Fisik**

Tinjauan non-fisik ini dilihat dari aspek sosial, budaya, ekonomi, dan politik yang ada di Kawasan Boat Quay. Aspek-aspek tersebut adalah sebagai berikut:

### **Aspek Sosial**

Aspek sosial di Kawasan Boat Quay ini sama halnya dengan di Kawasan Clarke Quay. Jumlah penduduk yang ada di kawasan ini tidak banyak, karena beberapa toko di kawasan ini tidak menjadikan toko mereka sebagai rumah, melainkan hanya tempat berjualan. Sehingga mereka akan datang ke toko ketika siang hari. Namun, ada beberapa toko yang membuka toko mereka dari pagi.

Sedangkan saat sore menjelang malam, Kawasan ini berubah menjadi kawasan yang ramai pengunjung. Selain ramai dengan pemilik toko, pengunjung atau wisatawan datang ke kawasan ini untuk menikmati kuliner yang ada

dengan pemandangan Singapore River yang ada di bagian Utara kawasan.

## **Aspek Budaya**

Aspek budaya di Kawasan Boat Quay ini lebih kental dengan nuansa Budaya China. Bangunan setiap toko lebih mencirikan gaya arsitektur China yang menggambarkan adanya peradaban etnis China di kawasan ini. Setiap bangunan toko tidak memiliki fasade yang sama dan bukan satu kesatuan. Tiap bangunan memiliki bentuk dan peletakan jendela yang berbeda, namun masih mencirikan gaya arsitektur China.

## **Aspek Ekonomi**

Aspek ekonomi di Kawasan Boat Quay ini sama dengan yang ada di Kawasan Clarke Quay. Perekonomian di Kawasan ini meningkat sejak di ditetapkan sebagai Kawasan Konservasi yang menggunakan konsep wisata kuliner.

## **Aspek Politik**

Aspek politik di Kawasan Boat Quay ini juga sama dengan yang ada di Clarke Quay karena kedua kawasan ini merupakan satu hasil rancangan penerapan Konsep Konservasi yang berhasil oleh pemerintah Singapura.



# #05

## Kajian Permeability dan Imageability

## **Kajian *Permeability***

*Permeability* merupakan sebuah teori yang diperkenalkan oleh Kevin Lynch (1980) sebagai suatu teori yang mengkaji mengenai kemudahan suatu ruang dicapai baik dari dalam maupun dari luar ruang tersebut. Konsep *permeability* dapat diimplementasikan ke dalam sebuah kawasan kota untuk mencapai kejelasan dan identitas kawasan kota tersebut.

Buku ini disajikan sebagai sebuah hasil kajian terhadap teori *permeability* dan *imageability* pada sebuah kawasan bersejarah dalam hal ini adalah Kawasan Clarke Quay dan Boat Quay di Singapura.

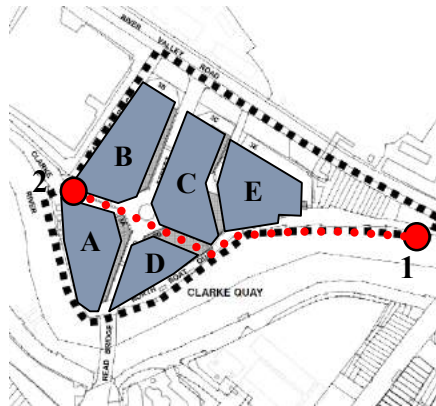
## **Kawasan Clarke Quay**

Kawasan Clarke Quay merupakan Kawasan bekas dermaga yang dijadikan Kawasan Konservasi. Penilaian *permeability* menurut Kevin Lynch ini dilihat berdasarkan beberapa aspek diantaranya adalah sebagai berikut:

### **Blok Bangunan**

Blok-blok bangunan yang terbentuk di Kawasan Clarke Quay ini cenderung terbagi menjadi bagian-bagian yang cukup besar. Kemudahan pencapaian yang dimiliki Kawasan Clarke Quay ini dapat dilihat dari bentuk layout blok-bloknya. Dilakukan sebuah pengandaian dimana

Titik 1 akan bertemu dengan Titik 2. Titik 1 berada di sebelah timur, sedangkan Titik 2 berada di sebelah Barat. Titik 1 dapat mengakses atau menggunakan berbagai alternatif jalur yang bisa dilalui untuk menuju Titik 2. Jalur yang paling dekat dan mudah dilalui adalah seperti pada Gambar 67.



Gambar 67. Akses Titik 1 ke 2  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

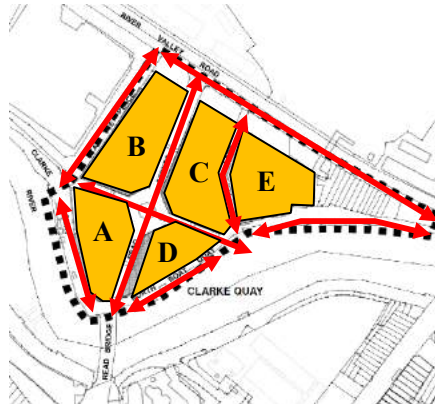
Kawasan Clarke Quay ini memiliki bentuk blok bangunan yang terpecah menjadi 5 bagian, dimana 4 bagian blok terpecah membentuk suatu pusat yang ada di tengahnya. Jalur yang dilalui Titik 1 menuju Titik 2 akan lebih sulit dan jauh jarak tempuhnya apabila Blok C dan D menyatu sehingga membentuk blok yang memanjang dari utara hingga selatan, serta apabila blok A dan blok B menyatu. Apabila blok tersebut menyatu, Titik 1 dapat melalui jalur

yang lebih jauh, yakni dengan mengitari bagian terluar Kawasan Clarke Quay.

Berdasarkan pengandaian yang dilakukan pada bentuk blok bangunan, maka Kawasan Clarke Quay ini memiliki pencapaian yang cukup mudah di dalamnya dengan adanya pembagian bentuk blok-blok yang dimilikinya. Bentuk blok-blok bangunan yang semakin kecil ini semakin memudahkan pencapaiannya dari satu tempat ke tempat lain. Selain itu, di dalam kawasan ini, pengunjung dipermudah dengan adanya alternatif jalan yang terbentuk dengan pembagian blok yang relatif kecil. Hal ini didukung oleh Bentley et al. (1985) dalam Silavi et al. (2017) yang menyatakan bahwa blok-blok yang kecil lebih memberikan rasa *permeability* yang tinggi dengan adanya alternatif rute yang pendek yang dapat dipilih.

Selain pada bentuk blok bangunan yang dijadikan sebagai indikator *permeability*, fungsi dari blok-blok bangunan ini juga dapat dijadikan sebagai indikator penilaian *permeability* suatu kawasan. Pada Kawasan Clarke Quay, fungsi bangunan yang ada di dalamnya merupakan fungsi kuliner dimana semuanya sama-sama menawarkan makanan. Berdasarkan kesamaan fungsi yang ada di dalam kawasan ini, maka rasa *permeability* yang dimiliki kawasan ini akan sama. Menurut Yavuz dan Kuloğlu (2014) suatu lingkungan dengan fungsi yang bermacam-macam dapat dikatakan lebih *permeability*. Fungsi yang

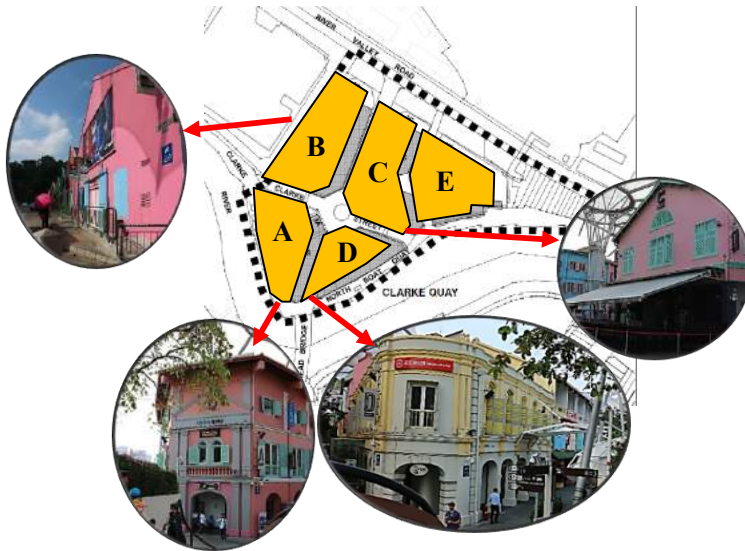
bervariasi merupakan kondisi yang dapat meningkatkan penggunaan ruang dan tingkat *permeability*.



Gambar 68. *Permeability* Berdasarkan Fungsi Bangunan  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Blok-blok bangunan yang ada di Kawasan Clarke Quay ini memiliki fasad bangunan yang khas. Bentuk bangunannya tidak sama antara satu blok dengan blok lainnya, namun setiap blok memiliki bentuk yang hampir seragam. Masing-masing blok memiliki bentuk jendela, kolom, atap yang hampir seragam. Selain itu warna-warna bangunan dibuat mencolok dengan penggunaan warna-warna cerah. Penggunaan warna yang cerah ini membuat bangunan dapat dikenali dari kejauhan maupun dari dekat. Selain itu, penggunaan warna yang mencolok juga dapat memberikan kesan yang kuat pada bangunan tersebut. Menurut Yavuz dan Kuloğlu (2014) nilai *permeability*

dapat diperoleh dari kualitas ruang yang dibuat sedemikian unik dan menarik.



Gambar 69. *Permeability* Berdasarkan Fungsi Bangunan  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

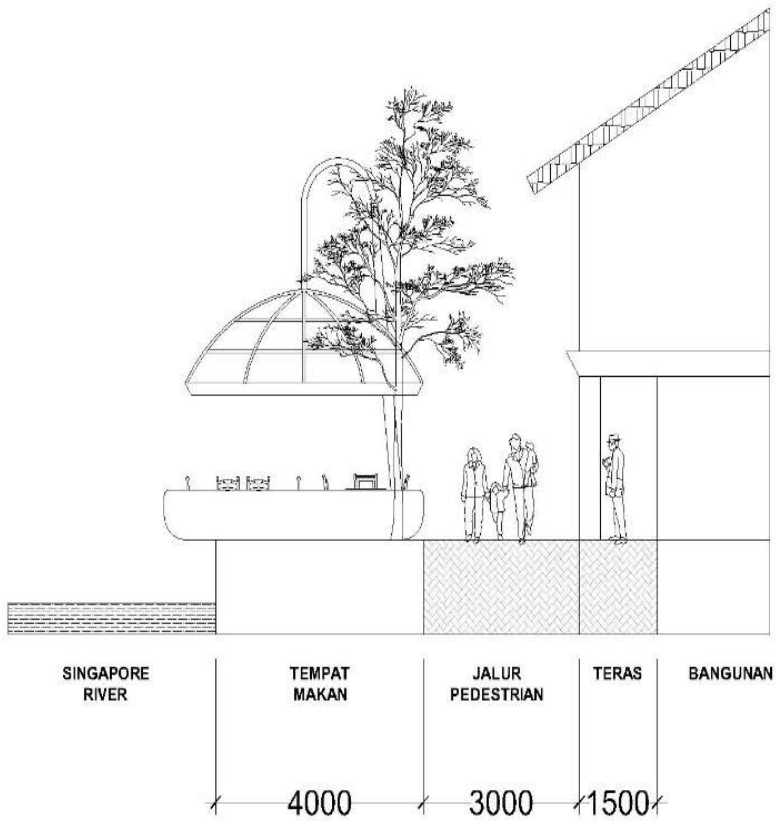
## Lebar Jalur

Jalur sirkulasi yang ada di kawasan Clarke Quay ini memiliki lebar jalur yang bermacam-macam. Namun lebar jalur di kawasan ini kurang lebih berkisar antara 3 meter hingga 8 meter. Menurut Silavi et al (2017) semakin lebar jalur sirkulasi yang ada di dalam kawasan, maka permeabilitas yang ada juga semakin meningkat. Pada kawasan Clarke Quay ini jalur yang berada di dalam

kawasan cukup lebar untuk ukuran jalur pejalan kaki. Jika jalur yang dimiliki memiliki ukuran yang cukup besar, maka jalur tersebut dapat menampung lebih banyak orang. Jalur yang lebar juga membuat orang yang melaluinya merasa lebih leluasa untuk bergerak kemanapun karena masih banyak space yang tersisa.

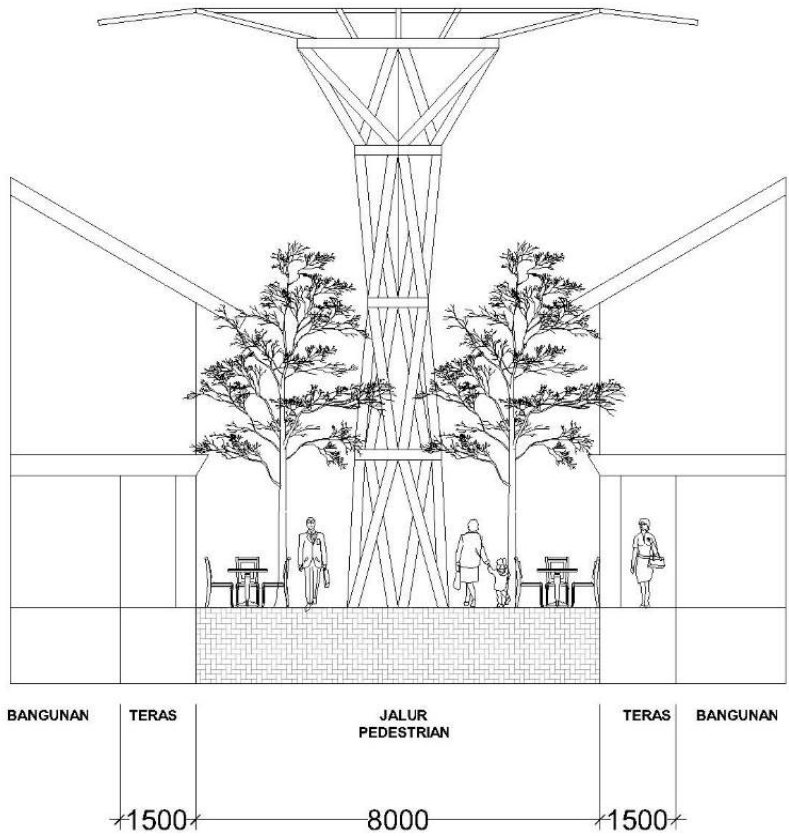


Gambar 70. Lebar Jalur Clarke Quay  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018



Gambar 71. Lebar Jalur Titik 1  
 Sumber: Dokumen Pribadi, 2018





Gambar 72. Lebar Jalur Titik 2  
 Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Jalur di titik 1 merupakan area yang berada di Singapore River. Jarak dari dinding sungai hingga dinding bangunan hanya sekitar 8,5 meter. Di dalamnya sudah termasuk area tempat makan dengan lebar sekitar 4 meter dan menggunakan penutup atap. Serta terdapat jalur pejalan kaki selebar 3 meter dengan tidak ada penutup atap. Menurut Urban Redevelopment Authority (2013) pembangunan diharuskan mundur sepanjang 15 meter dari dinding Singapore River. Di dalam 15 meter tersebut, sudah termasuk jalur pejalan kaki, jalur pesepeda, lansekap, dan fasilitas umum lainnya seperti lampu jalan dan bangku.

Pada jalur yang berada di Titik 2, lebar jalur antar blok sekitar 8 meter. Jalur antar blok ini menggunakan atap sebagai pelindung pejalan kaki yang melintas di bawahnya. Hal ini dapat memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki yang melintas. Menurut Urban Redevelopment Authority (2013) lebar jalur antar blok berukuran 4 meter hingga 7 meter. Selain itu, minimal lebar trotoar yang tertutup adalah 3 meter atau 3,6 meter tergantung kategori jalannya.

Berdasarkan pernyataan di atas, maka jalur yang dimiliki oleh Kawasan Clarke Quay ini memiliki kemudahan pencapaian yang lebih tinggi karena memiliki ukuran jalan yang cukup lebar. Orang-orang yang berada di dalam kawasan ini akan lebih mudah berpindah-pindah

menuju titik lainnya yang masih berada di dalam kawasan karena memiliki jalur berukuran cukup lebar. Menurut Silavi, et al. (2017) menyatakan bahwa *path* atau jalur yang lebarnya dibatasi dapat mengurangi *permeability* yang dimiliki suatu kawasan. Oleh karena itu, berdasarkan lebar jalan yang dimiliki Kawasan Clarke Quay ini maka dapat dikatakan memiliki *permeability* yang baik.

## **Jalur Sirkulasi yang Saling Terhubung**

Jalur sirkulasi yang ada di Kawasan Clarke Quay ini terdiri dari dua jenis jalur. Jalur yang pertama merupakan jalur pedestrian, dan jalur yang kedua merupakan jalur kendaraan. Pada bagian dalam kawasan hanya diperuntukkan untuk jalur pedestrian dan terkadang digunakan oleh pengendara sepeda untuk melewati jalur tersebut. Jalur pedestrian yang ada di dalam kawasan dan yang menyelubungi kawasan saling berhubungan. Sedangkan untuk jalur kendaraan berada sejajar dengan jalur pedestrian yang ada di bagian Utara dan Barat. Keberadaannya yang sejajar ini menandakan jalur yang berhubungan tidak langsung. Meskipun kendaraan tidak dapat mengakses bagian dalam dari kawasan ini, namun jalur kendaraan dan jalur pedestrian yang ada di luar masih memiliki hubungan sehingga pengendara dapat berhenti di jalur kendaraan dan berpindah jalur sebagai pejalan kaki. Jalur kendaraan yang tidak dapat mengakses bagian dalam kawasan ini menandakan adanya hierarki di

dalam kawasan, dimana kawasan ini memiliki hierarki yang lebih tinggi sehingga hanya bisa diakses oleh pejalan kaki saja.



Gambar 73. Hubungan Jalur di Clarke Quay  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Berdasarkan hubungan jalur yang telah disampaikan, maka dapat dikatakan bahwa jalur sirkulasi pejalan kaki yang ada di kawasan ini saling terhubung dengan baik. Setiap bagian blok memiliki alternatif jalur pejalan kaki yang banyak. Dengan adanya banyak jalur alternatif di dalam kawasan Clarke Quay ini, semakin meningkatkan permeabilitas yang ada di dalam kawasan ini. Namun jika dilihat dari sudut pandang pengguna kendaraan, kawasan Clarke Quay ini tidak mudah dicapai bagi pengendara, namun masih dapat diakses sebagai pejalan kaki. Menurut

Silavi et al. (2017) menyatakan bahwa jalan yang memiliki tingkatan hierarki menghasilkan peluang jalan yang lebih sedikit dan *permeability* yang kurang.

Oleh karena itu, pada Kawasan Clarke Quay ini, jika dilihat dari dalam kawasannya maka kawasan ini memiliki kualitas *permeability* yang baik. Sedangkan jika dilihat dari luar kawasan, untuk mencapai kawasan ini dengan kendaraan maka kawasan ini memiliki kualitas *permeability* yang kurang.

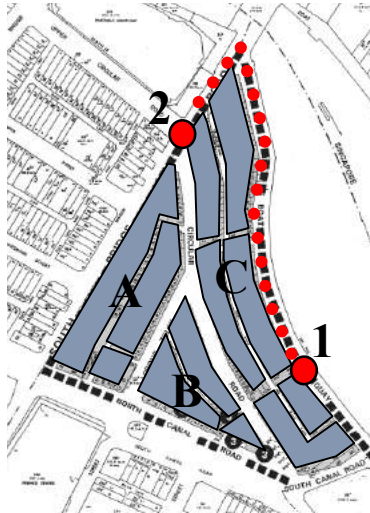
## **Kawasan Boat Quay**

Sama halnya dengan Clarke Quay, Kawasan Boat Quay merupakan kawasan bekas dermaga yang dahulunya terdapat pertokoan untuk jual beli, tempat tinggal, maupun penyimpanan barang. Analisis teori *permeability* menggunakan teori dari Kevin Lynch yakni dinilai sebagai berikut:

### **Blok Bangunan**

Blok bangunan di Kawasan Boat Quay ini cenderung membentuk linear. Linear tersebut memanjang di sepanjang jalan utama. Berdasarkan bentuk blok bangunan yang ada di Kawasan Boat Quay, maka dilakukan pengandaian untuk mengetahui kemudahan pencapaian yang dimiliki kawasan ini. Dilakukan pengandaian pencapaian dari Titik 1 menuju Titik 2. Jalur yang dapat dilalui dari Titik 1 menuju Titik 2 yang paling dekat adalah seperti pada Gambar 74. Pada Gambar tersebut, pejalan kaki mengakses jalan melewati pinggiran *Singapore River*. Setelah itu belok ke kiri melewati pinggiran *South Bridge Road*. Jalan yang dapat dilalui oleh pejalan kaki tersebut agak berputar, karena tujuan yang dicapai yakni Titik 2 berada di balik Blok C. Blok C ini memiliki bentuk blok yang panjang atau linear, sehingga untuk mencapai Titik 2 yang ada di bagian barat

Blok C, harus melewati ujung blok dahulu yang berbentuk linear sehingga terlihat memutar.

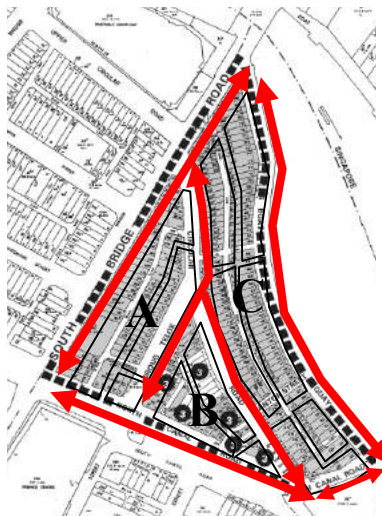


Gambar 74. Blok Bangunan Boat Quay  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Berdasarkan pengandaian yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa bentuk blok yang memanjang atau linear akan lebih sulit atau memiliki jarak tempuh yang lebih jauh untuk dicapai dari satu titik menuju titik lainnya. Pencapaian dapat terasa lebih mudah apabila bentuk blok yang memanjang, dibagi lagi menjadi blok-blok yang lebih kecil agar dapat memudahkan pencapaian.

Di Kawasan Boat Quay ini memiliki fungsi yang seragam. Sama halnya dengan Clarke Quay, yakni berupa tempat

makan atau kuliner. Oleh karena itu, berdasarkan fungsi yang dimiliki kawasan ini, maka dapat dikatakan bahwa *permeability* yang dimilikinya sama. Hal ini didukung dengan pendapat Yavuz dan Kuloğlu (2014) yang menyatakan bahwa fungsi yang bervariasi dapat meningkatkan *permeability* suatu kawasan atau lingkungan.



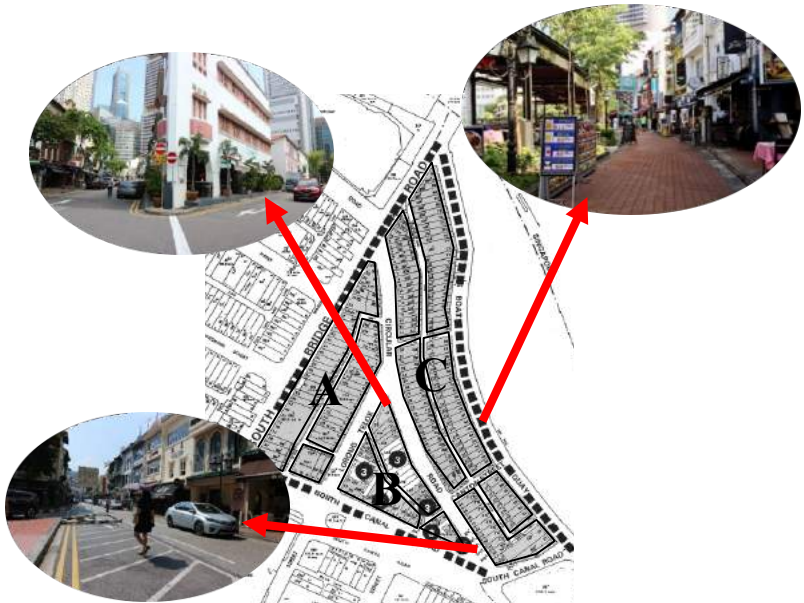
Gambar 75. *Permeability* Boat Quay Berdasarkan Fungsi Bangunan

Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Berbeda dengan Kawasan Clarke Quay, di Kawasan Boat Quay ini fasad yang ditampilkan berbeda-beda setiap toko. Jadi di setiap blok memiliki berbagai macam tampak yang diperlihatkan. Bentuk jendela, pintu, kolom, maupun



cat atau penggunaan warnanya disesuaikan dengan tema dari tokonya masing-masing. Namun, bentuk atap yang dimiliki setiap bangunan memiliki bentuk yang sama, yakni bentuk atap arsitektur china.

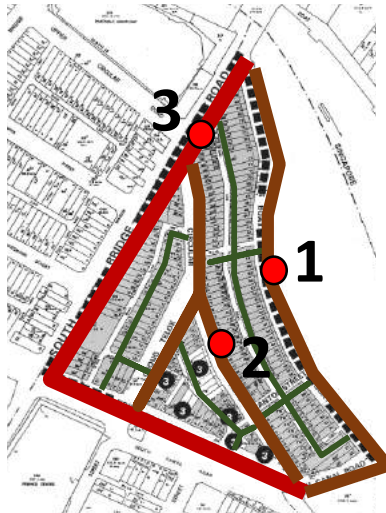


Gambar 76. *Permeability* Boat Quay Berdasarkan Fungsi Bangunan  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

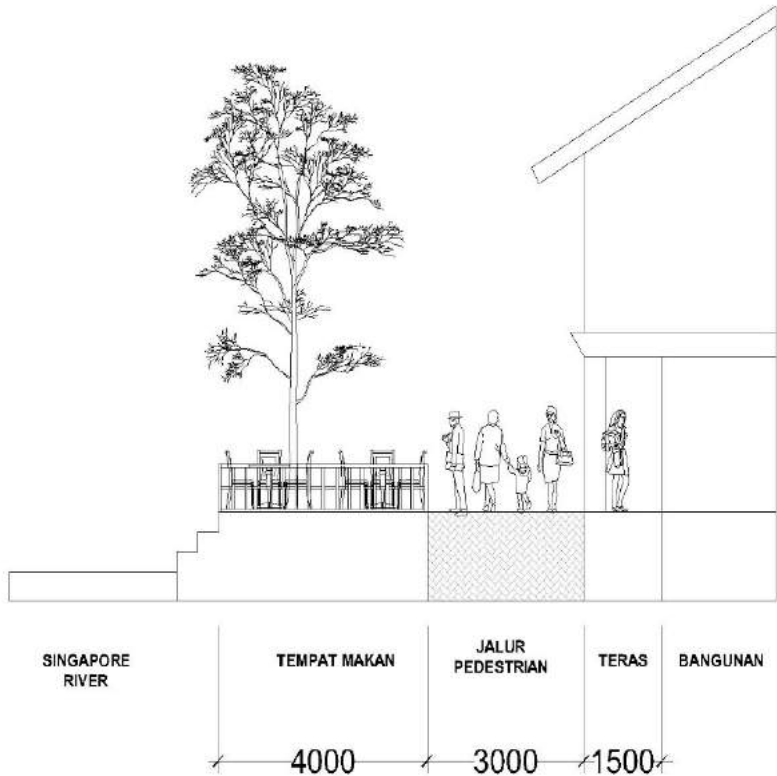
Berdasarkan fasad yang dimiliki bangunan-bangunan yang ada di dalam blok Kawasan Boat Quay, masing-masing blok memiliki daya tariknya masing-masing. Setiap toko menonjolkan ciri khasnya sendiri-sendiri sehingga tidak terlihat saling menyatu. Berbeda dengan Kawasan Clarke Quay yang berusaha menonjolkan keseluruhan bangunan secara bersama-sama. Oleh karena itu, kemampuan *permeability* yang ada di Kawasan Boat Quay ini kurang dibandingkan dengan Kawasan Clarke Quay.

## Lebar Jalur

Lebar jalur di Kawasan Boat Quay ini bervariasi. Lebar jalur yang berada di jalur merah merupakan jalur utama yang dapat dilalui kendaraan maupun pejalan kaki. Jalur ini memiliki lebar sekitar 6 hingga 12 meter. Pada jalur yang berwarna coklat, memiliki lebar jalur sekitar 6 meter yang dilalui oleh kendaraan dan pejalan kaki yang ingin mengeksplor Kawasan Boat Quay. Pada jalur yang berwarna hijau merupakan jalur service yang dapat dilalui oleh kendaraan service dan pejalan kaki. Jalur tersebut memiliki lebar sekitar 5 meter.



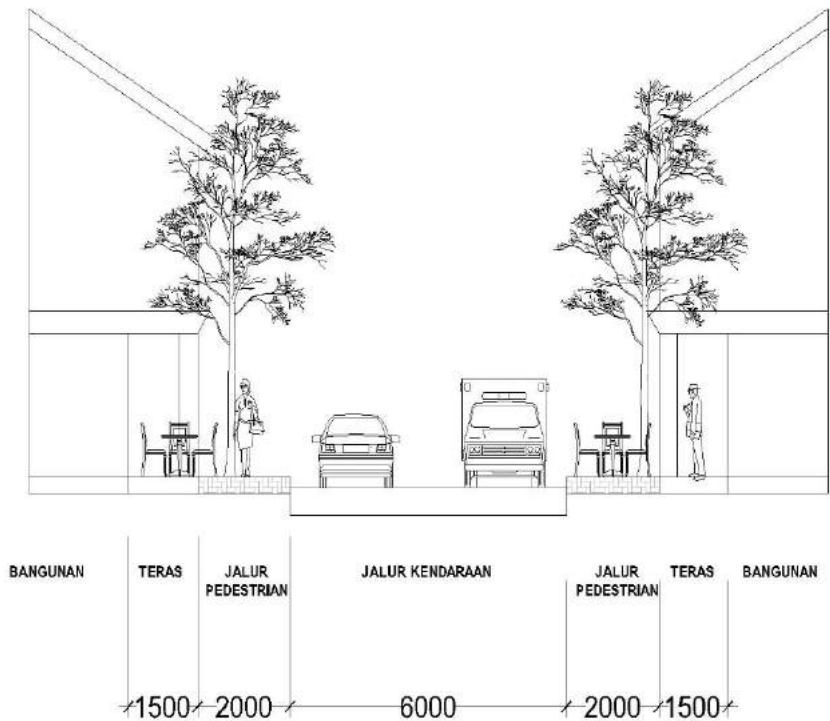
Gambar 77. Lebar Jalur Kawasan Boat Quay  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018



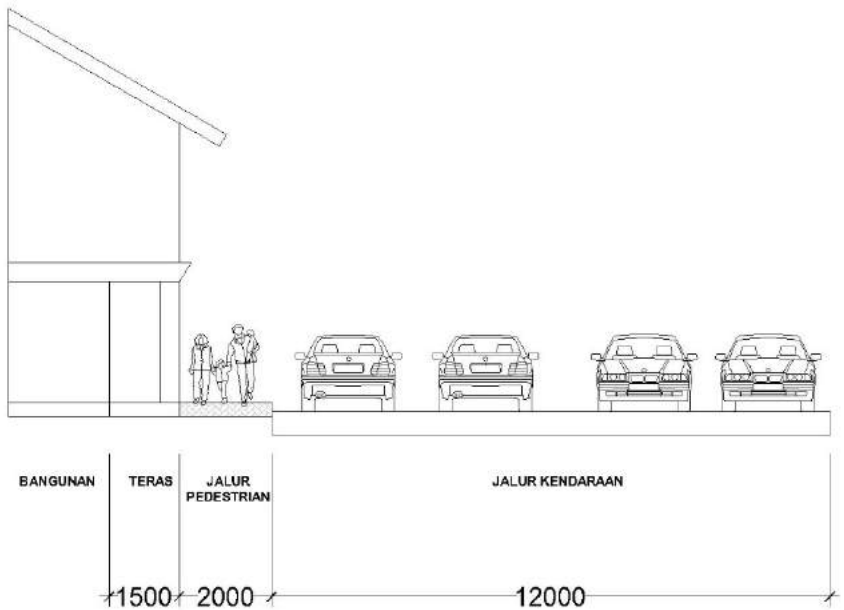
Gambar 78. Lebar Jalur Titik 1  
 Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Lebar dinding sungai ke dinding bangunan di Titik 1 ini tidak sesuai dengan peraturannya. Hal ini membuat jalur pedestrian yang seharusnya bisa lebih besar menjadi hanya sebesar 3 meter. Menurut Urban Redevelopment Authority (2013) pembangunan diharuskan mundur sepanjang 15 meter dari dinding Singapore River. Selain

itu, area 15 meter tersebut, sudah termasuk jalur pejalan kaki, jalur pesepeda, lansekap, dan fasilitas umum lainnya.



Gambar 79. Lebar Jalur Titik 2  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018



Gambar 80. Lebar Jalur Titik 3  
 Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Berdasarkan ukuran jalurnya yang memiliki lebar sekitar 6 m, maka jalur ini dapat dikatakan cukup lebar untuk jalur pejalan kaki yang berada di sepanjang *Singapore River*. Sedangkan jalur pedestrian lain yang ada di kawasan ini hanya memiliki ukuran sekitar kurang dari 5 m. Ukuran tersebut masih di persempit dengan adanya penggunaan *outdoor furniture* di sepanjang toko yang berjajar. Ukuran jalan yang lebih sempit ini dapat menghambat pencapaian bagi pejalan kaki.

Sedangkan untuk pengendara kendaraan di kawasan ini cukup mudah dicapai, karena sebagian dari kawasan ini masih dapat diakses oleh kendaraan dengan lebar jalan yang sedang. Oleh karena itu, kemudahan pencapaian yang ada di kawasan ini dinilai cukup mudah bagi pengendara dan pejalan kaki.

## Jalur Sirkulasi

Jalur sirkulasi di kawasan Boat Quay ini yang paling fleksibel dimiliki oleh jalur pejalan kaki. Pejalan kaki dapat mengakses setiap jalur secara bebas. Pada Gambar Meskipun demikian, terdapat beberapa jalur yang ditutup dan hanya bisa diakses oleh kendaraan pengangkut barang, sehingga tidak sembarang orang bisa masuk ke jalan tersebut.



Gambar 81. Hubungan Jalur di Boat Quay  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018



## ***Kajian Imageability***

*Imageability* merupakan teori dari Kevin Lynch yang mengkaji mengenai bagaimana kualitas fisik suatu objek memberikan peluang besar untuk timbulnya image yang kuat yang diterima orang lain. Menurut Lynch (1980) kualitas fisik yang dihasilkan oleh suatu kawasan ini didasarkan oleh 5 elemen. Elemen-elemen ini diimplementasikan ke dalam Kawasan Clarke Quay dan Boat Quay.

## **Kawasan Clarke Quay**

Kawasan Clarke Quay ini dikenal sebagai kawasan Konservasi yang dijadikan sebagai kawasan wisata kuliner, dimana di dalamnya terdapat berbagai macam kuliner dari berbagai penjuru dunia. Lima elemen berdasarkan teori Kevin Lynch yang diimplementasikan adalah sebagai berikut:

### ***Path***

*Path* yang ada di kawasan Clarke Quay ini terbentuk dari jalur sirkulasi pejalan kaki yang mengitari kawasan ini. Jalur pejalan kaki di kawasan ini berbatasan langsung dengan bangunan-bangunan di pinggirnya. Penggunaan material berwarna abu-abu memperlihatkan batasan yang jelas dengan bangunan yang berwarna-warni. *Path* di

kawasan Clarke Quay ini memiliki ukuran yang bervariasi di setiap jalur yang ada. Path membentuk satu kesatuan yang saling terhubung satu sama lain.



Gambar 82. Path Kawasan Clarke Quay  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

## *Edge*

*Edge* merupakan batas-batas suatu wilayah. *Edge* yang ada di kawasan Clarke Quay ini kebanyakan merupakan batasan berupa jalan atau trotoar. Di bagian barat dan

utara kawasan ini dibatasi dengan trotoar yang berada di jalan raya Tan Tye Place dan River Valley Road.

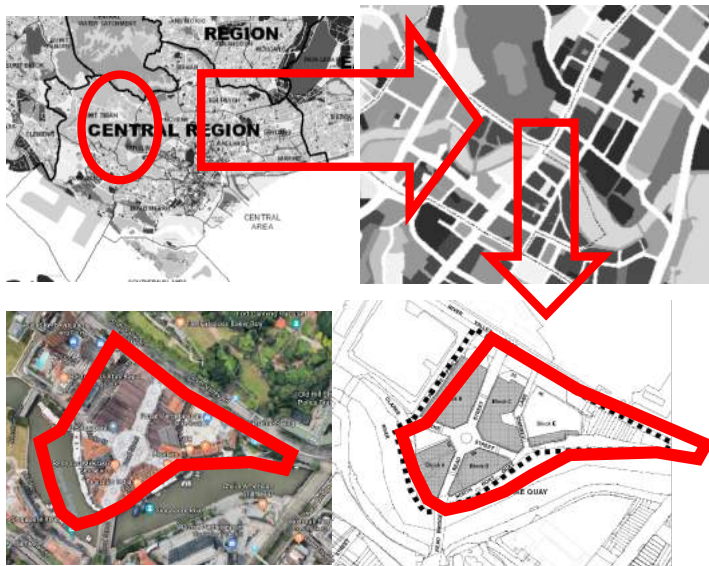
Pada bagian timur kawasan ini dibatasi dengan jembatan maupun underpass. Di bagian selatan, kawasan ini dibatasi dengan Singapore River dan Read Bridge. Batasan yang terlihat cukup jelas karena warna bangunan yang ada di kawasan ini juga sebagai acuan dalam batasan kawasan Clarke Quay.



Gambar 83. Path Kawasan Clarke Quay  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

## *District*

District merupakan kawasan yang ada di suatu kota. Berdasarkan fungsinya, Kawasan Clarke Quay terdiri dari dua jenis kawasan yakni kawasan Konservasi dan kawasan wisata kuliner. Berdasarkan letaknya, kawasan Clarke Quay merupakan kawasan yang berada di kawasan pusat di Singapura yakni berada di dalam wilayah Central Region.



Gambar 84. District Kawasan Clarke Quay  
Sumber: URA, 2018

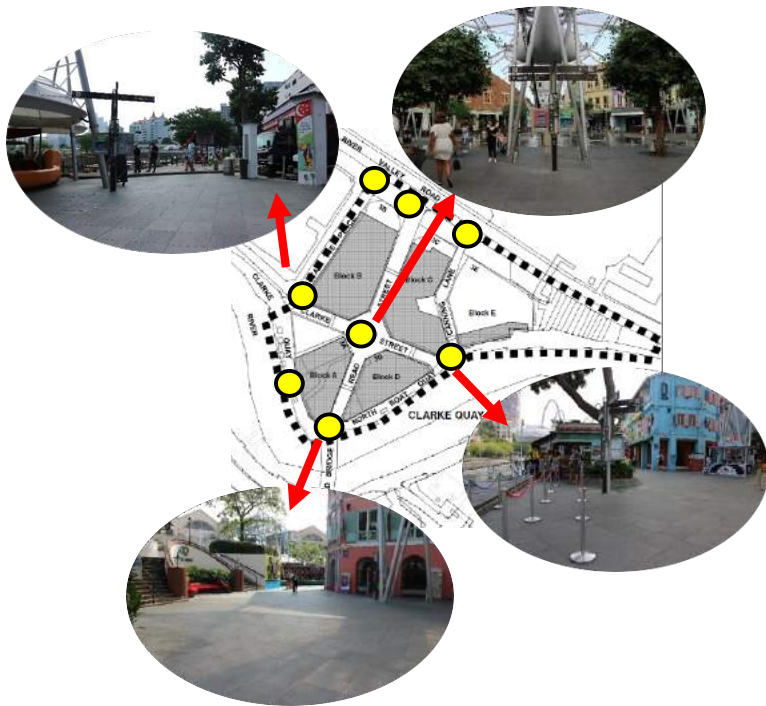
## ***Node***

*Node* merupakan titik simpul atau titik pertemuan antara *path*. Jalur-jalur yang saling bertemu ini disebut sebagai *node*. *Node* yang ada di kawasan Clarke Quay berada di setiap sudut jalan yang saling bertemu. Pada bagian Utara kawasan ini, terdapat 3 nodes yang ada. Nodes yang berada di Utara ini berbatasan langsung dengan River Valley Road, dimana di bagian ini bisa dikatakan sebagai gerbang masuk utama dari Kawasan Clarke Quay. Terdapat tenda-tenda berupa payung yang melindungi pertemuan antar *path*.

Di bagian tengah kawasan ini merupakan pusat dari kawasan Clarke Quay. Pertemuan antar *path* ditandai dengan adanya air mancur yang ada di tengah kawasan.

Air mancur ini keluar dari jalanan seolah menyatu dengan jalannya. Kemudian di bagian Selatan, *node* yang mempertemukan Read Bridge dengan kawasan Clarke Quay ini diletakkan furniture dan tulisan Clarke Quay yang menempel di dinding jembatan. Selain itu, di setiap *node*, dipasang sebuah *signage* yang menunjukkan arah di kawasan Clarke Quay dan peta yang berisi gambar

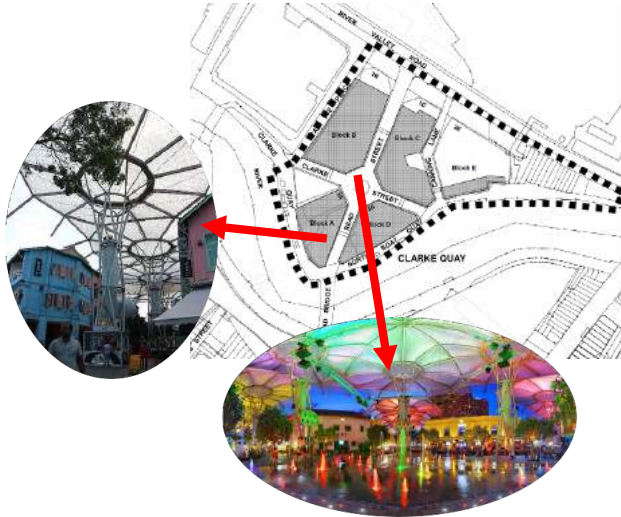
kawasan Clarke Quay yang menunjukkan gambaran keberadaan suatu toko maupun fasilitas lainnya.



Gambar 85. Node Kawasan Clarke Quay  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

## ***Landmark***

*Landmark* merupakan bagian yang penting dari sebuah kawasan. *Landmark* merupakan bagian yang paling mencolok atau merupakan penanda dari sebuah kawasan yang paling bermakna bagi orang yang melihatnya. *Landmark* yang ada di Kawasan Clarke Quay ini yaitu payung raksasa yang melingkupi jalan bagian dalam Kawasan Clarke Quay. Payung ini dari kejauhan bisa terlihat karena posisinya yang dipasang dengan ketinggian tertentu, sehingga orang bisa mengenalnya dari kejauhan.



Gambar 86. Landmark Kawasan Clarke Quay  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

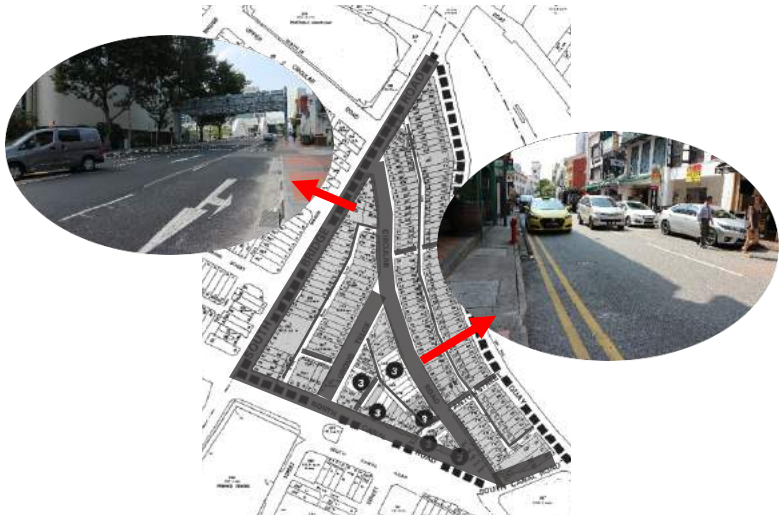


# Kawasan Boat Quay

## *Path*

*Path* pada kawasan Boat Quay terdiri dari jalan raya yang melintasi kawasan ini, terdapat trotoar yang mengelilingi kawasan Boat Quay, sungai sebagai jalur transportasi air, dan jalur MRT yang berada di bawah tanah yang merupakan jalur kereta api.

Jalan raya pada Gambar 87 di bawah menggunakan material aspal dengan penambahan garis pada bagian tengah dan pinggirnya. Garis-garis di atas jalan ini menandakan batas-batas dari sebuah *path*. Perbedaan material antara aspal dengan trotoar di pinggirnya merupakan *path* yang berbeda. Menurut Lynch (1960) *path* dapat berupa jalan raya, trotoar, jalur transit, kanal, jalur kereta api.



Gambar 87. Path Kawasan Boat Quay dari Sirkulasi Kendaraan  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

*Path* yang terlihat jelas yaitu pada jalur pedestrian yang ada di pinggir Singapore River. Bentuk path ini merupakan garis linear yang memanjang mengikuti bentuk sungai di pinggirnya. *Path* yang terbentuk dari jalur sirkulasi di pinggir sungai ini menggunakan material paving block berwarna merah, dan di kanan dan kirinya dibatasi dengan adanya saluran air yang tidak terlalu besar, berukuran sekitar 20 cm.



Gambar 88. Path Kawasan Boat Quay  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

## *Edge*

*Edge* merupakan batasan suatu wilayah. Dalam kawasan Boat Quay, elemen *edge* yang terbentuk terdapat berbagai macam. Singapore River berperan sebagai *edge* atau batas wilayah Kawasan Boat Quay yang ada di bagian Utara. Batasan ini merupakan batasan alami yang ada di kawasan Boat Quay. Selain batasan alami, adapula batasan buatan yakni trotoar. Batas kawasan Boat Quay yang ada di bagian Selatan dan Barat ini menggunakan trotoar sebagai pembatas wilayah.



Gambar 89. Edges Kawasan Boat Quay  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

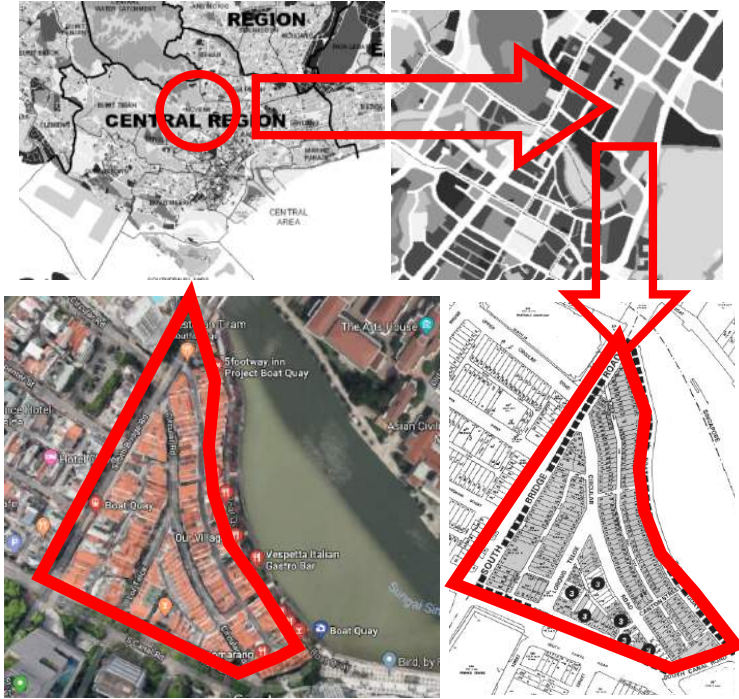
Batas kawasan Boat Quay di bagian Utara ditandai dengan adanya Elgin Bridge. Elgin Bridge merupakan batasan antara South Bridge Road dan North Bridge Road

yang berada di atas Singapore River. Menurut Lynch (1960), *edges* merupakan batas-batas antara dua wilayah contohnya seperti danau di Chicago yang membentuk sebuah *edges*. Dalam kasus di Kawasan Boat Quay ini, Singapore River dapat berperan sebagai *edge*.

### ***District***

Menurut Lynch (1960) *district* merupakan kawasan kota yang bersifat dua dimensi dimana di dalamnya terdapat bentuk, pola, dan wujud. Kawasan Boat Quay merupakan kawasan Konservasi yang berada di dalam kawasan perkotaan.

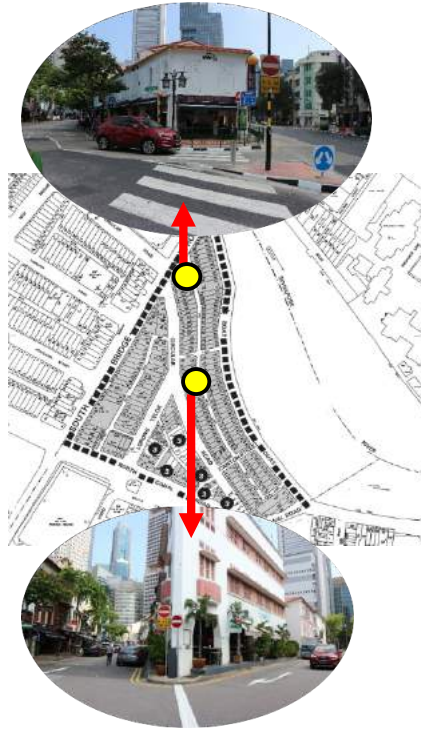
Berdasarkan fungsinya, Kawasan Boat Quay ini terdiri 2 jenis kawasan, yakni kawasan konservasi dan kawasan wisata kuliner. Sedangkan berdasarkan tata letaknya, kawasan Boat Quay ini merupakan kawasan yang berada di dalam Central Region.



Gambar 90. District Kawasan Boat Quay  
 Sumber: URA, 2018

## *Node*

*Node* yang ada di kawasan Boat Quay ini tidak terlalu banyak, karena jalan yang ada di dalam kawasan juga tidak banyak. *Node* yang terbentuk di kawasan ini yaitu dibentuk dari jalur sirkulasi kendaraan. Sedangkan jalur sirkulasi pejalan kaki tidak terlalu terlihat sebagai titik simpul.



Gambar 91. Nodes Kawasan Boat Quay  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

## ***Landmark***

Di kawasan Boat Quay ini tidak memiliki landmark yang mencolok. Kawasan ini tidak memiliki suatu penanda atau objek tertentu yang bisa dikenali orang dari kejauhan ataupun dari lisan.

Area makan yang berada di pinggiriran Singapore River ini bisa jadi sebagai landmark apabila menjelang malam, karena lampu-lampu di pinggirannya akan menjadikan ciri khas tertentu di kawasan ini.



Gambar 92. Landmark Kawasan Boat Quay  
Sumber: Dokumen Pribadi, 2018



**#06**

Penutup

*Permeability* merupakan kualitas visual dan perilaku yang menggambarkan suatu penglihatan maupun pergerakan yang ada di dalam suatu lingkungan perkotaan. *Permeability* ini berhubungan dengan jalur pehubung yang dapat mengindikasikan baik atau tidaknya penglihatan maupun pergerakan suatu tempat tersebut. *Imageability* merupakan citra atau kualitas fisik yang dimiliki suatu kota atau tempat. *Permeability* dan *imageability* ini saling berkaitan karena memberikan kejelasan sehingga orang dapat bermobilitas dengan mudah dan cepat. Elemen-elemen pendukung serta indikator yang dapat menilai *permeability* dan *imageability* suatu tempat yakni blok bangunan, jalur sirkulasi, lebar jalur, *path*, *edge*, *node*, *district*, dan *landmark*.

Kawasan Clarke Quay dan Boat Quay merupakan kawasan yang telah ditetapkan sebagai kawasan konservasi. Di dalam kawasan tersebut bangunan lama tetap dipertahankan dan dijadikan sebagai tempat wisata kuliner. Selain itu, ditetapkan pula panduan untuk membangun bangunan yang ada di kawasan tersebut.

Kawasan Clarke Quay memiliki kualitas visual yang baik. Adanya *landmark* berupa payung raksasa sangat mendukung terciptanya kualitas fisik yang sangat menarik. Orang di sekitar dapat dengan mudah menemukan Kawasan Clarke Quay dengan adanya indikator lain seperti *path* dan *edge* yang jelas, *district* serta titik *nodes* yang terbentuk dengan jelas. Selain itu lebarnya jalur sirkulasi, bentuk massa blok yang lebih kecil menjadikan kawasan ini mudah dalam mobilitasnya.

Kawasan Boat Quay memiliki kualitas visual yang berbeda dengan Kawasan Clarke Quay. Kawasan Boat Quay tidak memiliki ciri khas atau *landmark* yang mencolok. *Landmark* hanya berupa bangunan-bangunan Konservasi dan gaya tokonya masing-masing. Warna dinding bangunan lebih menggunakan warna netral seperti putih, coklat, hitam. *Path* dan *edges* yang ada cukup jelas, meskipun

bangunan terlihat seperti bangunan pada umumnya. *Node* terbentuk dari pertemuan jalur sirkulasi kendaraan serta pejalan kaki. Lebar jalur yang dimiliki kawasan ini tidak terlalu lebar, sehingga mobilitas yang ada di dalamnya tidak terlalu cepat. Meskipun demikian, berbagai kendaraan dapat masuk ke kawasan ini.

**#07**

Daftar Pustaka

- Adiyanto, Johannes (2015). Perspektif Konservasi Arsitektural Pada Masyarakat Jawa. *Jurnal Atrium* 1(1): 29-38.
- Direktorat Pengembangan Kawasan Khusus dan Tertinggal (2004). *Tata Cara Perencanaan Pengembangan Kawasan untuk Percepatan Pembangunan Daerah*. Jakarta: BAPPENAS.
- KBBI (2018). *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*. <https://kbbi.web.id/citra> diakses pada 27 September 2018.
- Lazuardi (2018). Analisis Citra Kawasan Mangkunegaran Berdasarkan Penilaian Stakeholder dengan Konsep *Legibility*. *Jurnal Region* 13(1): 95-114.
- Lynch K (1960). *The Image of The City*. Cambridge: The M.I.T. Press & Harvard University Press.
- Mauliani, L, Nurhidayah, dan Masruroh, F (2012). Kajian Konservasi Kawasan Bantaran Sungai Studi Kasus: Boat Quay Singapura dan Sungai Ciliwung Jakarta. *Jurnal Nalars* 11(1): 63-76.
- Pawitro (2015). Peningkatan Aspek 'Keindahan Kota' (*The Urban Esthetic*) Di Kawasan Pusat Kota. *Jurnal Media Matrasain* 12(2): 1-16.
- Purwantiasning, A W (2010). Aplikasi Konsep Konservasi Pada Kawasan Bantaran Sungai Studi Kasus: Clarke Quay. *Jurnal INERSIA* 6(2): 134-148.

- Rachman, Maman (2012). Konservasi Nilai dan Warisan Budaya. *Indonesian Journal of Conservation* 1(1): 30-39.
- Rahmat PS (2009). Penelitian Kualitatif. *J Equilibrium* 5(9).
- Silavi T, Farshad H, Christophe C, dan Farshad N (2017). *The Legibility and Permeability of Cities: Examining the Role of Spatial Data and Metrics*. *ISPRS Int J Geo-Inf* 6(101): 1-20.
- Sirait, J H M (2009). Konsep Pengembangan Kawasan Kota. *Jurnal Wahana Hijau* 4(3): 142-152.
- Subandi (2011). Deskripsi Kualitatif Sebagai Satu Metode Dalam Penelitian Pertunjukan. *J. HARMONIA* 11(2): 173-179
- Urban Redevelopment Authority (2013). *Urban Design Guidelines For Developments Within Singapore River Planning Area*. [https://www.ura.gov.sg/-/media/User%20Defined/URA%20Online/circulars/2013/nov/dc13-17/dc13-17\\_Annex%20A.pdf?la=en](https://www.ura.gov.sg/-/media/User%20Defined/URA%20Online/circulars/2013/nov/dc13-17/dc13-17_Annex%20A.pdf?la=en) diakses pada 6 Januari 2019.
- Wally, J F (2015). Studi Citra Kota Jayapura (Pendekatan Pada Aspek Fisik Elemen-Elemen Citra Kota Kevin Lynch). Tesis. Fakultas Teknik. Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
- Yavuz, A, dan Kuloğlu, N (2014). *Permeability as an Indicator of Environmental Quality: Physical, Function, Perceptual Components of The Environment*. *World Journal of Environmental Research*, 4(2): 29-40.



**Ari Widyati Purwantiasning**, lahir di Temanggung, 3 Januari 1972. Menyelesaikan Sarjana Arsitektur di Fakultas Teknik Jurusan Arsitektur Universitas Indonesia, 5 Januari 1996. Menyandang gelar *Master of Art in Town and Regional Planning (MATRP)* dari *Department of Civic Design, Faculty of Social and Environmental Studies, University of Liverpool*, Inggris, 13 Desember 1999. Gelar Doktor diperolehnya pada tanggal 15 Juli 2019 dari Departemen Arsitektur, Universitas Indonesia. Sejak September 2000, menjadi Dosen Tetap pada Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Jakarta, dan memegang jabatan sebagai Ketua Jurusan periode 2004-2008 dan 2008-2012 serta sebagai Wakil Dekan I Bidang Akademik periode 2012-2014. Sejak tahun 1997 mempunyai konsultan arsitektur dan interior pribadi Aribahri Architect yang menangani berbagai disain arsitektur dan interior.

Beberapa tulisan dipublikasikan di surat kabar nasional Kompas dan Tempo serta majalah *lifestyle*. Buku referensi yang dipublikasikan adalah **Sebuah Pemaparan Tentang Penataan Kawasan Secara Partisipatif** (2001), **Komunikasi Arsitektur** (2001), **Konservasi dan Perkembangan Ekonomi** (2004), **Telaah Arsitektur #01** (Maret 2008 dan Februari 2015), **Arsitektur Untuk Rakyat** (Mei 2009), **Warisan Arsitektur Bali dalam Konservasi** (Mei 2014), **Pengantar Ilmu Interior** (Februari 2015), **Telaah Arsitektur #02** (Mei 2015), **Konversi Bangunan Tua Bersejarah** (Juli 2015), **Adaptive Reuse Pada Bangunan Tua Bersejarah: Sebuah Kajian Konservasi Pada Kawasan Kota Lama Jakarta** (Juli 2015), **Kajian Sakralitas Ruang Arsitektur Kampung Naga** (Agustus 2017), **Konstruksi Tahan Gempa Rumah Adat Besemah** (November 2017), **Telaah Arsitektur #03** (Mei 2018), **Telaah Arsitektur #04** (Juni 2018), **Telaah Arsitektur #05** (Juni 2019), dan **Kajian Konsep TOD Pada Kawasan Bersejarah** (November 2019).