

Satriyo

03 / 164803 / TK / 28270

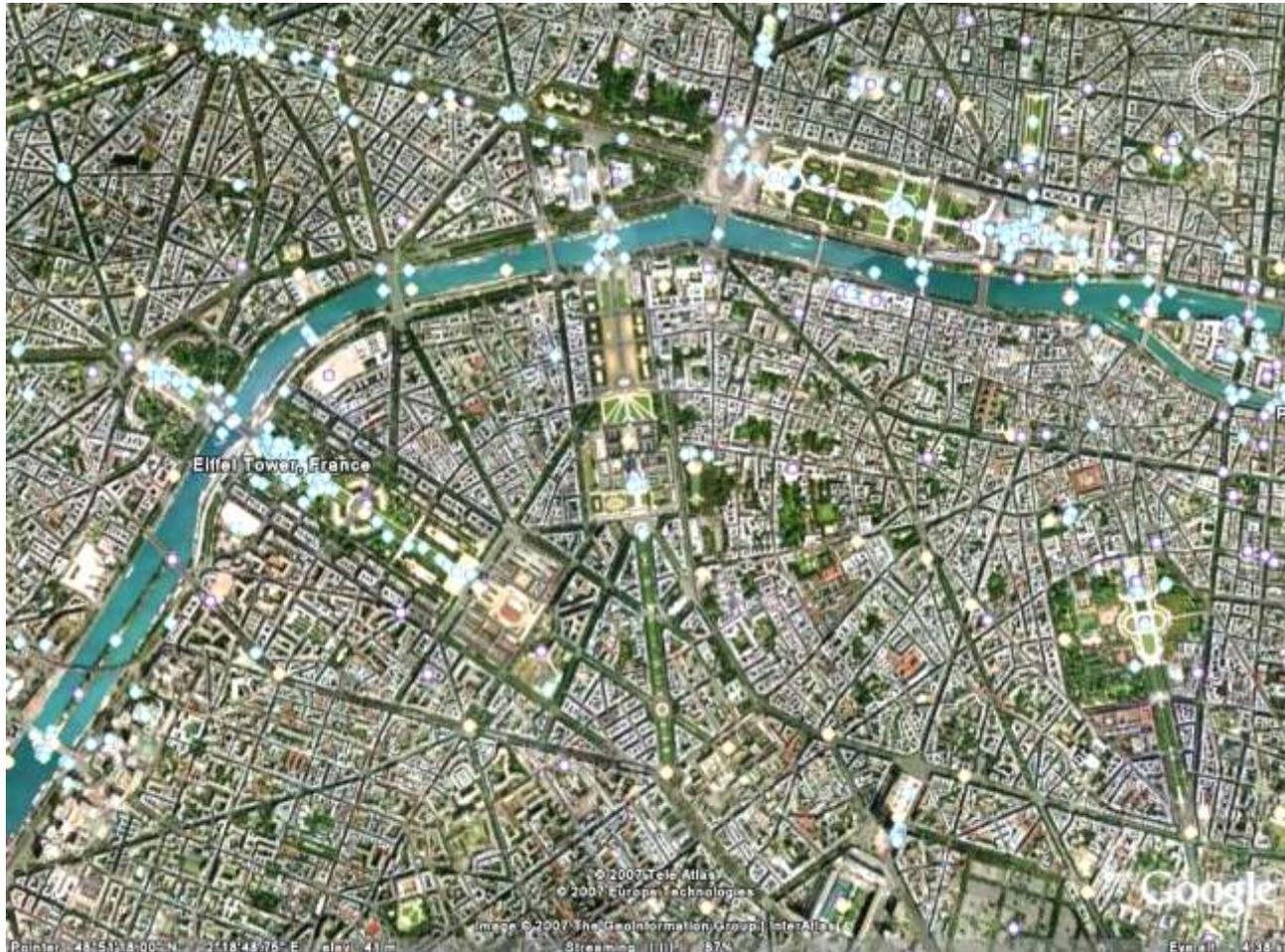
# URBANE FELLOWSHIP PROGRAM 2007

Universitas Gadjah Mada

# P A R I S

## Kota Paris Tertata

*Tingkatan hirarki jalan tertata rapi, tak ada ruang pada blok yang terbuang percuma. Terlihat ruang terbuka dan orientasi terhadap landmark sangat diperhatikan*



Paris terkenal mendapat julukan kota teromantis di dunia yang memberikan tempat – tempat eksotis untuk dikunjungi. Monumen – monumen, museum – museum, detil – detil arsitektur, taman – taman, kanal, jalan, dan gang – gangnya meninggalkan kesan tersendiri saat kita melewatinya. Tiap detil kawasan dan arsitektural terancang secara cermat dan anggun.

Di balik itu semua tersimpan peran sejarah yang menghimpun penataan kota Paris. Keterlibatan kota Paris dalam menempuh berbagai gaya arsitektural dari awal abad 12 menghasilkan gaya arsitektural yang bermacam – macam, yaitu : gothic, rococo, classicism, baroque, neo-classicism, art nouveau, art deco, modern, hingga post-modern yang memiliki berbagai improvisasi hingga saat ini. Berbagai kekuasaan pun telah dilalui, dari berbagai raja Louie, kekaisaran Napoleon, hingga Presiden. Namun Paris yang selalu bertahan sebagai kota yang indah hingga saat ini sebenarnya adalah hasil tata rancang ulang oleh arsitek Georges-Eugène Haussman.

Sebelum Napoleon III merekrut Haussman untuk merancang kembali Paris, Paris berada di suatu tingkatan yang sangat buruk. Seperti diceritakan oleh sejarah, banyak terjadi kerusuhan dan gerakan menentang kepada raja – raja terdahulu akibat sistem pemerintahan yang buruk. Sedangkan wajah kota sangatlah tidak apik, di mana gang dan jalan terasa sangat gelap dan mencekik. Namun Haussman merubah itu semua : kota dengan jalan yang aman, perumahan yang lebih baik, sanitasi yang lebih baik (sanitasi yang dirancang oleh Haussman tetap terpakai hingga saat ini), komunitas yang ramah terhadap pertokoan, aliran lalu lintas yang lebih baik, dan pada saat itu digunakan untuk mengurangi potensi terjadinya pemberontakan (yang umumnya terjadi dengan membangun barikade – barikade di badan jalan). Yang kesemuanya didukung oleh teknologi modern seperti kereta dan lampus gas.

Paris memiliki distrik – distrik yang memiliki fungsinya masing – masing yang disebut “Arrondissement”, dan kesemuanya terbagi menjadi 20 bagian. Distrik – distrik ini memudahkan pembagian areal untuk tujuan fungsi bangunan ataupun pencarian alamat.



Sedangkan jalan – jalan utama dibentuk menjadi boulevard – boulevard seluas 30 – 40 meter untuk mengayomi fungsi sirkulasi dalam kota yang luas. Serial jalan – jalan kecil diagonal dibentuk untuk menghubungkan antara eksterior dan interior boulevard. Setiap sisi jalan utama terdapat jalur bagi pejalan kaki yang luas dan universal (dapat dipakai oleh siapa saja termasuk masyarakat difable) dihiasi promenade yang berupa pohon – pohon peneduh yang besar. Hal ini mendorong terjadinya berbagai aktivitas yang menghidupkan kota di sepanjang jalur pejalan kaki, seperti : sirkus, perdagangan (contoh : kios), apresiasi masyarakat sekitar, dan lain sebagainya. Karena inilah boulevard menjadi suatu city lifestyle bagi penduduk kota Paris.

Blok – blok yang terbentuk dari berbagai jalan yang berpotongan digunakan semaksimal mungkin, tak ada ruang yang tertinggal secara percuma. Perkembangan fungsi bangunan pada suatu blok ditata berdasarkan fungsi tata lahannya masing – masing. Vegetasi dan ruang terbuka banyak ditemukan di kota ini, hal ini memungkinkan masyarakat berekreasi dan beraktivitas di ruang terbuka.

Menara Eiffel berguna sebagai landmark kota Paris. Setiap tinggi bangunan dan bentuk facade ditata sedemikian rupa sehingga monumen tersebut terlihat walau kita berada jauh dari menara yang terkenal di dunia tersebut. Hal ini menandakan bahwa vista dari kota Paris ditata sehingga fungsi awal landmark sebagai acuan arah suatu kawasan terakomodasi secara maksimal. Terlihat pada gambar bagaimana ketinggian ditata dan pada setiap persimpangan ketinggian bangunan agak direndahkan sehingga tercipta ruang luas yang menghasilkan vista yang luar biasa. Vista juga terlihat sangat berkesan pada penataan jalan – jalan yang ditata lurus seperti tak berujung.

Untuk menanggulangi pertumbuhan penduduk yang pesat pada Kota Paris, dilakukan penyebaran pertumbuhan ke daerah tepian kota. Di sini mulai muncul apa yang disebut sebagai *newtown* atau kota - kota satelit untuk menyebarkan fungsi - fungsi kota yang tidak dapat ditampung.

Garis utama rencana Haussman dalam membuat atau mentransformasikan garis - garis utama kota Paris (kanan atas) || Boulevard menjadi citra aktivitas dan wajah kota Paris (kiri atas) || Keteraturan penataan kota Paris menjadikannya memiliki keanggunan tersendiri (tengah) || Open space di Luxemburg - Paris untuk berbagai aktivitas pada open space yang terbuka untuk berbagai kalangan masyarakat (bawah) ||

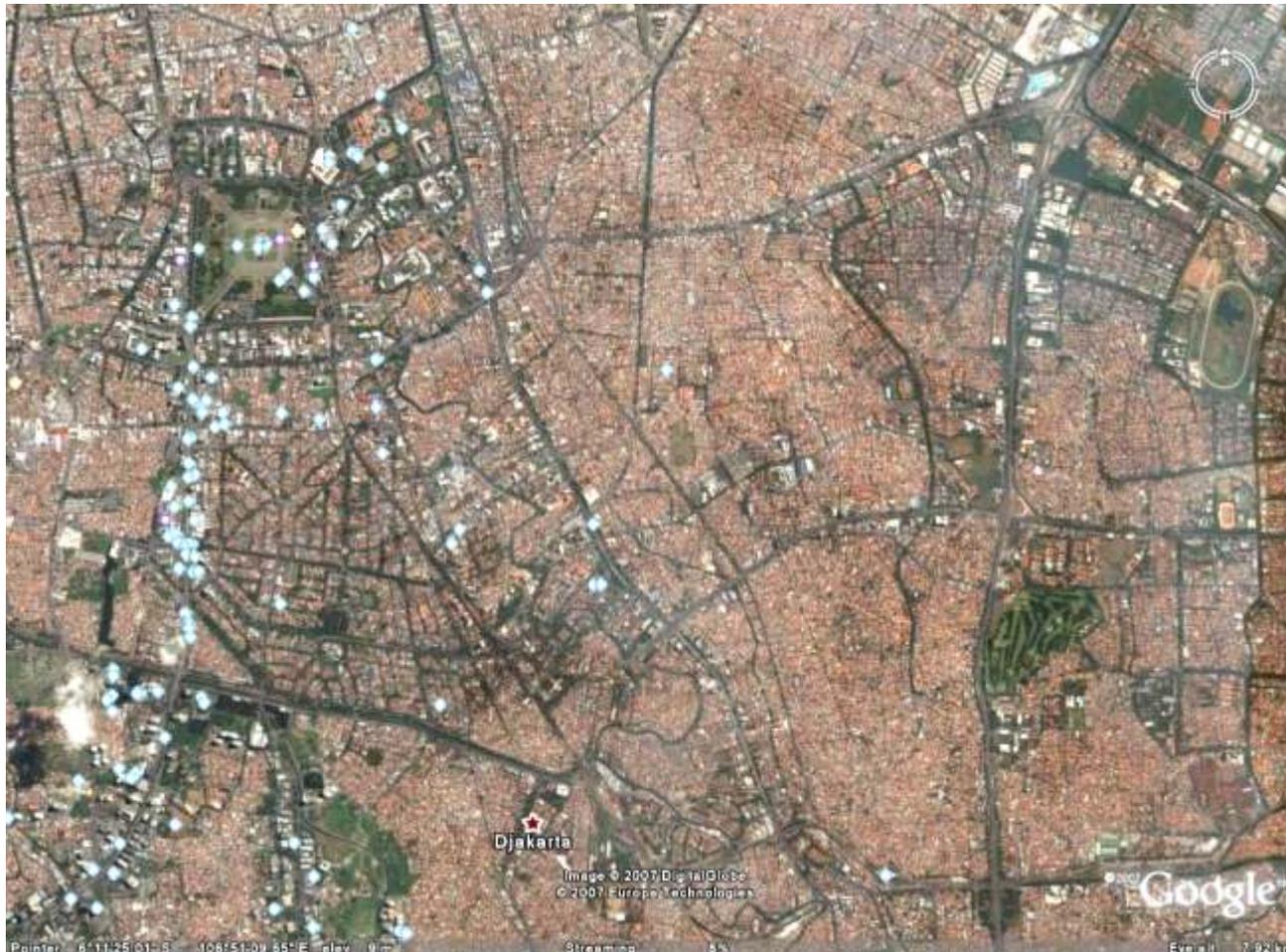


Vista Eiffel terlihat jelas walau dilihat dari jauh dengan Boulevard - boulevard yang terbentuk dan penataan ketinggian bangunan (bawah)

# JAKARTA

## Kota Jakarta Tertata

*Tertatanya Jakarta tidak merata, hanya sebagian yang terlihat rapi ditata arsitek pada awal berdirinya kota ini. Sebagian lagi tidak. Tingkat urban sprawl yang tidak merata dan urbanisasi yang tidak terkoordinir dengan baik mungkin adalah penyebabnya*



Jakarta merupakan kota yang berdiri sebagai ibukota negara Indonesia. Jakarta mempunyai berbagai peninggalan bersejarah yang 'diukir' oleh para penjajah di zaman penjajahan dahulu. Arsitektur layaknya yang bergaya rococo seperti stasiun Kota tetap digunakan hingga saat ini. Museum Fatahillah, dan berbagai bangunan Indische lainnya dapat kita temukan di sudut – sudut kota Jakarta. Kegiatan konservasi sejarah yang dilakukan para tokoh yang peduli terlihat berhasil ditanamkan.

Semenjak kemerdekaan perkembangan Jakarta menghasilkan sanitasi dan transportasi yang sangat buruk. Namun dengan dibangunnya proyek aksis Sudirman – Thamrin maka walikota Jakarta pada saat itu, yaitu bapak Ali Sadikin (memerintah dari 1966 – 1977), mulai menata kota dengan sanitasi yang lebih baik dan pembagian jalan yang lebih tertata. Terbangun pula aksis yang menandakan pusat kegiatan dan arah hadap kota ini. Setelah itu dibangun pula landmark – landmark baru seperti tugu Selamat Datang dan patung Jenderal Sudirman.

Namun yang disayangkan dari perkembangan kota ini hingga sekarang adalah bagaimana transportasi kendaraan bermotor memiliki porsi jalan yang lebih besar daripada porsi bagi pejalan kaki. Apabila kita berjalan – jalan di kota ini akan sangat terasa sekali tingkat kenyamanan yang sangat rendah, dari luas jalan yang sempit sehingga terkadang pejalan kaki harus turun ke jalan kendaraan bermotor karena tidak mendapat tempat berjalan, signage pada jalan yang sangat minim, tingkat keamanan yang rendah, hingga vegetasi yang sangat minimal sehingga tidak tersedia tempat teduh yang nyaman untuk dilalui pejalan kaki. Pedagang Kaki Lima (PKL) pun menjadi isu gawat yang harus diselesaikan, padahal di kota Paris kios - kios bebas untuk bertebaran di pedestriannya, karena kios - kios tersebut tidak mengganggu pejalan kaki dalam penggunaannya.

Open space, atau ruang terbuka yang di kota ini sangatlah jarang dapat ditemui, walaupun ada tempat – tempat itupun dipagari. Karena itu jarang masyarakat mendapat tempat yang nyaman di ruang terbuka, sehingga mal – mal yang dibangun menjadi padat dikunjungi masyarakat yang mencari tempat untuk berjalan – jalan. Ironisnya, dengan adanya implikasi ini, banyak pengembang yang



Bangunan Tinggi tidak tertata dan menghadang pengaturan vista kota Jakarta (atas) || Dominasi jalan untuk kendaraan bermotor pribadi mengalahkan prioritas ruang untuk pedestrian (tengah) || Monas tahun 1969 kini tidak memiliki kelegaan akses ruang terbuka dan vista-nya (bawah)

menganggap bahwa mal menjadi suatu gaya hidup baru kota dan suatu tempat publik modern. Padahal dengan adanya mal, penghijauan dan pohon – pohon asli menghilang, area resapan secara drastis berkurang. Ironisnya lagi, mal tersebut dibuat dengan mutakhir, bergaya elegan, dan dijual kepada toko – toko berkelas atas. Sehingga banyak masyarakat menengah ke bawah tidak memungkinkan diri untuk menempati 'ruang publik' tersebut.

Sangat berbeda dengan tiap bentuk jalan di kota Paris. Dengan jalan utama yang besar dan pedestrian yang lebar sehingga membentuk boulevard. Di sini terjadi ruang terbuka sendiri berupa pedestrian yang mampu menjadi aktivitas masyarakat yang berbagai strata dan komunitas yang beraneka ragam, sehingga dapat menghidupkan kota itu sendiri. Vegetasi dan pohon – pohon pun dapat dengan baik ditata sehingga tingkat estetika ruang kota dan kenyamanan pengguna jalan dapat dinilai sangat baik.

Monumen dan desain kota Jakarta yang baru, lahir semenjak zaman pemerintahan Presiden Soekarno – Hatta. Dengan sebelumnya penataan kota dilakukan oleh arsitek – arsitek Belanda (Menteng didesain oleh PAJ Mooejen dan FJ KUbatz – 1913). Monumen Nasional atau yang biasa kita sebut sebagai Monas menjadi suatu landmark utama kota Jakarta, begitu pula dengan yang terjadi pada Tugu Pancoran dan Gelora Bung Karno di Istora Senayan. Namun konsep vista yang seharusnya diberlakukan oleh bapak Ali Sadikin layaknya menara Eiffel dan monumen lain pada kota Paris dihiraukan sejalan dengan bergantinya tampuk kekuasaan. Hal ini dapat terlihat dari gedung – gedung tinggi yang dibangun di sana sini, sehingga fungsi Monas ataupun Tugu Pancoran sebagai landmark kota yang