

JAWABAN TUGAS 2

Rhiza S. Sadjad

NIM 045276176

Fakultas : FHISIP/Fakultas Hukum, Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Kode/Nama MK : **SOSI4308.7/Sosiologi Perkotaan 7**
Tugas : 2

Pertanyaan 1/2:

Amatilah daerah Anda dan sebutkan 4 kota/daerah yang sesuai dengan masing-masing 4 klasifikasi kota dari Jan Gehl memberikan.. Berikan alasan jawaban Anda.

Jawaban 1/2:

Jan Gehl [1936-.....] adalah seorang arsitek kelahiran *Denmark* yang terkenal dengan bukunya "*Cities for People*" [2010]. Gagasan **Gehl** sebenarnya bukan sekedar membuat klasifikasi kawasan perkotaan, tapi lebih ke pendekatan dan transformasi (perencanaan) kota yang lebih humanis, sehingga menjadi tempat yang nyaman untuk manusia tinggal bermukim, bersosialisasi dan bekerja mencari nafkah hidupnya. Klasifikasi yang dibuat **Gehl** umumnya berbasis pada aktivitas dan pergerakan manusia di dalamnya, fungsi dan bentuk kota, serta "*livability*" atau potensi untuk membangun kehidupan yang manusiawi, layak dan nyaman di kota tersebut. Secara umum, ada 4 (empat) klasifikasi kota menurut **Gehl**, yaitu: (1) Kota untuk kendaraan (*Cities for Cars*), (2) Kota untuk manusia (*Cities for People*), (3) Kota reaktif (*Reactive Cities*) dan (4) Kota proaktif (*Proactive Cities*). Kami tinggal sekarang di kota Bogor, Jawa Barat, setelah sebelumnya selama puluhan tahun tinggal di kota Makassar, Sulawesi Selatan. Olehnya itu, kami mencoba mengamati daerah-daerah sekitar kedua kota tersebut untuk mendapatkan contoh daerah yang kurang-lebih memenuhi klasifikasi dari **Gehl**.

1. Kota untuk kendaraan (*Cities for Cars*). Hampir semua kota besar di Indonesia memenuhi ciri-ciri klasifikasi ini, tidak terkecuali kota Makassar dan kota Bogor, sehingga sedikitnya sekali sepekan selama beberapa jam, diberlakukan CFD (atau *Car Free Day*) di kota-kota tersebut untuk memberi ruang dan kesempatan bagi manusia untuk menikmati suasana kota tanpa terganggu oleh kendaraan. Di kota Makassar, selain daerah di sekitar pusat kota lama (yang dirancang oleh pemerintah kolonial Belanda untuk pemukiman para pejabatnya), dan di Bogor - selain wilayah di sekitar *Kebun Raya Bogor* (juga dirancang oleh pemerintah kolonial) - semua memenuhi ciri-ciri klasifikasi kota untuk kendaraan, yaitu, antara lain: (a) jalan-jalan lebar tanpa kaki-lima untuk pejalan kaki, tidak aman untuk pengendara sepeda, seandainya pun ada kaki lima, dipenuhi oleh pedagang kaki lima, contohnya di kawasan sekitar *Masjid Raya* di Makassar dan kawasan *Jembatan Merah* di Bogor, (b) kurangnya kawasan jalur hijau, dan (c) hampir setiap hari pada jam-jam tertentu terjadi kemacetan lalu-lintas karena meningkatnya jumlah kendaraan.

2. Kota untuk manusia (*Cities for People*). Beberapa bagian wilayah kota Bogor dan Makassar boleh dikatakan memenuhi kriteria kota manusia menurut **Gehl**, yaitu: (a) lebar jalan yang cukup untuk kendaraan dan kaki lima yang nyaman untuk pejalan-kaki, (b) tersedia ruang hijau dan taman-taman kota, (c) kurangnya ketergantungan kepada penggunaan kendaraan pribadi karena tersedia sistem transportasi publik yang cukup nyaman, dan (d) cukup dekat dengan tempat-tempat kegiatan umum, seperti perkantoran, pusat bisnis, dan lain sebagainya sehingga memudahkan bagi pemukim di kawasan tersebut. Di kota Bogor, kawasan kota yang memenuhi kriteria kota untuk manusia misalnya adalah kawasan sekitar *Taman Kencana* (jalan dengan nama gunung-gunung, seperti *jalan Salak*, *jalan Cikuray*, *jalan Pangrango*, dan lain-lain) yang sudah dibangun oleh pemerintah kolonial sebagai kawasan hunian yang nyaman untuk para pejabat tinggi dan kaum *elite* lainnya. Mirip dengan di Bogor, di Makassar juga ada kawasan di sekitar rumah dinas gubernur di *jalan Jenderal Sudirman* dan *jalan Sam Ratulangi*, yaitu di jalan-jalan dengan nama sungai seperti *jalan Sungai Saddang*, *jalan Sungai Tangka*, dan lain-lain..
3. Kota reaktif (*Reactive Cities*). Disebut kota reaktif karena dibangun hampir tanpa perencanaan, hanya sekedar memenuhi kebutuhan sesaat. Tidak ada visi yang jelas dari pembangunan kawasan kota. Ciri-cirinya antara lain: (a) pembangunan tanpa perencanaan yang baik dan tidak memperhatikan kelayakan untuk hidup layak dan nyaman, (b) tidak memperhatikan pergerakan kendaraan dan manusia, (c) kurangnya kawasan hijau yang ramah lingkungan, serta (d) semrawutnya pola pembangunan infra-struktur seperti jaringan listrik, air-bersih, telekomunikasi, dan lain-lain. Sebagian besar kawasan kota besar di Indonesia, termasuk Bogor dan Makassar, bahkan Jakarta, adalah kota-kota reaktif. Bahkan “cetak-biru” (*blue-print*) perencanaan kota Makassar yang pernah dibuat tahun 1970-an, dinyatakan hilang. Sejak saat itu Makassar pun menjadi kota yang reaktif. Perencanaan zonasi yang seharusnya dilaksanakan secara disiplin, tidak lagi dipatuhi.
4. Kota Proaktif (*Pro-active Cities*). Kota-kota ini memiliki perencanaan jangka panjang dan visi yang jelas untuk pembangunan keberlanjutan yang humanis. Ciri-cirinya antara lain: (a) sistem transportasi yang terpadu dengan kawasan pemukiman, (b) menitik-beratkan peningkatan kualitas hidup seluruh penduduk dan (c) membangun sistem pelayanan dan infra-struktur yang “cerdas” (*smart*) dengan memanfaatkan teknologi. Di Makassar ada beberapa kawasan yang dibangun dengan konsep kota proaktif, misalnya kawasan *Bukit Baruga*, kawasan *Tanjung Bunga*, serta beberapa *spot* di kecamatan Tamalanrea, sedangkan di Bogor, (mungkin) kawasan *Bogor Nirwana Residence* (BNR) dan kawasan *Cimanggu City* mulai merintis ke arah perencanaan untuk menjadi bagian kota yang proaktif.

Kota Bogor dan kota Makassar, sebagaimana kebanyakan kota-kota besar “lama” di Indonesia, merupakan kawasan “campuran”, yang memiliki wilayah-wilayah bagian kota yang masing-masing memenuhi kriteria atau ciri-ciri keempat klasifikasi kota dari **Gehl**. Sebagian besar dari kota-kota itu secara keseluruhannya boleh dikatakan sebagai kota reaktif, walau pun ada kawasan-kawasan tertentu di dalam kota tersebut yang memenuhi ciri-ciri kota untuk kendaraan dan kota untuk manusia. Bagian-bagian kota yang relatif baru dikembangkan oleh pengembang ada potensi untuk menjadi kota yang memenuhi ciri-ciri kota proaktif karena direncanakan dan dirancang dengan cukup baik.

Pertanyaan 2/2:

Identitas tidak hanya dimiliki oleh individu, namun juga secara kolektif. Identitas kota merupakan identitas yang dikonstruksi secara kolektif. Berdasarkan 5 kategori bentuk kota yang dikemukakan oleh Kevin Lynch, tentukan 1 kota yang Anda anggap memiliki 3 dari 5 kategori tersebut. Berikan alasan dalam jawaban Anda

Jawaban 2/2:

Kevin Andrew Lynch [1918-1984] adalah gurubesar dalam bidang Planologi di *Massachusetts Institute of Technology* (MIT) yang terkenal sebagai pakar dalam bidang Perencanaan Kota dari Amerika Serikat. Dalam buku-bukunya yang terkenal “*The Image of the City*” [1960] dan “*The Theory of Good City Form*” [1981], **Lynch** mengemukakan gagasan-gagasannya tentang kategori kota berdasarkan fungsinya dalam kehidupan manusia, yaitu: (1) Kota sebagai Jalur (Kota Pergerakan), (2) Kota sebagai Simpul (Kota Pusat Kegiatan), (3) Kota sebagai Monumen (Kota Simbol), (4) Kota sebagai Jangkar (Kota Kerangka Acuan) dan (5) Kota sebagai Tempat (Kota Pengalaman Berkunjung). Dalam hal ini **Lynch** sangat menaruh perhatian pada aspek manusia (humanis) dari perkembangan suatu kota.

Kota Bogor, Jawa Barat, tepat kami tinggal, memiliki sekurang-kurangnya 3 dari 5 kategori fungsional dari **Lynch** di atas, yaitu: (1) sebagai jalur (*pathway*) pergerakan manusia (*the City of Movement*), (2) sebagai monumen (*the City of Symbols*) dan (3) sebagai kota yang dikunjungi untuk memperoleh pengalaman wisata dan kenangan khusus (*the City of Experiences*). Alasan-alasannya kurang lebih dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Kota Bogor sebagai *The City of Movement*. Sepertinya semakin lama semakin lebih banyak orang yang “numpang lewat” di kota Bogor daripada orang yang tinggal bermukim di kota Bogor. Selain kotanya yang semakin kurang layak huni, pertumbuhan wilayah-wilayah pemukiman dan perkotaan baru di sekeliling kota Bogor semakin pesat. Dengan demikian, kota Bogor lebih di-dominasi oleh pergerakan orang yang umumnya berkendaraan. Kota Bogor pernah mendapat julukan “kota angkot” karena banyaknya angkot yang ber-operasi di

dalam dan keluar-masuk kota Bogor. Stasiun Kereta Api Bogor dan Terminal Bus Baranangsiang, keduanya berada di tengah kota. Dengan demikian, pada hari kerja, para komuter yang tinggal di Bogor dan sekitarnya - yang bekerja di kawasan Jabodetabek - berangkat ke tempat kerjanya dari tempat-tinggalnya masing-masing melalui stasiun dan terminal. Nanti di sore hari, akan terjadi “arus balik”. Sedangkan pada akhir pekan dan hari-hari libur, kota Bogor sendiri dibanjiri oleh wisatawan lokal, serta wisatawan yang “numpang lewat” ke obyek-obyek wisata di sekitar Bogor. Pada hari-hari kerja, selain para komuter yang “numpang lewat” di kota Bogor, pergerakan orang dan kendaraan di kota Bogor juga ramai oleh para orang-tua yang mengantar-jemput anak-anaknya ke sekolah, “*emak-emak*” yang belanja di pasar, baik di pasar tradisional mau pun pasar swalayan modern, serta pergerakan orang dan kendaraan untuk berbagai keperluan lainnya di internal kota Bogor.

2. Kota Bogor sebagai *The City of Symbols*. Kerajaan Tarumanegara, dengan rajanya yang terkenal, yaitu Purnawarman, adalah kerajaan tertua kedua di wilayah Nusantara setelah kerajaan Kutai Kartanegara di Kalimantan Utara. Pusat kerajaan Tarumanegara diperkirakan di sekitar daerah aliran sungai Citarum dan Cisadane yang sekarang ini mengalir dari selatan ke utara di sebelah timur dan barat kota Bogor. Ditemukannya beberapa situs prasasti di sekitar kedua sungai tersebut menunjukkan bahwa kota Bogor adalah monumen yang menyimpan berbagai kenangan sejarah masa lalu. Setelah masa kejayaan kerajaan Tarumanegara berlalu, wilayah kota Bogor dan sekitarnya sempat vakum dari catatan sejarah selama ber-abad-abad, diperkirakan karena terjadi migrasi besar-besaran ke arah timur, yaitu ke wilayah yang disebut Priangan sekarang. Kawasan Bogor mulai dibuka dan dikembangkan kembali pada jaman penjajahan dengan konversi menjadi kawasan perkebunan oleh pemerintah kolonial Inggris di bawah pimpinan Gubernur Jenderal **Sir Thomas Stamford Raffles** [1781-1826]. **Raffles** meng-inisiasi pembangunan *Kebun Raya Bogor* yang meng-koleksi berbagai jenis fauna tropis yang langka. Setelah **Raffles**, pemerintah kolonial Belanda kemudian membangun *Istana Bogor* yang menjadikan *Kebun Raya Bogor* sebagai halamannya. *Istana Bogor* dan *Kebun Raya Bogor* dua-duanya adalah monumen dari jaman kolonial, dan menjadi pusat kota Bogor, bersama dengan jalan melingkar yang mengelilinginya. Semua jalan akses dari luar kota Bogor bermuara di jalan lingkaran Kebun Raya Bogor ini. Khusus salah satu akses dari arah utara, yang dahulu bernama Jalan Jakarta (sekarang Jalan Jenderal Ahmad Yani – Jenderal Sudirman) langsung mengarah ke pintu gerbang *Istana Bogor*. Dahulu jalan ini merupakan satu-satunya jalan utama – dan pertama – yang menghubungkan kota Bogor dengan ibukota Jakarta melalui Cibinong dan Cililitan.

3. Kota Bogor sebagai *The City of Experiences*. Walau pun bukan wilayah hunian, kawasan sekitar *Kebun Raya Bogor* dan *Istana Bogor* di dalamnya, yang merupakan pusat kota Bogor, adalah wilayah wisata yang ramah pengunjung, khususnya pejalan kaki dan pengendara sepeda. Pada akhir pekan, wilayah tersebut, baik di jalan lingkar (sepanjang kurang lebih 5 km) mau pun di dalam *Kebun Raya Bogor*, ramai dengan pejalan kaki yang melakukan olahraga *jogging*, menikmati pengalaman unik dengan alam fauna yang dikoleksi dalam *Kebun Raya Bogor*.

Jadi kota Bogor setidaknya bisa menjadi contoh dari sebuah kota yang memiliki ciri-ciri dan memenuhi kriteria sebagai 3 dari 5 kategori kota yang digagas oleh **Lynch** yaitu *the City of Movement*, *the City of Symbols* dan *the City of Experiences*. Ketiga kategori tersebut membangun citra tentang kota Bogor, serta persepsi warganya mau pun pengunjungnya terhadap kota tersebut.

REFERENSI

- [1] **Drajat Tri Kartono**, “*Sosiologi Perkotaan*”, **Modul 1 – 9, SOSI4308**, Edisi 4, [Agustus 2023], Penerbit Universitas Terbuka, Jakarta
- [2] **ChatGPT**, Aplikasi Chatting berbasis AI, dalam Sistem Operasi Android, <https://OpenAI.com> , <https://ChatGPT.com>