

# KAJIAN KONSEP *IMAGEABILITY* DAN *PERMEABILITY* DALAM PENGEMBANGAN KAWASAN PUSAT KOTA KOWLOON HONG KONG

Putra Fajar<sup>1\*</sup>, Ari Widyati Purwanti<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Program Studi Arsitektur, Universitas Muhammadiyah Jakarta, Jl. Cempaka Putih Tengah 27 Jakarta Pusat

\*[putrafajaraco@gmail.com](mailto:putrafajaraco@gmail.com)

## ABSTRAK

Kawasan Kowloon Hong Kong merupakan kawasan perkotaan di Hong Kong yang terdiri dari semenanjung Kowloon and New Kowloon. Kawasan ini merupakan pusat kota dari Hong Kong yang mempunyai mobilitas tinggi, dan kaya akan aktivitas. Kawasan kowloon memiliki beragam fasilitas seperti perkantoran, komersial, bisnis, fasilitas umum, residensial, konservasi, dan rekreasi. Arsitektur kawasan sebagian besar memiliki gaya internasional atau modern yang menjadikan infrastrukturnya memiliki kualitas baik dan menjadi daya tarik bagi pengunjungnya. Kowloon merupakan kawasan yang memiliki pengunjung paling banyak dari penduduk Hong Kong karena terdapat areal perkantoran dan wisatawan karena banyaknya fasilitas hotel daerah Tsim Sha Tsui terutama terdapat area perbelanjaan, kuliner mancanegara, dan merupakan *spot* paling digemari oleh para turis. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji konsep *imageability* dan *permeability* dalam pengembangan kawasan Kowloon dengan menggunakan teori Kevin Lynch. *Imageability* merupakan penggambaran kualitas fisik yang dimiliki suatu objek atau kawasan. *Permeability* merupakan kualitas aksesibilitas dan aktivitas pergerakan manusia pada suatu kawasan. Hasil dari penelitian bahwa kawasan Kowloon memiliki citra kota *path*, *node*, landmark, *district*, dan *edge* yang sangat baik dan *permeability* mengenai aksesibilitas blok, lebar jalur, dan hubungan jalur sangat baik sehingga dapat dinilai kawasan kowloon merupakan kawasan yang *legible*.

**Kata-kunci:** *imageability*, kawasan, metode kualitatif, *permeability*, pusat kota

## STUDY OF IMAGEABILITY AND PERMEABILITY CONCEPTS IN THE DEVELOPMENT OF KOTA KOWLOON HONG KONG CENTER

### ABSTRACT

*The Kowloon Hong Kong area is an urban area in Hong Kong which consists of the Kowloon and New Kowloon Peninsula. This area is the city center of Hong Kong which has high mobility, and is rich in activity. The kowloon area has a variety of facilities such as offices, commercial, business, public facilities, residential, conservation and recreation. Most of the regional architecture has an international or modern style that makes the infrastructure of good quality and becomes an attraction for visitors. Kowloon is an area that has the most visitors from Hong Kong residents because there are office areas and tourists because of the many hotel facilities in the Tsim Sha Tsui area, especially shopping areas, international culinary delights, and are the most popular spots for tourists. This study aims to examine the concept of *imageability* and *permeability* in the development of the Kowloon area using the Kevin Lynch theory. *Imageability* is a depiction of the physical qualities of an object or area. *Permeability* is the quality of accessibility and human movement activities in an area. The results of the research show that the Kowloon area has excellent image of the city *path*, *node*, landmark, *district* and *edge* and *permeability* regarding block accessibility, lane width, and very good line relations so that it can be assessed that the Kowloon area is a *legible* area.*

**Keywords:** *city centers, imageability, permeability, regions, qualitative methods*

## PENDAHULUAN

Setiap orang yang melakukan wisata berkunjung ke kota-kota di seluruh dunia pasti kurang sempurna apabila tidak menyempatkan untuk jalan-jalan ke pusat kotanya. 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 dikutip dari Juliarachman et al., 2018). Konsep penataan pusat kota pada kota-kota sebenarnya sudah ada sejak jaman prakolonial. Pusat kota, di samping sebagai pusat lalu lintas jalan, biasanya dilengkapi juga dengan fasilitas tempat ibadah, taman, dan pusat pemerintahan. Jadi pusat kota sebenarnya berpotensi untuk menjadi salah satu identitas bagi kota. Hal ini penting mengingat beberapa kota sedang dilanda krisis identitas baik dalam bidang arsitektur maupun perencanaan kota. Hal ini mungkin disebabkan karena kurang sadarnya masyarakat akan konsep tata ruang kota dimasa lampau. Kajian ini mencoba untuk dipakai sebagai salah satu pertimbangan untuk menghidupkan kembali pusat kota.

Kualitas fisik yang diberikan oleh suatu kota dapat menimbulkan suatu image yang cukup kuat dari seorang pengamat. Kualitas ini disebut dengan *imageability* (imagibilitas) atau kemampuan mendatangkan kesan. Imagibilitas mempunyai hubungan yang sangat erat dengan *permeability*. *Permeability* (permeabilitas) merupakan kemampuan seseorang mengakses suatu tempat dengan waktu dan jarak yang relatif dekat dan mudah. Perpaduan antara dua elemen tersebut dapat menghadirkan kawasan kota yang *legibility* (legibilitas) atau kemudahan untuk dapat dipahami/dikenali dan dapat diorganisir menjadi satu pola yang *koheren* (Chapman & Lynch, 1962). Dalam penelitian ini penulis ingin mengkaji mengenai kajian konsep *imageability* dan *permeability* dalam pengembangan kawasan pusat kota. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah Untuk memahami teori *imageability* dan *permeability* serta keterkaitan keduanya dan untuk memahami prinsip-prinsip penerapan teori *imageability* dan teori *permeability*.

## METODE

Dalam metode jurnal ini, penulis menggunakan jenis penelitian deskriptif kualitatif dengan dimana setiap aspek-aspek dalam penelitian ini akan dideskripsikan dan diidentifikasi berdasarkan pada gambaran situasi mengenai fakta-fakta yang ada. Pada penelitian ini peneliti menggunakan data hasil dari studi literatur dan observasi langsung untuk memperoleh hasil penelitian. Penelitian dilakukan di lokasi Pusat kota Kowloon, Hong Kong yang mana penulis pernah melakukan studi lapangan langsung yang memiliki gambaran kota.

Adapun penelitian yang akan dibahas adalah:

1. *Imageability* yang memiliki 5 elemen citra kota diantaranya *Path* (jalur), *Node* (Simpul), *Landmark* (Tengaran), *District* (Distrik), dan *Edge* (Tepian).
2. *Permeability* yang memiliki 3 elemen diantaranya Blok, Lebar Jalur, Hubungan Jalur.

Kawasan Kota Kowloon dijadikan sebagai studi kasus untuk mengkaji dan mengetahui seberapa jauh penataan kota dengan konsep Kevin Lynch tentang *imageability* dan *permeability* kawasan.

## HASIL DAN DISKUSI

### ***Permeability* Kawasan Kowloon Hong Kong**

*Permeability* adalah teori yang dikembangkan oleh (Chapman & Lynch, 1962) membahas tentang aksesibilitas pencapaian suatu ruang, dapat diartikan sebagai proses untuk mencapai suatu ruang baik ruang dari dalam maupun ruang dari luar. Konsep aksesibilitas merupakan ukuran kemampuan seseorang untuk berpindah dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan mudah dalam suatu kawasan atau wilayah (Raniasta dikutip dari Aqli et al., 2019). *Permeability* ini di implementasikan pada kawasan Kowloon Hong Kong.

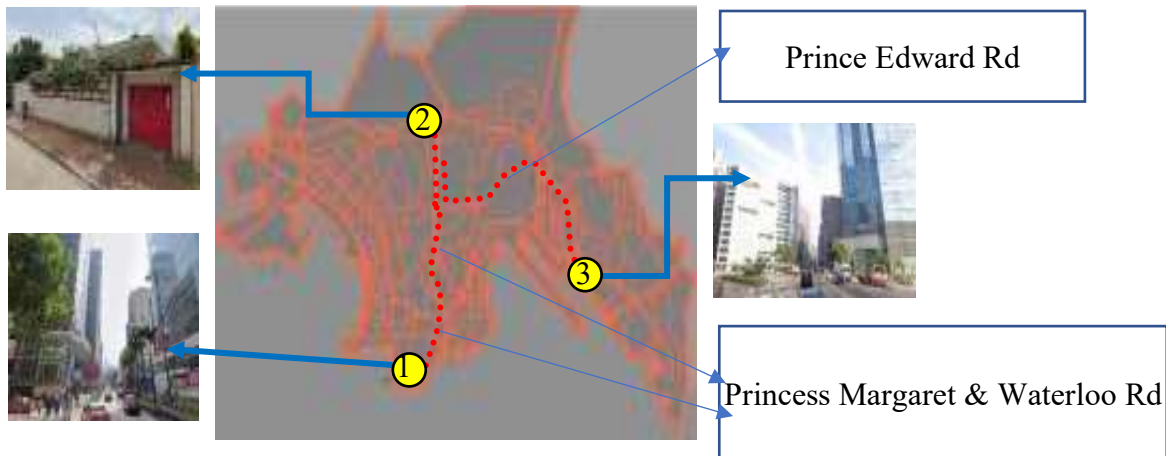
Kawasan Kowloon merupakan kawasan dengan beragam fungsi yang menjadikannya banyak pergerakan aktivitas. Menurut Kevin Lynch suatu Kawasan dapat dinilai *permeability*nya berdasarkan beberapa aspek yaitu diantaranya :

#### **1. Blok Bangunan**

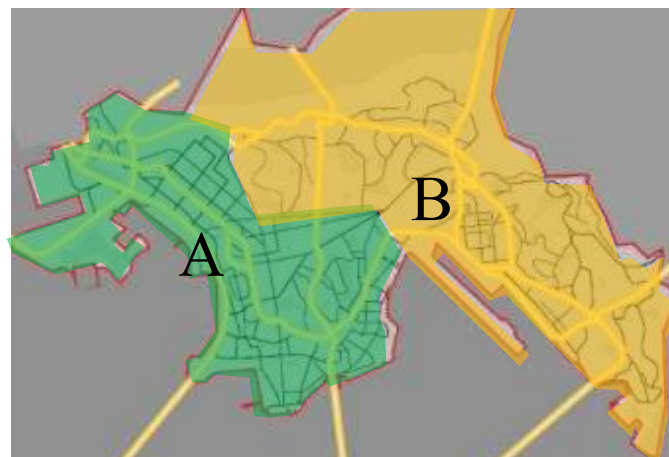
Blok bangunan yang terjadi di kawasan Kowloon terbagi menjadi banyak pecahan yang kecil sehingga banyak tercipta blok-blok bangunan. Blok tersebut menjadikan kawasan Kowloon memiliki kemudahan dalam mencapai suatu tempat karena banyak opsi sirkulasi untuk mencapai suatu tempat. Bentuk blok pada kawasan Kowloon memiliki bentuk yang tidak beraturan mengikuti alur kondisi geografis dan tepian pantai yang berbatasan langsung dengan laut. Berdasarkan bentuk blok maka dilakukan pengujian untuk mengetahui kemudahan pencapaian pada titik 1 ke titik 2 dan dari titik 2 menuju titik ke 3. Jalur titik 1 berada di bagian selatan dengan nama daerah Shim Sha Tsui menuju permukiman pada jalan Stafford Road dapat diakses kendaraan menggunakan jalur tol Princess Margaret lalu jalur Waterloo Road setelah itu keluar dari tol belok kiri menuju Essex Cres belok kanan ke jalur Cumberland belok kanan menuju Rutland Quadran dan belok kanan lagi menuju Jalan Stafford dan sampailah pada titik 2. Jalur yang ditempuh terasa banyak karena blok terdapat banyak dan jalan pada permukiman memiliki jalur 1 arah yang membuat pengguna jalur harus mematuhi arah jalan, tetapi meskipun begitu waktu dan jarak yang ditempuh dari titik 1 ke titik 2 mudah dan cepat dengan jalur jalan yang lancar. Selanjutnya pengujian dari titik 2 ke titik 3 dapat diakses melalui jalur seperti pada gambar 1 dengan menggunakan jalur jalan Boundary St, bertemu jalan Prince Edward lalu belok kanan menuju Jalur Wai Yip St. jalan yang ditempuh cukup mudah dan cepat karena jalur memiliki lebar yang besar.

Pada gambar 2 kawasan yang di warnai dengan warna Hijau dan dinamai A memiliki *permeability* yang tinggi atau memiliki kemudahan akses yang tinggi karena blok tersebut merupakan daerah dengan padat aktivitas dengan mobilitas tinggi blok tersebut terdiri dari perkantoran, hotel, mall, dermaga, taman, tempat, tempat hiburan residensial, perguruan tinggi dan daerah wisatawan. Selain itu daerah ini cenderung memiliki kontur yang rata. Kawasan warna kuning dengan nama B memiliki *permeability* yang rendah

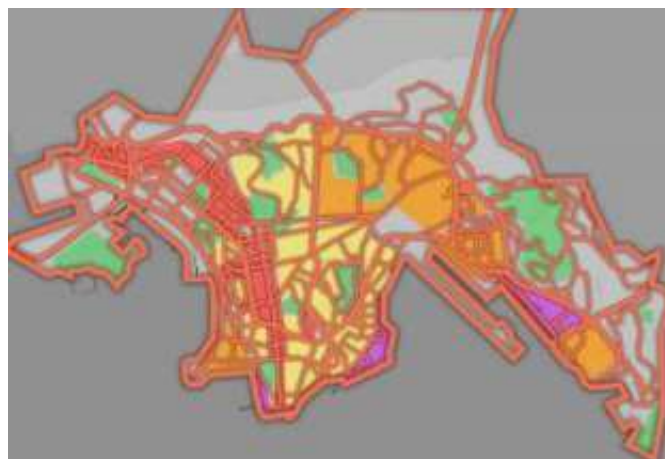
karena pada daerah tersebut merupakan daerah dengan mobilitas dan aktivitas yang rendah, pada blok daerah ini terdiri dari permukiman, pertokoan, dan dermaga. Daerah ini juga memiliki kontur yang tidak rata seperti bukit yang menjadikan blok ini tidak terlalu banyak bangunan.



**Gambar 1.** Pengujian Akses titik 1 ke 2 ke 3  
(Sumber : *Google Street View, n.d.*)

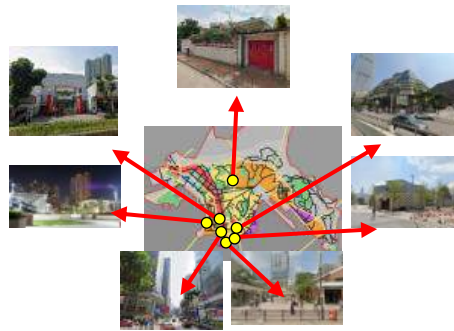


**Gambar 2.** Blok Bangunan Kowloon  
(Dokumentasi Pribadi, 2020)



**Gambar 3.** *Permeability* Kowloon Berdasarkan Blok Bangunan

(Sumber: Dokumentasi Pribadi 2020)



**Gambar 4.** Blok Kawasan Kowloon  
(Sumber : *Google Street View, n.d.*)

Kawasan Kowloon memiliki fasad yang berbeda pada setiap bangunannya, kawasan Kowloon sebagian besar memiliki gaya arsitektur internasional dan modern dapat dilihat dari gedung-gedungnya dan apartemen sebagai tempat tinggal. Namun di samping itu masih banyak bangunan konservasi dengan gaya arsitektur China maupun Eropa yang masih dilestarikan dan dipergunakan sebagai komersial, museum dan rekreasi.

Pada gambar 4 menunjukkan fasad pada bangunan yang berada di kawasan Kowloon memiliki keunikan dan ciri khas kawasannya tersendiri pada setiap blok memiliki arsitektur yang kontekstual. Kemampuan *permeability* pada kawasan Kowloon memiliki nilai yang baik dengan manajemen kota dan penataan kota yang baik dan mudah untuk mengakses suatu tempat (Yavuz, A, dan Kuloğlu, 2014).

## 2. Lebar Jalur

Menurut (Silavi T, Farshad H, Christophe C, 2017) apabila jalur sirkulasi dalam sebuah kawasan itu lebar maka permeabilitas pada kawasan tersebut juga semakin meningkat.

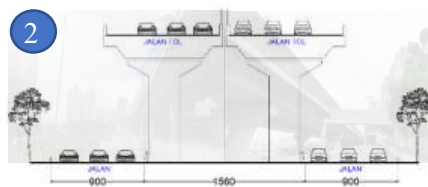


**Gambar 5.** Lebar Jalur Kawasan Kowloon  
(Sumber : *Google Street View, n.d.*)



**Gambar 6.** Jalan 1 Nathan road  
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020)

Lebar jalur sirkulasi pada titik 1 jalan merupakan jalur Nathan road memiliki lebar 7 meter 2 lajur dan memiliki 2 jalur. Jalur sirkulasi ini memiliki trotoar yang luas yang dapat memfasilitasi pejalan kaki dalam berlalu lalang memiliki pepohonan sebagai peneduh dan penyerap karbon dari kendaraan. Pengguna kendaraan dapat melaju dengan baik dengan pengaturan lalu lintas yang baik, jalan ini tidak dibuat dengan terlalu lebar karena jalan dalam kota dengan aktivitas yang padat sehingga laju kendaraan tidak terlalu cepat.



**Gambar 7.** Jalan 2 West Kowloon hwy & Lin Cheung Rd  
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020)

Lebar jalur sirkulasi pada titik 2 merupakan jalur jalan tol West Kowloon highway memiliki lebar sekitar 12 meter 4 lajur, yang digunakan untuk kendaraan hanya 3 lajur dalam 1 jalur karena 1 jalur diperuntukkan untuk keadaan darurat seperti melintasnya ambulans, pemadam kebakaran dan kebutuhan darurat lainnya. Sedangkan untuk jalan raya memiliki lebar 9 meter dengan 3 jalur. Jalan ini memiliki aksesibilitas yang cepat karena jarang terjadi kemacetan, di setiap samping jalan ditanam pohon yang rindang.



**Gambar 8.** Jalan 3 Prince Edward Rd  
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020)

Lebar jalur sirkulasi pada titik 3 merupakan Jalan Prince Edward Road memiliki 4 jalur karena jalanan ini merupakan penggabungan dari 4 jalan di kawasan Kowloon, jalan ini dibuat dengan 4 jalur untuk mencegah terjadinya keramaian berlebih untuk itu dibuat pemisah agar jalanan tetap lancar dan sesuai dengan jalurnya. Untuk bagian tengah jalur memiliki lebar 6 meter, sedangkan pada bagian samping jalur memiliki lebar 9 meter.



**Gambar 9.** Jalan 4 Waterloo Rd  
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020)

Lebar jalur sirkulasi pada titik 4 merupakan Jalan Waterloo Road merupakan jalan yang terletak di pusat kota, jalur ini merupakan jalur tol namun berdekatan dengan bangunan di sampingnya. Jalur memiliki lebar 9 meter dengan 3 lajur dan 2 jalur. Trotoar sebagai fasilitas pejalan kaki memiliki lebar 4 meter dengan pelengkapan pepohonan, halte, dan lampu jalan, garis jalan pun terlihat sangat jelas. Jalur ini cukup ramai karena secara letaknya berada di pusat yang merupakan area tingginya mobilitas dan aktivitas para penduduk kawasan Kowloon.

Penilaian dari lebar jalur pada kawasan Kowloon memiliki kemampuan *permeability* yang baik dan mudah dengan beragam aktivitas yang padat pada kawasan kota metropolitan dan dapat membuat kotanya menjadi teratur.

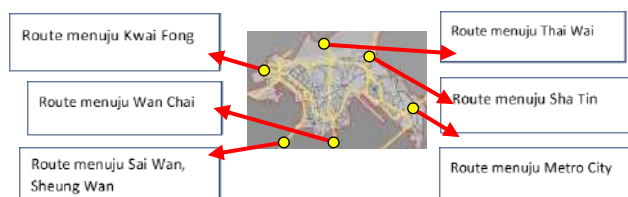
### 3. Hubungan Jalur Sirkulasi

Hubungan jalur sirkulasi menentukan permeabilitas pada suatu kawasan karena untuk dapat mengakses suatu tempat ke tempat lain dengan adanya jalur yang saling berhubungan untuk mempermudah dan cepat dalam aksesnya. Kawasan Kowloon merupakan kawasan pusat kota dari Hong Kong sehingga banyak alternatif jalan untuk akses suatu tempat di Kowloon dan dapat merangkul bagian-bagian blok jalan kecil di Kowloon.



**Gambar 10.** Moda Transportasi Kowloon  
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020)

Pada kawasan Kowloon terdapat jalur sirkulasi yang dapat menjadi pilihan untuk bepergian ke suatu tempat diantaranya, jalan tol, jalan raya, moda MTR, moda KMB, dan moda kapal.



**Gambar 11.** Hubungan Jalur Jalan Tol  
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020)



Seperti pada gambar 11 dari jalur jalan luar kawasan Kowloon dapat mengakses kawasan Kowloon, terdapat 6 jalan bebas hambatan yang memungkinkan pengunjung dapat dengan mudah memilih alternatif jalur untuk menuju suatu tempat dengan mudah dan cepat.

Moda transportasi pun menjadi indikator permeabilitas pada suatu kawasan karena dengan banyaknya moda dan jalur memungkinkan akses ke suatu tempat menjadi lebih mudah dan cepat.



**Gambar 12.** Moda transportasi MTR  
(Sumber : *Google Street View, n.d.*)

Kawasan Kowloon memiliki moda transportasi yang digemari oleh masyarakatnya yaitu MTR atau Mass Transit Railway pada gambar 12 menunjukkan jalur MTR pada kawasan Kowloon. Pengguna dapat menaiki MTR ini setiap 5 menit sekali dengan tarif tergantung jauhnya bepergian.

Selain MTR terdapat juga bis kota untuk mengakses blok-blok kecil kawasan Kowloon yaitu Kowloon Motor Bus yang dapat dijumpai pada setiap jalan atau pada rambu *stop bus*. Dengan adanya kendaraan masal ini serta ketersediaan jalur yang memadai permeabilitas kawasan menjadi tinggi.



**Gambar 13.** Moda transportasi KMB  
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020)

Terdapat juga kapal sebagai kendaraan air untuk mengakses suatu pulau pada Hong Kong atau ke kawasan lain. Kendaraan kapal ini dapat dinikmati oleh setiap kalangan dengan tarif tertentu kapal yang tersedia yaitu kapal ferry, kapal layar.



**Gambar 14.** Moda Transportasi Kapal  
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020)

Secara keseluruhan kawasan Kowloon memiliki *permeability* yang sangat baik, kawasan ini layak menjadi contoh pengembangan kawasan. Seseorang yang berkunjung pada kawasan Kowloon dapat dengan mudah mengakses suatu tempat dengan beragam jalur dan moda transit. Kota layak huni adalah kota untuk semua orang, yang berarti kota harus menarik, memiliki dayaguna, aman, semua lapisan masyarakatnya bisa hidup sehat, dan memiliki kesempatan untuk bergerak secara bebas dengan menggunakan moda apa saja (Hahlweg, 1997).



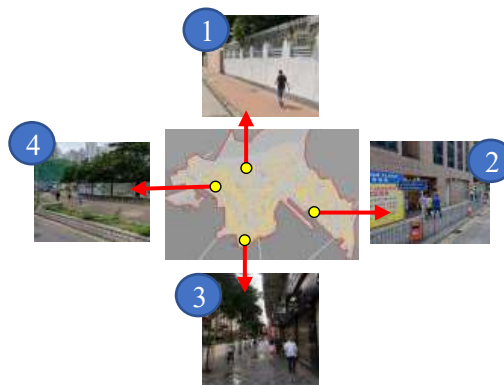
## **Imageability Kawasan Kowloon Hong Kong**

Imageability adalah teori yang dicetuskan oleh Kevin Lynch yang membahas tentang gambaran fisik suatu objek kota dapat menimbulkan pengaruh besar dalam *image* kota yang dapat diterima oleh seseorang. Kualitas fisik yang dihasilkan oleh suatu kawasan ini di buat dalam 5 elemen diantaranya *Path*, *Edge*, *District*, *Node*, dan *Landmark* (Chapman & Lynch, 1962). Elemen ini diterapkan pada kawasan penelitian Kowloon Hong Kong, Kota baru BSD city Banten, dan kota baru Parahyangan Bandung.

Kawasan Kowloon Hong Kong merupakan kawasan padat dengan aktivitas dan mempunyai mobilitas tinggi, pusat perdagangan, hotel, rekreasi, tempat bersejarah dan kawasan wisatawan. Lima elemen berdasarkan teori Kevin Lynch diimplementasikan sebagai berikut :

### **1. Jalur (*Path*)**

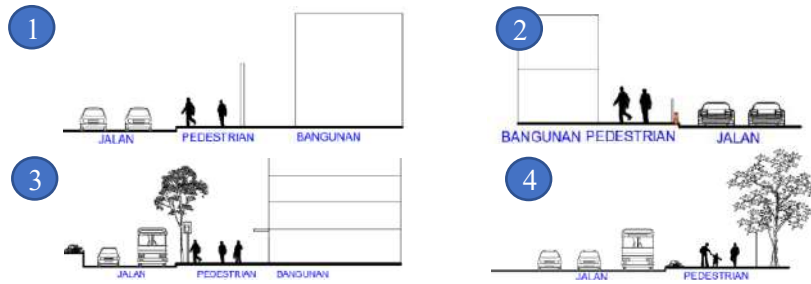
Jalur sirkulasi yang saling terhubung mengelilingi kawasan kota disebut *path*. Menurut (Chapman & Lynch, 1962) *path* merupakan jalan raya, trotoar, jalur transit, kanal, dan jalur kereta api. Jalur pejalan kaki terdapat di setiap samping jalan berbatasan langsung dengan bangunan baik bangunan pertokoan, perhotelan, mall, taman. Ukurannya pun bervariasi untuk sirkulasi di daerah ramai memiliki jalur pejalan kaki yang lebar sedangkan sirkulasi pejalan kaki di daerah sepi seperti permukiman memiliki jalur yang kecil.



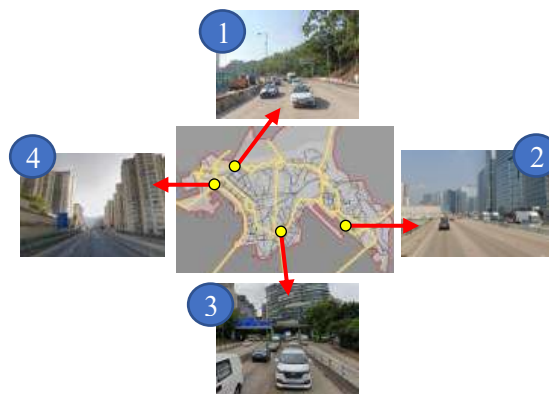
**Gambar 15.** Path Pejalan Kaki Kawasan Kowloon  
(Sumber : *Google Street View, n.d.*)

Pada gambar 15 garis berwarna kuning menunjukkan jalan yang memiliki trotoar. *Path* atau jalur sirkulasi pejalan kaki di kawasan Kowloon dibuat untuk memfasilitasi pejalan kaki, trotoar dibuat di setiap jalur jalan raya pada kawasan dengan tujuan suatu tempat seperti pertokoan ataupun perkantoran membutuhkan akses yang mana pengunjungnya memerlukan berjalan kaki di setiap samping bangunan tersebut, jalur pejalan kaki memiliki ketinggian elevasi sekitar 10 cm sampai 20 cm untuk memberikan batasan yang jelas peruntukannya. Trotoar ini dibangun dengan material *paving* blok yang dapat menyerap air hujan dan dapat mereduksi panas matahari ketika siang hari, namun sayangnya di beberapa titik belum tersedianya fasilitas *guiding block* pada trotoar sehingga desain ini kurang *universal*. Kelebihan trotoar di kawasan Kowloon yaitu pejalan kaki

merupakan prioritas utama Ketika ingin menyeberang yang membuat kendaraan harus mengalah jika ada seseorang ingin melintas jalan, sama seperti pada lampu merah yang mana setiap pengguna jalan memiliki hak yang adil untuk saling membutuhkan satu sama lain.

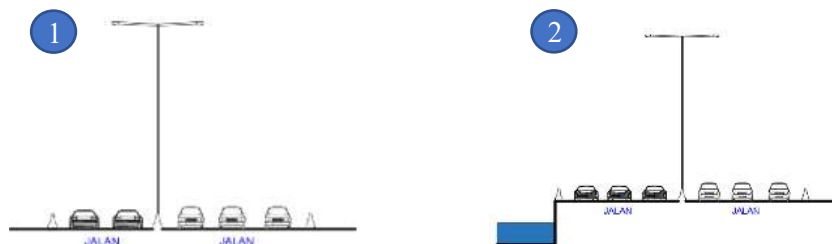


**Gambar 16.** Potongan *Path* Pejalan Kaki Kawasan Kowloon  
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020)



**Gambar 17.** *Path* Jalan Bebas Hambatan Tol  
(Sumber : *Google Street View*, n.d.)

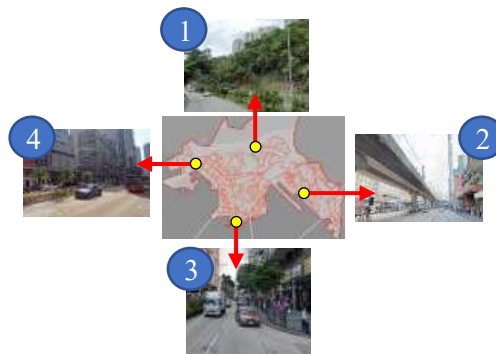
Pada gambar 17 merupakan jalan bebas hambatan yang berada di kawasan Kowloon, Hong Kong. Jalan tol ini memiliki lebar rata-rata di setiap titik dengan ukuran 9 meter setiap lajunya serta memiliki 2 jalur. Dari segi volume kendaraan yang menggunakan jalan tol di area pusat kota memiliki volume kendaraan yang cukup tinggi berbeda dengan jalan tol lintas kawasan jalan terlihat tidak terlalu ramai pengguna.



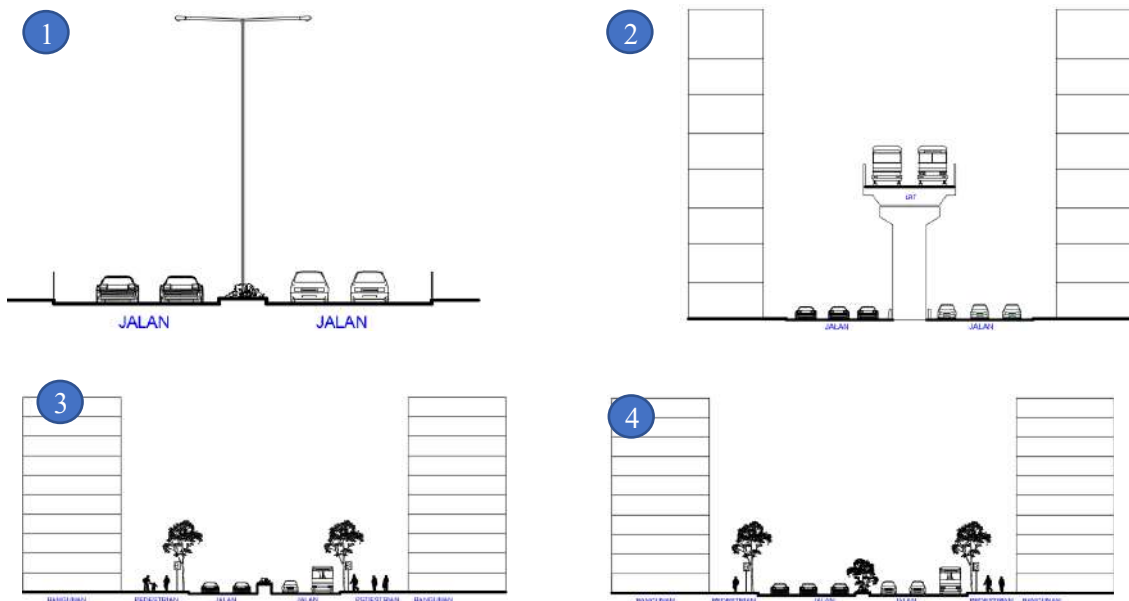


**Gambar 18.** Potongan *Path* Jalan Bebas Hambatan Tol  
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020)

Dalam kota Kowloon jalur jalan memiliki legibilitas yang jelas, baik itu jalur pejalan kaki, jalan arteri, jalan bebas hambatan, jalur rel kereta, dan jalur lainnya. Oleh karena itu, Hartanti dan Trisakti (2018) mengungkapkan hubungan saling mempengaruhi antara familiaritas, keunikan dan *legibility* atau keterbacaan. Dalam hal ini, faktor keunikan akan memperkuat keterbacaan koridor jalan dan Ketika suatu koridor itu lebih mudah dikenali, maka seseorang akan cenderung memilih atau menyukai untuk melalui jalan tersebut.



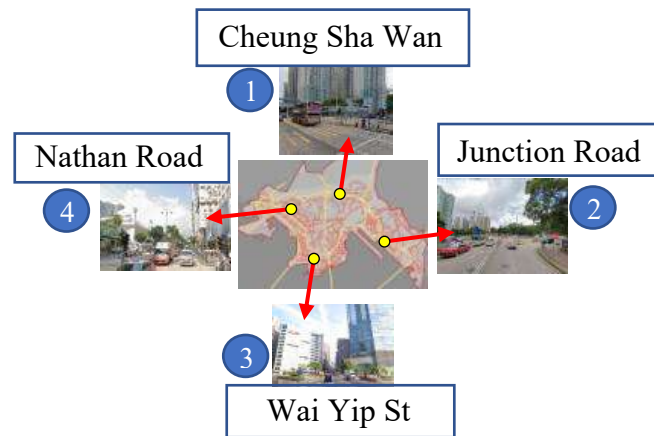
**Gambar 19.** *Path* Jalan Raya Kawasan Kowloon  
(Sumber : Google Street View, n.d.)



**Gambar 20.** Potongan *Path* Jalan Raya Kawasan Kowloon  
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020)

## 2. Persimpangan Jalan (*Node*)

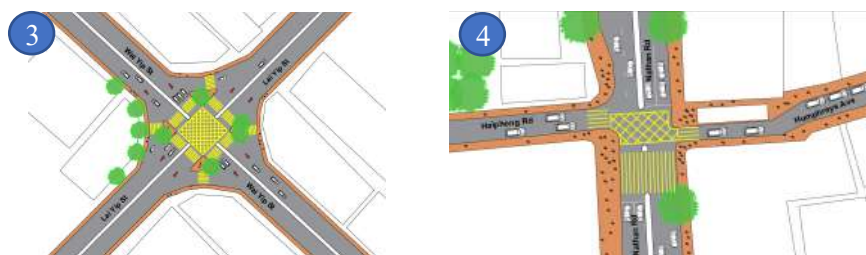
Persimpangan jalan, simpul atau *node* adalah titik simpul bertemunya antara jalur atau *path*. *Path* yang saling bertemu dan menyilang ini disebut dengan *node*, atau sering disebut dengan pertigaan, perempatan atau simpang 5.



**Gambar 21.** *Nodes* Kawasan Kowloon  
(Sumber : *Google Street View*, n.d.)



**Gambar 22.** *Node* Cheung Sha Wan & *Node* Junction Road  
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020)



**Gambar 23.** *Node* Wai Yip St & *Node* Nathan Road  
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020)

## 3. Landmark

*Landmark* merupakan citra kota yang penting untuk menunjukkan jati diri suatu kawasan. *Landmark* biasanya dibangun dengan desain mencolok yang dibuat berdasarkan ciri khas suatu kotanya atau keunikan lokalnya sehingga dapat memberikan makna bagi masyarakat maupun yang melihatnya.



**Gambar 24.** *Landmark* Kawasan kowloon  
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020)

Pada kawasan Kowloon terdapat *landmark* yang berkesan diantaranya Hong Kong *Clock Tower* dan gedung ICC (*International Commerce Center*) keduanya merupakan menara yang menjulang. Hong Kong *clock tower* memiliki desain yang mencolok dan dapat terlihat ketika berkunjung ke tepi pantai *Victoria Harbour*, pengunjung dapat melihat jam dan berfoto di areal tersebut untuk mengabadikan momen. Gedung ICC merupakan gedung pencakar langit yang menjadi *landmark* kawasan Kowloon. Gedung ini memiliki ketinggian 484 meter sehingga seseorang dapat melihatnya dari kejauhan. Pada saat malam hari pada pukul 20.00 sampai dengan pukul 20.10 Kota Hong Kong memiliki pertunjukan seni “Symphony of Lights” pertunjukan ini menampilkan tarian lampu pada gedung dan lantunan musik khas Budaya Hong Kong, pertunjukan gratis dinikmati dan ramai dikunjungi oleh masyarakat maupun turis.

#### 4. Distrik (*District*)

Distrik merupakan sebuah kawasan yang terletak dalam suatu kota. Chapman & Lynch (1962) mengungkapkan distrik merupakan kawasan kota yang bersifat dua dimensi dimana di dalamnya terdapat bentuk, pola, dan wujud. Kawasan Kowloon berfungsi sebagai kawasan perbelanjaan, residensial, perkantoran, bisnis, dan rekreasi. Kawasan Kowloon merupakan kawasan pusat kota metropolitan Hong Kong, sehingga di masa depan pada masterplan 2030 pembangunan berfokus pada kawasan Kowloon.



**Gambar 25.** Distrik Kawasan kowloon  
(Sumber: *Hong Kong 2030 Planning Vision and Strategy*, n.d.)

Pada gambar 25 menunjukkan tentang pusat kawasan Hong Kong Kowloon. Kawasan Kowloon memiliki fungsi yang beragam dan padat akan aktivitas penduduknya, kawasan yang menjadi pusatnya kota Hong Kong adalah kawasan Kowloon dan kawasan pada Hong Kong island posisinya berada di seberang Kowloon. Untuk membuat rencana dan desain yang sangat baik untuk Distrik Kowloon, perencana kota telah menyediakan bangunan serba guna untuk menampung populasi Kowloon yang dianggap memiliki kepadatan yang relatif tinggi (Purwantiasning et al., 2019).

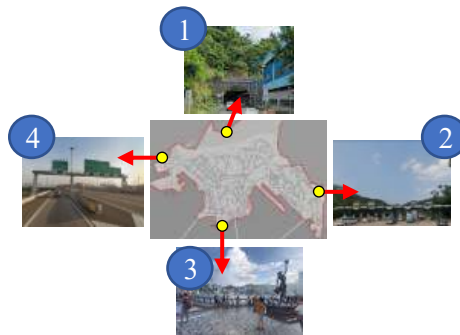


**Gambar 26.** Blok Distrik Kowloon  
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020)

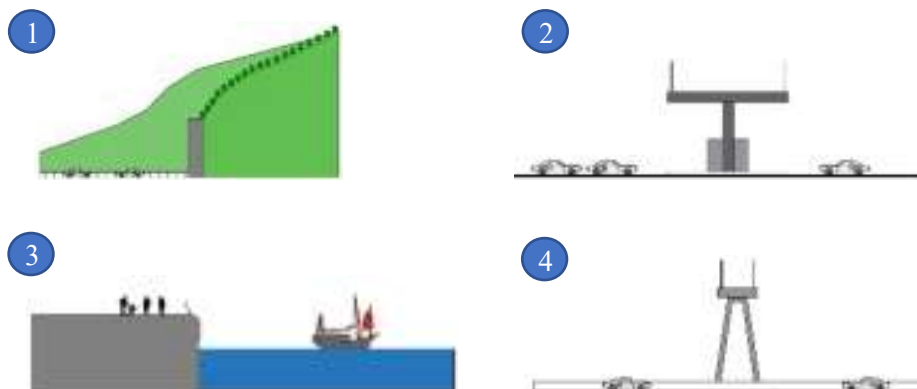
Blok distrik kawasan Kowloon memiliki gaya arsitektur yang modern, di areal blok pusat kawasan ini bangunan berupa gedung *mid-rise* fungsi lantai dasar merupakan komersial dan lantai atas merupakan hotel. Fasade bangunan merupakan objek utama dalam penilaian kualitas visual, berupa semua bagian bangunan yang berhadapan dengan space milik publik, termasuk elemen-elemen bangunan yang membentuk komposisi, proporsi dan dapat menciptakan suatu karakteristik (Adrian & Setioko, 2017).

### 5. Tepian (*Edge*)

Batas wilayah atau *Edge* merupakan batas suatu kawasan. Pada awasan Kowloon terdapat Batasan wilayah yang jelas dan biasanya Batasan wilayah yang jelas terdapat pada jalur jalan. Menurut Lynch (1960), *edges* merupakan batas-batas antara dua wilayah contohnya seperti danau di Chicago yang membentuk sebuah *edges*.



**Gambar 27.** *Edge* Kawasan Kowloon  
(Sumber:(Google Street View, n.d.)



**Gambar 28.** Potongan *Edge* Kawasan Kowloon  
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020)



Batasan wilayah bagian barat terdapat pada jalan tol Tsing Kwai *Highway* terdapat plang rambu lalu lintas yang menunjukkan area yang akan ditemui pada kawasan Kowloon. Batasan wilayah bagian utara terdapat pada terowongan yang menembus bukit perbatasan ini berada diantara Kowloon dan Tai Wai batasan wilayah ini terlihat jelas dengan menembus terowongan untuk menuju kawasan Kowloon. Batasan pada bagian timur terdapat pada gerbang tol yang menghubungkan kawasan Kowloon dengan metro city. Batasan kawasan pada bagian selatan terdapat pada tepi pantai Victoria *harbour* batas wilayah berupa pagar yang membentang di tepi pantai,

## KESIMPULAN

*Imageability* merupakan citra yang dapat dirasakan secara visual dan kualitas fisik yang terdapat pada suatu kawasan atau tempat. *Imageability* ini berkaitan erat dengan *permeability*. *Permeability* merupakan aksesibilitas pencapaian suatu ruang, ruang dapat diartikan sebagai proses untuk mencapai suatu ruang baik ruang dari dalam maupun ruang dari luar kawasan. *Imageability* dan *permeability* memberikan kejelasan pada seseorang yang pada suatu kawasan sehingga memberikan kemudahan dan cepat dalam aktivitas pada suatu kawasan. Perpaduan antara elemen *imageability* dan *permeability* akan menghadirkan kawasan kota yang *legible* atau dapat diartikan kemudahan untuk dapat dipahami atau dikenali dan terorganisir menjadi suatu pola koheren atau memiliki keterkaitan antara bagian yang satu dengan bagian yang lainnya, sehingga memiliki kesatuan makna yang utuh.

Kawasan Kowloon Hong Kong merupakan kawasan pusat kota dari Hong Kong, di kawasan ini banyak terdapat bangunan perkantoran, komersial, residensial, bisnis, rekreasi, dan konservasi. Bangunan bersejarah dilakukan konservasi untuk menjaga kelestariannya seperti digunakan untuk museum dan perbelanjaan, dan berbagai bangunan lain sebagian besar terbangun bergaya Arsitektur internasional dan *high teknologi*. Kawasan Kowloon Hong Kong memiliki kualitas visual yang baik dan dapat memberikan kesan tak terlupakan pada pengunjungnya. Aksesibilitas didukung dengan *path* dan *node* dengan baik dan jelas, distrik pada suatu blok terlihat dengan mudah dan jelas, perbatasan wilayah atau *edge* yang berada di selatan berbatasan dengan laut yang menjadi areal rekreasi menandakan batas yang jelas, distrik pada suatu blok yang tergambar dengan jelas dan *landmark* pada kawasan Kowloon seperti gedung ICC dan Hong Kong *clock tower* memiliki ciri khas yang baik.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adrian, M., & Setioko, B. (2017). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Perubahan Identitas Kota di Kawasan Kota Tua Muara Tebo Kabupaten Tebo Provinsi Jambi. *Jurnal Pembangunan Wilayah & Kota*, 13(4), 459. <https://doi.org/10.14710/pwk.v13i4.18265>
- Aqli, W., Mauliani, L., & Anisa. (2019). Permeabilitas kawasan jalan mh. thamrin terhadap akses pejalan kaki menuju stasiun mrt bundaran hi jakarta. *Arsitektur*, 18(1), 75–84.
- Chapman, E. H., & Lynch, K. (1962). The Image of the City. In *The Journal of Aesthetics*

*and Art Criticism* (Vol. 21, Issue 1). <https://doi.org/10.2307/427643>

Google Street View. (n.d.). Retrieved May 5, 2020, from <https://www.google.com/maps>

Hahlweg, D. (1997). "The City as a Family" In Lennard, S. H., S von Ungern Sternberg, H. L. Lennard, eds. *Making Cities Livable. International Making Cities Livable Conferences*. Gondolier Press.

Hartanti, N. B., & Trisakti, U. (2018). *KORIDOR JALAN DAN LEGIBILITY KOTA BOGOR The Influence of Street Functional Arrangement to the Imageability of Street Corridors and the Legibility of Bogor City*.

Hong Kong 2030 planning Vision and Strategy. (n.d.). Retrieved June 10, 2020, from [https://www.pland.gov.hk/pland\\_en/p\\_study/comp\\_s/hk2030/eng/finalreport/pdf/E\\_FR.pdf](https://www.pland.gov.hk/pland_en/p_study/comp_s/hk2030/eng/finalreport/pdf/E_FR.pdf)

Juliarachman, M., Astuti, I. W., Sc, M., Ph, D., Perencanaan, S., & Teknik, F. (2018). *Analisis Citra Kawasan Mangkunegaran berdasarkan Penilaian Stakeholder dengan Konsep Legibility Analysis of Mangkunegaran Area Imagery based on Stakeholder Assesment with Legibility Concept*. 13.

Purwantiasning, A. W., Jakarta, U. M., Bahri, S., & Jakarta, U. M. (2019). *Understanding the TOD Concept of Historical Areas Through Precedent Studies*. July.

Silavi T, Farshad H, Christophe C, dan F. N. (2017). *The Legibility and Permeability of Cities: Examining the Role of Spatial Data and Metrics*. 1–20.

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*, 29–40.