

Jurnal Arsitektur Lansekap

Beranda: <https://ojs.unud.ac.id/index.php/lanskap>

eISSN: 2442-5508

Artikel riset

Elemen pembentuk citra kota dalam kawasan stasiun kereta api di Kota Semarang

Unsani Lutfiana^{1*}, Siti Rukayah¹

1. Program Studi Magister Arsitektur, Departemen Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia

*E-mail: unsanilutfiana@students.undip.ac.id

Info artikel:

Diajukan: 18-02-2025

Diterima: 16-05-2025

Keywords: *elements of city image formation, train station area, Semarang City*

Kata kunci: elemen pembentuk citra kota, kawasan stasiun kereta api, kota Semarang

Abstract

Transportation is an important part of urban development so that the existence of transportation service places is also quite vital, one of which is the train station area. The train station area has its own characteristics, character, and identity so that it can shape the image of the area. According to Kevin Lynch (1960), a city image contains elements that form the city's image in the form of paths, edges, districts, nodes, and landmarks. Semarang City has two main stations, namely the Semarang Tawang Station area and the Semarang Poncol Station area. The existence of the two train station areas is important so that it is necessary to understand the elements that form the city's image in order to obtain clarity on its identity and character. The research method used is qualitative research in the form of a case study approach with primary and secondary data. The results of this study are in the form of identification of elements that form the city's image in the Semarang Tawang Station area and the Semarang Poncol Station area, where elements are still found that are less appropriate and can still be improved or developed in order to strengthen the identity and character of the train station area

Intisari

Transportasi menjadi bagian penting dari perkembangan perkotaan sehingga keberadaan tempat pelayanan transportasi juga cukup vital, salah satunya adalah kawasan stasiun kereta api. Kawasan stasiun kereta api mempunyai ciri khas, karakter, dan identitasnya sendiri sehingga dapat membentuk citra kawasan tersebut. Menurut Kevin Lynch (1960), suatu citra kota terdapat elemen pembentuk citra kota yang berupa *path, edge, district s, nodes, and landmarks*. Kota Semarang mempunyai dua stasiun utama yaitu kawasan Stasiun Semarang Tawang dan kawasan Stasiun Semarang Poncol. Keberadaan dua kawasan stasiun kereta api tersebut penting sehingga perlu dipahami elemen pembentuk citra kota guna mendapatkan kejelasan identitas dan karakternya. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif berupa pendekatan studi kasus dengan data primer dan data sekunder. Hasil penelitian ini berupa identifikasi elemen pembentuk citra kota yang ada di kawasan Stasiun Semarang Tawang dan kawasan Stasiun Semarang Poncol, yang dimana masih ditemukan elemen yang kurang sesuai dan masih bisa diperbaiki atau dikembangkan guna menguatkan identitas dan karakter kawasan stasiun kereta api.

1. Pendahuluan

Kereta api adalah salah satu moda transportasi umum favorit masyarakat karena harga tiket yang cukup murah dan durasi perjalanan cepat dibandingkan moda transportasi lainnya. Moda transportasi kereta api bisa melayani transportasi kepada penumpang menuju daerah tujuan (Rahma & Handayani, 2021) Sehingga stasiun kereta api menjadi salah satu tempat yang berpotensi untuk pengembangan dan menjadi pusat berbagai kegiatan pula yang mendukung kegiatan transportasi. Stasiun kereta api menjadi ruang publik transportasi yang memiliki jumlah pengunjung banyak dan mobilitas tinggi. Stasiun kereta api adalah tempat pemberangkatan dan pemberhentian kereta api yang berperan penting dalam mobilitas masyarakat. (Anjaneth & Nurini, 2022).

Perkembangan transportasi umum yang salah satunya adalah transportasi perkeretaapian juga akan mempengaruhi kemajuan kota atau kawasan yang berkaitan erat dengan karakteristik dan identitas kota atau kawasan tersebut. Citra pada suatu kota atau kawasan dipengaruhi oleh identitas yang diberikan dari berbagai elemen dalam kota yang mempunyai ciri khas pembeda dari kota satu dengan kota lain atau kawasan satu dengan kawasan lain (Kusuma & Syoufa, 2024). Pentingnya citra kota berkaitan dengan manfaatnya bagi masyarakat, hal tersebut mencakup kemampuan berorientasi dengan cepat dan mudah, ada rasa nyaman karena tidak tersesat, mempunyai identitas kuat terhadap suatu tempat dan menjalin hubungan seimbang dengan tempat lainnya (Jayanti, 2018). Perkembangan dalam suatu kota selalu berkaitan dengan citra kotanya, dimana teori citra kota menjadi pilar penting dalam desain perkotaan (Seprianto et al., 2022).

Elemen pembentuk citra kota yang dikemukakan oleh Kevin Lynch (1960) dalam bukunya yang berjudul *The Image of the City* yang menjelaskan bahwa suatu citra kota bermanfaat untuk memudahkan kemampuan berorientasi dengan mudah dan cepat sehingga ada rasa nyaman (Lynch, 1960). Dalam pengembangan dan kemajuan kota atau kawasan berkaitan erat dengan karakteristik dan identitas kota atau kawasan tersebut (Kusuma & Syoufa, 2024). Berikut adalah elemen- elemen pembentuk citra kota:

a. *Path* (Jalur)

Menurut Lynch dalam Dharma et al., (2023) yang menyatakan bahwa jalur adalah saluran pergerakan yang berupa gang, jalan, rel kereta api, jalan raya, dan lainnya yang berkarakteristik untuk peningkatan keunggulan berupa identitas, kontinuitas dan kualitas yang terarah.

b. *Edge* (Pembatas/ Tepian)

Menurut Lynch dalam Sari et al., (2021) yang menyatakan bahwa *edge* adalah suatu pemutus linear yang tidak bisa dilalui dan menjadi suatu batas antara dua kawasan. Pembatas atau *edge* bisa berupa pagar, tembok, atau sungai, gunung. *Edge* berfungsi untuk menjadi batasan kota guna menjaga identitas dan privasi kawasan, *edge* juga bisa menjadi penghalang dan akses masuk ke suatu kota atau kawasan. *Edge* dapat berupa batas alam dan batas buatan

c. *District* (Kawasan)

Menurut Lynch dalam Kusuma & Syoufa, (2024) yang menyatakan bahwa kawasan adalah beberapa bagian dalam perkotaan yang mempunyai karakteristik masing- masing berupa pola, bentuk, dan wujud. Kawasan mempunyai batasan yang jelas dan sesekali menjadi bagian wilayah yang berbeda dalam suatu kota. Menurut (Seprianto et al., 2022) yang menyatakan bahwa *district* dapat berupa kawasan perumahan, kawasan perkantoran, kawasan militer, dan lainnya

d. *Node* (Simpul/ Titik)

Menurut Lynch dalam Cahyanti et al., (2022) yang menyatakan bahwa *node* atau simpul atau titik adalah area lingkungan yang strategis sehingga menjadi arah atau kegiatan saling bertemu seperti stasiun, lapangan, jembatan, persimpangan lalu lintas, dan lainnya

e. *Landmark* (Penanda)

Menurut Lynch dalam Amanta & Sunartio, (2024) yang menyatakan bahwa landmark adalah suatu area atau bangunan yang menjadi potensi kota yang mudah dipersepsikan dan diingat baik karena sejarahnya, fungsi dan lokasi, atau menjadi pusat perkembangan kota. Menurut Lynch dalam Sari et al., (2021) yang menyatakan bahwa *landmark* menjadi petunjuk struktur dan identitas kota karena mudah dikenali sehingga bisa menjadi titik ciri suatu kota atau kawasan. *Landmark* dapat berupa menara, bangunan bersejarah, bangunan tinggi, gunung, dan lainnya.

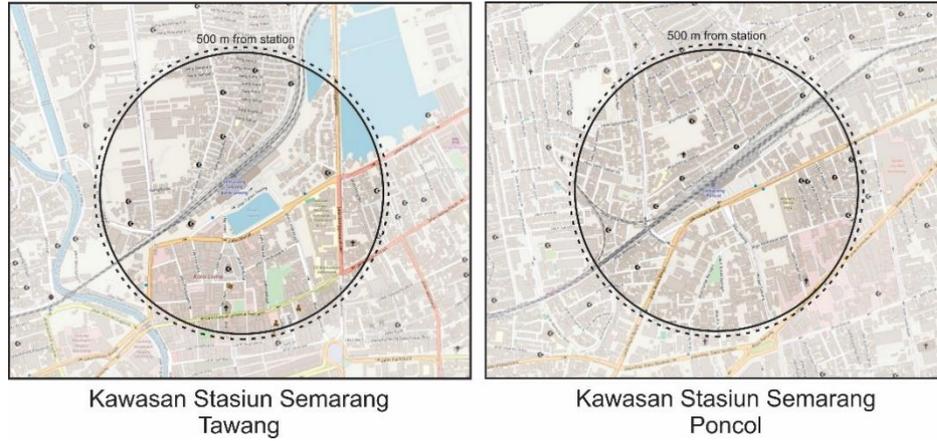
Kota Semarang yang merupakan ibukota Jawa Tengah mempunyai pergerakan transportasi umum yang cukup padat karena Kota Semarang menjadi pusat berbagai kegiatan, dimana transportasi umum tersebut salah satunya transportasi perkeretaapian yang berpusat pada stasiun- stasiun kereta api. Dalam Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 16 Tahun 2024 tentang Rencana Induk Transportasi Tahun 2023- 2043 menjabarkan bahwa Stasiun Semarang Tawang dan Stasiun Semarang Poncol adalah stasiun kereta api utama yang menjadi tempat perpindahan moda yang ada di Kota Semarang (Anonymous, 2024). Stasiun Semarang Tawang dan Stasiun Semarang Poncol menjadi area yang berpotensi untuk pengembangan dan menjadi citra Kota Semarang. Dalam kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Stasiun Semarang Poncol yang terdiri dari Stasiun Semarang Tawang dan Stasiun Semarang Poncol dengan area yang masuk dalam radius 500 meter dari titik pusat di bangunan utama stasiun kereta api. Penentuan radius Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Stasiun Semarang Poncol berdasarkan pada rekomendasi jarak berjalan kaki yang tertuang dalam TOD Standard 2017 yang dikeluarkan oleh *Institute for Transportation and Development Policy* (Anonymous, 2017). Penelitian pada Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Kawasan Stasiun Semarang Poncol cukup penting karena keberadaannya sebagai stasiun kereta api utama yang diharapkan mudah diketahui dari karakter, identitas, dan ciri khas yang berupa elemen pembentuk citra kota. Penelitian ini diperlukan karena masih terdapat beberapa elemen yang keberadaannya kurang optimal didalam kawasan tersebut sehingga dengan mengetahui dan memahami elemen- elemen yang berpotensi untuk pengembangan dan membentuk citra kawasan dalam Kota Semarang bisa membantu untuk memahami kekhasan dua kawasan stasiun kereta api utama yang ada di Kota Semarang dan memudahkan dalam pengembangan untuk peningkatan kualitas kawasan kedepannya.

2. Metode

Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif dengan pendekatan studi kasus. Penelitian kualitatif adalah suatu penelitian untuk memahami suatu konteks dari sudut pandang subjek dan untuk memahami makna dalam suatu kasus yang bisa dideskripsikan proses pembentukan atau perkembangan yang terjadi (Haryoko et al., 2020). Pendekatan studi kasus adalah suatu pendekatan untuk lebih intensif pada lingkungan yang menjadi objek penelitian dengan apa adanya (Harahap & Sazali, 2020). Tujuan penelitian dengan pendekatan studi kasus adalah untuk meningkatkan pemahaman dan pengetahuan pada berbagai peristiwa nyata yang ada dalam konteksnya (Haryoko et al., 2020).

Teknik pengumpulan data yaitu dengan observasi langsung ke objek penelitian yang menjadi data primer dan studi literatur terkait dengan topik penelitian serta data dari instansi terkait menjadi data sekunder. Prosedur analisis data dilakukan dalam tiga (3) tahap yaitu analisis data saat studi pendahuluan, analisis data saat di lapangan, dan analisis data setelah selesai dari lapangan (Abdussamad, 2021). Penyajian data berupa bentuk deskriptif yang didukung dengan gambar untuk mempermudah pola antar data sehingga didapatkan Kesimpulan akhir (Sujarweni, 2023).

Lokasi penelitian berada di dua (2) stasiun utama yang ada di Kota Semarang yaitu Stasiun Semarang Tawang dan Stasiun Semarang Poncol. Stasiun Semarang Tawang terletak di Jalan Taman Tawang 1, Kelurahan Tanjung Mas, Kecamatan Semarang Utara, Kota Semarang Jawa Tengah, sedangkan Stasiun Semarang Poncol terletak di Jalan Imam Bonjol, Kelurahan Purwosari, Kecamatan Semarang Utara, Kota Semarang. Stasiun Semarang Tawang termasuk stasiun kereta api kelas besar tipe A yang dulunya dibangun oleh *Nederlands Indische Spoorweg Maatschappij* dan diremikan pada tanggal 1 Juni 1914. sedangkan Stasiun Semarang Poncol termasuk stasiun kereta api kelas besar tipe B yang dulunya dibangun oleh Semarang- Cheribon Stoomtram Maatschappij dan diresmikan pada tanggal 6 Agustus 1914. Berikut ini adalah Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Kawasan Stasiun Semarang Poncol yang menjadi studi kasus penelitian:



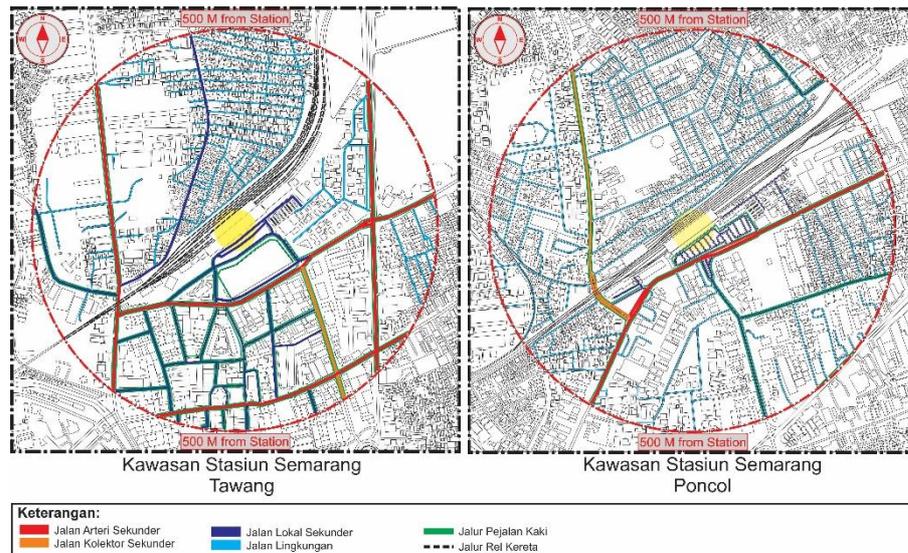
Gambar 1. Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Kawasan Stasiun Semarang Poncol (OpenStreetMap dan analisis penulis, 2025)

3. Hasil dan Pembahasan

Elemen pembentuk citra kota pada dua lokasi studi kasus yaitu Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Kawasan Stasiun Semarang Poncol.

a. *Path* (Jalur)

Berikut adalah elemen pembentuk citra kota yang berupa jalur pada Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Kawasan Stasiun Semarang Poncol:



Gambar 2. Peta Jalur- Jalur di Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Kawasan Stasiun Semarang Poncol

Berikut adalah jalur- jalur di Kawasan Stasiun Semarang Tawang:

1. Jalan raya, jalur rel kereta api, dan jalur pedestrian. Jalur jalan raya meliputi jalan arteri sekunder (Jalan Mpu Tantular, Jalan Merak, Jalan Pengapon, Jalan Ronggowarsito, Jalan Raden Patah, Jalan Letjen Suprpto), jalan kolektor sekunder (Jalan Cendrawasih), jalan lokal sekunder (Jalan Tawang, Jalan Bandharharjo Selatan, Jalan Kebonharjo Raya, dan jalan- jalan di Kawasan Kota Lama Semarang), dan jalan lingkungan di area campuran permukiman, perdagangan dan jasa.
2. Jalur rel kereta yang mengarah ke Stasiun Semarang Poncol, Stasiun Semarang Gudang, dan Stasiun Alastua.
3. Jalur pedestrian terletak di fungsi jalan arteri sekunder, jalan kolektor sekunder, dan sebagian jalan lokal sekunder.

Berikut adalah jalur- jalur yang ada di Kawasan Stasiun Semarang Poncol adalah:

1. Jalur jalan raya, jalur rel kereta api, dan jalur pedestrian. Jalur jalan raya meliputi jalan arteri sekunder (Jalan Imam Bonjol), jalan kolektor sekunder (Jalan Hasanudin), jalan lokal sekunder (Jalan Tanjung, Jalan Pandansari Raya, jalan- jalan di area Stasiun Semarang Poncol), jalan lingkungan di area campuran permukiman, perdagangan dan jasa.
2. Jalur rel kereta api yang mengarah ke Stasiun Semarang Tawang Bank Jateng, ke Stasiun Jerakah, ke Depo lokomotif dan kereta.
3. Jalur pedestrian terletak di fungsi jalan arteri sekunder, jalan kolektor sekunder, jalan lokal sekunder.

Jalur jalan raya yang ada di Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Kawasan Stasiun Semarang Poncol cukup ramai dengan berbagai moda transportasi umum dan pribadi, namun pada beberapa jalur jalan raya masih digunakan sebagai area parkir di bahu jalan dan perbedaan material jalur jalan pada kawasan tersebut. Jalur kereta api juga belum optimal digunakan karena ada jalur yang berdekatan dengan permukiman dan belum ada pembatas. Jalur pedestrian pada kedua kawasan tersebut masih perlu di perbaiki dan disamakan, hal ini karena masih ditemui jalur pedestrian yang keberadaannya berbeda dengan jalur pedestrian lainnya.



Gambar 3. Dokumentasi Jalur Jalan Raya dan Pedestrian di Kawasan Stasiun Semarang Tawang



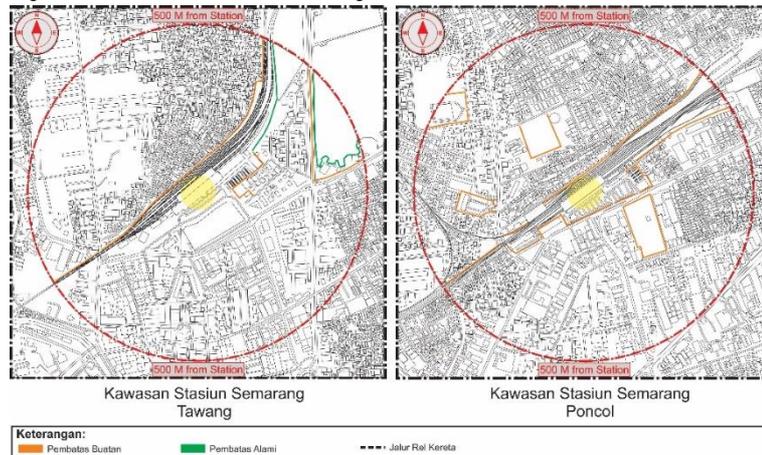
Gambar 4. Dokumentasi Jalur Jalan Raya dan Pedestrian di Kawasan Stasiun Semarang Poncol



Gambar 5. Dokumentasi Jalur Rel Kereta Api di Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Kawasan Stasiun Semarang Poncol

b. *Edge* (Pembatas atau Tepian)

Berikut adalah elemen pembentuk citra kota yang berupa pembatas atau tepian pada Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Kawasan Stasiun Semarang Poncol:



Gambar 6. Peta Letak Pembatas atau Tepian di Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Kawasan Stasiun Semarang Poncol

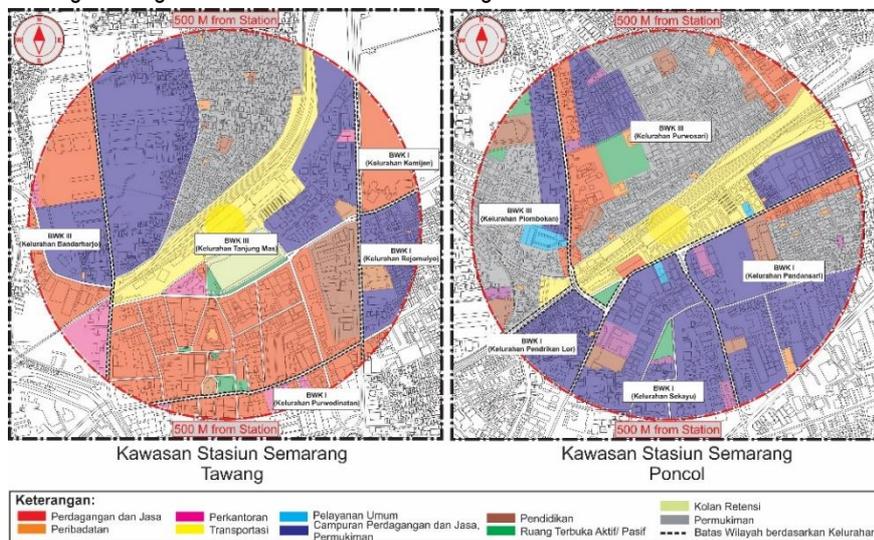
Pembatas atau tepian yang ada di Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Kawasan Stasiun Semarang Poncol berupa batas fisik seperti batas alam dan batas buatan, serta batas administratif. Batas fisik berupa tembok yang menjadi pagar pembatas antar area stasiun kereta api dan permukiman. Selain tembok, bentuk pembatas atau tepian pada Kawasan Stasiun Semarang Tawang juga berupa rawa-rawa dengan pagar dari asbes. Pada bagian depan Kawasan Stasiun Semarang Poncol juga ada pembatas berupa pagar. Pembatas yang ada di antara area Stasiun Semarang Tawang dan Stasiun Semarang Poncol dengan area lain yang masuk dalam kawasan ditujukan untuk memberikan batas keamanan disekitarnya. Selain itu ada batas administrasi di kawasan Stasiun Semarang Tawang yang berupa batas-batas Kota Lama Semarang.



Gambar 7. Dokumentasi Pembatas atau Tepian di Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Kawasan Stasiun Semarang Poncol

c. *District (Kawasan)*

Berikut adalah elemen pembentuk citra kota yang berupa kawasan atau area yang ada dalam Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Kawasan Stasiun Semarang Poncol:

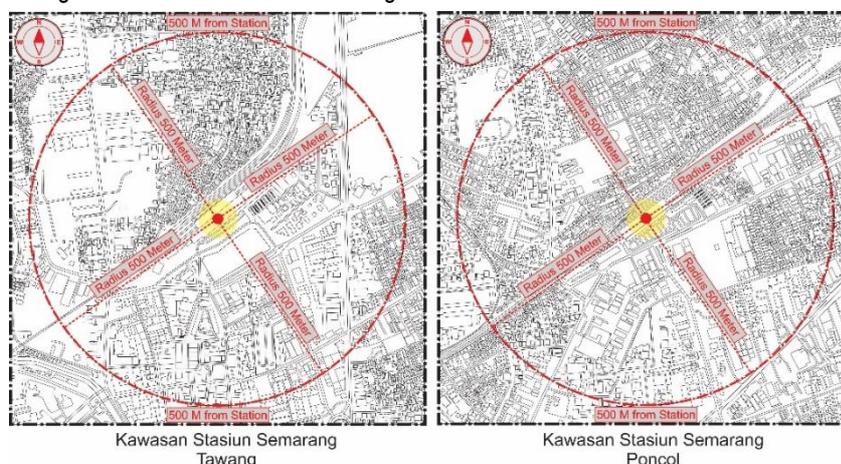


Gambar 8. Peta Kawasan atau Area di Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Kawasan Stasiun Semarang Poncol

Kawasan atau area yang ada dalam Kawasan Stasiun Semarang Tawang terdiri dari area transportasi yang berpusat di Stasiun Semarang Tawang, area campuran permukiman, perdagangan dan jasa, area perdagangan dan jasa, area perkantoran, area pendidikan, area permukiman, area peribadatan, area ruang terbuka, dan area kolam retensi. Kawasan Stasiun Semarang Poncol terdiri dari area transportasi yang berpusat di Stasiun Semarang Poncol, area campuran permukiman perdagangan dan jasa, area perdagangan dan jasa, area permukiman, area perkantoran, area pendidikan, area peribadatan, area pelayanan umum, dan area ruang terbuka. Adanya area- area dengan peruntukkan kegiatan- kegiatan tersebut menjadikan kawasan kereta api menjadi kawasan dengan berbagai kepentingan yang bisa mendukung peningkatan kawasan. Namun masih ada beberapa area yang keberadaannya kurang sesuai dan menjadikan area tersebut kurang dimanfaatkan oleh masyarakat.

d. *Node (Simpul atau Titik)*

Berikut adalah elemen pembentuk citra kota yang berupa simpul atau titik pada Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Kawasan Stasiun Semarang Poncol:



Gambar 9. Peta Simpul atau Titik di Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Kawasan Stasiun Semarang Poncol

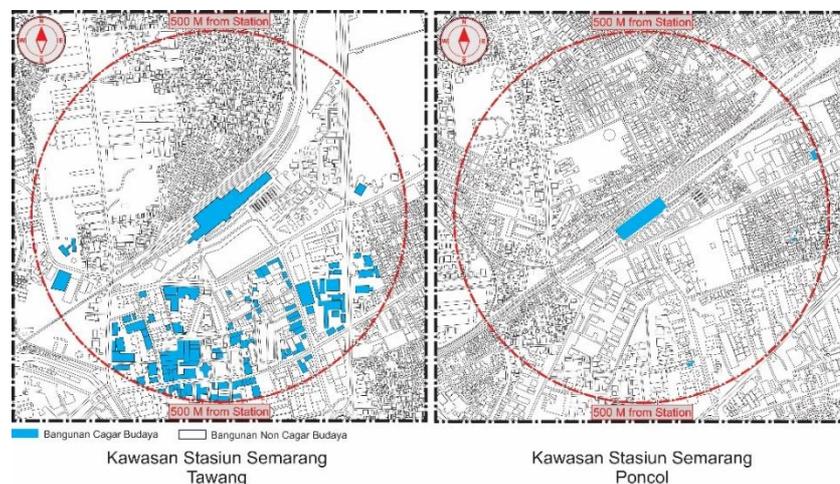
Simpul atau titik yang ada dalam Kawasan Stasiun Semarang Tawang berupa bangunan utama Stasiun Semarang Tawang yang termasuk bangunan cagar budaya dan menjadi pusat pelayanan transportasi perkeretaapian. Simpul atau titik yang ada dalam Kawasan Stasiun Semarang Poncol berupa bangunan utama Stasiun Semarang Poncol yang termasuk bangunan cagar budaya dan menjadi pusat pelayanan transportasi perkeretaapian. Simpul atau titik kawasan yang berpusat pada area transportasi seperti perkeretaapian yang sudah terintegrasi dengan moda lain berupa angkutan umum, taksi, motor/ mobil *online*, dan lainnya menjadikan area transportasi perkeretaapian ini menjadi pusat pergerakan masyarakat yang bukan hanya untuk kegiatan transportasi namun juga kegiatan pendukungnya.



Gambar 10. Dokumentasi Bangunan Utama Stasiun Kereta Api yang menjadi Simpul atau Titik di Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Kawasan Stasiun Semarang Poncol

e. *Landmark* (Penanda)

Berikut adalah elemen pembentuk citra kota yang berupa *landmark* atau penanda pada Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Kawasan Stasiun Semarang Poncol:



Gambar 11. Peta Bangunan Cagar Budaya di Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Kawasan Stasiun Semarang Poncol

Landmark atau penanda yang ada dalam Kawasan Stasiun Semarang Tawang berupa bangunan utama Stasiun Semarang Tawang yang termasuk bangunan cagar budaya dan ada pula peran penting Kota Lama Semarang sebagai *landmark* potensial khususnya untuk pariwisata, perdagangan dan jasa yang mudah diingat dan dicapai oleh masyarakat sekitar maupun masyarakat yang mengunjungi Kota Semarang. *Landmark* atau penanda yang ada dalam Kawasan Stasiun Semarang Poncol berupa bangunan utama Stasiun Semarang Poncol yang termasuk bangunan cagar budaya, dimana pada sekitar Stasiun Semarang Poncol tidak terdapat banyak bangunan cagar budaya yang bisa menjadi *landmark* seperti bangunan utama Stasiun Semarang Poncol, selain itu pada kawasan Stasiun Semarang Poncol tidak terdapat tugu, menara, atau lainnya, sehingga hal tersebut menjadikan bangunan Stasiun Semarang Poncol menjadi *landmark* yang

menjadi orientasi dan mudah diingat serta dipahami oleh masyarakat. Di Kawasan Stasiun Semarang Tawang yang berdekatan dengan Kota Lama Semarang masih terdapat beberapa bangunan-bangunan yang berpotensi menjadi bangunan cagar budaya yang perlu diperhatikan dan diperbaiki, sedangkan pada Kawasan Stasiun Semarang Poncol masih terdapat beberapa bangunan- bangunan peninggalan kolonial yang masih memiliki ciri khas arsitektur kolonial dan indis yang perlu diperhatikan dan dilestarikan. Perbedaan bangunan-bangunan peninggalan kolonial di Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Kawasan Stasiun Semarang Poncol adalah pada peruntukkan bangunannya. Kawasan Stasiun Semarang Tawang terdapat banyak bangunan dengan khas kolonial yang megah untuk perdagangan, pergudangan, dan permukiman karena keberadaannya yang dekat dengan pelabuhan. Kawasan Stasiun Semarang Poncol terdapat banyak bangunan yang berupa perkantoran, dan permukiman.



Gambar 12. Bangunan- Bangunan Peninggalan Kolonial di Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Kawasan Stasiun Semarang Poncol

4. Simpulan dan Saran

4.1. Simpulan

Hasil analisis berupa data-data yang didapatkan dari elemen pembentuk citra kota di kedua stasiun yang masih terdapat elemen-elemen pembentuk citra kota yang ada di dua kawasan tersebut masih kurang optimal dan kurang diperhatikan keberadaannya. Hal tersebut didapatkan dari *path* (jalur) di Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Kawasan Stasiun Semarang Poncol meliputi jalur jalan raya dengan pengelompokkan fungsi jalan (jalan arteri sekunder, jalan kolektor sekunder, jalan lokal sekunder, dan jalan lingkungan), jalur jalan rel kereta api, dan jalur pedestrian yang ada di beberapa jalur jalan raya yang dimana masih ada jalur jalan yang kondisinya belum diperbaiki dan bahu jalan digunakan sebagai parkir, jalur kereta api masih ada yang belum diaktifkan, dan jalur pedestrian yang belum optimal kondisi dan penggunaannya. *Edge* (pembatas/ tepian) yang ada di Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Kawasan Stasiun Semarang Poncol berupa dinding pembatas, pagar, pembatas berupa area rawa di Kawasan Stasiun Semarang Tawang, serta pembatas pada area bangunan tertentu sebagai pembatas privasi. *District* (kawasan/ area) di Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Kawasan Stasiun Semarang Poncol terdiri dari beberapa area dengan berbagai peruntukkan kegiatan didalamnya. *Node* (simpul/ titik) di Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Kawasan Stasiun Semarang Poncol berada di bangunan utama Stasiun Semarang Tawang dan bangunan utama Stasiun Semarang Poncol yang juga merupakan bangunan cagar budaya. *Landmark* (penanda) yang ada di Kawasan Stasiun Semarang Tawang berupa bangunan utama Stasiun Semarang Tawang yang merupakan bangunan cagar budaya selain itu di kawasan ini didukung dengan keberadaan Kota Lama Semarang, sedangkan *landmark* di Kawasan Stasiun Semarang Poncol berupa bangunan utama Stasiun Semarang Poncol yang merupakan bangunan cagar budaya, namun di kawasan ini juga masih terdapat bangunan-bangunan yang masih berdiri dan mempertahankan ciri khas bangunan pada zaman kolonial yang tidak masuk sebagai bangunan atau peninggalan cagar budaya.

4.2. Saran

Keberadaan elemen-elemen pembentuk citra kota di Kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Kawasan Stasiun Semarang Poncol perlu dievaluasi dan dilakukan pembenahan guna mendukung peningkatan dan pengembangan kawasan stasiun kereta api. Pengembangan kawasan membutuhkan kerjasama dengan berbagai pihak seperti masyarakat, pemerintah, pengelola, dan swasta yang menjadikan keberadaan kawasan stasiun kereta api dapat menjadi pusat transportasi yang terintegrasi, ramah terhadap pejalan kaki, dan memperlihatkan peninggalan sejarah kawasan penting bagi mobilitas di Kota Semarang, serta menjadi kawasan dengan berbagai kegiatan yang saling mendukung. Penelitian selanjutnya untuk mendukung pengembangan kawasan stasiun kereta api kelas besar di Kota Semarang yang meliputi kawasan Stasiun Semarang Tawang dan Stasiun Semarang Poncol adalah penentuan desain yang sudah disesuaikan dengan kegunaan kawasan tersebut.

5. Daftar Pustaka

- Abdussamad, Z. (2021). *Metode Penelitian Kualitatif*. Syakir Media Press.
- Amanta, N. R., & Sunartio, A. (2024). Potensi Stasiun Kereta Api Cimahi sebagai *Landmark* Kota Cimahi. *Jurnal RISA (Riset Arsitektur)*, 08(03), 249–266. <https://doi.org/10.26593/risa.v8i03.8248.249-266>
- Anjaneth, A. M., & Nurini. (2022). Pola Aktivitas Pengunjung dalam Penggunaan Ruang Publik di Stasiun Tawang, Kota Semarang saat Pandemi Covid-19. *Jurnal Arsitektur Zonasi*, 5(2), 392–401. <https://doi.org/doi.org/10.17509/jaz.v5i2.38943>
- Anonymous. (2017). *TOD Standard*. Institute for Transportation and Development Policy. <https://itdp-indonesia.org/2017/07/tod-standard-3>
- Anonymous. (2024). *Peraturan Walikota Semarang Nomor 16 Tahun 2024 tentang Rencana Induk Transportasi Tahun 2023-2043*. Pemerintah Kota Semarang. https://jdih.semarangkota.go.id/assets/public/data_dokumen/2024perwal3333_016.pdf
- Cahyanti, K. D., Kamila, A. S., Rahman, I. F., & Purwanti, A. W. (2022). KAJIAN ELEMEN CITRA KOTA DALAM KAWASAN KOTA DEPOK (TEORI KEVIN LYNCH). *Journal of Architectural Design and Development*, 3(2), 105–117. <https://doi.org/10.37253/jad.v3i2.6306>
- Dharma, Y., Mirsa, R., & Olivia, Si. (2023). Analisis Elemen- Elemen Pembentuk Citra Kota di Kawasan Perdagangan Kota Binjai. *Jurnal Mesil (Mesin Elektro Sipil)*, 4(2), 46–56.
- Harahap, N., & Sazali, H. (2020). *Penelitian Kualitatif*. Wal Ashari Publishing. <http://repository.uinsu.ac.id/9105/1/BUKU%20METODOLOGI%20PENELITIAN%20KUALITATIF%20D.R.%20NURSAPIA%20HARAHAP%2C%20M.HUM.pdf>
- Haryoko, S., Bahartiar, & Arwadi, F. (2020). *Analisis Data Penelitian Kualitatif (Konsep, Teknik, dan Prosedur Analisis)*. Badan Penerbit Universitas Negeri Makassar. <https://eprints.unm.ac.id/20838/1/buku%20Sapto%20METODOLOGI.pdf>
- Jayanti, T. B. (2018). CITRA KOTA SEBAGAI STRATEGI PENGEMBANGAN PARIWISATA KOTA JUWANA. *Jurnal Muara Ilmu Sosial, Humaniora, dan Seni*, 2(1), 420. <https://doi.org/10.24912/jmishumsen.v2i1.2062>
- Kusuma, D. Y., & Syoufa, A. (2024). Analisis Elemen Pembentuk Citra Kota Kawasan Sukaasih Kecamatan Tangerang Berdasarkan Kajian Kevin Lynch. *Jurnal Lingkungan Dan Binaan Indonesia*, 13(1), 21–30.
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Massachusetts Institute of Technology Press. https://books.google.co.id/books/about/The_Image_of_the_City.html?hl=id&id=_phRPWsSpAgC&redir_esc=y
- Rahma, V. N., & Handayani, K. N. (2021). KONSEP TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT. 4(2).
- Sari, S. R., Murti, N. K., & Hilmy, M. F. (2021). *Buku Ajar Perancangan Kota 1*. CV Tigamedia Pratama.
- Seprianto, T., Wijayanti, W., & Purwanto, E. (2022). Elemen-Elemen Pembentuk Citra Kota Martapura Kabupaten OKU Timur Berdasarkan Peta Mental Pengamat. *ARSITEKTURA*, 20(1), 169–180. <https://doi.org/10.20961/arst.v20i1.58629>
- Sujarweni, W. (2023). *Metodologi Penelitian (1st ed.)*. Pustaka Baru Press.