

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Setiap ruang pada dasarnya memiliki tujuannya masing-masing yang sifatnya unik dan tidak akan pernah berubah selama ruang itu masih terbentuk. Kualitas pada ruang itulah yang membuatnya berbeda dan tidak dapat diungkapkan dengan kata-kata (Alexander, 1979, hal.25), karena menurut Norberg-Schulz (1970) kualitas ruang itu sendiri bersifat abstrak dan objektif. Namun Weber (1995) mengemukakan teori yang berbeda yaitu kualitas sebuah ruang dapat ditentukan atau dilihat berdasarkan pendapat masing-masing individu yang belum tentu sama, sehingga penilaiannya bersifat subjektif. Kualitas ruang yang bisa dilihat atau dirasakan oleh manusia adalah dengan hal-hal yang dapat diterima melalui indera manusia itu sendiri, oleh sebab itu lingkungan fisik pada ruang sangatlah penting kehadirannya dalam menentukan kualitas ruang. Bahkan Darmawan (2005) membandingkan tiga konsep terkait kriteria penilaian kualitas terhadap ruang, dan ketiga konsep tersebut menunjukkan orientasi yang sama yaitu menekankan pada aspek fisik.

Sebuah ruang apabila dikaitkan dengan perencanaan ataupun perancangan kota, tentu hal yang dibicarakan secara spesifik adalah ruang kota. Ruang kota pada dasarnya harus dibedakan oleh suatu karakteristik yang menonjol, idealnya ruang kota dilingkupi oleh dinding, lantai, dan mempunyai maksud yang tegas untuk melayani (Budihardjo dan Sujarto, 2013, hal 63). Sekelompok bangunan atau pepohonan yang terletak di sepanjang jalan dapat membentuk sebuah ruang yang bersifat tegak, dan hal itu disebut sebagai ruang koridor. Ruang koridor ini adalah ruang yang lingkupnya lebih spesifik dari ruang kota, namun penilaian kualitas pada ruang tersebut juga tidak terlepas dari faktor-faktor fisik.

Faktor-faktor yang memperlihatkan kualitas ruang koridor secara fisik dimulai dari faktor fisik yang mendasar. Faktor tersebut adalah pembentuk, yang menunjukkan eksistensi sebuah ruang koridor sebagai kawasan di perkotaan. Faktor lain yang paling penting adalah visual terhadap fisik. Penggunaan indera penglihatan akan menginterpretasikan tampilan visual terhadap lingkungan fisik di dalam ruang koridor. Namun untuk mendukung hal tersebut, maka harus terdapat karakteristik-karakteristik yang mudah dikenali secara visual dari bentukan fisik yang ada (Shirvani,1985). Bentukan fisik yang mudah dikenali terbentuk karena adanya aktivitas tertentu di dalam ruang koridor.

Ruang koridor perkotaan identik atau mayoritas dipenuhi oleh aktivitas ekonomi yaitu perdagangan dan jasa. Bangunan-bangunan komersial di sisi kiri dan sisi kanan ruang koridor seolah-olah mewadahi bahkan menjadi tempat tujuan untuk melakukan aktivitas. Koridor jalan yang diapit oleh deretan massa atau bangunan yang berfungsi sebagai perdagangan dan jasa dapat disebut sebagai koridor komersial. Michaelson dkk. (2008) menjelaskan salah satu elemen yang harus ada pada koridor komersial adalah aksesibilitas. Hal tersebut menjelaskan secara implisit bahwa koridor komersial ini tidak terlepas dari pergerakan manusia dan pergerakan transportasi. Oleh karena itu, elemen aksesibilitas pada koridor komersial menjadi faktor dan pertimbangan lain untuk melihat kualitas dari sebuah ruang koridor.

1.2 Rumusan Masalah

Kota Bandung merupakan kota metropolitan terbesar di Provinsi Jawa Barat. Kota ini juga dikenal sebagai kota belanja. Banyaknya kawasan bisnis dengan tersebarnya banyak *mall* dan *factory outlet* menyebabkan hal demikian. Salah satu kawasan bisnis yang menjadi perhatian akhir-akhir ini adalah kawasan atau koridor Jalan Cihampelas. Adanya bangunan-bangunan komersial seperti toko, retail, dan hotel menekankan bahwa koridor Jalan Cihampelas ini memiliki karakteristik koridor komersial. Pemerintah Kota Bandung melakukan pembangunan *skywalk*

yang dinamakan “Teras Cihampelas” pada tahun 2017. Tujuan dibangunnya Teras Cihampelas saat itu adalah untuk memfasilitasi para pejalan kaki dan para PKL (Pedagang Kaki Lima) yang sebelumnya berjualan di trotoar. Dengan demikian, koridor Jalan Cihampelas ini tentu mengalami perubahan secara ruang. Meskipun ada dampak positif yang sudah dapat dirasakan seperti lalu lintas koridor yang lebih terkendali, namun perubahan secara ruang yang terjadi masih dapat berorientasi ke arah positif yang lain, dapat juga ke arah yang negatif, atau dapat keduanya.

Koridor Jalan Cihampelas merupakan salah satu koridor komersial di Kota Bandung yang dijadikan sebagai Kawasan Strategis pada RTRW (Rencana Tata Ruang Wilayah) Kota Bandung. Sebagai kawasan strategis kota, tentunya sebuah ruang koridor harus memiliki kualitas ruang yang baik. Untuk melihat kualitas ruang koridor ini pada akhirnya akan mengarah pada faktor fisik, dimana faktor fisik yang mendasar bagi ruang koridor adalah pembentuk koridor itu sendiri. Menurut Krier (1979) elemen-elemen yang ada pada pembentuk seperti wujud bangunan, *figure ground*, dan *street pedestrian ways* menunjukkan keberadaan koridor sebagai kawasan di perkotaan. Faktor fisik selanjutnya adalah visual fisik. Kualitas ruang kota dengan pergerakan linier seperti ruang koridor dapat dilihat dari kualitas visual terhadap fisik ruang koridor itu sendiri. Shirvani (1985, hal. 62) memaparkan faktor yang mempengaruhi kualitas visual terhadap fisik ruang koridor di antaranya, *skyline*, ketinggian bangunan, fasad, dan warna. Faktor pembentuk dan visual fisik ini dinilai cukup untuk mengetahui kondisi kualitas ruang koridor Jalan Cihampelas dengan melihat dari perkembangan fisik yang terjadi pada koridor tersebut.

Koridor Jalan Cihampelas sebagai koridor komersial tidak terlepas dari adanya pergerakan manusia seperti berjalan kaki dan pergerakan transportasi, maka aksesibilitas menjadi faktor lain yang dinilai penting untuk melihat kualitas pada ruang koridor ini. Aksesibilitas pada koridor Jalan Cihampelas pada saat ini terbilang tinggi, karena terlihat dari banyaknya orang yang berkunjung melakukan

kegiatan ekonomi dan banyaknya kendaraan yang melintas di koridor tersebut. Dengan demikian, koridor yang pada dasarnya terbentuk oleh bangunan dan pepohonan di sisi kiri dan kanannya, kualitas yang dilihat tidak hanya ditinjau dari aspek fisik dan visual nya saja, namun dapat dilihat dari kemudahan orang berkunjung, kemudahan orang berjalan kaki, dan tersedianya transportasi publik di dalam koridor. Berdasarkan permasalahan yang telah dikemukakan, maka muncul pertanyaan penelitian yaitu *seperti apa kualitas ruang koridor Jalan Cihampelas jika ditinjau dari faktor pembentuk, visual fisik, dan aksesibilitas?*

1.3 Tujuan

Tujuan dari penelitian ini adalah mengidentifikasi kualitas ruang koridor Jalan Cihampelas berdasarkan faktor pembentuk, visual fisik, dan aksesibilitas.

1.4 Ruang Lingkup

1.4.1 Ruang Lingkup Substansi

Ruang lingkup substansi yang akan dibahas mencakup kualitas ruang koridor dan aksesibilitas koridor. Berikut paparan substansi berdasarkan konsep yang akan dibahas:

A. Kualitas Ruang Koridor

Kualitas ruang koridor yang dimaksud pada penelitian ini adalah kualitas ruang kota berbentuk linier yang dapat ditunjukkan berdasarkan pembentuk dan visual fisiknya.

1. Pembentuk koridor

Menurut Krier (1979) keberadaan suatu koridor sebagai pembentuk arsitektur kawasan perkotaan tidak akan pernah terlepas dari elemen-elemen pembentuk citra koridor itu sendiri. Elemen-elemen pembentuk koridor yaitu meliputi wujud bangunan, *figure ground*, *street* dan *pedestrian Ways*. Kualitas pembentuk koridor yang baik ada pada kualitas elemen-elemennya.

- 1) Wujud bangunan akan menunjukkan kualitas yang baik apabila geometri koridor yang terbentuk memiliki wujud atau bentuk yang geometris (teratur).
- 2) Kualitas *figure ground* dapat dikatakan baik apabila pola *solid* dan *void* yang teridentifikasi menunjukkan tingkat keteraturan, tingkat keseimbangan, dan tingkat kepadatan yang baik.
- 3) Kemudian elemen *street* dan *pedestrian ways* yang baik adalah jalan dan jalur pedestrian yang dilengkapi *street furniture* (perabot jalan) dan *signage* (penanda).

2. Visual fisik koridor

Tampilan fisik koridor secara visual merupakan tampilan seluruh permukaan bangunan dan elemen-elemen lingkungan yang mampu dinikmati dengan indera penglihatan. Beberapa faktor yang mempengaruhi kualitas visual secara fisik pada koridor diantaranya *skyline*, ketinggian bangunan, fasad, dan warna (Shirvani, 1985). Berikut uraian kualitas yang baik pada masing-masing faktor.

- 1) Ketinggian bangunan sangat erat kaitannya dengan *skyline*. Menurut Attoe (1981) kualitas *skyline* yang baik dapat terlihat dari *rhythm* yang dinamis juga interval yang teratur, bangunan-bangunan yang ada membentuk *netting the sky* (jaring langit), dan adanya *punctuation* (penanda) yang biasanya berupa objek (bangunan) yang tinggi dan besar.
- 2) Kualitas fasad yang baik akan terlihat jika bangunan-bangunan yang ada di koridor memiliki gaya yang menunjukkan ciri khas dan sejarah yang kuat.
- 3) Kualitas warna yang baik akan terlihat baik apabila warna pada dinding koridor (bangunan-bangunan) adalah warna yang terang, sehingga menimbulkan kesan ruang yang lebih luas.

B. Aksesibilitas Koridor

Aksesibilitas merupakan suatu ukuran kenyamanan dan kemudahan dalam pencapaian lokasi. Aksesibilitas koridor yang dibahas pada penelitian ini meliputi

kemudahan orang menyeberang di dalam koridor, kemudahan melintasi jalan, kenyamanan pedestrian, dan transportasi publik.

1. Kemudahan menyeberang

Kemudahan menyeberang yang dimaksud adalah mudahnya orang melakukan aktivitas menyeberang di dalam koridor dengan melihat jenis dan lokasi penyeberangannya. Orang dinilai akan mudah menyeberang apabila adanya fasilitas penyeberangan di dalam koridor, juga lokasi penempatan fasilitas penyeberangan yang tepat. Lokasi penempatan fasilitas penyeberangan yang tepat adalah penempatannya yang sesuai dengan ketentuan. Berikut ketentuan penempatan fasilitas penyeberangan menurut Fruin (dalam Ikbal dan Mashuri, 2011, hal. 71-73):

1) *Zebra Cross*

Zebra cross harus dipasang pada jalan dengan arus lalu lintas, kecepatan lalu lintas dan arus pejalan kaki yang relatif rendah, sehingga penyeberang masih mudah memperoleh kesempatan yang aman untuk menyeberang.

2) *Pelican Cross*

Lokasi *Pelican cross* harus ditempatkan pada kecepatan lalu lintas kendaraan dan arus penyeberang tinggi, ditempatkan pada jalan dekat persimpangan, atau ditempatkan pada persimpangan dengan lampu lalu lintas, dimana *pelican cross* dapat dipasang menjadi satu kesatuan dengan rambu lalu lintas.

3) Jembatan Penyeberangan Orang

JPO atau Jembatan Penyeberangan Orang harus ditempatkan pada ruas jalan dimana frekuensi terjadinya kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki cukup tinggi. Selain itu JPO juga harus ditempatkan pada ruas jalan yang mempunyai arus lalu lintas dan arus pejalan kaki yang tinggi.

2. Arus lalu lintas

Arus lalu lintas yang memperlihatkan kemudahan mengakses koridor berdasarkan jenis kendaraan yang lewat dan jeda kendaraan untuk melintasi

koridor. Mudah-mudahan orang melintasi jalan terlihat dari adanya kendaraan yang melintas melalui koridor dan jeda melintas seperti lampu lalu lintas yang durasi waktunya tidak terlalu lama, dan intensitas atau frekuensi keluar masuk kendaraan tidak tinggi, sehingga tidak mengganggu sirkulasi kendaraan di luar koridor.

3. Kenyamanan pedestrian

Aktivitas pejalan kaki yang merasa nyaman berdasarkan ketersediaan jalur pedestrian, jenis perkerasan, kondisi, dan hambatan yang teridentifikasi pada jalur pedestrian. Pada penelitian ini pejalan kaki dinilai merasa nyaman apabila jenis perkerasan tidak menimbulkan bahaya seperti licin, sehingga kemungkinan bahaya tergelincir tidak akan terjadi terhadap pejalan kaki. Selain itu, tidak adanya kerusakan pada jalur pedestrian, dan tidak adanya hambatan yang mampu mengintervensi ruang untuk berjalan kaki di jalur pedestrian.

4. Transportasi Publik

Adanya transportasi publik di koridor jalan merupakan salah satu hal penting yang dapat menunjukkan aksesibilitas pada koridor. Transportasi publik pada penelitian ini mencakup moda, ketersediaan fasilitas naik dan turun penumpang, dan titik atau lokasi naik dan turun penumpang. Adanya transportasi publik yang beroperasi melintasi koridor, tersedianya fasilitas naik dan turun, dan lokasi penempatan fasilitas naik dan turun transportasi publik yang tepat. Menurut Demetsky dan Lin (1982), penempatan fasilitas naik turun transportasi publik (halte) yang baik adalah memiliki jarak tidak lebih dari 400 meter dari halte ke halte lainnya.

C. Peran Fisik dan Aksesibilitas terhadap Kebutuhan Dasar Pengguna Koridor

Faktor fisik dan aksesibilitas memiliki peranan penting terhadap kebutuhan dasar pengguna koridor (Carr dkk., 1992). Berikut kebutuhan dasar yang dibahas:

1. *Comfort*, kenyamanan yang dilihat dari *physical comfort* dan *social and psychological comfort*.

2. *Relaxation*, unsur alam seperti pepohonan yang memberikan nuansa alam dan ketenangan terhadap ruang koridor.
3. *Passive engagement*, kegiatan pasif yang dilakukan warga sekitar seperti duduk-duduk atau berdiri sekedar melihat pemandangan, situasi dan kondisi lingkungan sekitarnya.
4. *Active engagement*, fisik koridor yang mewadahi aktivitas atau interaksi antar masyarakat di dalam koridor.
5. *Discovery*, ciri khas atau keunikan arsitektural yang dimiliki koridor.

Lingkup substansi dari beberapa konsep yang sudah dikemukakan di atas mudahnya dapat dilihat pada Tabel 1.1 dan Tabel 1.2.

1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah

Lingkup wilayah pada penelitian ini adalah sepanjang koridor Jalan Cihampelas yang terletak di Kecamatan Coblong Kota Bandung, Jawa Barat. Batas wilayah penelitian ini yaitu persimpangan Jalan DR. Setiabudhi-Jalan Ciumbuleuit-Jalan Cihampelas yang berada di sebelah utara koridor, Jalan Pasteur sebagai batas selatan. Objek studi adalah satu lapis bangunan yang berada di sisi kiri dan kanan di sepanjang koridor Jalan Cihampelas. Secara keseluruhan koridor Jalan Cihampelas yang dijadikan lingkup wilayah penelitian ini memiliki panjang ± 1688 meter, dibagi ke dalam 4 (empat) segmen yang masing-masing segmen memiliki panjang yang berbeda.

1. Segmen 1 (satu) sepanjang 322 meter, dimulai dari perempatan Jalan Dr. Setiabudi-Jalan Cihampelas-Jalan Ciumbuleuit (ujung utara koridor) hingga perempatan Jalan Cihampelas-Jalan Lamping.
2. Segmen 2 (dua) sepanjang 432 meter, dimulai dari perempatan Jalan Cihampelas-Jalan Lamping hingga perempatan Jalan Cihampelas-Jalan Bapa Husen.
3. Segmen 3 (tiga) sepanjang 444 meter, dimulai dari perempatan Jalan Cihampelas-Jalan Bapa Husen hingga perempatan Jalan Cihampelas-Jalan Prof. Eyckman.

4. Segmen 4 (empat) sepanjang 490 meter, dimulai dari perempatan Jalan Cihampelas-Jalan Prof Eyckman hingga Jalan Pasteur (ujung selatan koridor).

Peta lingkup wilayah pada penelitian ini jelasnya dapat dilihat pada Gambar 1.1.

Tabel 1.1 Definisi Operasional Variabel Kualitas Ruang Koridor

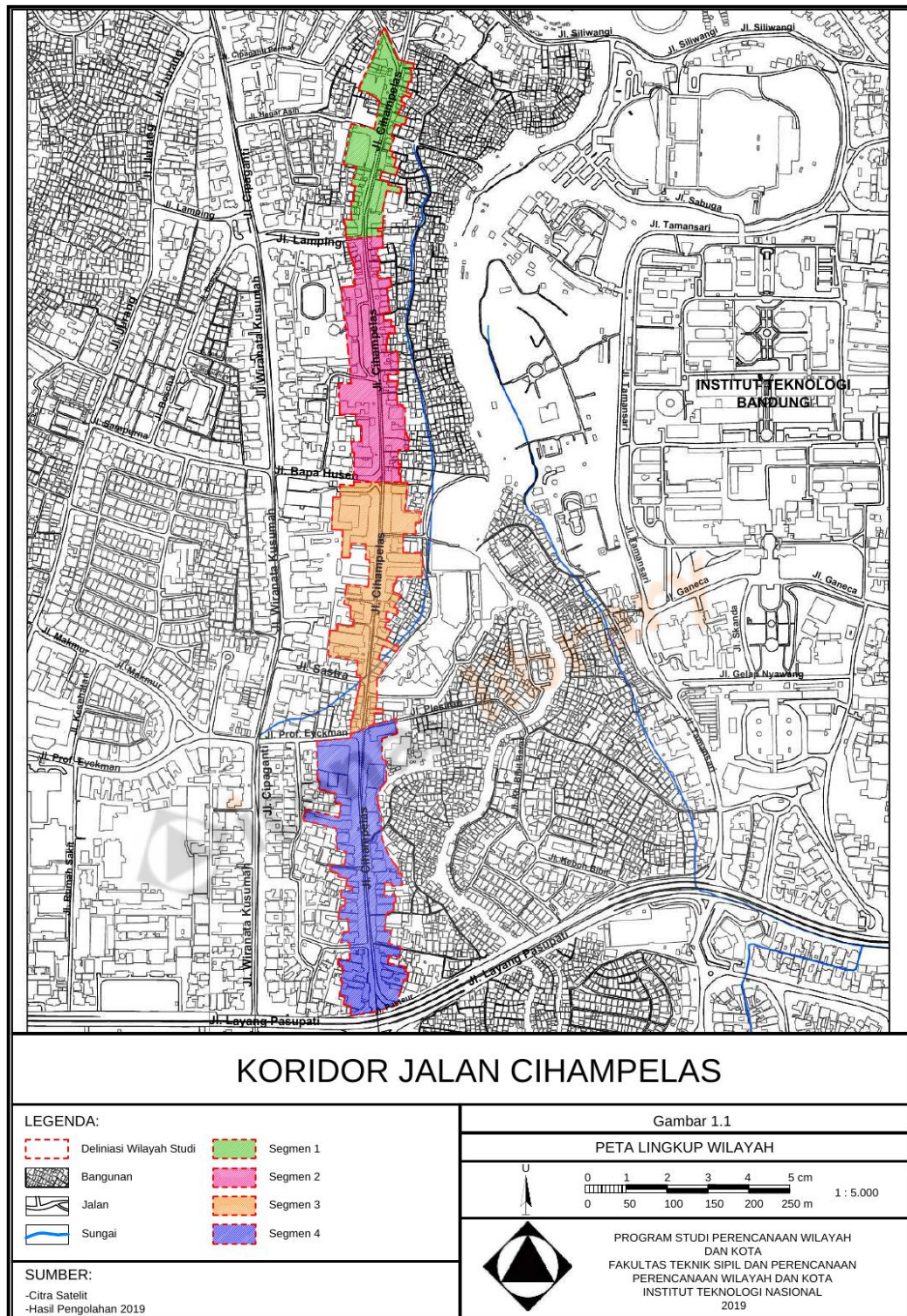
Indikator	Variabel	Definisi Operasional
Pembentuk Koridor	Wujud Bangunan	Keberadaan bangunan yang menunjukkan bentuk geometri koridor.
	<i>Figure Ground</i>	Pola solid dan void yang terbentuk di koridor.
	<i>Street dan Pedestrian Ways</i>	Jalur jalan kendaraan dan jalur pejalan kaki yang dilengkapi <i>street furniture</i> (perabot jalan).
Visual Fisik Koridor	<i>Skyline</i>	Garis langit atau garis horizon yang terbentuk dari ketinggian bangunan di sepanjang koridor.
	Ketinggian Bangunan	Jumlah lantai setiap bangunan di sepanjang koridor.
	Fasad Dinding koridor	Sisi luar bangunan yang memperlihatkan gaya bangunan di sepanjang koridor.
	Warna Dinding Koridor	Kejernihan warna bangunan yang menghasilkan keragaman komposisi visual.

Sumber: Shirvani, 1985 & Krier, 1979

Tabel 1.2 Definisi Operasional Variabel Aksesibilitas Koridor

Indikator	Variabel	Definisi Operasional
Kemudahan Menyeberang	Jenis penyeberangan	Jenis fasilitas penyeberangan yang teridentifikasi di dalam koridor.
	Lokasi	Lokasi penempatan fasilitas penyeberangan di dalam ruang koridor.
Arus Lalu Lintas	Jenis kendaraan	Kendaraan yang teridentifikasi melintasi jalan atau koridor.
	Jeda kendaraan melintas	Ada tidaknya jeda kendaraan untuk melintasi koridor jalan.
Kenyamanan Jalur Pedestrian	Ketersediaan jalur pedestrian	Ketersediaan Fasilitas bagi pejalan kaki untuk melakukan pergerakan dari suatu tempat ke tempat lain.
	Perkerasan	Jenis perkerasan jalur pedestrian.
	Kondisi	Tingkat kerusakan jalur pedestrian.
	Hambatan	Jenis hambatan yang terjadi terhadap orang berjalan kaki di jalur pedestrian.
Transportasi Publik	Moda transportasi publik	Jenis transportasi publik yang beroperasi atau melintasi koridor.
	Ketersediaan fasilitas naik turun transportasi publik	Ada dan tidak adanya fasilitas orang untuk naik dan turun dari transportasi publik yang digunakannya.
	Titik naik turun transportasi publik	Lokasi penempatan fasilitas naik turun transportasi publik.

Sumber: Michaelson, Toth & Espiau, 2008



Gambar 1.1 Peta Lingkup Wilayah

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan laporan penelitian ini terdiri dari 7 (tujuh) bab yang setiap babnya meliputi beberapa sub bab. Berikut sistematika penulisan yang dimaksud.

BAB 1 PENDAHULUAN

Pada bab ini akan dijelaskan mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, ruang lingkup penelitian baik secara wilayah maupun substansi, metodologi penelitian serta sistematika proposal.

BAB 2 TEORI RUANG KORIDOR, SEJARAH DAN PERKEMBANGAN KORIDOR JALAN CIHAMPELAS

Pada bab ini dijelaskan teori-teori yang menjadi dasar atau landasan pada penelitian ini guna mendukung saat proses penulisannya, dan sedikit gambaran umum mengenai Kawasan Cihampelas.

BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini akan dijelaskan mengenai jenis penelitian dari studi ini, metode pengumpulan datanya seperti apa, dan metode analisis yang akan digunakan.

BAB 4 PEMBENTUK KORIDOR JALAN CIHAMPELAS

Pada bab ini akan dijelaskan mengenai data dan analisis terkait variabel-variabel pembentuk koridor yaitu wujud bangunan, *figure ground*, *street* dan *pedestrian ways* dan peran pembentuk terhadap kebutuhan dasar pengguna koridor.

BAB 5 VISUAL FISIK KORIDOR JALAN CIHAMPELAS

Bab ini menjelaskan data yang didapat beserta analisisnya terkait visual fisik koridor Jalan Cihampelas berdasarkan *skyline* dan ketinggian bangunan, fasad dinding koridor, warna dinding koridor dan peran visual fisik terhadap kebutuhan dasar pengguna koridor.

BAB 6 AKSESIBILITAS KORIDOR JALAN CIHAMPELAS

Bab ini akan memaparkan data hasil observasi beserta analisisnya mengenai aksesibilitas koridor Jalan Cihampelas berdasarkan

kemudahan menyeberang, kemudahan melintasi jalan, kenyamanan pedestrian, transportasi publik dan dan peran aksesibilitas terhadap kebutuhan dasar pengguna koridor.

BAB 7 KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Bab ini adalah penjelasan mengenai kesimpulan, rekomendasi, keterbatasan studi dan saran studi lanjutan.

