

BAB 2

TEORI RUANG KORIDOR, SEJARAH DAN PERKEMBANGAN KORIDOR JALAN CIHAMPELAS

2.1 Pengertian Koridor

Suatu Koridor biasanya pada sisi kiri dan kanannya telah ditumbuhi bangunan-bangunan yang berderet memanjang di sepanjang ruas jalan (Moughtin, 1992, hal. 41). Keberadaan bangunan-bangunan tersebut secara langsung maupun tidak langsung menampilkan kualitas fisik ruang pada lingkungan tersebut. Koridor dibentuk oleh dua deretan massa (bangunan atau pohon) yang membentuk sebuah ruang untuk menghubungkan dua kawasan atau wilayah kota secara netral (Zahnd, 2012, hal. 110). Dapat disimpulkan bahwa koridor merupakan ruang berupa plasa, jalan, atau lorong memanjang yang terbentuk oleh deretan pohon atau bangunan untuk menghubungkan dua kawasan dan menampilkan kualitas fisik ruang tersebut.

2.2 Pembentuk Koridor

Keberadaan suatu koridor sebagai pembentuk arsitektur kawasan kota tidak akan lepas dari elemen-elemen pembentuk citra koridor tersebut. Elemen-elemen pembentuk koridor menurut Krier (1979, hal. 61) yaitu:

1. *Wujud Bangunan*

Wujud bangunan merupakan wajah atau tampak dan bentuk bangunan yang ada di sepanjang koridor. Wajah dan bentuk bangunan tersebut merupakan tapak keseluruhan dari suatu koridor yang mampu mewujudkan identitas dan citra arsitektur suatu kawasan. Namun Krier dalam bukunya yang lain *Architectural Composition* (1988, hal. 46) menjelaskan wujud bangunan mempengaruhi bentuk koridor secara geometri. *Kink* dan *bend* (tikungan) adalah elemen yang terbentuk oleh wujud atau keberadaan bangunan di suatu koridor. Terdapat dua bentuk *kink* dan *bend* yaitu bentuk yang geometris (teratur) dan bentuk yang semrawut.

2. *Figure Ground*

Figure ground merupakan hubungan penggunaan lahan untuk massa bangunan dan ruang terbuka. *Figure ground* adalah pola massa dalam sebuah koridor yang dapat membantu untuk mengidentifikasi sebuah tekstur dan pola tata ruang, selain itu juga masalah pembentukan dinding koridor (Trancik, 1986, hal. 101). *Figure ground* pada suatu koridor dapat digunakan sebagai dasar untuk:

- 1) Membentuk ruang luar yang mempunyai hierarki. Struktur jalan dan plaza merupakan suatu susunan serta bangunan yang ada mengikuti pola tersebut.
- 2) Merencanakan kota agar lebih terintegrasi karena terdapat struktur jalan dan ruang terbuka yang mempengaruhi orientasi bangunan.
- 3) Mengupayakan agar terbentuk ruang fisik yang teratur.

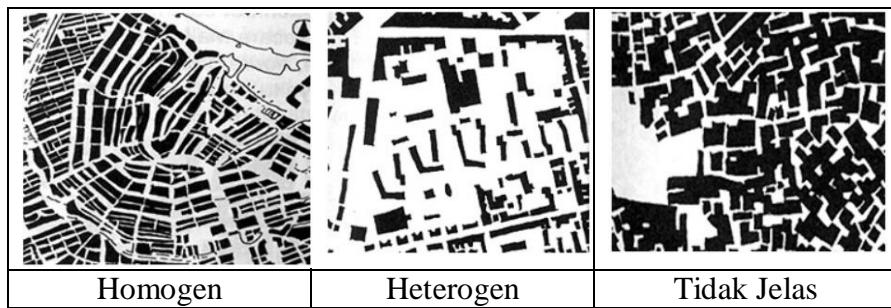
Istilah *figure* adalah untuk massa yang dibangun (biasanya dalam gambar-gambar ditunjukkan dengan warna hitam). *Ground* adalah istilah untuk semua ruang di luar massa itu (biasanya ditunjukkan dengan warna putih). Terkadang sebuah *figure ground* juga digambarkan dengan warna sebaliknya supaya dapat mengekspresikan efek tertentu.

Pola tekstur sebuah tempat sangat penting di dalam perancangan kota dan secara teknis sering disebut sebagai landasan pengumpulan informasi. Pola-pola tekstur perkotaan dapat sangat berbeda karena perbedaan tekstur pola-pola tersebut mengungkapkan perbedaan rupa kehidupan dan kegiatan masyarakat perkotaan secara arsitektural.

Di dalam pola-pola kawasan kota secara tekstural mengekspresikan rupa kehidupan dan kegiatan perkotaan secara arsitektural dapat diklasifikasikan dalam tiga kelompok:

- 1) Susunan kawasan bersifat homogen, dimana hanya ada satu pola penataan.

- 2) Susunan kawasan yang bersifat heterogen, terdapat dua atau lebih pola berbenturan.
- 3) Susunan kawasan yang bersifat menyebar dengan kecenderungan kacau atau tidak jelas.

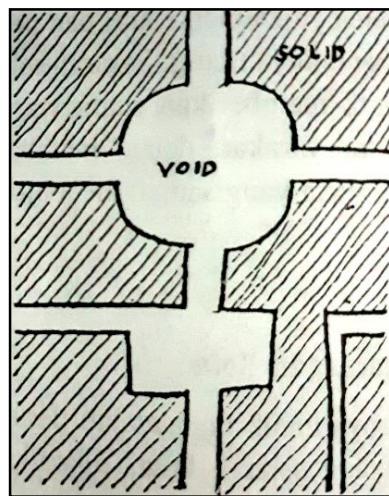


Gambar 2.1 Pola Kawasan secara Tekstural

Sumber: Trancik, 1986

Figure ground didasarkan atas dua komponen utama yaitu:

- 1) *Solid (figure)*, merupakan blok-blok dari massa bangunan berupa elemen massif (bangunan) yang berfungsi sebagai wadah kegiatan manusia.
- 2) *Void (ground)*, merupakan ruang luar berupa ruang terbuka (*open space*) yang terbentuk diantara blok-blok tersebut. Elemen *void* terdiri dari:
 - *Internal void*, adalah ruang terbuka yang berada di dalam lingkup suatu bangunan. Kualitas *internal void* dipengaruhi oleh konfigurasi bangunan serta keunikan dari fasad interior bangunan yang melingkapinya.
 - *Eksternal Void*, merupakan ruang terbuka yang berasal dari luarlingkup bangunan dan bersifat *public domain*. Kualitas ruang yang ditimbulkan dipengaruhi oleh bentuk dan fasad-fasad bangunan yang melingkapinya, sehingga dapat dikatakan bersifat kontekstual.

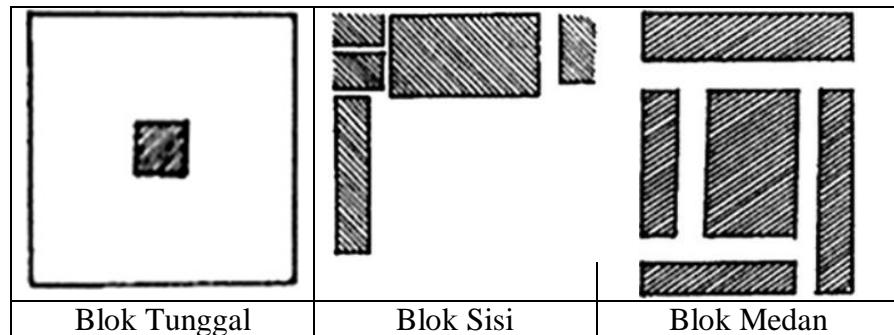


Gambar 2.2 Komponen Utama *Figure Ground*

Sumber: Trancik, 1986

Sistem hubungan di dalam tekstur *figure ground* mengenai dua kelompok elemen yaitu *solid* dan *void*. Ada tiga elemen dasar yang bersifat *solid* yaitu blok tunggal, blok sisi dan blok medan.

- 1) Elemen *solid* blok tunggal: bersifat agak individual, elemen ini juga dapat dilihat sebagai bagian dari satu unit yang lebih besar, dimana elemen tersebut sering memiliki sifat penting (misalnya sebagai penentu sudut, hirarki atau penyambung).
- 2) Elemen *solid* blok yang sisi: berfungsi sebagai pembatas secara linier, pembatas tersebut dapat dibentuk oleh elemen ini dari satu, dua, atau tiga sisi.
- 3) Elemen *solid* blok medan: blok ini memiliki bermacam-macam massa dan bentuk, namun masing-masing tidak dapat dilihat secara individu-individu, melainkan harus dilihat keseluruhan massanya secara bersamaan.



Gambar 2.3 Elemen Dasar Solid

Sumber: Trancik, 1986

Adapun empat elemen dasar yang bersifat *void* yang mempunyai kecenderungan untuk berfungsi sebagai sistem yang memiliki hubungan erat dengan massa, yaitu sistem tertutup linier, sistem tertutup memusat, sistem terbuka sentral dan sistem terbuka linier.

- 1) Elemen *void* sistem tertutup linier: sistem ini memperhatikan ruang yang bersifat tegak lurus tetapi kesannya tertutup. Elemen ini sering dijumpai di kota.
- 2) Sistem tertutup memusat: Sistem ini sudah lebih sedikit jumlahnya karena memiliki pola ruang yang berkesan terfokus dan tertutup. Ruang tersebut di kota dapat diamati pada skala besar (misalnya di pusat kota) maupun di berbagai kawasan (di dalam kampung dan lain-lain).
- 3) Sistem terbuka sentral: sistem ini memperlihatkan dimana kesan ruang bersifat terbuka namun masih tampak terfokus(misalnya alun-alun besar, taman kota dan lain-lain).
- 4) Sistem terbuka linier: Sistem ini merupakan pola ruang yang berkesan terbuka dan linier (misalnya kawasan sungai). Di dalam literatur arsitektur, elemen terbuka diberikan istilah *soft space*, sedangkan ruang tertutup dinamakan *hard space*.

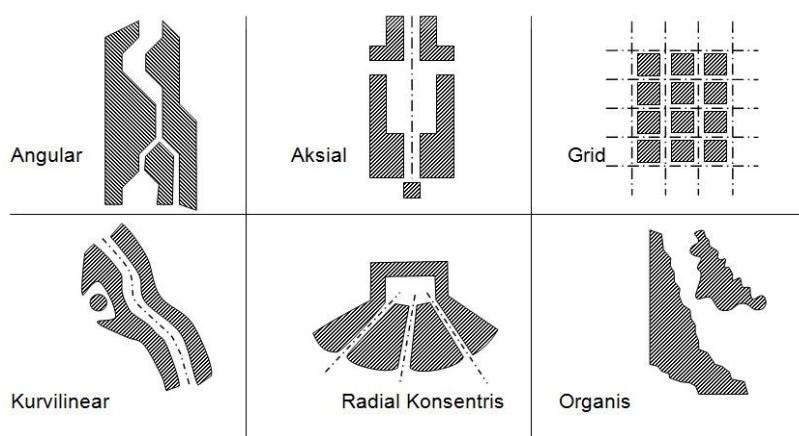
Sistem Tertutup Linier	Sistem Tertutup Memusat	Sistem Terbuka Sentral	Sistem Terbuka Linier

Gambar 2.4 Elemen Dasar Void

Sumber: Trancik, 1986

Kombinasi bentuk *solid* dan *void* dikelompokkan dalam beberapa bentuk, yaitu Ortogonal atau diagonal (*grid*), *random organic* (dibentuk oleh alam) dan bentuk *nodal concentric* (bentuk ruang linier dengan pusat aktivitas ditengahnya). Ada 6 tipe pola solid dan void atau pola tekstur kota secara diagramatis yaitu:

- 1) *Angular*
- 2) *Aksial*
- 3) *Grid*
- 4) *Kurvilinear*
- 5) *Radial Konsentris*
- 6) *Organis*

**Gambar 2.5 Pola Tekstur Kota secara Diagramatis**

Sumber: Roger Trancik, 1986

Untuk mempermudah dalam analisis perlu diperhatikan tiga variabel tekstur yaitu tingkat keteraturan, tingkat keseimbangan dan tingkat kepadatan antara massa dan ruang agar pengelompokan dapat dicapai.

3. *Street and Pedestrian Ways*

Koridor jalan dan jalur pejalan kaki merupakan ruang pergerakan linier sebagai sarana sirkulasi dan aktivitas manusia dengan skala padat.

2.3 Jenis Koridor

Menurut Bishop (1989, hal. 93) terdapat dua macam koridor perkotaan, yaitu:

1. *Commercial Corridor* (Koridor Komersial)

Bentuk koridor ini dimulai dari area-area komersial menuju pusat urban berupa kompleks bangunan perkantoran dan pusat-pusat pelayanan jasa perdagangan yang terbentuk di sepanjang koridor disertai kondisi aktivitas padat. Koridor komersial termasuk di dalamnya memiliki jalur pedestrian untuk aktivitas dan pergerakan manusia dan jalan untuk transportasi kendaraan utama yang melewati kawasan kota.

2. *Scenic* Koridor

Bentuk koridor ini kurang umum jika dibandingkan dengan koridor komersial di kawasan perkotaan. *Scenic* koridor ini memberikan pemandangan alam natural yang unik dan melalui pengalaman rekreasi bagi pengendara kendaraan saat mereka melewati jalan tersebut. Meskipun *scenic* koridor kebanyakan terdapat di area pedesaan, beberapa komunitas masyarakat mengenali keunikan bentuk koridor ini karena memberikan kesempatan pemandangan yang menarik selama perjalanan dengan kendaraan.

2.4 Kualitas Visual Fisik Koridor

Menurut Bentley (1985, hal. 46), tampilan fisik secara visual dapat merupakan suatu bangunan yang memperlihatkan sisi muka bangunan tersebut. Tampilan visual dapat juga merupakan bentuk sebuah bangunan atau lingkungan yang mampu menghadirkan elemen-elemen yang terkomposisi dengan pola tertentu untuk menghasilkan ekspresi tersendiri.

Tampilan visual yang dimaksud adalah tampilan seluruh permukaan bangunan dan elemen-elemen lingkungan yang mampu dinikmati dengan indera penglihatan.

Rancangan suatu tempat akan mempengaruhi detail-detail tampilan tempat tersebut dengan membuat orang sadar akan pilihan yang didapatnya, yaitu kualitas visual yang cocok. Orang akan menginterpretasi suatu tempat seperti yang terkandung dalam tempat yang dilihatnya, baik orang tersebut menginginkannya atau tidak. Untuk mendukung tercapainya makna dari interpretasi pengamat, maka harus terdapat ciri-ciri yang mudah dikenali secara visual dari bentukan fisik yang ada (Shirvani, 1985).

Faktor-faktor yang mempengaruhi kualitas visual terhadap kualitas fisik koridor menurut Shirvani (1985, hal 62-63) adalah:

1. *Skyline*

Menurut Shirvani (1985, hal. 62), *skyline* adalah suatu garis pertemuan antara massa yang berdiri di atas tanah atau garis tanah dengan langit bertemu. *Skyline* berhubungan erat dengan bentuk dan massa bangunan, *setback*, ketinggian bangunan, dan kondisi topografinya.

Pengamatan mengenai visual tatanan bangunan di sepanjang koridor adalah mengenai pengamatan deretan massa yang menunjukkan garis langit (*skyline*) dengan membuat bayangan bentuk bangunan pada posisi berderet di salah satu sisi penggal jalan. Pengamatan terhadap *skyline* akan memberikan gambaran komposisi massa bangunan yang menunjukkan hirarki visual bangunan. Peranan *skyline* terhadap koridor untuk menentukan kualitas keruangan dan tingkat keutamaan visual terhadap lingkungan.

Skyline merupakan simbol untuk kota dan warganya, mencerminkan identitas sosial, dapat menjadi ikon serta *skyline* dapat dihargai karena memiliki kualitas estetika (Attoe dalam Kalude dkk., 2018, hal. 70) dan pembawa nilai kolektif kota

(Kostof dalam Kalude dkk., 2018, hal. 70). Estetika *skyline* menurut Attoe (1981) tergantung pada bentuk *skyline* kota itu sendiri, keadaan lingkungan di sekitarnya dan pemikiran serta kecenderungan pergaulan yang dibawa ketika seseorang melihat *skyline* kota. Attoe (1981) juga menyatakan bahwa *skyline* begitu indah dan *skyline* dapat mewakili banyak hal yang terjadi di dalam satu kota.

Menurut Attoe (dalam Kalude dkk., 2018, hal.70) kualitas estetika *skyline* dapat dilihat dari variabel fisik. Berikut variabel fisik yang dimaksud:

- a. *Rhythm*, merupakan pengulangan bentuk yang identik. *Rhythm* juga merupakan irama yang dihasilkan dari ketinggian bangunan.
- b. *Harmonious fit*, merupakan unsur buatan manusia yang tidak mengganggu keadaan alam, dimana buatan manusia memahami *genius loci*. Sehingga dalam pembangunan fisik kota sangat perlu untuk memperhatikan unsur alam.
- c. *Netting the sky* (jaring langit), merupakan keharmonisan antara ketinggian bangunan dan langit.
- d. *Punctuation*, merupakan *landmark* atau tanda atau juga titik fokus pada *skyline* kota. Adanya *punctuation* dapat memperkuat bentuk atau memberikan fokus perhatian.
- e. *Abstract form skyline*, karakternya pada malam hari adalah adanya ritme cahaya lampu, sedangkan untuk di siang hari adalah ketika kabut atau asap menerobos masuk ke dalam kota.
- f. *Layering*, penggunaan metode *figure ground* pada *skyline*, juga memperlihatkan kombinasi kabut, polusi udara dan kondisi pencahayaan yang dapat membuat efek berlapis, maka *figure* harus lebih menonjol dari *ground*.
- g. *Framing*, keindahan *skyline* meningkat ketika pandangan dibatasi *framing* dan *framing* yang paling sering dibuat adalah dengan air dan hasil perubahan topografi atau elemen linear yang jelas seperti tol atau jalur kereta api.

Kalude dkk. (2018, hal. 70) memaparkan teori elemen visual menurut Bell (1993) berkaitan erat dengan variabel fisik. Beikut elemen-elemen visual yang berkaitan di antaranya:

- a. *Position*, ada tiga *position* yang utama yaitu horisontal, diagonal, dan vertikal.
- b. *Direction*, elemen dapat diposisikan sesuai dengan arah tertentu.
- c. *Orientation*, merupakan kombinasi dari *position* dan *direction*. Ada tiga tipe *orientation* yaitu menyesuaikan dengan arah kompas, relatif dengan bidang tanah, relatif terhadap orang yang memandang objek.
- d. *Size*, menyangkut dimensi elemen. Golongan *size* meliputi besar-tinggi, kecil-tinggi, kecil-rendah, besar-rendah.
- e. *Shape*, merupakan salah satu variabel terpenting. Rentang *shape* dimulai dari yang sederhana dan geometris hingga yang organik dan kompleks. Kompleksitas dari *shape* sangat penting untuk kesatuan desain.
- f. *Interval*, merupakan jarak antar elemen atau objek yang dijadikan sebagai bagian integral dari suatu desain.
- g. *Time*, setiap objek atau *landscape* berubah setiap waktu. *Time* tidak akan pernah terlepas dari siklus alam, alam semesta, dan kehidupan manusia.
- h. *Light*, manusia membutuhkan cahaya untuk memahami suatu lingkungan. Sumber cahaya berasal dari alam atau buatan.

2. Ketinggian Bangunan

Karakteristik visual antara ketinggian bangunan dengan ruang terbuka terutama ditekankan bentuk *skyline* kawasan yang dapat memberikan arah keterkaitan bangunan, yaitu antara bangunan tinggi dan rendah, antar bangunan tampak depan dan belakang. Keterkaitan visual akan menjadi pemersatu antara pertumbuhan bangunan baru dengan bangunan yang sudah ada serta mempertahankan karakter koridor maupun kawasan kota (Shirvani, 1985, hal. 63).

3. Penutupan Tapak (*Site Coverage*)

Penutupan tapak berkaitan dengan pengendalian penempatan dan perletakan bangunan pada tapak sepanjang koridor, dengan tujuan antara lain:

- a. Mengendalikan kepadatan bangunan,

- b. Mengendalikan udara koridor dan visual massa,
- c. Mengatur tata lingkungan dan bangunan,
- d. Mengatur kapasitas fungsi kegiatan dalam bangunan yang dapat menunjang tapak, dan
- e. Mengatur dan melindungi kawasan historis kota.

4. Kepejalan Bangunan (*Bulk*)

Kontrol kepejalan untuk menyelesaikan masalah yang terarah pada rancangan yang tepat dan memberikan peningkatan kondisi sirkulasi pergerakan pada jalan-jalan dan ruang terbuka di bawahnya. Selain itu, juga menjamin masuknya sinar matahari dan angin ke jalan dan ruang terbuka dengan mengontrol ketinggian bangunan dan kepejalan bangunan yang dapat mempengaruhi bentuk kota.

5. Keterpaduan (*Unity*)

Menciptakan kesatuan visual dari setiap komponen koridor dan elemen yang berbeda ke organisasi yang terpadu. Karakteristik *unity* adalah proporsi setiap elemen yang mempertuk komposisi massa dan membentuk *street picture*.

6. Proporsi

Proporsi massa tinggi bangunan terhadap posisi pengamat akan menunjukkan kualitas keruangan dari masing-masing posisi pengamat. Bangunan yang memiliki bentuk proporsional yang baik apabila dapat dilihat dari jarak sudut pandang tertentu.

7. Skala

Skala adalah suatu kualitas yang menghubungkan elemen bangunan atau ruang dengan kemampuan manusia dalam memahami ruang atau bangunan tersebut. Pada ruang-ruang yang masih dapat dijangkau manusia dapat langsung dikaitkan dengan ukuran manusia, tetapi pada ruang-ruang di luar jangkauan manusia, penentuan skala harus didasarkan pada pengamatan visual dengan membandingkan elemen yang berhubungan dengan manusia. Ada dua macam skala, diantaranya:

- a. Skala manusia, yaitu perbandingan ukuran elemen atau ruang dengan dimensi tubuh manusia.

- b. Skala *generic*, yaitu perbandingan elemen bangunan atau ruang terhadap elemen lain yang berhubungan dengan sekitarnya.
8. Detail dinding (gaya, fasad, bahan, warna, pola, dan tekstur), bentuk atap, jendela, pintu dan lantai

Peranan warna untuk menimbulkan kesan dalam suatu koridor kawasan. Peranan warna dalam menggambarkan suatu tema kawasan adalah dengan peranan warna-warna primer (biru, merah, dan kuning). Warna-warna terang akan memberikan kesan ruang yang lebih luas, sedangkan warna gelap memberikan kesan sempit dan berat (Moughtin, 1992, hal. 49).

Selain itu, menurut Hendraningsih (1985) warna dapat membangkitkan perasaan lewat indera penglihatan. Pemberian warna-warna tertentu pada setiap elemen dinding, langit-langit maupun lantai memberikan kualitas ruang yang berbeda-beda. Kualitas ini memberikan efek psikologis kepada manusia di dalam ruang tersebut.

Tabel 2.1 Efek Psikologis Warna terhadap Penempatannya

Warna	Dinding	Langit-Langit	Lantai
Merah	Agresif, Menaikkan Emosi	Memaksa, Mengganggu, Berat	Sadar, Siaga, Angkuh
Merah Muda	Menghalangi Agresi, Intim, Terlalu Manis	Lembut, Nyaman	Terlalu Lembut
Jingga	Hangat, Menyilaukan	Bersemangat, Perhatian	Mengaktifkan, Orientasi Gerakan
Coklat	Aman	Menekan, Berat (Tua)	Kokoh, Stabil
Kuning	Hangat (Tua), Mengganggu (Terang)	Cerah, Bercahaya, Bersemangat	Meninggikan, Mengasyikan
Hijau	Sejuk, Aman, Tenang, Dapat Dipercaya, Mengganggu (Terang), Keruh (tua)	Melindungi	Alami, Halus, Membuat Rileks, Dingin (Kebiruan)

Warna	Dinding	Langit-Langit	Lantai
Biru	Dingin, Jauh (Bila Terang)	Dingin	Mempengaruhi, Pasif (Bila Terang), Kokoh (Bila Gelap)
Hitam	Tidak Ceria, Seperti di Penjara	Menyesakkan	Aneh, Abstrak
Abu-Abu	Netral, Membosankan	Membawahi	Netral
Putih	Netral dan Kosong, Steril, Tidak Ada Energi	Kosong, Tidak Ada, Fokus	Menghambat, Sentuhan

Sumber: Mahnke, 1996

2.5 Koridor Komersial

Koridor dibentuk oleh dua deretan massa (bangunan atau pohon) yang membentuk sebuah ruang untuk menghubungkan dua kawasan atau wilayah kota secara netral (Zahnd, 2006, hal. 110). Kawasan komersial merupakan suatu kawasan yang ditandai oleh aktivitas ekonomi yaitu perdagangan dan jasa (Yunus, 2005). Koridor komersial adalah kumpulan toko retail yang melayani area perdagangan yang berada di sepanjang jalan tunggal (Philadelphia, 2009). Dengan kata lain, koridor komersial adalah sebuah ruang yang diapit oleh dua deretan massa sebagai jalur pergerakan transportasi, manusia dan juga sebagai kawasan aktivitas perekonomian masyarakat yang berupa aktivitas perdagangan dan jasa.

Menurut Michaelson dkk. (2008) terdapat beberapa elemen pada koridor komersial antara lain:

1. Kenyamanan dan identitas
 - a. Menciptakan budaya lokal dan identitas
 - b. Adanya elemen penanda sebagai informasi kepada pengunjung
 - c. Terdapat ruang tempat duduk untuk para pengunjung, lansekap, elemen pencahayaan yang baik, dan perabot jalan yang memberikan keamanan dan kenyamanan.
2. Aksesibilitas

- a. Kemudahan dalam menyeberang dan melintasi jalan.
 - b. Mengakomodasi dan memberikan kenyamanan bagi pengguna jalur pedestrian.
 - c. Adanya transportasi publik.
3. Fungsi dan aktivitas
- a. Keragaman aktivitas seperti tempat makan, toko, dan lainnya.
 - b. Pengunjung merasa betah berada di koridor yang mereka kunjungi.
 - c. Aktivitas di koridor mengundang pengunjung lain untuk berkunjung.
4. Mendukung fungsi sosial
- a. Masyarakat dapat berkumpul di koridor.
 - b. Adanya rasa memiliki terhadap koridor.
 - c. Adanya ruang untuk melakukan kegiatan dalam kondisi apapun.

2.6 Kebutuhan Dasar Pengguna Ruang Koridor

Carr (1992) mengemukakan bahwa bentuk fisik koridor dapat berperan secara baik apabila kebutuhan dasar pengguna ruang publik (ruang koridor) terpenuhi. Adapun kebutuhan dasar pengguna ruang koridor sebagai berikut:

1. *Comfort*, merupakan salah satu syarat mutlak keberhasilan ruang fisik koridor. Lama seseorang beraktivitas di dalam koridor dapat dijadikan tolak ukur *comfortable* (tingkat kenyamanan) suatu koridor. Dalam hal ini kenyamanan koridor antara lain dipengaruhi oleh: *environmental comfort* (perlindungan dari pengaruh alam seperti sinar matahari dan angin); *physical comfort* yang berupa ketersediaan fasilitas penunjang yang cukup seperti tempat duduk; *social and psychological comfort* yang berupa ruang bersosialisasi untuk pengguna.
2. *Relaxation*, merupakan aktivitas yang erat hubungannya dengan *psychological comfort*. Suasana *relax* mudah dicapai jika badan dan pikiran dalam kondisi sehat dan senang. Kondisi ini dapat dibentuk dengan menghadirkan unsur-unsur alam seperti tanaman atau pohon, dan air dengan lokasi yang terpisah atau terhindar dari kebisingan dan hiruk pikuk kendaraan di sekelilingnya.

3. *Passive engagement*, aktivitas ini sangat dipengaruhi oleh kondisi lingkungannya. Kegiatan pasif dapat dilakukan dengan cara duduk-duduk atau berdiri sambil melihat aktivitas yang terjadi di sekelilingnya atau melihat pemandangan lingkungan sekitar.
4. *Active engagement*, suatu ruang koridor dikatakan berhasil jika dapat mewadahi aktivitas kontak atau interaksi antar anggota masyarakat dengan baik.
5. *Discovery*, merupakan suatu proses mengelola ruang koridor agar di dalamnya terjadi suatu aktivitas yang tidak monoton dengan memelihara keunikan aktivitas dan ciri khas arsitektural yang terdapat pada koridor sesuai budaya setempat.

2.7 Aksesibilitas

Black (1981) mengatakan bahwa aksesibilitas merupakan suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan pencapaian lokasi dan hubungannya satu sama lain, mudah atau sulitnya lokasi tersebut dicapai melalui transportasi. Aksesibilitas adalah konsep yang luas dan fleksibel. Lynch (1960) mengatakan aksesibilitas adalah masalah waktu dan juga tergantung pada daya tarik dan identitas rute perjalanan.

Derek Halden Consultancy (DHC, 2000) mencirikan pemahaman aksesibilitas dalam tiga pertanyaan: siapa atau dimana, apa, dan bagaimana.

- a. Siapa atau dimana orang itu berada: aksesibilitas adalah bagian dari orang atau tempat.
- b. Apa peluang yang akan dicapai: fungsi guna lahan, aktivitas di dalamnya, atau sumber daya termasuk orang-orang yang memungkinkan orang itu memenuhi kebutuhan mereka.
- c. Bagaimana: faktor-faktor yang memisahkan orang-orang dengan tempat-tempat seperti jarak, waktu, biaya, informasi, dan faktor-faktor lain yang bertindak sebagai pencegah atau hambatan untuk mengakses suatu tempat.

Venturi (1998) mengatakan bahwa berjalan kaki merupakan mobilitas yang memberikan dampak positif baik untuk diri sendiri maupun lingkungan. Berjalan kaki menjaga hubungan langsung dengan kota, misalnya melalui indra, berinteraksi dengan pedestrian lainnya, berpartisipasi dalam aktivitas perdagangan dan kebudayaan di sepanjang jalan. Pedestrian sebagai mobilitas menikmati alam, lingkungan arsitektonis.

2.8 Sejarah dan Perkembangan Koridor Jalan Cihampelas

Bachtiar dkk. (2008) dalam bukunya “TOPONIMI Kota Bandung” menceritakan pola penamaan daerah Cihampelas mirip dengan pola penamaan daerah Cibaduyut, yaitu terbentuk melalui pengadaptasi *setting* fisik yang terdiri atas aspek hidrologis dan aspek biologis. *Ci, cai* adalah air, merupakan aspek hidrologis yang menunjukkan bahwa daerah tersebut dulunya merupakan daerah sumber air atau banyak mengandung air, atau merupakan cekungan sungai. *Hampelas* adalah nama jenis pohon yang daunnya kasar seperti kertas amril (ampelas) yang digunakan untuk menggosok atau menghaluskan besi atau kayu. Dengan demikian *Cihampelas* jika diartikan secara bebas dapat memiliki dua pengertian, yaitu pertama adalah air yang memiliki khasiat untuk menghaluskan kulit atau membersihkan hal lainnya baik untuk bersuci maupun sebagai obat. Arti yang kedua adalah sebuah daerah aliran sungai yang di sekitarnya terdapat banyak pohon hampelas.

Melihat pengertian di atas, awal mula penamaan Cihampelas untuk daerah tersebut terdapat sumber air yang mengandung khasiat untuk menghaluskan kulit atau untuk membersihkan hal lainnya, juga bisa daerah ini dinamakan demikian karena terdapat sungai yang di sekitarnya terdapat banyak pohon hampelas. Untuk mengenang sasakala, nama tempat tersebut kemudian diabadikan menjadi nama sebuah jalan yang membentang mulai dari pertigaan Jalan Dr. Setiabudhi,

memotong Jalan Wastukencana, sampai perempatan Jalan Pajajaran dengan Jalan Cicendo.

2.8.1 Kondisi Historis

Merujuk sejarah dengan penamaannya, Suganda (2007) mengatakan bahwa dahulunya Cihampelas merupakan tempat hunian yang nyaman, tenang dan udaranya segar. Terdapat tempat yang menjadikan Cihampelas sebagai daerah yang memiliki sejarah yang ikonik. Tempat tersebut adalah “Europa Zwembad” yang kemudian berganti nama menjadi “Pemandian Tjihampelas”. Pemandian Tjihampelas merupakan salah satu kolam renang tertua di Kota Bandung. Kolam renang ini semula merupakan kolam ikan milik Maria Homann (istri dari Adolf Homann pemilik hotel Homann). Kolam renang tersebut dibangun secara sederhana pada tahun 1904. Letak kolam berada di sisi jalan kecil Tjihampelaslaan (Jalan Taman Hewan) yang menghubungkan Lembangweg (Jalan Cihampelas) dan Ghijelsweg (Jalan Tamansari). Kolam renang ini juga terkenal karena airnya berasal dari mata air yang banyak ditemukan di tepi Sungai Cikapundung.

Pemandian Tjihampelas juga merupakan tempat yang sangat eksklusif karena hanya diperuntukkan bagi bangsa belanda dan Eropa lainnya. Sementara penduduk pribumi tidak bisa menggunakannya bahkan untuk masuk saja tidak diperbolehkan. Mereka dianggap nista dan disamakan dengan binatang. Terbuti dengan papan peringatan “Anjing dan pribumi dilarang masuk!”. Setelah Belanda kalah bertekuk lutut pada Jepang, peringatan tersebut tidak ada lagi. Dalam perkembangannya, Pemandian Tjihampelas tinggal kenangan. Bangunannya sudah rata dengan tanah digantikan dengan gedung milik perorangan. Meskipun sempat diwarnai protes, pembangunan gedung tersebut tetap terjadi.

2.8.2 Karakteristik

Pada akhir tahun 80-an, terjadi proses transformasi fungsi lahan dan bangunan yang ada di daerah atau Jalan Cihampelas. Satu per satu rumah tinggal di kawasan tersebut berpindah tangan. Seiring berjalannya waktu saat itu, berdirilah sebuah

toko. Toko ini dikunjungi banyak orang yang berbelanja. Reaksi positif tersebut membuat satu persatu rumah tinggal berubah menjadi toko atau dialihfungsikan menjadi komersial.

Sementara itu, pada tahun 1990-an, Jalan Cihampelas menjadi pusat penjualan *jeans*, warga Bandung mengenalnya dengan “Raja Jeans”. Sebagai pusat penjualan *jeans*, Jalan Cihampelas mampu menumbuhkan perekonomian di Kota Bandung. Hal tersebut juga yang membuat para pedagang di luar pengusaha *jeans* bermunculan di Jalan Cihampelas, seperti toko *souvenir*, makanan, tas, bahkan *mall* dan hotel.

2.8.3 Perkembangan Aktivitas

Seiring berjalaninya waktu, dengan berbagai daya tariknya sebagai *shopping street* dan salah satu pusat perdagangan, tidak hanya warga lokal yang berbelanja di Jalan Cihampelas tetapi juga wisatawan dari luar kota bahkan luar pulau jawa. Namun, dengan perkembangan tersebut menyebabkan tidak terkontrolnya dan memicu aktivitas informal seperti PKL (Pedagang Kaki Lima) yang membuka kios-kios dagang sesuka mereka. Sehingga aktivitas pejalan kaki di Jalan Cihampelas terganggu, pejalan kaki terpaksa berebut ruang trotoar (jalur pedestrian) dengan para PKL.

2.8.4 Perkembangan Fisik

Keberadaan PKL membuat orang-orang yang melakukan aktivitas di Jalan Cihampelas merasa tidak mendapatkan hak nya sebagai pejalan kaki. Hambatan demi hambatan di tiap ruas badan jalur pedestrian mengganggu kenyamanan dan keamanan para pejalan kaki. Oleh karena itu, untuk membuat para pejalan kaki dapat menikmati ruang koridor Jalan Cihampelas, Pemerintah Kota Bandung membangun *skywalk* atau disebut dengan Teras Cihampelas pada tahun 2017. Dibangunnya Teras Cihampelas ini bertujuan untuk menyediakan jalur bagi pejalan kaki agar aktivitasnya tidak terganggu oleh kendaraan, juga menyediakan tempat bagi PKL untuk menjualkan dagangannya. Teras Cihampelas ini lah yang merubah wajah cihampelas, dan saat ini sedang dilakukan pembangunan tahap keduanya.