

Tatanan Massa dan Bentuk Bangunan yang Kontekstual dan Kontras Tapak pada Koridor Jalan Soekarno Hatta

Dewi Parliana

Dosen Teknik Arsitektur Itenas Bandung
dpar@itenas.ac.id

Abstrak –

Penelitian ini mengkaji mengenai bentuk dan tatanan massa bangunan yang terbentuk di sepanjang koridor jalan Arteri Pimer, yang terjadi oleh karena bentukan kapling-kapling iregular yang terpotong oleh jalan Soekarno-Hatta.

Bentukan tata massa bangunan yang terjadi di beberapa segmen di jalan tersebut, sangat berbeda dan beragam, disebabkan kondisi fisik bentuk dan ukuran kapling yang berbeda pada setiap segmen.

Pada segmen sebelah timur jalan Soekarno-Hatta, yaitu segmen Kiaracondong-Cibiru, terbentuk pada saat jalan Soekarno-Hatta dibangun, kawasan tersebut masih relatif kosong. Sedangkan pada segmen timur, Jalan Soekarno-Hatta dibangun setelah terbangun kampung.

Bentukan tatanan massa dan bangunan yang terjadi pada setiap segmen jalan akan dianalisa secara acak. Kasus-kasus yang dipilih didasarkan pada bentuk-bentuk adaptasi bangunan yang kontekstual dengan bentuk kapling dan orientasi jalan, juga pada bentuk-bentuk adaptasi bangunan yang tidak kontekstual dengan bentuk kapling dan orientasi pada jalan.

Adaptasi bangunan tersebut meliputi seluruh fungsi-fungsi yang ada di koridor jalan, fungsi hunian kampung, fungsi perkantoran pemerintah, fungsi ruko, dan pada kapling-kapling di simpul jalan.

Hasil penelitian memperlihatkan tatanan massa dan bentuk bangunan di segmen Timur koridor Soekarno Hatta pada umumnya kontekstual dengan bentuk tapak, karena segmen tersebut dibangun pada kapling kosong. Sedangkan di segmen Barat koridor Soekarno Hatta pada umumnya tidak kontekstual dengan tapak dan jalan, yang disebabkan oleh kondisi existing kapling kampung yang sulit dikembangkan.

Kata kunci: Massa Bangunan, Kapling, Adaptasi, Kontekstual, Kontras

Abstract –

This research asses building form and massing that formed along Primary Arterial Road, occuring by Soekarno-Hatta Road irregular truncated lot. In several segment, formation of mass building layout are different and diverse, this is due to lot variety physical and structure in each segment. On the eastern segment that is Kiaracondong-Cibiru Segment, was formed during Soekarno-Hatta Road was built while the region is still vacant. Meanwhile on the western segment, Soekarno-Hatta Road was built after being populated. The order of formation that occur on each road segment will be analyzed randomly. Selected case based on building contextual adaptation forms with lot form and street orientation, and also building contrast adaptation form with lot form and street orientation. Building adaptation cover entire function that exist in street coridor, kampong occupancy function, goverment office complex function, shop function, and on plots in node path. The result show that in general order mass on east segment Soekarno-Hatta corridor was contextual with plot form, because it was built on vacant plots. Whereas in West corridor of Soekarno Hatta segment generally not contextual to the tread and the road, this is caused by the existing condition of kampong plots are difficult to develop.

Keywords : Building Mass, Kaveling, Adaptation, Contextual, Cont

1. PENDAHULUAN

Disain dan konteks merupakan suatu proses disain yang terkait erat karena berhubungan langsung dalam analisa fisik. Konteks tapak dipengaruhi oleh lingkungan alam, lingkungan binaan dan lingkungan arsitektural.

Konteks alam yang mempengaruhi disain adalah : topografi, tanah, energi matahari, air, vegetasi, alam, (geologi, hidrologi, vegetasi, iklim mikro, alam). Konteks buatan manusia adalah : drainage, jalan, saluran air bersih. Sedangkan konteks arsitektural adalah : konteks kota, bentuk tapak, bentuk bangunan sekitar, garis langit, vista.

Fasade bangunan atau dalam istilah Indonesia wajah bangunan, merupakan elemen penting pada koridor jalan, karena selain sebagai dinding pelingkup ruang koridor jalan, fungsi utama lainnya adalah sebagai elemen visual, pemandangan pemuas mata, dan sebagai citra sebuah kota. Fasade bangunan merupakan bagian dari penampilan bangunan yang menyangkut konteks dan kontras dalam hal tekstur, warna, bahan, gaya yang dapat menampilkan bentuk dan massa bangunan.

Disain individual bangunan yang merupakan produk arsitektur, kontribusinya sangat besar bagi koridor kota, karena ia dapat memberikan sumbangan yang baik atau buruk bagi citra kota. Wajah suatu kota adalah tergantung dari konfigurasi tatanan bentuk dan fasade bangunan pada jalannya, selain ruang dan massa bangunan pada koridor, faktor yang penting dalam pembentukan visual koridor adalah gaya bangunan dan komposisi bentuk yang harmonis.

Selain disain bangunan yang kontekstual dengan bentuk tapak, bangunan juga sebaiknya kontekstual dengan jalan yang ada disekeliling tapak., terutama jalan utama. Oleh karenanya bentuk tapak merupakan faktor yang menentukan baik atau buruknya suatu bentuk massa bangunan..

2. METODOLOGI PENELITIAN

Untuk mempelajari perubahan kawasan dipakai **pendekatan studi** a.) tipologi morfologi, yaitu metoda yang mengamati fisik kota yang mengalami perubahan karena pembangunan jalan baru b) Kota diamati dan dipandang dari sudut arsitektur yaitu mempelajari fenomena perubahan artefak dan ruang c) Dalam mengamati perubahan

struktur kawasan dapat digunakan pendekatan teori *figure ground*, *linkage*, dan *place*.

Metodologi penelitian yang dilakukan adalah dengan membaca fenomena yang terjadi di beberapa kasus bagian-bagian kota, khususnya pada transformasi kawasan-kawasan yang terkena intervensi pembangunan jalan baru. Karena penelitian ini juga merupakan penelitian kualitatif yang bertujuan untuk memberi penjelasan (*explanatory*), maka cara yang diambil dalam penelitian ini melalui penalaran induktif, yaitu memperoleh kesimpulan-kesimpulan umum dari sejumlah kasus tunggal. Pendekatan penelitian yang dipakai dalam melaksanakan penelitian ini adalah dengan *grounded theory*, yaitu jenis penelitian kualitatif yang mempunyai sasaran secara induktif menghasilkan sebuah teori dari hasil data-data yang didapat. Pada model penelitian ini peneliti membangun *substantive theory* yang berbeda dari *grand* atau *formal theory*.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Tatanan massa dan bentuk yang kontekstual dengan bentuk kapling

Adaptasi bangunan yang kontekstual terhadap tapak/kapling, adalah adaptasi yang mempertimbangkan bentuk tapak yang ada, sehingga bentuk massa bangunan sesuai dengan bentuk tapak, dan orientasi muka bangunan sejajar dengan jalan utama.

Jalan Soekarno-Hatta memotong *cadaster* yang ada secara lengkung dan miring, akibatnya terbentuk kapling-kapling yang miring di sepanjang jalan tersebut. Bentuk tapak yang miring tersebut menjadikannya konteks bagi terbentuknya bangunan kemudian. Dengan konteks bentuk tapak seperti terlihat gambar dibawah, penataan massa bangunan mengalami adaptasi.

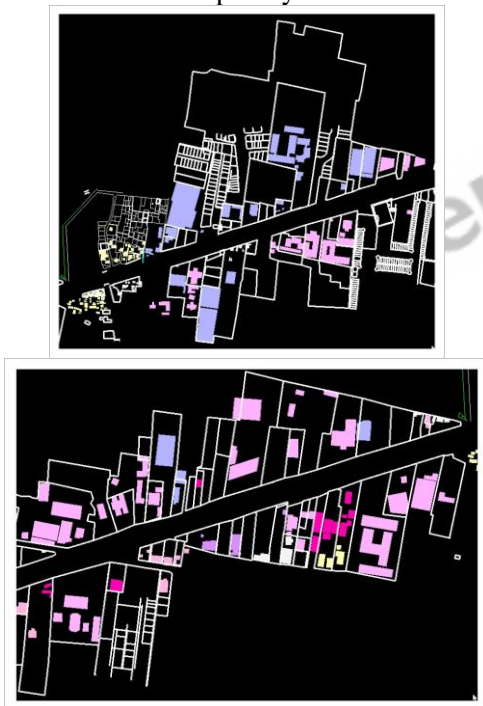


Gambar 1 Bentuk kapling yang terpotong jalan

Bentuk tapak yang iregular dan tidak sejajar dengan jalan, akan menyulitkan bangunan untuk berorientasi kepada jalan, sehingga fasade bangunan tidak dapat ditampilkan dengan baik.

Adaptasi bangunan pada konteks bentuk tapak di jalan Soekarno-Hatta, terdapat beberapa tipologi, 1) kapling dengan fungsi bangunan industri (multi massa, atau massa tunggal) 2) kapling dengan fungsi bangunan kantor (multi massa atau tunggal) 3) kapling dengan fungsi bangunan komersial (multi massa atau tunggal) 4) kapling dengan fungsi bangunan pemerintah dan pelayanan umum 5) kapling dengan fungsi bangunan rumah tinggal (multi massa atau tunggal)

Bentuk dasar dalam arsitektur adalah segiempat, segitiga, bulat, dan kombinasi dari ketiganya, segiempat adalah bentuk yang paling baik menghasilkan ruang yang efisien, sehingga dalam merancang bangunan bentuk dasar yang dipilih untuk bentuk tapak dan bentuk bangunan adalah segiempat, bentuk segitiga dan bulat merupakan elemen-elemen *additive* dan *subtractive* untuk memperkaya bentuk.



Gambar 2 Bentuk massa bangunan di koridor Soekarno-Hatta (Kiracondong-Metro)

Pada gambar diatas terlihat bagaimana adaptasi bangunan pada kapling-kapling yang terpotong miring. Pada umumnya tata massa bangunan tetap mengikuti bentuk tapak, dan muka bangunan tidak sejajar jalan Soekarno-Hatta. Hanya sebagian kecil saja adaptasi bentuk massa bangunan didisain

dengan muka bangunan sejajar jalan Soekarno-Hatta

Bentuk bangunan yang sesuai untuk fungsi pabrik, kantor, bengkel, pendidikan, dan pasar, adalah bentuk yang efisien dan fungsional, sehingga seringkali dipilih bentuk segi empat dan atau bujur sangkar. Pada umumnya arsitek jarang memilih bentuk segitiga untuk fungsi-fungsi tersebut, hal ini disebabkan karena bentuk segitiga kurang meruang dan kurang bisa di tata dengan baik.

1. Pabrik Obat Propan Raya

2. Jasa Raharja

Bentuk bangunan pada kedua kapling ini mengikuti kemiringan sisi kapling yang terpotong jalan Soekarno-Hatta, akibatnya terbentuk massa bangunan yang berbentuk jajaran genjang.

Konsultan Arsitek Bangunan Jasa Raharja: PT Atelier Enam Profesio, dibangun pada tahun 1996. Bentuk bangunan jajaran genjang membentuk denah jajaran genjang yang menggabungkan bentuk segiempat dan segitiga.



Gambar 3 Lokasi kasus 1(no: b) dan 2(no: c) di koridor Soekarno-Hatta



Gambar 4 Kasus 1 dan 2 Bentuk massa bangunan yang kontekstual dengan bentuk kapling

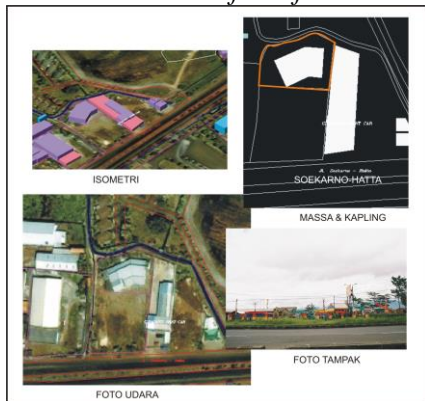
Disini bentuk tapak sebagai konteks diikuti secara kuat tanpa mempertimbangkan fungsi ruang sebagai satu hirarki yang utama, sehingga menghasilkan disain dalam konteks tapak yang sesuai. Bentuk jajaran genjang pada bagian muka, dimanfaatkan untuk fungsi utilitas, sementara ruang-ruang kantor lainnya tetap berbentuk persegi empat.

Kantilever yang dirancang pada bagian muka bangunan menampilkan kemiringan denah, sehingga tampak menarik. Konsep arsitek bangunan Jasa Raharja ini mengutamakan jalan Soekarno-Hatta sebagai jalan utama, dan kapling yang berbentuk segiempat terpotong miring pada bagian mukanya.

3. Cipaganti Rental Car

4. Forklift Rental

Fungsi bangunan dibawah ini adalah *rental* mobil dan *rental forklift* dengan satu kepemilikan yaitu Cipaganti. Kedua bentuk tapak yang berbeda membentuk massa bangunan yang berbeda yaitu persegi empat panjang, dan persegi empat ditekuk. Fungsi-fungsi bangunan ini membutuhkan lahan yang luas untuk memarkir *forklift* dan mobil rental.



Gambar 5 Kasus 3(no: b) dan 4(no: b) Bentuk massa bangunan yang kontekstual dengan bentuk kapling

5. Satkorlak

Bangunan pemerintah Satkorlak, berada pada lokasi jalan Soekarno-Hatta yang menghadap kearah utara, bentuk tapak miring kearah jalan Soekarno-Hatta, dan sebelah selatan dibatasi oleh sungai yang berliku-liku. Orientasi bangunan ke arah jalan Soekarno-Hatta, dan mengikuti bentuk tapak yang miring.

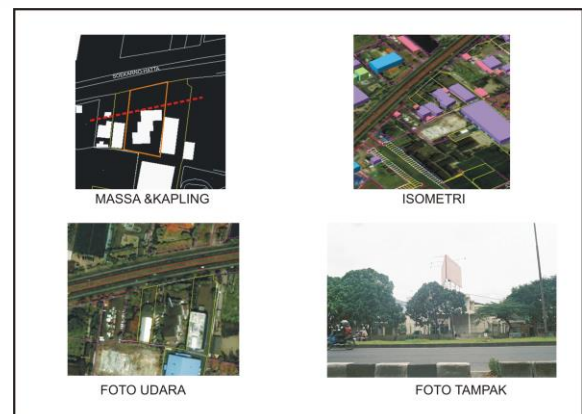
Agar Garis Sempadan Bangunan bisa dipenuhi dengan baik, maka massa bangunan ini mundur kebelakang, dengan membentuk L pendek.

Kekurangan dari disain bangunan Satkorlak ini adalah pada jarak antar bangunan samping, yang kurang dari ketentuan yang seharusnya. Jarak yang terlalu dekat ini, seringkali menimbulkan masalah apabila bangunan disebelahnya sudah dibangun.



Gambar 6 Kasus 5(no: c) Bentuk massa bangunan yang kontekstual dengan bentuk kapling

6. Kantor Swasta



Gambar 7 Kasus 6(no: a) Bentuk massa bangunan yang kontekstual dengan bentuk kapling

Fungsi bangunan kantor, dengan bentuk kapling persegi empat, terpotong miring disisi jalan Soekarno-Hatta. Muka bangunan menghadap ke utara, disain bangunan dan tata massa bangunan ini berupaya untuk sesuai konteks bentuk tapak, yaitu persegi panjang yang terpotong miring pada satu sisi pendeknya. Sehingga dibentuk 3 massa bangunan yang menempel bertrap, dengan bentang yang pendek untuk memperoleh penghawaan dan pencahayaan alami.

Disain bentuk seperti ini, merupakan disain bentuk lain yang lebih kreatif dari pada persegi panjang, yang monoton dan membosankan, dan kelebihanannya terjadi ruang-ruang sisa yang lebih hidup dan fungsional untuk vegetasi dan parkir.

7. Rumah Sakit Al Islam

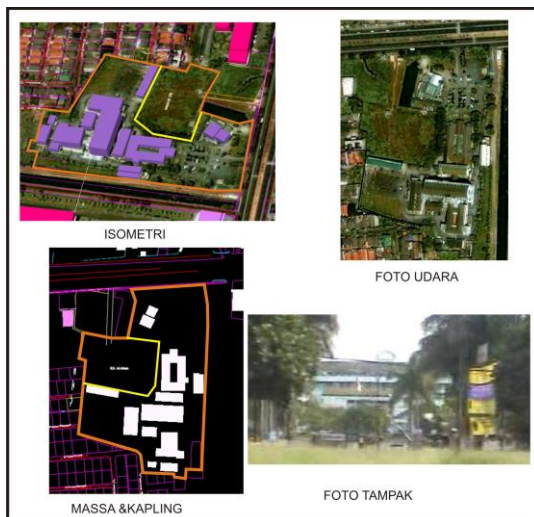
Bentuk kapling pada bangunan dengan fungsi Rumah Sakit ini adalah segi empat iregular, dan mengantung kearah panjangnya. Arsitek dari RS Al Islam ini adalah Prof. Dr. Sandi A. Siregar.

Dengan lebar kapling yang cukup lebar di bagian depan, kemudian menyempit, dan melebar lagi di bagian belakangnya, penataan massa bangunan mengalami kesulitan.

Penataan bangunan rawat jalan, ditempatkan pada bagian sempit kapling, sehingga massa bangunan berbentuk segi empat panjang kearah belakang.

Bagian rawat inap lebih mudah untuk ditata, oleh karena ditempatkan di bagian belakang kapling yang cukup lebar. Bangunan mesjid berada pada area muka bersama dengan parkir kendaraan mobil.

Bentuk dan tatanan massa bangunan cukup kontekstual terhadap bentuk kapling, dan muka bangunan sejajar dengan jalan.



Gambar 8 Kasus 7 Bentuk massa bangunan yang kontekstual dengan bentuk kapling

8. PO Parahyangan Bus

9. Kantor PKS



Gambar 9 Kasus 8(no: a) dan 9(no: d) Bentuk massa bangunan yang kontekstual dengan bentuk kapling

Pada segmen jalan ini banyak kapling-kapling yang terpotong miring, sehingga terdapat berbagai tipe bangunan yang mengadaptasi pada konteks bentuk tapak secara berbeda-beda. Secara keseluruhan dapat dilihat bahwa bentuk kapling berorientasi utara selatan, dengan bentuk persegi panjang, dengan sisi lebar pada jalan Soekarno-Hatta.

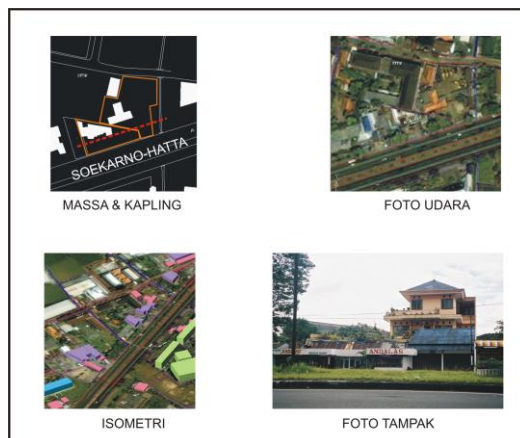
Penyelesaian disain tata letak massa bangunan pada umumnya tetap mengikuti bentuk tapak yang ada, dan jalan Soekarno-Hatta tidak dijadikan sebagai orientasi utama., dalam artian garis sisi jalan tersebut tidak dijadikan acuan utama dalam menentukan bentuk massa bangunan.

Terdapat beberapa bangunan yang mengambil sikap yang lain dari konteks lingkungan sekitarnya, yaitu perusahaan bus PO Parahyangan. Kedua bangunan kantor ini berhadap-hadapan pada jalan Soekarno-Hatta, fungsi bangunan A sebagai kantor satu perusahaan bus PO Parahyangan, dan bangunan B berfungsi sebagai kantor partai PKS. Kedua bentuk kapling dapat dikatakan sama dan sebangun, hanya luasnya saja yang berbeda. Pada bangunan A massa

bangunannya didisain sangat mengikuti bentuk tapak yang miring dimuka, sejajar dengan jalan Soekarno-Hatta membentuk massa bangunan jajaran genjang, sedangkan bangunan B massa bangunannya didisain dengan memberikan tekukan trap pada bagian muka bangunan sehingga dapat dikatakan sejajar dengan jalan Soekarno-Hatta.

Dalam mengambil keputusan disain, banyak sintesa-sintesa yang harus dipertimbangkan sehingga menghasilkan disain yang optimal, diantaranya jalan sebagai orientasi bangunan, bentuk tapak yang miring, dan banyak lainnya. Ada yang menjadi prioritas utama dan ada yang menjadi prioritas ke sekian, sehingga hal itu juga yang menjadi faktor utama atau tidak. Dalam kasus diatas ini, arsitektur lebih memprioritaskan fungsi sebagai faktor utama dalam mengambil keputusan akhir, bentuk tapak dan jalan sebagai orientasi bangunan dapat menjadi faktor berikutnya, sehingga bentuk akhir dapat sesuai dengan fungsinya.

10. Restoran Andalas



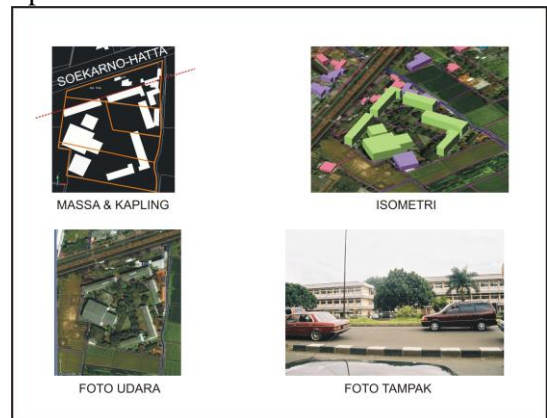
Gambar 10 Kasus 10 (no: b) Bentuk massa bangunan yang kontekstual dengan bentuk kapling

Penyelesaian disain bentuk massa bangunan yang tidak sesuai dengan konteks bentuk kapling diatas, seringkali terjadi pada bangunan yang dibangun bertahap sedikit demi sedikit, yang kemudian pada akhirnya menjadi tidak menyatu.

11. Kampus Uninus

Membangun sebuah perguruan tinggi swasta biasanya dilakukan secara bertahap, pengembangan-pengembangan terus dilakukan sejalan dengan bertambahnya jumlah mahasiswa. Demikian halnya dengan Uninus yang menggabungkan 5 buah kapling untuk

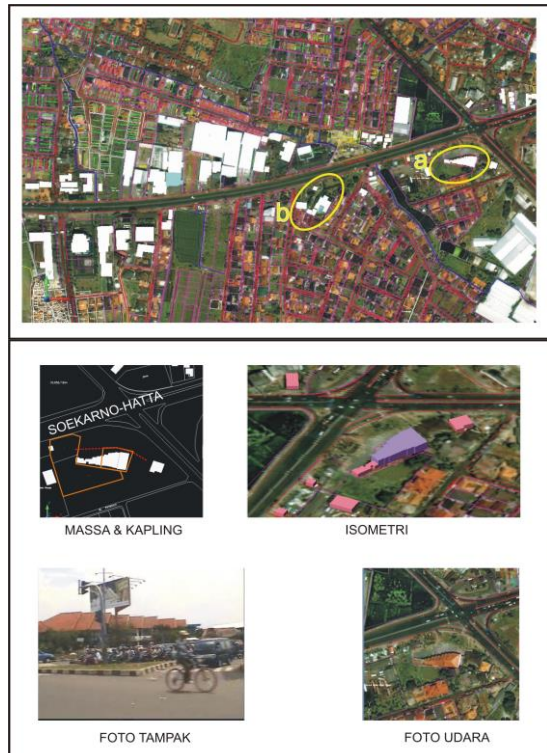
mendapatkan luas yang layak untuk sebuah kampus universitas.



Gambar 11 Kasus 11(no: e) Bentuk massa bangunan yang kontekstual dengan bentuk kapling

Lahan kosong di kawasan jalan Soekarno-Hatta masih tersedia secara leluasa, karena transformasi dari masyarakat agraris menjadi masyarakat industri, sehingga banyak sawah –sawah yang berubah fungsi. Komposisi dan tata letak bangunan Uninus ini cukup menciptakan ruang luar yang luas, serta mengikuti sisi sejajar Soekarno-Hatta dan sisi tapak yang miring. Penataan massa kampus ini cukup baik.

12. Ruko



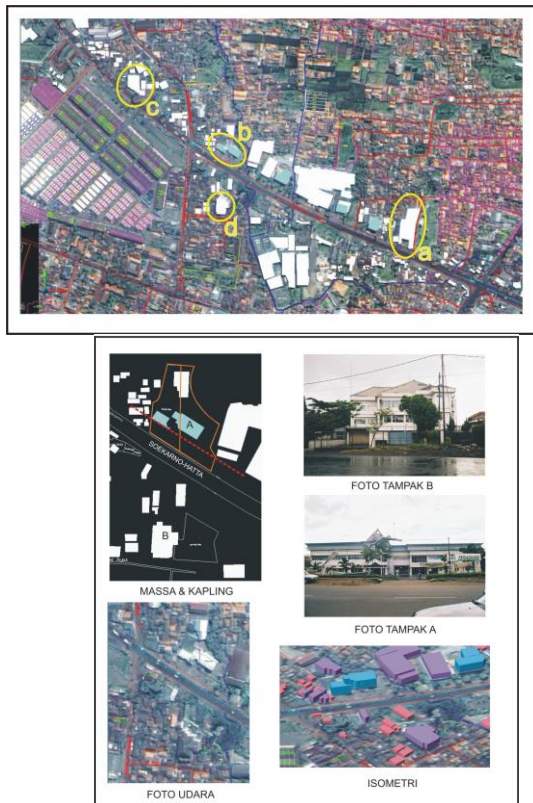
Gambar 12 Kasus 12(no: a) Bentuk massa bangunan yang kontekstual dengan bentuk kapling

Penyelesaian bentuk disain yang unik pada bangunan yang terletak pada simpul jalan Soekarno-Hatta dan Buahbatu ini berfungsi sebagai ruko. Dengan *setback* yang dalam dan tata letak massa yang miring, bentuk bangunan ruko ini makin mengecil pada lebar bangunan dan atapnya.

Terdapat 8 buah ukuran atap yang disebabkan lebar bangunan yang berbeda-beda, membentuk *façade* bangunan yang bertrap dan membentuk *skyline* menurun. Penyelesaian disain seperti ini benar-benar memperhatikan konteks bentuk tapak yang miring, dan konteks lingkungan yang berada pada simpul jalan, dan sebagai bangunan sudut pada jalan arteri primer. Tapak yang berbentuk segitiga, diselesaikan dengan massa bangunan yang berbentuk segitiga tidak murni, yang merupakan gabungan dari segiempat-segiempat yang bertrap.

13. Bangunan Graha Sucofindo/Kantor Pegadaian

14. Bangunan Rumah Tinggal dan Kantor



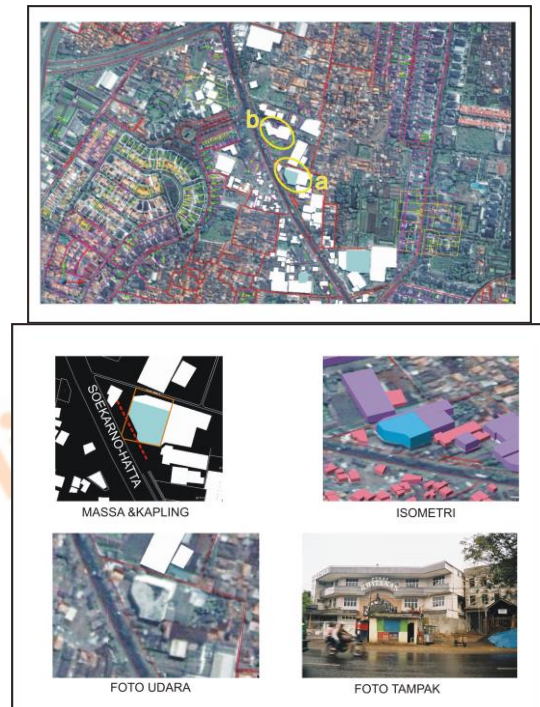
Gambar 13 Kasus 13(no: b) dan 14(no: d)
Bentukan massa bangunan yang kontekstual dengan bentuk kapling

Kedua bangunan diatas ini berada berhadapan pada segmen jalan Soekarno-Hatta yang miring. Bentuk tapak yang merupakan hasil penggabungan dua buah kapling yang berbentuk iregular pada

bangunan A terdiri dari dua massa bangunan, yaitu bangunan utama bangunan pegadaian dan penunjangnya. Ruang sisa yang ada berbentuk iregular, dan merupakan ruang sisa yang masih fungsional dan menyatukan berfungsinya kedua massa bangunan.

Pada bangunan B penyelesaian disain bangunan mengikuti konteks tapak yang miring terpotong jalan Soekarno-Hatta. Penyelesaian miring dengan cara membuat trap seperti ini adalah penyelesaian disain untuk menghindari bentuk segitiga.

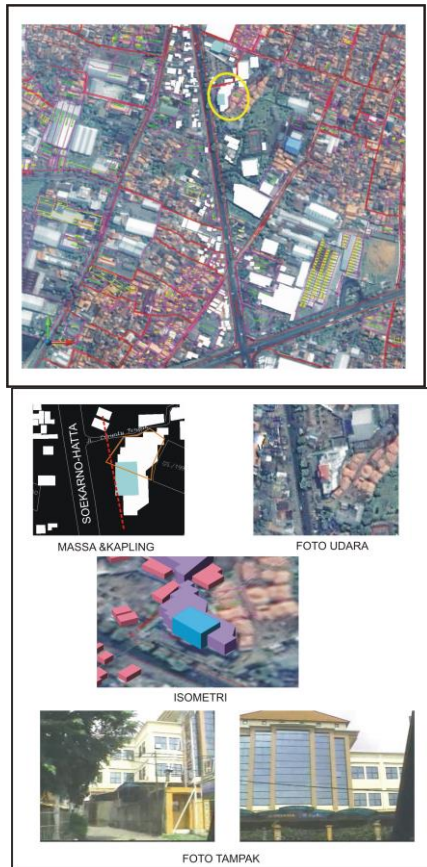
15. Pusat Khitanan



Gambar 14 Kasus 15(no: a) Bentukan massa bangunan yang kontekstual dengan bentuk kapling

Bangunan yang berfungsi sebagai pusat khitanan, dan mempunyai bentuk kapling bujur sangkar ini membentuk bangunan yang metaphor sesuai dengan fungsinya. Bentuk kapling yang miring akibat terpotong Garis Sempadan Bangunan diselesaikan dengan disain bujursangkar terpotong, dengan *innercourt* pada bagian tengahnya. Tekukan-tekukan di bagian *façade* merupakan sikap terhadap jalan Soekarno-Hatta, dan sebagai tanda bahwa bangunan tersebut tidak berbentuk segiempat murni, tetapi segiempat yang terpotong. Kaitan bentuk bangunan dengan fungsi bangunan yaitu klinik khitanan yang sifatnya untuk kesehatan tidak tercapai, karena pada umumnya bentuk bangunan klinis adalah linier.

16. Bangunan Kantor Konsulatan Arsitek dan Kontraktor



Gambar 15 Kasus 16 Bentukan massa bangunan yang kontekstual dengan bentuk kapling

Bangunan yang berfungsi sebagai kantor PT Husin Latif, konsultan Arsitek dan kontraktor ini terletak pada segmen akhir jalan Soekarno-Hatta, yaitu dekat simpang jalan Soedirman. Arsitek gedung konsultan ini adalah Ir. Husin Latief.

Perancangan bangunan sangat kontekstual dengan bentuk kapling, kapling yang berbentuk iregular, yaitu di bagian muka sejajar dengan jalan Soekarno-Hatta, dan menekuk dibagian belakang, diadaptasi dengan bentuk sejajar di bagian muka, dan berbentuk trap di bagian belakang. Ketinggian bangunan 4 lantai pada bagian tengah, dan 3 lantai dan 2 lantai pada bagian sayap.

Konsep gaya mengikuti gaya gedung sate, dengan bagian tengah sebagai puncak bangunan (paling tinggi). Misi dari arsitek pada saat itu, bahwa bangunan ini diharapkan menjadi generator peningkatan kualitas kawasan, yang pada saat itu masih kumuh. Garis Sempadan Bangunan sudah ditentukan oleh DTK yaitu 15 meter, juga jarak belakang, dan samping bangunan yaitu 2 meter. Ketinggian bangunan yang ditentukan oleh DTK, adalah diatas 4 lantai. Fungsi bangunan yang direncanakan, adalah rental office, untuk showroom mobil, dan kantor.

17. Pabrik dan Kantor

Segmen jalan ini didominasi oleh fungsi industri non polusi. Pabrik-pabrik yang memiliki lahan yang besar tersebut banyak yang terpotong miring oleh intervensi pembangunan jalan Soekarno-Hatta. Diantaranya seperti kasus dibawah ini, bentuk dua massa bangunan yang tidak persegi empat digabungkan menjadi satu, sehingga menghasilkan bentuk pabrik yang aneh.



Gambar 16 Kasus 17(no: c) Bentukan massa bangunan yang kontekstual dengan bentuk kapling

Bentuk kapling pada awalnya berbentuk iregular, dengan batas alam sungai dibagian belakang. Setelah terpotong bagian sisi mukanya, kapling menjadi semakin tidak geometris, dengan intervensi oleh jalan Soekarno-Hatta, adaptasi bangunan pabrik tersebut dilakukan secara pragmatis.

Bangunan kantor pabrik ditempelkan dibagian muka bangunan pabrik, yang berbentuk persegi panjang, mengikuti garis sempadan bangunan, seperti penyelesaian ini dilakukan sebagai bagian adaptasi pada saat terjadinya intervensi.

18. Bandung Bowling and Bilyard Center

Orientasi bangunan kearah jalan utama adalah salah satu kriteria disain, walaupun ada akses jalan lain. Tetapi jalan Soekarno-Hatta adalah jalan arteri primer yang mempunyai kekuatan yang besar untuk bangunan berorientasi. Pada kasus diatas ini terdapat 6 kapling yang mempunyai akses jalan tersendiri menuju jalan Soekarno Hatta,

tetapi orientasi muka bangunan tetap menghadap kearah Soekarno-Hatta.

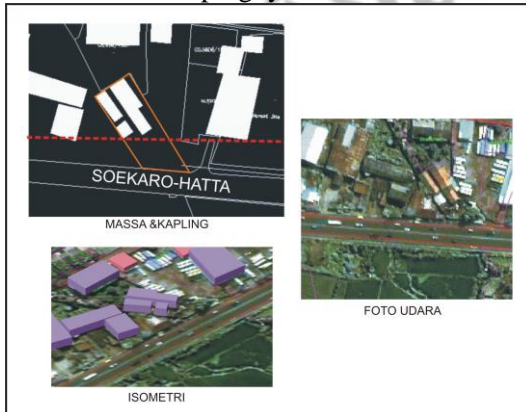
Dengan fungsi sebagai pabrik, sebetulnya orientasi bangunan tidak penting menghadap kearah mana. Lain halnya dengan bangunan komersial Bandung Bowling, Bilyar Center yang berada paling ujung, bangunan ini memerlukan akses langsung ke jalan Soekarno-Hatta.



Gambar 17 Kasus 18 Bentuk massa bangunan yang kontekstual dengan bentuk kapling

19. Pabrik

Pada kasus pabrik dibawah ini, bentuk kaplingnya miring, sedangkan lingkungan sekitarnya tidak miring. Pada segmen ini jalan Soekarno-Hatta tidak memotong miring, tetapi tiba-tiba kapling ini berbentuk miring sendiri. Kemungkinan terbentuknya kapling dipengaruhi oleh drainase disampingnya.



Gambar 18 Kasus 19 Bentuk massa bangunan yang kontekstual dengan bentuk kapling

B. Tataan massa dan bentuk yang tidak kontekstual (kontras) dengan bentuk kapling

Adaptasi bangunan yang tidak kontekstual terhadap tapak/kapling, adalah adaptasi yang tidak mempertimbangkan bentuk tapak yang ada, sehingga bentuk massa bangunan tidak sesuai

dengan bentuk tapak, dan orientasi muka bangunan tidak sejajar dengan jalan utama.

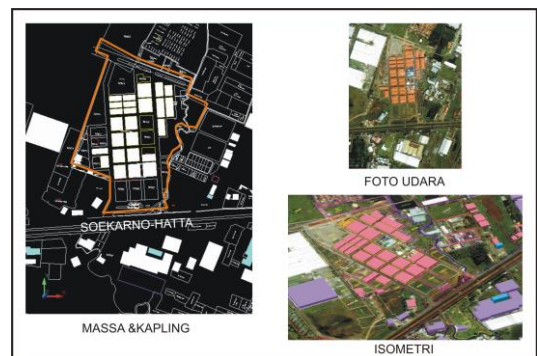
1. Pasar Gede Bage



Pasar Gedebage adalah pasar induk Kota Bandung yang melayani kota Bandung bagian timur. Pasar ini milik pemerintah dan dibangun sekitar tahun 1992, dengan dana dari APBD Pemkot Bandung. Arsitek: Ir. Soewito dan Ir. Sumargo

Bentuk tapak pasar Gedebage secara keseluruhan adalah persegi empat panjang, menghadap ke jalan Soekarno-Hatta. Penyelesaian disain tata massa bangunan pasar ini tidak mengikuti bentuk persegi empat tapak, tetapi lebih mengikuti sisi jalan Soekarno-Hatta. Sehingga terjadi ruang-ruang sisa berbentuk segitiga pada bagian kiri dan kanan nya.

Adaptasi bangunan (massa) seperti ini bertujuan untuk memperlakukan jalan Soekarno-Hatta sebagai orientasi yang penting, tetapi disisi lain ruang-ruang dalam tapak menjadi tidak efisien, dan menjadi ruang sisa.



Gambar 19 Kasus 20(no: a) Bentuk massa bangunan yang tidak kontekstual dengan bentuk kapling

Sementara konteks lingkungan (tata-massa) disekitarnya bersikap sebaliknya, mereka membuat penyelesaian disain tata letak massa bangunan, dengan tetap mengikuti bentuk tapak yang agak miring kearah jalan Soekarno-Hatta, sehingga sisa ruang yang terjadi, tidak membentuk segitiga tetapi segi empat. Ruang segitiga yang terjadi terbentuk dimuka bangunan, sebagai ruang *setback*

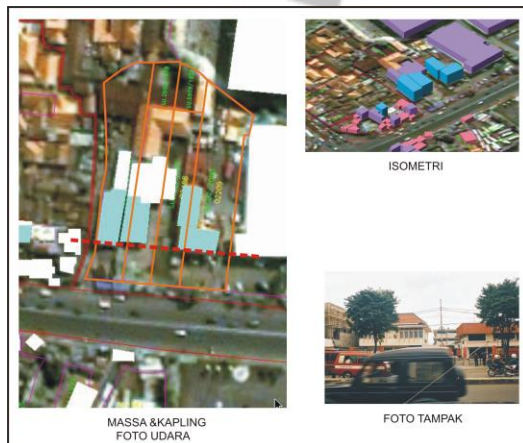
bangunan. Perancangan tapak dengan konteks bentuk tapak yang miring seperti ini, mengakibatkan sulitnya untuk mengadakan pengembangan, atau perluasan kearah belakang.

2. Kantor dan gudang Teh Botol Sosro

Dibawah ini terdapat kasus penggabungan kapling yang bentuknya tidak geometris. Fungsi bangunan-bangunan kantor yang ada dalam satu kepemilikan, sertifikat tanah yang tercatat di BPN adalah 2 kapling tahun 1978, 1 kapling tahun 1987, 1 kapling tahun 2000, dan 2 kapling tahun 2002.



Dengan bentuk kapling hasil dari penggabungan yang cukup besar dan dalam, massa bangunan tidak didisain dan tidak ditata dengan baik. Untuk memasuki bangunan kantor ini orang harus masuk melalui bagian tengah 2 bangunan yang sempit, terutama bagi pengunjung yang mengendarai mobil akan terasa tidak nyaman memasukinya.

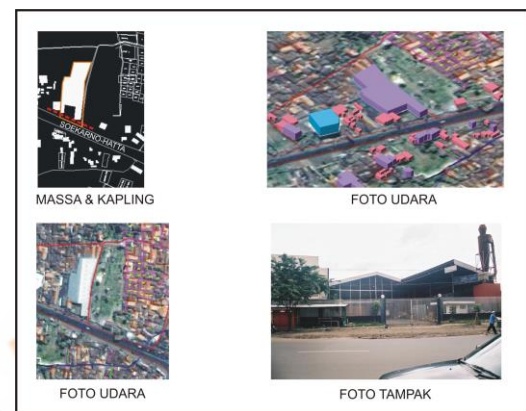


Gambar 20 Kasus 21(no: a) Bentukan massa bangunan yang tidak kontekstual dengan bentuk kapling

3. Gudang kayu

Bangunan yang dipaksakan bentuknya sesuai dengan konteks bentuk tapak, dan memenuhi

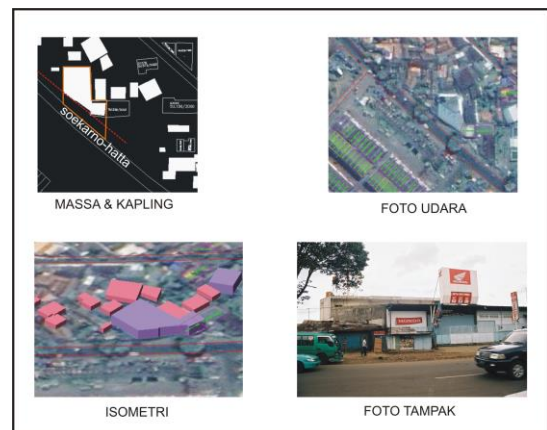
seluruh kapling dengan sisa ruang terbuka kira-kira 10 – 20%. GSB hanya sekitar 3 meter pada salah satu sisinya, dan 8 meter pada bagian tengahnya.



Gambar 21 Kasus 22(no: a) Bentukan massa bangunan yang tidak kontekstual dengan bentuk kapling

4. Bangunan gudang Honda

Kapling bangunan gudang Honda yang terpotong jalan Soekarno-Hatta ini, dibiarkan begitu saja tanpa ada adaptasi apapun. Yang dilakukan adalah menutup bagian muka bangunan agar tidak terbuka, tanpa pengolahan façade muka bangunan yang berarti.



Gambar 22 Kasus 23 Bentuk massa bangunan yang tidak kontekstual dengan bentuk kapling

4. KESIMPULAN

Adaptasi bangunan yang terbentuk pada kapling-kapling yang berbentuk iregular di jalan Arteri primer Soekarno-Hatta terdiri dari beberapa kategori:

Pada kawasan yang masih kosong, pada segmen Kiaracondong-Cibiru:

Pada jalan yang terpotong miring:

1. Kategori 1 adalah muka bangunan sejajar dengan jalan yang miring, dengan tatanan massa bangunan sejajar atau mengikuti sisi panjang kapling
2. Kategori 2 adalah muka bangunan sejajar dengan jalan yang miring, tetapi ber-trap, dan tatanan bangunan mengikuti sisi panjang kapling
3. Kategori 3 adalah muka bangunan tidak sejajar dengan jalan yang miring, dengan tatanan massa bangunan sejajar atau mengikuti sisi panjang kapling

Dari ke 3 kategori adaptasi bangunan diatas, pada koridor jalan arteri Soekarno-Hatta yang paling dominan adalah adaptasi bangunan kategori 3. Sedangkan adaptasi bangunan kategori 1 dan 2 hanya terdapat beberapa saja, yaitu kurang dari 10 kasus.

Pada jalan yang terpotong lurus:

Hanya terdapat 1 Kategori yaitu muka bangunan sejajar dengan jalan yang lurus, dengan tatanan massa bangunan sejajar atau mengikuti sisi panjang kapling.

Pada kawasan terbangun hunian kampung: orientasi muka bangunan pada umumnya dipindahkan menghadap ke jalan arteri, dan sisa kapling seluruhnya dibangun.

1. Kategori 1 adalah muka bangunan sejajar dengan jalan yang miring, dengan tatanan massa bangunan mengikuti bentuk sisa kapling (jajaran genjang segi empat iregular, segitiga, segi banyak)
2. Kategori 2 adalah muka bangunan sejajar dengan jalan yang miring, tetapi ber-trap, dengan tatanan massa bangunan mengikuti bentuk sisa kapling (jajaran genjang segi empat iregular, segitiga, segi banyak)

5. DAFTAR PUSTAKA

1. Bacon, Edmund N, 1975 *Design of Cities* London : Thames and Hudson Ltd.
2. Bishop, Kirk, no year. *Designing Urban Corridors*: Planning Advisory Service Report Number 418. American Planning Association.
3. Douglas, James 2002 *Building Adaptation* Oxford University Press Inc Butterworth-Heinemann
4. Echols, John M, Shadily, Hassan 1975 *Kamus Inggris Indonesia*
5. Hakim, Rustam, 2006 *Rancangan Visual Lanskap Jalan* Panduan Estetika Dinding Penghalang Kebisingan Jakarta : Sinar Grafika Offset
6. Hedman, Richard with Jaszewski, Andrew 1984 *Fundamentals of Urban Design* Washington DC : Planner Press American Planning Association
7. Hertzberger, Herman. 1988 *Lessons For Students In Architecture* Rotterdam : Uitgeverij 010 Publishers
8. Leupen, Bernard. Et. Al. 1997 *Design and Analysis* Van Nostrand Reinhold, NY.
9. Marshall, Stephen 2005 *Streets and Patterns* London, New York : Spon Press Taylor and Francis Group
10. Moughtin, James Clifford. 1992 *Urban Design : Street and Square* Oxford Architectural Press
11. Siregar, Sandi A. 1990 Bandung- *The Architecture of a City in Development* Disertasi S3 Katholieke Universiteit Leuven

6. RIWAYAT PENULIS

Dr. Ir. Dewi Parliana, MSP. Adalah dosen Kopertis Wilayah IV yang dipekerjakan pada Jurusan Teknik Arsitektur Itenas Bandung sejak tahun 1990, S1 Teknik Arsitektur Unpar, S2 PWK ITB, S3 Arsitektur Unpar, No. hp 0818432196