

BAB VII KESIMPULAN PENELITIAN

7.1. Kesimpulan Analisis Pasca Huni Ruang Jalan

Dari hasil membaca lingkungan fisik dengan menggunakan pola tipe sistem ruang jalan kawasan, maka dapat disimpulkan bentuk ruang jalan kota (*urban form*) mana saja yang mengalami perubahan atau tetap, diantaranya:

1. Akses (*Access*)
Secara prinsip yang digunakan tidak bertransformasi yaitu jalan utama akses primer (Jalan Ibrahim Adjie). Pola sistem pada akses jalan sekunder dan primer yang berubah, seperti sirkulasi dan maupun sistem lajur pemisahan. Adanya akses tambah yaitu pola tipe akses jembatan layang.
2. Batas (*Edge*)
Batas ruang jalan terhadap jalan pada masa pra dan pasca pembangunan jembatan cenderung tidak berubah. Namun adanya jalan-jalan kecil yang berada diantara jalan utama yang bertambah atau hilang setelah adanya perubahan fungsi bangunan.
3. Fungsi Zona (*Sub Division*)
Pada lingkungan ini sebagai bagian-bagian yang terbagi dalam zoning pun menunjukkan peruntukan ruang tidak berubah secara kawasan. Adanya fungsi massa baru yang bertambah yaitu akses ruang jalan jembatan layang.
4. Ruang Terbuka (*Open Space*)
Pembentukan elemen fisik baru jembatan layang membuat ruang jalan sebagai elemen fisik kawasan bertambah dan adanya tingkat ketertutupan ruang jalan antara massa batas bangunan satu dengan yang lainnya. Terjadinya perubahan yang signifikan pada ruang jalan yang terjadi pasca pembangunan Jembatan Kiaracandong, perubahan meliputi area lebar ruang jalan, pembagian ruang jalan dan polar ruang jalan yang terbentuk.
5. Bangunan (*Building*)
Ditinjau dari massa bangunan disekitar ruang jalan sebagai pembatas jalan tidak berubah setelah pasca pembangunan. Massa jembatan layang membentuk pola ruang baru di ruang jalan secara fisik.

Kesimpulannya adalah perubahan yang terjadi pada lingkungan cenderung hanya pada sistem saja baik itu pada bagian akses, batas, zonasi, ruang terbuka, maupun bangunan. Aspek fisik lainnya yang mengalami transformasi diantaranya terjadi pada perubahan tipe akses, dari tipe road berubah menjadi tipe street, yang menjawab kebutuhan akan perubahan sistem transportasi.

Berkebalikan dengan transformasi pada bangunan dan akses, hal-hal yang membuat berubahnya hal tersebut adalah kebutuhan untuk beradaptasi dikala perkembangan yang ada untuk menjaga keberlangsungan fungsi komersial di lingkungan Kiaracandong ini. Permanensi massa jembatan di Kiaracandong Kota Bandung ini yang secara makro dibutuhkan dalam tingkat kota, berdampak pada perubahan maupun transformasi yang ditanggung oleh lingkungan untuk menjaga keberlangsungannya.

7.2. Kesimpulan Analisis Keterlingkupan Ruang Jalan

Dari hasil analisa terhadap pola fisik ruang jalan yang terbentuk, keterkaitan dengan skala ketertutupan ruangnya dapat ditinjau dari analisis keterlingkupan ruang jalan. Berikut analisis pola ruang pasca pembangunan Jembatan Kiaracandong terhadap skala ketertutupannya ,

Segmen Ruang Jalan Pasca Pembangunan	Keterlingkupan Ruang Jalan	Nilai Keterlingkupan Terhadap Jembatan
1	TIPOLOGI 6 (Keterlingkupan Hilang) Nilai d/h > 4	Tidak Ada
2	TIPOLOGI 1 (Keterlingkupan Tertutup) Nilai d/h = Tidak Ada	Tipologi 3 (Keterlingkupan Sangat Kuat) Nilai d/h = 1 - 2
14		
3	TIPOLOGI 10 (Keterlingkupan Hilang dan Lemah) Nilai Keterlingkupan Hilang (d/h > 4) dan Nilai Keterlingkupan Lemah (d/h = 3 - 4)	Tipologi 2 (Keterlingkupan Tertutup dan Menekan) Nilai d/h < 1
5		
10		
11		
4	TIPOLOGI 12 (Keterlingkupan Tertutup dan Semu) Nilai Keterlingkupan Tertutup (d/h maksimal = 3,125) dan Nilai Keterlingkupan Semu (d/h = <i>second enclosure</i>)	
6	TIPOLOGI 9 (Keterlingkupan Semu dan Lemah) Nilai Keterlingkupan Semu (d/h = <i>second enclosure</i>) dan Nilai Keterlingkupan Lemah (d/h = 3 - 4)	
7	TIPOLOGI 8 (Keterlingkupan Semu dan Hilang) Nilai Keterlingkupan Semu (d/h = <i>second enclosure</i>) dan Nilai Keterlingkupan Hilang (d/h > 4)	
8	TIPOLOGI 7 (Keterlingkupan Semu) Nilai d/h di nilai dari <i>Second Enclosure</i>	
9	TIPOLOGI 6 (Keterlingkupan Hilang) Nilai d/h > 4	
12	TIPOLOGI 4 (Keterlingkupan Kuat) Nilai d/h = 2 - 3	
13	TIPOLOGI 5 (Keterlingkupan Lemah) Nilai d/h = 3 - 4	

Dari tipologi ini menunjukkan bahwa keseluruhan ruang jalan diukur untuk menentukan keterlingkupan ruang jalan terhadap massa Jembatan Kiaracandong memiliki kesan yang tertutup dan menekan. Terutama pada bagian kedua pangkal jembatan layang

yang memiliki massa yang massif dan sangat tertutup. Untuk segmen tengah jembatan keterlingkupan ruang dominan tertutup dengan massa jembatan setinggi 9,5 meter di antara kedua bangunan disisi ruang jalan.

Dari analisis ini dapat diketahui bahwa kondisi keterlingkupan ruang jalan pada Kolong Jembatan Layang Kiaracandong terdiri dari beberapa tipe *enclosure* yang memiliki derajat ketertutupan berbeda. Untuk penilaian *main enclosure* pada massa bangunan terhadap massa bangunan lain tingkat ketertutupan ideal (*well enclosed*) dengan skala ruang jalan yang ada. Namun, terhadap massa jembatan layang memiliki efek tertutup dan menekan (*claustrophobic*).



DAFTAR PUSTAKA

Buku

- A GLC Study. 1978. "An Introduction to Housing Layout". The Architectural Press, London.
- Ching, F.D.K. 2008. *Arsitektur: Bentuk, Ruang dan Tatanan Edisi Ketiga*. Jakarta: Erlangga.
- Jacob, Allan B. 1995. "Great Street". MIT Press, Cambridge, Massachusetts.
- Kostof, Spiro, Greg Castillo, dan Richard Tobias. 1999. *The City Assembled: The Elements of Urban Form Through History*. 1st North. Boston: Bulfinch Press.
- Krier, Rob. 1979. "Urban Space". Academic Edition, London.
- Marshall, Stephen. 2005. "Street & Patterns". Taylor & Francis e-Library, New York.
- Spreiregen, Paul D. 1965. "Urban Design : The Architecture of Towns and Cities". VMcGraw-Hill, New York.

Jurnal dan Karya Ilmiah

- Anwar, Iwan Chairil. 2003. *Kajian Setback Bangunan terhadap Estetika Visual Pada Penggal Koridor Jalan Pandanaran Semarang*. Semarang: Universitas Diponegoro. Diakses dari: <http://eprints.undip.ac.id/11364/1/2003MTA3890.pdf>
- Basuki, Kelik Hendro. 2015. *Kajian Spatial Enclosure Pada Penataan Ruang Jalan*. Diakses dari: <https://anzdoc.com/kajian-spatialenclosure-pada-penataan-ruang-jalan-studi-kas.html>
- Danisworo, M. (1989). *Post Occupancy Evaluation, Pengertian dan Metodologi*. Jakarta: Universitas Trisakti.
- Khaerunnisa, Sonya. 2017. *Kajian Kualitas Jalan Sebagai Ruang Terbuka Publik Pada Koridor Heritage Jalan Rajawali Surabaya*. Surabaya : Universitas Teknologi Sepuluh Nopember.
- Prastiwi, Rika Dayu. 2019. *Kajian Faktor Pembentuk Tipologi Ruang Terbuka Linear dan Pengaruhnya Terhadap Aktivitas Warga*, Yogyakarta : Universitas Widya Mataram.
- Yayinlari, Dakam. 2017. "International City Planning and Urban Design", Istanbul .

Internet

- Haile, Chris. 2019. "A Myth of Urban Design : The 'Sense of Enclosure' Theory" diakses pada : 5 November 2020 . <http://www.chrishaile.com/a-myth-of-urban-design-the-sense-of-enclosure-theory/>
- Metro Regional Services. 1997. *Creating Livable Streets: Streets Design Guidelines for 2040*. Diakses 12 Februari 2015. Metro's web site: www.metro-region.org
- Moughtin, Cliff. 2003. *Urban Design: Street and Square*. Architectural Press. Di akses pada 10 November 2020
[https://issuu.com/mrkextreme/docs /design_street_and_square_by_j._c._](https://issuu.com/mrkextreme/docs/design_street_and_square_by_j._c._)

Peraturan

- Bappeda Kota Bandung, *Dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bandung 2011-2030*
- Direktorat Jendral Penataan Ruang, PU. 2008. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 05/PRT/M/2008 Tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Perkotaan*.

Direktorat Jendral Penataan Ruang, PU. 2014. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.

Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, Surat Edaran (SE) Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) nomor 02/SE/M/2018, tanggal 26 Februari 2018.

Pedoman Teknis Petunjuk Perencanaan Trotoar, Direktorat Jenderal Bina Marga Nomor 007/T/BNKT/1990.

