

BAB V

KESIMPULAN DAN PEMIKIRAN BERKELANJUTAN

5.1. Kesimpulan.

Dalam mengungkap pengaruh elemen arsitektur terhadap pengalaman *soundscape* di Jl. Braga Kota Bandung, dipengaruhi dan dinilai dari aspek studi kawasan serta penilaian pengalaman *soundscape* yang terjadi pada Jl. Braga.

5.1.1. Bagaimana pengalaman *soundscape* yang tercipta di Jl. Braga?

Pengalaman *soundscape* yang tercipta pada Jl. Braga ini kurang mendukung suasana Jl. Braga. Zona B sebagai area dengan intensitas aktivitas terpadat pada Jl. Braga ini dinilai belum memiliki *soundscape* yang mendukung untuk fungsi tersebut karena terganggu oleh sumber suara utama yaitu suara kendaraan bermotor. Kondisi yang kurang baik ini tercipta karena minimnya elemen yang berperan untuk mereduksi sumber suara dari arah sirkulasi kendaraan bermotor sebagai sumber suara yang dinilai mengganggu.

Soundscape yang terbentuk pada Jl. Braga secara dominan dipengaruhi oleh sumber suara yang berasal dari aktivitas di dalam Jl. Braga itu sendiri. Suara kendaraan bermotor yang melalui Jl. Braga sebagai suara yang dominan, dan dinilai sebagai sumber suara yang mengganggu suasana *soundscape* Jl. Braga. Selanjutnya suara percakapan manusia yang berasal dari aktivitas di dalam Jl. Braga juga merupakan suara yang dominan didengar, tetapi dinilai tidak mengganggu suasana *soundscape*. Sedangkan suara musik memiliki penilaian positif karena mendukung suasana *soundscape* Jl. Braga. Selain itu suara kereta api merupakan suara yang dinilai sangat mengganggu suasana Jl. Braga dengan kuat suara tertinggi.

Intensitas suara yang terjadi pada Jl. Braga dengan nilai 60 dB hingga 70 dB dipengaruhi oleh suara yang didominasi oleh suara kendaraan bermotor. Sedangkan intensitas suara dengan nilai 70 dB hingga 80 dB dipengaruhi oleh suara kendaraan bermotor, pluit juru parkir, klakson kendaraan, suara percakapan manusia, dan suara musik dari area pertokoan. Disimpulkan bahwa dari hasil pengukuran tersebut suara tersebut memiliki intensitas suara yang lebih tinggi dibandingkan dengan standar baku tingkat kebisingan (Keputusan Menteri Lingkungan Hidup, nomor: kep-48/MENLH/11/1996). Dinyatakan bahwa intensitas suara untuk area perdagangan dan jasa adalah 70 dB.

Walaupun demikian, kesadaran pengunjung Jl. Braga secara audial mulai pudar karena *unwanted sounds* yang ada pada Jl. Braga dinilai dominan dan mengganggu namun hal tersebut tidak mempengaruhi keseluruhan pengalaman pengunjung pada Jl. Braga namun pengunjung lebih merasa terganggu kenyamanannya dengan aspek termal dan visual.

5.1.2. Bagaimana Peran Elemen Arsitektural dan Proporsi terhadap Pembentukan *Soundscape* pada Jl. Braga Kota Bandung?

Elemen Arsitektural dan proporsi memiliki relasi yang kuat terhadap pembentukkan *soundscape* pada Jl. Braga. Elemen arsitektural dalam zona A, pada titik ukur A-1 hingga A-4 berhasil untuk menciptakan *soundscape* yang sesuai, elemen arsitektural vertikal berupa barisan vegetasi tersebut berperan sebagai *filter* dan mampu mereduksi suara yang datang dari sirkulasi kendaraan bermotor, selain itu proporsi perbandingan antara lebar jarak antar bangunan dan tinggi bangunan atau $D/H = 2/1$, menunjukkan sumber suara yang dihasilkan dari kendaraan bermotor sangat minim dipantulkan dan lebih banyak disebarkan pada bukaan diatas sirkulasi kendaraan itu sendiri. Sedangkan pada titik ukur A-5 hingga A-9 masih memerlukan penanganan kebisingan dengan menambahkan elemen arsitektural *vertical plane* yang berperan sebagai *filter* atau bahkan *barrier* untuk mengurangi suara yang datang dari arah kendaraan bermotor dengan material akustik. Selain itu, proporsi ruang pada titik ukur A-5 hingga A-9 memiliki proporsi perbandingan jarak antar bangunan dan tinggi bangunan atau $D/H = 1/1$, terlihat bahwa sumber suara yang muncul lebih banyak dipantulkan sebelum disebarkan pada bukaan ruang yang ada sehingga pengalaman *soundscape* yang terjadi dinilai kurang nyaman.

Sedangkan elemen arsitektural pada zona B pada sebagian titik dinilai masih memiliki pengalaman *soundscape* yang kurang nyaman, seperti pada titik ukur B-8 yang perlu lebih banyak elemen arsitektural baik *vertical plane* maupun *horizontal plane* yang berperan sebagai *filter* dan *barrier* dengan elemen arsitektural *vertical plane* yang ada berupa susunan pohon tabebuaya, selain itu proporsi perbandingan jarak antar bangunan dengan ketinggian bangunan atau $D/H = 1/2$, sehingga sumber suara kendaraan bermotor sebagian besar akan dipantulkan terlebih dulu sebelum disebarkan pada bukaan yang ada. Berbeda dengan titik ukur B-4 yang memiliki susunan vegetasi sebagai *filter* dan elemen arsitektural *horizontal plane* yang berperan sebagai *connector*. Namun, dengan proporsi $D/H = 2/1$, maka sumber suara kendaraan bermotor sebagian besar disebarkan pada jarak bukaan yang ada sedangkan sebagian kecil lainnya akan dipantulkan.

Sedangkan pada zona C, sebagian besar titik ukur dinilai sudah memiliki pengalaman *soundscape* yang baik, walaupun ada beberapa titik ukur yang masih dinilai kurang baik seperti titik ukur C-1 yang memiliki sedikit elemen arsitektural baik *vertical plane* maupun *horizontal plane* yang berperan sebagai *filter* dan *barrier* sehingga sumber suara yang datang dari sirkulasi kendaraan bermotor sedikit direduksi, selain itu dengan proporsi bangunan $D/H = 1/1$, terlihat bahwa sumber suara secara dominan akan dipantulkan terlebih dulu sebelum akhirnya disebarkan pada bukaan yang ada. Berbeda dengan titik ukur C-5 yang memiliki elemen arsitektural *vertical plane* yang berperan sebagai *filter* dengan proporsi ruang $D/H = 1/3$, walaupun nilainya < 1 namun karena jaraknya yang besar dari sumber suara sehingga sebagian besar suara akan disebarkan pada bukaan yang ada dan sebagian kecil lainnya akan disebarkan. Sama halnya pada titik ukur C-7 yang memiliki sedikit elemen arsitektural baik *vertical plane* maupun *horizontal plane* yang berperan sebagai *filter* dan *barrier* sehingga sumber suara yang datang dari sirkulasi kendaraan bermotor sedikit direduksi, selain itu dengan proporsi bangunan $D/H = 2/1$, terlihat bahwa sumber suara secara dominan akan disebarkan pada bukaan yang ada dan sebagian kecil lainnya akan dipantulkan.

Maka dari itu peran elemen arsitektural baik *vertical plane* maupun *horizontal plane* yang berperan sebagai *filter* dan *barrier* perlu ditambahkan untuk mereduksi masuknya *unwanted sound*, solusi lain dapat dilakukan dengan mengganti material *horizontal plane* dengan material bersifat akustik yang mampu menyerap dan menyaring *unwanted sound* dari sirkulasi kendaraan bermotor. Selain itu, peran proporsi D/H dengan nilai < 1 hingga 1 dinilai mengganggu suasana *soundscape* karena sebagian besar suara yang datang akan dipantulkan. Berbeda dengan nilai proporsi D/H dengan nilai 1 hingga > 1 maka sumber suara yang datang sebagian besar akan disebarkan dan sebagian kecil lainnya akan dipantulkan sehingga dinilai mendukung suasana *soundscape* Jl. Braga.

Soundscape pada Jl. Braga dinilai mendukung dengan adanya elemen arsitektural yang berperan sebagai *filter* dan *switch*, didukung dengan nilai proporsi $D/H > 1$.

5.1.3. Bagaimana Relasi Elemen Arsitektural dan Proporsi Terhadap Nilai Keestetikaan dalam Lingkup Ruang Kota pada Jl. Braga?

Nilai estetika dalam lingkup ruang kota sangat dipengaruhi adanya elemen arsitektural dan proporsi. Pada Jl. Braga karakter *soundmark* pada kawasan mulai pudar yang menjadikan Jl. Braga seolah terpisah dari karakter ruang kota lainnya khususnya sebagai ruang publik kota yang bersifat cagar budaya. Memudarnya karakter audial itu

karena minimnya elemen arsitektural *vertical plane softscape* yang berperan sebagai *filter* untuk mereduksi suara kendaraan bermotor yang dinilai sebagai *unwanted sound*, dengan minimnya susunan vegetasi maka *natural sounds* yang ada akan didominasi oleh *mechanical sounds* sehingga akan mempengaruhi nilai estetika Jl. Braga secara audial. Hal lain yang mempengaruhi mudarnya karakter *soundmark* pada Jl. Braga adalah semakin meningkatnya pertumbuhan bangunan yang akan menambah perbandingan proporsi ruang sehingga sumber suara yang mengganggu akan semakin sulit disebarkan dan akan lebih banyak dipantulkan. Nilai estetika dalam lingkup ruang kota tidak hanya berbicara mengenai kesesuaian, kenyamanan, dan keindahan. Namun terlebih adalah kesadaran pengunjung mengenai *unwanted sounds* dan *wanted sounds* yang membentuk persepsi *soundscape* pada Jl. Braga, hal ini juga sudah mulai memudar seiring dengan kesadaran pengunjung Jl. Braga yang lebih mementingkan aspek visual dan termal sebagai tolak ukur kenyamanan.

5.2. **Pemikiran Berkelanjutan.**

Ruang kota seperti Jl. Braga yang berada di pusat kota dan merupakan salah satu jalan ikonik Kota Bandung mampu menghadirkan pengalaman ruang yang berbeda dari ruang-ruang kota lainnya, sehingga memberikan karakternya dan ciri estetikanya tersendiri tidak hanya pengalaman visual saja, tetapi juga pengalaman *soundscape* juga. Maka, perlu ada perhatian khusus terhadap perancangan elemen arsitektural dalam perancangannya dalam ruang kota, peran elemen arsitektural dapat dioptimalkan dengan memperhatikan sifat akustik materialnya, proporsi antara jarak antar bangunan dan tinggi bangunan, untuk meningkatkan kualitas *soundscape* yang tercipta pada Jl. Braga pada seluruh zonanya. Dengan demikian, kualitas pengalaman ruang terbuka publik yang baik dapat dirasakan secara utuh pada semua bagian Jl. Braga.

Penelitian yang dilakukan saat pandemi (Covid-19) ini tentu memiliki keterbatasan dalam hal pengambilan data dan waktu, penelitian ini terbuka untuk dilakukan penelitian lanjutan mengenai *memory soundscape* kawasan jika dibandingkan dengan pengalaman *soundscape* Jl. Braga saat ini dengan menggali bukti-bukti sejarah yang ada. Selain itu dalam aspek perancangan kota juga dapat menjadi referensi perancangan sehingga dalam proses perancangan aspek audial menjadi salah satu faktor penting untuk menciptakan kenyamanan yang diwujudkan dengan penggunaan *street furniture*, *bollard*, dan vegetasi agar mampu mereduksi *unwanted sounds* yang ada sehingga tercipta pengalaman *soundscape* yang ideal pada Jl. Braga sebagai bagian dari ruang publik kota.

DAFTAR PUSTAKA

Kutipan dari Jurnal dan Buku.

Ashihara, Y.(1981). *Exterior Design in Architecture*. New York: Van Nostrand Reinhold Company Ltd.

Carr, S. (1992). *Public Space*. London : Cambridge University.

Hadihawati, A. J. *Revitalisasi Kawasan Bersejarah (Studi Kasus di Kawasan Perdagangan Lama di Braga Bandung)*. Jakarta : Universitas Indonesia.

Norbeg-Schulz, C. (1962). *Intentions in Architecture, The Building Task*. England: The M.I.T. Press.

Pallasma, J. (2005). *The Eyes Of The Skin: Archirctecture and The Senses*. Great Britain: Wiley-Academy.

Schafer, R. (1977). *The Soundscape: Our Sonic Environmnet and The Tuning Of The World*. New York: A.knopf.

Steele, F.(1981). *The Sense Of Place*. Massachusetts: CBI Publishing Company, Inc.

Sutanto, H. (2015). *Prinisp-prinsip Akustik dalam Arsitektur*. Yogyakarta: PT. Kanisius.

Salura, P. (2015). *Arsitektur yang Membodohkan*. Jakarta: Gakushudo Publisher.

Tuan, Y. F. (1977). *Space and Place: The Perspective of Experience*. Minneapolis : University of Minnesota Press.

Kutipan dari Internet.

Detik. 2008. *Jadi Contoh Kawasan K3, Pedestrian Braga Segera Diresmikan*. Diakses 26 Oktober 2021, dari <https://news.detik.com/berita-jawa-barat/d-1054933/jadi-contoh-kawasan-k3-pedestrian-braga-segera-diresmikan>.

Hutagalung, Ridwan. 2010. *Revitalisasi Kawasan Wisata Kota Tua Bandung: Menghidupkan Kembali Raga Jalan Braga*. Diakses 26 Oktober 2021, dari

<https://komunitasaleut.com/2010/03/13/revitalisasi-kawasan-wisata-kota-tua-bandung-menghidupkan-kembali-raga-jalan-braga/>.

Kautsar, N. D. 2020. *Mengintip Sejarah Jalan Braga Bandung, Kiblat Wisata Kaum Muda Sejak Zaman Kolonial*. Diakses 26 Oktober 2021, dari <https://www.merdeka.com/jabar/mengintip-sejarah-jalan-braga-bandung-kiblat-wisata-kaum-muda-sejak-zaman-kolonial.html>.

Rizky, Deni. 2021. *Jalan Braga Bandung, Jejak Sejarah Panjang Kota Kembang*. Diakses 26 Oktober 2021, dari <https://www.nativeindonesia.com/jalan-braga/>.

Rachmawati. 2021. *Sejarah Braga Jalan Legendaris di Kota Bandung, Dulu Akses Menuju Gudang Kopi*. Diakses 26 Oktober 2021, dari <https://regional.kompas.com/read/2021/03/14/070700278/sejarah-braga-jalan-legendaris-di-kota-bandung-dulu-akses-menuju-gudang?page=all>.



