

SKRIPSI 54

**INKONSISTENSI ANTARA INHABITASI RUANG JALAN
KENDARAAN DENGAN ARTIKULASI RUANG
PARAPATAN LIMA KOTA BANDUNG**



**NAMA : Tesalonika Tjipto
NPM : 6111901075**

**PEMBIMBING:
Dr. Ir. Y. Karyadi Kusliansjah, M.T.**

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS TEKNIK JURUSAN ARSITEKTUR
PROGRAM STUDI SARJANA ARSITEKTUR**
Akreditasi Institusi Berdasarkan BAN Perguruan Tinggi No: 1998/SK/BAN-
PT/Ak.Ppj/PT/XII/2022 dan Akreditasi Program Studi Berdasarkan BAN
Perguruan Tinggi No: 10814/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/IX/2021

**BANDUNG
2023**

SKRIPSI 54

**INKONSISTENSI ANTARA INHABITASI ARAH JALAN
KENDARAAN DENGAN ARTIKULASI RUANG
PARAPATAN LIMA KOTA BANDUNG**



**NAMA : Tesalonika Tjipto
NPM : 6111901075**

PEMBIMBING:

Dr. Ir. Y. Karyadi Kusliansjah, M.T.

PENGUJI :

Dr. Ir. Yasmin Suriansyah, MS.P

Dr. Ir. Anindhita Nugroho S., S.T., M.T.

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS TEKNIK JURUSAN ARSITEKTUR
PROGRAM STUDI SARJANA ARSITEKTUR**

Akreditasi Institusi Berdasarkan BAN Perguruan Tinggi No: 1998/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/XII/2022 dan Akreditasi Program Studi Berdasarkan BAN Perguruan Tinggi No: 10814/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/IX/2021

**BANDUNG
2023**

PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN SKRIPSI
(Declaration of Authorship)

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Tesalonika Tjipto
NPM : 6111901075
Alamat : Jl. Villa Intan Pakuan III No.16, Bogor
Judul Skripsi : Inkonsistensi antara Inhabitasi Ruang Jalan Kendaraan dengan Artikulasi Ruang Parapatan Lima Kota Bandung

Dengan ini menyatakan dengan sungguh-sungguh bahwa :

1. Skripsi ini sepenuhnya adalah hasil karya saya pribadi dan di dalam proses penyusunannya telah tunduk dan menjunjung Kode Etik Penelitian yang berlaku secara umum maupun yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan.
2. Jika di kemudian hari ditemukan dan terbukti bahwa isi di dalam Skripsi ini, baik sebagian maupun keseluruhan terdapat penyimpangan-penyimpangan dari Kode Etik Penelitian antara lain seperti tindakan merekayasa atau memalsukan data atau tindakan sejenisnya, tindakan plagiarisme atau autoplagarisme, maka saya bersedia menerima seluruh konsekuensi hukum sesuai ketentuan yang berlaku.

Bandung, Juni 2023

tesalonika

(meterai sah Rp 10.000,-)

Tesalonika Tjipto

Abstrak

INKONSISTENSI ANTARA INHABITASI RUANG JALAN KENDARAAN DENGAN ARTIKULASI RUANG PARAPATAN LIMA KOTA BANDUNG

Oleh
Tesalonika Tjipto
NPM: 6111901075

Pembimbing Skripsi
Dr. Ir. Y. Karyadi Kusliansjah, M.T.

Parapatan Lima Kota Bandung dibangun antara tahun 1933 dan 1937. Ruas jalan pada Parapatan Lima merupakan bagian dari jalan Raya Pos Anyer- Panarukan atau disebut Groote Postweg (Jalan Asia Afrika) yang dibangun pada tahun 1911 oleh Gubernur Jendral Herman Willem Daendels. Parapatan Lima Kota Bandung saat ini menjadi pertemuan antara Jalan Gatot Subroto, Jalan Asia-Afrika, Jalan Sunda, Jalan Kapitan, dan Jalan Ahmad Yani (Kosambi). Alun-alun Bandung terletak satu kilometer dari pertemuan kelima jalan ini. Kawasan Parapatan Lima berkembang sebagai bagian dari pusat Kota Bandung dimana awalnya kawasan ini merupakan kawasan perdagangan dan perkantoran pada masa kolonial Belanda. Saat ini terdapat berbagai fungsi bangunan terutama bangunan komersial di kawasan Parapatan Lima, seperti pertokoan, perkantoran, rumah toko, bengkel, warung makan, dan lain-lain. Namun saat ini kondisi artikulasi ruang kawasan mengalami anomali dari sebagaimana semestinya sebuah simpang lima bekerja. Tujuan penelitian ini untuk menganalisis kondisi inhabitasi arahjalan terhadap artikulasi ruang pada kawasan Parapatan Lima Kota Bandung. Penelitian menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif dengan cara mendeskripsikan keadaan eksisting kawasan Parapatan Lima dan membandingkannya dengan teori jalan, simpang, dan elemen ruang kota. Data mengenai kawasan dikumpulkan dengan cara observasi lapangan dan studi pustaka. Data dikelompokkan menjadi dua bagian, yaitu data fisik spasial dan data aktivitas. Data fisik spasial berupa elemen pembentuk fisik simpang, sementara data aktivitas berupa arahjalan pada Parapatan Lima Kota Bandung. Kedua data tersebut kemudian dikaitkan dengan teori tentang ketidaksinkronan untuk membaca dimana letak ketidaksinkronan antara ruang fisik spasial dengan aktivitas arahjalan pada Parapatan Lima Kota Bandung. Hasil penelitian ini berusaha menjelaskan peran Parapatan Lima secara formasi fisik spasial dan kontribusi aktivitas arahkelima jalan, dan pada akhirnya mengetahui bagaimana ketidaksinkronan relasi antara inhabitasi dengan artikulasi pada kawasan.

Kata-kata kunci: fisik, spasial, aktivitas, simpang, kota, artikulasi, inhabitasi

Abstract

INCONSISTENCY BETWEEN INHABITATION OF VEHICLES ON STREET AND ARTICULATION OF SPACE IN PARAPATAN LIMA BANDUNG

by

Tesalonika Tjipto

NPM: 6111901075

Senior Theses Lecturer

Dr. Ir. Y. Karyadi Kusliansjah, M.T.

Parapatan Lima Bandung was built between 1933 and 1937. The road section at Simpang Lima is a part of the Great Post Road or so-called de Groote Postweg (Jalan Asia Afrika) which was built in 1911 by the Governor General of the Dutch East Indies Herman Willem Daendels. Today Parapatan Lima Bandung is currently a confluence between Jalan Gatot Subroto, Jalan Asia-Afrika, Jalan Sunda, Jalan Kapitan, and Jalan Ahmad Yani (Kosambi). Alun- Alun Bandung is located one kilometer from this intersection. The area surrounding Parapatan Lima has developed as a part of the city center, where initially this area was a trading and office area during the Dutch colonial period. Nowadays, there are various functions of buildings -especially commercial buildings in Parapatan Lima area, including shops, offices, residential houses, shop houses, workshops, food stalls, and others. However, the condition of the spatial articulation of the area is experiencing an anomaly from how an intersection supposed to work. This study is aimed to analyze the condition of the inhabitation of the road flow to the spatial articulation in the Parapatan Lima area of Bandung today. The research uses a descriptive method with a qualitative approach by describing the existing condition of Parapatan Lima area and comparing it with the theory of roads, intersections, and elements of urban space.. Data regarding the area is collected by the means of observations and literature studies. It is then classified into two parts, namely spatial physical data and activity data. Spatial physical data comprises of physical elements forming the intersections, while activity data comprises of road flow activity at Parapatan Lima Bandung. Later, the data is associated with the theory of asynchronusness to further read the asynchronusness between spatial physical space and the activity of road traffic in Parapatan Lima Bandung. The result of this study attempts on explaining the role of Parapatan Lima in terms of spatial physical formation and the contribution of the road flow from the five roads, and in the end find out how the asynchronous relationship between articulation and inhabitation in the area.

Keywords: *space, city, intersection, activity, inhabitation, articulation,*

PEDOMAN PENGGUNAAN SKRIPSI

Skripsi yang tidak dipublikasikan ini, terdaftar dan tersedia di Perpustakaan Universitas Katolik Parahyangan, dan terbuka untuk umum dengan ketentuan bahwa hak cipta ada pada penulis dengan mengikuti aturan HaKI dan tata cara yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan.

Referensi keputakaan diperkenankan dicatat, tetapi pengutipan atau peringkasan hanya dapat dilakukan seizin pengarang dan harus disertai dengan kebiasaan ilmiah untuk menyebutkan sumbernya.

Memperbanyak atau menerbitkan sebagian atau seluruh Skripsi haruslah seizin Rektor Universitas Katolik Parahyangan.



UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa karena penulis dapat menyelesaikan penelitian ini. Penelitian ini dibuat untuk memenuhi tugas akhir Program Studi Sarjana Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Katolik Parahyangan. Selama proses penelitian berlangsung, penulis mendapatkan bimbingan, arahan, dukungan, dan saran. Untuk itu rasa terima kasih sedalam-dalamnya penulis sampaikan kepada:

- Dosen pembimbing, Dr. Ir. Y. Karyadi Kusliansjah, MT atas bimbingan, saran dan masukan yang berguna bagi penulis
- Dosen penguji, Dr. Ir. Yasmin Suriansyah, MSP dan Dr. Anindhita Nugroho Sunartio, ST, MT atas masukan dan bimbingan yang diberikan
- Bapak Jimmy Sutanto, ST, MT dan Bapak Christianto Hendrawan, ST, MT selaku dosen yang memberikan saran dan dukungan kepada penulis
- Orang tua dan keluarga penulis, atas dukungan serta doa bagi penulis
- Narasumber, Bapak Ading dan Bapak Steven Luki Schalim atas waktu dan informasi yang telah diberikan
- Teman-teman dan kekasih penulis, atas dukungan, penghiburan dan segala bentuk bantuan yang diberikan kepada penulis

Bandung, 20 Juni 2023

Tesalonika Tjipto

DAFTAR ISI

Abstrak.....	i
Abstract.....	iii
PEDOMAN PENGGUNAAN SKRIPSI.....	v
UCAPAN TERIMA KASIH.....	.vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
BAB 1 PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Pertanyaan Penelitian.....	6
1.3. Tujuan Penelitian.....	6
1.4. Manfaat Penelitian.....	7
1.5. Ruang Lingkup Penelitian.....	7
1.6. Kerangka Konseptual.....	7
BAB 2 LANDASAN TEORETIKAL ANTARA POLA INHABITASI ARAH JALAN KENDARAAN DENGAN ARTIKULASI SEBUAH SIMPANG JALAN.....	8
2.1. Artikulasi dan Inhabitasi.....	8
2.2. Kontekstual, Menyimpang, Sinkron, Koheren dan Konsisten.....	9
2.3. Arah Jalan Kendaraan.....	11
2.4. Pola Jalan.....	12
2.4.1. Simpang.....	14
2.4.2. Koridor.....	15
2.5. Elemen Fisik Kawasan.....	18
2.5.1. Pola Penggunaan Lahan (<i>Land Use</i>).....	18
2.5.2. Bentuk dan Massa Bangunan (<i>Building Form and Massing</i>).....	19
2.5.3. Sirkulasi dan Parkir (<i>Circulation and Parking</i>).....	19
2.5.4. Ruang Terbuka Kota (<i>Open Space</i>).....	19
2.5.5. Jalur Pejalan Kaki (<i>Pedestrian Ways</i>).....	19
2.5.6. Pendukung Aktivitas (<i>Activity Support</i>).....	21

2.5.7. Elemen Penanda (<i>Signage</i>).....	21
2.5.8. Preservasi (<i>Preservation</i>).....	22
2.6. Kerangka Teoretikal.....	22
BAB 3 METODE PENELITIAN INHABITASI DAN ARTIKULASI RUANG	
PARAPATAN LIMA KOTA BANDUNG	23
3.1. Jenis Penelitian.....	23
3.2. Tempat dan Waktu Penelitian	23
3.3. Teknik Pengumpulan Data	23
3.3.1. Observasi	24
3.3.2. Studi Pustaka	24
3.4. Tahap Analisis Data	24
3.5. Tahap Penarikan Kesimpulan.....	24
3.6. Kerangka Analisis Penelitian	24
BAB 4 DATA PENELITIAN INHABITASI DAN ARTIKULASI RUANG	
PARAPATAN LIMA KOTA BANDUNG	26
4.1. Sejarah Parapatan Lima Bandung	26
4.2. Artikulasi Ruang Parapatan Lima	32
4.3. Pola Penggunaan Lahan (<i>Land Use</i>).....	33
4.4. Bentuk dan Massa Bangunan (<i>Building Form and Massing</i>)	36
4.4.1. Skala Ruang Pojok	37
4.4.2. Skala Ring Satu	40
4.5. Sirkulasi dan Parkir (<i>Circulation and Parking</i>)	41
4.5.1. Sirkulasi.....	41
4.5.2. Parkir	45
4.6. Ruang Terbuka Kota (<i>Open Space</i>).....	47
4.7. Jalur Pejalan Kaki (<i>Pedestrian Ways</i>).....	48
4.8. Pendukung Aktivitas (<i>Activity Support</i>).....	54
4.9. Elemen Penanda (<i>Signage</i>).....	54
4.10. Preservasi (<i>Preservation</i>)	55
4.11. Kerangka Penelitian	57
BAB 5 PERAN ARTIKULASI RUANG DAN POLA INHABITASI ARAH JALAN	
PARAPATAN LIMA	59

5.1. Pola Penggunaan Lahan	59
5.1.1. Artikulasi Pola Penggunaan Lahan	59
5.1.2. Inhabitasi Pola Penggunaan Lahan	60
5.2. Bentuk dan Massa Bangunan	62
5.2.1. Artikulasi Bentuk dan Massa Bangunan	62
5.2.2. Inhabitasi Bentuk dan Massa Bangunan	69
5.3. Sirkulasi dan Parkir	69
5.3.1. Artikulasi Sirkulasi	70
5.3.2. Inhabitasi Sirkulasi	70
5.3.3. Artikulasi Parkir	72
5.3.4. Inhabitasi Parkir	78
5.4. Ruang Terbuka Kota	78
5.4.1. Artikulasi Ruang Terbuka Kota	78
5.4.2. Inhabitasi Ruang Terbuka Kota	79
5.5. Jalur Pejalan Kaki	80
5.5.1. Artikulasi Jalur Pejalan Kaki	80
5.5.2. Inhabitasi Jalur Pejalan Kaki	81
5.6. Pendukung Aktivitas	86
5.6.1. Artikulasi Pendukung Aktivitas	86
5.6.2. Inhabitasi Pendukung Aktivitas	88
5.7. Elemen Penanda	88
5.7.1. Artikulasi Elemen Penanda	88
5.7.2. Inhabitasi Elemen Penanda	91
5.8. Preservasi	91
5.8.1. Artikulasi Preservasi	92
5.8.2. Inhabitasi Preservasi	93
5.9. Subbab Kesimpulan Bab V	93
BAB 6 KONSISTENSI ARTIKULASI DAN INHABITASI	94
6.1. Pola Penggunaan Lahan	94

6.2. Bentuk dan Massa Bangunan	95
6.3. Sirkulasi dan Parkir	96
6.4. Ruang Terbuka Kota	97
6.5. Jalur Pejalan Kaki.....	98
6.6. Pendukung Aktivitas	98
6.7. Elemen Penanda	99
6.8. Preservasi.....	99
6.9. Subbab Kesimpulan Bab VI.....	100
BAB 7 KESIMPULAN	101
7.1. Jawaban Pertanyaan Penelitian	101
7.1.1. Jawaban Pertanyaan Penelitian Satu	101
7.1.2. Jawaban Pertanyaan Penelitian Dua.....	101
7.1.3. Jawaban Pertanyaan Penelitian Tiga	101
7.2. Hasil Evaluasi terhadap Tujuan Penelitian.....	101
7.2.1. Mengetahui Peran Artikulasi Parapatan Lima Kota Bandung	102
7.2.2. Mengetahui Pola Inhabitasi Arah Jalan Kendaraan pada Ruang Parapatan Lima.....	102
7.2.3. Menemukan Inkonsistensi antara Pola Inhabitasi Arah Jalan Kendaraan dengan Artikulasi Parapatan Lima Kota Bandung....	102
GLOSARIUM	103
DAFTAR PUSTAKA.....	104
LAMPIRAN.....	105

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1a. Peta Bandoeng en Omstreken (1910)	1
Gambar 1.1b. Figure Ground	3
Gambar 1.1c. Peta Aktivitas	3
Gambar 1.1d. Sirkulasi Jalan A. Yani	5
Gambar 1.1e. Sirkulasi Jalan Gatot Subroto	5
Gambar 1.1f. Sirkulasi Jalan Karapitan	6
Gambar 1.6. Kerangka Konseptual	7
Gambar 2.4.1. Bagian Jalan	13
Gambar 2.6. Kerangka Teoretikal	22
Gambar 3.6. Kerangka Analisis Penelitian	25
Gambar 4.1a. Peta Bandoeng en Omstreken (1905)	26
Gambar 4.1b.. Peta Parapatan Lima Bandung	28
Gambar 4.3. Fakta Lapangan Zona Blok Parapatan Lima	34
Gambar 4.4.1 Ruang Pojok Parapatan Lima Bandung	37
Gambar 4.4.2. Zona Ring Satu Parapatan Lima Bandung	40
Gambar 4.5.2 Letak Kantong Parkir Parapatan Lima Bandung	45
Gambar 4.6. Letak Ruang Terbuka Kota Parapatan Lima	47
Gambar 4.9. Marka Jalan Ruang Parapatan Lima Bandung	55
Gambar 4.10. Letak Bangunan Preservasi Pojok Ruang Parapatan Lima	56
Gambar 4.11. Kerangka Penelitian	58
Gambar 5.1.1. Artikulasi Pola Penggunaan Lahan Parapatan Lima	59
Gambar 5.1.2. Inhabitasi Pola Penggunaan Lahan Parapatan Lima	60
Gambar 5.2.1. <i>Figure Ground</i> KDB KLB	62
Gambar 5.3.1. Artikulasi Sirkulasi Parapatan Lima	70
Gambar 5.3.3a. Artikulasi Parkir Jalan Ahmad Yani	73
Gambar 5.3.3b. Artikulasi Parkir Jalan Sunda	74
Gambar 5.3.3c. Artikulasi Parkir Jalan Asia Afrika	75
Gambar 5.3.3d. Artikulasi Parkir Jalan Karapitan	76
Gambar 5.3.3e. Artikulasi Parkir Jalan Gatot Subroto	77
Gambar 5.5.1. Artikulasi Jalur Pejalan Kaki	80
Gambar 5.7.2. Perspektif Ruang Parapatan Lima Kota Bandung	91

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1. Tabel Aktivitas Arah Jalan Parapatan Lima.....	2
Tabel 3.3. Teknik Pengumpulan Data	23
Tabel 4.1. Dokumentasi Foto Lima Cabang Parapatan Lima.....	29
Tabel 4.2. Artikulasi Ruang Parapatan Lima	32
Tabel 4.3a. Peta SWK Blok Pembentuk Parapatan Lima.....	33
Tabel 4.3b. Penggunaan Lahan Eksisting.....	34
Tabel 4.3c. Pola Penggunaan Lahan Masa Lampau.....	36
Tabel 4.4.1. Proporsi Skala Bangunan Pojok Parapatan Lima.....	37
Tabel 4.4.2. Proporsi Skala Jalan Parapatan Lima	40
Tabel 4.5.1a. Bukti Sejarah Sirkulasi Jalan Cabang Parapatan Lima.....	42
Tabel 4.5.1b. Sirkulasi Parapatan Lima Masa Lampau	43
Tabel 4.5.2. Kantong Parkir Parapatan Lima	45
Tabel 4.6. Foto Pengamatan Ruang Terbuka Hijau Parapatan Lima	48
Tabel 4.7. Jalur Pejalan Kaki Parapatan Lima.....	49
Tabel 4.9. Pendukung Aktivitas Parapatan Lima	54
Tabel 4.9. Rambu dan Lampu Lalu Lintas Parapatan Lima.....	55
Tabel 4.10. Bangunan Preservasi Parapatan Lima	56
Tabel 5.1.2. Inhabitasi Pola Penggunaan Lahan Parapatan Lima	61
Tabel 5.2.1a. Artikulasi Bentuk dan Massa Bangunan Jalan Ahmad Yani.....	63
Tabel 5.2.1b. Artikulasi Bentuk dan Massa Bangunan Jalan Sunda	65
Tabel 5.2.1c. Artikulasi Bentuk dan Massa Bangunan Jalan Asia Afrika.....	66
Tabel 5.2.1d. Artikulasi Bentuk dan Massa Bangunan Jalan Karapitan	66
Tabel 5.2.1e. Artikulasi Bentuk dan Massa Bangunan Jalan Gatot Subroto.....	68
Tabel 5.3.1. Artikulasi Parkir Parapatan Lima	70
Tabel 5.3.2. Inhabitasi Sirkulasi Parapatan Lima.....	71
Tabel 5.3.3. Artikulasi Parkir	73
Tabel 5.3.3a. Artikulasi Parkir Jalan Ahmad Yani.....	73
Tabel 5.3.3b. Artikulasi Parkir Jalan Sunda	75
Tabel 5.3.3c. Artikulasi Parkir Jalan Asia Afrika.....	75
Tabel 5.3.3d. Artikulasi Parkir Jalan Karapitan	76
Tabel 5.3.3e. Artikulasi Parkir Jalan Gatot Subroto.....	77

Tabel 5.4.1. Artikulasi Ruang Terbuka Kota	78
Tabel 5.5.2. Inhabitasi Jalur Pejalan Kaki.....	81
Tabel 5.6.1. Artikulasi Pendukung Aktivitas	86
Tabel 5.7.1. Artikulasi Elemen Penanda	88
Tabel 5.8. Kaitan Artikulasi dan Inhabitasi Kelompok Kegiatan Preservasi.....	92
Tabel 5.8.1. Artikulasi Preservasi	92
Tabel 5.8.2. Inhabitasi Preservasi.....	93
Tabel 6.1. Pola Penggunaan Lahan	94
Tabel 6.2. Konsistensi GSB Parapatan Lima	95
Tabel 6.3. Konsistensi Parkir	97



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I : Peraturan Daerah Kota Bandung No.18 Tahun 2011 tentang Kepadatan Bangunan Kawasan Parapatan Lima	105
Lampiran II : Satuan Ruang Parkir dan Kebutuhan Parkir Departemen Perhubungan Darat 1998	106
Lampiran III : Kebutuhan Lebar Parkir RTRW Perda Kota Bandung No.18 Tahun 2011.....	106

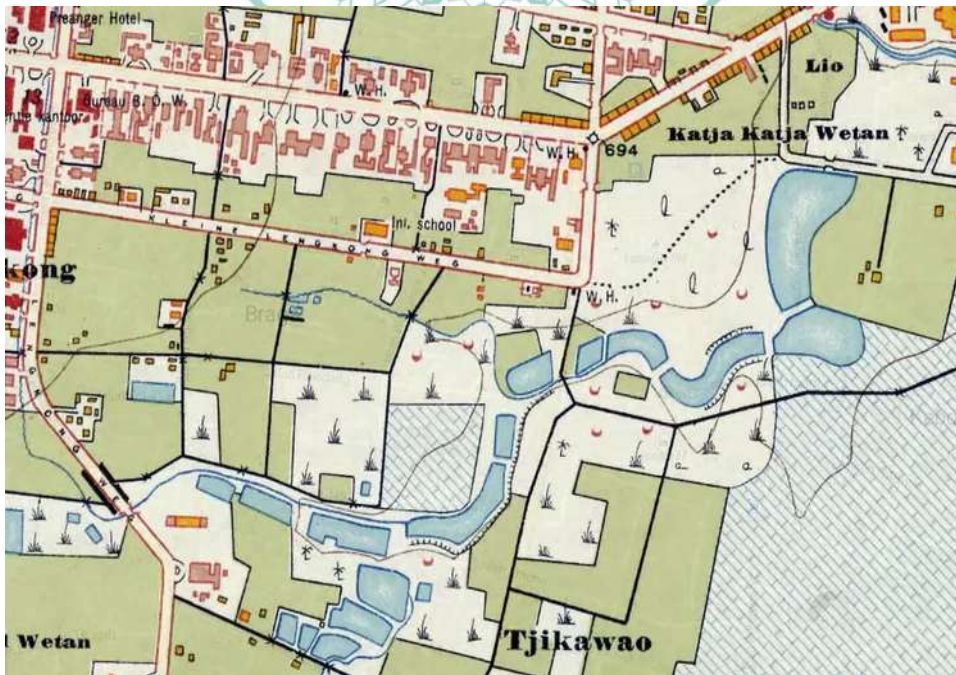


BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Tidak semua kota memiliki Parapatan Lima. Jika suatu kota memiliki Parapatan Lima tentu ada keistimewaan pada kota tersebut karena Parapatan Lima memiliki fungsi aktivitas (*activity*) yang mengatur ke semua cabang. Fenomena Parapatan Lima pada Kota Bandung mempunyai keganjilan. Ruas jalan Parapatan Lima Kota Bandung merupakan bagian dari De Groote Postweg atau disebut Jalan Raya Pos. Pada tahun 1904 di area Parapatan Lima kini sudah terdapat perempatan. Di selatan Jalan Asia Afrika ada Jalan Lengkong Kecil yang menurus hingga Jalan Karapitan lalu berbelok lurus ke utara memotong Jalan Asia Afrika. Jalan lurus terusan Jalan Karapitan itu kini dinamai Jalan Sunda, menerus ke utara berpotongan dengan bagian ujung sebelah timur Jalan Naripan. Kemudian pada Peta Bandoeng-Zuid tahun 1934, antara belokan Jalan Katapang dengan Jalan Gatot Subroto sampai Kacakacawetan sudah tersambung. Kemungkinan pembuatan jalan itu terjadi pada tahun 1920-an ketika pembangunan Kota Bandung sedang masif. Parapatan sejak itu jumlahnya terbagi menjadi lima.



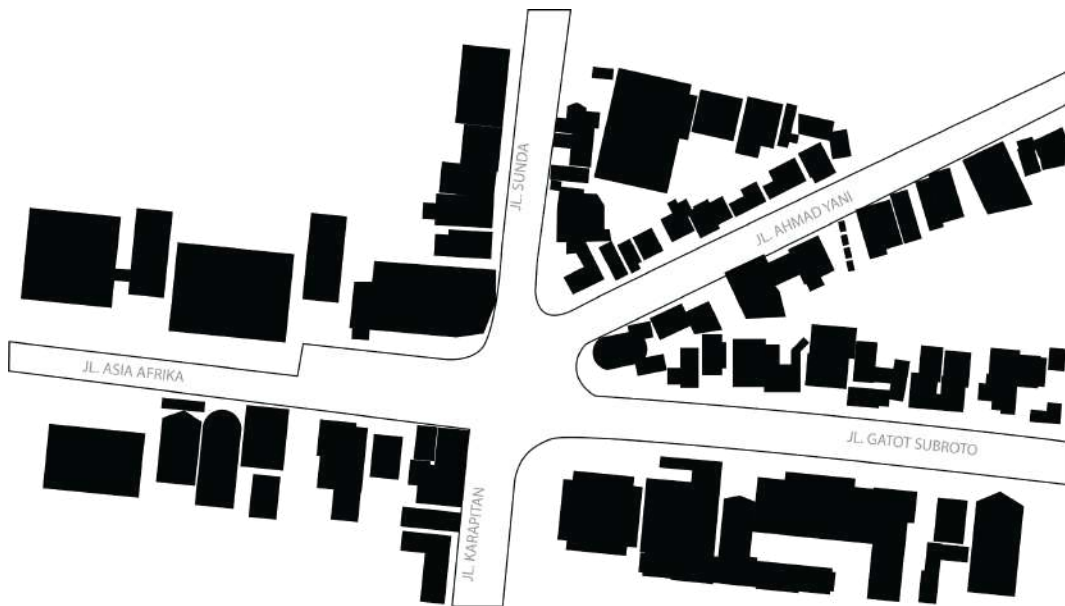
Gambar 1.1.a. Peta Bandoeng en Omstreken (1910)
(sumber: ayobandung.com)

Realitanya semua cabang jalan Parapatan Lima tidak sama perannya dan tidak sama aktivitasnya (*use*). Implikasinya Parapatan Lima secara fisik spasial merupakan pertautan dari peran 3 jalan arteri dan 2 jalan kolektor, tetapi tiga jalan arteri tersebut berbeda dalam menggunakannya, demikian juga 2 jalan kolektor tersebut. Tiga jalan arteri yaitu: (1) Jalan Asia Afrika, (2) Jalan Gatot Subroto, dan (3) Jalan A. Yani, dan dua jalan kolektor tersebut adalah Jalan Sunda dan Jalan Karapitan.

Aktivitas (*activity*) Jalan Asia Afrika dari Parapatan Lima satu arah (*one way*) meninggalkan Parapatan Lima. Aktivitas (*activity*) Jalan Gatot Subroto dua arah (*two way*) datang dari Jl. A. Yani menuju Parapatan Lima ke Jl. Gatot Subroto dan meninggalkan Parapatan Lima ke Jl. Asia Afrika dan ke Jalan Sunda. Aktivitas (*activity*) Jalan A. Yani satu arah (*one way*) menuju Parapatan Lima ke Gatsu; menuju Parapatan Lima ke Asia Afrika dan menuju Parapatan Lima ke Jalan Sunda. Aktivitas (*activity*) Jalan Karapitan satu arah (*one way*) menuju Parapatan Lima ke Jalan Asia Afrika dan Jalan Sunda. Aktivitas (*activity*) Jalan Sunda dari Parapatan Lima satu arah (*one way*) meninggalkan Parapatan Lima.

Tabel 1.1. Tabel Aktivitas Arah Jalan Parapatan Lima

JALAN	F/ P	USE/ AKT	U	
AA	ARTERI	-1 (X -1)	G + AY+ K = + 3	v SP3
GATSU	ARTERI	+2 (+1 & -1)	AY = +1	v L
AY	ARTERI	+1 (+1 X)	- = 0	x
K	KOLEKTOR	+1 (+1 X)	- = 0	x
S	KOLEKTOR	-1 (X -1)	G + AY+ K = +3	v SP 3
Keterangan : F/P = Fungsi/ Peran Use/ Akt = Kegunaan/ Aktivitas U = Jumlah arah pengguna ruang Parapatan Lima				



Gambar 1.1b. Figure Ground
(sumber: google maps 2022, ilustrasi oleh Tesalonika T. tahun 2023)



Gambar 1.1c. Peta Aktivitas
(sumber: google maps 2022, ilustrasi oleh Tesalonika T. tahun 2023)

Dari peta aktivitas (*activity*) di atas terlihat tidak semua ruas cabang Parapatan Lima beraktivitas (*activity*) menggunakan ruang Parapatan Lima, terpetakan di atas hanya ada satu ruas jalan arteri (A. Yani) menggunakan tiga ruas jalan cabang lainnya melewati Parapatan Lima. Kemudian ada satu jalan arteri (Gatot Subroto) menggunakan dua ruas jalan cabang lainnya serta satu jalan kolektor (Karapitan) menggunakan dua ruas jalan lainnya dan satu jalan arteri (Asia Afrika) serta satu jalan kolektor (Sunda) yang tidak

menggunakan ruang Parapatan Lima. Aspek terkait simpang yaitu sebuah simpul transportasi yang terbentuk dari beberapa lengan dimana arahkendaraan dari lengan-lengan tersebut bertemu dan memencar meninggalkan simpang. Secara fisik spasial, simpang sebagai simpul dari *path* (jalur sirkulasi) diberikan penekanan untuk meningkatkan pengenalan dan orientasi pada jalur sirkulasi tersebut. Terkadang simpang diberikan sentuhan elemen arsitektur berupa *landmark* yang khas (monumental) dan dapat menjadi acuan bagi pengguna kawasan dalam berorientasi serta menciptakan karakter kawasan itu sendiri. Parapatan Lima merupakan pertemuan lima ruas jalan sebidang (tidak saling bersusun). Kelima ruas jalan tersebut seharusnya menggunakan simpang secara bergantian arus, namun pada Parapatan Lima Bandung terdapat anomali dimana Parapatan Lima hanya digunakan sebagai simpang tiga. Peran arah Parapatan Lima Bandung saat ini percampuran antara *one way* dan *two way* di ruas jalan yang berbeda. Secara aktualisasi, Parapatan Lima Bandung digunakan sebagai ruang lintas saja oleh pengguna jalan. Dapat disimpulkan terdapat isu ketidaksinkronan pemanfaatan (*use*) pada formasi ruang Parapatan Lima Kota Bandung.

Maka permasalahan yang dimunculkan dalam fenomena ini adalah Inkonsistensi antara Inhabitasi Arah Jalan Kendaraan dengan Artikulasi Ruang Parapatan Lima di Kota Bandung. Dan permasalahan ini dicoba diuraikan menjadi substansi skripsi. Fenomena ini diusulkan karena menunjukkan adanya anomali pada Parapatan Lima yang mau dibaca secara substansi pada skripsi ini.

Parapatan Lima menghubungkan Jalan Gatot Subroto dengan Jalan Asia-Afrika, Jalan Kapitan dengan Jalan Sunda, dan Jalan Ahmad Yani (Kosambi) ke Jalan Asia Afrika. Alun-alun Bandung terletak satu kilometer dari simpang ini. Parapatan Lima dibangun antara tahun 1933 dan 1937. Jalan ini merupakan bagian dari jalan Raya Pos Anyer-Panarukan atau disebut de Groote Postweg (Jalan Asia Afrika) yang dibangun pada tahun 1911 oleh Gubernur Jendral Herman Willem Daendels.

Pada Parapatan Lima terdapat tengara berupa monumen peringatan Konferensi Asia Afrika. Kawasan Parapatan Lima berkembang sebagai bagian dari pusat Kota Bandung dimana awalnya kawasan ini merupakan kawasan perdagangan dan perkantoran pada masa kolonial Belanda. Saat ini terdapat berbagai fungsi bangunan di kawasan Parapatan Lima, diantaranya pertokoan, perkantoran, rumah tinggal, rumah toko, bengkel, warung makan, dan lain-lain. Semua kegiatan ini terdapat pada lima ruas jalan yang berpangkal pada Parapatan Lima.

Kawasan Parapatan Lima dapat dikatakan didominasi oleh fungsi komersial. Kondisi dan fungsi bangunan komersial tersebut juga terus bervariasi seiring perkembangan zaman. Terdapat bangunan yang masih berfungsi, bangunan yang sudah berubah fungsi, hingga bangunan yang tidak lagi berfungsi bahkan terbengkalai.



Gambar 1.1d. Sirkulasi Jalan A. Yani
(sumber: google maps 2022, ilustrasi oleh Tesalonika T. tahun 2023)



Gambar 1.1e. Sirkulasi Jalan Gatot Subroto
(sumber: google maps 2022, ilustrasi oleh Tesalonika T. tahun 2023)



Gambar 1.1f. Sirkulasi Jalan Karapitan

(sumber: google maps 2022, ilustrasi oleh Tesalonika T. tahun 2023)

Penggunaan Parapatan Lima tidak sesuai dengan bentukan ruang dan kualitas Parapatan Lima yang seharusnya. Suplai terbesar pengguna jalan berasal dari Jalan Ahmad Yani, Gatot Subroto dan Karapitan, sedangkan Jalan Sunda dan Karapitan hanya sebagai jalan penerus yang tidak mendatangkan pengguna jalan ke kawasan Parapatan Lima, melainkan hanya dilewati. Berbeda dengan bangunan-bangunan di sepanjang Jalan Asia Afrika yang disinggahi banyak orang, bangunan pada sudut-sudut perbatasan Jalan Asia Afrika dengan Parapatan Lima hampir tidak berfungsi dan hanya sebagai gerbang masuk menuju jalan tersebut. Hal ini menjadi permasalahan dimana pergerakan manusia dengan ruang jalan yang tersedia tidak padu sehingga berdampak pada fungsi bangunan di sekitar kawasan.

1.2. Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang telah dikemukakan sebelumnya, muncul beberapa pertanyaan penelitian sebagai berikut.

1. Apa peran artikulasi Parapatan Lima Kota Bandung?
2. Apa pola inhabitasi ruang jalan kendaraan pada ruang Parapatan Lima?
3. Bagaimana konsistensi antara pola inhabitasi ruang jalan kendaraan dengan artikulasi Parapatan Lima Kota Bandung?

1.3. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk:

1. Mengetahui peran artikulasi Parapatan Lima Kota Bandung
2. Mengetahui pola inhabitasi ruang jalan kendaraan pada ruang Parapatan Lima
3. Menemukan konsistensi antara pola inhabitasi ruang jalan kendaraan dengan artikulasi Parapatan Lima Kota Bandung

1.4. Manfaat Penelitian

Penelitian ini bermanfaat untuk menambah pengetahuan tentang aktivitas arah jalan pada ruang Parapatan Lima Bandung yang dapat digunakan sebagai referensi dalam melakukan perancangan di sekitar kawasan tersebut agar fungsi bangunan yang nantinya dibangun berjalan dengan baik.

1.5. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian dibatasi pada pembahasan sebagai berikut.

1. Lingkup pembahasan penelitian adalah aktivitas arah pada ruas jalan lengan Parapatan Lima Bandung dan fisik spasial pembentuk ruang.
2. Lingkup objek pembahasan yaitu sisi-sisi blok yang berbatasan langsung dengan kelima jalan yang berpangkal pada Parapatan Lima dan dibatasi oleh elemen fisik spasial lain berupa jalur atau *path*

1.6. Kerangka Konseptual



Gambar 1.6. Kerangka Konseptual