

TRANSFORMASI MORFOLOGI KORIDOR KOMERSIAL PERIFERI KOTA

**Kasus Studi :
Segmen Jalan Dr. Setiabudhi - Bandung**

TESIS



75327 R / SB - PMA
25.4.2000

ADAM RAMADHAN
NRP : 8497009
NIRM : 41067012970520

**MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
BANDUNG
1999**

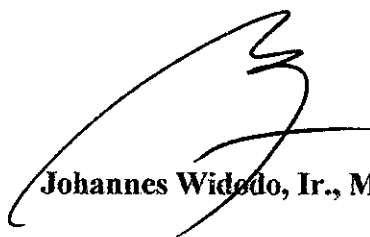
TRANSFORMASI MORFOLOGI KORIDOR KOMERSIAL PERIFERI KOTA

**Kasus Studi :
Segmen Jalan Dr. Setiabudhi - Bandung**

ADAM RAMADHAN
NRP : 8497009
NIRM : 41067012970520

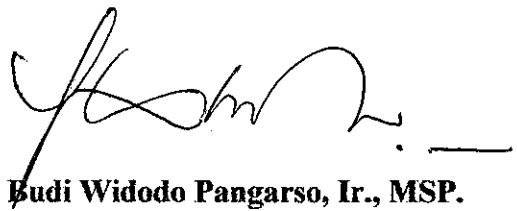
PENGESAHAN TESIS

PEMBIMBING I :



Johannes Widodo, Ir., MAE. Ph.D.

PEMBIMBING II :



FX Budi Widodo Pangarso, Ir., MSP.

KETUA PROGRAM
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR :



P. Herman Willianto, Ir., MSP, PhD.

DAFTAR ISI



Halaman

| | |
|---|-----|
| DAFTAR ISI ----- | i |
| DAFTAR GAMBAR & DIAGRAM ----- | iii |
| PRAKATA ----- | vi |
| ABSTRAK ----- | vii |
| ABSTRACT ----- | ix |
| | |
| BAB I. PENDAHULUAN ----- | 1 |
| A. LATAR BELAKANG ----- | 1 |
| B. KORIDOR KOMERSIAL SEGMENT JALAN DR. SETIABUDHI - KAWASAN PERIFERI UTARA KOTA - SEBAGAI KASUS STUDI ----- | 14 |
| C. LINGKUP PENELITIAN ----- | 21 |
| D. SASARAN, TUJUAN, DAN MANFAAT PENELITIAN ----- | 37 |
| E. KERANGKA PENDEKATAN PENELITIAN ----- | 40 |
| F. SISTEMATIKA LAPORAN TESIS ----- | 48 |
| | |
| BAB II. ASPEK PEMBENTUKAN - RUANG URBAN PADA KASUS STUDI ----- | 50 |
| A. TRANSFORMASI MORFOLOGI KAWASAN ----- | 52 |
| B. TRANSFORMASI MORFOLOGI SEGMENT - JALAN KASUS STUDI ----- | 59 |
| | |
| BAB III. TRANSFORMASI KORIDOR KOMERSIAL & ALOKASI PUSAT PERBELANJAAN ----- | 63 |
| A. PERIODE 1820-AN HINGGA 1940-AN ----- | 64 |
| B. PERIODE 1970-AN HINGGA 1990-AN : KASUS STUDI ----- | 76 |

| | |
|---|------------|
| BAB IV. MORFOLOGI - BEBANGUNAN KORIDOR KOMERSIAL ----- | 90 |
| A. PERIODE 1820-AN HINGGA 1940-AN ----- | 92 |
| B. PERIODE 1970-AN HINGGA 1990-AN: KASUS STUDI ----- | 109 |
| BAB V. KESIMPULAN & SARAN ----- | 137 |
| A. KESIMPULAN ----- | 138 |
| B. SARAN ----- | 148 |
| DAFTAR PUSTAKA ----- | 149 |

DAFTAR GAMBAR & DIAGRAM

Halaman

BABI. PENDAHULUAN

| | | |
|---------------|-------|--------|
| Diagram I-A-1 | ----- | 1 - 1 |
| Gambar 1-1 | ----- | 4 - 1 |
| Gambar 1-2 | ----- | 6 - 1 |
| Gambar 1-3 | ----- | 8 - 1 |
| Gambar 1-4 | ----- | 9 - 1 |
| Gambar 1-5 | ----- | 9 - 2 |
| Gambar 1-6 | ----- | 11 - 1 |
| Gambar 1-7 | ----- | 11 - 2 |
| Diagram I-B-1 | ----- | 16 - 1 |
| Diagram I-B-2 | ----- | 18 - 1 |
| Gambar 1-8 | ----- | 19 - 1 |
| Diagram I-C-1 | ----- | 25 - 1 |
| Gambar 1-9 | ----- | 27 - 1 |
| Gambar 1-10 | ----- | 29 - 1 |
| Gambar 1-11 | ----- | 33 - 1 |
| Gambar 1-12 | ----- | 35 - 1 |
| Diagram I-D-1 | ----- | 39 - 1 |
| Diagram I-E-1 | ----- | 41 - 1 |
| Diagram I-E-2 | ----- | 43 - 1 |
| Diagram I-E-3 | ----- | 47 - 1 |

BAB II. ASPEK PEMBENTUKAN RUANG URBAN - PADA KASUS STUDI

| | | |
|------------|-------|--------|
| Gambar 2-1 | ----- | 53 - 1 |
| Gambar 2-2 | ----- | 53 - 2 |
| Gambar 2-3 | ----- | 54 - 1 |
| Gambar 2-4 | ----- | 56 - 1 |
| Gambar 2-5 | ----- | 59 - 2 |
| Gambar 2-6 | ----- | 59 - 2 |
| Gambar 2-7 | ----- | 60 - 1 |

BAB III. TRANSFORMASI KORIDOR KOMERSIAL DAN - ALOKASI PUSAT PERBELANJAAN

| | | |
|-------------|-------|--------|
| Gambar 3-1 | ----- | 64 - 1 |
| Gambar 3-2 | ----- | 67 - 1 |
| Gambar 3-3 | ----- | 70 - 1 |
| Gambar 3-4 | ----- | 73 - 1 |
| Gambar 3-5 | ----- | 75 - 1 |
| Gambar 3-6 | ----- | 77 - 1 |
| Gambar 3-7 | ----- | 78 - 1 |
| Gambar 3-8 | ----- | 82 - 1 |
| Gambar 3-9 | ----- | 85 - 1 |
| Gambar 3-10 | ----- | 86 - 1 |
| Gambar 3-11 | ----- | 86 - 2 |

BAB IV. MORFOLOGI BEBANGUNAN KORIDOR KOMERSIAL

| | | |
|-------------|-------|---------|
| Gambar 4-1 | ----- | 93 - 1 |
| Gambar 4-2 | ----- | 93 - 2 |
| Gambar 4-3 | ----- | 94 - 1 |
| Gambar 4-4 | ----- | 94 - 2 |
| Gambar 4-5 | ----- | 98 - 1 |
| Gambar 4-6 | ----- | 98 - 2 |
| Gambar 4-7 | ----- | 103 - 1 |
| Gambar 4-8 | ----- | 104 - 1 |
| Gambar 4-9 | ----- | 105 - 1 |
| Gambar 4-10 | ----- | 106 - 1 |
| Gambar 4-11 | ----- | 107 - 1 |
| Gambar 4-12 | ----- | 112 - 1 |
| Gambar 4-13 | ----- | 115 - 1 |
| Gambar 4-14 | ----- | 116 - 1 |
| Gambar 4-15 | ----- | 117 - 1 |
| Gambar 4-16 | ----- | 117 - 2 |
| Gambar 4-17 | ----- | 118 - 1 |
| Gambar 4-18 | ----- | 118 - 2 |
| Gambar 4-19 | ----- | 118 - 3 |
| Gambar 4-20 | ----- | 118 - 4 |
| Gambar 4-21 | ----- | 119 - 1 |
| Gambar 4-22 | ----- | 119 - 2 |
| Gambar 4-23 | ----- | 119 - 3 |
| Gambar 4-24 | ----- | 120 - 1 |

Halaman

| | | |
|-------------|-------|---------|
| Gambar 4-25 | ----- | 120 - 2 |
| Gambar 4-26 | ----- | 120 - 3 |
| Gambar 4-27 | ----- | 120 - 4 |
| Gambar 4-28 | ----- | 121 - 1 |
| Gambar 4-29 | ----- | 121 - 2 |
| Gambar 4-30 | ----- | 121 - 3 |
| Gambar 4-31 | ----- | 121 - 4 |
| Gambar 4-32 | ----- | 123 - 1 |
| Gambar 4-33 | ----- | 126 - 1 |

BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN

| | | |
|------------|-------|---------|
| Gambar 5-1 | ----- | 139 - 1 |
| Gambar 5-2 | ----- | 142 - 1 |
| Gambar 5-3 | ----- | 143 - 1 |
| Gambar 5-4 | ----- | 146 - 1 |

P R A K A T A

Pertama yang ingin saya ucapkan dengan selesainya penyusunan tesis ini adalah : *alhamdulillahirobbil'alamien*. Selanjutnya adalah terima kasih saya yang mendalam untuk bapak Ir. Johannes Widodo, MAE, PhD., yang dengan terbuka dan tulus telah bersedia menerima saya sebagai mahasiswa bimbingannya; juga kepada bapak Ir. F.X. Budiwidodo Pangarso, MSP yang telah bersedia menjadi ko-pembimbing, memberikan perhatian besar selama masa bimbingan.

Saya mengucapkan terima kasih pula kepada bapak Ir. Abang Winarwan, MAE dan bapak Ir. Alexander Sastrawan, MSP; yang tidak sekedar sebagai penguji melainkan telah memberikan pula masukan-masukan berharga selama penyusunan tesis ini.

Dalam kesempatan ini saya menyampaikan pula terima kasih kepada bapak Dr.Ir. Mauro P. Rahardjo, MSA, MArch yang telah memberikan pengarahan dan literatur dalam tahap awal penyusunan tesis; Ir. Hartanto Budiyuwono, MT yang telah memberikan masukan dan data awal untuk penyusunan tesis ini; Pepen, Irwin dan Adrianus yang telah bersedia membantu membuat gambar dalam tesis ini; staf Perpustakaan Fakultas Teknik UNPAR yang memberi saya banyak kebebasan untuk peminjaman buku; serta staf Sekretariat Program Pascasarjana Universitas Katolik Parahyangan yang selalu memberi dukungan moril.

Khusus kepada ayah saya, Drs. K.Suardhy Yudoprawiro, saya sampaikan hormat dan terima kasih yang tulus karena telah menterjemahkan buku Dr. Thomas C. Nix; juga teruntuk bapak Ir. Masri Asyik, karena jasa beliau saya memperoleh dana sehingga dapat menempuh jenjang pendidikan ini.

Untuk Nine, istri saya tercinta, betapa besar terima kasih saya karena pengertian dan dorongan semangat selama ini, khususnya ketika dalam puncak kesibukan saya menyusun tesis.

Akhir kata, semoga tesis ini bermanfaat bagi pihak yang membutuhkan, khususnya bagi pemerhati kota kita tercinta, Bandung.

Bandung, Desember 1999.

Adam Ramadhan

Nrp.: 8497009

ABSTRAK

Kota Bandung dalam proses transformasi perkembangannya setelah tahun 1970-an menunjukkan bahwa pola jalan primer yang menyebar keluar ke empat arah kapital adalah segmen jalan regional penghubung kota Bandung dengan kota-kota kecil di sekitarnya. Bahkan segmen jalan Dr. Setiabudhi dalam sektor Utara-Barat kota menjadi jalur regional alternatif dari Jakarta; dan sekaligus adalah jalan kolektor utama disebabkan dijadikan muara akses utama kompleks-kompleks perumahan di kawasan periferi kota. Faktor-faktor ini cenderung membangkitkan 'keuntungan lokasional' yang mendorong berlangsungnya transformasi morfologi bangunan hunian dan kavling menjadi bangunan komersial dan rumah-toko, sehingga pada satu saat menjadi aglomerasi perdagangan eceran dalam bentuk koridor komersial. Deskripsi kasus studi yaitu koridor komersial segmen jalan Dr. Setiabudhi di kawasan periferi Utara kota Bandung memperlihatkan gambaran tersebut.

Transformasi tersebut bersifat inkremental dan gradual, membentuk keaneka-ragaman morfologi bangunan komersial tanpa kesinambungan terhadap pembentukan ruang urban. Kondisi ini dipilih sebagai permasalahan pokok dalam penelitian. Kriteria pokok lingkup kajian adalah: pertama, pemahaman kota sebagai entitas arsitektur, serta kedua, morfologi bangunan komersial adalah komponen generator untuk pembentukan ruang urban. Sasaran penelitian adalah identifikasi morfologi bangunan komersial, dan tujuannya adalah sebuah masukan dalam kaitannya dengan gagasan pedoman rancang urban, khususnya untuk pembentukan ruang perkotaan koridor komersial segmen jalan primer kawasan periferi kota. Dengan cara pandang sinkronik - diakronik dimaksudkan untuk melakukan deskripsi morfologi bangunan komersial sebagai artefak, dari lokasi dalam sejarah perkembangan kota Bandung yang memiliki karakter serupa dengan kasus studi.

Sejarah perkembangan kota Bandung periode 1900-an hingga 1940-an memperlihatkan bahwa kecenderungan transformasi pembentukan morfologi koridor komersial tersebut dimanfaatkan oleh otoritas kota, yaitu misalnya: pertama, untuk alokasi pasar sebagai pusat sekunder kawasan dalam rencana kota; dan kedua, untuk pembentukan ruang urban sebagai sekaligus 'simpul' dan 'gerbang' kawasan dan kota dalam rangka menampilkan citra arsitektur kota Bandung melalui pengarahannya transformasi morfologi dengan panduan rancang komprehensif. Pola ini tampak pada beberapa koridor komersial saat itu. Deskripsi koridor komersial di atas menegaskan pembentukan sebuah pola ruang luar wilayah publik; dengan manipulasi beberapa morfologi komponen bangunan diorientasikan terhadap pola fisik spasial untuk membentuk kesatuan ruang urban.

Sebagai kesimpulan dalam studi ini adalah :

- 1) dengan transformasi koridor komersial segmen jalan primer di kawasan periferi sangat sukar diredam karena aspek 'keuntungan lokasional', menjadi fenomena pada transformasi perkembangan kota Bandung;
- 2) rencana kota Bandung setelah tahun 1970-an dengan arahan masih bersifat kebijaksanaan tampaknya membutuhkan klarifikasi komprehensif berupa perangkat operasional untuk penataan transformasi koridor komersial;
- 3) kajian deskriptif artefak sejenis kiranya dapat sebagai acuan untuk rasionalisasi transformasi morfologi bangunan komersial kasus studi, untuk membentuk ruang urban yang berorientasi terhadap pola fisik spasial dan mencerminkan citra bentuk arsitektur kota Bandung.

Akhir kata, penelitian ini mengilustrasikan bahwa dengan pendekatan morfologi terhadap kasus studi manfaatnya adalah: pertama, memberikan alternatif perangkat untuk klarifikasi lebih detail dari rencana kota dalam rangkaantisipasi transformasi perkembangan kota; dan kedua, menawarkan pendekatan deskriptif untuk gagasan morfologi bangunan komersial. Tentunya masih membutuhkan penelitian lebih lanjut untuk mendapatkan preskripsi morfologi yang dapat digunakan dalam panduan rancang urban.

ABSTRACT

The city of Bandung during its development transformation process by 1970s showed that the primary streets: pattern which spreading out to four directions being the segment primary regional streets connecting Bandung with the surround small towns. Jalan Dr. Setiabudhi in the North-West city's sector even became alternative regional access from Jakarta; also serving as a main collector street of a housing complex's main access at the city periphery. These factors tended to provoke a 'locational benefit' which in turn generating a transformation process of the houses. Its land-lots morphology thus became commercial buildings or shop-houses, and by the time turned to be a retail agglomeration in the form of a commercial corridor. This illustration could be seen in the description of the case study, a commercial corridor along jalan Dr. Setiabudhi segment at the North city periphery of Bandung.

The transformation was incrementally and gradually in nature, forming various commercial buildings typology which did not have continuation to the urban space formation. This has been chosen as the main problem in the study. The main criterias of the study's scope include: first, the city is to be understood as an architectural entity; and second, the commercial building morphology is a generator component in an urban space transformation. Hence, the aim of the study is to identificate the morphology of commercial buildings, and the goal is to give an input for an idea related to urban design guidelines, especially in term of generating an appropriate urban space in a commercial corridor along a primary street segment at the city periphery. By using synchronic - diachronic reading meant to describe the commercial building morphology as artefacts from certain locations during the past development periods of the city of Bandung which having same characteristics with the case study.

The history of the city development of Bandung between 1900s to 1940s showed that the morphology transformation tendencies of certain commercial corridors had been utilized by the city authority. Several purposes such as: first, for allocating the 'market' ('pasar') in necessity of providing the district subcenter under the city plans; and second, for generating urban space being both a 'node' and a 'gate' at district and city level in regard to promote the Bandung's architectural image through directing the transformation under the comprehensive design guideline. The description of those commercial corridors pointed out that there is an achievement of a pattern of public domain, that is manipulation of some building components morphology according to its physical spatial pattern; as to form an urban space unity.

The conclusion of this study are :

- 1) with the transformation of commercial corridors along primary street segments at the city periphery were difficult to eliminate because of its 'locational benefit' aspect, the result would be a phenomenon to the city development;
- 2) the masterplans of Bandung by 1970s with its guidance is still at the policy level seemed requiring more comprehensive clarification which might be in form of more operational mean that capable on structuring the commercial corridor transformation;
- 3) the artefacts descriptive studies could be as a reference to rationalize commercial building's morphology transformation, as in the case study, in purpose to generate an urban space which able to stand for both the city of Bandung's physical spatial pattern and its architectural image.

Finally, the advantage of this study is to illustrate that morphological approach might be: first, giving an alternate operational mean to clarify the city plans in anticipating development transformation process of the city; and second, offering the descriptive reading as to provide an idea of commercial buildings morphology. Of course, this required more further studies to obtain morphological prescriptive thus should be applicable in an urban design guideline.

BAB I PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG.

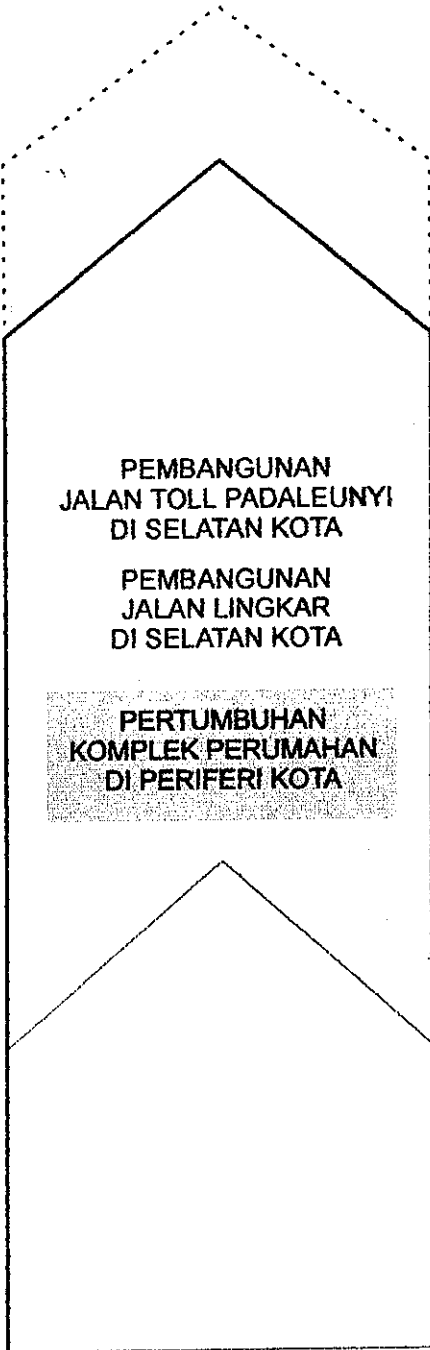
The most important characteristic of a city is, perhaps, the continuous change inherent in an urban environment, . . . The city is subject to constant change, the city has never complied and still does not comply with the rules of organic growth and functional evolution, according to which man has tried to give it form.
(Hertzberger, 1991, 149)

1. Transformasi Area Terbangun Kota Bandung.

Transformasi area terbangun kota Bandung berdasarkan periode sejarah adalah : 1) Pembentukan kota '*Indisch*' tradisional (+/- 1810 - 1900); 2) Pengukuhan sebagai kota Kolonial (1900 - 1945); 3) Transformasi kota dalam perkembangannya (1945 - sekarang) (Siregar, 1998, 3). Dalam periode terakhir, dapat disisipkan subperiode yang dimulai dari posisi pertengahan tahun 1970-an sampai pertengahan tahun 1990-an, berdasarkan bahwa dengan dilaksanakannya PELITA pertama yang mencakup tingkat Nasional, regional, hingga lokal; maka pemulihan perekonomian mulai berjalan, yang memberikan kesempatan untuk pembangunan fisik (Siregar, 1990, 115); dengan salah satu implikasinya adalah mempengaruhi perkembangan bentuk kota (**Diagram I-A-1**).

SUBPERIODE TRANSFORMASI KOTA BANDUNG DALAM PERKEMBANGAN

PERIODE TRANSFORMASI KOTA BANDUNG DALAM PERKEMBANGAN



1993 — RDTRK KODYA BANDUNG

1991 — RUTRK KODYA BANDUNG
(REVISI RIK 2005)

1985 — RIK KODYA BANDUNG 1985-2005

1975 — PENERBITAN PERATURAN PEMERINTAH
DI BIDANG PENGADAAN
PERUMAHAN RAKYAT

1971 — RIK KODYA BANDUNG

1970 — PELITA 1

DIAGRAM 7-A-1

a). **Faktor Perekonomian Kota.**

Di negara dunia ke tiga termasuk Indonesia, ada kecenderungan satu atau dua kota besar menguasai sehingga peranannya semakin kuat; baik di bidang ekonomi maupun politik dan budaya; sebaliknya kota-kota kecil di sekitarnya peranannya tidak berarti (Daldjoeni, 1998, 83). Hal ini disebabkan kegiatan ekonomi sekunder dan tersier, seperti manufaktur dan jasa-jasa cenderung untuk berlokasi di kota-kota besar, karena faktor 'urban economics' yang secara sederhana diartikan sebagai kekuatan yang mendorong suatu kegiatan usaha untuk berlokasi di kota-kota besar sebagai pusat pasar ('market'), tenaga kerja ahli, prasarana produksi dan lainnya, yang pada gilirannya sangat menunjang kegiatan itu beroperasi dengan lebih efisien (Firman, dalam : Soegijoko, et.al.; 1997, 215). Kecenderungan ini berlaku pula untuk kota Bandung sebagai ibukota propinsi Jawa Barat. Dari penanaman modal di Jawa Barat antara 1969 - 1986, 50% menuju Jakarta, 30% menuju Bandung (Voskuil, 1996, 109). Gambaran sektor kegiatan di kota Bandung sejalan pertumbuhan perekonomian kota tahun 1986 :

| | |
|---|-------|
| Pertanian | < 1 % |
| Industri (termasuk konstruksi) | 24 % |
| Perniagaan (swasta) | 25 % |
| Jasa perbankan dan asuransi | 4 % |
| Transportasi dan komunikasi | 9 % |
| Jasa swasta lainnya | 12 % |
| Pelayanan umum dan pemerintahan (peg. negeri) | 20 % |
| Personil ABRI | 5 % |

(sumber : Voskuil, 1996)

Dari tabel di atas terlihat bahwa prosentase sektor industri (termasuk konstruksi), perniagaan swasta dan swasta lainnya relatif dominan dengan total 61%. Prosentase kesempatan bekerja yang besar lainnya adalah sektor pelayanan umum dan pemerintahan (pegawai negeri).

Tersedianya kesempatan bekerja di kota Bandung tersebut berdampak pada peningkatan jumlah penduduk kota, dan pada gilirannya mengakibatkan proses transformasi fisik tata ruang fungsional perkotaan.

b). Faktor Kependudukan Kota.

Penduduk kota Bandung pada tahun 1971 jumlahnya 1.200.380 jiwa, dan tahun 1980 sudah merembek menjadi 1.462.637 jiwa (Reksohadiprodjo, dalam: PRISMA, 1984, 12). Kemudian berdasarkan data 1980 sampai 1990, tingkat perkembangan penduduk rata-rata adalah 1,86% pertahun. Dari hasil sensus tahun 1990, jumlah penduduk kota Bandung sudah 2.056.915 jiwa. Keadaan ini mengakibatkan semakin meningkatnya kebutuhan akan berbagai fasilitas dan sarana pelayanan kota, seperti perumahan, fasilitas pelayanan sosial dan fasilitas umum.

Berdasarkan kondisi ini, Pemda Kodya Bandung mengajukan usulan perluasan batas wilayah administrasi kotamadya Bandung. Usulan ini disetujui oleh Pemerintah melalui Menteri Dalam Negeri dengan menerbitkan PP No. 16 Tahun 1987 yang menyatakan bahwa batas wilayah administrasi Kodya DT II

Bandung diperluas dari 8.098 Ha menjadi 16.729,850 Ha (Pemerintah Kodya DT II Bandung, 1990, 1). (**Gambar 1-1**).

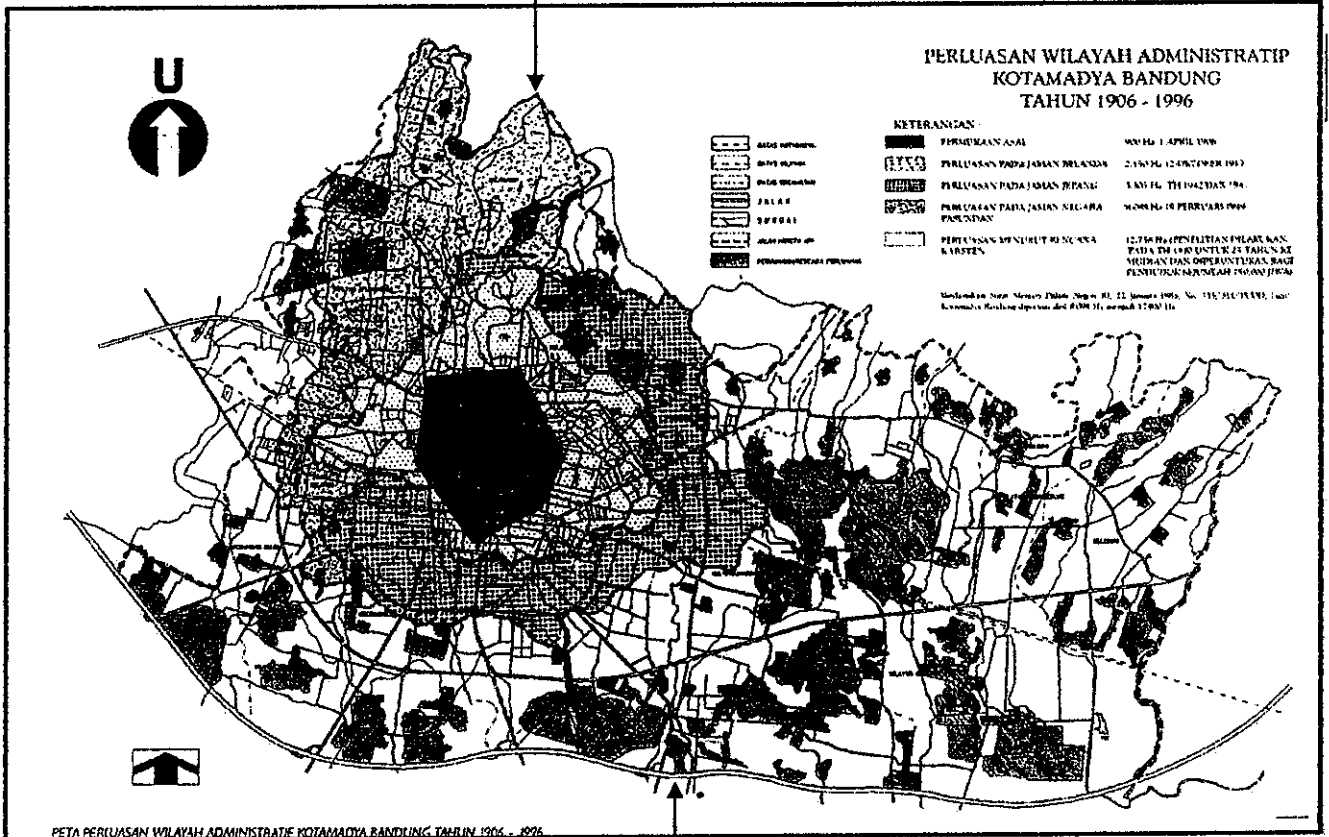
c). Kecenderungan Arah Transformasi Area Terbangun Kota Bandung.

Dari sebuah studi, pada kota-kota besar, khususnya di P. Jawa; ada kecenderungan berlangsung proses perubahan secara fisik penggunaan tanah ('land-use'): **di kawasan pinggir/periferi kota terjadi alih fungsi/konversi penggunaan tanah secara besar-besaran dari tanah pertanian subur menjadi kawasan industri dan permukiman berskala besar** (Firman, dalam : Soegijoko, et.al.; 1997, 213).

Kecenderungan jumlah penduduk Kodya Bandung dari 1980 sampai dengan 1984 meningkat, sedangkan 1985 sampai dengan 1988 cenderung menurun. Adanya penurunan penduduk ini diperkirakan diantaranya karena selama kurun waktu 1985 - 1989 terjadi perpindahan penduduk yang berdomisili di Kodya Bandung ke daerah pinggiran (Kabupaten Bandung). Ini terlihat dengan adanya **perkembangan yang pesat kawasan pemukiman baru pada daerah pinggiran** (Pemerintah Kodya DT II Bandung, 1991, 2-5).

Dalam periode 1980 - 1990, penambahan penduduk perkotaan Kabupaten Bandung meningkat sebesar 7,3%, jauh lebih besar jika dibandingkan dengan penambahan penduduk Kodya Bandung yang sebesar 3,3%. 38,6% penduduk perkotaan di Bandung menempati wilayah Kabupaten. Data selanjutnya menunjukkan bahwa sekitar 500 Ha permohonan izin perumahan di BPN Jawa

Sampai dengan 1987 :
luas wilayah Kodya DT II Bandung
adalah : 8.098 Ha.



(Sumber : Kunto, 1996)

PP No. 16 Tahun 1987 :
wilayah Kodya DT II Bandung
diperluas menjadi : 16.729,850 Ha.

GAMBAR 1 - 1

Perluasan batas administrasi Kodya DT II Bandung

Barat hingga tahun 1992 berada di wilayah Kabupaten Bandung. Hal ini mengindikasikan pembangunan perumahan dan konstruksi terkonsentrasi di wilayah Metropolitan Bandung. Data lain menunjukkan bahwa kota Bandung masih sangat kuat pengaruhnya terhadap wilayah belakang. Dari seluruh perjalanan dengan tujuan bekerja 48% menuju Bandung, sedangkan dari perjalanan dengan tujuan berbelanja dan rekreasi sekitar 70% dan 80% bertujuan ke kota Bandung (Dharmapatni, dalam Soegijoko, et.al.; 1997, 479-489).

Menurut Whyne - Hammond yang dikutip N. Daldjoeni, ada empat alasan yang menyebabkan tumbuhnya kawasan periferi kota, atau 'urban fringe' :

- 1). meningkatnya pelayanan transportasi kota, kemudian ditambah dengan kepemilikan kendaraan bermotor (roda empat atau dua) yang memudahkan transportasi dan mobilitas antara kawasan perumahan di periferi kota dengan pusat kota;
- 2). bertambahnya penduduk kawasan periferi, dari kota dan dari desa-desa;
- 3). meningkatnya taraf kehidupan atau kemampuan ekonomi penduduk di kawasan periferi; dan
- 4). gerakan pembangunan perumahan, khususnya perumahan murah; yang dibantu Pemerintah lewat kredit bank yang ditunjuk, memberikan peluang meningkatkan kepemilikan rumah.

(Daldjoeni, 1998, 207-208).

Untuk sektor perumahan rakyat, Pemerintah Indonesia telah menerbitkan beberapa peraturan dan keputusan sepanjang dekade 1970-an, diantaranya :

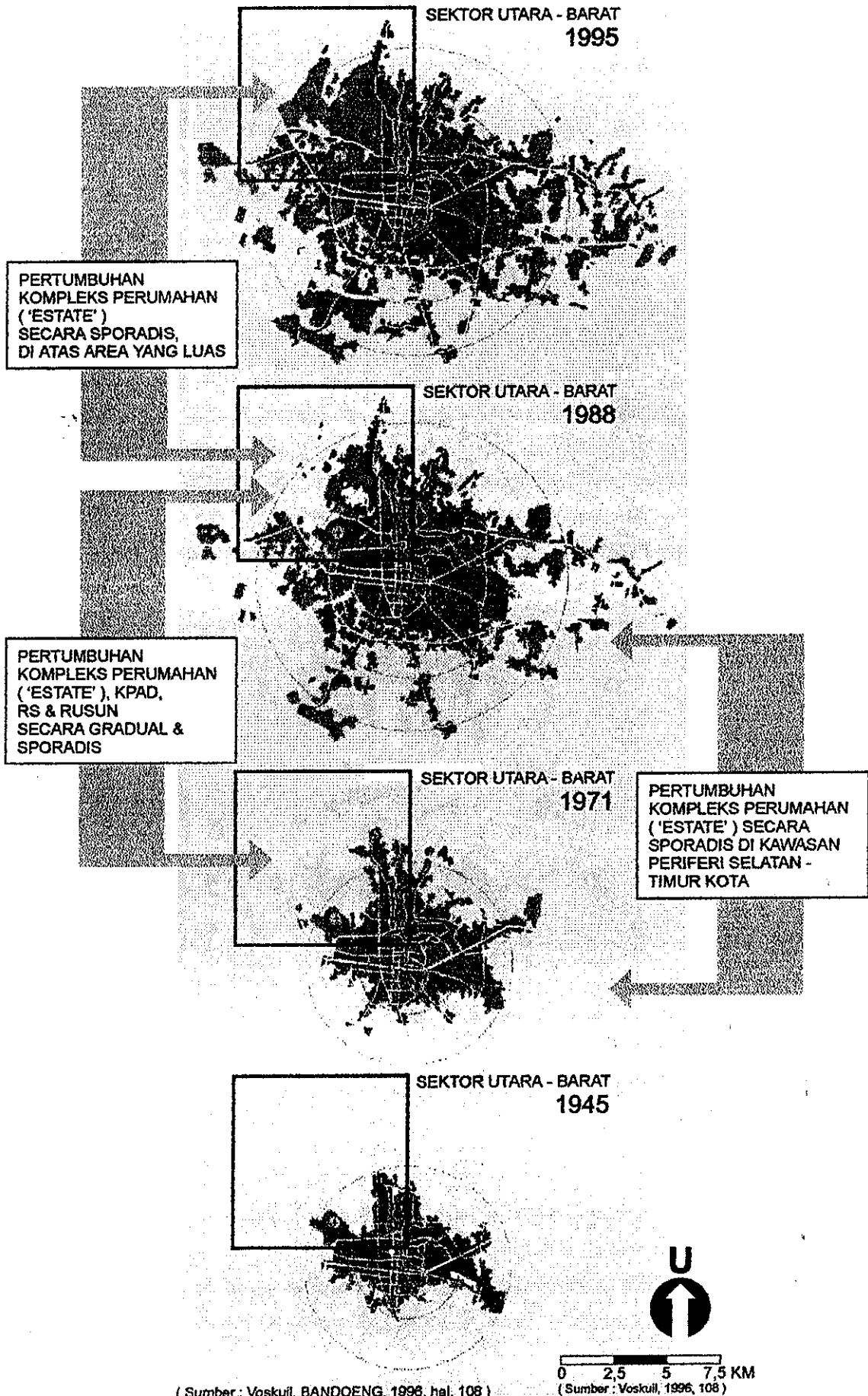
- 1). PerMendagri No. 6 Tahun 1972, PerMendagri No. 5 Tahun 1974, PerMendagri No. 2 Tahun 1976, PerMendagri No. 1 Tahun 1977 mengenai pelepasan dan pemilikan hak atas tanah negara untuk perumahan oleh pihak perusahaan pembangunan perumahan (Yusuf, 1997, 107-109);
- 2). penunjukan Bank Tabungan Negara (BTN) untuk menyalurkan kredit konstruksi perumahan bagi perusahaan pengembang (*'developer'*) swasta, dan Kredit Pemilikan Rumah (KPR) untuk masyarakat berpenghasilan rendah dan menengah yang disubsidi Pemerintah.

Implikasi terhadap kota Bandung adalah berlangsungnya lonjakan perkembangan area terbangun kota oleh tumbuhnya kompleks-kompleks perumahan (*'estate'*) yang dibangun oleh perusahaan pengembang (*'developer'*) swasta yang dimulai tahun 1970-an. (Gambar 1-2).

Perluasan area terbangun kota karena pembangunan sektor perumahan dan industri konstruksi lainnya dapat dilihat pada tabel di bawah :

| | Dalam Batas Wilayah Kodya (8.100 Ha) | | Total Pembangunan Kota Bandung | |
|------|---|------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|
| | Pembangunan (Ha) | Pertumbuhan per tahun (%) | Pembangunan (Ha) | Pertumbuhan per tahun (%) |
| 1945 | 3.000 | | 3.000 | |
| 1971 | 4.200 | 1,3 | 4.300 | 1,4 |
| 1979 | 5.400 | 3,3 | 5.600 | 3,4 |
| 1988 | 7.100 | 2,9 | 9.400 | 6,0 |
| 1995 | 7.900 | 1,6 | 14.000 | 6,0 |

(Sumber : Voskuil, 1996)



GAMBAR 1 - 2

Perkembangan area terbangun kota Bandung, terutama dimulai tahun 1970-an akibat pertumbuhan kompleks perumahan ('estate') di periferi kota

Hingga tahun 1971, perluasan +/- 100 Ha (+/- 2% dari luas) di luar batas wilayah kotamadya. 1971 - 1979 : pembangunan dalam batas wilayah kotamadya 1.200 Ha, di kawasan periferi di luar batas wilayah +/- 100 Ha (+/- 4% dari luas wilayah); 1979 - 1988 : pembangunan dalam batas wilayah 1.700 Ha, di kawasan periferi di luar batas wilayah +/- 2.100 Ha (+/- 25 % dari luas wilayah); dan 1988 - 1995 besarnya mirip. Pembangunan di kawasan periferi tersebut mengarah ke: 1) Cimahi; 2) Lembang, Ciumbuleuit, Dago; 3) Cicaheum; dan 4) Soreang, Dayeuhkolot, Buahbatu.

Tabel berikut menunjukkan bahwa perkembangan perumahan bertambah dengan pesat, di lain pihak area lahan pertanian menyusut drastis; sementara hingga tahun 1988 fasilitas transportasi yaitu prasarana jalan tidak bertambah.

| Tataguna tanah ('land-use') | Pembangunan (Ha) | | |
|-------------------------------|--------------------|-------|-------|
| | 1971 | 1979 | 1988 |
| Permukiman | 2.400 | 3.000 | 4.000 |
| Industri | 300 | 400 | 500 |
| Pertokoan, perniagaan | 300 | 400 | 400 |
| Kelembagaan 1) | 400 | 500 | 600 |
| Daerah hijau 2) | 700 | 1.100 | 1.400 |
| Transportasi | 100 | 100 | 100 |
| Pertanian | 3.900 | 2.600 | 1.100 |

1) Fungsi kesehatan, pendidikan, pemerintahan dan kompleks militer.

2) Taman dan area hijau, kompleks olahraga.

(Sumber : Voskuil, 1996)

Hingga tahun 1981, pembangunan perumahan di Bandung Utara +/- 200 Ha di kawasan periferi di luar batas wilayah. Lima tahun kemudian (1986) di kawasan

periferi Bandung Utara telah bertambah +/- 70 Ha, sementara di kawasan Bandung Selatan telah mencapai +/- 500 Ha (Voskuil, 1996, 111).

Di sisi lain, keberadaan kawasan permukiman tersebut ditunjang oleh penyediaan trayek angkutan umum. Dari 'Studi Sistem Transportasi Terpadu di Kotamadya Dati II Bandung' (1998) yang disusun oleh BAPPEDA Kodya DT II tercatat bahwa hampir semua permukiman di kawasan periferi kota Bandung dihubungkan ke kawasan pusat kota dengan trayek angkutan umum.

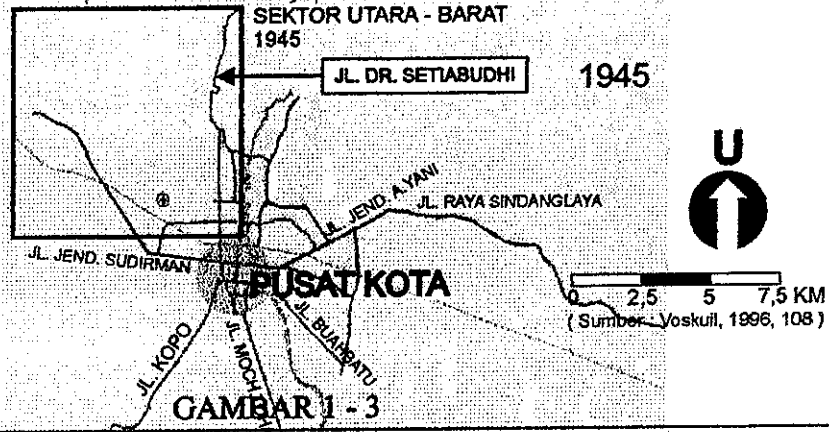
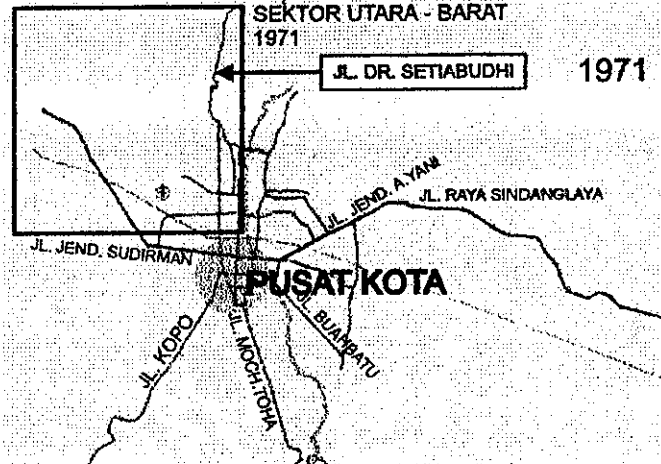
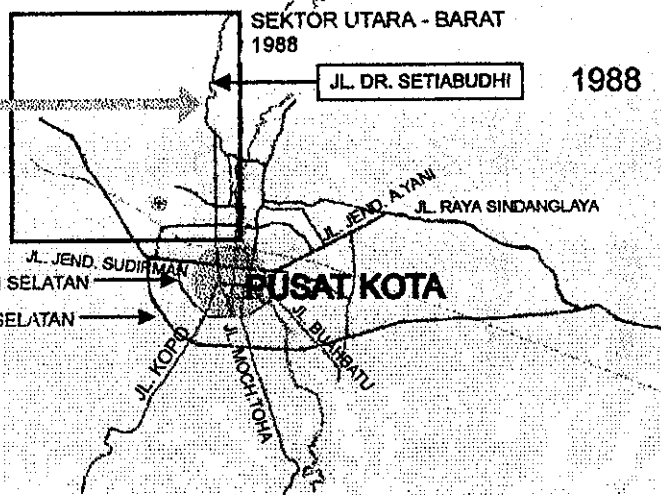
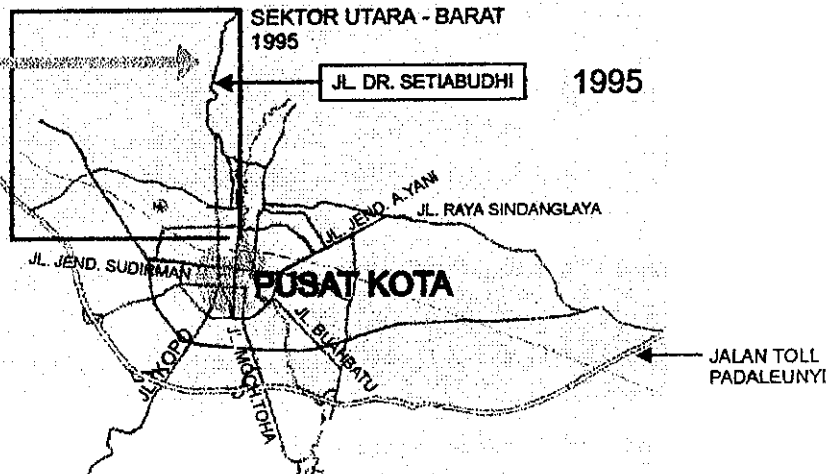
Penjelasan di atas mendukung indikasi dalam RUTRK 1991 (Revisi RIK 2005) bahwa telah berlangsung pertumbuhan kawasan perumahan yang pesat di kawasan periferi kota Bandung, dengan penghuninya sebagian besar adalah orang yang bekerja di dalam kota Bandung.

2. Beban Jalan Primer Dalam Transformasi Kota Bandung.

Pola jalan primer dalam struktur kota Bandung adalah menyebar ke empat arah utama dari pusat kota (**Gambar 1-3**); yaitu :

- a). Jalan Dr. Setiabudhi; mengarah ke Utara, dalam sektor Utara - Barat;
- b). Jalan A. Yani, jalan Raya Sindanglaya, dan jalan Raya Ujungberung (dahulu Groote Postweg); mengarah ke Timur, dalam sektor Utara - Timur;
- c). Jalan Buah Batu dan jalan Moch. Toha; mengarah ke Selatan, dalam sektor Selatan - Timur;
- d). Jalan Kopo, mengarah ke Selatan, dalam sektor Selatan - Barat;

BELUM ADA PERUBAHAN ATAU PENAMBAHAN JALUR UTAMA YANG MENGHUBUNGAN PERIFERI SEKTOR UTARA-BARAT DENGAN KAWASAN PUSAT KOTA



GAMBAR 1 - 3

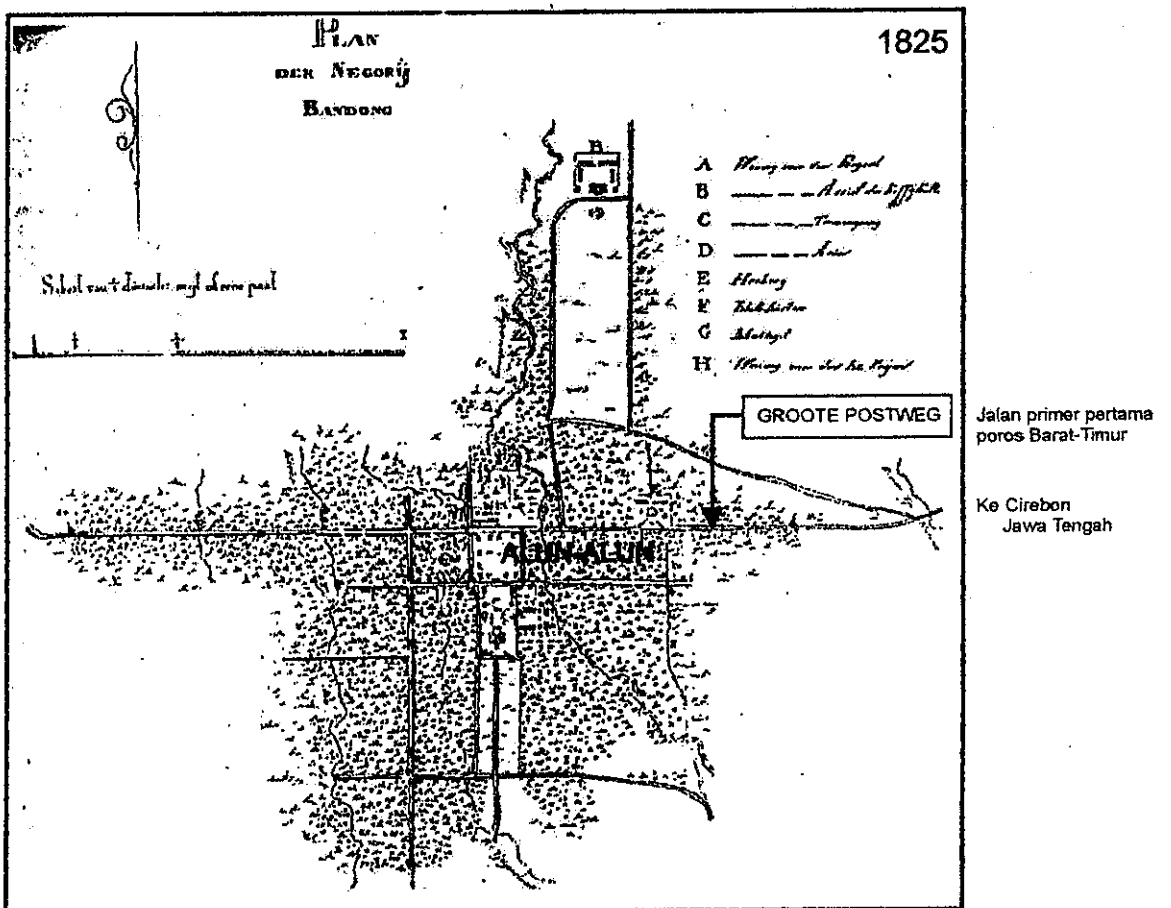
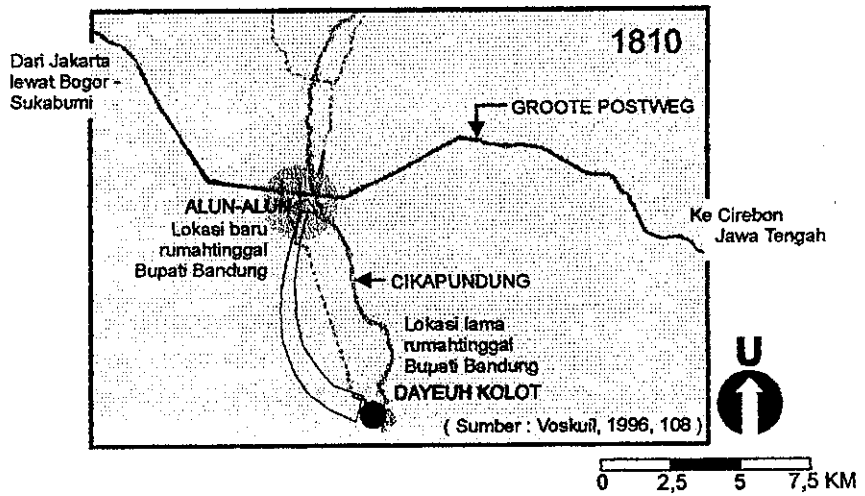
Perkembangan pola jalan primer kota Bandung.
 Untuk sektor Utara - Barat tidak ada perubahan fisik berarti,
 Jl. Dr. Setiabudhi masih menjadi satu-satunya jalan primer di kawasan tersebut

e). Jalan Sudirman, (dahulu Groote postweg), mengarah ke Barat, dalam sektor Utara - Barat.

a). Jalan Primer Dalam Konteks Sejarah Perkembangan Kota.

Jalan Sudirman, jalan Asia Afrika, jalan A. Yani, jalan raya Sindanglaya, dan jalan raya Ujungberung dahulu adalah '*Groote Postweg*', jalan primer pertama semasa pembentukan kota '*Indisch*' tradisional melintang poros Barat ke Timur, merupakan jalan regional dari Jakarta (Batavia) ke Cirebon (Cheribon) dan kota-kota besar di Jawa Tengah, melalui Bogor (Buitenzorg) dan Sukabumi (**Gambar 1-4**).

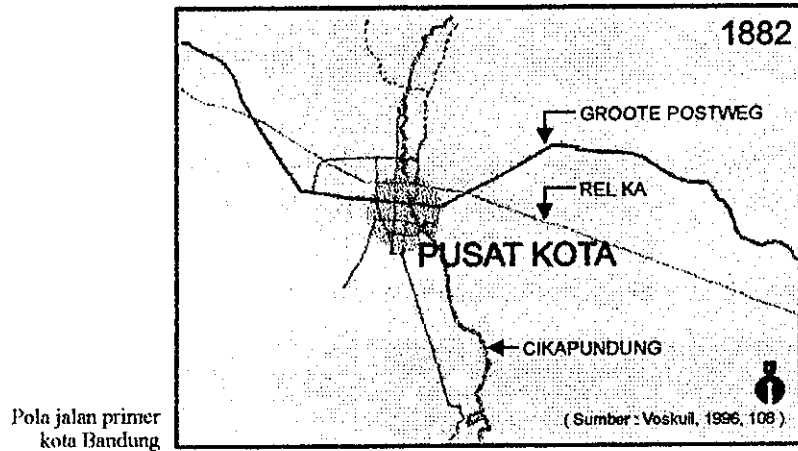
Jalan Moch. Toha adalah jalan primer mengarah ke Selatan yang telah ada dari awal pembentukan kota Bandung karena disini terletak Dayeuh Kolot, bekas lokasi tempat tinggal Bupati Bandung sebelum diinstruksikan oleh Gubernur Jenderal Daendels pindah ke lokasi Alun-alun sekarang (+/- 1810). Tahun 1860-an dibuat jalan primer baru membujur poros Utara - Selatan yang menghubungkan tempat tinggal Residen di Utara Alun-alun dan lapangan pacuan kuda di Selatan Alun-alun yaitu sekarang jalan Otto Iskandardinata. Dalam perkembangan di periode selanjutnya, poros ke Utara tersebut menerus ke jalan Cicendo, jalan Cihampelas, jalan Dr. Setiabudhi, hingga ke Lembang. Jalan ini menjadi akses utama ke kota Bandung bagi para '*preanger planters*' yang memiliki perkebunan di kawasan Lembang (**Gambar 1-5**). Jalan Cipaganti yang dibangun dalam masa pertengahan periode 1900 - 1945, baru bersambung dengan jalan Dr. Setiabudhi



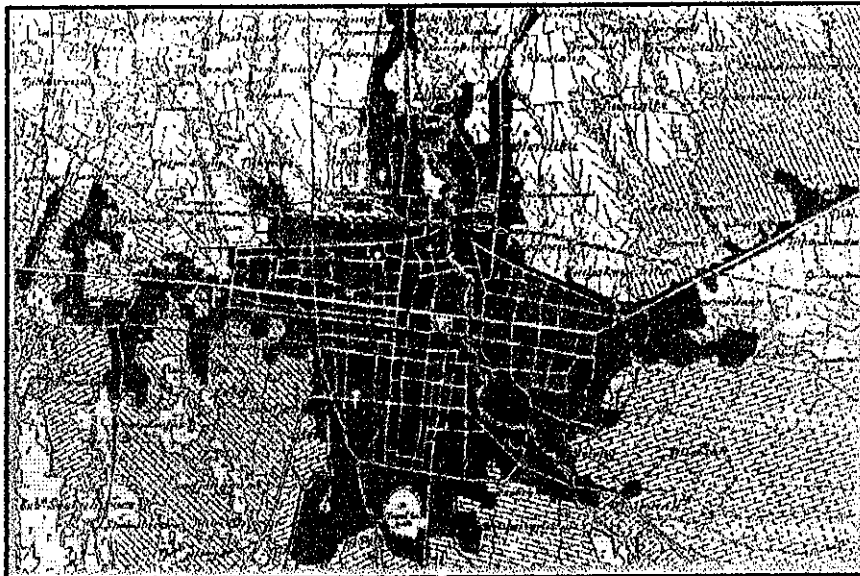
POLA FISIK SPASIAL AWAL KOTA BANDUNG (1825)

GAMBAR 1 - 4

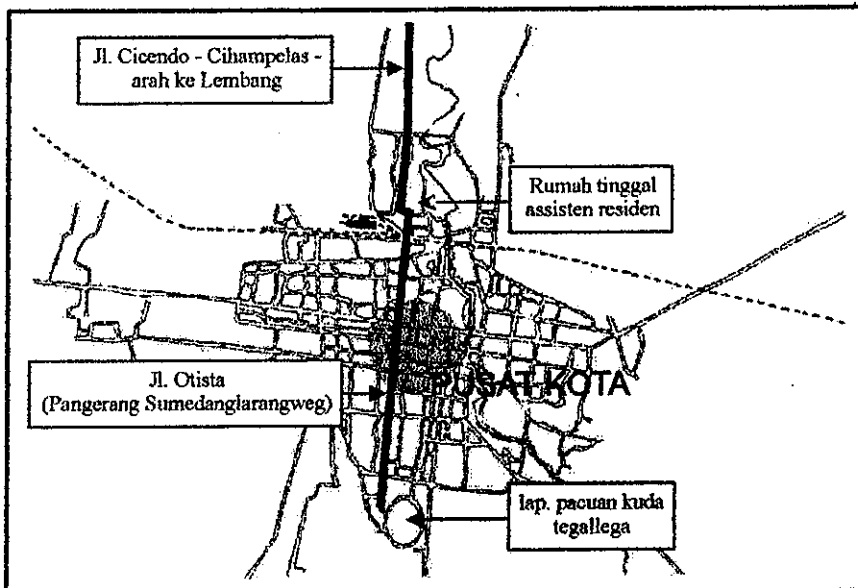
Groote Postweg pada poros Barat-Timur adalah jalan regional dan sekaligus jalan primer pertama dalam pola fisik spasial awal kota Bandung (awal tahun 1800-an)



Pola jalan primer kota Bandung



Area terbangun kota Bandung



Pola fisik spasial kota Bandung

GAMBAR 1 - 5

Sumbu Utara-Selatan (Pangerang Sumedanglarangweg) penghubung rumah tinggal asisten residen dengan lapangan pacuan kuda Tegallega hingga perkembangan pola fisik spasial kota dan bentuk kota (1882)

di masa akhir periode tersebut; jalan Sukajadi menyambung ke jalan Dr. Setiabudhi bahkan relatif baru, yaitu 1970-an awal. Sementara poros ke Selatan yang berhenti di lapangan pacuan kuda Tegallega, kemudian bersambung ke jalan Kopo; menjadi akses utama menghubungkan kota Bandung dengan kawasan Selatan. Jalan primer ke Selatan yang lain adalah jalan Buah Batu, sebetulnya adalah peningkatan jalan kecil yang sebelumnya telah ada. Tahun 1970-an akhir diteruskan pembangunannya hingga terbentuk kondisi sekarang.

Di tahun 1970-an, sesuai dengan rencana kota; mulai dibangun jalan lingkaran di Selatan kota yang bermuara di jalan primer poros Barat - Timur; tujuan utamanya adalah untuk mengurangi beban jalan di kawasan pusat kota. Perkembangan jalan arteri primer di sektor Selatan - Timur dan Selatan - Barat lebih dominan, misalnya dengan dibangunnya jalan lingkaran luar (Jl. Sukarno - Hatta) dan lingkaran dalam (Jl. PETA - Jl. LASWI). Sementara jalan arteri primer ke arah Utara sangat terlambat mengingat batasan topografi dan batasan lingkungan yang ada (Bappeda, 1998, IV-5), termasuk rencana jalan lingkaran Utara yang sampai sekarang belum direalisasikan.

b). Jalan Primer Sebagai Jalan Antar Kota.

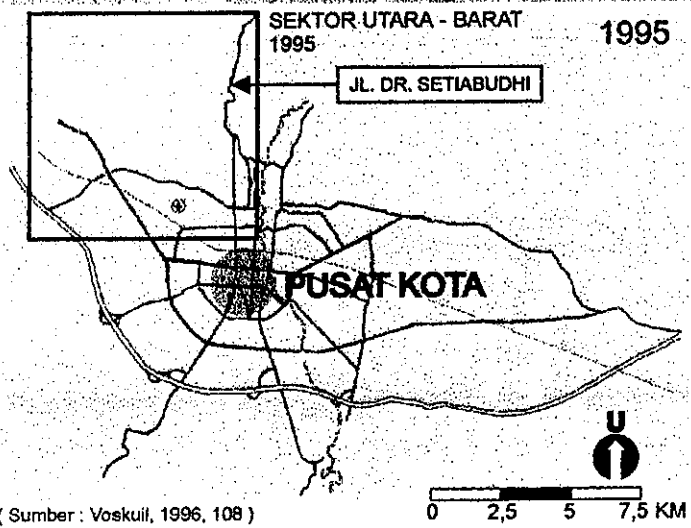
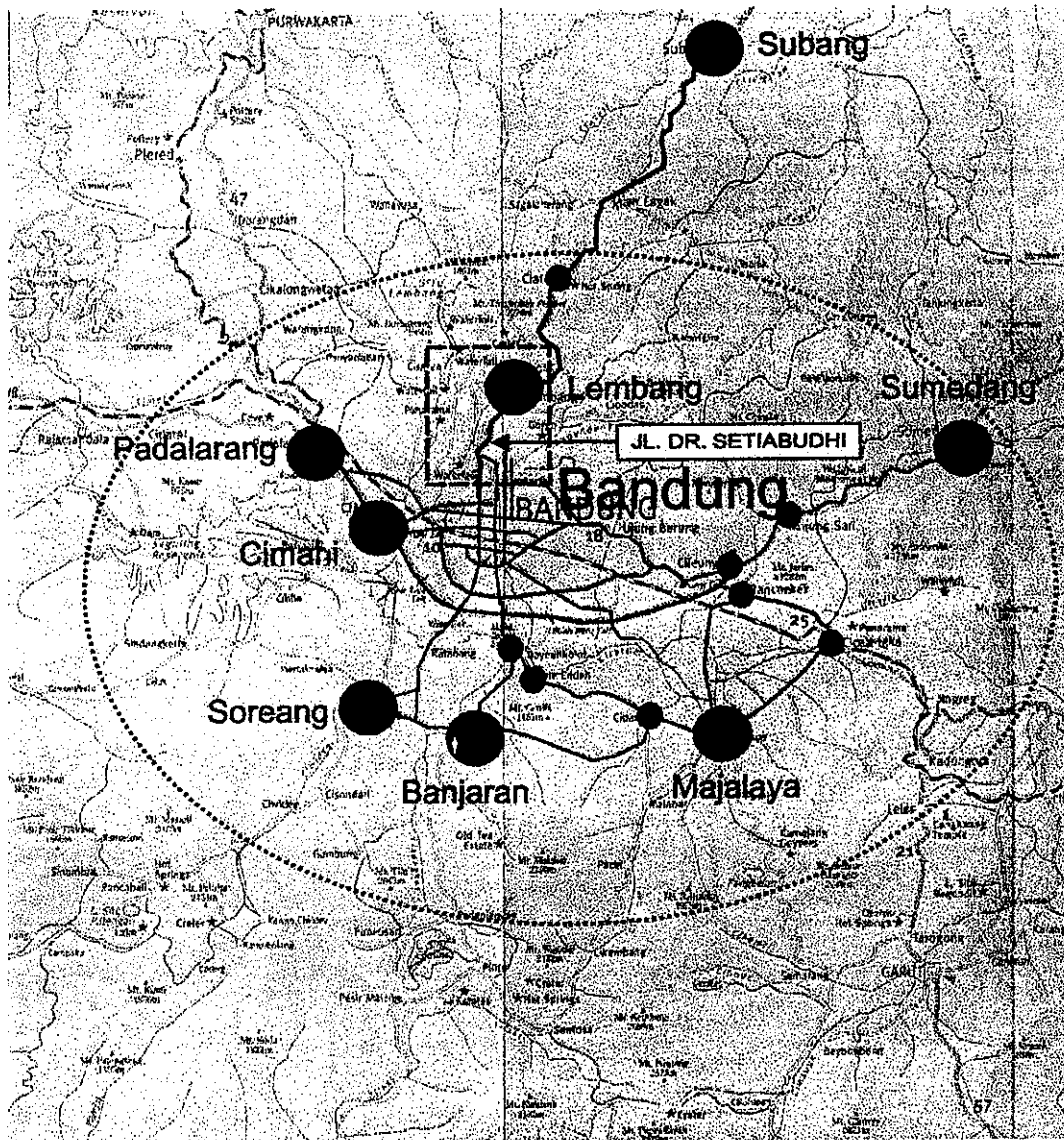
Pola jalan primer kota Bandung yang menyebar keluar ke empat arah utama berfungsi pula sebagai akses utama yang menghubungkan kota Bandung dengan kota-kota kecil di sekitarnya: 1) jalan Dr. Setiabudhi menerus ke Lembang dan Subang; 2) jalan A.Yani, jalan raya Sindanglaya, jalan raya Ujungberung;

menerus ke Sumedang; 3) jalan Buah Batu menerus ke Majalaya; 4) jalan Moch. Toha menerus ke Banjaran; 5) jalan Kopo menerus ke Soreang; 6) jalan Sudirman menerus ke Cimahi dan Padalarang (**Gambar 1-6**).

Khusus jalan Dr. Setiabudhi menerus menjadi jalan regional alternatif ke dan dari Jakarta, sehingga menjadi koridor masuk ke kota Bandung dari Utara. Beban jalan ini bertambah sebagai akses pencapaian ke obyek-obyek wisata di kawasan Utara kota Bandung yang cukup terkenal hingga mancanegara, seperti: kawah Tangkuban Prahur dan pemandian air panas Ciater; maupun yang berskala lokal seperti: Maribaya dan bumi perkemahan Jayagiri. Adalah menarik untuk dicatat bahwa sampai sekarang belum ada jalan primer poros Utara - Selatan yang baru sebagai alternatif untuk mengurangi beban jalan Dr. Setiabudhi ini. (**Gambar 1-7**).

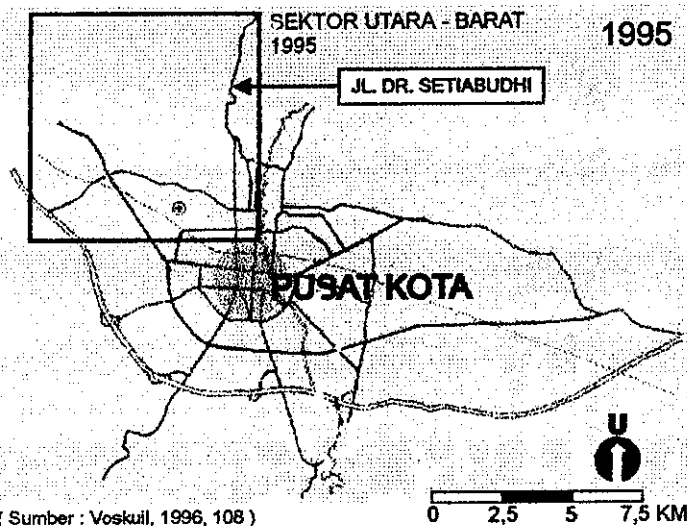
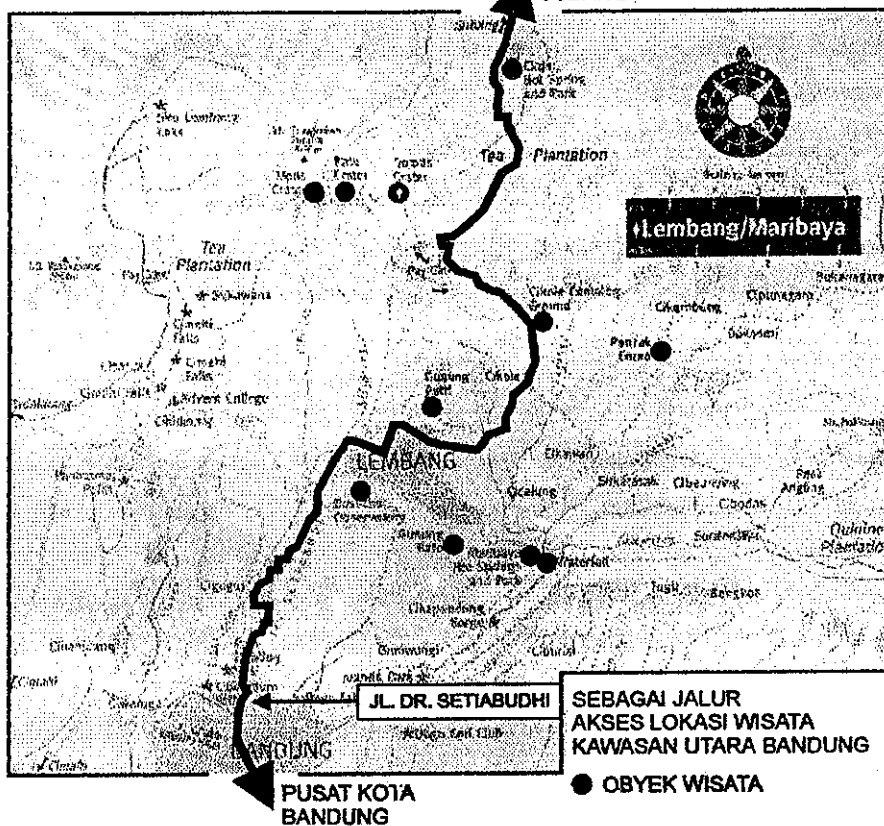
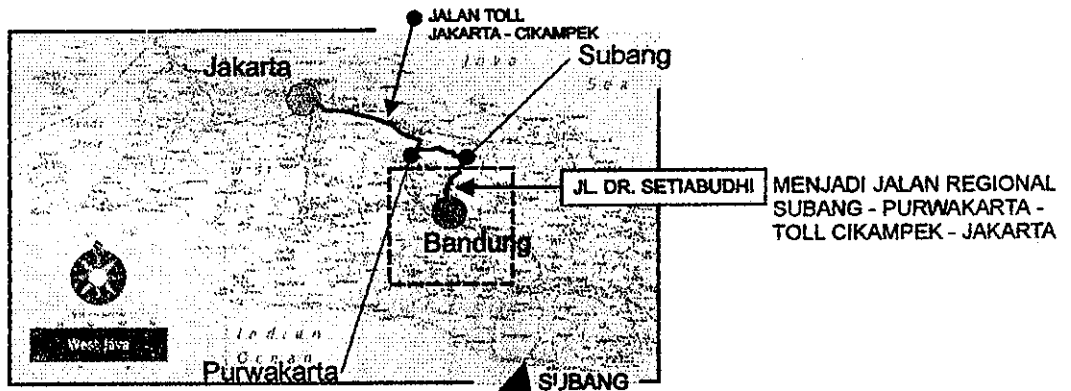
c). Jalan Primer Sebagai Jalan Kolektor Utama.

Pertumbuhan sporadis kompleks-kompleks perumahan di periferi sektor Selatan - Timur kota dimulai dari tahun 1970-an, diikuti di sektor Selatan - Barat. Beberapa alasan dipilihnya kawasan periferi ini karena: harga tanah yang lebih murah; prosedur perijinan yang lebih mudah dibandingkan dengan di dalam kawasan kota; dan kondisi topografi yang datar sehingga biaya konstruksi prasarana dan lahan dapat ditekan disebabkan segmen pasar adalah golongan masyarakat berpenghasilan rendah dan menengah. Di sektor Utara - Barat kota, pertumbuhan tersebut walaupun dimulai di periode yang bersamaan, akan tetapi



GAMBAR 1 - 6

Jalan primer kota Bandung dalam konteks akses utama antara kota Bandung dengan kota-kota kecil di sekitarnya. Disini jl. Dr. Setiabudhi adalah akses utama ke Lembang dan Subang untuk wilayah Utara.



(Sumber : Voskuil, 1996, 108)

GAMBAR 1 - 7

Sektor Utara-Barat periode 1970-an hingga 1990-an :
 Jl. Dr. Setiabudhi adalah jalur wisata utama untuk kawasan Utara kota Bandung,
 menerus jadi jalan regional Subang - Purwakarta - toll Cikampek - Jakarta

peningkatan pesat berlangsung mulai pertengahan 1970-an hingga pertengahan 1990-an, umumnya segmen pasar adalah golongan masyarakat berpenghasilan menengah dan atas. Keadaan yang sama di kawasan periferi sektor Utara - Timur dan Utara - Selatan.

Umumnya akses ke kompleks-kompleks perumahan tersebut diambil dari jalan desa yang diperlebar, dan dimuarakan ke jalan primer kota yang terdekat.

Gambaran di atas menunjukkan perkembangan area terbangun kota Bandung bersifat mengarah keluar atau sentrifugal karena diisi oleh kompleks-kompleks perumahan di kawasan periferi kota yang mengikuti pola jalan primer. Dari pola fisik spasial, kota berkarakter tertutup karena jalan primer yang mengarah keluar menjadi tumpuan dari akses-akses utama kompleks-kompleks perumahan di kawasan periferi kota.

3. Transformasi Koridor Komersial Segmen Jalan Primer Periferi Kota.

Koridor komersial pada segmen jalan primer di periferi kota Bandung ditinjau dari proses pembentukannya dapat diklasifikasikan :

- a). Berdasarkan rencana kota yang menetapkan bahwa pada segmen jalan primer tertentu untuk lokasi pusat perbelanjaan atau kegiatan komersial. Dalam hal ini, tataguna lahan pada segmen jalan tersebut sudah diarahkan untuk bebangunan komersial.

b). Karena perubahan lingkungan dan fisik pola spasial kawasan yang mendorong suatu segmen jalan primer pada kawasan tersebut menjadi dianggap sebagai lokasi yang strategis, atau dengan istilah lain memiliki aspek '*keuntungan lokasional*' untuk kegiatan komersial. Akibat kondisi ini, berlangsung transformasi morfologi bangunan dan kavling hunian atau non-komersial menjadi komersial secara organik.

Pada klasifikasi yang kedua, muncul dua faktor yang mempengaruhi perkembangan selanjutnya yaitu: mengarahkan dan menata transformasi morfologi segmen jalan tersebut, atau memberlakukan kebijaksanaan tanpa berdasarkan pada kondisi faktual di lapangan. Kondisi yang teramati saat ini adalah kecenderungan pembentukan aglomerasi kegiatan perdagangan dalam bentuk memanjang di kedua sisi jalan merupakan koridor komersial, tumbuh menjadi simpul-simpul ekonomi ('*growth center*') yang berdampak terjadinya transformasi tatanan ruang kota (Kusliansyah, 1997, 7).

B. KORIDOR KOMERSIAL SEGMENT JALAN DR. SETIABUDHI KAWASAN PERIFERI UTARA KOTA SEBAGAI KASUS STUDI.

Kecenderungan penebaran kegiatan komersial dan jasa ke arah Utara berlangsung pula pada segmen jalan Dr. Setiabudhi, yang mengarah ke pembentukan koridor komersial (Pemerintah . . . , 1993, 2-4).

1. Pokok Permasalahan.

a). Koridor Komersial: Pertumbuhan Organik Versus Rencana Kota.

Ada kecenderungan pembentukan koridor komersial di segmen jalan primer di kawasan periferi kota karena faktor 'keuntungan lokasional'. Terbentuklah aglomerasi dari toko-toko, bank, restoran; termasuk kereta, jongko, tenda pedagang kaki-lima; yang kemudian mampu berperan sebagai pusat perbelanjaan bagi kawasan perumahan di sekitarnya, di luar rencana kota formal yang ada. Sementara dalam rencana kota Bandung diusulkan alokasi pusat sekunder/perbelanjaan dalam masing-masing sektor kota. Karena bertentangan dengan tata-guna tanah dalam rencana kota, maka kebijaksanaan yang diambil adalah: larangan, pembatasan, serta pengendalian; dengan usulan untuk mengalihkan kegiatan koridor komersial tersebut ke lokasi pusat sekunder/perbelanjaan yang direncanakan.

Berdasarkan PerMendagri No. 2 Tahun 1987, jenis rencana kota yang terdapat dalam perundang-undangan yang ada dan menjadi tanggung-jawab Pemda DT II adalah :

- 1) RUTRK (Rencana Umum Tata Ruang Kota), dengan titik berat penelaahan pada aspek ekonomi;
 - 2) RDTRK (Rencana Detail Tata Ruang Kota), dengan titik berat penelaahan pada aspek sosial;
 - 3) RTRK (Rencana Teknik Ruang Kota), dengan titik berat penelaahan pada aspek fisik dan teknis;
- (Budiwibowo, 1996, 43-44).

Keluaran adalah rencana tata-guna tanah untuk pewilayahan/zonasi secara fungsional dalam rangka mengantisipasi perkembangan kota. Sementara karakteristik morfologi kota Bandung yang telah terbentuk semenjak awal 1800-an hingga tahun 1940-an tidak dipertimbangkan dan dimanfaatkan sebagai masukan. (Siregar, 1990, 116-127).

Tumbuhnya koridor komersial pada lokasi tertentu segmen jalan primer di kawasan periferi kota adalah hal yang nyata. Kondisi ini tidak dapat ditiadakan, karena besarnya keterlibatan pihak swasta yang memanfaatkan lokasi tersebut untuk kegiatan komersial.

Most of our cities and suburbs have been constructed by private sectors. . . . that the majority of the buildings we see around us will continue to be initiated by private enterprise for a long time to come.
(Barnett, 1982, 57)

Dalam RDTRK Wilayah Bojonagara 1993, koridor komersial hanya dipandang keberadaannya sekedar jalur penghubung. Hasilnya, koridor komersial menggambarkan bagian-bagian yang terfragmentasi dalam kawasan metropolitan, dengan kondisi koneksi yang menyedihkan terhadap konteks lingkungan. Tidak

terkoordinasi, semrawut, tidak sedap untuk pandangan, dan perkembangannya yang membahayakan, adalah pola yang sering merupakan karakterisasi koridor komersial ini dalam proses perkembangannya (Loukaitou-Sideris, dalam: *Town Planning Review*, 1997, 2).

b).⁷ Bebangunan Komersial: Transformasi Morfologi Versus Peraturan Tata Bangunan.

Proses pembentukan koridor komersial yang dimulai sekitar pertengahan 1970-an pada segmen jalan Dr. Setiabudhi di kawasan periferi Utara kota melalui transformasi entitas kavling dan bangunan fungsi hunian menjadi fungsi komersial ataupun hunian - komersial, yang dijuluki rumah-toko (*ru-ko*) atau rumah-kantor (*ru-kan*), umumnya berupa bangunan deret (*'row-building'*).

Pembangunan sebuah bangunan atau bebangunan di dalam wilayah administrasi Kodya DT II Bandung dapat dilaksanakan jika telah terbit Surat Ijin Mendirikan Bangunan (SIMB) untuk proyek termaksud. SIMB terdiri dari: 'Planning Permit' dan Ijin Mendirikan Bangunan (IMB) (**Diagram I-B-1**). Terhadap per individu bangunan mungkin dapat diarahkan melalui peraturan bangunan. Akan tetapi setelah terbentuk aglomerasi dalam hal ini adalah koridor komersial, maka tampaknya peraturan bangunan saja belum mencukupi.

Pada hakekatnya, semua elemen pembentuk lingkungan binaan, termasuk bangunan-bangunan yang berdiri di atas tanah milik, praktis memuat unsur 'publik', karena merupakan elemen pembentuk ruang fisik - spasial kota. Karena selalu terlihat oleh masyarakat (publik), elemen-elemen itu secara tidak langsung

HIERARKI PERATURAN MENDIRIKAN BANGUNAN KOTAMADYA DT II BANDUNG

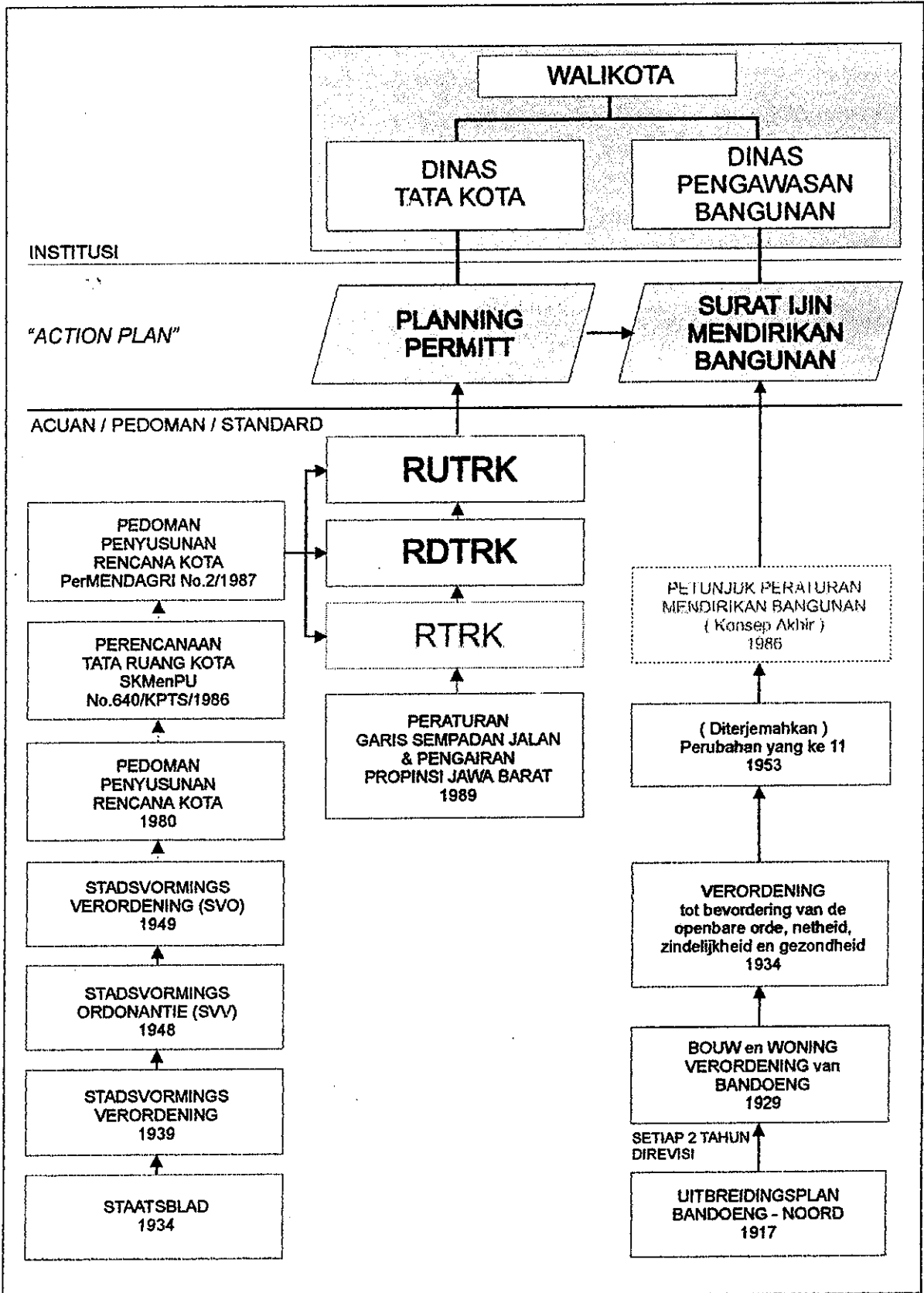


DIAGRAM I-B-1

menjadi kepentingan bersama (Siregar, 1995, 6). Terutama pada bebangunan komersial karena kegiatan yang ditampungnya, termasuk pada koridor komersial segmen jalan primer di kawasan periferi kota.

Koridor komersial segmen jalan primer di kawasan periferi kota mempunyai karakteristik pertumbuhan yang inkremental dan gradual, dan karena kepemilikan yang berbeda menghasilkan tatanan bangunan komersial di kedua sisi jalannya tidak teratur, tidak ada kesinambungan orientasi serta koneksi. Bentuk dan arsitektur elemen dan komponen dari morfologi bangunan komersial beraneka-ragam mengikuti kecenderungan langgam pada saat dibangun, bersifat individualis tanpa memperhatikan kesinambungan terhadap tetangga atau lingkungannya.

Pada akhirnya, ketidak-teraturan dan ketidak-sinambungan orientasi dan koneksi dalam aspek fisik spasial itu berdampak terhadap aspek fungsional. Sebagai pusat belanja yang terorientasi akibat aglomerasi dari toko-toko, bank, restoran, yang berdiri sendiri; maka keberadaannya belum memperhatikan ruang gerak pengunjung (Gunawan, dalam : *Pikiran Rakyat*, 23 Oktober 1997). Timbul konflik dalam pemanfaatan ruang luar wilayah publik.

Sebagai rangkuman, pokok permasalahan yang diambil adalah: obyektifitas morfologi bebangunan koridor komersial segmen jalan primer kawasan periferi kota sebagai produk transformasi tidak memiliki keteraturan dan orientasi terhadap ruang luar wilayah publik, pola fisik spasial serta

morfologi kota; dan kondisi ini sekaligus berdampak menimbulkan konflik pada aspek fungsional. Diagram I-B-2 menggambarkan bagan alir pokok permasalahan.

2. Kasus Studi.

Sudut pandang terhadap pokok permasalahan adalah pemahaman bahwa rancang ruang urban merupakan aktifitas bersifat plural yang melibatkan negosiasi antara banyak pihak. Negosiasi ini sebaiknya difasilitasi oleh pemakaian obyektif yang jelas dibandingkan dengan peraturan yang kaku. Interaksi antara tujuan rancangan dengan bentuk-bentuk lokal seharusnya diekspresikan dalam obyektif rancangan.

. . . The distinction between intentions and outcomes was elaborated into a four way split : the objectives, the criteria for their achievement, material advising on how they might be achieved, and the control procedures leading to their implementation.

The problem then addressed was how to generate objectives that would be specific to small areas, reflecting their particular circumstances. . . .

(Hall, dalam : Journal of URBAN DESIGN, 1997, 223)

Sebagai kasus studi dalam penelitian ini diambil koridor komersial pada segmen jalan Dr. Setiabudhi di kawasan periferi Utara kota Bandung; karena pembentukannya oleh bebangunan komersial sebagai komponen pembentuk ruang urban, bertindak selaku obyektif yang:

- 1). terbentuk melalui transformasi kavling dan bangunan, mengakibatkan perubahan fungsi dan bentuk; berdampak terhadap ruang luar wilayah publik;

POKOK MASALAH

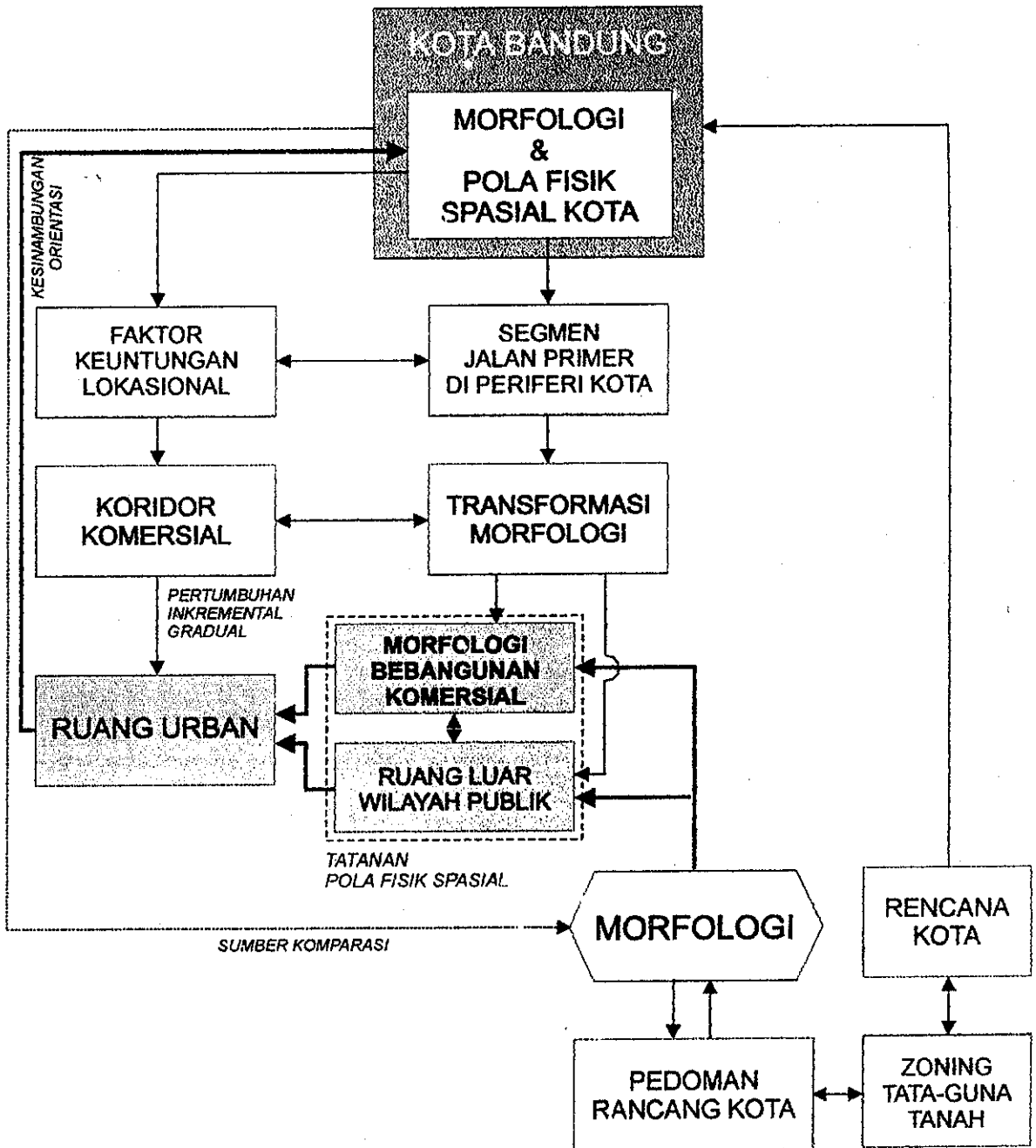


DIAGRAM I-B-2

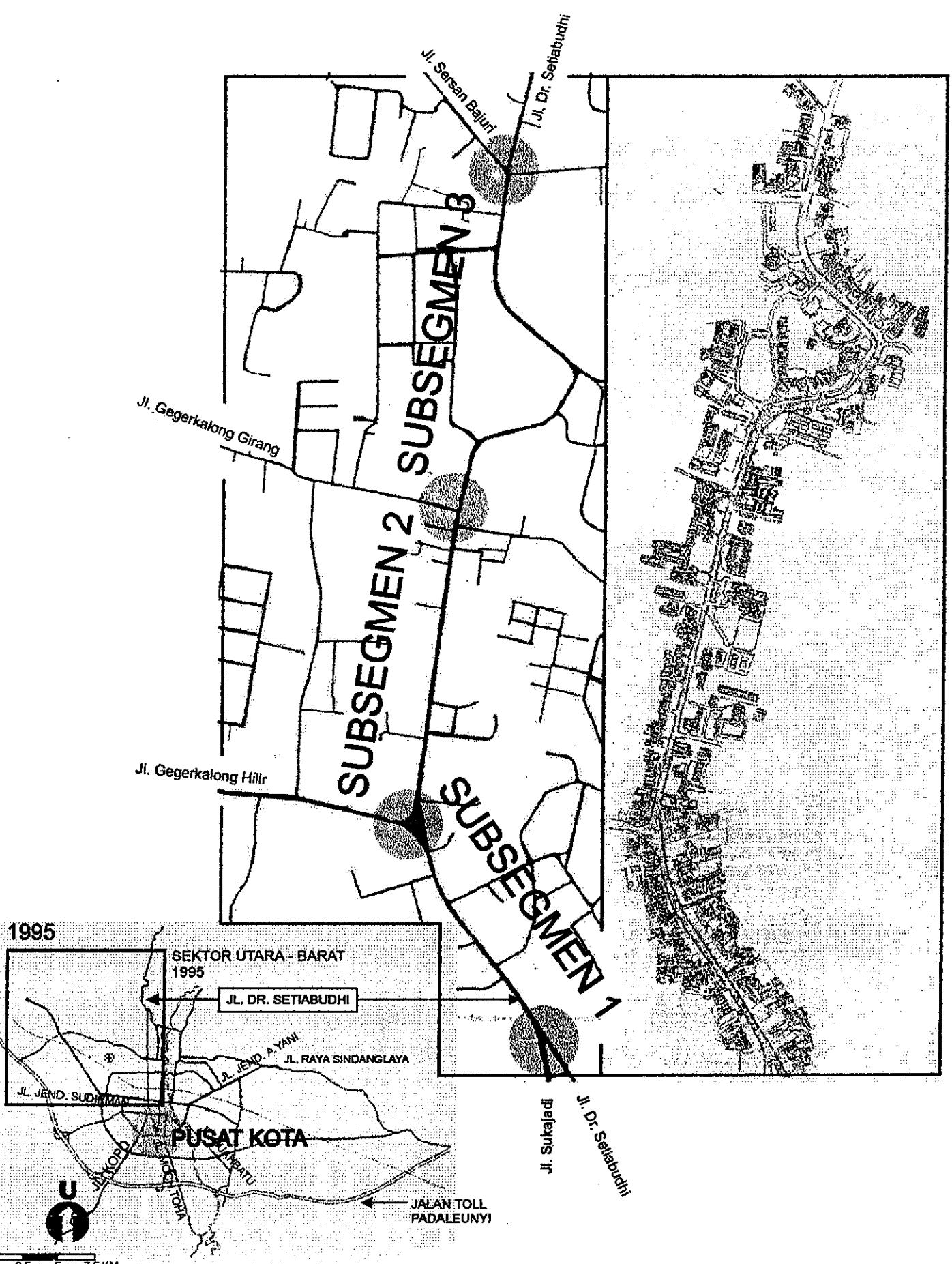
2). berperan sebagai komponen pembatas dan pembentuk ruang urban; dan pada segmen jalan Dr. Setiabudhi yang memiliki beban masih menonjol sampai sekarang adalah: sebagai koridor masuk di Utara kota Bandung dari arah Jakarta, sekaligus akses utama ke obyek-obyek wisata di kawasan Utara kota Bandung; maka ruang urban yang terbentuk memiliki posisi unik terhadap pola fisik spasial serta bentuk (arsitektur) kota Bandung.

a). Batasan Fisik Obyek Kasus Studi.

Batasan obyek kasus studi adalah: bebangunan komersial pada koridor komersial segmen jalan Dr. Setiabudhi di kawasan periferi Utara kota dengan batasan: titik di Selatan adalah pertigaan jalan Sukajadi - Dr. Setiabudhi, sampai dengan titik di Utara adalah pertigaan jalan Sersan Bajuri - Dr. Setiabudhi. Panjang segmen tersebut +/- 2,1 kM berdasarkan pengukuran kilometer kendaraan. (**Gambar 1-8**).

Untuk memudahkan penelitian, segmen jalan tersebut di atas dibagi menjadi subsegmen, sebagai berikut :

- 1). subsegmen 1: dari titik pertigaan jalan Sukajadi – Dr. Setiabudhi hingga titik pertigaan jalan Gegerkalong Hilir – Dr. Setiabudhi, panjang +/- 0,7 kM;
- 2). subsegmen 2: dari titik pertigaan jalan Gegerkalong Hilir – Dr. Setiabudhi sampai titik pertigaan jalan Gegerkalong Girang – Dr. Setiabudhi, panjang +/- 0,5 kM; dan



GAMBAR 1 - 8

Batasan obyek kasus studi : segmen jalan Dr. Setiabudhi dari titik pertigaan jalan Sersan Bajuri hingga titik pertigaan jalan Sukajadi. Panjang total segmen ini . +/- 1,7 km.

- 3). subsegmen 3: dari titik pertigaan jalan Gegerkalong Girang – Dr. Setiabudhi sampai titik pertigaan jalan Sersan Bajuri – Dr. Setiabudhi, panjang +/- 0,9 kM.

b). Fokus Obyek Kasus Studi.

Walaupun kajian meliputi keseluruhan subsegmen, tetapi fokus obyek kasus studi adalah bebangunan komersial dan subsegmen yang memiliki kriteria sebagai berikut :

- 1). subsegmen tersebut paling banyak menerima muara akses-akses utama kompleks perumahan di sekitarnya; dan
- 2). bangunan komersial di kedua sisi subsegmen tersebut tumbuh melalui transformasi kapling dan bangunan, serta merupakan bebangunan komersial yang dominan di subsegmen termaksud.
- 3). bangunan komersial tersebut adalah tipologi yang dominan dan relatif besar sehingga secara morfologi mempengaruhi ruang urban.

Berdasarkan pengamatan lapangan, subsegmen yang memenuhi kriteria tersebut di atas adalah subsegmen 1 dan 2, serta tipologi yang dominan adalah bebangunan ru-ko/ru-kan.

C. LINGKUP PENELITIAN.

Arti harafiah kata 'kota' adalah :

n 1 dinding (tembok) yang mengelilingi tempat pertahanan; 2 daerah pemukiman yg terdiri atas bangunan rumah yg merupakan kesatuan tempat tinggal dr berbagai lapisan masyarakat; 3 daerah yg merupakan pusat kegiatan pemerintahan, ekonomi, kebudayaan, dsb; ...

(Tim . . . , 1996, 528)

Di pulau Jawa dikenal istilah 'kuta' yang didefinisikan sebagai berikut :

. . . kuta untuk membedakannya dari desa. Kuta secara harafiah berarti daerah permukiman yang dilindungi oleh dinding yang dibangun mengelilingi menurut bentuk pasagi. Dinding ini digunakan sebagai garis batas dalam untuk melindungi teritorial sekaligus memberi definisi luar dan dalamnya kehalusan dalam berkrama. Pengertian dalam untuk menyebut hunian baik untuk istana maupun rumah biasa . . .

(Wiryomartono, 1995, 25)

Kata 'kota' dalam bahasa Inggris adalah 'city' atau 'town', yang asal mulanya dari

kata yang berkaitan dengan bentuk fisik yang membatasi atau memberi batas:

. . . The traditional Chinese words for 'city' and 'wall' are identical; the character ch'eng expresses both of them. The English word 'town' comes from a Teutonic word that means hedge or enclosure. The Old Dutch version, tuin, means fence; the Old High German zun means rampart . . .

(Kostof, 1992, 11)

Kutipan di atas menyatakan bahwa arti kata 'kota' adalah entitas fisik/bentuk terbangun sebagai tempat untuk pemukiman yang diberi batas fisik, sekaligus untuk membedakan sosial dan ekonomi penduduknya dengan luar batas tersebut.

Pemahaman tentang kota tergantung dari sudut pandang terhadap entitas kota itu sendiri, seperti beberapa definisi berikut:

Kota tidak statis dan selalu berubah, meluas/mengecil mengalami strukturisasi dan tekanan ekonomi, maupun sosial (Chris Couch, 1990).

Kota merupakan pusat modal, penduduk, produksi, kesenangan dan juga pusat kebutuhan manusia. Akibatnya kota tidak timbul dengan wajar, tetapi dipacu untuk menjadi kota-kota modern, yang dibangun secara cepat seperti kota besar (Mazand Engels, 1984).

Kota adalah simpul jasa distribusi dalam satuan wilayah pengembangan (SWP). Simpul ini menyatakan perannya dalam fungsi ekonomi, yang menimbulkan konsentrasi kegiatan usaha dan manusia (Hajisarosa Purnomosidi, 1982).

Kota merupakan konsentrasi manusia dalam suatu wilayah geografis tertentu dan mengadakan kegiatan ekonomi. Kota cenderung jadi besar, jika kegiatan ekonominya sangat luas, sedangkan kota yang lebih kecil bersifat satelit, yang bergantung, yang bergantung pada kegiatan kota yang lebih besar (Gallion, 1980).

(Kusliansyah, 1997, 31-32).

Gordon Chlide mengatakan bahwa kota adalah suatu konsentrasi penduduk dalam jumlah besar, adanya spesialisasi pekerjaan, suatu pola ekonomi yang merata, bangunan-bangunan umum yang monumental, stratifikasi yang berkembang, . . .

Pamuji S mengatakan bahwa kota adalah kelompok orang-orang yang dalam jumlah tertentu, dan bertempat-tinggal bersama dalam suatu wilayah geografis tertentu, berpola hubungan rasional, ekonomis, dan individualis.

Permendagri No. 2 Tahun 1987 menyatakan kota adalah pusat pemukiman dan kegiatan penduduk yang mempunyai batasan wilayah administrasi yang diatur dalam undang-undang serta pemukiman yang telah memperlihatkan watak dan ciri kehidupan kekotaan.

(Yusuf, 1997, 36-37)

Dari kutipan di atas, dapat dikemukakan beberapa pokok pengertian kota:

- 1). ada konsentrasi penduduk, strata sosial, perbedaan gaya hidup, keragaman pekerjaan, pemerintahan, kekuatan ekonomi sebagai pusat distribusi;
- 2). tidak statis, selalu berubah di bawah tekanan ekonomi, politik dan sosial;
- 3). pada sebuah lokasi dalam wilayah geografik tertentu dengan batasan administrasi.

Istilah lain yang berkaitan dengan pengertian 'kota' adalah 'urban', 'urban area', atau 'urbanism'. Kata 'urban' sering diterjemahkan dengan kata 'perkotaan'. Secara harafiah, arti kata 'urban' adalah :

1 a berkenaan dengan kota, bersifat kekotaan; . . .
(Tim . . . , 1996, 1110)

adj- having to do with, living in, or located in a city or town; . . .
(The Holt, 1966, 897)

Pengertian lain adalah: sebuah istilah yang paling umum untuk menyatakan karakteristik kota (Howett, dalam: *Landscape Architecture*, May 1989, 55).

Sementara arti kata 'urbanisme' adalah :

n 1 sikap dan cara hidup orang kota; 2 perkembangan daerah perkotaan; 3 ilmu tt kehidupan kota.
(Tim . . . , 1996, 1110)

The simplest definition of urbanism or urban area might be the confederation or union of neighboring clans resorting to a center used as common meeting place for worship, protection, and the like; hence, the political or sovereign body formed by such community. An urban area can also be defined as a composite of cells, neighborhoods, or communities where people work together for common goods . . . , urban areas are those locations where there is opportunity for a diversified living environment and diverse life-styles. . . .
(Eisner, et.al.; 1993, 43)

Jika mengacu ke definisi dari Louis Wirth di dalam bukunya 'Urbanism as the Way of Life' (1938), pengertian 'urbanisme' hakekatnya adalah cara hidup penduduk kota. Secara umum dapat ditarik perbedaan pemahaman arti kata 'kota' dengan 'urban' sebagai berikut :

- 1). 'kota' cenderung menunjuk ke entitas fisik/bentuk terbangun;
- 2). 'urban' lebih menekankan kepada kesatuan sebuah kawasan tertentu dengan kondisi sosial, budaya, dan ekonomi masyarakat yang menetap di dalamnya; atau dengan kata lain adalah: pandangan holistik tentang lingkungan binaan mencakup aspek fisik, historik, dan konteks sosial (Ellin, 1996, 225).

1. Kota Sebagai Entitas Arsitektur.

Dari beberapa definisi di atas maka pada prinsipnya pengertian 'perkotaan' mencakup aspek a-spasial dan fisik spasial. Aspek a-spasial mencakup kekuatan: ekonomi, politik termasuk administrasi pemerintahan, serta faktor sosial masyarakat. Aspek a-spasial lain yang mempengaruhi perkembangan bentuk kota adalah teknologi, terutama transportasi yang mengalami kemajuan pesat semenjak Revolusi Industri. Misalnya desentralisasi yang telah dipelopori oleh kereta-api, dilanjutkan oleh mobil penumpang, yang justru meningkatkan pertumbuhan linear karena karakteristik mobil penumpang mampu mengisi ruang-ruang yang telah dibentuk oleh moda angkutan sebelumnya. Keseluruhannya merupakan faktor pendorong pembentukan aspek fisik spasial dalam batas-batas geografi, mewujudkan sebagai entitas 'ruang dan bentuk terbangun' (*'space and built form'*). Kota sebagai ruang dan bentuk terbangun seharusnya dapat dipahami sebagai entitas arsitektur, merupakan proses konstruksi dari kota itu sendiri dari waktu ke waktu di dalam batasan makna arsitektur sebagai sebuah hasil kreasi yang tidak terpisahkan dari kehidupan berbudaya dan masyarakat tempatnya dimanifestasikan; arsitektur sebuah kota dipandang sebagai puncak perwujudan bentuk kota, dan dari sini kiranya akan dapat ditandai problem kota termaksud (Rossi, 1982, 21, 29).

Kriteria pertama untuk lingkup penelitian ini adalah berangkat dari pemahaman dasar bahwa kota adalah entitas arsitektur, lingkungan binaan yang

terbentuk oleh ruang dan bentuk terbangun dalam batasan geografi yang ada; yang akan selalu berubah dari waktu ke waktu, sebagai perwujudan dari kehidupan masyarakatnya di dalam dorongan faktor-faktor a-spasial: ekonomi, politik, sosial, dan teknologi. (Diagram I-C-1).

2. Koridor Komersial Segmen Jalan Primer di Kawasan Periferi Kota Sebagai Ruang Urban.

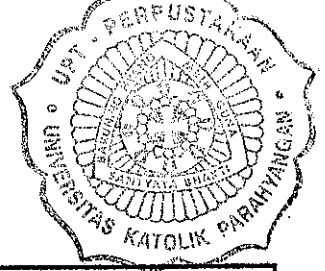
Salah satu definisi ‘koridor komersial’ (*‘commercial corridor’*), atau istilah lain adalah ‘lajur komersial’ (*‘commercial strip’*), adalah sebagai berikut :

Commercial strips can be defined as major city streets lined with commercial activities. They usually host a mixture of retail establishments, office buildings, automobile dealerships, some occasional residential buildings, and often vacant space. . . .

. . . They cut across different urban sections, serving as access routes and travel corridors . . . they were the principal traffic arteries of the city, and they still carry a significant share of vehicular traffic . . .

(Loukaitou-Sideris, dalam : Town Planning Review, 1997, 1).

Dari pengamatan pada kasus studi, adanya kegiatan yang berlangsung intens tidak sekedar aktifitas transaksi ekonomi, sekaligus dibarengi aktifitas untuk bersosialisasi dengan keberadaan warung makanan, pusat jajan, dan restoran. Mengutip pendapat Kevin Lynch bahwa sebuah ‘simpul’ (*‘node’*) dapat terbentuk karena sekedar tempat konsentrasi yang menjadi penting karena kondensasi dari pemanfaatannya atau karakter fisiknya (Lynch, 1979, 48), maka kasus studi adalah sebuah ‘simpul’ kegiatan ekonomi sekaligus menjadi sebuah ‘simpul’ ruang urban., berbentuk linear karena pertumbuhannya mengikuti lajur jalan, di dalam pola fisik spasial dan bentuk (arsitektur) kota termaksud.



PENDEKATAN LINGKUP PENELITIAN

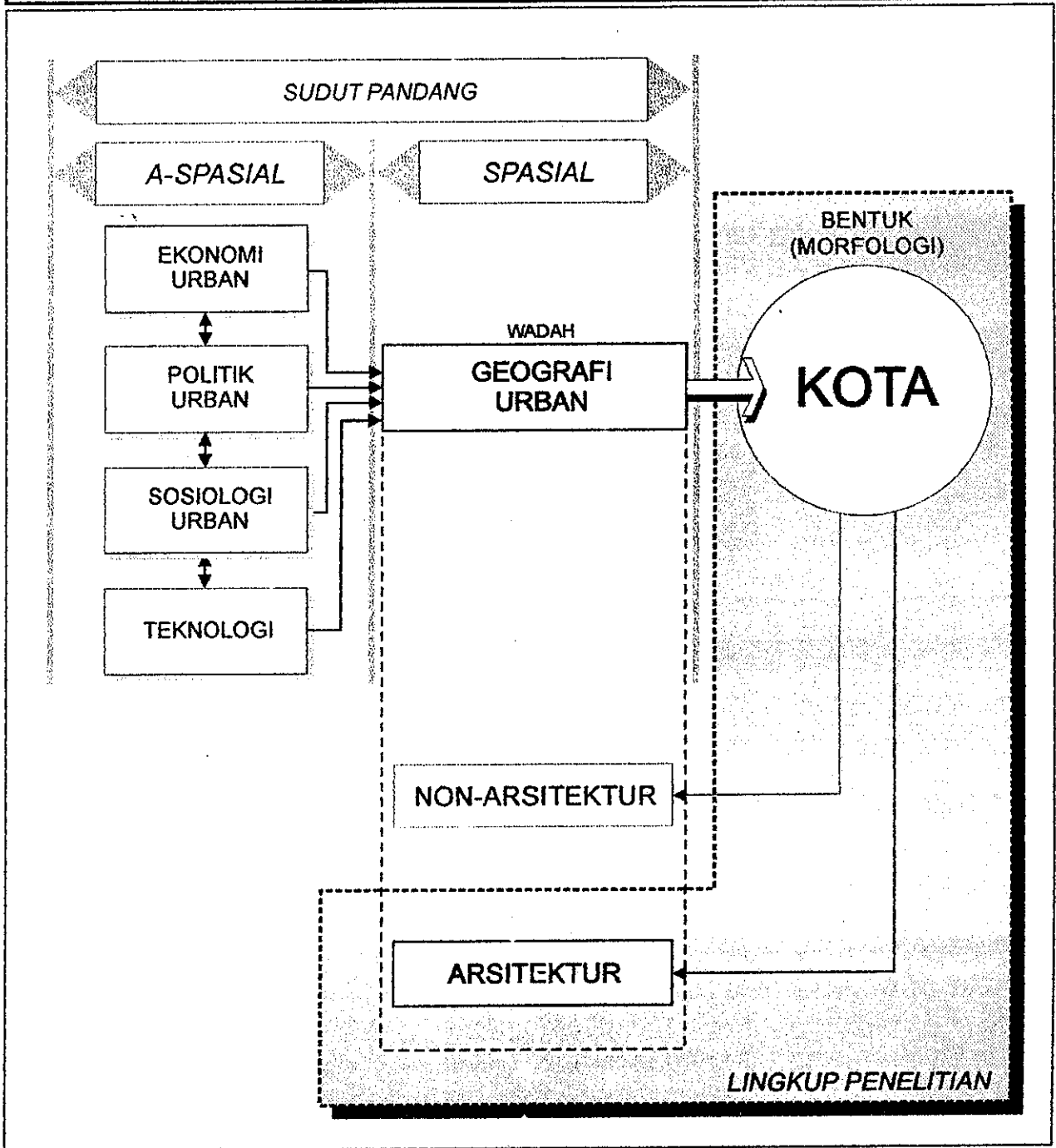


DIAGRAM I-C-1

a). Pola Fisik Spasial Kota.

Menurut Gehl jaringan urban adalah sebuah struktur organisasi yang kompleks, keberadaannya terutama bertumpu pada ruang di antara bangunan (Gehl, 1987). Tiga komponen prinsip untuk menggenerasikan jaringan urban ini adalah :

1). Simpul-simpul (*'nodes'*):

Jaringan urban bertumpu pada simpul-simpul aktifitas manusia, dimana hubungannya membentuk jaringan tersebut.

2). Hubungan-hubungan (*'connections'*):

Bentuk lajur hubungan antara simpul-simpul yang saling melengkapi.

3). Hierarki (*'hierarchy'*):

Jaringan urban membentuk organisasi melalui sebuah hubungan hierarki yang bertingkat. Proses pembentukan organisasi mengikuti tingkatan yang ketat: mulai dari skala terkecil (jalur pedestrian), kemudian meningkat hingga ke skala yang lebih tinggi (jalan dengan kapasitas yang semakin meningkat).

(Salingaros, dalam: *Journal of Urban Design*, 1998, 55).

Dari hasil observasi yang dilakukan Kevin Lynch, pembentukan persepsi citra komponen-komponen morfologi kota sebagai berikut:

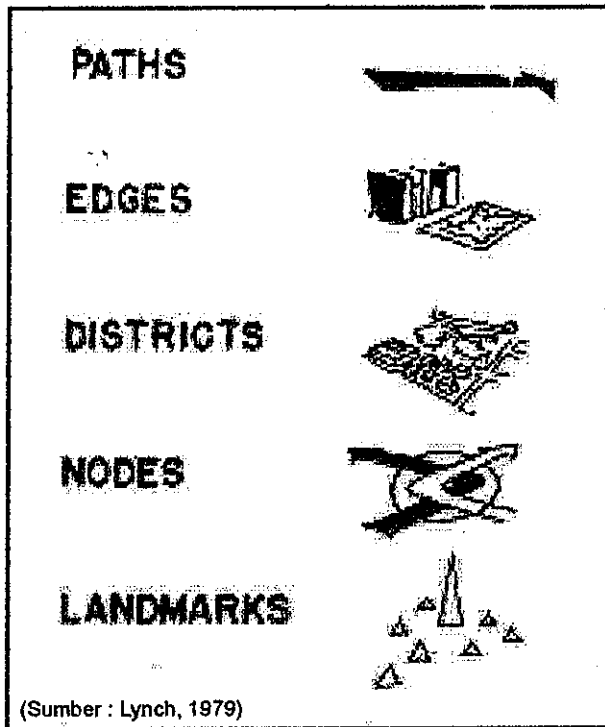
- 1). Jalur (*'path'*): saluran untuk pergerakan yang dilewati secara kontinyu maupun sekali waktu; jalan adalah salah satu dari bentuk jalur.
- 2). Tepian (*'edge'*): elemen berbentuk linear, batas antara dua fase atau bagian, memutuskan kontinuitas; bentuknya mungkin penghalang yang dapat

dipenetrasi untuk menutup satu wilayah terhadap wilayah lainnya, misalnya yang kongkrit adalah tepian pantai, sungai, dinding benteng kota, atau yang abstrak adalah batas pembangunan.

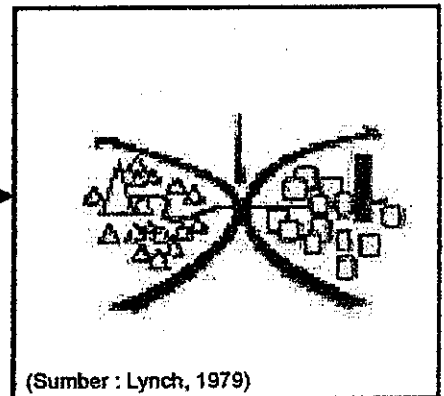
- 3). Wilayah (*'district'*): kawasan yang luas bagian dari kota, dikenal karena memiliki karakter tertentu.
- 4). Simpul (*'node'*): adalah sebuah titik (lokasi) yang strategis di kota dimana orang masuk, atau fokus yang secara intensif dimanfaatkan untuk arah datang maupun pergi dalam pergerakan; bentuknya dapat berupa persilangan jalan-jalan utama, perpindahan transportasi, atau sekedar tempat konsentrasi yang menjadi penting karena kondensasi dari pemanfaatannya atau karakter fisiknya.
- 5). Tenganan (*'landmark'*): referensi berupa titik; dapat berupa benda dengan jangkauan untuk dipandang dari kejauhan dan dari beberapa sudut; sebagiannya bersifat lokal, hanya dapat terlihat dalam jangkauan pandang dan pendekatan terbatas, bentuknya beraneka-ragam seperti fasade toko, atau detail kota lainnya.

(Gambar 1-9) (Lynch, 1979, 47-48). Bentuk lain dari tepian adalah: pelabuhan dan 'gerbang' (*'gate'*) (Lang, 1994, 184). Penggambaran pembentukan citra di atas menunjukkan kecenderungan koneksitas visual. Dalam hal ini kiranya harus dibedakan antara koneksitas visual dengan yang menghubungkan pergerakan fisik dari orang. Yang ditekankan oleh Kevin Lynch di atas tampaknya adalah koneksitas visual yang diperlukan untuk orientasi, dan untuk menciptakan sebuah

**SKEMATIK
KOMPONEN
CITRA ARSITEKTUR KOTA**



**SKEMATIK
BENTUK KESATUAN
CITRA ARSITEKTUR KOTA**



GAMBAR 1 - 9

Teori Kevin Lynch
Citra arsitektur sebuah kota:

gambaran terpadu dari sebuah pola tatanan kota. Walaupun demikian, beberapa komponen morfologi kota dapat sebagai sekaligus koneksitas visual dan wadah.

Uraian di atas menyatakan :

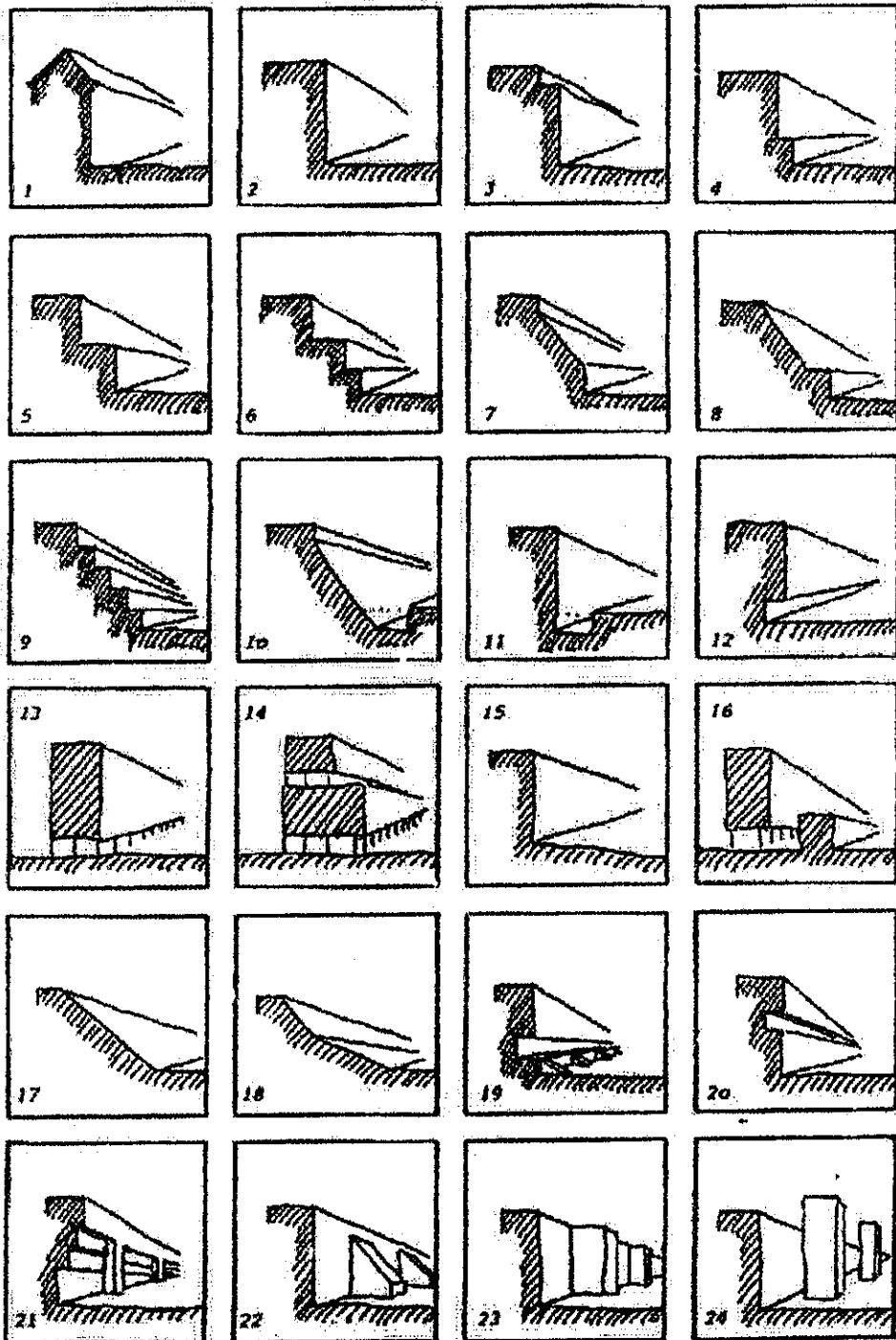
- 1). dalam konteks morfologi, membentuk tingkatan skala kesatuan dari morfologi yang terkecil hingga menjadi jaringan kota;
- 2). dalam konteks pola fisik spasial, muncul persepsi citra yang disandang oleh bentuk-bentuk komponen tertentu atau kesatuan dalam jaringan morfologi kota terutama disebabkan oleh pola-pola pergerakan.

Pola fisik spasial kota Bandung yang menyerupai konsentrik-radial menggambarkan adanya pusat dan tepian/periferi yang dihubungkan dengan jalan-jalan utama. Dalam konteks ini, maka dimungkinkan ilustrasi persepsi citra sebagai berikut: jalan utama yang mengarah keluar secara radial adalah 'jalur' ('*path*') untuk pergerakan dari kawasan periferi ke kawasan pusat kota atau sebaliknya. Manakala tumbuh kondensasi aktifitas tertentu akibat aglomerasi (dalam hal ini adalah perbelanjaan) yang menarik pengumpulan massa di sebuah posisi di segmen jalan utama/primer tadi di kawasan periferi, maka di lokasi posisi tersebut terbentuk 'simpul' ('*node*'). Dengan jalan primer termaksud menerus menjadi jalan regional (jalan antar kota/daerah), maka 'simpul' ('*node*') tadi sekaligus dapat berperan sebagai 'gerbang' ('*gate*') masuk ke kota, dan menyatakan sebagai 'tepi' ('*edge*') dari sebuah kawasan kota.

b). Morfologi Ruang Urban Koridor Komersial.

Alan Colquhoun mengartikan istilah 'ruang urban' sebagai 'ruang sosial' (*'social space'*) adalah implikasi spasial dari institusi sosial, sekaligus sebagai 'ruang terbangun' (*'built space'*); terfokus ke ruang yang bersifat fisik: morfologinya, caranya menampilkan kesan untuk persepsi, penggunaan, serta makna yang dapat ditangkap (Madanipour, 1996, 10); misalnya jalan, termasuk trotoir, arkade, plaza dikategorikan sebagai bagian dari ruang terbuka dalam area urban atau ruang urban (Shirvani, 1985, 27; Lang, 1994, 272).

Penekanan terhadap aspek fisik dari 'ruang urban' sebagai 'ruang terbangun' (*'built space'*) adalah lingkungan binaan terbentuk dari komponen ruang luar dan bentuk arsitektur yang membatasi dan membentuknya; maka merupakan pula sebuah 'tapak arsitektural' (*'architectural site'*). Mengutip Francois Choay: **kota sebagai struktur ruang, ruang luar - termasuk segmen jalan - digenerasikan oleh bangunan** (Ellis, dalam: Anderson, 1978). Ruang kota dapat diidentifikasi sebagai 'ruang eksternal' yaitu semua tipe dari ruang luar diantara bangunan pada skala kota dan pada skala yang lebih lokal, adalah murni ruang fisik, diikat oleh elevasi-elevasi yang bervariasi (Krier, 1979, 15), dimana elevasi-elevasi itu dapat dinyatakan oleh komponen bangunan yang langsung berorientasi ke ruang eksternal (**Gambar 1-10**). Roger Trancik berpendapat bahwa: ruang eksternal seharusnya dapat menjadi pendorong untuk mendefinisikan arsitektur di batas-batasnya sehingga membentuk dinding sebuah ruang luar; citra di masyarakat dari dan terhadap ruang tersebut pada umumnya



GAMBAR 1 - 10

Rob Krier :
 Ruang urban adalah 'ruang eksternal' dibentuk oleh elevasi komponen morfologi
 bebangunan yang berorientasi ke ruang eksternal termasuk

ditegaskan oleh bagaimana ia berkesan tertutup (Trancik, 1986, 18). 'Sense of place' dalam rancangan jalan sebagai ruang luar adalah jika volume spasial yang dibentuk oleh bidang bangunan diterima sebagai bentuk positif, penampilannya diamati terhadap keseluruhan latar-belakangnya yaitu arsitektur yang mengelilinginya (Moughtin, 1992, 134); untuk itu salah satu hubungan mendasar yang umum dipakai di dalam strategi pengembangan urban konvensional adalah dialektika yang bekerja antara bentuk terbangun dan ruang urban, misalnya hubungan kerja-sama antara sebuah jalan kota dengan tampak sebuah bangunan. Dalam konteks ini muncul pendapat:

The dramatic skewing of the dialectic toward the spatial is the key to a revised strategy of urban intervention. . . . Given the continued interrelation between contemporary urban space and form, it is possible to draft an 'oblique' urban strategy that aims indirectly at the primacy target of space through a secondary intervention of form. While built form is clearly subordinate, the dialectic between space and form remains operative. . . .
(Pope, 1978, 8)

Kutipan di atas dapat dimaknakan bahwa: dalam strategi rancang kota, agar dialektika antara ruang luar dan bentuk terbangun tetap berlangsung, maka ruang luar adalah target yang utama, dibentuk melalui interfensi terhadap bentuk terbangun sebagai subordinat.

Lynch dan Rodwin mengatakan bahwa jaringan jalan merupakan 'sistem untuk pengaliran' (*'flow systems'*): mengalirkan orang dan barang; kemudian komponen kota lain adalah 'ruang yang diadaptasi' (*'adapted space'*): untuk mengakomodasi aktifitas manusia (Chapin, Jr.; dalam: Bourne, 1971, 145). Jika ruang dipandang sebagai sesuatu yang terbuka, mengarah ke abstrak; maka

'tempat' adalah bagian dari ruang yang diokupansi oleh orang, serta diberi makna dan nilai. Interaksi manusia dengan lingkungannya adalah yang memberikan karakteristik pada tempat dimaksud, yang membedakannya dengan tempat lain. Jika ruang mengesankan pergerakan, maka tempat adalah sebuah pemberhentian. Mengutip D. Massey, 'tempat' menjadi sebuah momen di dalam jaringan hubungan sosial yang selalu berubah pada setiap skala (Madanipour, 1996, 23). Fungsi jalan yang ekspresif selain jalur lalu-lalang komunal, adalah pemanfaatannya sebagai sebuah lahan untuk interaksi sehari-hari, termasuk rekreasi, juga dimanfaatkan untuk tempat pelaksanaan ritual; serta memiliki karakter untuk membedakan satu kawasan dengan kawasan lain. Dengan kata lain, jalan selain sebagai 'jalur' ('path'), sekaligus dapat sebagai 'tempat' ('place'). Yang dimaksud tempat pada segmen skala jalan adalah gedung demi gedung. Sebagai kesatuan ruang, jalan dipandang sebagai ruang tiga dimensional di antara dua lajur bebangunan yang saling berhadapan (Moughtin, 1992; 129-135), atau istilah lain : merupakan koridor yaitu sebuah ruang dibentuk oleh dua deretan massa (bangunan atau pohon) (Zahnd, 1999, 110).

Perdagangan adalah bentuk kegiatan yang paling mendasar untuk menjalin hubungan sosial, dimana pada kehidupan setiap komunitas mengambil tempat di atas bagian jalan (Hertzberger, 1991, 74). Setiap jalan mempunyai fungsi ekonomi dan kegiatan sosial yang terkait; manfaat jalan secara tradisional adalah untuk lalu-lintas, untuk pertukaran barang, sosialisasi dan komunikasi; dalam konteks

ini, maka menurut sejarahnya **jalan sekaligus adalah wadah ('container')** dan **isi ('content')** (Kostof, 1992, 189), atau terjemahan lainnya: **sekaligus elemen dan institusi** (Zahnd, 1999, 148). Pada skala lokal, khususnya di kota-kota di P. Jawa, adalah fakta bahwa linearitas ini menjadi bagian dari kegiatan sosial ekonomi di luar bangunan (Wiryomartono, 1995, 54). Pada aglomerasi kegiatan perdagangan, maka bangunan di kedua sisi segmen jalan menunjuk ke wadah kegiatan perdagangan sekaligus tempat tinggal. Tipe bangunan ini umumnya dikenal dengan nama rumah-toko (*ru-ko*). Pada bangunan rumah-tinggal yang menggabungkan toko di lantai dasarnya, maka fungsi ganda dari jalan terekspresikan dengan baik oleh bangunan ini sebagai dinding jalan: merupakan muka terhadap jalan sekaligus 'belakang' dari rumah-tinggal (Kostof, 1992, 198).

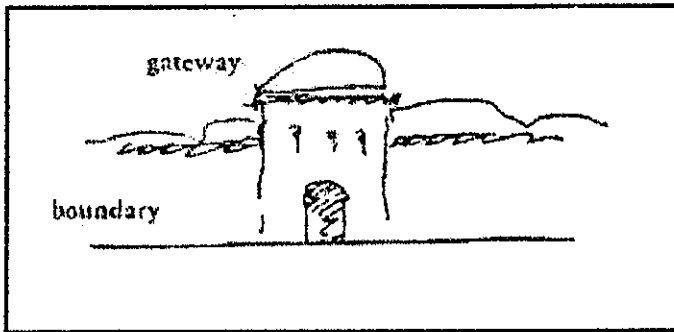
c). Morfologi Bangunan Koridor Komersial.

Christopher Alexander berpendapat bahwa kota yang hidup, yang disebutnya sebagai 'kota alamiah' (*'natural city'*); terbentuk oleh suatu pola hubungan antara elemen-elemennya dalam bentuk jaringan semi-anyaman (*'semi-lattice'*) (Alexander, 1965; cetak ulang dalam: Ockman, 1993, 379-388). Teori ini mencoba mendefinisikan rencana kota ke dalam pemahaman yang bersifat arsitektonik (Karatani, 1997, 37), yaitu kota dipandang sebagai sebuah arsitektur yang hidup, terbentuk oleh suatu pola hubungan dari elemen-elemen arsitektur dalam bentuk jaringan semi-anyaman. Identifikasi akan elemen-elemen berupa entitas fisik arsitektural tersebut harus dimulai dengan pengertian bahwa setiap

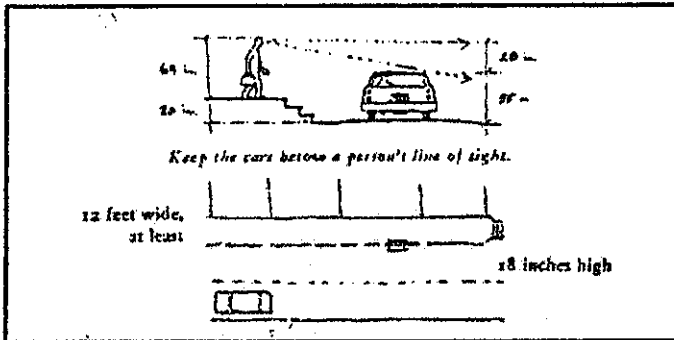
tempat dianugerahi karakter oleh beberapa pola kejadian/aktifitas yang terus berlangsung disitu; dan berkaitan erat dengan pola-pola geometrik tertentu dalam ruang. Setiap bangunan dan setiap kota adalah hasil puncak yang diwujudkan dari pola-pola tersebut di dalam ruang; mereka adalah atom dan molekul, yang daripadanya sebuah bangunan atau sebuah kota terbangun. Pola-pola tersebut adalah representasi abstrak dari suatu aturan-aturan yang morfologikal, yang membentuk pola-pola di dunia nyata. **Pola kejadian, atau aktifitas tertentu; selalu saling terkait dengan dan sekaligus membentuk pola-pola geometrik, yang tidak dapat dipisahkan dari ruang dimana pola-pola geometrik tersebut terbentuk** (Alexander, 1979; x, 73). Hal ini menyatakan adanya bentuk tertentu atau tipe yang berkaitan dengan ruang keberadaannya, saling berinteraksi untuk membentuk sistem kesatuan yang diistilahkan sebagai 'satuan elemen sebuah sistem' (*'the set of elements of a system'*) (**Gambar 1-11**).

Konsep Quatremere de Quincy tentang tipe adalah : **logika dari bentuk yang berkaitan dengan alasan dan guna** - wujud bulat dengan sendirinya adalah tipe yang paling masuk akal untuk penutup kepala -; dan melalui sejarahnya, manakala sebuah obyek arsitektural dikaitkan dengan bentuk, maka dipakai acuan pemikiran yang logis yaitu membentuk suatu ikatan yang kuat dengan masa lalu. **Tipe mengekspresikan kelanggengan dalam obyek yang tunggal dan unik dari suatu bentuk yang mengkaitkannya dengan masa lalu, bertindak selaku pengenalan yang langgeng, tetapi mengidentifikasikan sesuatu yang diperbarui pada kondisi obyek** (Moneo, dalam: *Opposition*, 1978). G.C. Argan

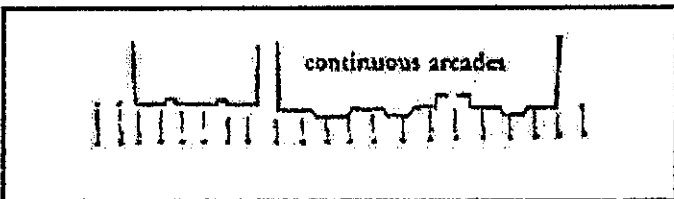
POLA MORFOLOGI BANGUNAN SEBAGAI 'GERBANG'



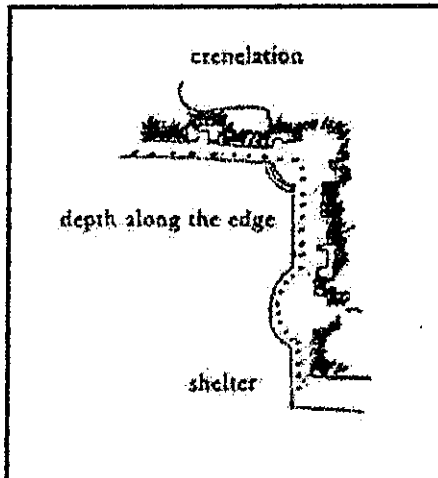
POLA LAJUR PEJALAN KAKI DEPAN BANGUNAN & TERHADAP LAJUR KENDARAAN



POLA FASADE BANGUNAN DENGAN ARKADE



POLA SUDUT BANGUNAN



(Sumber : Alexander, et.al.; 1977)

POLA GARIS SEMPADAN MUKA BANGUNAN

122 BUILDING FRONTS

1. ... This pattern helps to shape the paths and buildings simultaneously; and so completes a **BOUNDARY COMPLEX** (95), **STREET OF LIGHT** (107), **PLANNING OF OPEN SPACE** (106), **ARCADIA** (119), **WALKWAYS** (121), and also **ACTIVITY POCKETS** (724).

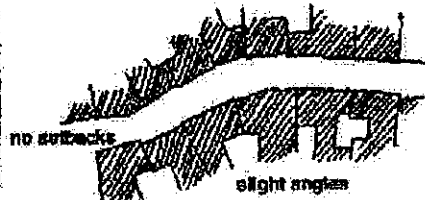
...

2. Building set-backs from the street, originally invented to protect the public welfare by giving every building light and air, have actually helped greatly to destroy the street as a social space.

...

3. Therefore:

On no account allow set-backs between streets or paths or public open land and the buildings which front on them. The set-backs do nothing valuable and almost always destroy the value of the open areas between the buildings. Build right up to the paths; change the laws in all communities where absolute by-laws make this impossible. And let the building fronts take on slightly uneven angles as they accommodate to the shape of the street.



4. Detail the fronts of buildings, indeed the whole building perimeter, according to the pattern **BOUNDARY COMPLEX** (160). If some outdoor space is needed at the foot of the building, make it part of the street life by making it a **PRIVATE TERRACE ON THE STREET** (140) or **GALLERY BALCONY** (166); and give the building many openings over the street—**STAIR SEATS** (125), **OPEN STAIRS** (188), **SHADE WINDOWS** (164), **OPENING TO THE STREET** (165), **WALKWAY UNDER** (242)...

...

(Sumber : Lang, 1994)

GAMBAR 1 - 11

Christopher Alexander :

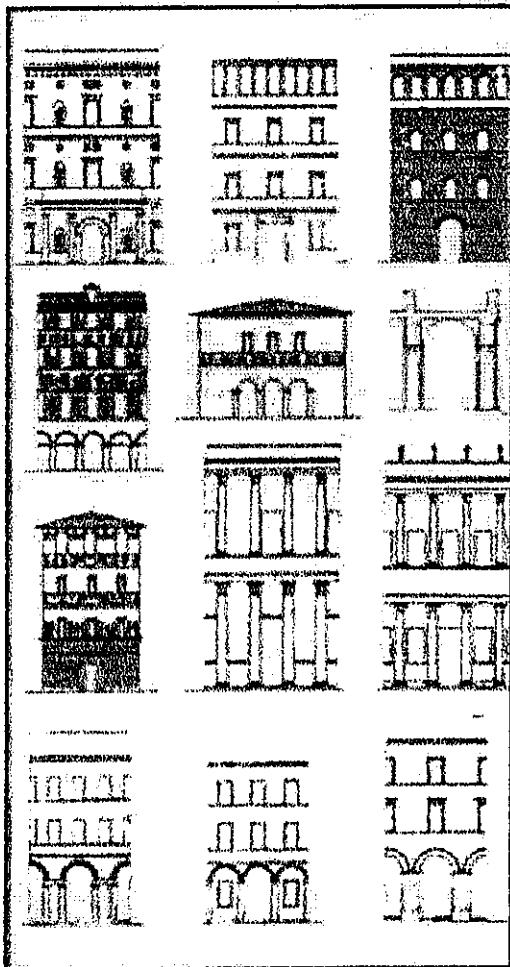
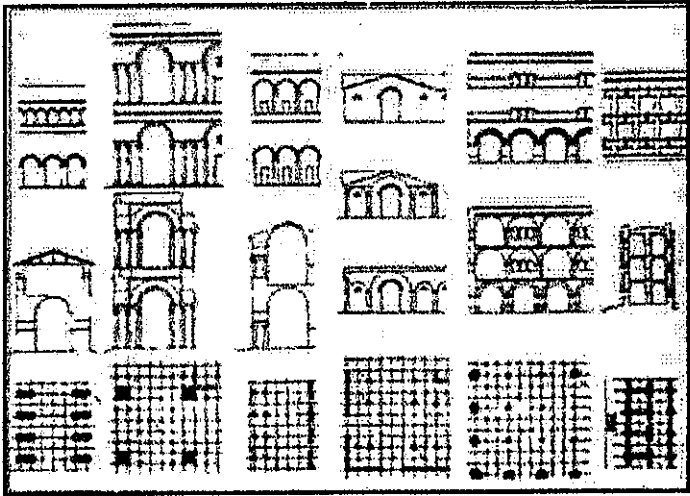
'Pola' kejadian, atau aktifitas tertentu, selalu saling terkait dengan dan sekaligus membentuk 'pola-pola' geometrik, yang tidak dapat dipisahkan dari ruang dimana 'pola-pola' geometrik tersebut terbentuk

menyatakan bahwa jika tipe adalah produk akhir dari sebuah proses reduksi, hasilnya yang berupa sebuah bentuk tidak dapat dilihat sebagai sekedar model, akan tetapi harus dipahami sebagai struktur internal dari sebuah prinsip yang berdasarkan atas manifestasi formal dari suatu sumber rujukan, dan setiap elaborasi masa depan yang dikembangkan darinya. Tipologi tidak sekedar klasifikasi, melainkan proses kreatif; **tipe selalu dibentuk melalui pengalaman historik dalam model platonik yang ideal** (Bandini, dalam: AA Files, 1984). Dalam konteks ini, tipologi dapat dipakai sebagai instrumen dalam sebuah metode untuk menghubungkan morfologi urban dengan tipologi bangunan. Carlo Aymonino mengategorikan ke dalam dua tingkatan: pertama adalah formal (tipologi independen), sebagai perangkat klasifikasi untuk mengidentifikasi perbedaan-perbedaan formal; kedua adalah fungsional (tipologi terapan) yang digunakan untuk memahami daya tahan dari sebuah tipe spesifik di dalam proses transformasi sebuah kota (Bandini, dikutip oleh: Loeckx, 1985-86; 122, 125); dapat dijelaskan sebagai berikut: pertama, tipologi tidak dibentuk karena fungsi praktis bebangunannya, melainkan oleh konfigurasinya; dan kedua: melalui pembuatan hierarki skala arsitektural sebagai perangkat konseptual dimana konfigurasi formal dibagi menjadi tiga kategori utama yaitu: **kesatu mencakup seluruh konfigurasi bebangunan, kedua berkaitan dengan elemen bangunan yang besar, serta ketiga berkaitan dengan elemen-elemen dekoratif** (Bandini, dalam: Farmer et.al., ed.; 1993, 390). Jika menurut G.C. Argan logika tipologi dibentuk dari waktu ke waktu dan menyumbangkan sebuah kodifikasi

tipologi urban yang unik dari disiplin dan tradisinya; di sisi lain Aldo Rossi berpendapat bahwa logika tipologi bersifat transeden, selalu menunjuk ke ‘sebab pertama’ atau asal mula dari morfologi urban (Pope, 1996, 12). Sebuah tipe dikembangkan sesuai dengan kebutuhan dan aspirasi terhadap keindahan; sebuah tipe tertentu berkaitan dengan bentuk dan cara hidup, walaupun wujud luarnya yang spesifik sangat bervariasi antara satu masyarakat dengan masyarakat lainnya; bentuk yang tidak dapat direduksi tersebut dapat merupakan komponen sebuah kota atau elemen sebuah karya arsitektur (Rossi, 1982; 40, 41). Berdasarkan konteks ini, tipe pada bentuk arsitektur didefinisikan sebagai: di satu sisi, karya arsitektur adalah mandiri, sebuah entitas miliknya sendiri, tidak dapat diulang, merupakan fenomena tunggal; akan tetapi di sisi lain, karya arsitektur dapat diibaratkan seperti sebuah kelas yang berisi obyek-obyek berulang.

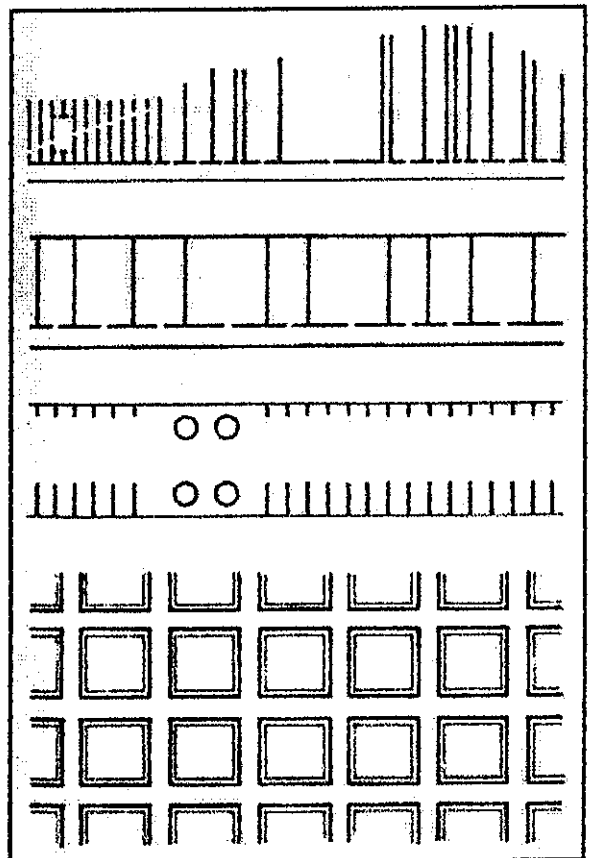
Hubungan keterkaitan dialektikal tersebut berangkat dari dua pertanyaan mendasar yang dikutip dari linguistik struktural: bagaimana kota dikomposisikan secara formal dari tanda-tanda; dan sebagai sebuah sistem formal, bagaimana entitas fisik kota terstruktur dan bertransformasi dari waktu ke waktu. Dalam konteks pertanyaan ini, **‘tipe’ adalah unit-unit konstitutif dari bahasa arsitektur** sebagai elemen primer yang tidak dapat direduksi lagi dari arsitektur dan kota, juga merupakan mediator antara karakteristik bangunan individual dan kolektif; maka disinilah pemahaman akan kota dan arsitektur bergabung dalam saling keterkaitan yang resiprokal, satu sama lain saling membentuk dan dibentuk (Boyer, 1994, 181). **(Gambar 1-12).**

KOMBINASI FASADE BANGUNAN
J.N.L. DURAND (1809)



(Sumber : Moneo, 1978)

DIAGRAM TIPOLOGI
ALDO ROSSI, 1979



(Sumber : Bandini, 1993)

GAMBAR 1 - 12

Teori 'tipe' dalam arsitektur yang menghasilkan tipo-morfologi bebangunan

Dari kupasan di atas, pemahaman ‘pola’ Christopher Alexander dan uraian lebih spesifik dari ‘tipe’ Quatremere de Quincy mengidentifikasi produk berupa konsep ‘tipe-morfologi’; perbedaannya mungkin pada sudut pandang pembentukannya.

Kasus studi sebagai sebuah ruang urban terbentuk oleh komponen ruang luar wilayah publik dan komponen pembatas dan pembentuk yaitu bangunan komersial. Kriteria kedua untuk penelitian ini adalah: ‘Ruang’ (*‘space’*) urban sekaligus menjadi ‘tempat’ (*‘place’*) dapat diwujudkan dengan koneksi, atau istilah lain adalah ‘dialektika’, antara morfologi bangunan komersial terhadap ruang luar wilayah publik; atau dengan kata lain, morfologi bangunan komersial dapat sebagai komponen generator dalam proses transformasi pembentukan ruang urban; sekaligus untuk menampilkan citra sebagai ‘simpul’, ‘gerbang’, serta ‘tepi’ pada kasus studi; bentuk ini dapat ditelusuri pada artefak sejenis dalam pola fisik spasial dan bentuk (arstiektur) kotanya.

D. SASARAN, TUJUAN, DAN MANFAAT PENELITIAN.

1. Sasaran Penelitian.

Rancang kota (*'urban design'*) adalah bagian dari proses perencanaan yang berkaitan dengan kualitas fisik lingkungan binaan, mencakup rancang fisik spasial (Shirvani, 1985, 6). Francis Tibbald (1988) mendefinisikan rancang urban/kota adalah rancang fisik wilayah publik (*'the physical design of public realm'*), dimana 'wilayah publik' (*'public realm'*) kerap diartikan sebagai ruang di dalam kota yang bukan privat, ruang di luar wilayah privat dalam bangunan, dan ruang di antara bangunan (Madanipour, 1996, 95). Kasus studi merupakan ruang urban dengan deretan bebangunan komersial di kedua sisinya sebagai pembatas dan pembentuk ruang luar wilayah publik. Sasaran penelitian ini adalah *identifikasi morfologi bebangunan komersial yang memiliki kesinambungan orientasi dan koneksi (dialektika) terhadap ruang luar wilayah publik, sekaligus di dalam konteks mewujudkan citra pola fisik spasial dan bentuk kota.*

Untuk menghasilkan ruang urban yang berkualitas adalah melalui kontrol rancangan terhadap bebangunan sebagai komponen pembatas dan pembentuk, dimana pertumbuhan dan perkembangannya bersifat inkremental dan gradual; satu hal alamiah dalam perkembangan area terbangun kota karena terutama banyaknya pihak swasta yang terlibat. Dalam hal ini, tingkat intervensi adalah

terhadap morfologi bebangunan, komponen ruang urban yang langsung memiliki orientasi dan koneksi terhadap ruang luar wilayah publik.

2. Tujuan Penelitian.

'Pedoman Rancang Kota' adalah sebuah perangkat acuan untuk rancang sebuah kesatuan lingkungan binaan bagian dari kota, menekankan kepada pengarahannya penataan entitas fisiknya yaitu: ruang luar, dan tatanan bangunan dalam konteks bentuk dan massa bangunan (*'building form and massing'*).

Dalam mewujudkan suatu kualitas sebuah ruang urban, komponen yang berperan adalah morfologi bebangunan yang membatasi dan membentuk ruang luar wilayah publik. Maka tujuan penelitian adalah : *upaya memberikan masukan morfologi bebangunan komersial, dalam kaitannya dengan gagasan sebuah pedoman rancang kota, khususnya untuk menggenerasikan ruang urban pada proses transformasi koridor komersial periferi kota.*

3. Manfaat Penelitian.

Mengutip dari sebuah laporan aplikasi pendekatan morfologi:

. . . the morphological approach is an effective method of analysing and collecting data on the built environment that can also be used as a design framework for new development. . . .

(Samuels, & Pattacini; dalam: URBAN DESIGN International, 1997, 87)

Pendekatan morfologi kiranya dapat menjadi alternatif bagi otoritas kota untuk mengantisipasi kasus transformasi sebuah area atau kawasan kota, karena pendekatan morfologi berkaitan dengan kondisi yang ada pada fisik spasial dari area terbangun disitu.

Sebagai Pendekatan Untuk Penataan Sebuah Area/Kawasan Kota.

Morphological analysis is used to understand what in particular context is significant and what needs to be or can be modified, (either) because it does not perform adequately . . .

...

The approach need not to be limited to areas that are judged worthy of conservation because of their historical or architectural value, but can be applied to more recent development such as peripheral extensions of town

(Samuels dan Pattacini, dalam: URBAN DESIGN International, 1997, 90)

Melalui pendekatan morfologi terhadap kasus studi, dianalisis kecenderungan transformasi kavling dan bangunan komersial disitu untuk mengidentifikasi morfologinya yang tepat, menjadikanya gagasan sebagai sebuah masukan untuk Pedoman Rancang Kota untuk mengantisipasi lokasi lain yang memiliki potensi kecenderungan yang sama.

Sebagai Masukan Untuk Rencana Strategi Kota.

Dari sudut pandang fungsional, identifikasi melalui pendekatan morfologi dapat sebagai masukan untuk usulan pengalokasian pusat sekunder/perbelanjaan; sekaligus menambah kandungan dengan tinjauan kompleksitas entitas fisik bentuk urban untuk mengantisipasi dinamika perkembangan kota, serta untuk landasan konseptual penentuan identitas kota.

Diagram I-D-1 adalah skematisasi dari Sasaran, Tujuan, dan Manfaat Penelitian.

SASARAN, TUJUAN & MANFAAT PENELITIAN

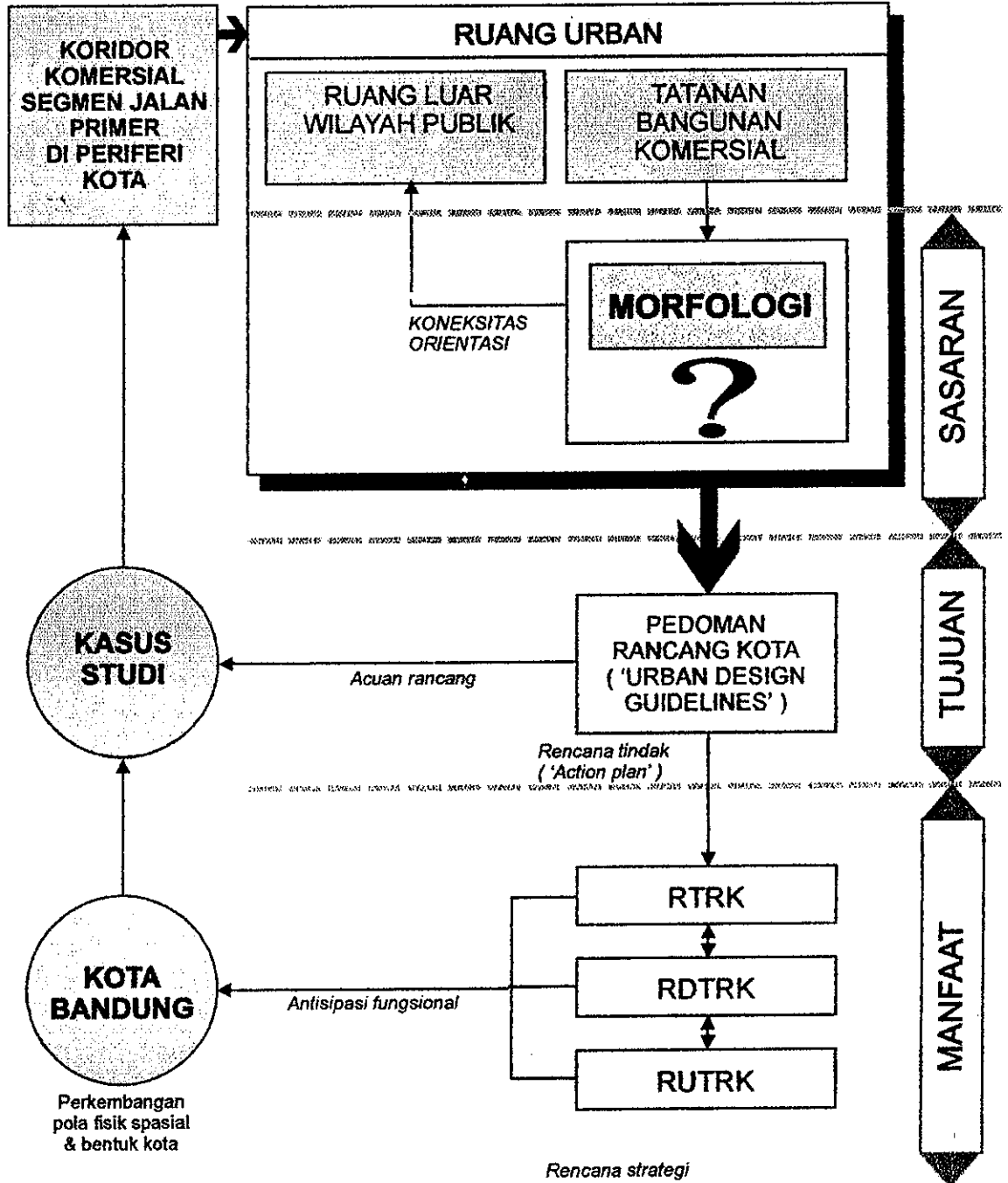


DIAGRAM I-D-1

E. KERANGKA PENDEKATAN PENELITIAN.

Mengacu ke lingkup penelitian, sasaran, tujuan, dan manfaat penelitian; disusun kerangka pendekatan penelitian mencakup kerangka konseptual untuk penelitian, kemudian dari padanya diajukan asumsi-asumsi dasar, dan sebagai langkah operasional adalah kerangka pendekatan lingkup kajian.

1. Kerangka Konseptual.

Suatu tipo-morfologi dapat pada segi konstruksinya, fungsi, langgam bangunannya, dengan kecenderungan kolektif alamiah dari komposisi kota, atau aspek anonim/organik bangunan sebagai artefak (Boyer, 1994, 181); yang mungkin berperan sebagai simpul, koneksi, atau hierarki dalam pola tertentu; mempersepsikan suatu citra; sekaligus sebagai simbol terhadap aspek tertentu dalam bentuk kota (Nas, 1993, 15-16). Melalui perjalanan sejarahnya, artefak tersebut menjadi sebuah tipe - atau pola - yang unik, akan tetapi sekaligus dapat berulang atau diaplikasikan kembali di atas lokasi lain, yang memiliki karakteristik pola spasial yang mirip dengan lokasi artefak. Dengan demikian, tipo-morfologi komponen yang telah ada tersebut dapat menjadi acuan untuk pengarahannya morfologi bebangunan di lokasi baru yang berkarakter sejenis; atau dengan kata lain, seharusnya tatanan bangunan komersial untuk kasus studi dapat

ditelusuri artefaknya dalam bagian jaringan dan lapisan kota yang telah terbentuk sebelumnya.

Diagram I-E-1 menggambarkan skematika dari kerangka konseptual ini.

2. Asumsi Dasar.

Berdasarkan kerangka konseptual, diajukan asumsi dasar sebagai berikut:

Asumsi dasar pertama.

Melalui deskripsi artefak morfologi bangunan komersial dari jaringan dan lapisan kota yang telah terbentuk sebelumnya, dapat dideskripsikan morfologi sebagai acuan untuk rancang bangunan komersial kasus studi.

Asumsi dasar ke dua.

Melalui intervensi terhadap transformasi morfologi bangunan komersial yang dominan pada kasus studi, dapat diciptakan komponen pembentuk ruang urban yang berkualitas, artinya memiliki keteraturan dan kesinambungan terhadap ruang luar wilayah publik.

Asumsi dasar ke tiga.

Sebagai ruang urban yang berkualitas, diharapkan dapat diwujudkan: a) potensi fisik spasial: selain untuk skala lokal yaitu ruang luar wilayah publik, sekaligus untuk skala kota sebagai kesatuan membangun citra fisik pola spasial dan bentuk kota; dan b) potensi fungsional: faktor pertimbangan untuk alokasi pusat perbelanjaan dalam rencana strategik kota.

KERANGKA KONSEPTUAL

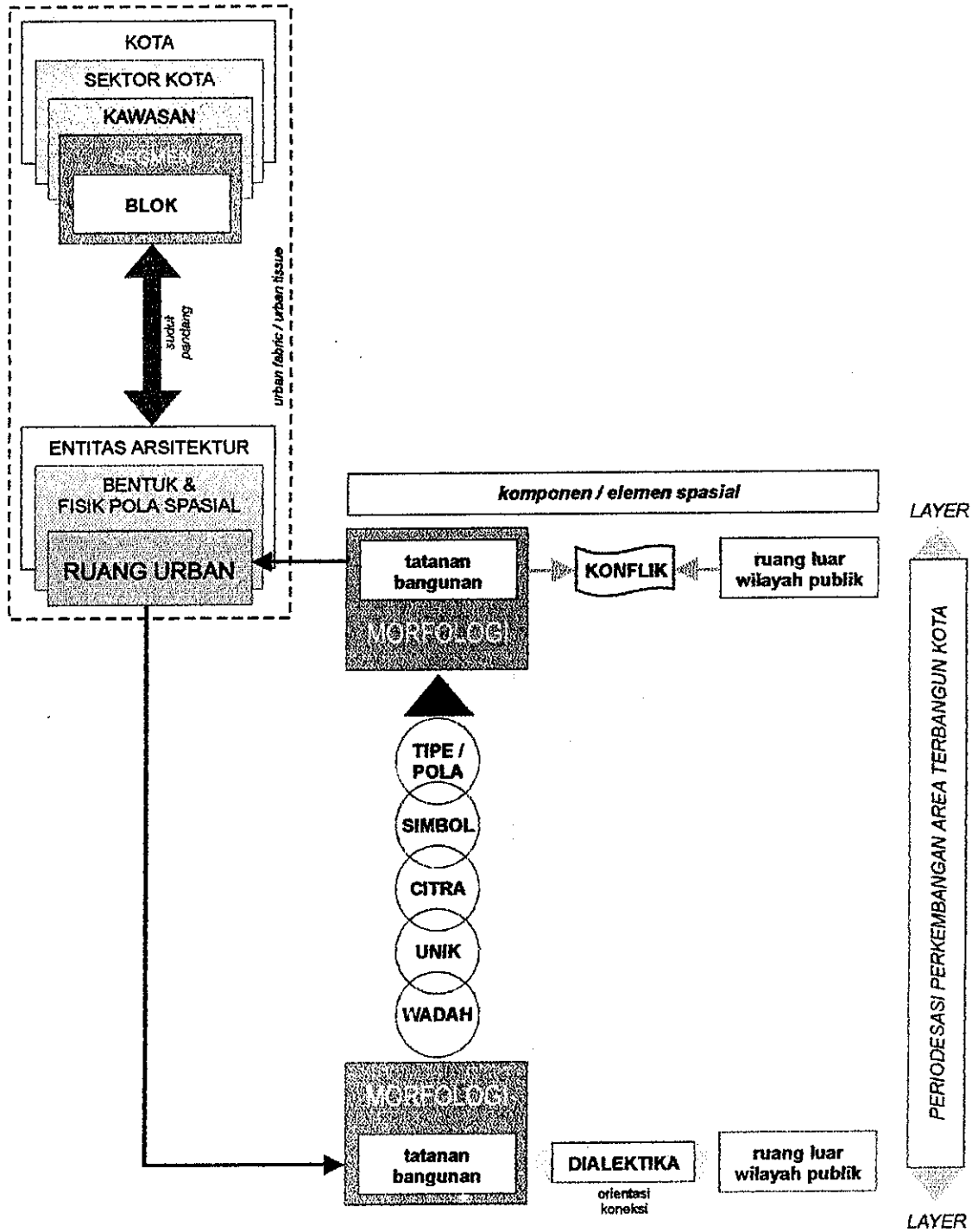


DIAGRAM I-E-1

3. Kerangka Pendekatan Lingkup Kajian.

Kata '**morfologi**' diadopsi dari kata '**morphology**' bahasa Inggris. Dalam Shorter Oxford Dictionary 1970 berarti **ilmu pengetahuan tentang bentuk**; dari Supplement to the Oxford English Dictionary 1976 berarti **kajian tentang bentuk ('form'), permukaan ('shape'), struktur eksternal atau tatanan; khususnya sebagai kajian atau pengklasifikasian dari sebuah obyek**. Morfologi urban atau kota adalah kajian sistematis mengenai bentuk ('form'), permukaan ('shape'), rencana ('plan'), struktur dan fungsi dari lapisan area terbangun kota, asal muasalnya, dan bagaimana lapisan area terbangun tersebut berkesinambungan dari waktu ke waktu; menghasilkan konsep dan generalisasi yang berkaitan dengan karakter dan intensitas tata-guna tanah dalam area urban, dan interaksi spasial antara satu bagian dengan bagian lainnya (Madanipour, 1996, 53).

Pendekatan morfologi adalah analisis terpadu terhadap jaringan ('tissue') ruang dan bentuk terbangun, dan mencoba memformulasikan tema morfologi utama yang mendasari jaringan tersebut, dan menginterpretasikan sebagai sebuah pola tatanan yang menstrukturkan lingkungan tersebut (Loeckx, 1985-1986, 8-9). Pola tatanan tersebut adalah pola hubungan elemen-elemen dari jaringan ruang dan bentuk terbangun.

Pendekatan morfologi dilakukan melalui dua cara pandang yaitu sinkronik dan diakronik. Melalui cara pandang sinkronik akan dikaji interaksi yang saling mempengaruhi dari pola hubungan elemen-elemen tersebut sehingga membentuk

tema morfologi utama; yaitu dengan mengkaji posisi sebuah obyek di dalam dan terhadap konteks yang lebih besar, misalnya: bangunan, kompleks bangunan, segmen, lingkungan, kawasan, sektor kota, dan kota; di dalam satu waktu lapisan jaringan. Cara pandang diakronik adalah pengkajian obyek dalam pola jaringan ruang dan bentuk terbangun berada pada satu lapisan yang pertumbuhan dan perkembangannya melalui perjalanan waktu. Pada lapisan-lapisan terdahulu dapat ditelusuri sejarah karakter pertumbuhan, konflik, dan perkembangan morfologik obyek dalam jaringannya, yang dapat dideskripsikan sebagai rujukan untuk dikembangkan menjadi preskripsi untuk masa kini, dan obyek sejenis di masa akan datang (Siregar, 1990, 13; Kusliansyah, 1997, 80).

Diagram I-E-2 adalah bagan alir sistematika pendekatan lingkup kajian.

4. Kerangka Metode Penelitian.

a). Tipe Penelitian.

Model untuk penelitian pada prinsipnya mengacu ke: 'grounded theory'¹⁾ yang disesuaikan untuk pendekatan morfologi. Pokok-pokok penekanan dalam model ini adalah :

¹⁾ Uraian lengkap tentang 'grounded theory' untuk penelitian dapat dibaca dalam : Leedy, Paul D.; *Practical Research - Planning and Design*, 6th ed.; New Jersey, Merrill, Prentice Hall; 1997.

KERANGKA PENDEKATAN LINGKUP KAJIAN

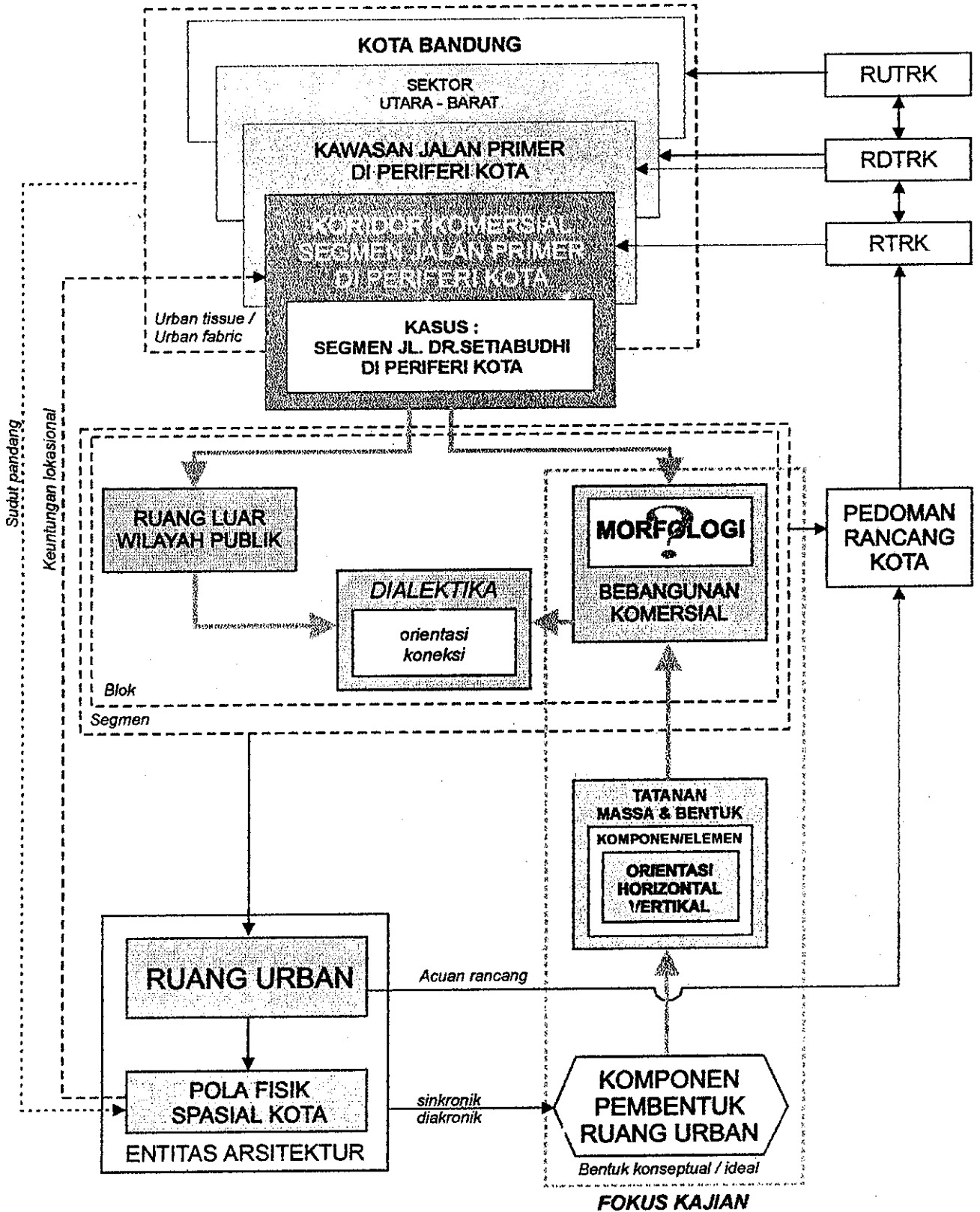


DIAGRAM I-E-2

1). Manfaat penelitian :

Menarik sebuah teori yang menghubungkan perspektif penelitian dengan teori umum; dalam hal ini khususnya teori arsitektur untuk rancang urban.

2). Sifat proses penelitian :

Merupakan proses 'pengkajian/studi'; fokus pada interaksi, dalam bentuk komparasi atau perbandingan.

3). Metode pengumpulan data :

Diambil dan dikutip dari catatan-catatan historik, wawancara, dan observasi; merupakan unit-unit yang multipel dan variabel.

4). Metode analisis data :

Berorientasi ke konsep; melalui kodifikasi bersifat terbuka dan selektif; berdasarkan penggunaan metode komparatif yang konstan.

b). Metode Pengumpulan Data.

Untuk menunjang proses pengkajian, metode untuk pengumpulan data secara garis besar adalah :

1). Observasi lapangan :

Observasi ini dengan menggunakan prinsip 'design - oriented visual research method'²⁾, dengan sumber-sumber pokok yang diambil melalui :

²⁾ Penjelasan lebih detail dan lengkap mengenai metode ini dapat dibaca dalam : Sanoff, Henry; *Visual Research Methods in Design*, New York, Van Nostrand Reinhold, 1991.

- rekaman data faktual lapangan dari kasus studi, diantaranya: foto; dan
- kuesioner serta wawancara.

2). Sumber tertulis :

- rencana kota, kawasan, dan detail kota; yang memuat kebijaksanaan mengenai kasus studi;
- peraturan bangunan yang berlaku, maupun yang pernah ada, terutama yang berkaitan dengan kasus studi;
- literatur, tulisan, dan gambar mengenai konteks pada umumnya, atau lokasi yang dianggap serupa dengan kasus studi pada khususnya, atau yang langsung berkaitan dengan kasus studi;
- peta dan foto udara yang menggambarkan kasus studi dan kawasan sekitar.

c). Metode Operasional Analisis Data.

Prinsip operasional analisis data berdasarkan klasifikasi kajian tipomorfologi dari Vernez - Moudon (1994) dan Alexander Maller:

- 1). tipomorfologi menekankan sebuah kombinasi dari karakteristik volumetrik dari struktur terbangun dengan ruang luar/terbuka yang berkaitan untuk mewujudkan sebuah lansekap terbangun;
- 2). tipomorfologi menekankan bahwa tanah/kavling dan pembagiannya merupakan penghubung antara skala bangunan dengan skala kota;

- 3). tipo-morfologi yang berkaitan dengan tipe lansekap terbangun adalah morfogenetik, bukan sebuah unit yang bersifat morfologik; karena ditentukan oleh waktu - proses, konsepsi, produksi, pemanfaatan, dan mutasi -;
- 4). pada skala tipe bentuk urban/kota, seharusnya diperhatikan dan dirancang sebagai sesuatu integrasi yang inklusif dari bentuk permukaan (*'shape'*) dan buatan (*'content'*), mampu untuk mengakumulasi dan mengintegrasikan penyesuaian, perubahan, dan mutasi. (Maller, 1998, 138-139).

Dipakai sebagai acuan dasar sistematika adalah 'Urban Dwelling Environment Approach - MIT' dan 'Pattern Language - Christopher Alexander', di dalam kriteria dan batasan kodifikasi yang telah diuraikan dalam lingkup penelitian.

Penjabaran langkah-langkah operasional analisis data mengikuti hierarki:

pertama, konteks skala jaringan perkotaan:

Block structure : the arrangement of lots, circulation routes and buildings within a block.

Block fabric : the collective form of buildings and spaces within a block.

Urban fabric : the collective form of block fabrics, public streets and spaces in an area.

(Siksna, dalam : Journal of URBAN DESIGN, 1998, 254)

kedua, konteks skala ruang urban:

. . . the block plans of buildings in their plots and how they were 'contained' within streets and blocks. . . .

.....

1. the outline, the property of the exterior shape of a component of form;

2. the level of resolution whereby the properties apparent at the desired spatial scale are noted;

3. the level of specificity, whereby the degree of particularity used is defined.

(Hall, dalam : Journal of URBAN DESIGN, 1997; 229, 231)

dan ketiga, konteks skala terkecil yaitu morfologi bangunan komersial:

Level 1 - Overall massing : This is articulated through the primary volumes of the facade composition.

Level 2 - Secondary massing : Manifested in such elements as bays, stairs, towers, dormers, etc.

Level 3 - Horizontal-vertical differentiation : Articulated by fenestration elements.
(Elshestawy, dalam : Journal of Architectural and Planning Research, 1997, 305)

Diagram 1-E-3 menggambarkan aplikasi langkah operasional analisis di atas terhadap kasus studi sebagai berikut :

- 1). Melalui cara pandang sinkronik, kasus studi sebagai obyek dipandang dalam sistem jaringan pola fisik spasial kota Bandung, selanjutnya ke pola fisik spasial sektor kota tempat obyek berada, kemudian pola fisik spasial kawasan dalam sektor kota tersebut, dan akhirnya terfokus ke segmen jalan Dr. Setiabudhi di periferi Utara kota Bandung sebagai lokasi obyek kasus studi.
- 2). Melalui cara pandang diakronik adalah melakukan tinjauan terhadap sejarah perkembangan fisik pola spasial kota Bandung dan perkembangan bentuk - atau arsitektur - kota Bandung pada umumnya; dan kajian bersifat deskriptif artefak morfologi bebangunan komersial pada suatu koridor komersial pada khususnya, sebagai sumber komparasi untuk kajian morfologi bebangunan komersial kasus studi.

SISTEMATIKA PENDEKATAN MORFOLOGI

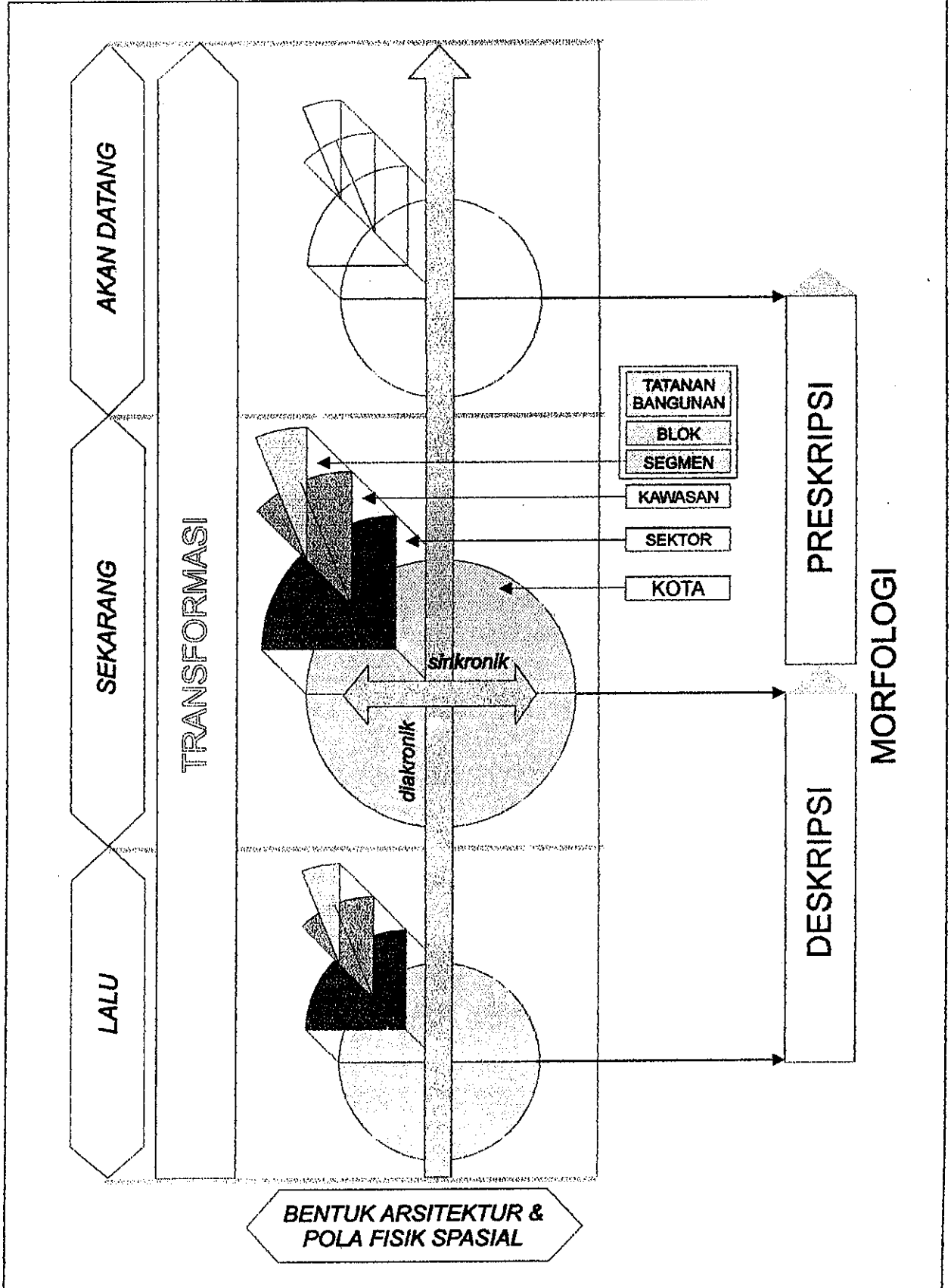


DIAGRAM I-E-3

F. SISTEMATIKA LAPORAN TESIS.

Sistematika susunan laporan tesis ini dikelompokkan dalam lima bab sebagai berikut :

BAB I. PENDAHULUAN.

Bab ini berisikan latar belakang; kasus studi yang diambil berdasarkan identifikasi pokok permasalahan; lingkup penelitian dengan tinjauan mengenai landasan teori untuk pemahaman kasus studi, kriteria dan batasan penelitian, fokus obyek penelitian; sasaran, tujuan, dan manfaat penelitian; serta kerangka pendekatan penelitian mencakup kerangka konseptual, asumsi dasar, kerangka pendekatan lingkup kajian, dan kerangka metode penelitian.

BAB II. ASPEK PEMBENTUKAN RUANG URBAN PADA KASUS STUDI.

Bab ini berisikan tinjauan transformasi morfologi kawasan dan segmen jalan Dr. Setiabudhi akibat fungsi segmen jalan tersebut dalam sektor Utara-Barat kota Bandung yang mendorong pembentukan ruang urban pada kasus studi.

BAB III. TRANSFORMASI KORIDOR KOMERSIAL & ALOKASI PUSAT PERBELANJAAN.

Bab ini berisikan tinjauan transformasi pembentukan koridor komersial dan kaitannya terhadap alokasi pusat perbelanjaan dalam rencana kota.

BAB IV. MORFOLOGI RUANG URBAN KORIDOR KOMERSIAL.

Bab ini berisikan analisis berdasarkan metode yang dipakai terhadap transformasi morfologi koridor komersial dari artefak dan kasus studi.

BAB V. KESIMPULAN & SARAN.

Bab ini berisikan kesimpulan dari analisis dan saran berisikan gagasan yang harus diteliti lebih lanjut, yang kiranya dapat dimanfaatkan oleh otoritas kota sebagai alternatif panduan penataan khususnya terhadap konteks kecenderungan yang serupa dengan kasus studi.