

Kajian Fungsi dan Intensitas Bangunan sebagai Akibat Pembangunan Jalan Lingkar Dalam (Studi Kasus Jalan Lingkar Selatan Bandung)

Dewi Parlina

Jurusan Teknik Arsitektur FTSP – Institut Teknologi Nasional (Itenas) Bandung
Email : dpar@itenas.ac.id; dewiparlina@yahoo.com

ABSTRAK

Penelitian ini mengkaji fungsi dan intensitas bangunan-bangunan yang tumbuh pada koridor jalan Arteri yang diakibatkan oleh pembangunan jalan Arteri itu sendiri, yang berbentuk lengkung dan miring. Kawasan di sepanjang koridor lingkar dalam (Lingkar Selatan) umumnya berasal dari sawah dan kebun yang dimatangkan, kemudian dipecah-pecah menjadi kapling-kapling kecil dengan bentuk dan ukuran beraneka ragam. Premis pada penelitian ini adalah bahwa untuk merencanakan Fungsi Bangunan yang sesuai dengan kebutuhan diperlukan bentuk kapling yang geometris, dengan luas yang memadai. Penelitian ini menganalisis fungsi pada setiap segmen koridor jalan Lingkar selatan, karena fungsi di sepanjang koridor jalan secara visual arsitektural sangat menentukan kualitas koridor jalan itu sendiri. Penelitian juga mengamati intensitas bangunan, sebagai konsekuensi dari penetrasi di sepanjang jalan arteri, dari kampung hunian menjadi usaha kecil seperti kios, bengkel, dan warung. Perubahan fungsi ini mempengaruhi meningkatnya intensitas bangunan, bentuk massa bangunan, dan streetscape.

Kata Kunci: fungsi, zoning, kapling, intensitas bangunan.

ABSTRACT

This research was conducted to observe buildings function and intensity that occurred in the arterial road corridor caused by the construction of curved and tilted arterial road. Areas along the the inner ring road corridor (Lingkar Selatan) generally are built on prepared ricefields which broken down into smaller parcels of land with various shapes and size. The premise in this research is that designing a function of building need geometrical and properly sized land parcels. Analysis were done for several segments in the corridor Lingkar Selatan. Functions of buildings define the architectural facade along the street corridors, which in turn visually define the quality of the streetscape. This research also observed the intensity of buildings, as the consequences of penetration along arterial road, from kampung to small enterprises like kiosk, bengkel, variety of warung which sells food and other daily needs. These changes in function influence the increase in building intensity, the shape of building mass, as well as the streetscape.

Keywords: function, zoning, land parcel, building intensity.

1. PENDAHULUAN

Pembangunan jalan di Indonesia dilaksanakan pada kawasan yang masih kosong, tetapi seringkali pula dilakukan pada kawasan-kawasan perkotaan yang sudah terbangun, dan juga pada jalan yang sudah ada (pelebaran jalan). Kawasan-kawasan kosong yang terdapat di pinggiran kota, pada umumnya adalah lahan-lahan pertanian yang sudah dimiliki oleh perorangan. Sawah-sawah tersebut memiliki pola-pola tertentu, sesuai dengan kepemilikan dan sistem irigasinya. Bentuk-bentuk pola inilah yang menjadi cikal bakal terbentuknya kapling-kapling, yang terjadi akibat perubahan lahan pertanian menjadi perumahan. Jadi terbentuknya kapling di Indonesia, pada umumnya berasal dari sawah dan kebun yang dimatangkan, kemudian dipecah-pecah menjadi kapling-kapling kecil yang bentuk dan ukurannya beraneka ragam. Pengertian zona pada perencanaan, dalam arsitektur dapat disamakan dengan arti fungsi, fungsi-fungsi ini dibedakan kedalam beberapa kategori, yaitu hunian, jasa komersial, perkantoran, pelayanan dan jasa kendaraan bermotor, industri, dan institusi.

Jalan Lingkar Selatan berfungsi sebagai jalan arteri sekunder: Jalan Arteri Sekunder menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua. Jalan Arteri Sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 30 (tiga puluh) km/jam dan dengan lebar badan jalan tidak kurang dari 8 (delapan) meter. Jalan arteri sekunder menghubungkan FS-1 (Fungsi Primer I) dengan FS-I dan FS-I dengan FS-II. FS-I (Fungsi Sekunder I) yang kegiatan fungsionalnya di antaranya: kegiatan skala kota (pusat perdagangan, pemerintahan, dll) atau terminal tipe C. Adapun FS-II kegiatan fungsionalnya antara lain: kegiatan skala BWK (perdagangan pada subpusat kota, dll.)

Zoning regulation merupakan sebuah perangkat yang dibuat dengan tujuan untuk dapat mengendalikan pertumbuhan yang pesat, misalnya pada koridor, agar tata massa bangunan dan ruang yang terbentuk pada koridor dibangun dengan teratur. *Zoning regulation* adalah pembagian lingkungan kota dalam zona-zona dan menetapkan pengendalian pemanfaatan ruang yang berbeda-beda [1]. Substansi *zoning regulation* mencakup:

- a. Zona-zona dasar, sub zona, jenis-jenis pengkaplingan (*main landuse*), jenis-jenis penggunaan (*sub-uses*)
- b. *Use*: Penggunaan lahan dan bangunan (penggunaan utama, penggunaan pelengkap, penggunaan sesuai pengecualian khusus)
- c. *Intensity*: intensitas atau kepadatan (KDB, KLB, bangunan/ha)
- d. *Bulk/building and massing*: Massa bangunan (tinggi, sempadan, luas minimum kapling)
- e. *Required infrastructure*: persyaratan prasarana minimum (parkir, bongkar-muat, dll.)

Selain itu, terdapat juga beberapa aturan tambahan terkait aspek estetika, media reklame, *view*, dan lainnya yang dapat diatur terpisah dalam *design guidelines*.

Penelitian ini mengkaji bagaimana fungsi bangunan-bangunan yang tumbuh pada koridor jalan arteri yang diakibatkan oleh pembangunan jalan arteri itu sendiri, yang berbentuk lengkung dan miring. Pembangunan jalan lingkar dalam (Lingkar Selatan) yang berbentuk lengkung dan miring memotong *cadaster* dan kawasan terbangun kota. Hal tersebut memberi dampak pada kapling-kapling di sepanjang koridor jalan tersebut, baik kepada ukuran kapling maupun pada bentuknya. Premis pada penelitian ini adalah: bahwa untuk merencanakan fungsi bangunan yang sesuai dengan kebutuhan, diperlukan bentuk kapling yang geometris, dengan luas yang memadai. Adapun sasaran yang hendak dicapai pada penelitian ini adalah: mengkaji mengenai teori jalan arteri sebagai jalan distributor, kaitannya dengan fungsi bangunan yang tumbuh, serta proses terbentuknya koridor-koridor jalan di Indonesia. *Content* yang ada pada jalan Lingkar Selatan adalah subpusat Karees, subpusat Tegalega, pusat perdagangan, industri, dan perkantoran.

2. METODOLOGI

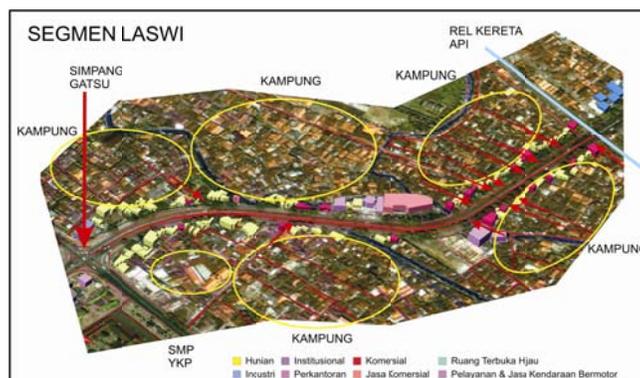
Untuk mempelajari pertumbuhan kawasan dipakai **pendekatan studi**: a.) tipo-morfologi, yaitu metode yang mengamati fisik kota yang mengalami perubahan karena pembangunan jalan baru; b) Kota diamati dan dipandang dari sudut arsitektur yaitu mempelajari fenomena perubahan artefak dan ruang c) Dalam mengamati perubahan struktur kawasan dapat digunakan pendekatan teori *figure ground*, *linkage*, dan *place*.

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

Penelitian ini mengidentifikasi fungsi pada setiap segmen koridor jalan Jalan Lingkar Selatan sebagai yang dibagi menjadi sebagai 9 segmen wilayah amatan yang menerus. Fungsi di sepanjang koridor jalan sangat menentukan kepada kualitas koridor jalan itu sendiri. Fungsi industri pada koridor jalan, akan menampilkan jalan yang tidak menarik, dan tidak dapat dinikmati. Fungsi hunian pada koridor jalan, akan menampilkan vista yang menarik, apabila tatanan bangunannya menampilkan bentuk-bentuk dan fasade yang menarik pula. Bagaimanakah fungsi pada jalan arteri yang berfungsi sebagai *inner ring road*?

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Segmen Jalan Laswi



Gambar 1. Fungsi-fungsi pada koridor segmen Laswi

Status kepemilikan tanah pada segmen Jalan Laswi, di sebelah utara sungai adalah milik KAI dengan sistem sewa, sebelah selatan barat adalah milik pribadi (tanah adat), sebelah selatan timur milik Pemkot dengan sistem sewa. Sepanjang Jalan Laswi ini merupakan kampung yang seluruhnya terpotong, dan lebih dari 90% mengalami perubahan fungsi, dari fungsi hunian menjadi fungsi campuran dengan aktivitas non hunian (tempat usaha skala kecil), bengkel, warung, apotik, rumah makan, apotik, optik, foto copy, wartel, salon. Kampung dengan kepemilikan tanah pribadi (adat) 40% sudah berpindah kepemilikan (dijual) kepada perorangan, maupun kepada investor tanah, kemudian kapling-kapling tersebut dijual dan dibangun kantor atau ruko.

Tabel 1. Segmen Jalan Laswi

Fungsi	Nama/Kegiatan
Kantor Pemerintah	
Kantor Swasta	Kantor (5)
Perumahan	Rumah Tunggal (10)
Industri	
Komersial	Kampung Toko (apotik,toko kacamata, warung, salon, bengkel,wartel, r.makan) Ruko (toko motor) SPBU (2) Jual Beli mobil
Pelayanan Umum	Mesjid (1)
Pendidikan	

Segmen Jalan Laswi memotong kawasan kampung yang sudah terbangun, yaitu Kelurahan Samoja dan Kelurahan Cibangkong Kecamatan Batununggal. Kawasan kampung yang sangat padat penduduk maupun bangunannya ini, setelah terpotong Jalan Laswi tinggal menjadi 5 RT dari sebelumnya 9 RT yang ada pada Kecamatan Cibangkong, dan pada kelurahan Samoja dari 6 RT menjadi 4 RT. Dengan bentuk jalan yang lengkung memotong perkampungan yang ada, mengakibatkan banyak kapling yang terpotong miring, menjadi bentuk-bentuk segi empat tak beraturan, trapesium, maupun segitiga.

Penyelesaian tata letak dan bentuk bangunan (adaptasi) yang terjadi kemudian beraneka ragam, ada yang mengikuti bentuk tapak yang ada, ada juga yang bertahan dengan bentuk bangunan yang lama (tidak berubah). Adaptasi ini dilakukan oleh masyarakat dalam berbagai tingkatan, dan dilakukan secara spontan, tanpa bantuan atau panduan rancangan apapun. Masyarakat hanya dihimbau untuk tidak mengubah bentuk dan tata letak muka bangunan, dan tidak melampaui garis sepadan bangunan. Ijin bangunan dari pihak Pemkot tidak secara resmi diterbitkan, tetapi pembangunan secara bertahap di kawasan tersebut tidak dilarang, dibiarkan begitu saja tanpa pengendalian. Kelonggaran ini diberikan kepada pemilik bangunan di sepanjang Jalan Laswi, dengan catatan bahwa mereka adalah pihak yang terkena dampak pembangunan untuk kepentingan umum, sehingga diberi keleluasan untuk membangun atau memperluas bangunan mereka tanpa IMB. Dari hasil wawancara dengan para warga, ditemukan bahwa adaptasi yang dilakukan pada umumnya tidak dilakukan secara horisontal saja, tetapi juga secara vertikal, dan meliputi struktur keseluruhan. Hal ini disebabkan karena ketinggian permukaan jalan yang mengalami kenaikan yang cukup banyak (1 meter), sehingga adaptasi yang dilakukan juga di antaranya harus menyamakan ketinggian permukaan bangunan dengan tinggi permukaan jalan kira-kira 1 meter. Ketinggian bangunan pada segmen jalan ini beraneka ragam, tetapi pada umumnya rata-rata dua lantai. Jarak antara bangunan pada segmen tanah milik PJKA rapat dan tidak berjarak, dengan bentuk atap tumpang tindih, dan tambal sulam tanpa mengindahkan estetika sama sekali, sehingga tercipta facade yang buruk.

Penggabungan kapling pada segmen jalan ini terjadi hanya pada beberapa bangunan (5 kasus) saja, yang lainnya tetap bertahan pada kapling yang kecil dan berbentuk iregular. Dengan fungsi campuran, dan dengan luas kapling yang pada umumnya kecil-kecil, parkir yang dilakukan oleh pengunjung dilakukan di badan jalan.

3.2 Segmen Jalan Pelajar Pejuang 1

Status kepemilikan tanah di segmen jalan Pelajar Pejuang hampir seluruhnya milik pribadi. Segmen jalan ini mengalami intervensi berupa pelebaran jalan saja. Kampung yang terpotong terdapat satu kelompok, terlihat pada gambar yaitu Kelurahan Lingkar Selatan Kecamatan Lengkong. Kampung ini terpotong miring dari pola yang ada sebelumnya. Fungsi asal pada segmen jalan ini adalah hunian, yang mengalami penetrasi hampir 60% ke fungsi non hunian (komersial). Penetrasi yang terjadi pada segmen jalan ini menjadi hotel, restoran, hiburan, restoran, kantor, bengkel, bank, dan outlet.



Gambar 2. Fungsi-fungsi pada koridor segmen Pelajar Pejuang

Tabel 2. Segmen Jalan Pelajar Pejuang 1

Fungsi	Nama/Kegiatan
Kantor Pemerintah	Diklat Pemda
Kantor Swasta	Kantor (6) Kantor PAN
Perumahan	Rumah Tunggal (18) Kampung Toko
Industri	
Komersial	Hotel (7) Bank Jabar Bengkel (4) Toko (3) Restoran (2) Laksana, Ampera Café (1) Cipaganti Rental Car Factory Outlet (1)
Pelayanan Umum	Gereja (1)
Pendidikan	ITA

Intervensi pembangunan jalan yang memotong lurus, mengakibatkan tidak terjadinya kapling-kapling yang berbentuk tak beraturan, dan ukurannya pun tidak terlalu banyak berubah. Hal ini menyebabkan banyak investor yang berminat membuka usaha pada segmen jalan ini, sehingga terjadi perubahan pemanfaatan lahan yang cukup signifikan. Penggabungan kapling hanya terjadi pada dua kasus, dan yang sangat besar dilakukan pada showroom Toyota yaitu menggabungkan 3 kapling. Adaptasi lain yang dilakukan oleh setiap pemilik bangunan, terjadi pada berbagai tingkatan, dan dilakukan pada umumnya kearah vertikal sampai mencapai 4 lantai. Jarak antara bangunan pada setiap kapling pada segmen jalan ini memenuhi aturan, sehingga tercipta *street picture* yang cukup baik. Dengan *setback* yang masih memungkinkan parkir di dalam kapling, maka pada segmen jalan ini jarang terlihat parkir dilakukan di badan jalan.

3.3. Segmen Jalan Pelajar Pejuang 2

Status kepemilikan tanah pada segmen Jalan Pelajar Pejuang ini pada umumnya adalah milik pribadi, yang pada awalnya mempunyai fungsi sebagai hunian. Penetrasi yang terjadi mencapai lebih dari 50% menjadi non hunian, yaitu hotel, kantor, ruko, bengkel, restoran. Terdapat 1 buah kampung yang terpotong pada segmen jalan ini, yang terpotong miring dari pola sebelumnya. Pada kampung tersebut terjadi penetrasi juga, yang umumnya berubah dari hunian menjadi warung dan warung makan. Pada segmen jalan ini terdapat 1 buah hotel yang besar yaitu Hotel Horison, dan Hotel Bandung Inn yang berada dalam 1 kapling. Kawasan ini merupakan kawasan yang ditetapkan sebagai Sub Pusat kota bagian wilayah Karees.



Gambar 3. Fungsi-fungsi pada koridor segmen Pelajar Pejuang 2

Tabel 3. Segmen Jalan Pelajar Pejuang 2

Fungsi	Nama/Kegiatan
Kantor Pemerintah	
Kantor Swasta	Kantor PKB Kantor
Perumahan	Rumah Tunggal (13)
Industri	
Komersial	Hotel (3) + Hotel Horison, Hotel Bandung Inn, wisma Restoran Pizza Hut Ruko (6) Hiburan Studio 21 Bengkel (1) Klinik swasta
Pelayanan Umum	
Pendidikan	SMK

3.4. Segmen Jalan BKR



Gambar 4. Fungsi-fungsi pada koridor segmen BKR

Status kepemilikan tanah pada segmen jalan BKR ini pada umumnya adalah tanah milik pribadi. Pada saat dibangun jalan BKR ini, masih banyak lahan kosong yang tersedia, dan terdapat 4 kelompok kampung yang terpotong sebagai akibat pembangunan jalan. Penetrasi yang terjadi pada segmen jalan BKR terjadi pada kampung yang terpotong oleh jalan menjadi usaha kecil perumahan warung, bengkel dll. Dominasi fungsi pada segmen jalan ini adalah ruko, yaitu terdapat 16 buah ruko, dan di dalamnya tidak termasuk kampung yang membangun ruko secara perorangan.

Tabel 4. Segmen Jalan BKR

Fungsi	Nama/Kegiatan
Kantor Pemerintah	
Kantor Swasta	Kantor (1)
Perumahan	Rumah tunggal (6) Kampung Ruko (2 kel)
Industri	
Komersial	Ruko (16) Bengkel (4) Supermarket (1) SPBU (1)
Pelayanan Umum	Sekolah (1)

3.5. Segmen Jalan BKR 1



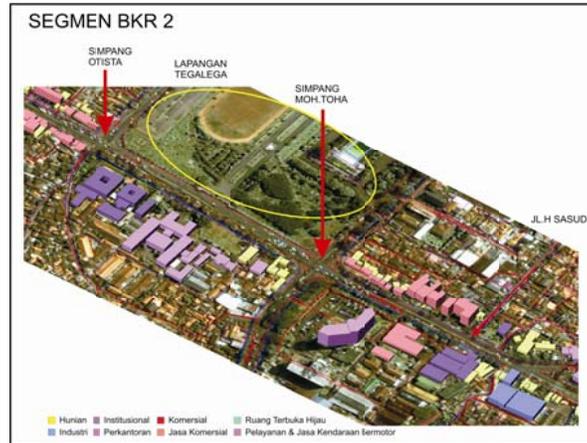
Gambar 5. Fungsi-fungsi pada koridor segmen BKR 1

Status kepemilikan tanah pada segmen jalan BKR 1 ini pada umumnya adalah tanah milik pribadi. Pada saat dibangun jalan BKR 1 ini, terdapat 3 kelompok kampung yang terpotong sebagai akibat pembangunan jalan. Penetrasi yang terjadi pada segmen jalan BKR 1 terjadi pada kampung yang terpotong oleh jalan menjadi usaha kecil perumahan warung, bengkel dll. Dominasi fungsi pada segmen jalan ini adalah ruko, yaitu terdapat 23 buah ruko, dan di dalamnya tidak termasuk kampung yang membangun ruko secara perorangan.

Tabel 5 Segmen Jalan BKR 1

No	Fungsi	Nama/Kegiatan
	Kantor Pemerintah	
	Kantor Swasta	Kantor (1)
	Perumahan	Rumah tunggal (4)
	Industri	
	Komersial	Ruko (23) Naripan Motor Supermarket Gudang
	Pelayanan Umum	

3.6. Segmen Jalan BKR 2



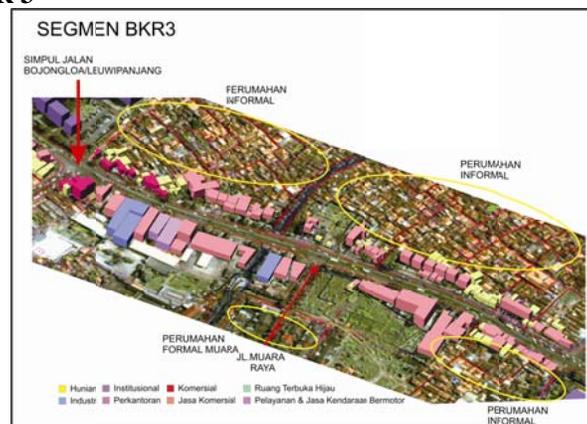
Gambar 6 Fungsi-fungsi pada koridor segmen BKR 2

Segmen Jalan BKR 2 terdapat lapangan tegalega dan kantor-kantor pemerintah, di antaranya Museum budaya, Polda, BNI, dan PT Inti, fungsi ruko dan toko masih mendominasi fungsi komersial retail. Volume kendaraan yang padat di segmen jalan ini diakibatkan oleh terdapatnya 2 simpul jalan Mohamad Toha dan jalan Astanaanyar yang berdekatan, dan hanya dipisahkan oleh lapangan Tegalega. Jalan BKR 2 ini memotong lurus pada kawasan terbangun, sehingga adaptasi bangunan yang dilakukan tidak terlalu sulit, dan menghasilkan tata bangunan yang cukup teratur dan rapih.

Tabel 6. Segmen Jalan BKR 2

Fungsi	Nama/Kegiatan
Kantor Pemerintah	Museum Budaya Polda BNI Kompleks PTT
Kantor Swasta	
Perumahan	Rumah Tunggal (5)
Industri	
Komersial	Ruko (5)
Pelayanan Umum	Mesjid

3.7. Segmen Jalan BKR 3



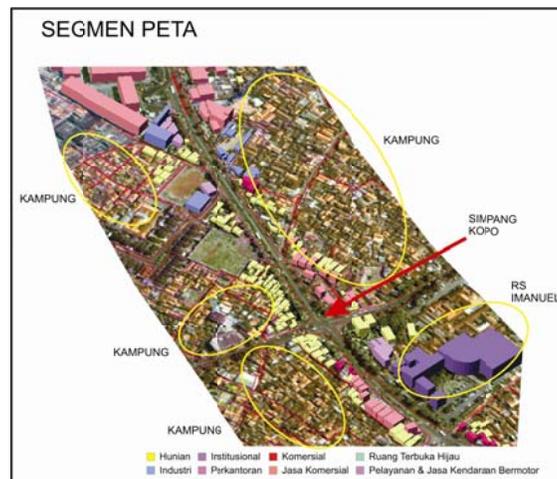
Gambar 7. Fungsi-fungsi pada koridor segmen BKR 3

Segmen jalan BKR 3 didominasi oleh fungsi komersial retail yang terdiri dari 12 ruko, dan kampung-kampung toko yang terjadi karena terpotongnya 3 kampung oleh jalan BKR ini. Ada satu buah kampung yang terpotong miring, dan menghasilkan bentuk-bentuk kapling yang tak beraturan dan kecil-kecil. Seperti pada segmen-segmen jalan sebelumnya, kampung ini berubah fungsi dari hunian ke non hunian, dan menghasilkan bangunan yang rapat dengan atap yang tumpang tindih, serta tidak teratur.

Tabel 7. Segmen Jalan BKR 3

Fungsi	Nama/Kegiatan
Kantor Pemerintah	
Kantor Swasta	
Perumahan	
Industri	Pabrik (2)
Komersial	Bank Lippo Ruko (12) Kampung Toko Kampung Ruko
Pelayanan Umum	

3.8. Segmen Jalan Peta



Gambar 8. Fungsi-fungsi pada koridor segmen Peta

Segmen jalan Peta dan Lingkar Selatan ini berada pada simpang Jalan Kopo yang padat dengan kendaraan bermotor yang menuju perumahan-perumahan yang berada di Jalan Kopo. Pola perjalanan menuju perumahan yang besar, menyebabkan terjadinya pertumbuhan komersial pada koridor jalan utama terutama pada jalan Kopo, dan pada jalan Lingkar Selatan. Hal ini ditambah dengan adanya Rumah Sakit Immanuel yang berada pada simpang Kopo-Peta, yang menjadi faktor pemicu pertumbuhan ikutan di sekitarnya.

Jalan Lingkar Selatan memotong miring pada 2 kampung, menghasilkan bentuk-bentuk kapling yang tak beraturan, dan membentuk bangunan-bangunan yang berhimpitan tumpang tindih dan tidak beraturan. Ditambah dengan perubahan fungsi yang terjadi dari hunian ke komersial yang seringkali menambah komponen-komponen non permanen pada muka bangunan, sehingga menambah kesan kumuh.

Tabel 8. Segmen Jalan Peta

Fungsi	Nama/Kegiatan
Kantor Pemerintah	
Kantor Swasta	Kantor Kantor Pabrik
Perumahan	Rumah Tunggal
Industri	Pabrik
Komersial	Hotel Grand Pasundan SPBU Ruko Kampung Toko Kampung Ruko
Pelayanan Umum	RS Imanuel

3.9. Segmen Jalan Lingkar Selatan

**Gambar 9. Fungsi-fungsi pada koridor segmen Lingkar Selatan**

Segmen jalan Lingkar selatan ini diakhiri oleh simpang Jalan Pasirkoja dan Jalan Jamika. Jalan Pasirkoja merupakan kawasan perdagangan, dan Jalan Jamika menghubungkan kawasan dengan Jalan Jendral Sudirman. Segmen jalan ini hampir seluruhnya memotong miring kawasan terbangun yang sudah ada (kampung). Seperti segmen-segmen sebelumnya potongan-potongan kampung yang terjadi mempunyai kecenderungan membentuk kawasan komersial yang kumuh, karena diadaptasi dari kapling-kapling kecil dan miring.

Tabel 9. Segmen Jalan Lingkar Selatan

Fungsi	Nama/Kegiatan
Kantor Pemerintah	Kantor Pemda
Kantor Swasta	Kantor (3)
Perumahan	Perumahan formil
Industri	Pabrik (5)
Komersial	Mollis (Carrefour) Ruko (16) Hotel (1) Perusahaan Bus
Pelayanan Umum	Pasar Jamika

Transformasi yang terjadi merambat mulai dari Jalan Kopo menuju ke utara. Penggabungan kapling terjadi secara perlahan-lahan. Toko-toko non permanen yang berasal dari kampung-kampung yang terpotong, sedikit demi sedikit dijual secara bersamaan, sehingga terjadi kapling-kapling yang cukup besar untuk diubah menjadi fungsi komersial yang cukup besar.

- a. Bentuk dan besar kapling pada setiap segmen jalan tidak seragam, transformasi kampung ditandai dengan toko-toko kecil yang kumuh, dari usaha yang bersih seperti warung sampai yang kotor seperti bengkel
- b. IMB pada kampung yang terpotong tidak diberikan oleh pemerintah, semua berlaku sama walaupun status tanah sudah menjadi hak milik, IMB tidak diterbitkan. Pemilik/penghuni dibiarkan membangun tanpa panduan, dan apabila keluar dari aturan pun tidak ditindak. Sepertinya ini suatu kelonggaran dari pemerintah terhadap masyarakat yang terkena dampak pembangunan jalan, atas kerugian yang ditanggung oleh masyarakat. Di lain pihak pembangunan menjadi tidak terkendali, pelanggaran GSB, ketinggian terjadi pada hampir semua kampung tersebut.

Rencana pengaturan KDB dan KLB pada jalan arteri, kolektor, dan lokal telah ditentukan di dalam RTRW Kota Bandung tahun 2005. Sebelumnya ketentuan KDB dan KLB yang merupakan bagian dari *zoning regulation* belum pernah dibuat didalam rencana kota. Pengaturan ini dibuat untuk mengendalikan pertumbuhan yang tidak terkendali pada koridor jalan-jalan di dalam kota. Pada jalan arteri, KDB yang diijinkan tergantung dari lokasi jalan tersebut berada, apakah pada pusat kota, atau pada pusat sekunder, sehingga ada perbedaan ketentuan setiap jalan pada lokasi tertentu. Semakin jauh dari pusat kota ketentuan KDB dan KLB semakin kecil, ini berarti bahwa kapling-kapling di pinggiran kota seharusnya mempunyai ukuran yang besar, apabila kegunaannya/fungsinya untuk bangunan besar.

4. KESIMPULAN

4.1 Fungsi dan intensitas

Pada koridor Jalan Lingkar Selatan yang merupakan jalan arteri, pengendalian pembangunan dilakukan dengan cara membatasi fungsi bangunan, dan kepadatan atau intensitas bangunan kedalam tiga kelompok yaitu kepadatan tinggi, kepadatan sedang, dan kepadatan rendah. Fungsi perumahan diijinkan pada jalan arteri, dengan KDB 40%-60%, dan KLB 1,2. Pada ketentuan di bawah tersebut tidak diatur mengenai GSB perumahan pada jalan arteri yang seharusnya lebih dari 15 meter, dengan demikian maka luas kapling fungsi perumahan pada jalan arteri tidak mungkin mempunyai luas kecil, sebab dengan GSB lebih dari 15 meter dan KDB 60%, maka luas kapling paling sedikit harus mempunyai luas setidaknya 500 meter persegi. Demikian juga halnya dengan ketentuan jarak samping antara bangunan dan jarak belakang bangunan, bila jarak minimal samping antar bangunan adalah 3 meter, dan jarak belakang bangunan 3 meter, maka bila kapling mempunyai luas 500 meter, maka yang diijinkan dibangun adalah bangunan rumah dengan luas 100 meter persegi.

Jasa dan pelayanan yang diijinkan pada jalan arteri, untuk luas kapling > 10.000 m² dan luas kapling >5.000 m² ditentukan KDB 25% dan KLB 2,0, sedangkan luas kapling 1.000 - 5.000 m², KDB yang diijinkan adalah 50% dengan KLB 1,5. Pada luas kapling min 200 – 1.000 m² KDB yang diijinkan adalah 60%, hal ini tidak memungkinkan bisa dilaksanakan apabila luas kapling adalah 200 m², mengingat GSB jalan adalah minimal 15 meter, jadi ketentuan tersebut adalah salah. Sama halnya dengan fungsi perumahan, dengan ketentuan GSB minimal 15 meter, maka luas kapling minimal untuk jasa dan pelayanan adalah 500 meter persegi.

Pada fungsi perdagangan luas kapling tidak disebutkan besarnya, hanya dibedakan perdagangan grosir dan eceran, KDB yang diijinkan adalah 50% dengan KLB 2,0, dan bila berlokasi di pusat primer atau pusat sekunder KDB yang diijinkan adalah 70% dengan KLB 2,8.

Demikian halnya dengan ketentuan untuk fungsi industri, juga tidak disebutkan mengenai luas kaplingnya, disini hanya dibedakan industri besar dan sedang yang diijinkan berlokasi di jalan arteri dengan ketentuan KDB 40% dan KLB 1,2, sedangkan industri kecil dan industri rumah tangga diijinkan berlokasi di jalan kolektor dan jalan lokal.

4.2 Tata letak massa bangunan

Tata letak massa bangunan diatur dengan ketentuan Garis Sempadan Bangunan, jarak samping antar bangunan, dan jarak belakang bangunan. Hal ini bertujuan agar massa bangunan tidak menempel satu dengan yang lain, dan agar terbentuk ruang-ruang untuk sirkulasi udara, dan cahaya matahari. Selain itu agar dalam keadaan darurat kebakaran, tidak terjadi perembetan api, dan memudahkan pemadam kebakaran untuk memadamkan api. Pada pemukiman kampung yang terdapat di kantung-kantung kota, karena padatnya rumah, dan tidak adanya jarak dari bangunan ke bangunan, hal ini menyulitkan pemadaman api apabila terjadi kebakaran, sehingga rumah tinggal yang menjadi korban kebakaran seringkali mencapai angka yang tinggi.

Pada koridor jalan terbuka seperti yang dianut oleh kota-kota di Indonesia, ketentuan jarak antara bangunan diwajibkan untuk dipenuhi, sedangkan pada kota-kota di Eropa dengan koridor jalan tertutup, ruang terbuka yang diwajibkan adalah ruang dalam bangunan, atau ruang belakang bangunan. Pada jalan-jalan arteri di Indonesia seperti jalan Lingkar Selatan, ketentuan jarak antara bangunan ke samping pada kapling-kapling yang besar masih dapat dipenuhi. Demikian halnya dengan GSB yang telah ditentukan juga dapat dipenuhi, tetapi kapling-kapling kecil yang berasal dari kapling-kapling hunian kampung tidak dapat memenuhi baik GSB, maupun jarak ke samping dan ke belakang.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Barnett, Jonathan. 1982. *An Introduction to Urban Design*. New York : Van Nostrand Reinhold Company