



REKAYASA

Jurnal Sipil dan Perencanaan

Dharmawan Setiyoko, Gatot Eko Susilo, Ahmad Zakaria
Optimasi Waduk Regulating DAM di Kabupaten Pringsewu, Profinsi Lampung.

Harijadi
Analisis Banjir way Besai dengan Model Matematis Unsteady Flow Menggunakan Softwares HEC-RAS.

Aslinda Wardani
Studi Optimasi Pola Operasi Irigasi di Daerah Irigasi Lambunu Profinsi Sulawesi Tengah.

Ashruri
Pemodelan Periodik dan Stokastik untuk Menganalisis Data Curah Hujan yang Hilang Menggunakan Studi Kasus Stasiun Hujan Sukarame.

Kelik Hendro Basuki
Kajian Spatial Enclosure pada Penataan Ruang Jalan. Studi Kasus: Penataan Koridor Perdagangan di Kawasan Teluk Betung Bandar Lampung.

Ahmad Zakaria
Model Periodik dan Stokastik Data Pasang Surut Jam-Jaman dari Pelabuhan Panjang.



KAJIAN SPATIAL ENCLOSURE PADA PENATAAN RUANG JALAN

Studi Kasus : Penataan Koridor Perdagangan di Kawasan Teluk Betung Bandar Lampung

Kelik Hendro Basuki ¹⁾

Abstrak

Dalam penataan kawasan perkotaan, khususnya penataan koridor jalan, survei visual menjadi salah satu metode yang signifikan yang dapat memberikan persepsi dan data empiris kawasan yang berguna dalam pemecahan masalah perancangan. Salah satu metode dalam melakukan survei dan sekaligus analisis ruang perkotaan adalah dengan pengamatan terhadap aspek spatial enclosure ruang jalan. Spatial enclosure adalah tingkatan atau derajat ketertutupan ruang yang memberikan kesan dan persepsi psikologis terhadap pengamat. Persepsi psikologis ini berbeda-beda, tergantung pada proporsi dan skala ruang yang terbentuk berdasarkan perbandingan antara jarak elemen vertikal dan ketinggian elemen vertikalnya.

Melalui survei visual terhadap proporsi dan skala ruang jalan, maka dapat diketahui tingkat ketertutupan ruang suatu jalan yang menjadi dasar dalam analisis dan perencanaan ruang jalan. Proporsi diketahui dengan mengukur ketinggian pelingkup vertikal (dinding/h) terhadap jarak datar (lantai/tanah/d) yang dibentuk oleh elemen keras (hardscape) maupun lunak (softscape).

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui spatial enclosure pada koridor jalan di kawasan perdagangan Teluk Betung melalui analisis rancangan yang terbentuk. Hasil penelitian menunjukkan bahwa rancangan ruang jalan di area studi terdiri atas main enclosure dan secondary enclosure. Main enclosure memberikan efek psikologis dalam konteks skala kawasan dan kota, sementara secondary enclosure memberikan efek psikologis pada tingkat kawasan dan mikro. Penataan lebih rinci pada area secondary enclosure dapat menjadi kunci dalam melunakkan efek psikologis ruang yang ditimbulkan dan menciptakan ruang koridor yang berkarakter.

Kata kunci : spatial enclosure, hardscape, softscape

1. PENDAHULUAN

Ruang jalan merupakan salah satu tipologi ruang terbuka (*urban space*) pada kawasan/kota (Krier, 1984)², dan menjadi salah satu komponen dalam menciptakan kualitas lingkungan. Ruang terbuka di kawasan perkotaan dapat menjadi 'wajah' kota yang merupakan bagian dari dimensi estetika. Hal ini tidak terlepas dari *image/citra* kota yang ditampilkan sehingga akan mempengaruhi persepsi orang yang melihat yang selanjutnya akan memberikan penilaian terhadap kota tersebut Lynch (1960)³. Ruang terbuka akan semakin memiliki makna bagi kota jika ruang tersebut bersifat publik Carr (1992)⁴. Ruang

¹ Staf Pengajar Jurusan Teknik Sipil dan Teknik Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Lampung Jl. Prof. Sumantri Brojonegoro No 1 Gedung Meneng, Bandar Lampung

² Krier (1984) menyebutkan bahwa terdapat dua tipologi ruang terbuka kota yaitu *street* dan *square*. *Street* adalah ruang terbuka linear yang dapat berupa ruang pergerakan/jalan dan *square* adalah ruang terbuka bidang seperti plaza dan taman kota

³ Lynch (1960) dalam *The Image of the City* menyatakan bahwa *path* (jalur) dan *node* (simpul) merupakan bagian dari elemen-elemen pembentuk citra kota. *Path* dapat dianalogikan sebagai jalan/ruang milik jalan yang menjadi sarana sirkulasi dan pergerakan dalam kota, sedangkan *node* dapat dianalogikan sebagai titik-ütik simpul jalan dan ruang-ruang terbuka kota yang dapat diakses

⁴ Carr (1992). Citra positif akan muncul apabila suatu tempat, khususnya ruang terbuka, akan memberikan efek yang menyenangkan bagi pelaku. Proses ini dapat terjadi apabila sifat publik berada pada ruang terbuka tersebut. Sehingga jelas bahwa keterbukaan suatu ruang/tempat sebagai ruang publik akan menciptakan makna (*meaningful*) yang kuat, dalam konteks hubungan antara

jalan sebagai salah satu ruang publik dapat menjadi sarana untuk melakukan berbagai aktivitas disamping fungsi utamanya sebagai ruang pergerakan. Permasalahan akan timbul manakala pemanfaatan publik pada ruang jalan ini tumpang tindih dan terjadi 'penguasaan' terhadap ruang jalan tersebut. Permasalahan yang muncul pada ruang jalan juga bergantung pada dimensi ruang jalan, arus pergerakan dan fungsi/kegiatan yang ada disekitarnya.

Untuk meningkatkan kualitas baik kualitas visual maupun kualitas fungsional dari ruang jalan, terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan. Jacobs (1993) menyebutkan beberapa hal dalam menciptakan kualitas ruang jalan. Hal tersebut antara lain dengan memberikan kejelasan (definisi) ruang jalan, penciptaan kenyamanan dan kesenangan (*leisure and comfort*) dan kenyamanan pandangan, menciptakan transparansi dan konektivitas antara ruang luar dan dalam bangunan, keragaman bentuk fasade bangunan, dan kualitas konstruksi dan rancangan yang memadai. Selain itu, disebutkan pula elemen-elemen apa saja yang berpengaruh dalam peningkatan kualitas ruang jalan. Elemen tersebut yaitu tanaman/pohon sebagai unsur hijau dan pelunak (*softscape*), awalan dan akhiran suatu jalan (konsepsi tematik jalan), keberagaman bangunan, aksesibilitas untuk semua pelaku, jarak jangkauan optimal, dan menambahkan ruang jalan dengan *furniture* (tempat duduk, tempat sampah dan fasilitas umum) serta optimalisasi ruang parkir.

Namun sebelum dilakukan 'pengisian' ruang jalan oleh berbagai elemen penataan, maka perlu dikaji terlebih dahulu terhadap 'proporsi dan skala' ruang jalan yang ingin diciptakan, yang bergantung pada kelas jalan dan fungsi kawasan. Dalam ranah perancangan kota dan arsitektur, proporsi dan skala ruang dianalisis dan dibentuk dengan menciptakan *spatial enclosure* atau derajat ketertutupan ruang. *Spatial enclosure* atau derajat ketertutupan ruang yaitu tingkat keterlingkupan suatu ruang oleh bidang-bidang vertikal dan horisontal yang melingkupi pelaku/pengamat/manusia yang ada didalamnya Ching (1979)⁵. Dari sini selanjutnya dapat diketahui elemen-elemen pendukung apa saja yang dibutuhkan untuk peningkatan kualitas ruang jalan.

Kawasan Teluk Betung Kota Bandar Lampung diambil sebagai lokasi studi dilatarbelakangi oleh kondisi saat ini dan upaya penataan yang dilakukan yang akan diambil sebagai kebijakan pembangunan kawasan⁶. Ruang ruang pergerakan yang ada di kawasan ini saat ini memiliki definisi ruang yang tidak jelas serta adanya kebijakan penataan ruang yang harus diimplementasikan⁷. Moda pergerakan baik kendaraan, pejalan kaki maupun aktivitas perdagangan berada pada satu ruang yang sama yang rentan akan benturan kepentingan.

ruang publik dan pelakunya.

⁵ Ching (1979) dalam *Architecture : Form, Space and Order* mendefinisikan enclosure sebagai ruang yang dilingkup oleh elemen bidang vertikal baik pada dua sisi maupun pada seluruh sisi suatu bidang dasar.

⁶ Studi Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) Kawasan Strategis Teluk Betung Selatan oleh Kementerian Pekerjaan Umum pada tahun 2014 akan menjadi salah satu pertimbangan kebijakan pembangunan kawasan, termasuk pada kawasan studi ini.

⁷ Kawasan Teluk Betung dalam RTRW Kota Bandar Lampung 2011 - 2030, RDTRK BWK E Kota Bandar Lampung dan Studi RTBL Kawasan Strategis Teluk Betung Selatan, ditetapkan sebagai kawasan perdagangan primer serta kawasan strategis perdagangan dan jasa dan diarahkan sebagai gerbang masuk ke Kota Bandar Lampung dari sisi Selatan. Hal ini tentunya akan memberikan dampak signifikan bagi kinerja kawasan baik secara fungsional maupun visual/wajah kawasan

2. METODE PENELITIAN

A. Kajian Teori

Dalam penelitian ini, metode yang digunakan adalah *scape analysis*, yaitu analisis terhadap *scape*/pandangan dari ruang jalan khususnya pada derajat ketertutupan ruangnya (*spatial enclosure*). Analisis dilakukan dengan mengambil data kondisi ruang jalan secara melintang, sehingga dapat diketahui elemen pelingkup ruang vertikal dan horisontalnya. Selanjutnya dilakukan analisis keterlingkupan ruang pada beberapa tingkatan.

Analisis *enclosure* ruang perlu didahului dengan analisis terhadap *scape* ruang. Hal ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik ruang jalan tersebut. Gordon Cullen (1961) memberikan konsep atau metode dalam mengamati elemen-elemen pembentuk kualitas dan karakter ruang secara detil melalui teorinya yaitu *serial vision*. Teori ini adalah dasar dari teori mengenai pengalaman ruang (*spatial sequence*) yang dimunculkan dari suatu ruang-ruang yang dilalui dan dialami oleh pengamat. Tiga hal yang harus diperhatikan dalam pengalaman ruang ini adalah *Optic*, yaitu bagaimana sisi optikal/pandangan seseorang terhadap ruang. Yang kedua yaitu *Place*, yang memperhatikan posisi seseorang terhadap lingkungannya (*possession*) yang terdefiniskan dengan jelas posisi seseorang terhadap ruang yang dialaminya melalui elemen-elemen seperti gerbang, *enclosure*, *focal point*, dan lansekap. Ketiga adalah *Content*, yaitu isi dari elemen-elemen spasialnya seperti elemen detil yang memberikan suasana intim pada kawasan melalui pengaturan warna, tekstur, skala, *style*, karakter dan keunikan baik pada bangunan maupun ruangnya.

Dalam menganalisis keterlingkupan ruang, dilakukan analisis terhadap proporsi dan skala ruang sebagai sebuah proses dalam pengenalan ruang. Pengenalan ruang mengacu pada persepsi pengamat dan efek psikologis yang ditimbulkan ketika berada pada ruang tersebut sebagai hasil hubungan psikologis dan emosional antara ruang dan pengamat (*Proxemics*) (Hall dalam Yusuf, 1991).

Terkait dengan hal tersebut, maka Spreiregen (1965) menyebutkan beberapa prinsip dasar penataan elemen *solid* dan *void* perkotaan. Salah satu prinsip tersebut adalah tentang derajat ketertutupan ruang (*spatial enclosure*) dan *townscape*, yang berpengaruh pada jangkauan dan tingkat detil pandangan massa bangunan/perkotaan sebagaimana dijelaskan pada tabel 1 berikut ini.

Tabel 1. Hubungan antara Proporsi Ruang dengan Enclosure Ruang menurut Spreiregen

Proporsi	Derajat/Hierarki Ketertutupan (<i>enclosure</i>)	Pengaruh pada <i>Townscape</i>
$d/h = 1$	<i>Full enclosure</i> , sangat tertutup, jika melebihi batas tersebut akan timbul kesan menekan	Perhatian pada detil daripada keseluruhan bangunan
$d/h = 2$	<i>Threshold of enclosure</i> , merupakan batas terendah untuk membentuk kesan ruang tertutup	Melihat bangunan sebagai sebuah komposisi keseluruhan, bersama dengan detilnya.
$d/h = 3$	<i>Minimum enclosure</i> , ruang mulai kehilangan ketertutupan	Melihat bangunan dalam hubungan dengan sekelilingnya.
$d/h = 4$	<i>Loss of enclosure</i> , ruang kehilangan kualitas ketertutupan	Bangunan sebagai <i>edge</i> depan (<i>foreground</i>) dalam keseluruhan pemandangan

Ket.: d = jarak antar bangunan, h = ketinggian bangunan

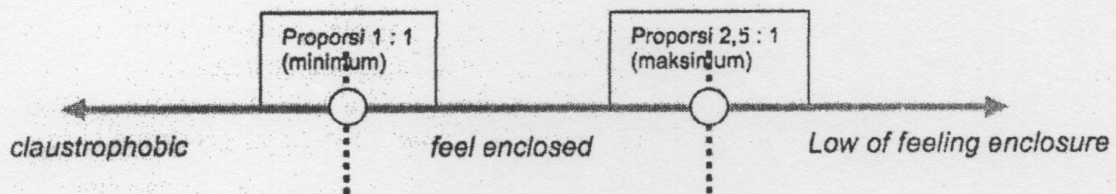
Menurut Yoshinobu Ashiara (dalam Hakim, 2003) perbandingan antara jarak bangunan (d) dan tinggi (h) dinyatakan dalam tabel berikut.

Tabel 2. Hubungan Proporsi dan Enclosure Ruang menurut Ashiara

Proporsi	Derajat/Hierarki Ketertutupan (<i>enclosure</i>)
$d/h = 1$	Ruang terasa seimbang dalam perbandingan jarak dan tinggi bangunan
$d/h < 1$	Ruang yang terbentuk akan terlalu sempit dan memberikan rasa tertekan
$d/h > 1$	Ruang terasa agak besar
$d/h > 2$	Pengaruh ruang tidak terasa

Ket.: d = jarak antar bangunan, h = ketinggian bangunan

Teori dari Spreiregen dan Yoshinobu tersebut berada pada tingkatan skala ruang kota yang makro, dimana proporsi terendah ($d/h = 4$ dan $d/h > 2$) dianggap sebagai ruang yang kehilangan ketertutupannya. Dalam kaitannya dengan kawasan perdagangan serta penciptaan ruang-ruang sirkulasi yang intim, dimana skala ruang yang terbentuk adalah lebih kecil, a GLC Study (1978) memberikan batasan minimal dan maksimal terhadap derajat ketertutupannya. Untuk ruang pergerakan, proporsi minimal dalam menciptakan derajat ketertutupan adalah 1 : 1, sedangkan proporsi maksimal adalah 2,5 : 1.



Derajat ketertutupan ruang dipengaruhi oleh kualitas dari pelingkupnya. Dalam skala perkotaan, pelingkup yang dipertimbangkan adalah pada bidang bidang vertikal (dinding/bangunan). Menurut Hakim (2003), pelingkup vertikal ini dapat dibedakan menjadi 3 (tiga) macam, yaitu pelingkup/dinding masif yang dapat berupa dinding bangunan (*hardscape*), pelingkup/dinding transparan berupa pelingkup alamiah seperti pepohonan, pagar yang berongga dan sebagainya (*softscape*), serta pelingkup/dinding semu yang dibentuk oleh perasaan pengamat seperti perbedaan tekstur/material lantai, perbedaan ketinggian, dan perbedaan fungsi.

B. Batasan Studi

Studi ini dibatasi pada telaah upaya penataan koridor jalan utama di Kawasan Perdagangan dan Jasa di Teluk Betung Selatan Kota Bandar Lampung, yaitu pada koridor Jalan Ikan Hiu, Jalan Ikan Bawal dan Jalan Laksamana Malahayati. Ketiga jalan ini dipilih karena merupakan koridor utama yang memberikan karakteristik pada kawasan. Analisis dibatasi pada telaah mengenai derajat *enclosure* ruang koridor berdasarkan atas kajian teori di atas.

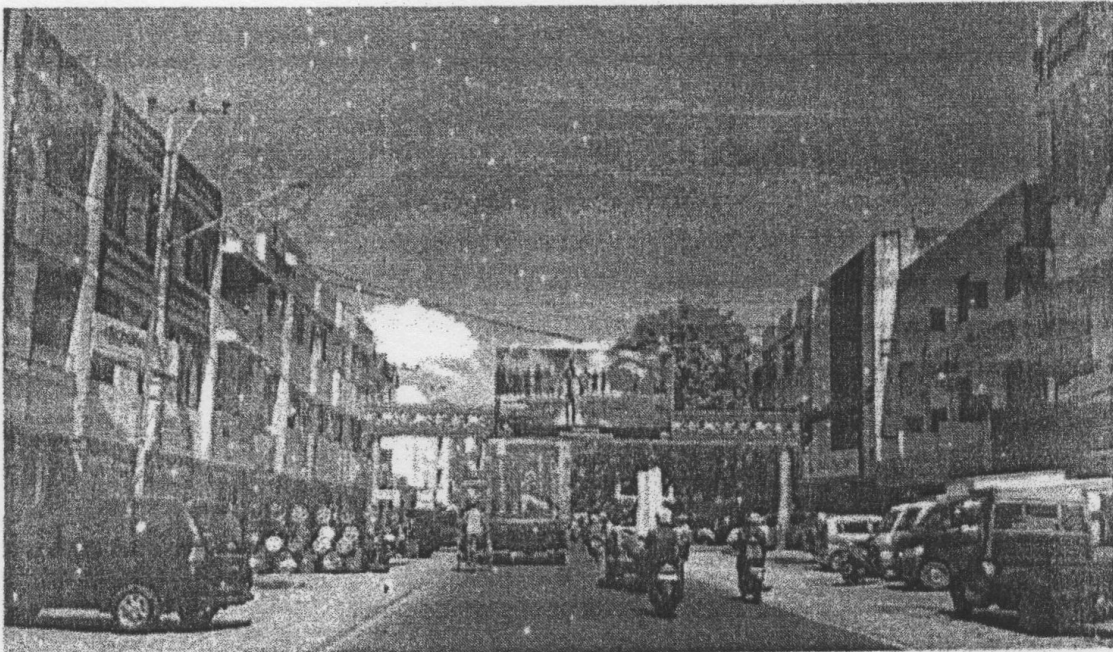
3. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Konsep Penataan Koridor

Konsep penataan koridor jalan pada kawasan ini adalah diarahkan pada penataan terhadap area parkir dan memperjelas ruang-ruang sirkulasi bagi kendaraan dan pejalan kaki. Dari sisi tata bangunan dan intensitas pembangunan, kawasan koridor jalan Ikan Hiu, Ikan Bawal dan Laksamana Malahayati diarahkan untuk dapat mengakomodasi pembangunan bangunan tinggi (maksimal ketinggian 20 lantai). Koridor Jalan Ikan Hiu diarahkan untuk membentuk tema sebagai 'koridor budaya' karena orientasinya yang mengarah pada menara masjid Al Anwar yang menjadi masjid bersejarah kota. Sementara koridor Jalan Ikan Bawal diarahkan sebagai 'koridor bahari' karena berorientasi ke arah pantai. Koridor Jalan Laksamana Malahayati ditetapkan sebagai koridor utama kawasan dan kota. Sempadan bangunan terhadap jalan ditetapkan beragam, tergantung pada kondisi dan kelas jalan serta mengacu pada kebijakan yang telah ada mengenai jarak bebas bangunan⁸.

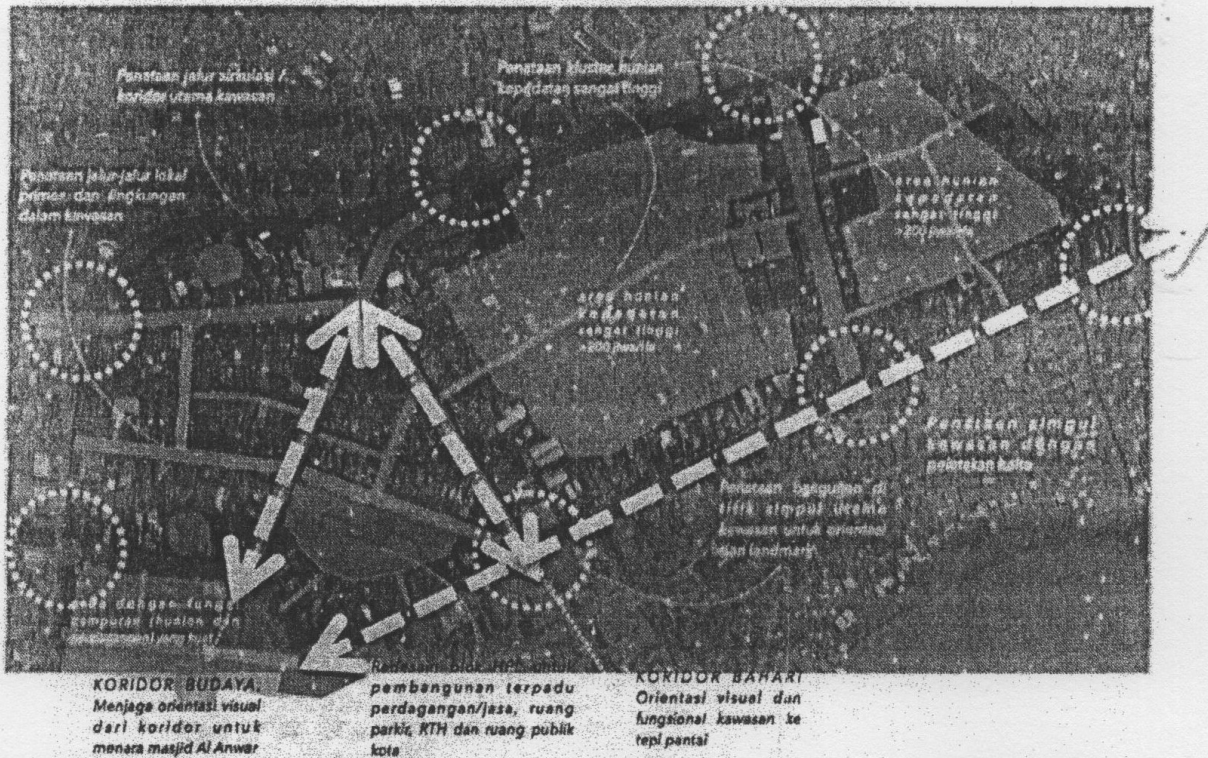


Gambar 1. Gambaran kondisi eksisting koridor Jalan Ikan Hiu dan Jalan Ikan Bawal.
Sumber : Survey, 2014



Gambar 2. Gambaran kondisi eksisting koridor Jalan Laks. Malahayati.
Sumber : Survey, 2014

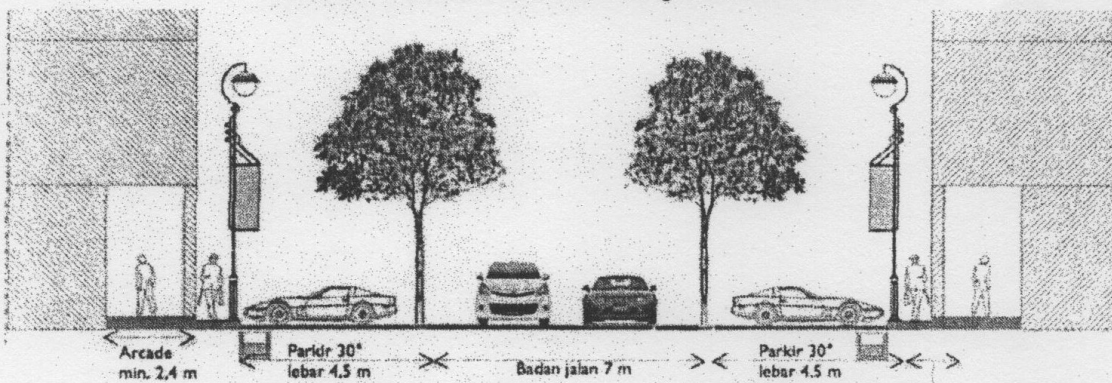
⁸ Kajian Studi RTBL Kawasan Strategis Teluk Betung Selatan Kota Bandar Lampung tahun 2014 oleh Kementerian Pekerjaan Umum



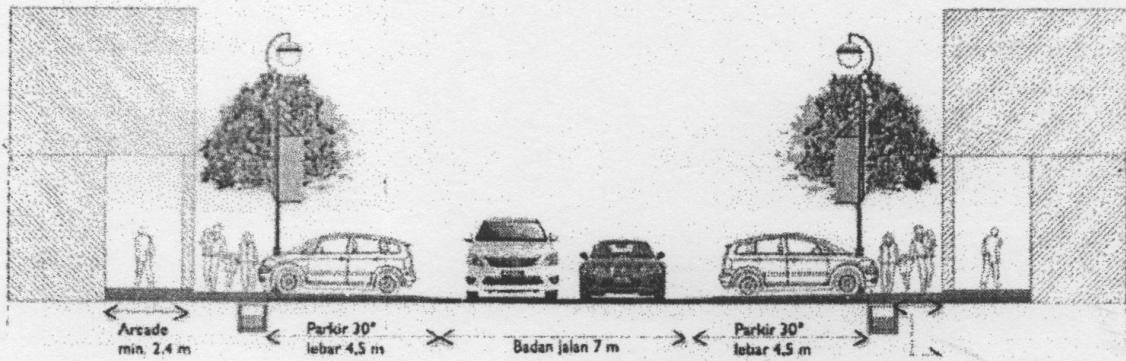
Gambar 3. Konsep Penataan Blok I kawasan pada RTBL Kawasan Strategis Teluk Betung Selatan. Garis panah kuning putus-putus adalah kawasan studi pada tulisan ini yang terdiri dari Jalan Ikan Hiu, Jalan Ikan Bawal dan Jalan Laks. Malahayati (Sumber : Studi RTBL Kawasan Strategis Teluk Betung Selatan, 2014)

Berdasarkan atas konsep tersebut, maka penataan ruang jalan yang dilakukan pada ketiga koridor tersebut - mengacu pada proporsi ruang yang terbentuk - dilakukan mengacu pada gambar-gambar berikut .

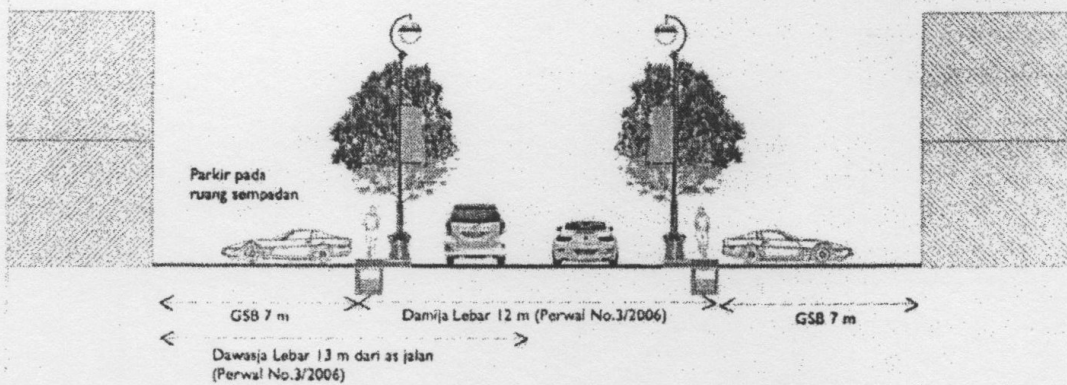
Gambar 4. Simulasi Penataan Ruang Jalan Ikan Bawal



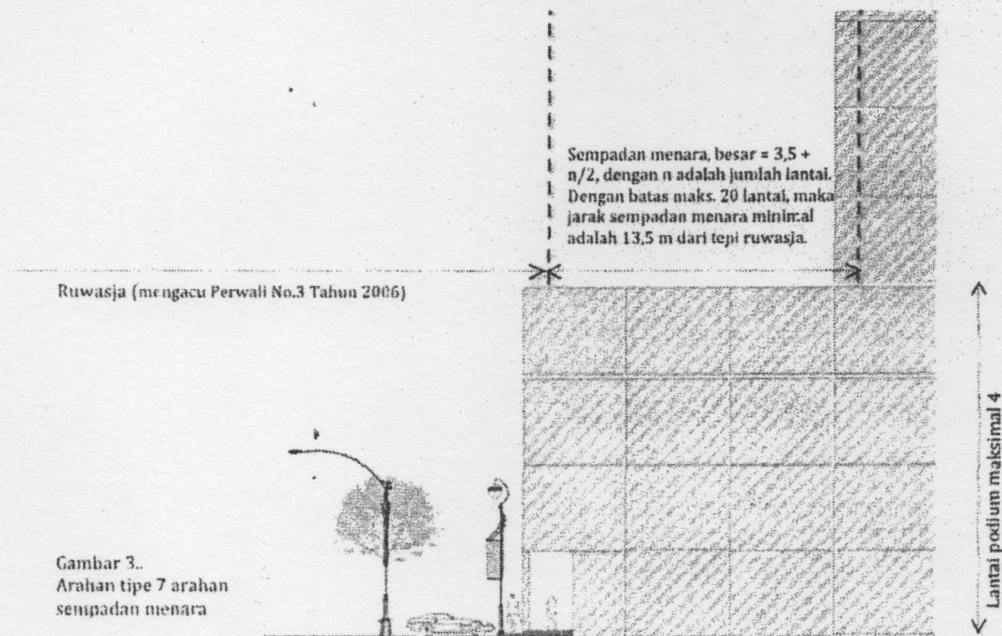
Sumber : RTBL Kawasan Strategis Teluk Betung Selatan, 2014



Gambar 5. Simulasi Penataan Jalan Ikan Hiu
 Sumber : RTBL Kawasan Strategis Teluk Betung Selatan, 2014



Gambar 6. Simulasi Penataan Jalan Laks. Malahayati
 Sumber : RTBL Kawasan Strategis Teluk Betung Selatan, 2014



Gambar 3.
 Arahan tipe 7 arahan sempadan menara

Gambar 7. Simulasi Penataan ruang jalan dengan ketinggian bangunan podium maksimal 4 lantai dan bangunan menara maksimal 20 lantai pada ketiga koridor studi.
 Sumber : RTBL Kawasan Strategis Teluk Betung Selatan, 2014

Berdasarkan pada hasil desain di atas, nampak bahwa penataan koridor pada jalan-jalan di kawasan studi terdiri atas beberapa tingkatan enclosure, dilihat dari skala dan material penyusunnya.

B. Analisis Spatial Enclosure Koridor

Main Enclosure (Hardscape - Hardscape Enclosure)

Pada koridor ketiga jalan tersebut, *hardscape - hardscape enclosure* dibentuk oleh fasade/dinding bangunan sebagai unsur vertikal (h), baik dinding pada bangunan podium dan dinding pada bangunan menara. Dari analisis rancangan, nampak bahwa dinding podium memiliki ketinggian (h) maksimal 4 lantai atau kurang lebih 16 m. Sedangkan ketinggian bangunan menara adalah maksimal 20 lantai atau 80 m (asumsi ketinggian per lantai 4 m). Untuk jarak mendatarnya (d) terbagi dalam 3 macam yaitu untuk Jalan Ikan Hiu jarak mendatarnya adalah 20 m (damija 16 m dan sempadan 2 m kanan dan kiri), Jalan Ikan Bawal adalah 20 m (damija 14 m dan sempadan 3 m kanan dan kiri) dan Jalan Laks. Malahayati sebesar 26 m (damija 12 m dan sempadan 7 m kanan dan kiri).

Berdasarkan atas rancangan tersebut, maka *spatial enclosure* untuk elemen *hardscape-hardscape* pada level bangunan podium di Jalan Ikan Hiu dan Jalan Ikan Bawal adalah sama. Sedangkan pada Jalan Laks. Malahayati memiliki dimensi jarak mendatar (d) yang lebih besar. Untuk level bangunan menara, Jalan Ikan Hiu dan Ikan Bawal memiliki komposisi d/h yang sama. $d1/h1$ (*enclosure* bangunan podium) memiliki nilai 1,25 dan $d2/h2$ (*enclosure* bangunan menara) memiliki nilai 0,58. Pada Jalan Laks. Malahayati nilai $d1/h1$ adalah 1,625 sedangkan nilai $d2/h2$ adalah 0,66.

Dari nilai tersebut, maka dapat diketahui bahwa *enclosure* utama koridor jalan untuk bangunan podium memiliki kategori *full enclosure* (jalan Ikan Hiu dan Ikan Bawal) dan kategori mendekati *threshold enclosure* untuk Jalan Laks. Malahayati. Sedangkan pada bangunan menara, memiliki nilai yang dikategorikan dalam efek psikologis menekan serta *claustrophobic*, dengan skala ruang yang monumental.

Tabel 3. Nilai Enclosure pada bangunan podium

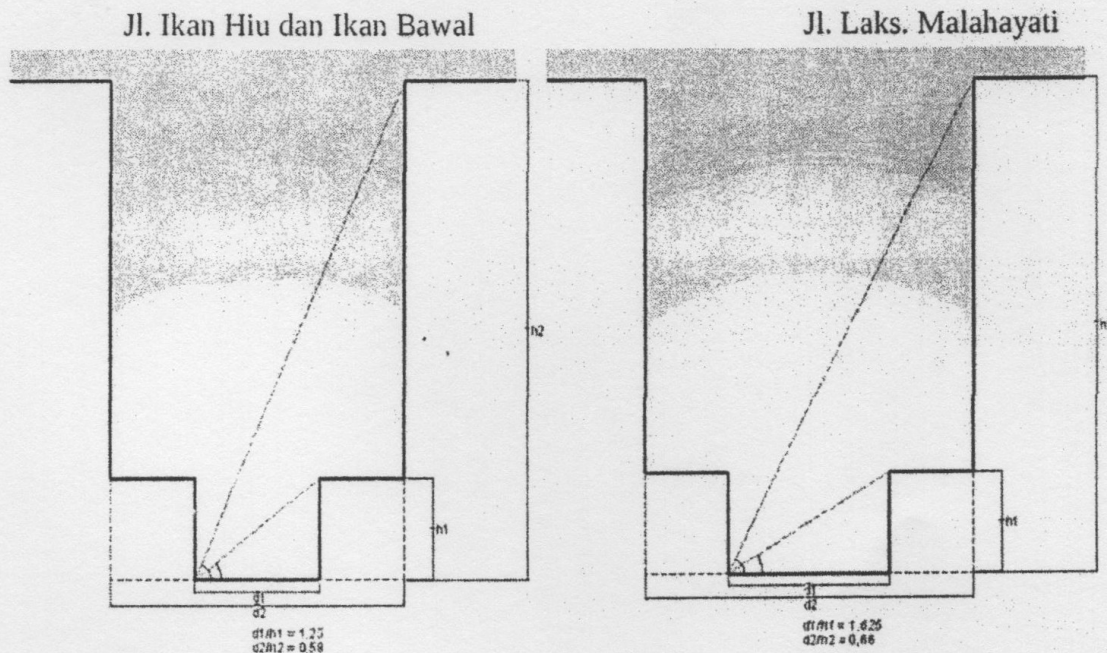
Nama Jalan	Nilai d/h	Kategori menurut Spreiregen	Kategori menurut Ashiara	Kategori menurut GLC Study
Ikan Hiu	1,25	lebih dari <i>full of enclosure</i>	Ruang terasa agak besar	<i>Feel enclosed</i>
Ikan Bawal	1,25	lebih dari <i>full of enclosure</i>	Ruang terasa agak besar	<i>Feel enclosed</i>
Laks. Malahayati	1,625	Mendekati <i>threshold of enclosure</i>	Ruang terasa agak besar	<i>Feel enclosed</i>

Sumber: Analisis, 2015

Tabel 4. Nilai *Enclosure* pada bangunan menara

Nama Jalan	Nilai d/h	Kategori menurut Spreiregen	Kategori menurut Ashiara	Kategori menurut GLC Study
Ikan Hiu	0,58	<i>full of enclosure</i> dan menekan	Ruang terasa sempit dan memberikan perasaan tertekan	<i>claustrophobic</i> , tertekan
Ikan Bawal	0,58	<i>full of enclosure</i> dan menekan	Ruang terasa sempit dan memberikan perasaan tertekan	<i>claustrophobic</i> , tertekan
Laks. Malahayati	0,66	<i>full of enclosure</i> dan menekan	Ruang terasa sempit dan memberikan perasaan tertekan	<i>claustrophobic</i> , tertekan

Sumber : Analisis, 2015



Gambar 8. Analisis *Main Enclosure* Koridor Jalan Ikan Hiu, Ikan Bawal dan Laks. Malahayati
 Sumber : Analisis, 2015

Secondary Enclosure

Enclosure sekunder adalah ketertutupan ruang yang dibentuk oleh elemen sekunder dari ruang jalan yaitu oleh tata fasade bangunan pada level podium dan tata vegetasi yang dibentuk.

a. Softscape-Softscape Enclosure

Softscape-softscape enclosure adalah ketertutupan ruang yang dibentuk oleh dua tata vegetasi di sisi koridor jalan. Pada penataan ruang koridor ini, tata vegetasi utama yang dibentuk adalah tata vegetasi peneduh dengan skenario ketinggian yang dicapai sekitar 8 m (2 lantai bangunan) dengan lebar tajuk kurang lebih 3 m. Dari analisis terhadap sub elemen ini, dapat diketahui bahwa terdapat 3 (tiga) variasi *enclosure* dari elemen *softscape* dari 3 (tiga) jalan yang ditata. Jalan Laks. Malahayati memiliki nilai

d/h sebesar 1,234 (d3/h3), Jalan Ikan Hiu memiliki nilai 0,875 (d5/h5) dan Jalan Ikan Bawal memiliki nilai sebesar 1,75 (d7/h7).

Tabel 5. Nilai *Enclosure* pada elemen *softscape-softscape*

Nama Jalan	Nilai d/h	Kategori menurut Spreiregen	Kategori menurut Ashlana	Kategori menurut GLC Study
Ikan Hiu	0,875 (d3/h3)	lebih dari <i>full of enclosure</i>	Ruang terasa agak besar	<i>Feel enclosed</i>
Ikan Bawal	1,75 (d5/h5)	Mendekati <i>threshold of enclosure</i>	Ruang terasa agak besar	<i>Feel enclosed</i>
Laks. Malahayati	1,234 (d7/h7)	kurang dari <i>full of enclosure</i>	Ruang terasa agak besar	<i>Feel enclosed</i>

Sumber.: Analisis, 2015

Namun untuk nilai derajat ketertutupan dari elemen *softscape* ini dapat terasa kuat maupun lemah. Hal ini tergantung pada kerapatan elemen pohon yang ditanam di sepanjang koridor tersebut. Pepohonan termasuk dalam pelingkup transparan dan cenderung semu.

b. *Hardscape-Softscape Enclosure*

Hardscape-softscape enclosure adalah tingkat ketertutupan ruang yang dibentuk oleh elemen keras (dinding/fasade bangunan podium) dan elemen lunak yaitu vegetasi/pohon. Disamping perbedaan material, juga terdapat perbedaan dari sisi dimensi ketinggian (h). Nilai d/h dari masing-masing jalan dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 6. Nilai *Enclosure* pada elemen *hardscape-softscape (sisi hardscape)*

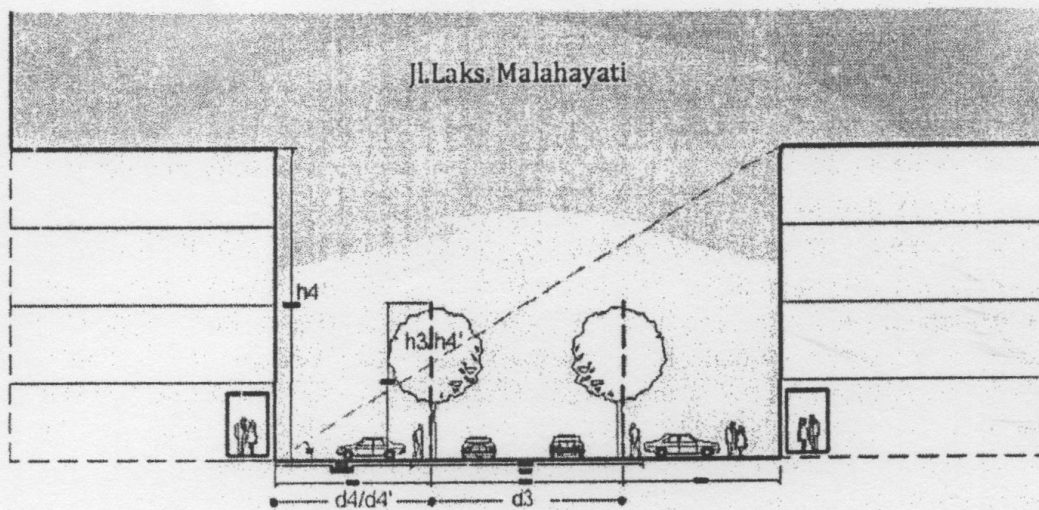
Nama Jalan	Nilai d/h	Kategori menurut Spreiregen	Kategori menurut Ashlana	Kategori menurut GLC Study
Ikan Hiu	0,406 (d6/h6)	ruang terasa menekan	Ruang terasa sempit dan menekan	<i>claustrophobic</i>
Ikan Bawal	0,186 (d8/h8)	ruang terasa sangat menekan	Ruang terasa sangat sempit dan menekan	<i>claustrophobic</i>
Laks. Malahayati	0,505 (d4/h4)	lebih dari <i>full of enclosure</i> dan menekan	Ruang terasa sempit dan menekan	<i>claustrophobic</i>

Sumber.: Analisis, 2015

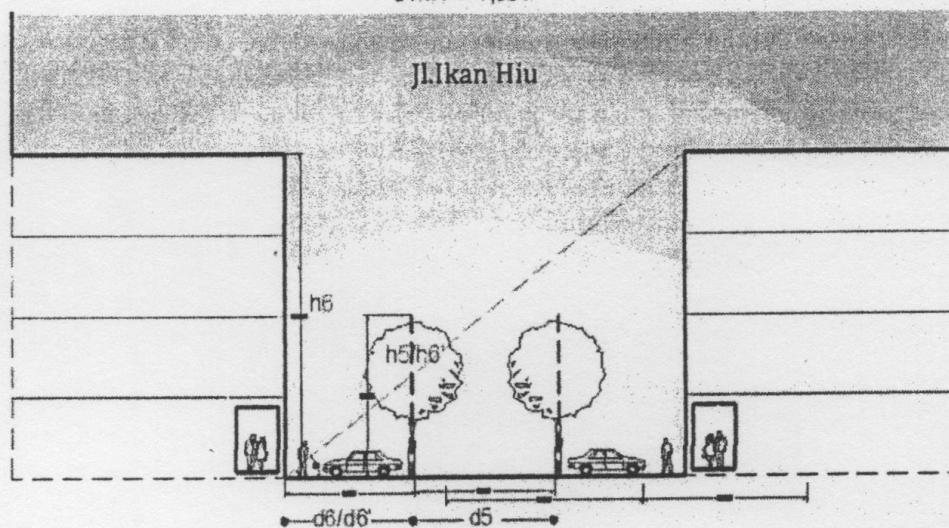
Tabel 7. Nilai *Enclosure* pada elemen *hardscape-softscape (sisi softscape)*

Nama Jalan	Nilai d/h	Kategori menurut Spreiregen	Kategori menurut Ashlana	Kategori menurut GLC Study
Ikan Hiu	0,812 (d6'/h6')	cenderung <i>full enclosure</i>	menuju ruang yang seimbang	menuju <i>Feel enclosed</i>
Ikan Bawal	0,375 (d8'/h8')	ruang terasa sangat menekan	Ruang terasa sempit dan menekan	<i>claustrophobic</i>
Laks. Malahayati	1,007 (d4'/h4')	<i>full of enclosure</i>	Ruang seimbang	<i>Feel enclosed</i>

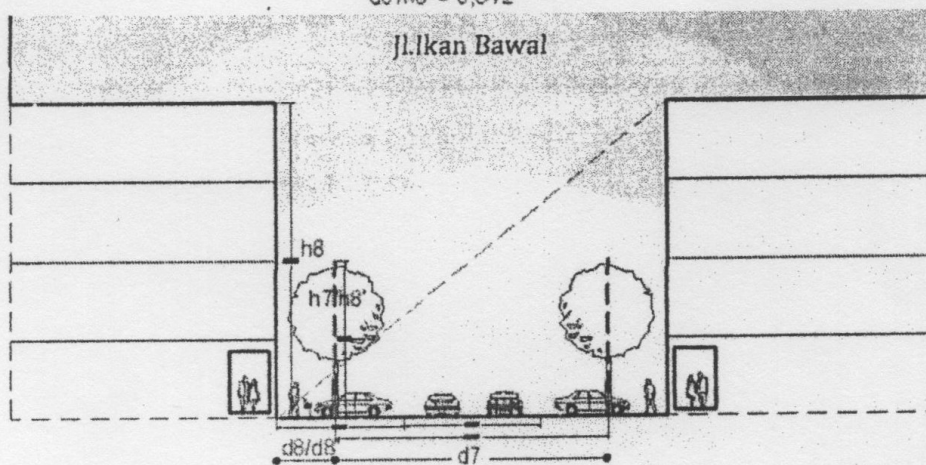
Sumber.: Analisis, 2015



$$\begin{aligned} d_3/h_3 &= 1,234 \\ d_4/h_4 &= 0,505 \\ d_4'/h_4' &= 1,007 \end{aligned}$$



$$\begin{aligned} d_5/h_5 &= 0,875 \\ d_6/h_6 &= 0,406 \\ d_6'/h_6' &= 0,812 \end{aligned}$$



$$\begin{aligned} d_7/h_7 &= 1,75 \\ d_8/h_8 &= 0,186 \\ d_8'/h_8' &= 0,375 \end{aligned}$$

Gambar 9. Analisis enclosure sekunder koridor jalan studi
Sumber : Analisis, 2015

4. SIMPULAN

Berdasarkan atas analisis tersebut, maka diperoleh beberapa kesimpulan yaitu :

- *Spatial enclosure* pada perancangan koridor jalan di Jalan Ikan Hiu, Ikan Bawal dan Laks. Malahayati dibentuk oleh elemen *hardscape* dan elemen *softscape* dengan beberapa kombinasinya.
- Dari analisis tersebut dapat diketahui bahwa rancangan koridor terdiri atas beberapa tipe *enclosure* dengan nilai derajat ketertutupan yang berbeda. Untuk *main enclosure*, nilai perbandingan d/h untuk bangunan podium memiliki tingkat ketertutupan cukup ideal (*feel enclosed*) dengan skala ruang kawasan. Sedangkan untuk bangunan menara memiliki nilai yang memberikan efek menekan dan *claustrophobic*. Namun demikian, efek psikologis tersebut tidak dominan karena skala ruang yang besar/monumental (skala kota) dan tertutupi oleh elemen tinggi (h) bangunan podium dan *enclosure* sekunder. Karena itu dalam penataan selanjutnya juga diperlukan pengaturan jarak antar bangunan menara, sehingga tidak menciptakan dinding masif yang tinggi untuk mengurangi efek psikologis yang ditimbulkan.
- *Enclosure* sekunder memiliki peran signifikan dalam membentuk suasana dan 'melunakkan' *enclosure* utama. Nilai perbandingan terbentuk cukup ideal untuk *softscape-softscape enclosure*. Sementara untuk *enclosure* antara *softscape* dan *hardscape* (bangunan podium) membentuk nilai yang rendah dan dikategorikan dalam efek yang menekan dan *claustrophobic*. Karena itu diperlukan pengolahan fasade lebih lanjut terutama pada level lantai satu/pertama pada bangunan podium, sebagai upaya untuk melunakkan efek derajat ketertutupan ruangnya. Upaya secara struktural sudah dilakukan dalam perancangan ini yaitu dengan membentuk arcade pada lantai dasar.

REFERENSI

- A GLC Study. 1978. "An Introduction to Housing Layout". The Architectural Press, London.
- Carr, Stephen; Francis, Mark; Rivlin, Leanne G; Stone, Andrew M. 1992. "Public Space". Cambridge University Press, Cambridge.
- Cullen, Gordon. 1961. "The Concise Townscape". Van Nostrand Reinhold, New York.
- Hakim, Rustam; Utomo, Hardi. 2003. "Komponen Perancangan Arsitektur Lanskap : Prinsip-Prinsip dan Aplikasi Desain". Bumi Aksara, Jakarta.
- Jacob, Allan B. 1995. "Great Street". MIT Press, Cambridge, Massachusetts.
- Krier, Rob. 1979. "Urban Space". Academic Edition, London.
- Lynch, Kevin. 1960. "The Image of the City". The MIT Press, Cambridge, Massachusetts
- Spreiregen, Paul D. 1965. "Urban Design : The Architecture of Towns and Cities". VMcGraw-Hill, New York .
- Yusuf, Yusmar. 1991. "Psikologi Antar Budaya". PT. Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Kementerian PU Dirjen Cipta Karya SNVT PBL Lampung, Laporan Akhir Penyusunan Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan Kawasan Strategis Teluk Betung Selatan tahun 2014.
- Bapeda Kota Bandar Lampung, Dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bandar Lampung 2011-2030

*Bapeda Kota Bandar Lampung, Dokumen Draft RDTRK BWK E Kota Bandar Lampung
tahun 2012*