

# Permeabilitas dan Konektifitas pada Pola Jaringan Jalan Kawasan Hunian Cihapit Bandung

Dian Duhita Permata<sup>1</sup>, Christy Sondang Nauli<sup>1</sup>,  
Kalam Iftikar Al Fatih<sup>1</sup>, Melati Putri Hutami<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Program Studi Arsitektur, Fakultas Arsitektur dan Desain, Itenas, Bandung  
Email: [dian.duhita@itenas.ac.id](mailto:dian.duhita@itenas.ac.id)

## ABSTRAK

*Kawasan Cihapit Bandung merupakan kawasan hunian yang telah dibentuk sejak tahun 1920-1925 yang ditata menarik dengan pola jaringan jalan 'organic grid'. Kawasan yang awalnya diperuntukkan bagi pegawai menengah ke bawah ini telah dilengkapi dengan fasilitas hunian, pasar, pertokoan, dan ruang terbuka hijau. Seiring berjalannya waktu, kawasan Cihapit saat ini tidak mengalami banyak perubahan terkait pola jaringan jalan. Pola jaringan jalan yang terhubung satu dengan lainnya serta persimpangan-persimpangan yang berjarak 800 meter menghasilkan kawasan ini cukup nyaman untuk diakses. Beberapa koridor jalan berfungsi sebagai penghubung menuju kelas jalan yang lebih besar sehingga kawasan ini seringkali menjadi akses alternatif. Kehadiran pasar Cihapit berperan penting terhadap fungsi komersial serta kegiatan penunjang pada kawasan. Meningkatnya kebutuhan terhadap lahan, mengakibatkan berkurangnya ruang terbuka hijau pada kawasan yang berfungsi sebagai node serta beralih fungsi menjadi pelayanan umum. Penelitian ini menganalisis mengenai permeabilitas serta konektifitas pada pola jaringan jalan di kawasan Cihapit Bandung terkait dengan kondisi tata guna lahan serta klasifikasi jalan. Kondisi tata guna lahan dibandingkan pada dua periode yaitu tahun 1933 dan 2015 sehingga dapat disimpulkan perubahannya. Sedangkan klasifikasi jalan kawasan Cihapit dianalisis secara detail pada setiap koridor baik dimensi maupun elemen pendukungnya termasuk kondisi drainase, jalur pedestrian, dan vegetasi.*

**Kata kunci :** Cihapit, klasifikasi jalan, permeabilitas dan konektifitas, pola jaringan jalan.

## ABSTRACT

*The Cihapit Bandung area is a residential area that has been formed since 1920-1925 which is arranged attractively with an "organic grid" road network pattern. The area, which was originally intended for middle to lower class employees, has been equipped with residential facilities, markets, shops, and green open spaces. Over time, the Cihapit area has not changed much either to the street network pattern. The street network pattern that is connected to each other and intersections less than 2.6 km<sup>2</sup> becomes this area quite convenient to access. Several street corridors function as a link to a larger street classification so that this area is often alternative access. The presence of the Cihapit Market participate in commercial functions and supporting activities in the area. The increasing need for land has resulted in a reduction in green open space in areas that function as nodes and switching functions to public services. This research analyzes the permeability and connectivity of the street network patterns in the Cihapit Bandung area related to land use conditions and street classification. Land use conditions were compared in two periods, namely 1933 and 2015 so that the changes can be concluded. Meanwhile, the street classification of the Cihapit area is analyzed in detail for each corridor, both dimensions and supporting elements of the corridor, including drainage conditions, pedestrian paths, and vegetation.*

**Keywords:** Cihapit, street classification, permeability and connectivity, street network.

## 1. PENDAHULUAN

Kawasan Cihapit merupakan kawasan yang dibentuk Belanda, berupa kompleks perumahan yang dihuni oleh pegawai kecil negeri atau disebut “*kleineluijden*” yang dibangun oleh *Burgerlijk Openbare Werken* (B.O.W.) dengan penataan yang baik dan berukuran kecil. Kawasan Cihapit pada masa itu dilengkapi dengan *buurt passer* (pasar lingkungan), pertokoan, *park* (taman), dan *plein* (lapang). Cihapit adalah contoh lingkungan permukiman yang sehat di Bandung masa lalu. Kawasan ini dihuni oleh golongan menengah bangsa pribumi maupun Belanda berupa perkampungan baru (*nieuwe wijk*) yang dibangun sekitar tahun 1920-1925 [1]. Dapat dilihat pada Gambar 1.



**Gambar 1. Komplek Perumahan Pegawai Kecil di Cihapit (1920-an)**

Sumber : Sudarsono Katam Kartodiwirio, 2005 [1]

Peta Bandung tahun 1933 memperlihatkan jaringan jalan pada Kawasan Cihapit tidak banyak mengalami perubahan jika dibandingkan dengan kondisi saat ini. Selain jaringan jalan, pada peta terlihat pola pembagian lahan serta tata guna lahan Kawasan Cihapit yang diklasifikasikan ke dalam tiga fungsi, yaitu bangunan permanen (*steenen bebouwing*), kampung (*kampong*), serta rencana ruang publik (*plansoen en openbaar terrein*). Dapat dilihat pada Gambar 2.



**Gambar 2. Peta Kota Bandung Tahun 1933**

Sumber : Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Kota Bandung, 2019 [2]

Pada tahun 1942 saat masa kedudukan Jepang di Bandung, kawasan Cihapit mengalami perubahan fungsi dengan dijadikannya *interniran* yaitu sebuah kamp konsentrasi tawanan bagi wanita dan anak-anak warga Belanda atau Indo-Eropa di wilayah Kota Bandung. Lokasi kamp konsentrasi yang dipilih orang Jepang biasanya adalah perumahan yang rata-rata diisi oleh orang Belanda atau Indo-Eropa yang dibuka pada 17 November 1942 kemudian ditutup pada Desember 1944 [1]. *Timeline* sejarah Kawasan Cihapit dapat dilihat pada Gambar 3. Berdasarkan latar belakang dari jaringan jalan yang tidak

mengalami banyak perubahan tersebut, penelitian ini menganalisis bagaimana pola tersebut terkait dengan tata guna lahan, permeabilitas dan konektifitas jaringan jalan, serta desain elemen kota di setiap koridor jaringan jalan terkait dengan regulasi kota yang berlaku saat ini.



**Gambar 3. Timeline Sejarah Kawasan Cihapit Bandung**

Sumber : Nauli, 2018 [3]

## 2. METODOLOGI

Penelitian ini menggunakan metoda kualitatif dengan yang menggunakan data primer dan data sekunder. Data primer dilakukan dengan survey langsung ke lokasi, melakukan pengamatan, kemudian memetakan kondisi eksisting kawasan penelitian masa kini. Data sekunder diperoleh melalui peraturan yang berlaku di antaranya adalah Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandung tahun 2015-2031 dimana di dalamnya memuat aturan tata guna lahan serta klasifikasi kelas jalan.

Kawasan penelitian ini berada di Kelurahan Cihapit, Kecamatan Bandung Wetan seluas 16,7 ha. Lokasi penelitian bersinggungan dengan kawasan militer dan cagar budaya, yang dikelilingi oleh jalan kolektor primer dan kolektor sekunder yang menghubungkan kawasan bagian pusat, utara, dan timur kota Bandung. Dapat dilihat pada Gambar 4.



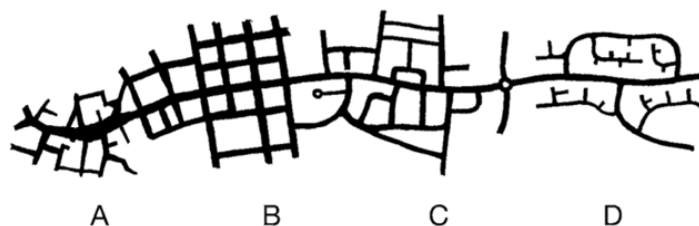
**Gambar 4. Lokasi Kawasan Cihapit Bandung**

Sumber : [www.earth.google.com](http://www.earth.google.com), [www.google.com/maps](http://www.google.com/maps) diakses 14 Oktober 2020, diolah

Muf architecture/ art (2013) dalam Malik (2016) menjelaskan bahwa perilaku lalu lintas dan tata guna lahan mempengaruhi kondisi yang ada di pusat kota. Jaringan jalan yang banyak dilalui oleh kendaraan, diselingi dengan banyaknya simpang, akan mengundang munculnya kegiatan ekonomi [4]. Bagian terpenting dari desain perkotaan adalah merencanakan dan merancang jaringan jalan yang efektif karena berpengaruh besar terhadap kualitas hidup masyarakat dan peluang untuk menyediakan sistem transportasi aktif. Tidak sama halnya dengan bangunan, jaringan jalan tidak mudah untuk diperbaiki karena mempengaruhi kelangsungan dan keberhasilan lingkungan terdekat [5].

Marshall (2005) di dalam bukunya *Streets and Patterns* memperkenalkan empat tipologi yang mencerminkan pola jalan khas dari berbagai jenis perkotaan, yaitu tipe ABCD [6]. Keempat jenis tersebut menampilkan berbagai tahap pertumbuhan kota dari inti (pusat) hingga ke area pinggiran kota. Tipologi jalan memperlihatkan karakter yang berbeda-beda, dimana tipe A biasanya ditemukan pada

kawasan bersejarah, tipe B ditemukan pada kawasan permukiman baru, tipe C yang paling banyak ditemukan pada permukiman pada umumnya terletak berdekatan dengan jalan arteri primer dan menjadi pusat kegiatan, serta tipe D berkarakter hunian modern yang membentuk pola melingkar, bercabang, *cul-de-sac*, dan saling tidak terhubung antara koridor jalan satu dengan lainnya. Dapat dilihat pada Gambar 5.



Gambar 5. Tipologi Pola Jalan Perkotaan

Sumber : Marshall, 2005 [6]

Menurut *Urban Street and Road Design Guides*, sirkulasi meliputi transportasi dan hirarki jalan. Jaringan jalan dengan persimpangan yang banyak memiliki tingkat konektifitas yang tinggi dikarenakan banyaknya pilihan akses. Meningkatnya konektifitas jalan maka menambah peluang permeabilitas untuk berbagai moda transportasi [5]. Bentley (1985) menjelaskan bahwa desain permeabilitas sangat penting untuk dipahami karena terkait dengan sirkulasi, sistem transportasi serta hirarki jalan [7]. Meningkatnya konektifitas jalan memperbesar peluang untuk mengatur permeabilitas moda transportasi yang berbeda, seperti memprioritaskan jalur pejalan kaki dan jalur khusus bersepeda, serta membatasi lalu lintas kendaraan dan angkutan umum.

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 3.1. Tata Guna Lahan Kawasan Cihapit Bandung

Tata guna lahan di Kawasan Cihapit saat ini didominasi oleh fungsi hunian serta komersial. Fungsi hunian kepadatan tinggi mendominasi area inti kawasan dimana terdapat fungsi komersial (Pasar Cihapit) yang menjadi generator kawasan terutama koridor jalan Cihapit. Fungsi pendukung tersebar di beberapa titik di kawasan seperti fungsi kantor pemerintahan berupa kantor kelurahan dan kantor polisi, perdagangan dan jasa linier, serta pelayanan umum. Dapat dilihat pada Gambar 6.



Gambar 6. Peta Rencana Pola Ruang Kota Bandung (1933-2015)

Sumber : Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Kota Bandung, 2019 [2]

Mardiansyah (1999) dalam Afriliasari (2017) mengemukakan bahwa perubahan tata guna lahan adalah suatu pemanfaatan baru atas lahan yang berbeda dengan pemanfaatan lahan sebelumnya [8]. Tata guna lahan Kawasan Cihapit dapat dilihat pada Tabel 1 yang menunjukkan kondisi pada peta tahun 1933 dimana fungsi kawasan berupa bangunan permanen, kampung, dan ruang publik serta peta tahun 2015 yang menunjukkan beberapa fungsi baru di dalam kawasan tersebut.



**Tabel 1. Perubahan Tata Guna Lahan Kawasan Cihapit**

Peta 1933	Peta 2015
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ruang publik (ruang terbuka hijau)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kantor pemerintahan (kantor polisi)</li> <li>▪ Kantor pemerintahan (kelurahan)</li> <li>▪ Pelayanan umum (pendidikan)</li> <li>▪ Pelayanan umum (kesehatan)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kampung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Perdagangan dan jasa linier</li> <li>▪ Hunian kepadatan tinggi</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bangunan permanen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pasar tradisonal (pasar Cihapit)</li> <li>▪ Perdagangan dan jasa linier</li> <li>▪ Pelayanan umum</li> </ul>

Sumber : hasil analisa, 2020

### 3.2. Jaringan Jalan (*Street Network*) Kawasan Cihapit Bandung

Jaringan jalan Kawasan Cihapit termasuk dalam kategori *organic grid type*. Hal ini dapat ditemukan pada pola-pola jalannya yang melengkung namun saling berhubungan antara koridor jalan yang satu dengan koridor jalan lainnya di dalam kawasan tersebut. Tidak ditemukan jalan buntu (*cul de sac*) pada kawasan ini. Schulz (1971) menyebutkan bahwa *node* merupakan titik dimana tempat berlangsungnya interaksi sosial [9]. Pada Kawasan Cihapit ditemukan *node* yang awal perencanaannya berfungsi sebagai ruang terbuka hijau, namun mengikuti perkembangan kawasan, ruang tersebut berubah fungsi menjadi bangunan pelayanan umum, yaitu Kantor Polisi dan Posyandu pada *node* 1 dan *node* 2. Dapat dilihat pada Gambar 7.



**Gambar 7. Jaringan Jalan Kawasan Cihapit**

Sumber : hasil analisa, 2020

### 3.3. Klasifikasi Jalan Kawasan Cihapit

Menurut Rencana Pengembangan Jaringan Pergerakan di dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandung tahun 2015-2035, beberapa jaringan jalan di Kawasan Cihapit diklasifikasikan ke dalam beberapa kategori. Jalan R.E. Martadinata termasuk ke dalam kategori jaringan jalan kolektor primer sedangkan Jalan Aceh dan Jalan Lombok termasuk ke dalam kategori jaringan jalan kolektor sekunder [10].

Standar Nasional Indonesia mengenai Tata Cara Perencanaan Lingkungan Perumahan Kota menyebutkan bahwa jalan lokal sekunder merupakan jalur selebar ± 3,0 m – 7,0 m yang merupakan jalan poros perumahan menghubungkan jalan arteri/ kolektor/ lokal dan pusat lingkungan permukiman [11]. Hal ini dapat diidentifikasi pada Jalan Cihapit yang berfungsi menghubungkan jalan kolektor primer (Jalan R.E. Martadinata) dengan jalan kolektor sekunder (Jalan Aceh). Jalan Cihapit ini juga menjadi poros yang menghubungkan permukiman di sisi barat dengan permukiman di sisi timur, sedangkan jalan-jalan yang berada di area permukiman berupa Jalan Mataram, Cakranegara, Sabang,

Pulolaut, dan Taman Cihapit termasuk ke dalam klasifikasi jalan lingkungan dengan jalur selebar  $\pm 4$  m yang ada dalam satuan permukiman atau lingkungan perumahan. Dapat dilihat pada Gambar 8.

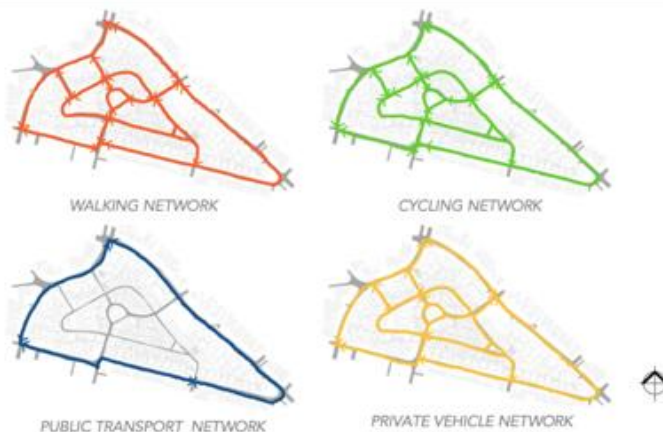


Gambar 8. Klasifikasi Jalan pada Kawasan Cihapit Bandung

Sumber : analisis, 2020

### 3.4. Permeabilitas dan Konektivitas Kawasan Cihapit

Jaringan jalan di Kawasan Cihapit terkoneksi antara jalan satu dengan jalan lainnya. Jalan R.E. Martadinata, Jalan Lombok dan Jalan Aceh dapat diakses oleh kendaraan umum, sedangkan jalan dengan kelas di bawahnya hanya dapat diakses dua arah oleh kendaraan pribadi baik kendaraan roda empat, kendaraan roda dua, maupun sepeda.



Gambar 9. Klasifikasi Jalan pada Kawasan Cihapit Bandung

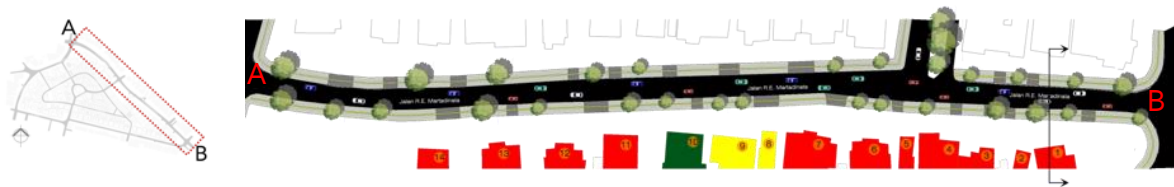
Sumber : RTRW Kota Bandung 2015-2035, digambar 10 Oktober 2020 [10]

Menurut Untermann (1984) dalam Setyowati (2017), kriteria jalur pejalan kaki mencakup keamanan (*safety*), kemudahan pencapaian/ aksesibilitas (*accessibility*), kenyamanan (*comfort*), dan daya tarik (*attractiveness*) [12]. Jalur pedestrian di koridor jalan R.E. Martadinata sudah terencana dengan nyaman, sedangkan di Jalan Aceh, Lombok, dan Cihapit meskipun sudah terencana dan disediakan jalur khusus, namun elevasi terhadap jalan aspal sangat tinggi (sekitar 20 cm) sehingga menyebabkan pengguna mudah lelah. Jalan Mataram, Cakranegara, Sabang, Taman Cihapit, dan Pulolaut belum tersedia jalur pedestrian khusus mengingat bahwa koridor ini merupakan koridor jalan dengan fungsi hunian. Persimpangan-persimpangan jalan di koridor kawasan ini berjarak 800 meter dengan dimensi jalan terpendek adalah 74 meter, sehingga aksesibilitas cukup nyaman baik dengan berjalan kaki maupun berkendara karena koridor jalan yang pendek dan mudah dalam pencapaian menuju kelas hirarki jalan yang lebih besar. Dapat dilihat pada Gambar 9.

#### 3.4.1. Jalan R.E. Martadinata

Lokasi kawasan penelitian di sebelah timur laut berbatasan dengan jalan R.E. Martadinata penggal Jalan Aceh dan Jalan Lombok. Jalan R.E. Martadinata merupakan jalan yang menghubungkan Jalan Ahmad Yani sebagai arteri primer dengan Jalan Ir. H. Juanda di kawasan utara Bandung. Koridor jalan yang bersinggungan dengan lokasi penelitian dimasukkan ke dalam klasifikasi hirarki jalan kolektor primer dengan panjang 690 meter. Koridor ini memiliki lebar 9,1 meter yang dilengkapi dengan jalur pedestrian

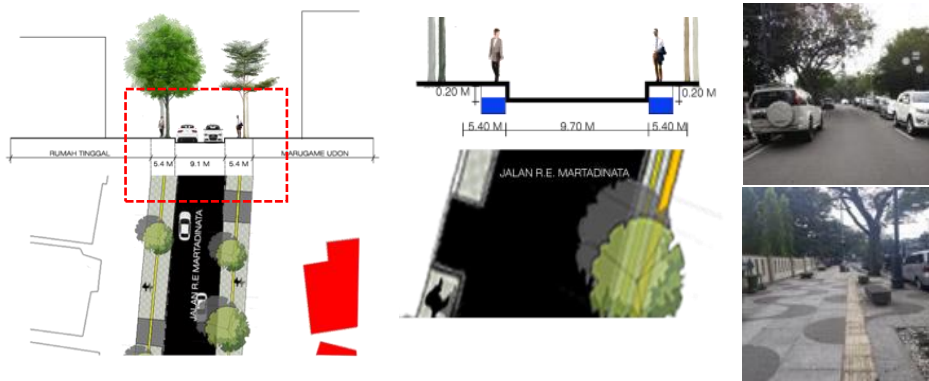
di sisi kanan dan kiri jalan. Jalan R.E. Martadinata merupakan jalur 2 arah yang dilewati oleh kendaraan roda 2 dan roda 4 dimana terdapat persimpangan jalan (*node*) Taman Pramuka. Dapat dilihat pada Gambar 10.



**Gambar 10. Koridor Jalan R.E. Martadinata**

Sumber : Nauli, 2018 [3]

Jalur pedestrian pada koridor ini telah mengalami revitalisasi dengan konsep drainase tertutup sehingga koridor selebar 5,4 meter cukup nyaman dilengkapi dengan pohon peneduh bertajuk lebar serta beberapa *street furniture* seperti bangku taman, *signage*, halte, area parkir sepeda, penerangan jalan (*standing lamp*), serta pot tanaman perdu. Material penutup jalur pedestrian berupa batu andesit berpola yang dilengkapi dengan *guiding block*. Elevasi jalur ini hanya 10 cm dari jalan aspal sehingga membuat nyaman pejalan kaki melintasi koridor tersebut. Dapat dilihat pada Gambar 11.



**Gambar 11. Penampang Jalan R.E. Martadinata**

Sumber : Nauli, 2018 [3]

Lalu lintas pada koridor jalan R.E.Martadinata cukup tinggi karena perubahan fungsi kawasan yang semula hunian menjadi komersial dengan *setback* bangunan selebar 9,1 meter. Pada koridor penggal Jalan Aceh dan Lombok ini terdapat fungsi bangunan komersial, bangunan rumah tinggal, dan bangunan peribadatan.

### 3.4.2. Jalan Aceh

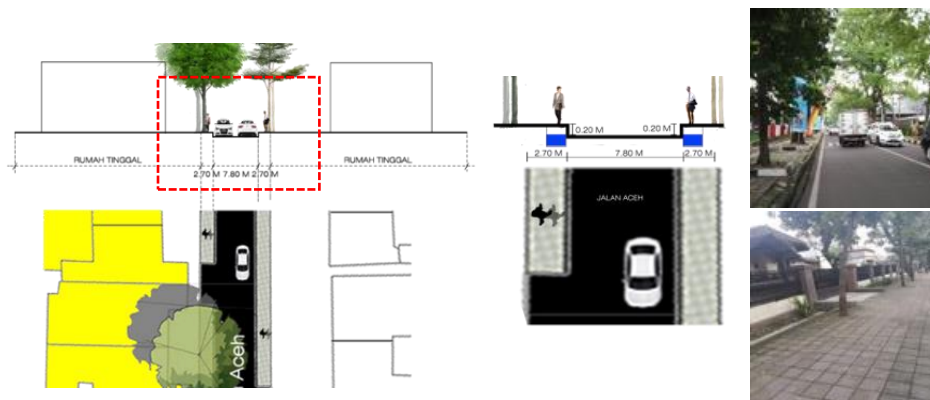
Jalan Aceh digolongkan ke dalam klasifikasi dengan hirarki jalan kolektor sekunder yang berbatasan dengan Jalan R.E. Martadinata dan Jalan Lombok sepanjang 811 meter dan memiliki penampang jalan 7,8 meter dengan sirkulasi kendaraan 2 arah yang dilengkapi oleh jalur pedestrian selebar 2,7 meter di sisi kanan dan kiri jalan. Dapat dilihat pada Gambar 12.



**Gambar 12. Koridor Jalan Aceh**

Sumber : Nauli, 2018 [3]

Vegetasi pada koridor jalan ini tergolong vegetasi yang bertajuk lebar dan berada di sisi kanan dan kiri kavling dengan drainase sistem terbuka. Permeabilitas Jalan Aceh terhubung dengan Jalan R.E. Martadinata, Jalan Lombok, Jalan Cihapit dan Jalan Sabang. Tata guna lahan pada sisi pengamatan koridor didominasi dengan fungsi rumah tinggal 1 hingga 2 lantai, sedangkan sisi selatan koridor merupakan fungsi campuran. Dapat dilihat pada Gambar 13.

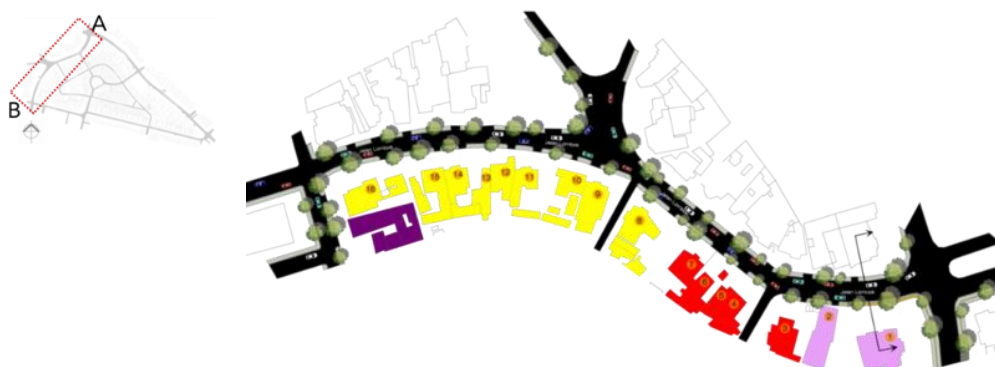


Gambar 13. Penampang Jalan Aceh

Sumber : Nauli, 2018 [3]

### 3.4.3. Jalan Lombok

Jalan Lombok merupakan jalan dengan hirarki kolektor sekunder dengan lebar 12 meter sepanjang 403 meter. Jalan ini berbatasan langsung dengan Jalan R.E. Martadinata dan Jalan Aceh. Permeabilitas Jalan Lombok terhubung dengan Jalan R.E. Martadinata, Jalan Mataran dan Jalan Cakranegara dengan kelas jalan yang lebih kecil, sehingga cukup banyak persimpangan ditemukan pada koridor ini. Tata guna lahan pada koridor ini didominasi oleh fungsi komersial, perkantoran, dan hunian dengan tata massa bangunan satu hingga tiga lantai. Dapat dilihat pada Gambar 14.

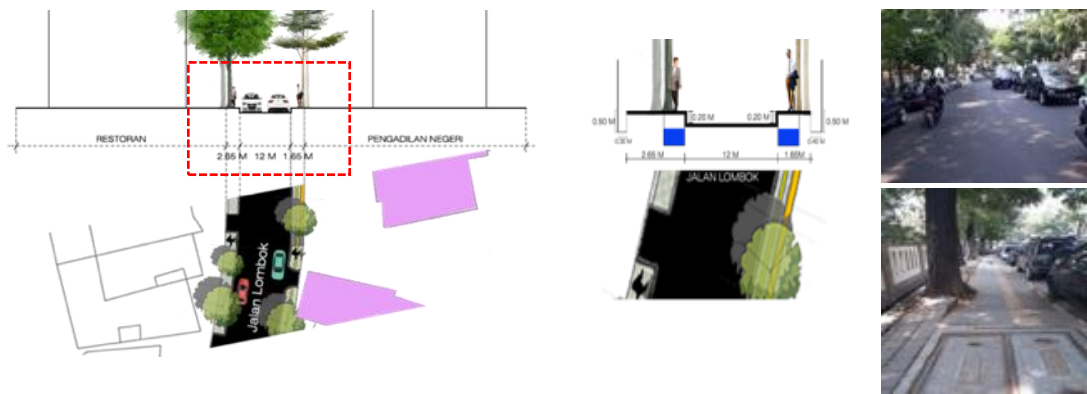


Gambar 14. Koridor Jalan Lombok

Sumber : Nauli, 2018 [3]

Penampang jalan Lombok memiliki lebar total 16,30 meter yang terbagi menjadi jalur kendaraan dua arah selebar 12 meter dan jalur pedestrian selebar 4,30 meter. Sistem parkir pada koridor ini menggunakan sistem *on street* sehingga terkadang menghambat lalu lintas kendaraan pada koridor Jalan Lombok. Material penutup jalur pedestrian menggunakan beton *paving* dengan *guiding block* di bagian tengahnya. Vegetasi yang tersedia tergolong jenis bertajuk lebar dengan jarak yang cukup berdekatan sehingga menaungi jalur pedestrian dari paparan sinar matahari. Dapat dilihat pada Gambar 15.



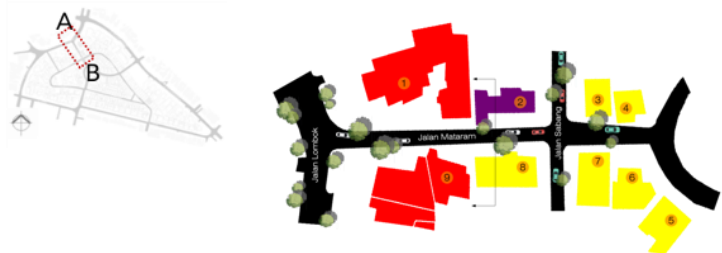


**Gambar 15. Penampang Jalan Lombok**

Sumber : Nauli, 2018 [3]

**3.4.4. Jalan Mataram**

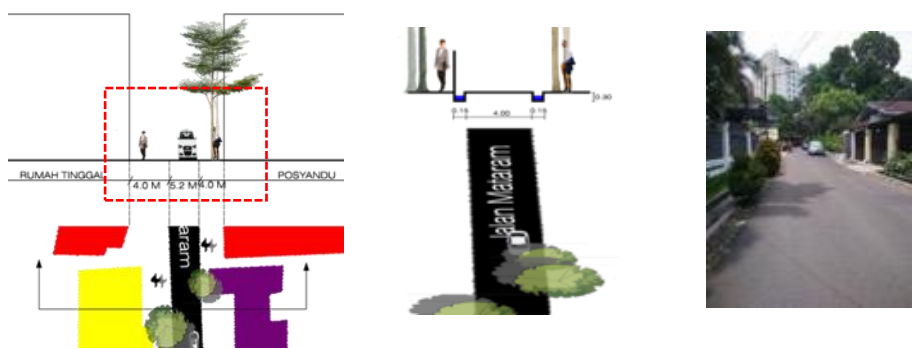
Koridor Jalan Mataram memiliki panjang 74 meter yang berbatasan langsung dengan Jalan Lombok dan Jalan Sabang dengan sirkulasi dua arah. Tata guna lahan koridor ini didominasi oleh fungsi komersial, hunian satu hingga dua lantai, dan fasilitas umum berupa Posyandu. Dapat dilihat pada Gambar 16.



**Gambar 16. Koridor Jalan Mataram**

Sumber : Nauli, 2018 [3]

Koridor jalan ini memiliki lebar 5,2 meter dan menggunakan material aspal dilengkapi dengan sistem drainase terbuka namun tanpa jalur pedestrian. Keterbatasan ruang sirkulasi ini menyebabkan sisi kiri dan kanan Jalan Mataram hanya disediakan vegetasi dengan jenis perdu. Dapat dilihat pada Gambar 17.

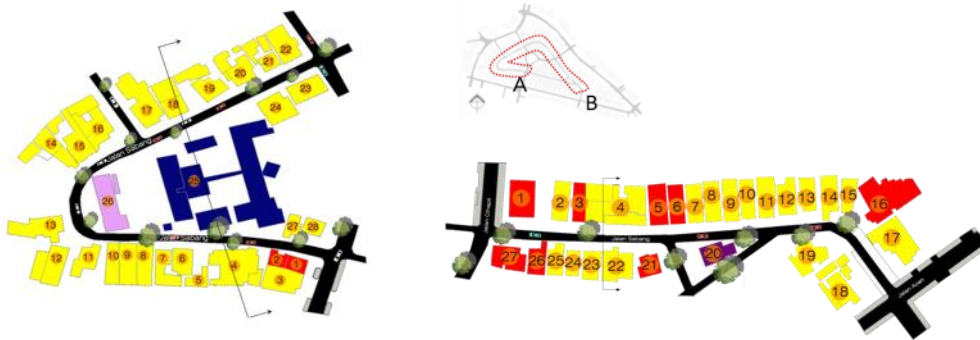


**Gambar 17. Penampang Jalan Mataram**

Sumber : Nauli, 2018 [3]

**3.4.5. Jalan Sabang**

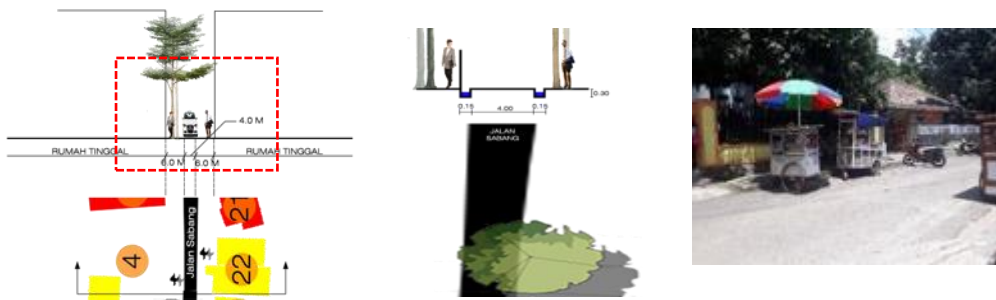
Koridor jalan Sabang memiliki panjang 740 meter dengan lebar penampang jalan 4 meter dan memiliki sistem sirkulasi dua arah. Koridor ini merupakan jalan lingkungan yang didominasi oleh fungsi hunian dan dilengkapi oleh fasilitas pendidikan berupa Sekolah Dasar Sabang, fasilitas kantor pemerintahan berupa Kantor Kelurahan, fasilitas pelayanan umum berupa Posyandu, serta beberapa fasilitas komersial seperti toko perlengkapan kesenian, tempat makan, dan toko kue. Dapat dilihat pada Gambar 18.



**Gambar 18. Koridor Jalan Sabang**

Sumber : Nauli, 2018 [3]

Meskipun vegetasi pada koridor ini jenis bertajuk lebar, namun memiliki jarak penanaman yang cukup jauh sehingga kehadirannya kurang berfungsi sebagai kanopi jalan. Terbatasnya lebar koridor jalan ini menyebabkan tidak tersedianya jalur pedestrian khusus. Sistem drainase pada koridor Jalan Sabang berupa drainase terbuka pada sisi kanan dan kiri jalan. Dapat dilihat pada Gambar 19.

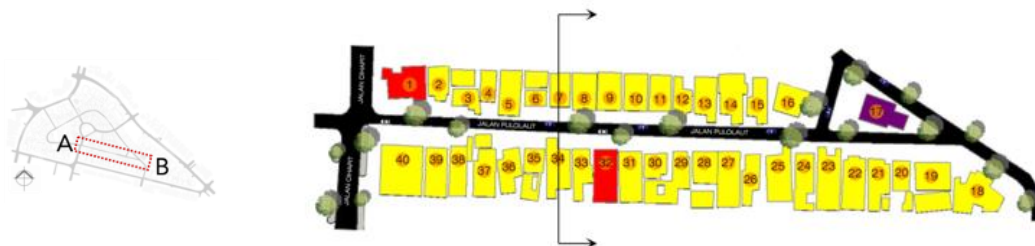


**Gambar 19. Penampang Jalan Sabang**

Sumber : Nauli, 2018 [3]

### 3.4.6. Jalan Pulolaut

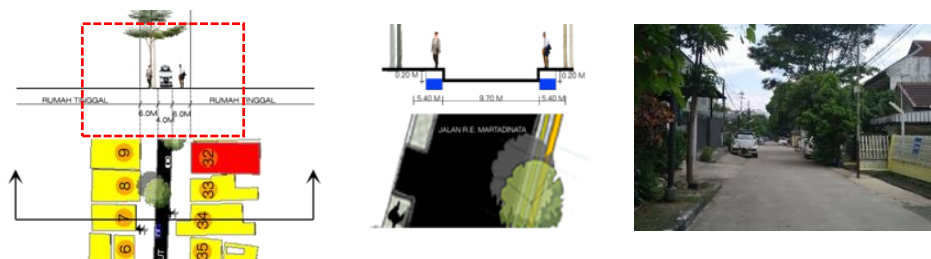
Koridor Jalan Pulolaut sepanjang 243 meter berbatasan dengan Jalan Cihapit di sebelah barat dan Jalan Sabang di sebelah timur, dengan sirkulasi dua arah. Koridor ini didominasi oleh fungsi hunian dengan dua buah fasilitas komersial serta fasilitas pelayanan umum berupa Posyandu di sebelah timur yang dibangun di atas lahan Ruang Terbuka Hijau (RTH). Dapat dilihat pada Gambar 20.



**Gambar 20. Koridor Jalan Pulolaut**

Sumber : Nauli, 2018 [3]

Koridor ini lebarnya 4 meter dengan bahu jalan sekitar 1,5 meter yang biasanya dimanfaatkan oleh penghuni sebagai area *parking on street* maupun perkerasan dengan penanaman vegetasi di beberapa titik. Sistem drainase pada koridor ini berupa sistem drainase terbuka. Dapat dilihat pada Gambar 21.



**Gambar 21. Penampang Jalan Pulolaut**

Sumber : Nauli, 2018 [3]

### 3.4.7. Jalan Cihapit

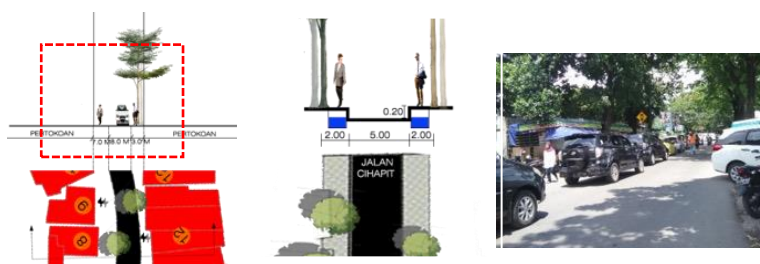
Koridor Jalan Cihapit sepanjang 333 meter berbatasan langsung dengan Jalan Aceh di sebelah tenggara dan Jalan R.E. Martadinata di sebelah timur laut. Tata guna lahan koridor Jalan Cihapit didominasi dengan fasilitas komersial di sisi kanan dan kiri jalan dimana terdapat Pasar Cihapit yang berfungsi sebagai generator kawasan, beberapa fungsi hunian serta fasilitas pelayanan umum berupa Kantor Polisi. Dapat dilihat pada Gambar 22.



**Gambar 22. Koridor Jalan Cihapit**

Sumber : Nauli, 2018 [3]

Koridor jalan Cihapit memiliki lebar 9 meter dengan jalur pedestrian di sebelah kanan dan kiri jalan selebar 2 meter. *Activity support* terjadi pada sepanjang jalur pedestrian dengan material beton pracetak yang merupakan bagian dari Pasar Cihapit. Area parkir koridor ini menggunakan sistem *on street parking* serta parkir paralel di area kavling pemilik toko. Vegetasi ditanam di koridor jalur pedestrian dengan jenis vegetasi bertajuk lebar dimana sistem penanaman berjarak cukup dekat sehingga berfungsi sebagai kanopi jalan. Sistem drainase pada koridor jalan Cihapit menggunakan sistem drainase tertutup. Dapat dilihat pada Gambar 23.



**Gambar 23. Penampang Jalan Cihapit**

Sumber : Nauli, 2018 [3]

## 3. SIMPULAN

Kawasan hunian Cihapit memiliki pola pemukiman dengan bentuk *organic grid* yang awalnya merupakan fungsi hunian bagi kalangan menengah ke bawah dengan dilengkapi beberapa ruang publik

(ruang terbuka hijau). Saat ini beberapa koridor masih dapat mempertahankan fungsi hunian namun beberapa koridor lainnya mengalami perubahan menjadi fungsi perkantoran, jasa, pelayanan umum, dan komersial. *Activity support* hadir pada area pusat (*center*) kawasan terutama pada pagi hingga sore hari yang ditimbulkan oleh adanya fungsi komersial (Pasar Cihapit) sebagai generator kawasan tersebut. Kawasan yang dikelilingi oleh koridor jalan kolektor primer dan kolektor sekunder seringkali dijadikan akses alternatif baik kendaraan roda empat, roda dua, maupun pejalan kaki sehingga memiliki tingkat permeabilitas yang tinggi. Jaringan jalan pada kawasan ini saling terhubung antara satu koridor dengan koridor lainnya.

## DAFTAR PUSTAKA

- [1] Katam, Sudarsono, (2005). *Album Bandoeng Tempo Doeloe*. Bandung : Lima Enam Tujuh.
- [2] Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Kota Bandung, 2019
- [3] Nauli, Christy Sondang, dkk. (2018). *Perkembangan Pola Permukiman Kawasan Cagar Budaya di Cihapit, Kota Bandung*. Laporan Seminar Arsitektur, Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Nasional Bandung.
- [4] Malik, Ida Bagus Ilham. (2016). *Dampak Pola Jaringan Jalan Terhadap Tata Guna Lahan Studi Kasus Pusat Kota Bandar Lampung*. University of Kitakyushu, Jepang.  
[https://www.researchgate.net/publication/305390610\\_DAMPAK\\_POLA\\_JARINGAN\\_JALAN\\_TERHADAP\\_TATA\\_GUNA\\_LAHAN](https://www.researchgate.net/publication/305390610_DAMPAK_POLA_JARINGAN_JALAN_TERHADAP_TATA_GUNA_LAHAN)
- [5] *Urban Street And Road Design Guides*. (2018). Auckland : Auckland Transport, pp.42
- [6] Marshall, Stephen, (2005). *Streets & Patterns*, New York : Taylor & Francis Group.
- [7] Bentley, Ian et.al., (1985). *Responsive Environment : A Manual For Designers*. London : The Architecture Press Ltd.
- [8] Afriliasari, Fimalananda, dkk. (2017). Hubungan Tingkat Kegiatan Pasar Tradisional Baru Terhadap Perubahan Tata Guna Lahan Perdagangan Jasa Di Kota Surakarta. *Jurnal Arsitektura* vol.15 No.1 hal 35-44
- [9] Schulz, Christian Norberg, (1971). *Existence, Space & Architecture*, New York-Washington : Praeger Publishers.
- [10] Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandung 2015-2035
- [11] Badan Standardisasi Nasional. SNI 03-1733-2004. Tata Cara Perencanaan Lingkungan Perumahan di Perkotaan
- [12] Setyowati, Marcelina Dwi. (2017). Pemanfaatan Pedestrian Ways di Koridor Komersial di Koridor Jalan Pemuda Kota Magelang. *Jurnal RUAS*, Volume 15 No. 1, Juni 2017.  
[https://www.researchgate.net/publication/321270204\\_Pemanfaatan\\_Pedestrian\\_Ways\\_di\\_Koridor\\_Komersial\\_di\\_Koridor\\_Jalan\\_Pemuda\\_Kota\\_Magelang](https://www.researchgate.net/publication/321270204_Pemanfaatan_Pedestrian_Ways_di_Koridor_Komersial_di_Koridor_Jalan_Pemuda_Kota_Magelang)