

ARTIKEL RISET<http://jurnal.ft.umi.ac.id/index.php/losari/article/view>**Perubahan Fungsi Bangunan dan Pengaruhnya Terhadap Karakteristik
Enclosure Ruang Jalan Studi Kasus Jl. Jend. Nasution, Kota Metro****Yunita Kesuma¹**¹Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Lampung
Email Penulis Korespondensi (^K): yunitakesuma@eng.unila.ac.id²
(+628156891896)**Abstract**

Jalan A.H. Nasution is one of the main movements of Metro city that connects the center of Metro City with the Eastern region (Kab. Lampung Timur) has a strong historical character, characterized by rows of old Mahogany 80cm in diameter and 25 meters south of the street. Along with its development, this street is direct a primary collector and tourism industry service area in the form of hotels, restaurants, souvenirs, and another entertainment (RTRW Kota Metro 2011–2031) growth of the formal and informal commercial sector that occupies pedestrian lines and street bodies in several Jalan A.H. Nasution becomes a potential as well as a problem for Metro city. This study aims to obtain an overview of how changes in the typology of building functions affect the characteristics of the Jalan A.H. Nasution. The method used is qualitative rationalism, starting with the observation of collecting aerial photos and maps of the area, shooting the condition of the street, depicting two-dimensional street sections, and in-depth interviews with several sources, as well as analysis based on the theoretical basis of the visual character of the street space. The results of the study conclude that the change in the function of the building has implications for the fading of the characteristic of the street space enclosure due to changes in the setting of the physical elements forming the character of the Jalan A.H. Nasution's history, especially the change in residential functions to mixed, the decreasing intensity of old mahogany vegetation, the privatization of pedestrian green lanes, and the irregularity of building setbacks.

Keywords: *functions changes, enclosure characteristics, street space enclosures.*

PUBLISHED BY :Engineering Faculty
Universitas Muslim Indonesia**Address :**Jl. Urip Sumoharjo Km. 5 (Kampus II UMI)
Makassar, Sulawesi Selatan.**Email :** losari.arsitekturjurnal@umi.ac.id**Phone :** +62 81342502866**Article history :**

Received 20 Januari 2020

Received in revised form 24 Januari 2020

Accepted 27 Januari 2020

Available online 14 Februari 2020

licensed by [Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/).

Abstrak

Jalan A.H. Nasution yang merupakan salah satu pergerakan utama Kota Metro menghubungkan pusat Kota Metro dengan wilayah Timur (Kab. Lampung Timur) memiliki karakter kuat dan bersejarah yang ditandai dengan deretan Mahoni tua berdiameter 80cm dan berjarak 25 meter di bagian selatan jalan. Seiring pengembangannya, jalan ini diarahkan sebagai kolektor primer dan kawasan jasa industri pariwisata berupa hotel, restoran, oleh-oleh, dan hiburan lainnya (RTRW Kota Metro 2011–2031) Tumbuhnya sektor komersial formal maupun informal yang menempati jalur pedestrian dan badan jalan di beberapa penggal jalan A.H. Nasution, menjadi potensi sekaligus masalah bagi Kota Metro. Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan gambaran bagaimana pengaruh perubahan tipologi fungsi bangunan terhadap karakteristik *enclosure* ruang jalan A.H. Nasution. Metode yang digunakan adalah rasionalistik kualitatif, diawali observasi pengumpulan foto udara, dan peta kawasan, pemotretan kondisi kawasan, penggambaran dua dimensional potongan jalan, dan *indept interview* dengan beberapa narasumber, serta analisis berdasarkan landasan teori karakter visual ruang jalan. Hasil studi menyimpulkan bahwa perubahan fungsi bangunan berimplikasi terhadap mudarnya karakter *enclosure* ruang jalan akibat perubahan *setting* elemen fisik pembentuk karakter *enclosure* ruang jalan A.H. Nasution yang bersejarah, terutama perubahan fungsi hunian menjadi campuran, intensitas deret vegetasi mahoni tua yang semakin berkurang, privatisasi jalur hijau pedestrian, dan ketidak-teraturan *setback* bangunan.

Kata Kunci: perubahan fungsi, karakteristik enclosure, enclosure ruang jalan.

A. PENDAHULUAN

Pesatnya perkembangan usaha khususnya di bidang wisata kuliner di Indonesia berdampak pada perkembangan kota-kotanya. Selain manfaat positif yang didapatkan, terjadi pula dampak negatif yaitu terjadinya proses perkembangan kota yang kurang baik, dari segi bentuk fisik maupun kelancaran lalu lintas sebagai sarana bagi berlangsungnya mobilitas dan kegiatan perikehidupan masyarakat. Pemilihan lokasi kegiatan usaha sangat berpengaruh pada perkembangan dan kontinuitas proses dan kegiatan usaha. Semakin dekat dengan pusat kota, nilai lahan semakin tinggi secara ekonomis, dan sebaliknya semakin jauh dari pusat kota maka nilai lahan akan semakin rendah dan akan berasosiasi dengan peruntukan penggunaan lahan yang rendah juga. Pertumbuhan ekonomi perkotaan secara bertahap mengubah fungsi baik fungsi area pribadi permukiman maupun ruang publik dari menjadi fungsi komersial.

Kawasan jalan A.H. Nasution yang terletak di bagian Timur kota Metro, merupakan salah satu pergerakan utama yang menghubungkan pusat kota Metro ke wilayah Timur, yaitu kabupaten Lampung Timur. Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Metro Nomor 01 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Metro 2011 – 2031, Jalan A.H. Nasution masuk dalam rencana jaringan jalan kolektor primer. Peran jalan A.H. Nasution sebagai salah satu jalur utama, berdampak pada tumbuhnya aktifitas komersial khususnya kuliner pada sisi Utara dan sisi Selatan badan jalan. Sebanding dengan arahan pengembangan kawasan sepanjang Jalan A.H. Nasution dalam RTRW Kota Metro 2011-2031 yang diarahkan untuk kawasan jasa industri pariwisata berupa hotel, restoran, oleh-oleh, dan hiburan lainnya (Pasal 36, ayat 5 huruf c dan e).

Keberadaan kawasan pendidikan, perkantoran, dan permukiman di sekitar penggal jalan A.H Nasution, sekaligus sebagai jalur penghubung antar kota, meningkatkan intensitas penggunaan ruang jalan yang berdampak pada kepadatan dan tumbuhnya ragam aktifitas yang berlangsung di sepanjang ruang jalan. Adapun ragam karakter aktifitas pada ruang jalan A.H. Nasution yaitu aktifitas berkendaraan (motor dan non motor), parkir, aktifitas jual beli, pedagang kaki lima, servis kendaraan, menunggu angkutan umum, berjalan kaki.

Sebelum tahun 1995, jalur pedestrian di penggal jalan A.H. Nasution memberikan kenyamanan dan sebagai sarana interaksi sosial bagi masyarakat. Semakin menurunnya fungsi jalur pedestrian menjadi permasalahan kawasan jalan A.H. Nasution, yang saat ini jalur pedestrian telah dilupakan dan harus terabaikan dari fungsi utamanya. Meningkatnya intensitas penggunaan ruang jalan menyebabkan tumbuhnya perubahan fungsi bangunan dari fungsi hunian menjadi campuran. Sehingga fungsi jalur pedestrian pun mulai dari dipangkas fungsinya untuk kegiatan komersial, hingga difungsikan sebagai lahan parkir *on street* dan *off street*. Tumbuhnya sektor komersial formal maupun informal yang menempati ruang terbuka publik seperti jalur pedestrian, taman yang diprivatisasi, bahkan badan jalan di beberapa penggal jalan A.H. Nasution, dapat menjadi potensi sekaligus masalah bagi Kota Metro. Di satu sisi, dapat meningkatkan kontribusi PAD Kota Metro, namun di sisi lain, jika fenomena ini tidak ditangani secara baik, akan menurunkan kualitas visual kawasan yang dapat mempengaruhi citra kota Metro. Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian, adalah menemukenali faktor pengaruh perubahan bangunan terhadap karakter *enclosure* ruang jalan dan implikasinya terhadap elemen fisik pembentuk karakter *enclosure* ruang jalan A.H. Nasution. Sasaran penelitian adalah untuk merumuskan pembentuk karakter *enclosure* kawasan jalan A.H. Nasution melalui identifikasi elemen fisik pembentuk ruang jalan berdasarkan pola aktifitas pengguna ruang jalan.

B. METODE

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif, kualitatif yaitu melakukan telaah teori terkait pengaruh perubahan fungsi bangunan terhadap *enclosure* ruang jalan. Metode pengumpulan data (primer dan sekunder) dalam penelitian ini menggunakan metode gabungan antara metode observasi (pengamatan), pengumpulan foto udara dan peta kawasan, pemotretan kondisi kawasan, penggambaran dua dimensional potongan jalan. Tahap analisis merupakan tahap mendialogkan data-data yang diperoleh, baik data primer maupun data sekunder. Analisis ini dilakukan dengan cara mapping dokumen peta dasar kawasan, dan dari foto udara Google Earth Tahun 2017 yang dikombinasi dengan peta sekitar tahun 2012-an dan hasil observasi tahun 2017 dengan metode tracing elemen fisik dalam hal ini adalah bangunan dan vegetasi utama pembentuk karakter ruang jalan, sebagai dasar pengumpulan data dua dimensional (secara spasial dan visual) kawasan.

Berdasarkan kajian teori dan observasi di lokasi amatan (jalan Jenderal A.H. Nasution), serta dengan melakukan wawancara terbatas dengan Pedagang Kaki Lima (sektor informal), maka dapat dibuat variabel penelitian yang diharapkan dapat menjawab permasalahan yang ada yaitu untuk menemukenali tipologi perubahan fungsi bangunan terhadap *enclosure* ruang jalan

A.H. Nasution yang terbentuk. Kerangka dasar penelitian ini terdiri dari definisi operasional yang melekatkan arti pada suatu variabel dengan cara menetapkan kegiatan-kegiatan atau tindakan yang perlu untuk mengukur variabel (Kerlinger, 1993). Adapun definisi operasional dalam penelitian ini adalah Elemen fisik pembentuk ruang jalan berupa street wall: yaitu bangunan yang dilihat secara fisik (orientasi bangunan dan bentuk bangunan); spasial (tinggi bangunan dan *setback*); serta aktivitas pengguna, seperti komersial jasa, komersial dagang, pendidikan, dan hunian).

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

HASIL

Secara umum aktivitas di kawasan penggal jalan A.H. Nasution terdiri dari beberapa kelompok fungsi bangunan, antara lain hunian, tempat ibadah, pendidikan, komersial jasa, komersial perdagangan (yaitu perdagangan formal berupa unit-unit pertokoan dan kelompok perdagangan non formal berupa pedagang kaki lima (PKL)). Peran jalan A.H. Nasution sebagai salah satu jalur utama, berdampak pada tumbuhnya aktifitas komersial khususnya kuliner pada sisi Utara dan sisi Selatan badan jalan. Keberadaan kawasan pendidikan, perkantoran, dan permukiman di sekitar penggal jalan A.H Nasution, sekaligus sebagai jalur penghubung antar kota, secara tidak langsung mengakibatkan peningkatan intensitas penggunaan ruang jalan yang berdampak pada kepadatan dan tumbuhnya ragam aktifitas yang berlangsung di sepanjang ruang jalan.

Sebagai kawasan yang diperuntukkan sebagai kawasan jasa industri pariwisata, jalan A.H. Nasution didukung oleh fungsi-fungsi yang menjadi potensi kawasan, antara lain perkantoran, pendidikan, bangunan ibadah, dan rumah sakit. Beberapa bangunan baik yang berada di kawasan Jalan A.H. Nasution dapat dikatakan sebagai magnet kawasan, antara lain Kantor Cabang BPJS, Kantor Jasa Raharja, Kantor DPRD, kantor BPN, SMU Negeri 1 Metro, Akbid Wira Buwana, SDN 4 Metro, Gereja Katolik, Masjid Al Mujahidin, Dealer & Servis Kendaraan Toyota, Hotel Grand Skuntum, Rumah Sakit Bersalin Permata Hati, Rumah Sakit Islam Metro, Pusat Kuliner Metro, dan beberapa fungsi bangunan lain yang dapat mengundang banyak orang untuk datang dan beraktivitas di kawasan Jalan A.H. Nasution.

Menurut (2013), rasa ketertutupan (*enclosure*) umumnya diukur rasio antara ketinggian bangunan terhadap lebar jalan. Konsistensi rasio ketertutupan sepanjang jalan dapat diwujudkan melalui terbentuknya *street wall*. *Enclosing streets with buildings helps to define them as urban places, creates a greater sense of intimacy⁵ and promotes them as pedestrian friendly spaces that are overlooked. This sense of intimacy has been found to have a traffic-calming effect as drivers become more aware of their surroundings.*

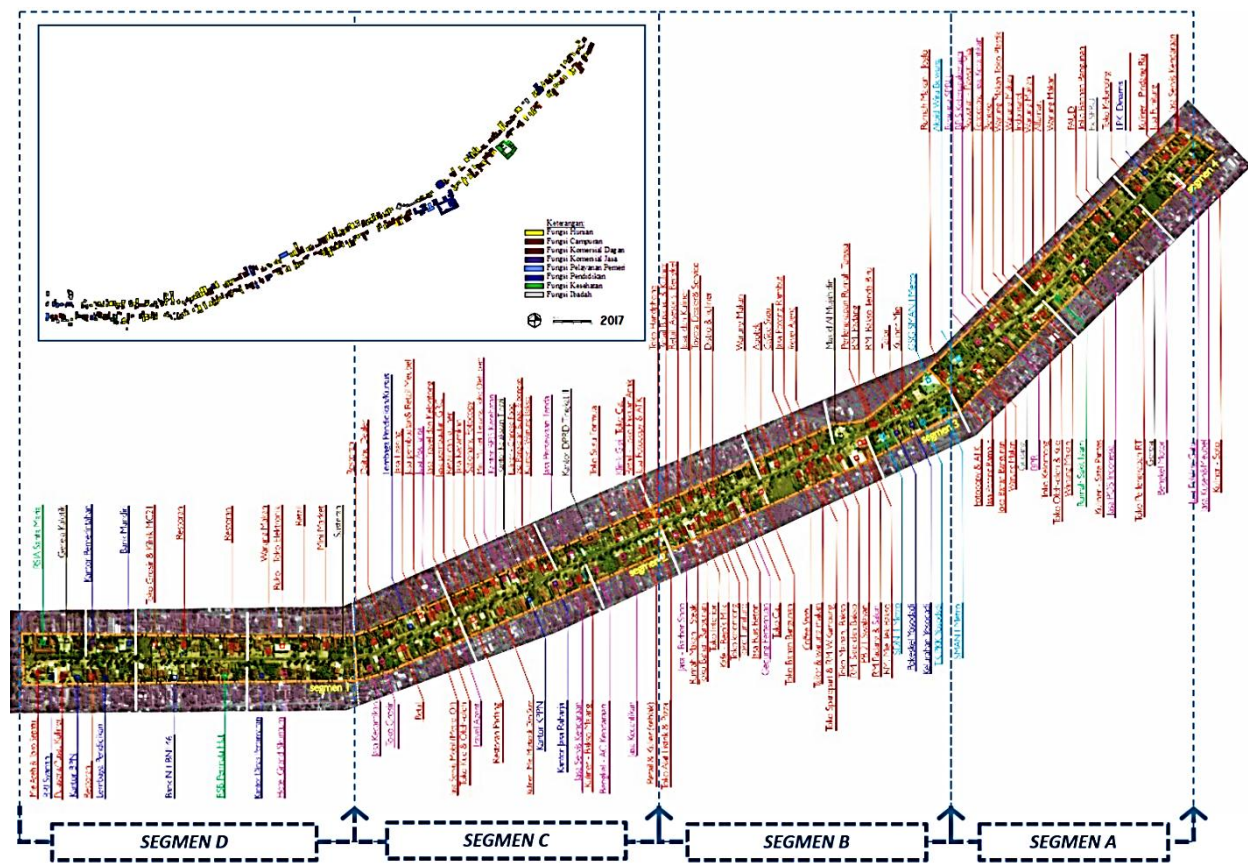
Berdasarkan beragam fungsi bangunan yang ada, diduga sebagai salah satu faktor yang meningkatkan tingkat perubahan fungsi bangunan di Jalan A.H. Nasution. Identifikasi masing-masing segmen berdasarkan fokus amatan dalam bentuk tipologi dan digambarkan dalam bentuk peta tematik. Karakteristik atau tipologi *enclosure* yang akan diidentifikasi terdiri atas:

- a. Tipologi bangunan (y): identifikasi fungsi, tinggi, dan *setfront/ setback* bangunan;

b. Tipologi Ruang jalan (x): karakter/setting ruang yang terbentuk
 Jalan A.H. Nasution termasuk dalam kategori jalan kolektor primer dengan sirkulasi kendaraan bermotor dua arah. Terdapat beberapa jalan lokal yang bermuara di jalan A.H. Nasution, dimana yang teramai adalah persimpangan jalan A.H. Nasution dengan jalan Tawes.

1. Fungsi Bangunan dan Aktivitas Ruang Jalan

Sebagai jalur utama penghubung antar pusat kota Metro dan Kabupaten Lampung Timur, secara perlahan mempengaruhi bergesernya fungsi hunian menjadi fungsi komersil (baik jasa maupun perdagangan). Hal ini sejalan dengan arahan pengembangan sebagai sebagai jalan kolektor primer di Kota Metro dan diarahkan untuk kawasan jasa industri pariwisata berupa hotel, restoran, oleh-oleh, dan hiburan lainnya. Fasilitas publik di sepanjang ruas jalan A.H. Nasution berupa fungsi bangunan pendidikan, kesehatan, bangunan ibadah, serta bangunan pemerintahan/ layanan publik. Sebagian besar masih berfungsi sama dan sebagian beralih fungsi sebagai bangunan komersial jasa (jasa kecantikan, jasa servis kendaraan, dan jasa kesehatan), maupun perdagangan (tempat makan, retail, dan lainnya). Waktu aktivitas di beberapa titik hingga malam hari, khususnya di titik komersial perdagangan (cafe/ restoran, retail, dan PKL). Fungsi bangunan sepanjang jalan A.H Nasution digambarkan pada Gambar.1.



Gambar.1 Fungsi Bangunan di Jalan Jend. A.H. Nasution
 (Sumber: Penulis, 2017)

Secara umum, aktifitas berlangsung pada pagi hingga sore hari, hanya di beberapa titik kegiatan komersil perdagangan aktifitas berlangsung hingga malam hari. Kegiatan ekonomi di penggal jalan A.H. Nasution diwarnai oleh hadirnya Pedagang Kaki Lima (PKL) yang memanfaatkan ruang atau halaman sebuah ruko atau hunian. Keberadaan jalur pedestrian yang tidak sepenuhnya ada di sepanjang jalur jalan A.H. Nasution, namun keberadaan jalur pedestrian ini di beberapa titik dimanfaatkan oleh PKL

2. Ketinggian Bangunan dan *Setfront* Bangunan

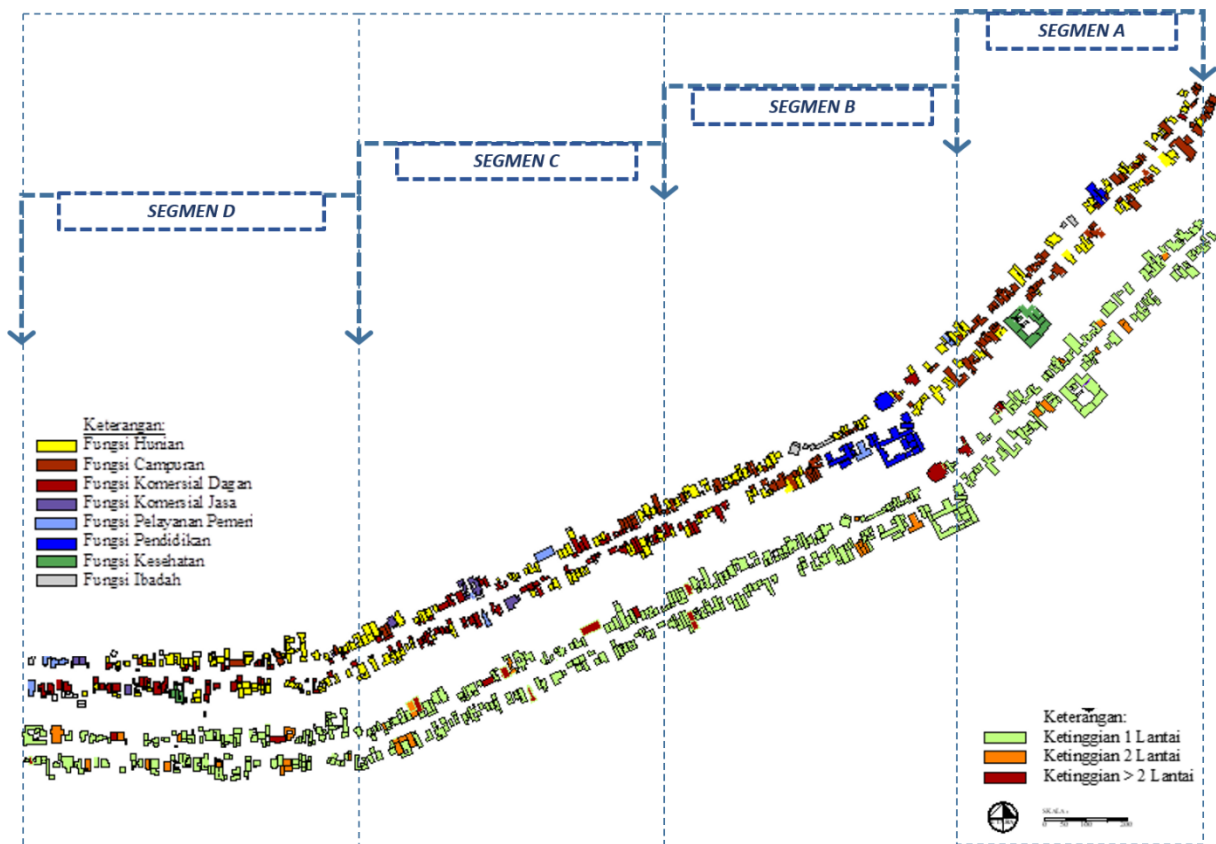
Berdasarkan jumlah lantai bangunan, perumahan di kawasan Jalan Jend. A.H Nasution dapat digolongkan menjadi tiga kelompok (Gambar.2), yaitu bangunan satu lantai, dua lantai dan bangunan tiga lantai atau lebih. Bangunan rumah tinggal di kawasan penggal Jalan A.H. Nasution masih didominasi oleh ketinggian bangunan 1 (satu) lantai dengan setback yang cukup jauh dari jalan., yaitu sekitar 12 meter dari tepi jalan.



Gambar.2 Kriteria Bangunan Rumah Tinggal di A.H. Nasution

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2017

Secara visual, keberadaan rumah tinggal seolah tertutupi oleh keberadaan fungsi baru. Penambahan bangunan dilakukan baik secara horizontal maupun vertikal, akan mempengaruhi enclosure yang terbentuk. Meskipun berubah fungsi, beberapa fungsi komersial masih mempertimbangkan keberadaan ruang parkir yang juga merupakan setback bangunan.



Gambar.3 Fungsi dan Ketinggian Bangunan Komersial Jasa di Jalan Jend. A.H. Nasution
(Sumber: Penulis, 2017)



Gambar.4 Fungsi Bangunan Komersial Jasa di Jalan Jend. A.H. Nasution
(Sumber: Penulis, 2017)

Ketinggian bangunan di kawasan penggal jalan A.H. Nasution (Gambar 4) yang didominasi oleh bangunan 1 (satu) lantai, dengan ketinggian bangunan sekitar 7-8 meter. Adapun fungsi dari

bangunan dengan ketinggian 1 (satu) lantai meliputi fungsi hunian, kantor pelayanan publik (pemerintah), sekolah negeri, rumah sakit, dan komersial dagang. Ketinggian bangunan 2 (dua) lantai adalah bangunan dengan fungsi baru secara menyebar berada di kawasan jalan A.H. Nasution. Pada umumnya bangunan 2 (dua) lantai merupakan fungsi bangunan perkantoran swasta (komersial jasa) dan komersial dagang.

3. Jalur Pedestrian

Jalur pedestrian di kawasan ruang jalan A.H. Nasution diidentifikasi tidak menerus dengan kondisi tidak sepenuhnya layak dilalui. Perkerasan berupa *paving block* tanpa *guiding block* untuk difable. Keberadaan kendaraan yang semakin meningkat, keberadaan jalur pedestrian sebagai area pejalan kaki dalam pencapaian dari hunian ke fasilitas publik, saat ini kondisinya tampak jarang penggunaannya. Selain itu kondisi jalur pedestrian yang tidak menerus sepanjang jalan A.H. Nasution, serta sebagian trotoar memiliki tinggi yang tidak sesuai standar kenyamanan menyebabkan kurang nyamannya pejalan kaki dalam mengaksesnya.



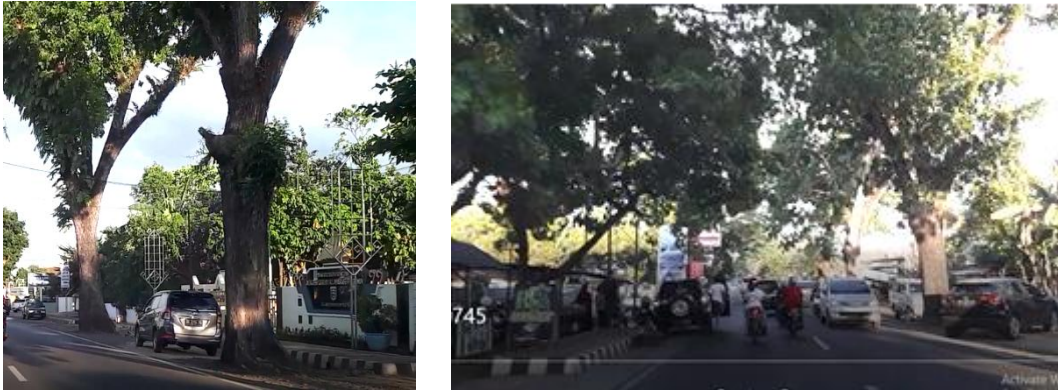
Gambar.5 Jalur pedestrian di A.H. Nasution Segmen A memiliki karakter berbeda
Sumber: Penulis, 2017

Sebelum tahun 1995, jalur pedestrian di penggal jalan A.H. Nasution memberikan kenyamanan dan sebagai sarana interaksi sosial bagi masyarakat. Semakin menurunnya fungsi jalur pedestrian menjadi permasalahan kawasan jalan A.H. Nasution, yang saat ini jalur pedestrian telah dilupakan dan harus terabaikan dari fungsi utamanya. Fungsi jalur pedestrian pun mulai dari dipangkas fungsinya untuk kegiatan komersial, hingga difungsikan sebagai lahan parkir *on street* dan *off street*.

4. Vegetasi

Sebaran vegetasi berupa pohon Mahoni berderet sepanjang jalan (Gambar.6), dengan ukuran batang berdiameter sekitar 60 cm. Dalam sejarahnya, keberadaan vegetasi berupa pohon-pohon berukuran besar sebagai materi penghijauan ruang kota adalah penciri kota taman di Indonesia. Selain itu mempunyai nilai estetika diantaranya adalah berfungsi sebagai faktor

pembentuk keindahan arsitektural dan menciptakan suasana serasi dan seimbang antara area terbangun dan tidak terbangun.



Gambar.6 Deretan vegetasi di tepi jalan A.H. Nasution
Sumber: Dokumentasi Penulis, 2017

Seiring perkembangan kawasan dan meskipun secara umum kota Metro, khususnya ruang jalan A.H. Nasution masih tampak hijau dan membentuk koridor karena ditata secara beraturan, layaknya green belt kawasan yang berfungsi sebagai penyaring polusi dari luar kawasan. Secara umum kondisi ruang terbuka hijau privat yang ada di sepanjang jalan A.H. Nasution masih tampak hijau, namun beberapa titik meniadakan vegetasi yang memang untuk dimanfaatkan sebagai bangunan komersil.

PEMBAHASAN

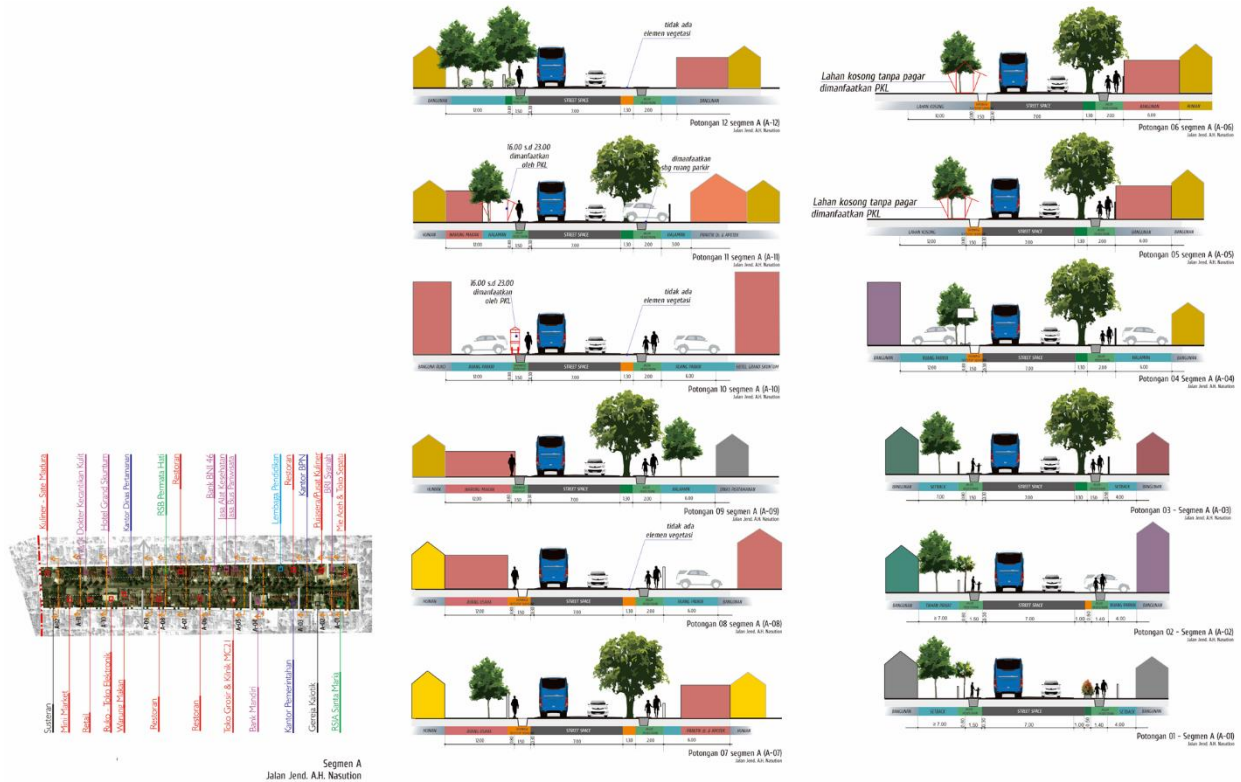
Dari pengamatan yang dilakukan terhadap ruang jalan di Jalan A.H. Nasution, terlihat beberapa perubahan fungsi bangunan yang mempengaruhi komponen fisik ruang jalan yang membentuk *enclosure* dan pengaruhnya terhadap karakter ruang jalan A.H. Nasution. Pembahasan akan dilakukan dengan melihat keterkaitan antara perubahan fungsi bangunan dan *enclosure* atau kesan meruang yang terbentuk. Komponen-komponen lingkungan yang diamati meliputi komponen-komponen fisik berupa ruang jalan, bangunan, dan vegetasi yang terdapat di ruang Jalan A.H. Nasution yang memiliki pengaruh terhadap karakter ruang jalan.

Berdasarkan gambaran data, ruang jalan yang dominan terbentuk di penggal jalan A.H. Nasution yang terbagi menjadi 4 segmen, yaitu segmen A, Segmen B, Segmen C, dan Segmen D, digambarkan dalam Gambar 7 sampai dengan Gambar 9.

1. Segmen A

Pada segmen A dimulai dari persimpangan Taman Kota Metro atau Rumah Sakit Bersalin Santa Maria hingga persimpangan Jalan Mahakam (Asrama/Susteran Hati Kudus). Di Segmen A ruang jalan terbentuk oleh paduan dinding pagar, dinding bangunan (*setfront*) dan pohon Mahoni (vegetasi). Fungsi bangunan cenderung bervariasi, diwarnai oleh perkantoran (pemerintahan maupun BUMN/ komersial jasa), Rumah Sakit, dan komersial dagang (kuliner). Setting fisik yang dapat diidentifikasi adalah ruang jalan (*damija*) di Segmen A, dibentuk oleh

elemen berkarakter fix berupa ruang jalan (x), dan pelingkupnya berupa elemen vegetasi berupa pohon Mahoni dan bangunan. Adapun setting elemen fisik pada segmen A digambarkan dalam Gambar 5.1. Perubahan fungsi pada Segmen A, teridentifikasi pada hampir semua bangunan sebagai sampling. Adapun tipe perubahan fungsi bangunan

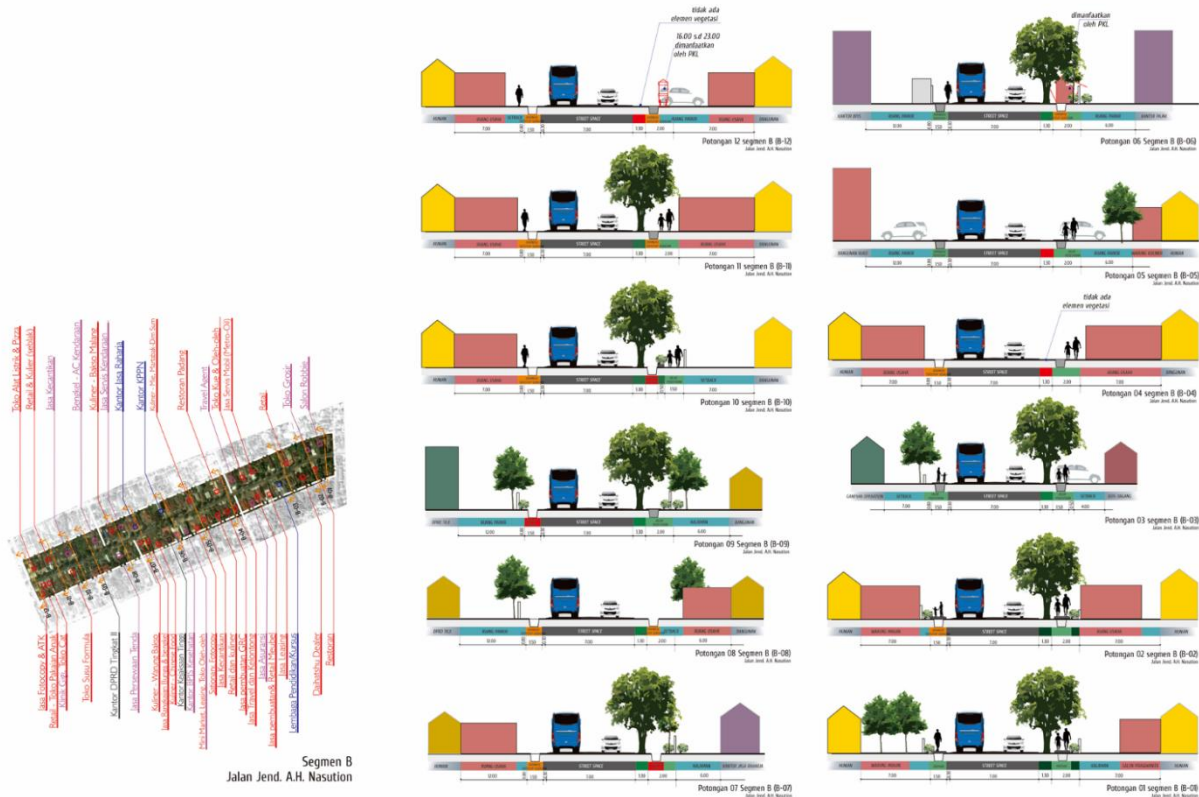


Gambar. 7 Gambaran Potongan Ruang Jalan di Jalan A.H. Nasution Segmen A

Sumber: Olah Data, 2017

2. Segmen B

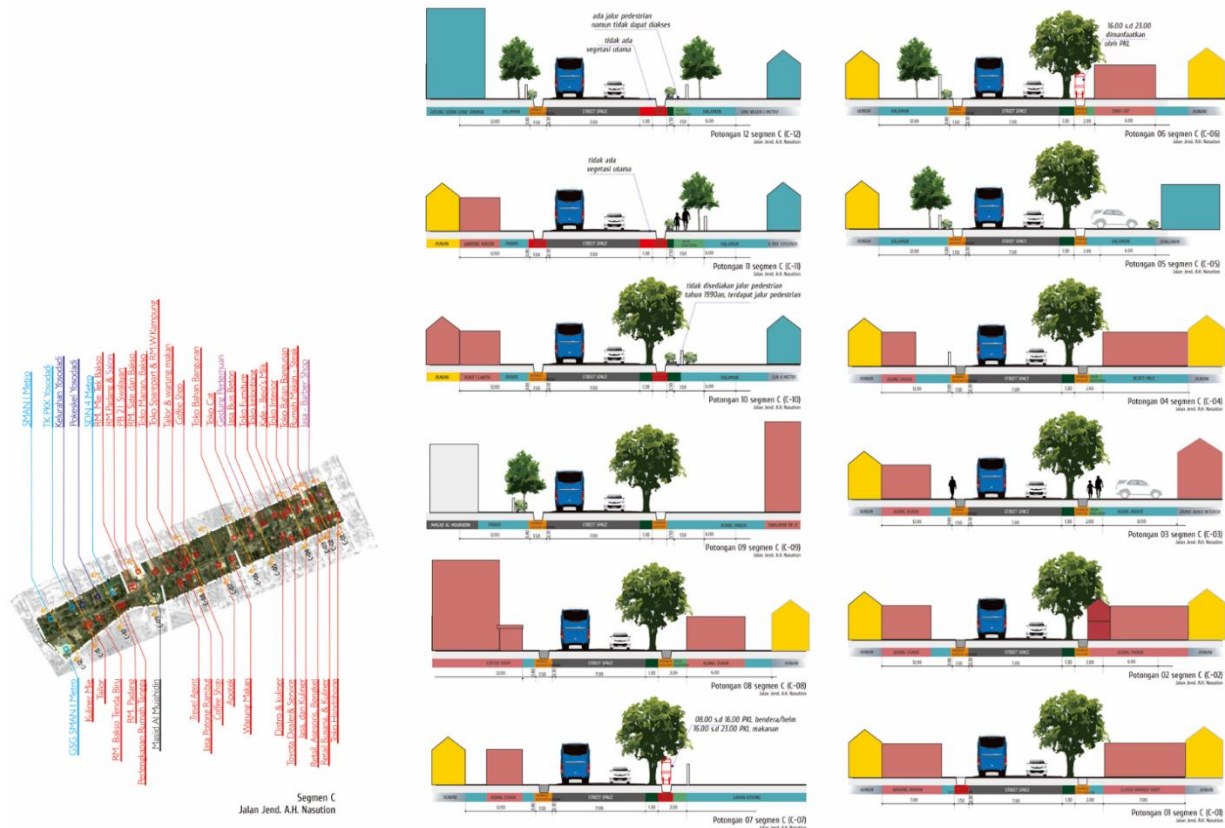
Pada segmen B dimulai dari persimpangan Susteran Hati Kudus (jalan Mahakam) sampai dengan persimpangan Jalan Tawes. Di Segmen B ruang jalan terbentuk oleh paduan dinding pagar, bangunan 2 hingga 3 lantai, dan pohon Mahoni (vegetasi). Fungsi bangunan cenderung diwarnai oleh perkantoran (DPRD Tingkat II), komersial jasa dan perdagangan (didominasi oleh sektor kuliner). Setting fisik yang dapat diidentifikasi adalah ruang jalan (damija) di Segmen B, dibentuk oleh elemen berkarakter fix berupa ruang jalan (D), dan pelingkupnya berupa elemen vegetasi berupa pohon Mahoni dan bangunan. Adapun setting elemen fisik pada segmen A digambarkan dalam Gambar 5.2. Perubahan fungsi pada Segmen B, teridentifikasi pada hampir semua bangunan sebagai sampling potongan bangunan. Berdasarkan pengumpulan dan olah data, Segmen B yang terbentuk oleh paduan dinding pagar, dinding bangunan (setfront) dan pohon Mahoni (vegetasi), didominasi oleh 62% ketinggian bangunan 1 (satu) lantai, 20% bangunan berlantai 2 (dua), dan 20% ketinggian bangunan lebih dari 2 lantai.



Gambar.8 Gambaran Potongan Ruang Jalan di Jalan A.H. Nasution Segmen A
 Sumber: Olah Data, 2017

3. Segmen C

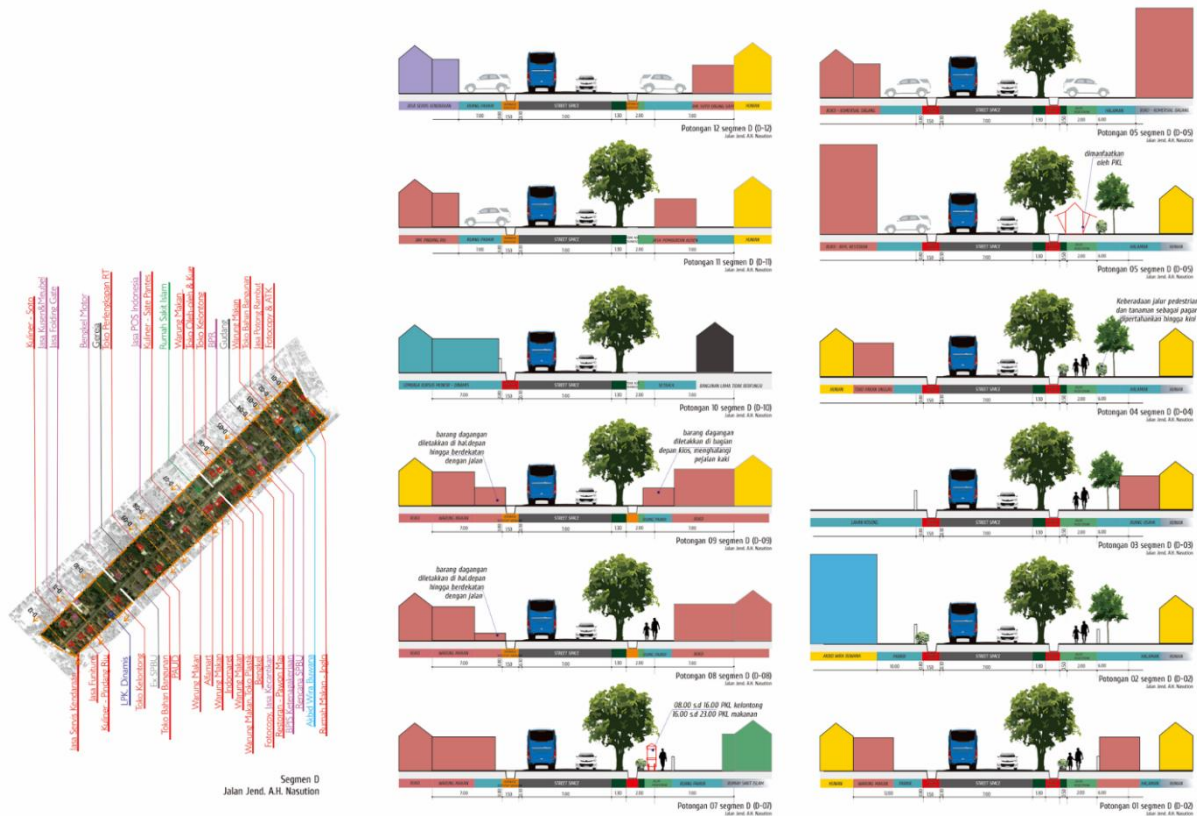
Pada segmen C dimulai dari persimpangan Susteran Hati Kudus (Jalan Tawes) sampai dengan persimpangan Jalan Kerang (SMA Negeri 1 Metro). Di Segmen C ruang jalan terbentuk oleh paduan dinding pagar, bangunan 2 lantai, dan pohon Mahoni (vegetasi). Fungsi bangunan cenderung diwarnai oleh Rumah Sakit (RS. Islam), komersial jasa dan perdagangan (didominasi oleh sektor kuliner). Setting fisik yang dapat diidentifikasi adalah ruang jalan (damija) di Segmen C, dibentuk oleh elemen berkarakter fix berupa ruang jalan (D) selebar sekitar 7 meter, dan pelingkupnya berupa elemen vegetasi berupa pohon Mahoni dan bangunan. Adapun setting elemen fisik pada segmen C digambarkan dalam Gambar 5.3. Perubahan fungsi pada Segmen C, teridentifikasi pada hampir semua bangunan sebagai sampling potongan bangunan. Berdasarkan pengumpulan dan olah data, Segmen C yang terbentuk oleh paduan dinding pagar, dinding bangunan (setfront) dan pohon Mahoni (vegetasi), didominasi oleh 68% ketinggian bangunan 1 (satu) lantai, 17% bangunan berlantai 2 (dua), dan 15% ketinggian bangunan lebih dari 2 lantai.



Gambar. 9 Gambaran Potongan Ruang Jalan di Jalan A.H. Nasution Segmen C
 Sumber: Olah Data, 2017

4. Segmen D

Pada segmen D dimulai dari persimpangan Jalan Kerang (SMA Negeri 1 Metro) sampai dengan Saluran Irigasi yang memotong jalan A.H. Nasution. Di Segmen D ruang jalan terbentuk oleh paduan dinding pagar, bangunan 2 lantai, dan pohon Mahoni (vegetasi). Fungsi bangunan cenderung diwarnai oleh Rumah Sakit (RS. Islam), Rumah Ibadah (Gereja), komersial jasa (bengkel/servis kendaraan) dan perdagangan (didominasi oleh sektor kuliner). Setting fisik yang dapat diidentifikasi adalah ruang jalan (damija) di Segmen D, dibentuk oleh elemen berkarakter fix berupa ruang jalan (D) selebar sekitar 7 meter, dan pelingkupnya berupa elemen vegetasi berupa pohon Mahoni dan bangunan. Adapun setting elemen fisik pada segmen D digambarkan dalam Gambar 5.3. Perubahan fungsi pada Segmen D, teridentifikasi pada hampir semua bangunan sebagai sampling potongan bangunan. Berdasarkan pengumpulan dan olah data, Segmen D yang terbentuk oleh paduan dinding pagar, dinding bangunan (setfront) dan pohon Mahoni (vegetasi), didominasi oleh 74% ketinggian bangunan 1 (satu) lantai, 18% bangunan berlantai 2 (dua), dan 8% ketinggian bangunan lebih dari 2 lantai.



Gambar. 10 Gambaran Potongan Ruang Jalan di Jalan A.H. Nasution Segmen D
 Sumber: Olah Data, 2017





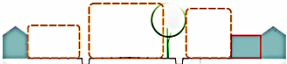

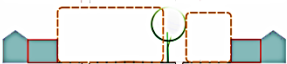





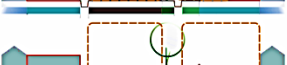
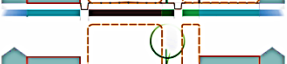
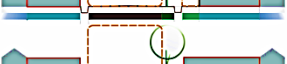
Secara umum, kaitan antara *street environments* yang ada di ruang Jalan A.H. Nasution, dapat digambarkan kriteria tipologi *enclosure* ruang jalan yang dipengaruhi oleh perubahan fungsi bangunan diuraikan dalam Tabel 1 dan Tabel 2. Unit-unit bangunan dua lantai yang merupakan pengembangan atau penambahan bangunan yang diposisikan berada dalam kesegarisan hunian, sehingga identifikasi alignment garis sempadan bangunan masih dipertahankan sepanjang Segmen A, dan Segmen B. Terkait dengan skala ruang atau *enclosure* ruang jalan, sehingga pengamat akan merasakan keseimbangan antara tinggi bangunan dan ruang diantaranya, sehingga apabila pengamat melihat lurus ke depan, maka bidang pandangan vertical di atas bidang pandangan horizontal maksimal memiliki sudut 40°.

Terkait dengan skala ruang yang terbentuk pada kondisi tersebut (Tabel.1 dan Tabel.2), menurut Asihara (1981;39), perbandingan antara jarak pengamat yang berada di jalur pedestrian (D) dengan ketinggian bangunan (H) adalah minimal $D/H=1$, merupakan batas perubahan nilai dan kualitas meruang, maka orang akan merasakan keseimbangan antara tinggi bangunan dan ruang diantaranya. Apabila $D/H=2$, pengamat akan melihat kelompok bangunan lengkap dengan komponennya. Demikian halnya dengan bangunan dengan ketinggian bangunan dua lantai diposisikan di jalan utama yang lebih lebar, sehingga apabila pengamat berada di jalur pedestrian keseimbangan kesan meruang (*enclosure*) dapat dirasakan dengan nyaman, yaitu minimal $D/H=1$.

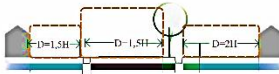
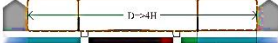





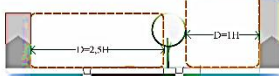


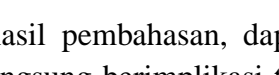

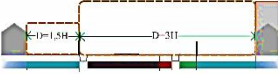
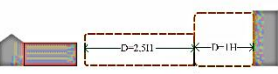


Setback (pengaturan maju mundurnya bangunan) akan mempengaruhi kualitas visual di koridor jalan. *Setback* juga merupakan salah satu konsep penataan yang berfungsi untuk melihat kekuatan hubungan antar bangunan yang berjajar. Ruang *setback* di depan bangunan lama memiliki jarak yang relatif besar dan masih dapat dilihat, di beberapa bangunan *setback* tidak dapat dilihat. Besaran ruang *setback* yang relatif kecil terdapat pada bangunan baru. *Setback* pada jarak yang sama akan menunjukkan kesatuan visual yang jelas sedangkan kesatuan visual akan terganggu jika terdapat bangunan yang ke luar atau memiliki besaran *setback* berbeda dari deretan bangunan lainnya, dan jika banyak bangunan atau sebagian besar bangunan memiliki besaran *setback* yang berbeda-beda maka kesan hubungan dan kesatuan visual akan hilang.

Akibat perkembangan dan pengaruh kegiatan bisnis di sepanjang kawasan penggal Jalan A.H. Nasution kini menjadi kawasan dengan fungsi komersial bercampur dengan fungsi hunian dan fungsi lainnya, sehingga terjadi perubahan fungsi bangunan dari pemukiman menjadi komersial. Kondisi saat ini, keberadaan bangunan dua lantai makin meningkat. Penambahan jumlah lantai terdapat pada bangunan tambahan yang ada di samping atau belakang bangunan utama, bahkan pada bangunan utama itu sendiri. Adapun penambahan massa bangunan 2 lantai dengan memanfaatkan ruang terbuka. *Setback* bangunan di kawasan Penggal Jalan A.H. Nasution secara umum masih terjaga, meskipun di beberapa bagian terdapat massa bangunan khususnya bangunan komersial dagang dan komersial jasa yang melewati Garis Sempadan Bangunan (GSB).

Tabel 1. Kriteria Pembentuk *Enclosure* yang dipengaruhi oleh Perubahan Tipologi Fungsi Bangunan 1 Lantai

	Enclosure yang terbentuk di Jalan A.H. Nasution, Ada Pohon Mahoni		Enclosure yang terbentuk di Jalan A.H. Nasution Tanpa Ada Pohon Mahoni		Keterangan
	Tipologi Enclosure yang terbentuk dari perubahan fungsi bangunan 1 (satu) lantai	Potongan Ruang Jalan	Tipologi Enclosure yang terbentuk berdasarkan Perubahan Fungsi Bangunan 1 (satu) Lantai	Potongan Ruang Jalan	
Tipe enclosure Dasar : yang terbentuk sebelum perubahan		A-03		A-01;	Enclosure asli tanpa Pohon Mahoni diidentifikasi di bagian awal penggal jalan A.H. Nasution.
Tipe enclosure yang terbentuk dengan perubahan fungsi bangunan secara horizontal		C-05; C-07; C-10; D-04		A-12; C-11	
		A-05; A-06; A-07; B-01; B-03; D-03		B-08	
		D-08; D-11; D-12		B-12	
		C-04; D-01; D-09		B-04	
		C-06			
		A-11; A-09			
		B-07; B-10; D-07; D-10			
		B-11; B-02; C-01;			
		C-02;			

Tabel.2 Kriteria Pembentuk *Enclosure* yang dipengaruhi oleh Perubahan Tipologi Fungsi Bangunan 1 Lantai

	<i>Enclosure</i> yang terbentuk di Jalan A.H. Nasution, Ada Pohon Mahoni		<i>Enclosure</i> yang terbentuk di Jalan A.H. Nasution Tanpa Ada Pohon Mahoni		Keterangan
	Tipologi <i>Enclosure</i> yang terbentuk dari perubahan fungsi bangunan 2 (dua) lantai	Potongan Ruang Jalan	Tipologi <i>Enclosure</i> yang terbentuk berdasarkan Perubahan Fungsi Bangunan 2 (dua) Lantai	Potongan Ruang Jalan	
Tipe <i>enclosure</i> Dasar : yang terbentuk sebelum perubahan		A-03		A-01;	<i>Enclosure</i> asli tanpa Pohon Mahoni diidentifikasi di bagian awal penggal jalan A.H. Nasution.
Tipe <i>enclosure</i> yang terbentuk dengan perubahan fungsi bangunan secara vertikal	 A-04;  B-09;  C-09;  C-03;  D-06;  D-02;  C-08;  D-05;  B-06	 C-12;  A-02;  A-08;  A-10;  B-05	<p>1. $D:H = 1$ atau $D:H$ <i>enclosure</i> yang terbentuk luas dan sangat seimbang, hal ini teridentifikasi pada ruang jalur pedestrian dengan batas pohon mahoni dan dinding bangunan berada di dekat pagar;</p> <p>2. $D:H = 2$ atau $D=2H$ <i>enclosure</i> yang terbentuk cukup seimbang, pengamat dapat mengamati kelompok bangunan lengkap dengan komponennya.</p> <p>3. $D:H = 3$ atau $D=3H$ <i>enclosure</i> yang terbentuk cukup seimbang, dengan sudut pandang 27° dan pengamat dapat melihat hubungan bangunan dengan lingkungannya.</p> <p>4. $D:H = 4$ atau $D=4H$ <i>enclosure</i> yang terbentuk cenderung kubur, nilai ruang akan hilang, dan pengamat timbul halis antara bangunan saling dirasakan, sehingga butuh elemen komponen fisik untuk melepaskan kesan meringas.</p>		

D. PENUTUP

Simpulan

Berdasarkan hasil pembahasan, dapat ditarik kesimpulan bahwa perubahan fungsi bangunan secara tidak langsung berimplikasi terhadap *setting* elemen fisik pembentuk karakter *enclosure* yang terbentuk di ruang jalan A.H. Nasution. Hal ini dibuktikan bahwa *setting* elemen fisik yang terbentuk berupa bangunan yang mengalami perubahan fungsi dari hunian menjadi komersial dan campuran (hunian dan komersial), keberadaan pohon mahoni tua, dan ruang jalan (damija)

1. Perubahan fungsi di penggal jalan A.H. Nasution dipengaruhi oleh faktor keberagaman fungsi bangunan, diperkuat dengan peningkatan kelas jalan menjadi kolektor primer berdasarkan RTRW Kota Metro. Perubahan fungsi bangunan mempengaruhi pudarnya jalur pedestrian sebagai penghubung pejalan kaki dengan fasilitas kawasan. Fungsi jalur pedestrian pun mulai terabaikan dan dipangkas fungsinya untuk kegiatan komersial, hingga difungsikan sebagai lahan parkir *on street* dan *off street*.

2. Selayaknya *green belt* yang berfungsi sebagai penyaring polusi dari luar kawasan, keberadaan deretan Pohon Mahoni tua berukuran 80-100 cm di bagian tepi bagian selatan ruang jalan menjadi penguat karakter *streetscape* Jalan A.H. Nasution karena di awal masa pengembangan kawasan, pohon Mahoni ditata sepanjang jalan berjarak 25 meter, namun karena kebutuhan ruang sehingga beberapa titik Mahoni tua dimusnahkan terutama yang berada di persimpangan jalan.
3. Kenyamanan visual pengamat ditentukan oleh *enclosure* ruang jalan yang terbentuk. Ketinggian, *setback* bangunan, dan deret vegetasi tepi jalan menjadi aspek utama dalam membentuk *enclosure* ruang jalan dan mempengaruhi kualitas visual oleh pengamat di ruang jalan, sehingga penambahan bangunan dilakukan baik secara horizontal maupun vertikal, akan mempengaruhi *enclosure* yang terbentuk. Penambahan bangunan dalam *site* di sepanjang ruang jalan A.H. Nasution saat ini teridentifikasi

Saran

Jalan A.H. Nasution yang merupakan salah satu pergerakan utama menghubungkan Kota Metro dan wilayah Timur Lampung saat ini mengalami transformasi bentuk *enclosure* sebagai dampak perubahan fungsi dan kelas jalan, sehingga perlu membutuhkan perhatian dari berbagai pihak terutama pada pemerintah Kota Metro dalam kegiatan penataan tata bangunan dan lingkungan di kawasan Jalan A.H. Nasution terutama dalam mempertahankan dan atau merevitalisasi karakter *enclosure* ruang jalan sesuai fungsi awalnya. Penelitian tentang *enclosure* ruang jalan ini masih perlu disempurnakan dengan penelitian lain seperti penataan *signage*, karakter visual ruang jalan dan *sky line*, pola perilaku pedestrian/ pengguna jalan, serta upaya konservasi Pohon Mahoni tua sebagai aset cagar budaya.

D. DAFTAR PUSTAKA

- Carmona, Matthew. Tim Heath. 2003. Public Places - Urban Spaces: The Dimension of Urban Design. USA dan Canada : Routledge
- Kerlinger. 1993. Asas-asas Penelitian Behavioral (Terjemahan Oleh Simatupang). Yogyakarta; Gadjah Mada University Press.
- Stamps & Smith. 2002. Environmental Enclosure in Urban Settings. Environment and Behavior, Vol. 34 No. 6, November 2002. 781-794.
- Gehl, J. dan Svarre, B., 2013. How to study public life. Island press. Jacobs, A. 1999. Great streets. Mass: MIT Press.