

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

#### **1.1.1 Latar Belakang Proyek**

Kota Bandar Lampung merupakan ibu kota dari Provinsi Lampung. Berdasarkan sistem perkotaan nasional, Kota Bandar Lampung ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dengan fungsi utama menjadi pusat pemerintahan provinsi, pusat perdagangan dan jasa regional, pusat distribusi dan koleksi, pusat pendukung jasa pariwisata, dan pusat pendidikan tinggi. (BPIW Kota Bandar Lampung, 2016). Secara geografis, Kota Bandar Lampung pada koordinat 5°20' - 5°30' Lintang Selatan dan 105°28' - 105°37' Bujur Timur. Kondisi topografis Kota Bandar Lampung terletak pada ketinggian 0–700-meter diatas permukaan laut. Salah satu kecamatan yang memiliki daerah perdagangan di Kota Bandar Lampung adalah Teluk Betung Selatan. Dalam sejarah perkembangannya, daerah Telukbetung sudah dikenal sebagai salah satu kota dagang yang terbesar di wilayah Lampung sejak sebelum abad ke-19 (Ariwibowo, 2018). Pada tahun 1865, daerah Telukbetung ditetapkan menjadi Pelabuhan Utama di Karesidenan Lampung sehingga pembangunan dan pengembangan sektor ekonomi di daerah tersebut semakin berkembang. Pelabuhan Telukbetung menjadi pelabuhan strategis yang berperan dalam arus perdagangan lokal dan arus perdagangan antara pemerintah kolonial luar wilayah Lampung (Kok, 1931).

Berdasarkan Peraturan pemerintah No.3 tahun 1982 tentang perubahan batas wilayah Kotamadya Tanjungkarang-Telukbetung dan Peraturan Pemerintah No.24 tahun 1983 tentang perubahan nama Kotamadya Tanjungkarang-Telukbetung menjadi Kotamadya Bandar Lampung yang kemudian terjadi pemekaran wilayah menjadi 9 Kecamatan yang salah satunya merupakan Teluk Betung Selatan. Selanjutnya, Pemerintah Kota Bandar Lampung menerbitkan Peraturan Daerah No. 4 tahun 2012 tentang Penataan dan Pembentukan Kelurahan dan Kecamatan sehingga Kecamatan Telukbetung Selatan mengalami pemekaran menjadi 2 kecamatan yaitu Kecamatan Telukbetung Selatan dan Kecamatan Bumi Waras. Menurut data (BPS Kota Bandar Lampung, 2022), luas Kecamatan Teluk Betung Selatan 3,76 Km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk sebesar 42.870 jiwa/Km<sup>2</sup>.

Pada perkembangannya, Kecamatan Teluk Betung Selatan menjadi salah satu daerah perdagangan di Bandar Lampung. Menurut data BPS setempat (BPS Kota Bandar Lampung, 2021), di wilayah tersebut memiliki sarana dan Prasarana ekonomi seperti Kelompok Pertokoan, Pasar dengan Bangunan Permanen, Minimarket, Toko Klontong, Restoran, Warung Makan, Hotel, dan Hostel. Daerah tersebut juga memiliki banyak bangunan tua yang memiliki beragam gaya arsitektur, seperti: Masjid Jamii' Al-Anwar, Vihara Thay Hin

Bio, Bioskop Queen, Losemen Malaya dan beberapa ruko dan rumah tinggal bergaya arsitektur indische dan art deco yang dibangun pada masa kolonial Belanda (Octadinata et al., 2020). Keunikan langgam arsitektur lainnya di sekitar kawasan ini merupakan logo siger yang dipasang pada fasad setiap bangunan.

Perkembangan daerah perdagangan di Teluk Betung Selatan dipengaruhi oleh kondisi dan fungsi koridor jalan di sekitarnya. Jalan merupakan akses menuju ruang privat, struktur komunitas, mendukung kehidupan kota sehingga perancangan jalan harus mempertimbangkan keamanan, kesehatan dan lalu lintas. Koridor jalan dapat menjadi perwujudan image/citra kota yang ditampilkan di dalam sebuah kawasan kota sehingga dapat mempengaruhi persepsi orang dan penilaian mereka terhadap kota tersebut (Lynch, 1960). Pada Jalan Laksamana Malahayati dan Jalan Ikan Kakap yang berada di Teluk Betung Selatan merupakan salah satu lokasi koridor komersial dan ruang publik bagi masyarakat sekitar dan pengunjung dari luar untuk melakukan kegiatan perdagangan dan jasa di Kota Bandar Lampung. Oleh karena itu, kondisi kedua koridor jalan menjadi perhatian penting agar kenyamanan dan keamanan dari seluruh pengguna jalan dapat terjamin.

### **1.1.2 Latar Belakang Permasalahan**

Koridor jalan dapat berfungsi sebagai ruang publik yang mengalami perkembangan menjadi sebuah ruang pertukaran (exchange) seperti kegiatan bertukar barang atau jasa, bertukar informasi, maupun interaksi masyarakat lainnya sehingga koridor jalan tidak hanya menjadi ruang pergerakan (movement) saja, namun dapat menampung segala bentuk interaksi masyarakat. Koridor jalan sebagai ruang publik juga dapat menimbulkan permasalahan apabila pemanfaatannya tumpang tindih dan terjadi “penguasaan” dalam penggunaan koridor jalan tersebut. Selain itu permasalahan lainnya bergantung pada dimensi koridor jalan, arus pergerakan, dan kegiatan di sekitarnya.

Peningkatan kualitas fungsional dan kualitas visual terhadap suatu koridor jalan perlu memperhatikan beberapa hal, antara lain Jacob menjelaskan definisi tentang koridor jalan, menciptakan kenyamanan dan kesenangan (leisure and comfort) dan kenyamanan pandangan, menghadirkan transparansi dan konektivitas antara ruang luar dan dalam bangunan, menunjukkan keragaman bentuk fasade bangunan sekitar, dan memberikan kualitas konstruksi dan rancangan yang memadai (Jacob, 1995). Selain itu, adapula elemen-elemen yang berpengaruh dalam peningkatan kualitas koridor jalan seperti tanaman/pohon yang menjadi unsur hijau dan pelunak (softscape), petunjuk awal dan akhir dari suatu jalan (konsepsi tematik jalan), keanekaragaman bangunan sekitar, aksesibilitas untuk semua pelaku kegiatan, jarak jangkauan optimal, dan menambahkan furniture yang seusai dengan koridor jalan serta mengoptimalkan ruang parkir.

Daerah perdagangan ini berada di Teluk Betung Selatan yang memiliki beberapa koridor jalan di sekitarnya, beberapa diantaranya adalah Jalan Laksamana Malahayati dan Jalan Ikan Kakap. Hampir setiap kegiatan perdagangan dan jasa terjadi pada kedua koridor jalan tersebut yang membuat kedua koridor jalan berubah menjadi ruang publik, tidak hanya bagi masyarakat sekitar saja namun masyarakat luar yang sedang berkunjung ke Bandar Lampung juga menyempatkan diri berkunjung ke Pusat Oleh-Oleh “Aneka Sari Rasa” untuk berbelanja oleh-oleh khas Lampung.

Akan tetapi dalam perkembangannya, kondisi kedua koridor jalan tersebut belum tertata dengan baik. Pada beberapa bagian di sepanjang dua koridor jalan tersebut, terlihat beberapa fasilitas pendukung koridor jalan yang tidak lengkap dan kurang tertata serta terdapat beberapa bangunan tua yang kurang terawat dan dibiarkan begitu saja. Pada koridor Jalan Ikan Kakap terlihat jalur pedestrian yang kurang memadai dan kurang terawat, sedangkan pada koridor Jalan Laksamana Malahayati tidak terlihat jalur pedestrian yang jelas karena hanya terdefiniskan sebagai selasar toko saja sehingga kurang memberi kenyamanan bagi para pejalan kaki. Hal tersebut cukup mengganggu *view* kedua koridor jalan dan mengganggu kenyamanan pengunjung yang datang. Sepanjang kedua koridor jalan, terlihat banyak kendaraan baik motor maupun mobil yang menggunakan bahu jalan untuk area parkir sehingga mengganggu arus pergerakan kendaraan lain yang melintasi kedua koridor jalan tersebut. Ketersediaan *vegetasi* sebagai penunjang ruang hijau pada kedua koridor jalan hampir tidak ada sehingga membuat kedua koridor jalan itu terkesan gersang.

Kondisi tersebut menjadi ancaman yang cukup serius bagi Jalan Laksamana Malahayati dan Jalan Ikan Kakap karena dapat membuat penurunan kualitas fungsional, visual, maupun lingkungan. Keadaan dimana arus moda pergerakan kota baik kendaraan, pejalan kaki maupun aktivitas perdagangan yang berada dalam suatu ruang yang sama sangat rentan terjadi benturan pada setiap kepentingan kegiatan. Berdasarkan kondisi koridor jalan pada daerah perdagangan tersebut, maka diperlukan penataan dan perancangan bagi kedua koridor jalan yang mampu menunjang kegiatan perdagangan dan jasa serta meningkatkan kualitas aktivitas komersial di daerah tersebut.

Dalam perencanaan dan perancangan koridor Jalan Laksamana Malahayati dan Jalan Ikan Kakap, pendekatan desain yang akan digunakan adalah pendekatan *livable streets* yang digunakan untuk menata dan merancang koridor jalan supaya dapat meningkatkan livabilitas dari Jalan Laksamana Malahayati dan Jalan Ikan Kakap. Pendekatan *livable streets* pada penataan koridor Jalan Laksamana Malahayati dan Jalan Ikan Kakap juga berfungsi untuk menentukan kualitas koridor jalan yang baik dan hubungannya dengan lingkungan aktivitas di sekitarnya. Dalam hal ini, *livable streets* juga berfungsi untuk mempertahankan fungsi komersial dari Jalan Laksamana Malahayati dan Jalan Ikan Kakap serta meningkatkan pola pemanfaatan koridor jalan yang seimbang untuk mendukung koridor jalan yang hidup dan

mampu memberikan kenyamanan dan keamanan bagi seluruh aktivitas pengguna yang berlangsung terus menerus, serta membuat kedua koridor jalan ini menjadi kawasan yang menarik.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Bagaimana konsep perancangan koridor jalan yang sesuai untuk Jalan Laksamana Malahayati dan Jalan Ikan Kakap di Bandar Lampung dengan pendekatan *Livable streets*?

## **1.3 Tujuan dan Sasaran**

### **1.3.1 Tujuan**

Tujuan yang ingin dicapai dari Studio Tugas Akhir ini adalah untuk merancang koridor jalan khususnya Jalan Laksamana Malahayati dan Jalan Ikan Kakap di Bandar Lampung sehingga mampu mengatasi permasalahan yang ada dan dapat mendukung perkembangan kota dengan pendekatan *livable streets*.

### **1.3.2 Sasaran**

Terdapat beberapa sasaran perancangan koridor jalan khususnya Jalan Laksamana Malahayati dan Jalan Ikan Kakap di Bandar Lampung dalam mencapai tujuan yang ada, yaitu:

1. Melakukan identifikasi terhadap permasalahan dan potensi di lapangan serta melakukan pengumpulan data secara makro maupun mikro
2. Melakukan kajian teori mengenai perancangan koridor jalan secara umum
3. Merumuskan konsep perancangan koridor jalan yang sesuai untuk Jalan Laksamana Malahayati dan Jalan Ikan Kakap di Bandar Lampung dengan pendekatan *livable streets*.
4. Melakukan perancangan koridor jalan yang dapat memberikan kenyamanan bagi pengguna jalan dan menyediakan tempat parkir yang memadai sehingga dapat mengatasi permasalahan serta meningkatkan perkembangan bagi daerah tersebut.

## **1.4 Lingkup Pembahasan**

### **1.4.1 Lingkup Spasial**

Pada penulisan Studio Tugas Akhir ini berfokus pada perancangan koridor jalan khususnya Jalan Laksamana Malahayati dan Jalan Ikan Kakap di Bandar Lampung yang memiliki karakteristik area perdagangan dan memiliki beberapa bangunan cagar budaya. Fokus pada perencanaan dan perancangan koridor Jalan Laksamana Malahayati dan Jalan Ikan Kakap, penataan fasilitas penunjang kedua koridor jalan, penataan *signage*, serta penataan area di sekitar pertokoan dan bangunan lain di sekitarnya.

#### **1.4.2 Lingkup Substansial**

Fokus pembahasan Studio Tugas Akhir ini berupa Jalan Laksamana Malahayati dan Jalan Ikan Kakap di Bandar Lampung yang menjadi akses jalan pengunjung yang berkunjung di area pertokoan, hunian vertikal, dan beberapa bangunan lainnya.

#### **1.4.3 Lingkup Temporal**

Perkiraan waktu untuk perancangan koridor Jalan Laksamana Malahayati dan koridor Jalan Ikan Kakap adalah selama mata kuliah Proposal Tugas Akhir berlangsung dan perancangan desainnya adalah selama mata kuliah Studio Tugas Akhir berlangsung.

### **1.5 Metode Studi**

#### **1.5.1 Metode Pengumpulan Data**

Pengumpulan data pada Studio Tugas Akhir ini dilakukan dengan melakukan pengamatan proyek, mengidentifikasi kebutuhan proyek, dan melakukan analisis data untuk mengetahui isu permasalahan. Proses pengumpulan data kajian studi melalui dua metode yaitu primer dan sekunder.

1. Metode primer merupakan proses pengumpulan data yang dilakukan dengan mengambil data dan menganalisisnya secara langsung di lapangan, sehingga dapat diketahui langsung kebenarannya.
2. Metode sekunder merupakan proses pengumpulan data yang dilakukan dengan mengumpulkan literatur yang sesuai pembahasan objek studi.

#### **1.5.2 Metode Analisis Data**

Metode analisis data dilakukan dengan mengidentifikasi data yang sudah didapat dari pengumpulan data primer kemudian menggunakan data sekunder untuk memperkuat hasil analisis data sehingga dapat menghasilkan gagasan ide yang dapat menjadi acuan dalam perancangan koridor jalan.

#### **1.5.3 Metode Penarikan Kesimpulan**

Pada proses penarikan kesimpulan dapat menggunakan hasil dari analisis dan pembahasan, dan kemudian pada akhirnya dapat memberi kesimpulan, solusi, dan saran bagi perancangan koridor jalan.

### **1.6 Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan yang terdapat dalam Studio Tugas Akhir ini terdiri dari beberapa bagian yang berisi mengenai proses perancangan koridor Jalan Laksamana Malahayati dan Jalan Ikan Kakap di Bandar Lampung, dengan rincian sebagai berikut:

## **BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini berisi penjelasan mengenai topik Studio Tugas Akhir yang telah dipilih oleh penulis dengan menjabarkannya dalam latar belakang proyek, latar belakang permasalahan, rumusan masalah, tujuan, sasaran. Lingkup studi, sistematika penulisan studio/laporan, dan kerangka pikir studio.

## **BAB II TINJAUAN OBJEK DAN KONTEKS**

Bab ini berisi penjelasan mengenai gambaran objek proyek yang diusulkan penulis yang dapat dijelaskan termasuk kriteria dan pertimbangan terhadap pemilihan objek studi. Dalam bab ini juga berisi identifikasi kebutuhan fungsional pengguna, teknologi, dan standar kriteria yang dipergunakan pada saat pembahasan menentukan konsep dasar.

## **BAB III TINJAUAN PENDEKATAN DESAIN**

Bab ini berisi tinjauan teori perancangan, pendekatan, dan penekanan desain dalam menyelesaikan permasalahan desain seperti tinjauan preseden sebagai gambaran konsep pendekatan dan tinjauan teoritikal pendekatan dan juga kriterianya yang digunakan sebagai acuan perancangan nantinya.

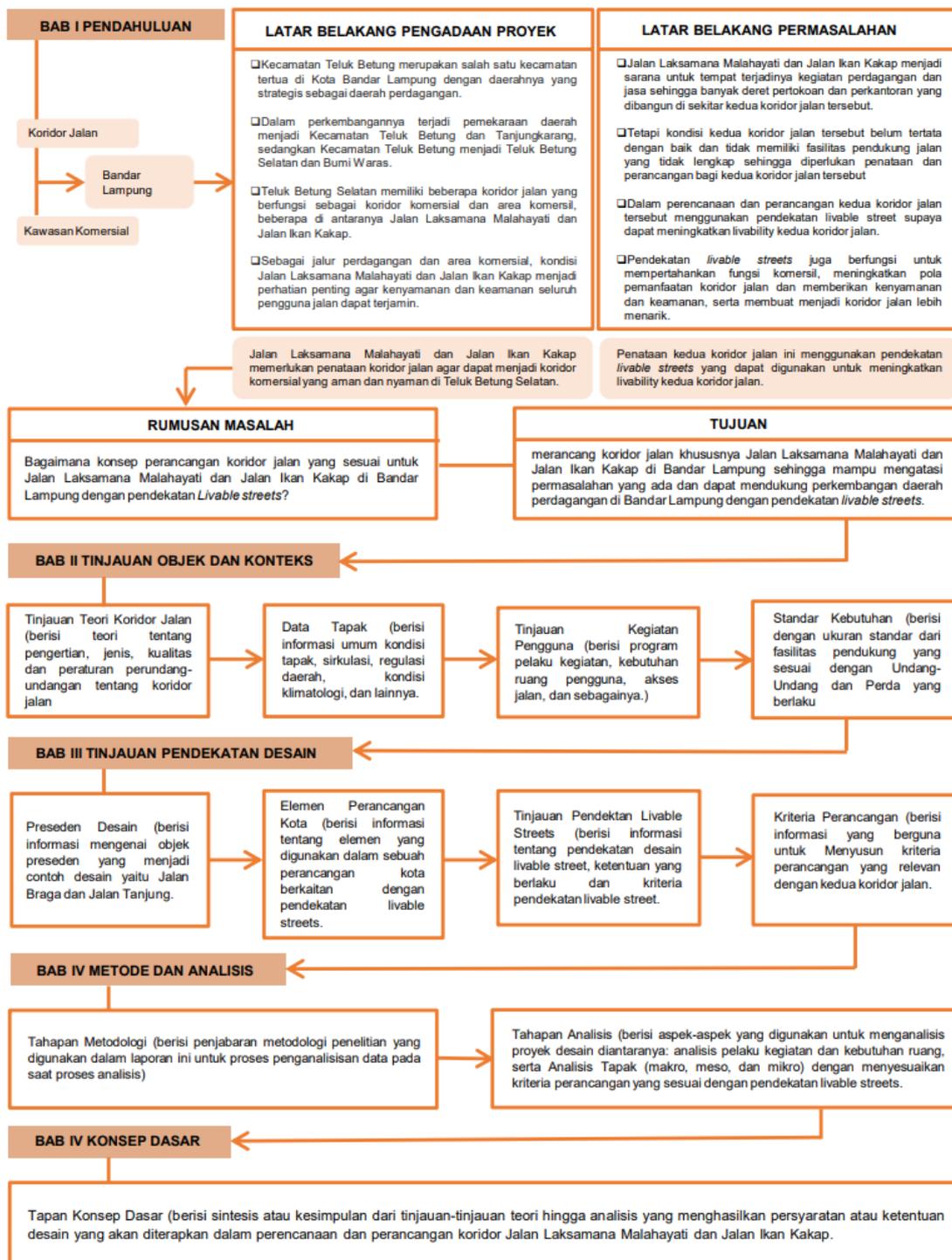
## **BAB IV METODE DAN ANALISIS**

Bab ini berisi penjabaran mengenai metode yang digunakan dalam melakukan proses analisis dan pembahasan proyek yang telah dipilih. Pada bagian ini terdiri dari beberapa metode penelusuran data yang valid dan bertanggung jawab sehingga dapat dipergunakan untuk menganalisis dan membahas proses perancangan proyek yang telah dipilih sehingga dapat menghasilkan prosedur perancangan yang akan dilakukan.

## **BAB V KONSEP DASAR**

Bab ini berisi penjelasan sistematika penulisan, alur piker, dan kerangka teoritis yang dapat digunakan sebagai bahan untuk melakukan riset kajian arsitektur atau konsep penekanan studi dalam perancangan arsitektur.

## 1.7 Kerangka Pikir Studio



Gambar 1. 1 Kerangka Berpikir Bab 1

Sumber: Analisis Penulis, 2022