

PENGARUH PERMASALAHAN TRANSPORTASI TERHADAP RUANG PUBLIK

Altim Setiawan *

Abstract

This paper is to describe the effect of transportation problem on public space and sample cause in Bandung West Jawa. Proceeded by introduction to transportation, problem and conflict which is caused by urban design, sample cause in Bandung and some concepts which is discussed transportation system by side of urban design. The discussion use literature review methods and to compare with field condition by existing regulation.

Keyword: *transportation, public space, urban design, Bandung.*

1. Latar Belakang

Pertambahan penduduk yang terjadi sebagai akibat dari laju urbanisasi dan industrialisasi pada gilirannya akan mengakibatkan pertumbuhan kota yang berakibat meningkatnya permintaan akan lahan kota. Dengan persediaan lahan yang sangat terbatas, maka gejala kenaikan harga lahan tidak dapat dihindarkan. Kenyataan ini banyak dihadapi oleh kota-kota besar di dunia, termasuk Indonesia, seperti di Jakarta, Surabaya, Makassar atau di Bandung.

Hal tersebut membuat masyarakat lebih memilih tinggal di daerah pinggiran kota (*suburban*) karena lahan yang lebih murah. Sehingga menimbulkan dampak meningkatnya angka pergerakan antar tempat sekaligus kebutuhan akan infrastruktur jalan dan moda transportasi sebagai pendukung aktivitas kawasan hunian dengan kota sebagai tempat kerja.

Transportasi sebagai bentuk pemenuhan manusia kebutuhan manusia, memerlukan dimensi ruang, moda dan sistem pengaturan dalam pergerakannya. Mobilitas yang lancar hanya bisa terwujud, jika ruang dalam bentuk prasarana atau penyediaan (*supply*) seimbang secara dinamis dengan permintaan akan pergerakan (*demand*). Sistem pengaturan berfungsi sebagai rambu-rambu, guna memberikan kepastian keduanya berinteraksi berdasarkan aturan main.

Sayangnya, kenyataan dan interaksi antara *demand* dan *supply*, khususnya di daerah perkotaan, kerap berlangsung dalam kondisi tidak seimbang. Sebagian disebabkan tingginya *growth* kendaraan pribadi, pelayanan angkutan umum kurang

memadai, serta ketidak-efesienan pengguna prasarana.

Dampak permasalahan transportasi di perkotaan berakibat menimbulkan permasalahan lalu lintas (kemacetan), pemborosan energi, pemborosan infrastruktur, peningkatan polusi dan segregasi sosial.

Permasalahan transportasi itu sendiri menyebabkan permasalahan turunan yang berkaitan dengan elemen-elemen perancangan kota khususnya di kota Bandung. Salah satu dari elemen-elemen tersebut adalah *open space* sebagai *public space*.

Jika kita runut ke belakang, mengangkut orang dan atau barang dari tempat ke tempat lain adalah kegiatan yang umurnya setua dengan peradaban manusia. Transportasi yang salah satunya adalah kegiatan berlalu lintas adalah satu bagian dalam kehidupan sebuah kota atau wilayah, tetapi merupakan suatu hal yang penting. Jika kota diibaratkan sebagai jasmani manusia, maka sistem transportasi diasosiasikan sebagai sistem peredaran darah. Apabila sistem peredaran darah (baca ; transportasi) tidak baik, akan tercermin pada tekanan darah yang tinggi (baca ; kemacetan lalu lintas) sehingga disimpulkan orang (baca ; kota) tersebut sedang sakit. Jadi keadaan baik buruknya sebuah kota dapat dibaca antara lain melalui kondisi lalu lintas dan angkutannya.

Pengadaan proyek jalan seringkali hanya dirancang sebagai sarana transportasi tanpa mempertimbangkan kehidupan (berbudaya) yang mungkin terjadi di dalam ruang dan waktu.

* Staf Pengajar Jurusan Teknik Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Tadulako, Palu

1.2 Permasalahan Transportasi Sebagai Salah Satu Permasalahan Perkotaan

Transportasi tak dapat lepas dari permasalahan lalu lintas, lalu lintas adalah kegiatan lalu lalangnya manusia dan/ atau kendaraan, sedangkan transportasi adalah usaha memindahkan orang dan/ atau barang antar tempat. Usaha pemindahan ini hampir selalu menimbulkan kegiatan lalu lintas. Lalu lintas merupakan medium kegiatan, akibat dari gabungan potensi guna lahan dan kemampuan transportasi (Blunden, 1971)

Transportasi secara harfiah, terdiri dari atas prasarana dan sarana berupa jaringan jalan, rel, dan bandar udara, pesawat terbang, kereta api, bus, taksi, yang memungkinkan pergerakan atau perjalanan dapat berlangsung.



Gambar 1. Kemacetan di kawasan alun – alun Bandung ,Sumber: Dok. Pribadi 2002

Prasarana fisik (*supply*) disediakan untuk memberikan pelayanan kepada lalu lintas; bisa merupakan lalu lintas darat, penggunaan jasa kereta, angkutan umum dan lain-lain.

Sementara permintaan (*demand*), dalam wujud sederhana adalah jumlah orang, barang maupun kendaraan yang lewat. Dengan demikian lalu lintas merupakan turunan *demand*. Sehingga, jika ingin lalu lintas lancar, efisien dan murah, besaran antara *supply* dan *demand* harus seimbang. Karena jumlah maupun kualitas *supply* tidak lagi memadai dibanding dengan besar permintaan seperti yang dialami kota-kota di Indonesia antara lain, Jakarta, Bandung, Surabaya, Medan dan Makassar, saat ini kemacetan pun terjadi dimana – mana. Disiplin pengendara, kondisi jalan dan aktifitas di sekitar jalan seperti perdagangan (kaki lima) yang menggunakan badan jalan juga menjadi salah satu pemicu kemacetan lalu lintas.

Selain itu berbagai fenomena yang melatar belakangi penyebab permasalahan dalam transportasi, antara lain:

- Perencanaan/pembangunan sarana transportasi kota yang integral dianggap belum terwujud, terutama integrasi antara sistem transportasi usulan dengan pemanfaatan tata guna lahan, jaringan jalan existing, maupun perencanaan rancang bangun kota secara keseluruhan yang berkelanjutan. Kebanyakan penyelesaian permasalahan transportasi ‘hanya’ diterjemahkan dengan penambahan jalan dan lahan parkir, sehingga program peningkatan aksesibilitas dan infrastruktur kota hanya bertitik tolak pada penyelesaian jaringan jalan atau transportasi tanpa bersamaan dengan penataan rancang bangun kota dari kawasan yang bersangkutan. Pada akhirnya penyelesaian ini tidak akan berkorelasi dengan inti permasalahan pergerakan kota yang ada akibatnya penyelesaian transportasi tidak tuntas, keruwetan infrastruktur kota makin nyata dan kualitas kota semakin menurun.
- Pengadaan proyek jalan seringkali hanya dirancang sebagai sarana transportasi tanpa mempertimbangkan kehidupan (berbudaya) yang mungkin terjadi di dalam ruang dan waktu.
- Ketergantungan akan kendaraan pribadi. kendaraan pribadi merupakan kelengkapan kehidupan modern dan dianggap mampu menaikan status sosial bagi pemilik kendaraan, dan dapat merepresentasikan kebebasan pribadi. Kenyataannya kendaraan pribadi merupakan moda transportasi yang paling nyaman untuk membawa orang kesetiap tujuan yang diinginkan. Akibatnya pergerakan berupa transportasi publik semakin ditinggalkan.
- Penyelesaian masalah transportasi pada rancang bangun ruang kota seringkali menghilangkan sistem pergerakan yang telah ada, atau bahkan potensinya sebagai identitas khas pergerakan kawasan. Upaya penyelesaian masalah transportasi seringkali tidak menciptakan kota yang ramah pada manusia sebagai pengguna, melainkan kota yang memenuhi semaksimal mungkin kebutuhan penggunaan kendaraan pribadi. Kehidupan vitalis urban untuk menciptakan kota yang ‘hidup’ terlampaui sering di ‘korbankan’ demi pemenuhan kebutuhan parkir atau jalur kendaraan pribadi. Pengadaan proyek jalan seringkali hanya dirancang sebagai sarana transportasi tanpa mempertimbangkan kehidupan (berbudaya) yang mungkin terjadi di dalam ruang dan waktu.

- Kerap kali penyelesaian permasalahan transportasi dalam rancang bangun kota mencontoh suatu teori tertentu secara mentah-mentah tanpa melakukan penyesuaian dengan karakter dan konteks setempat, sehingga desain/penyelesaian yang dihasilkan hanya indah untuk dinikmati dan tidak nyaman untuk ditempati.

Kasus yang nyata di Indonesia, pernah diterapkan konsep gerakan *New Urbanism* dari Amerika, yang diaplikasikan di Pantai Carita Resort Jakarta. Aplikasi konsep kawasan berorientasi transit (*Transit Oriented Development /TOD*) dengan berbagai perpaduan penataan fisik kawasan secara terperinci dan mendetail. Namun kenyataannya implementasi yang dilakukan di resort ini hanya menyontek mentah-mentah tampilan fisik bangunan bergaya Amerika dengan setting lingkungan yang baru tanpa adanya karakter lingkungan ke'Indonesia'an, terutama karakter pejalan kaki setempat. Desain perumahan dan lingkungan resort ini tampak mewah, kebarat-baratan, namun menjadi terlalu elitis dan 'to cute' untuk dihuni.

1.3 Dampak yang Ditimbulkan Terhadap Elemen-Elemen Rancang Kota

Dari sudut perancangan kota saja, permasalahan transportasi ini juga menimbulkan permasalahan elemen fisik perancangan kota lainnya. Elemen tersebut adalah : *land use, building form and massing, circulation dan parking, open space, pedestrianways, activity support dan signage* (Shirvani, 1985:7) :

- **Tata guna lahan:** lebih dominannya penggunaan lahan untuk sarana dan prasarana transportasi
- **Bentuk dan tata bangunan, signage dan preservasi:** banyak prasarana yang dibangun untuk transportasi juga diikuti dengan penambahan *signage* yang mendominasi dan tumpang tindih dengan reklame di jalan. Kita tidak bisa membayangkan jika Gedung Sate yang merupakan image kota Bandung tertutup oleh jalan layang Pasupati → *preservasi*.
- **Linkages:** sistem *linkage* harus mampu memberikan jalan alternatif di dalam kota. Kota-kota di Indonesia harusnya telah memiliki semacam *grid*. Tidak seperti sekarang yang mengikuti arah-arah tradisional yang sudah ada. Sistem *grid* ini telah terbukti

melalui beberapa penelitian di Amerika sebagai sistem yang efektif. Sistem ini masih belum diterapkan di Indonesia dan masih mengikuti pola-pola linier semisal jalan *ring road*. Sehingga membuat perjalanan lebih panjang. *Time spend* dan energi yang dikeluarkan semakin lebih banyak. Yang penting di sini adalah bagaimana mengaitkan sistem *linkage* (baik jalan raya, rel kereta, dan sebagainya) dengan penggunaan lahan. "Alokasi dari lahan kota, seharusnya terkait erat dengan sistem *linkage* ini".

- **Open space:** konsekuensi yang paling jelas adalah dari pilihannya kendaraan pribadi sebagai moda transportasi utama terhadap bentuk kota adalah dibutuhkan proporsi ruang kota yang sangat besar terhadap luas kota secara keseluruhan. Ruang ini dibutuhkan fasilitas pergerakan kendaraan dan ruang untuk parkir. Bisa dikatakan, ruang kota Bandung saat ini didominasi oleh kendaraan dan segala infrastruktur penunjangnya. Belum ada perhitungan yang akurat berapa luas yang diperlukan untuk sarana pergerakan mobil. Bisa diperkirakan itu tidak kurang dari 25% dari luas total kota Bandung, luas ini belum termasuk parkir. Salah satu gambaran mengenai dampak permasalahan transportasi terhadap ruang terbuka sebagai ruang publik adalah bertambahnya jumlah kendaraan setiap tahun – terutama jenis kendaraan pribadi - jelas menjadi penyebab utama meningkatnya kebutuhan akan parkir. Kota-kota lama yang dibangun sebelum era kendaraan bermotor pasti mengalami kesulitan untuk menyediakan lahan parkir tanpa pengorbanan besar apalagi di pusat kegiatan kota Bandung, sangat sulit memperoleh ruang parkir yang memadai sehingga penggunaan lahan pinggir jalan dan invansi terhadap ruang terbuka kota lainnya untuk parkir kendaraan tidak terhindarkan

1.4 Jalan Sebagai Ruang Publik

Ruang Publik (*public space*) adalah ruang dalam jaringan kota yang terbuka dan dapat dicapai secara visual maupun fisik, digunakan secara bersama (*common shared*) dalam suasana kebebasan (*freedom*) dan kesamaan derajat (*equality*), serta terbuka bagi pilihan-pilihan dan tindakan-tindakan spontan. (Carr, 1992: 50, Grarnham, 1970: 55) Bentuk dan cara penggunaan ruang publik tidak selalu sama, tergantung konteks tempatnya dan akar budaya masing-masing tempat. Di negara-negara

barat ruang untuk berbagai aktifitas adalah di *square*, sedangkan di negara timur (termasuk Indonesia) *street* atau jalan merupakan ruang bagi beragam aktifitas disamping merupakan sarana penghubung dan sirkulasi dalam kota.

Fungsi jalan seringkali dipandang hanya sebagai jalur transportasi. Mougton (1991) berpendapat bahwa jalan, selain menyediakan jalur

perpindahan untuk perpindahan barang dan orang, juga memiliki peran yang sedikit lebih abstrak yaitu *memberikan fasilitas sebagai tempat sekelompok orang untuk berinteraksi dan berkomunikasi*. Sehingga dapat disimpulkan jalan merupakan ruang terbuka dan digunakan sebagai ruang publik.



Gambar 2. Ringroad Ronda De Dalt Barcelona karya arsitek Joseph Anton Acebillo dan Bernardo de Sola Susperregui - 1992
Sumber: Urbanismo Road System 1994

1.5 Ruang Publik yang Berkualitas

Stephen Carr, dkk (Public Space, 1992:3) mengatakan , “*like the stage upon the drama of communal life unfolds*. Agar dapat berfungsi dengan baik sebagai panggung – dimana drama kehidupan berlangsung, maka ruang publik harus memenuhi kualitas tertentu secara permanen. Carr mengemukakan dalam pemanfaatan sebuah ruang publik (public domain) berdasarkan pola perilaku (*behavioral setting*) penggunaannya, harus memiliki tiga nilai utama yang dapat menjadi fungsi dan pengendali pemanfaatannya, yaitu :

- *Responsive*: Ruang publik harus dirancang dan dikelola untuk memenuhi kebutuhan pengguna. Kebutuhan tersebut antara lain, *comfort, relaxation, active engagement, dan discovery* (Carr, 1992: 91 – 136)
- *Democratic*: Ruang publik harus melindungi hak-hak pengguna. Hak tersebut adalah: *access, freedom of action, claim, change, ownership and disposition* (Carr, 1992: 137 – 186)
- *Meaningful*: Dengan memasukan konteks fisik maupun sosial tertentu, ruang publik dapat memberi makna sebagai *place* terhadap kepribadian seseorang, terhadap suatu kelompok masyarakat tertentu atau terhadap masyarakat luas (Carr, 1992: 186). Makna dalam pengertian ini dapat berupa makna sejarah, budaya, tradisi, nilai-nilai keindahan, sosial

ekonomi, fungsi, atau makna ekologis (Danisworo, 1988: 11)

1.6 Transportasi dan Estetika

Sebagai akibat pertumbuhan kendaraan akan ‘memaksa’ munculnya jalan-jalan baru dan perbaikan jalan berupa pelebaran untuk mengakomodasikan pertumbuhan kendaraan. Diperlukan kerja sama beberapa disiplin ilmu antara traffic engineering, arsitek, urban desain dan lingkungan sehingga jalan bukan hanya diakomodasi oleh kendaraan. Jalan sebagai ruang publik harus dapat mengakomodasi pengguna selain

kendaraan, selain itu desain jalan setidaknya dapat mempertimbangkan segi estetika sehingga nantinya dapat menjadi image kota. Desain jalan dikatakan berhasil jika dapat mengakomodasikan semua pengguna jalan, baik dari segi fungsi keamanan, keselamatan juga pertimbangkan kualitas estetika dan lingkungannya. Sebagai contoh:

Di Barcelona –Spanyol- sebagai tuan rumah pelaksanaan Olympic Games pada tahun 1992 kota ini mengadakan perbaikan infra struktur. Maksud dari proyek ini adalah memperbaiki jaringan jalan yang sudah tidak memadai sebagai akibat pertumbuhan kendaraan dan juga sekaligus sebagai tempat pelaksanaan sebagian pesta olah raga tersebut. Proyek tersebut antara lain Ronda De Dalt yang konsepnya selain mengakomodasi persoalan pertumbuhan kendaraan yang begitu cepat dan

terintegrasi dengan sistem *urban environment*, juga mempertimbangkan dampak yang ditimbulkan oleh elemen infrastruktur terhadap daerah hunian dan struktur sosial kota.



Gambar 3. Jalan tol di kota Barcelona yang terdiri dari dua lajur dan dihubungkan dengan jembatan serta ditengahnya terdapat ruang publik, berupa taman-taman dan tempat bermain. Sumber: Urbanismo Road System 1994

Lahan kosong di tengah *ringroad* didesain sarana olah raga berupa stadion olah raga yang terintegrasi dengan sarana parkir. Setelah selesainya pesta olah tersebut pemerintah setempat mengharapkan sarana ini dipakai warga sebagai ruang publik untuk berolah raga.

Selain itu mereka mendesain jembatan yang tidak hanya berfungsi sebagai sarana lalu lintas tetapi mempertimbangkan segi estiteka.

- Rivera Beach, Palm Beach Hayward, California, 1992 (Duany dan Zyberk)
Elemen kuncinya adalah *'the rethinking of the city as nine neighborhood'* masing-masing memiliki identitas sendiri.

Elemen lain adalah restorasi jalan utama, dengan street wall dan arkade yang memudahkan pejalan kaki mengakses berbagai

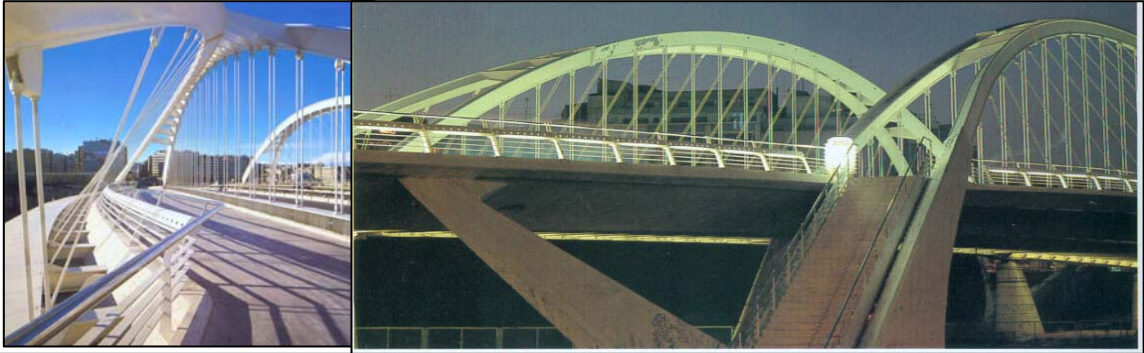
lokasi. Pada bagian hunian, jalur pedestrian ini disempurnakan dengan jalur hijau.



Gambar 4. fasilitas pedestrian dengan pemilihan materi untuk penyelesaian detail yang sangat menarik. Selain fungsi sebagai pedestrian dicapai juga segi estetika terpenuhi. Lokasi Barcelona. Sumber: Urbanismo Road System 1994



Gambar 5. Riviera Beach, Palm Beach County, Florida 1991 (Mark Scimmenti).
Sumber: Katz, 1994



Gambar 6. *Dac De Roda Bridge* merupakan karya arsitek Santiago Calatrava yang berlokasi di Barcelona, selesai tahun 1987. “bukan hanya sekedar Jembatan tetapi merupakan image kota”
Sumber: Urbanismo Road System 1994

1..7 Pengaruh Permasalahan Transportasi Kota Terhadap Kualitas Ruang Terbuka Sebagai Ruang Publik di Kota Bandung

Berbagai jalan di kota Bandung telah bergeser fungsinya menjadi ruang publik daripada sekedar ruang untuk kendaraan, hal dapat kita amati pada jalan Cihampelas, daerah disekitar alun-alun, jalan Merdeka, dan jalan Ir. Juanda. Kecenderungan ini tidak terlepas dari fungsi-fungsi yang ada di sekitarnya, juga dipengaruhi oleh pergerakan manusia. Pengaruh-pengaruh permasalahan transportasi kota terhadap kualitas ruang terbuka sebagai ruang publik di kota Bandung, diantara lain

- Pembangunan jalan layang *pasupati* dengan nilai sekitar ±Rp. 300 milyar yang peletakan batu pertamanya dilakukan oleh Menkimpraswil Jum'at 26-10-2001 (Pikiran Rakyat 26-9-2001). Proyek Pasupati ini melintasi lembah Sungai Cikapundung untuk menghubungkan Jalan Pasteur dan Jalan Surapati. Dalam perencanaan titik awal jalan layang Pasupati dari arah barat adalah jalan Djaoendjanan, mengikuti alinyemen Jalan Pasteur, menyeberang lembah Cikapundung, melalui jalan Cikapayang dan berakhir di jalan Surapati. Pelaksanaan proyek

ini membutuhkan pembebasan lahan pada jalur yang dilewati. Pohon-pohon besar yang telah berumur puluhan tahun pada jalan Surapati, Pasteur dan jalan lain yang kena ‘imbas’ dari realisasi proyek ini, terbabat habis, sehingga suasana di sekitar proyek semakin panas, gersang, dan sumpek. Ini akan berdampak langsung terhadap kualitas ruang terbuka hijau di kota Bandung.

- Dilihat dari tingginya kebutuhan ruang untuk kendaraan, tidak mengherankan apabila berbagai ruang kota untuk kenyamanan manusia berkegiatan di kota seperti taman-taman, jalur-jalur pedestrian, ruang-ruang terbuka semakin tersita. Bayangkan, jika Jika perhitungan kasar ada kira-kira 1,5 juta kendaraan, termasuk kendaraan umum, yang berada di kota Bandung, maka dapat diperkirakan berapa ratus ribu mobil sehari yang akan menempati ruang untuk parkir. Jika kita menghitung luas lahan parkir dengan standar 1 mobil membutuhkan 30 m², maka ruang yang dibutuhkan untuk parkir saja seluas 45 juta m². angka ini ekuivalen dengan 1,5 juta unit rumah type 21...!



Gambar 7. Rencana Jalan Layang Pasupati Bandung yang melintasi lembah Cikapundung Bandung . Sumber : Kimpraswil Bandung 2003



Gambar 8. Kawasan alun-alun Bandung dahulu dan sekarang. Sumber: Dok.Pribadi 2004

- Kawasan alun-alun Bandung yang merupakan kawasan publik dan merupakan image kawasan, sebentar lagi menjadi halaman Masjid Agung dan menjadi taman parkir kota sebagai akibat bertambah padatnya kendaraan. Akan dikemanakan 'meaningful' dari kawasan alun-alun tersebut?
- Jl. Pasteur dahulu dengan image pohon palem raja, memberikan perspektif yang jelas dengan satu titik hilang di tengah, menyajikan pemandangan menarik serta sebagai peneduh bagi pejalan kaki, sekarang jalan ini tampak gersang dan dimakan oleh penambahan sarana dan prasarana transportasi sebagai gantinya tampak 'tanaman' beton tiang pancang untuk jalan layang pasupati.



Gambar 9. Kondisi Jalan Pasteur dahulu dan sekarang. Sumber: Dok.Pribadi 2002



Gambar 10. Konflik kepentingan antara kendaraan dan pejalan kaki . Tampak Pos polisi di tengah trotoar di perempatan Jl. Ir. Juanda – Jl. Martadinata. Sumber: Dok. Pribadi 2002

Pembangunan fisik seringkali diterjemahkan dengan 'membuat' sesuatu yang baru, atau 'mengganti' dan 'menghilangkan' apa yang ada sebelumnya. Penataan kota secara buta dengan niat menciptakan ruang kota yang dikatakan 'baik', justru menyebabkan keseragaman di berbagai kawasan. Keberadaan *sense of place* kawasan yang seharusnya mencirikan karakter khas kawasan menjadi hilang. Hal ini terjadi pada pembangunan fungsi baru Bandung Eletronic Center di Jl. Purnawarman yang menimbulkan bangkitan lalu lintas sedangkan volume jalan tidak direncanakan sebagai kawasan komersial, sehingga menimbulkan kemacetan pada kawasan tersebut.



Gambar 11. Suasana pedestrian di depan 'holiday inn' Jl. Juanda Bandung yang 'merebut' trotoar untuk fungsi parkir hotel, pejalan akhirnya memilih untuk berjalan di jalan raya karena merasa lebih nyaman, tidak perlu naik turun atau melewati lubang-lubang. Sumber: Dok. Pribadi 2003



Gambar 12. Bandung Electronic Center merupakan salah satu penyebab kemacetan di sekitar kawasan Jl. Purnawarman. Sumber: Dok. Pribadi 2003

2. Konsep-konsep

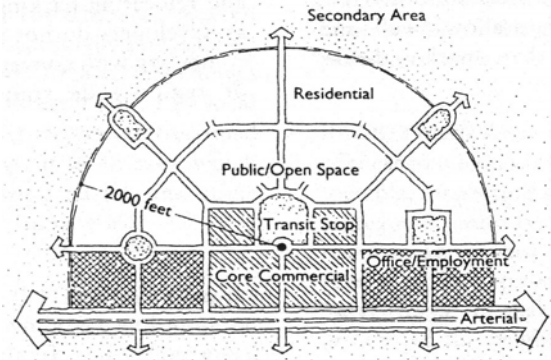
Banyak konsep yang telah di tawarkan antara lain :

- Penggunaan angkutan yang bersifat massal misalnya, mass rapid transit (MRT) karena kemampuan angkutnya yang lebih besar. Sebagai perbandingan, kota Curitiba di Brasil, misalnya, sejak 30 tahun yang lalu sudah menetapkan bahwa pengembangan kota mereka akan berorientasi pada angkutan umum berupa bus karena pilihan subway terlalu mahal. Dipimpin oleh walikota yang juga aktivitas sosial, kota Curitiba semakin menunjukkan keberhasilannya sebagai kota yang secara lingkungan semakin meningkatkan kualitasnya. Walaupun tingkat kepemilikan mobil sangat tinggi (1.2 per kapita), akan tetapi tingkat pemakaiannya sangat rendah. Saat ini 70 persen penduduk memilih untuk memakai bus umum sebagai sarana transportasi. Dengan turunnya tingkat pemakaian kendaraan pribadi, banyak jalan-jalan di pusat kota dirubah menjadi ruang-ruang terbuka yang berorientasi pada pejalan kaki dan dipergunakan untuk kegiatan-kegiatan publik.

- Konsep Transit-Oriented Development (TOD) yang merupakan pengembangan komunitas dengan fungsi *mixed-use community* dalam radius jarak nyaman berjalan kaki sekitar 2000 ft = 610m dari pusatnya yang merupakan titik transit dan area pusat komersial campuran. Campuran berbagai macam fungsi yang beragam sekaligus dalam satu lot lahan atau bahkan dalam satu bangunan dapat saja berupa fungsi hunian, retail, komersial, perkantoran, ruang terbuka, dan fungsi lainnya. Lingkungan yang *walkable environment* diciptakan tidak hanya bagi seluruh penghuni namun juga pendatang dalam melakukan perjalanan yang seluruhnya dilayani oleh sistem transit, baik kendaraan pribadi, umum, maupun moda transportasi lanjutan lainnya

Konsep ini muncul ketika perencanaan kawasan kota kebanyakan kurang terintegrasi dengan baik dalam perencanaan yang kompak antara sistem transportasi, penggunaan lahan sekitar, pemanfaatan jaringan jalan, perencanaan rancang bangun kota. Konsep ini dikembangkan oleh Peter Calthorpe. Konsep ini layak dilakukan terutama untuk memberikan kerangka berpikir awal ide penerapan suatu lingkungan transit menjadi suatu pusat komunitas. Namun harus dipertimbangkan sejumlah variabel tak terduga yang timbul dari

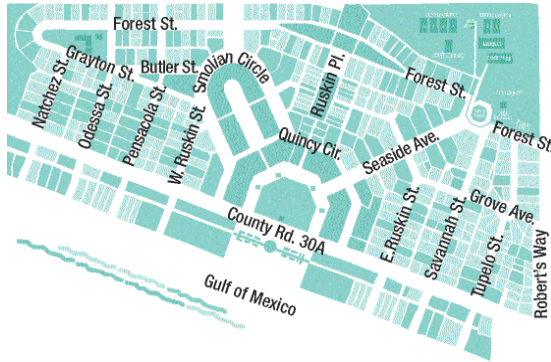
permasalahan spesifik konteks setempat. (Indonesia – Amerika berbeda permasalahannya).



Gambar 13. Model umum kawasan *Transit-Oriented Development*. Sumber: Calthorpe. 1993

- *Traditional Neighbourhood Development* (TND). Merupakan konsep yang diperkenalkan oleh Andres Duany dan Elizabeth Plate-Zyberk (1994). TND ini dioperasikan pada skala yang lebih kecil dari TOD. Unit dasar dari TND adalah *neighbourhood*, yang dibatasi ukuran 16-18 hektar dan dikonfigurasi dalam radius tidak lebih 2,3 kilometer, sehingga kebanyakan dari huniannya berada dalam jangkuan jarak tiga menit berjalan kaki dari taman lingkungan dan lima menit dari ruang terbuka pusat. Sama dengan TOD, hunian terdapat fasilitas pendidikan, pusat kesehatan, toko kebutuhan dan hiburan. Kelompok *neighbourhood* membentuk *villages*, yang dipisahkan satu sama lain dengan taman, tetapi dihubungkan dengan jalan utama. Area komersial dan fasilitas publik digunakan untuk melayani *village* seperti fasilitas rekreasi dan bioskop atau skala besar seperti fasilitas publik seperti pemadam kebakaran, pusat pertemuan atau rumah peristirahatan. Inti dari TND merupakan jaringan jalan dengan koneksi frekuensi – yang memperlancar aliran lalu lintas karena menyediakan jalur untuk berbagai perjalanan. Jaringan seperti membuat pedestrian dan pergerakan kendaraan tidak bermotor lebih mudah dengan memperlambat lalu lintas kendaraan dan membuat perjalanan semakin dekat dibandingkan dengan tempat yang memiliki hirarki sistem jalan. Konsep tersebut tadi dikombinasikan dengan

kebutuhan guna lahan campuran, dapat dihasilkan komunitas dimana berjalan merupakan pilihan yang realistis untuk sebagian besar perjalanan harian. Hal ini dapat dilihat pada contoh kasus *Sea Side* di Florida di gambar 13.



Gambar 14. Layout jalan dan gang yang berpola grid terarahkan pada sebuah *square* di bagian pusatnya. *Square* ini didefinisikan oleh bangunan *mixed use* dengan ketinggian 2 hingga 3 lantai yang pada perkembangannya menjadi area komersial dan retail penunjang lingkungan sekitarnya. Area komersial yang utama dibagi dalam 2 area retail. Sumber: The *Seaside Story*.htm

- Konsep *People – Oriented City* merupakan konsep perancangan kota yang mengutamakan perhatiannya pada manusia. Konsep ini mencakup konsep TOD dan TND. Manusia yang semula mulai disingkirkan oleh keberadaan kendaraan bermotor kembali menjadi subyek utama dalam proses perancangan kota. Skala-skala kota yang semula berorientasi pada pergerakan kendaraan dikembalikan pada skala-skala manusia yang berjalan. Salah satu tujuan dari konsep ini adalah mengurangi ketergantungan kepada kendaraan bermotor/pribadi. Konsep ini bertujuan menciptakan sebuah kota yang manusiawi. Memberikan hak kepada pejalan untuk melakukan aktivitas dengan nyaman tanpa merasa terganggu oleh kendaraan bermotor. Banyak kota-kota di negara maju telah melaksanakan konsep ini diantaranya, Denmark yang pada tahun 1962, jalan-jalan di pusat kota Copenhagen masih dijejali oleh kendaraan bermotor dan ruang terbuka yang ada dipergunakan untuk lahan parkir.

Hal ini dapat sukses karena lalu-lintas kendaraan secara bertahap didorong keluar pusat kota, atau paling tidak diperlambat kecepatan dan dikurangi volumenya, untuk menjamin keselarasan dengan arus pedestrian. Ruang-ruang terbuka yang berada di Copenhagen satu persatu dirombak dari areal parkir menjadi ruang-ruang publik yang aktif dan atraktif.

People – Oriented City cukup relevan untuk diwacanakan melihat kondisi yang sedang berkembang di Indonesia, termasuk kota Bandung. Potensi yang ada di Indonesia dengan adanya moda transportasi yang bervariasi. Moda transportasi tersebut adalah bus dan kereta api. Selain itu terdapat moda-moda lain yang lebih kecil, seperti angkutan kota, bajaj, becak, delman, dan ojek. Ini merupakan modal yang signifikan karena bervariasinya jenis transportasi maka akan lebih memudahkan pergantian moda apabila diperlukan.

3. Penutup

- Melihat permasalahan lalu lintas di Bandung yang banyak pengaruh negatifnya terhadap kota salah satunya terhadap *Open Space* sebagai *public space*. Manusia mulai tersingkirkan oleh kendaraan bermotor, yang tentunya masyarakat kota akan menanggung beban yang negatif yang pada akhirnya akan kualitas kota.

Banyak konsep telah ditawarkan oleh para pakar Urban design diantaranya *mass rapid transit* (MRT), *Transit Oriented Development* (TOD), *Traditional Neighbourhood Development* (TND), dan Konsep *People – Oriented City*, yang tentunya kita tidak dapat implementasikan begitu saja pada kota kita, banyak faktor-faktor yang menjadi pertimbangan diantaranya adalah sosial budaya masyarakat kita. Kemudian kebijakan-kebijakan daerah pemerintah serta pranata yang belum berorientasi pada sepenuhnya kepada publik. Ini dapat kita lihat banyaknya kebijakan-kebijakan yang tidak jelas, peruntukan lahan yang sering berubah-ubah yang dampaknya tentu sangat luas, misalnya keluarnya izin pembangunan yang mengundang bangkitan lalu lintas sehingga menimbulkan permasalahan transportasi, permasalahan transportasi itu sendiri menyebabkan permasalahan turunan yang berkaitan elemen-elemen perancangan kota.

- Membangun jaringan dan sistem transportasi umum yang efektif dan efisien. Misalnya dengan menjalan konsep MRT sehingga transportasi yang merupakan sarana vital untuk kehidupan urban akan menjadi lebih baik dan mobilitas manusia dalam kota akan lebih mudah. Dengan begitu diharapkan ketergantungan terhadap kendaraan pribadi semakin berkurang.
- Pengurangan penggunaan kendaraan pribadi pada kawasan kota sehingga kepadatan lalu lintas berkurang, selain konsep-konsep yang disebutkan diatas, ada beberapa alternatif untuk membatasi penggunaan kendaraan pribadi diantaranya adalah : penetapan restribusi parkir yang tinggi dan waktu parkirnya dibatasi, menaikkan BBM, meningkatkan kualitas dan fasilitas angkutan umum dan lain-lain. Sehingga pengguna kendaraan termotivasi untuk menggunakan kendaraan umum. Menciptakan ruang publik yang akomodatif, adaptif dan aspiratif sehingga penggunan merasa nyaman dalam penggunaan ruang publik.

Mayer, J.R, Kain, J.F. Wohl, M, *The Urban Transportation Problem*, Havard University Press, Cambrige, Massachusetts;1974

Tardiyana. Ahmad D, Makalah Tema: *Fenomena Ruang dan Bentuk Sebuah Metropolis*, Mei 2000

Warpani, Suwardjoko P, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Penerbit ITB; 2002

....*Urbanismo Road System* 1994

www. *The Seaside Story*.htm (2002)

4. Daftar Pustaka

Appleyard, Donald, *Livable Streets*, University of California Press, Berkeley, CA; 1991

Carr, Stephen, M. Francis, L.G. Rivlin, A.M. Stone, *Public Space*, Cambrige University Press, New York;1992

Calthorpe, Peter, *The Next American Metropolis*, Priceton Architectural Press, New York;1993

Crawford, J.H, *Carfree Cities*, International Books, 2000

Dana. Djefry W, *Ciri Perancangan Kota Bandung*, PT Gramedia Pustaka Jaya, Jakarta;1990

Gehl. Jan, Gemzøe. Lars, *Public Spaces – Public Life*, The Danish Architectural Press, Conpenhagen;1996

Hayward, Richard. McGlynn, Sue. *Making Better Places: Urban Design Now*, Buttetrworth Architecture, Oxford;1993

Karz, Peter. *The Urbanism : Toward and Architecture of Community*. mcGraw-Hill, inc., New York, 1994