

Penataan Jalur Pedestrian Berbasis *Transit Oriented Development* pada Revitalisasi Kawasan Stasiun Kereta Api

Studi Kasus : Kawasan Stasiun Padalarang

Alfred Wijaya

Fakultas Teknik, Program Studi Arsitektur
Universitas Langlangbuana
Jl. Karapitan 116, Bandung
alfred_wi@hotmail.ac.id

Sally Octaviana Sari

Fakultas Teknik, Program Studi Arsitektur
Universitas Langlangbuana
Jl. Karapitan 116, Bandung
sally_octaviana@unla.ac.id

Abstrak — Stasiun Padalarang menjadi simpul transportasi massal seiring fungsinya sebagai moda transportasi antar kota. Kawasan sekitar stasiun Padalarang mengalami penurunan kualitas fisik dan visual akibat perkembangan sektor informal yang tidak terkendali dan pertumbuhan bangunan liar dan tidak tertata. Penurunan kualitas fisik juga terjadi akibat adanya beberapa bangunan yang tidak digunakan lagi. Di lain pihak, kawasan stasiun Padalarang akhirnya mengalami ‘mati suri’, sehingga membutuhkan upaya revitalisasi. Salah satu pendekatan yang digunakan untuk meningkatkan vitalitas kawasan dicapai melalui kegiatan revitalisasi. Istilah revitalisasi diperkenalkan oleh Calthorpe (1993) dan digunakan oleh perancang kota untuk meningkatkan vitalitas kawasan dengan pemenuhan kebutuhan yang berorientasi pada manusia. Salah satu indikator keberhasilan revitalisasi adalah peningkatan intensitas penggunaan jalur pedestrian. Pengumpulan data dilakukan melalui pemetaan dan observasi terhadap aktivitas sirkulasi dan kondisi lapangan/lokasi di sekitar Stasiun Padalarang.

Kata kunci — kualitas fisik; revitalisasi; Stasiun Padalarang; sirkulasi pedestrian

1. Pendahuluan

Kawasan Stasiun Padalarang merupakan tempat transit beberapa moda transportasi massal seperti kereta api, angkutan kota dan lain-lain. Fungsi transit ini umumnya mengakibatkan pertumbuhan sektor informal akibat banyaknya pengunjung ke stasiun. Kondisi serupa juga dialami oleh Stasiun Bandung yang juga sektor informalnya menjadi meningkat seiring fungsinya sebagai moda transportasi antar kota. Kawasan Stasiun Padalarang hingga saat ini mengalami kondisi stagnan dalam pertumbuhan sektor informal, walaupun secara fisik memiliki kesamaan dengan kondisi Stasiun Bandung yang mengalami penurunan vitalitas dan kualitas fisik. Penurunan kualitas di Stasiun Padalarang diakibatkan juga oleh munculnya bangunan-bangunan liar dan hunian yang tidak

tertata dan bersifat sporadis. Kondisi matinya aktivitas serta penurunan kualitas fisik dan visual ini memerlukan upaya revitalisasi dengan mengoptimalkan dan menata ulang kawasan Stasiun Padalarang berdasarkan sistem transit yang sudah ada. Perkembangan yang cepat justru terjadi pada wilayah Padalarang lainnya, di jalur jalan penghubung yang menghubungkan kota Bandung dengan kota Jakarta. Jalur penghubung ini kerap mengalami kemacetan terutama pada saat hari minggu atau libur nasional. Untuk mengatasi permasalahan tersebut, maka dilakukan pengalihan moda kendaraan ke daerah kawasan Stasiun Padalarang. Dampak pengalihan arus lalu lintas tersebut akhirnya mengarah pada permasalahan penting lainnya, yaitu tidak tersedia atau buruknya kondisi fisik jalur pedestrian di sekitar kawasan Stasiun Padalarang.

Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) diperkenalkan oleh Peter Calthorpe sebagai pendekatan yang tidak terlepas dari sistem pergerakan kota. Konsep tersebut memusatkan konsep pergerakan kendaraan baik umum maupun pribadi, kontinuitas pergerakan manusia menurut pola aktivitasnya, serta bagaimana memanfaatkan suatu lahan kosong yang tidak terpakai menjadi sangat berguna bagi warganya. Kriteria yang dipenuhi dalam konsep (Calthorpe, 1993 : 57) tersebut salah satunya adalah jarak jangkauan ke titik transit sebesar 2000 *feet* atau 610 m² dan keberadaan ruang publik / plaza, tata hijau sebagai wadah aktivitas warga

Pada dasarnya konsep *Transit Oriented Development* (TOD) bukan konsep yang baru, karena keinginan manusia untuk dapat hidup di lingkungan yang lebih baik, nyaman dan lebih manusiawi menjadi hal yang lazim. Menurut Calthorpe *Transit Oriented Development* (TOD) dapat di bedakan menjadi 2 karakter yang berbeda, yaitu pusat kota dan lingkungan hunian, dimana perbedaannya terletak dari fungsi-fungsi kegiatan yang ditempatkan didalamnya. Salah satu konsep yang berhubungan dengan jalur pedestrian adalah *neighborhood Transit Oriented Development* (TOD). Salah

satu prinsip *Transit Oriented Development* (TOD) adalah penciptaan jaringan jalan yang berorientasi pedestrian dan secara langsung berhubungan dengan lokasi dan tujuan lokal (Calthrope, 1993)

2. Metode

2.1. Metode Pendekatan

Revitalisasi atau peremajaan digunakan oleh beberapa perancang kota seperti Kawasan Drotningtorget dan Jarntoret, Goeteborg, Swedia dan Downton Hayword, California (Trancik, 1986), untuk meningkatkan vitalitas kawasan yang sudah mengalami penurunan fisik dan kualitas. Penurunan fisik terjadi akibat adanya beberapa bangunan yang sudah tidak terpakai dan ruang publik yang sudah tidak dapat memenuhi kebutuhan aktivitas warganya. Menurut Shirvani (1985), ruang kota harus dirancang sedemikian rupa agar terjadi aktivitas di sepanjang jalan tersebut dan berorientasi pada manusia. Peningkatan intensitas penggunaan jalur pedestrian adalah ciri keberhasilan dari sistem pejalan kaki. Ruang terbuka publik selalu menjadi isu penting dalam eksistensi suatu kota, karena pemanfaatannya sebagai sarana sirkulasi, interaksi sosial dan lainnya, selalu menimbulkan konflik berbagai pihak. Ruang terbuka publik juga harus bersifat setara bagi seluruh kelompok sosial (*equitable space*) dalam menggunakan atau mengakses ruang kota. Kualitas spasial suatu ruang dinilai responsif dan demokratis jika memberikan pilihan (*affordable*) bagi pengguna (Bentley, 1985; Carr, 1992). Berjalan kaki menurut Gideon (1977), merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain, terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya, dan kawasan permukiman. Studi ini dilakukan untuk menganalisis salah satu aspek yang berperan dalam upaya revitalisasi kawasan Stasiun kereta Api Padalarang, yaitu jalur pedestrian yang terintegrasi dengan fungsi – fungsi kegiatan lainnya dan membuat usulan perencanaan jalur pedestrian yang menerus dalam menghubungkan tiap fungsi kegiatan.

2.2. Pengumpulan Data Lapangan

Pengumpulan data dilakukan melalui survei, observasi, dokumentasi dan wawancara terhadap *stakeholder* masyarakat dan pihak pemerintah yang terlibat. Data potensi dan permasalahan kawasan selanjutnya diidentifikasi untuk menghasilkan rumusan konsep kriteria dan perancangan jalur pedestrian yang tepat, berdasarkan konsep *Transit Development Oriented* (TOD) (Calthrope, 1993).

3. Hasil dan Diskusi

Jalan Padalarang berbatasan langsung dengan site perencanaan dan mempunyai pengaruh yang sangat besar pada tapak karena merupakan jalan primer yang menghubungkan kota Bandung ke kota Jakarta (lihat Gambar 3.1). Sirkulasi kawasan terbagi menjadi 3 bagian sirkulasi yang berbeda kepadatan kendaraan akibat penggunaan jalannya. Jl. Stasiun/Cihaliwung merupakan jalan yang menghubungkan Jl.

Purwakarta ke Jl. Padalarang menuju mulut Jl. Tol Padalarang Cileunyi yang pada kondisi sekarang ini sebenarnya mempunyai kepadatan sedang. Kawasan Perancangan di batasi oleh tiga ruas jalan yaitu :

1. Jalan Stasiun/ Cihaliwung (Jl. Lokal sekunder, 1 arah)
2. Jalan Jembatan (Jl. Lokal Sekunder, 1 arah)
3. Jl. Padalarang (Jl. Arteri Utama, 2 arah)



Gambar 3.1 Wilayah Tapak Perencanaan (Bappeda, 2015)

Kemacetan pada ruas jalan pada fungsi kegiatan pasar bersifat temporer karena perilaku pengguna jalan dan aktivitas pasar di badan jalan. Kemacetan yang terjadi diakibatkan oleh adanya pengalihan sirkulasi jalan pada persimpangan Jl. Purwakarta – Padalarang ke arah jalan ini pada hari libur dan minggu dengan tingkat kepadatan yang sangat tinggi (lihat Gambar 3.2).



Gambar 3.2 Kemacetan temporer akibat aktivitas pasar (kiri), drop off barang (tengah) dan pemanfaatan badan jalan sebagai tempat parkir (kanan)

Kondisi jalur pedestrian pada hunian, unit ruko/kios dan Stasiun kereta api sebelah Utara terletak berdampingan dengan jalur kendaraan bermotor dan tanpa pelindung dari cuaca (*arcade, canopy*). Pedestrian cenderung tidak merasa aman dan nyaman dengan kondisi tersebut. Jalur pedestrian di Jalan Jembatan tidak begitu padat dibandingkan ruas jalan lain disekitar kawasan . Para pejalan kaki umumnya memiliki tujuan ke stasiun atau perumahan di sekitar kawasan, sedangkan Jalan Jembatan hanya tidak memiliki akses ke fungsi stasiun/perumahan. Tingkat kepadatan Jalan Jembatan di sebelah Barat Kawasan Stasiun Kereta Api Padalarang

masih relatif rendah. Kepadatan kendaraan baru terjadi pada hari Minggu dan hari libur, akibat pengalihan sirkulasi kendaraan, terutama bus-bus luar kota dari persimpangan Jalan Padalarang dan Jalan Purwakarta (lihat Gambar 3.3).



Gambar 3.3 Tempat pergantian moda di persimpangan Jl. Cihaliwung dan Jl. Jembatan yang mengakibatkan kemacetan (Wijaya, 2015)

Di ruas jalan ini, jalur pejalan kaki tidak direncanakan dengan baik, apalagi dilengkapi oleh lampu, vegetasi, penerangan dan *street furniture*. Pejalan kaki seringkali menggunakan badan jalan (lihat Gambar 3.4 dan Gambar 3.5).



Gambar 3.4 Tidak adanya jalur pedestrian di Jl. Stasiun/Cihaliwung



Gambar 3.5 Tidak ada jalur pedestrian di Kawasan Stasiun KA Padalarang

Pada Jalan Jembatan, pedestrian hanya terdapat pada beberapa tempat dan tidak menerus, lainnya tidak memiliki pedestrian (lihat Gambar 3.6 dan Gambar 3.7), sehingga para pejalan kaki lebih sering memakai bahu jalan.

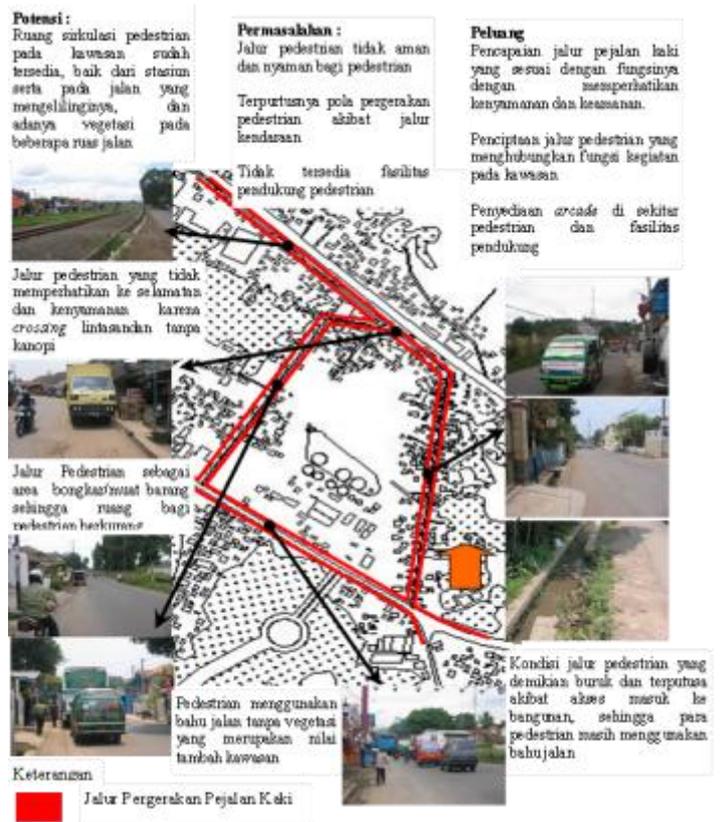


Gambar 3.6 Kondisi pedestrian pada ruas Jl. Jembatan (Wijaya, 2015)



Gambar 3.7 Kondisi pedestrian pada jalan Stasiun/Cihaliwung sebelah barat (Wijaya, 2015)

Berdasarkan analisis dan pemetaan SWOT maka dapat dideskripsikan kondisi sirkulasi site dalam Gambar 3.8 berikut :



Gambar 3.8 Analisis kondisi jalur pedestrian (Wijaya, 2015)

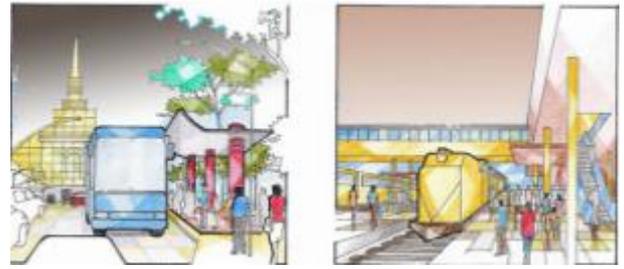
Kondisi pedestrian di kawasan ini cukup berpotensi untuk di kembangkan sebagai salah satu upaya untuk menyatukan fungsi sekitar dengan kawasan stasiun yang akan dikembangkan sehingga nantinya perancangan kawasan stasiun akan terintegrasi dan mudah diakses oleh para pejalan kaki. Pengembangan jalur pejalan di kawasan ini dengan melakukan penataan, seperti :

1. Menciptakan satu jaringan jalur pejalan di dalam kawasan yang memudahkan akses menuju kawasan kereta api Padarang dan jaringan jalur pejalan di luar kawasan untuk menghubungkan fungsi sekitar dengan fungsi stasiun.
2. Pemisahan antara jalur pejalan dengan kendaraan dengan tegas, sehingga penggunaan jalur pejalan merasa aman dalam melakukan kegiatan berjalan
3. Membuat jalur penghubung untuk pejalan bila melintas jalur kendaraan dan jalur perlintasan kereta api , berupa *traffic calming* dan jembatan penyebrangan, sehingga jalur pejalan tidak terputus (lihat gambar 3.9) jalur penghubung tersebut dilengkapi fasilitas pendukung bagi jalur pejalan, seperti *plaza*, *street furniture* (lampu, bangku taman, vegetasi, tempat sampah dan lain-lain). Kenyamanan bagi pengguna jalur pejalan diperoleh dengan membuat jalur pejalan yang terintegrasi dan terlindung.



Gambar 3.9 Penggunaan *traffic calming* dan jembatan penyebrangan pada lokasi yang terjadi konflik antara pejalan dan kendaraan (Wijaya, 2015)

4. Penciptaan jalur pejalan yang menerus walaupun terdapat jalur kendaraan dan jalur kereta api. Jalur pejalan yang terputus dihubungkan oleh keberadaan jalur kereta api dengan menggunakan jembatan penyebrangan / *air right building* pada bangunan stasiun dan bangunan. Jembatan penghubung tersebut harus bersifat publik diikuti oleh adanya penataan sektor informal, sehingga aktivitas di sekitarnya menjadi hidup (lihat Gambar 3.10).



Gambar 3.10 Penciptaan tempat-tempat perpindahan moda angkutan umum seperti halte bagi bus dan angkutan umum kota (Wijaya, 2015)

5. Untuk menghindari konflik yang akan terjadi antara pejalan dengan kendaraan di kawasan dibuat tempat untuk menyebrang berupa *traffic calming* yang terintegrasi dengan pola pergerakan dan sistem atau tempat pergantian moda yang ada di kawasan, sehingga jalur pejalan tidak terputus dan memberikan keamanan bagi pejalan. Jalur pedestrian ditanami oleh vegetasi peneduh dan pengarah dan juga berfungsi sebagai *buffer* terhadap kebisingan.
6. Membuat jalur pedestrian untuk menghubungkan satu fungsi bangunan atau kegiatan ke setiap fungsi bangunan atau kegiatan lainnya (lihat Gambar 3.11).



Gambar 3.11 Rencana suasana salah satu ruas jalur pedestrian (Wijaya, 2015)

4. Kesimpulan dan Saran

Permasalahan yang terjadi di kota – kota besar di Indonesia umumnya diakibatkan oleh adanya perkembangan fungsi kawasan tanpa diimbangi oleh penyediaan infrastruktur yang memadai. Jalur pedestrian merupakan elemen penting dalam suatu lingkungan, karena berfungsi sebagai penghubung antar kawasan atau kegiatan. Jalur pedestrian juga harus dilengkapi oleh penataan kelengkapan jalan untuk mendukung kenyamanan dan keamanan aktivitas berjalan bagi pedestrian, seperti lampu, bangku jalan, sistem penanda dan vegetasi. Perencanaan jalur pedestrian yang *walkable* dengan elemen kelengkapan jalan tersebut, akan memberikan motivasi bagi pedestrian untuk mengeksplorasi ruang kota. Intensitas penggunaan jalur pedestrian yang tinggi akan meningkatkan aktivitas suatu kota dan hal ini mencerminkan tingkat keberhasilan kota tersebut.

Dari studi usulan perancangan kawasan Stasiun Kereta Api Padalarang dapat disimpulkan beberapa hasil sebagai berikut :

1. Kawasan Stasiun Kereta Api Padalarang merupakan titik transit berupa perhentian kereta api yang melayani perhentian dari berbagai daerah dan beberapa kota yang dapat dikembangkan dengan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) atau konsep pengembangan yang berbasiskan transit, dimana kondisi yang cukup ideal telah tercapai, dimana tata guna pada lahan pada kawasan tersebut masih banyak yang kosong dan belum di kembangkan secara maksimal sehingga penataannya masih dapat dikembangkan sesuai dengan ide dasar dari Konsep *Transit Oriented Development* (TOD), dimana prinsip-prinsip dari *mixed-use*, hunian dengan densitas tertentu serta pedestrianisasi yang mendekatkan berbagai fungsi kegiatan menjadi dekat serta kondisi yang nyaman dapat diterapkan.
2. Merupakan upaya infill menuju kawasan baru dengan memadukan kondisi eksisting dengan kawasan pengembangan dan dapat mensinergikan fungsi kegiatan satu sama lainnya yang saling terintegrasi dan mendukung sehingga terjadi kesinambungan kawasan yang kompak dan terarah.

Beberapa saran dan usulan dijabarkan sebagai berikut :

1. Kepada Pemerintah Kota Padalarang khususnya dan Pemerintah Kota Bandung Umumnya.
2. Memberikan arahan dan kebijakan yang jelas dalam peraturan tata ruang kotanya sehingga menjadi acuan yang jelas dan pasti bagi para investor atau pengembang dalam menanamkan investasinya.
3. Mengatur tata cara dari dampak negatif akibat adanya pembangunan fungsi kegiatan baru terutama dari kapasitas pelayanan jalannya serta bagaimana penanganan/bentuk kerjasama penanggulangannya.

Daftar Pustaka

- [1] Calthrope, Peter. (1990). *The American Meropolis*. New York, Princeton Architectural Press
- [2] Shirvani, Hamid. (1985). *The Urban Design Process*, New York : Van Nostrand Reinhold Co,
- [3] Trancik, Roger.(1986). *Finding Lost Spaces*, New York, Van Nostrand Reinhold Co.
- [4] Bentley, Ian. (1985): *Responsive Environment: A Manual for Designer*, London: The Architectural Press.
- [5] Carr, Stephen. (1992): *Public Space*, Cambridge University Press, New
- [6] Giedion, S. (1977): *Architecture you and me: The Diary of Development*, Harvard University Press Cambridge, Massachusetts