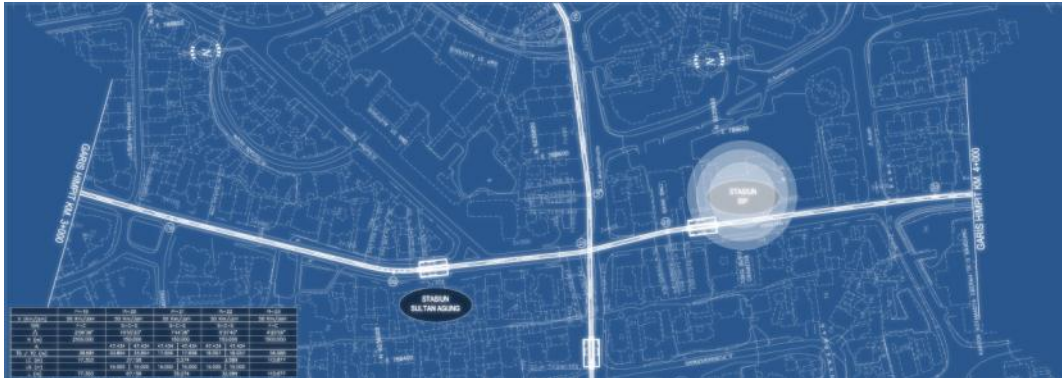


BAB III DESKRIPSI PROYEK

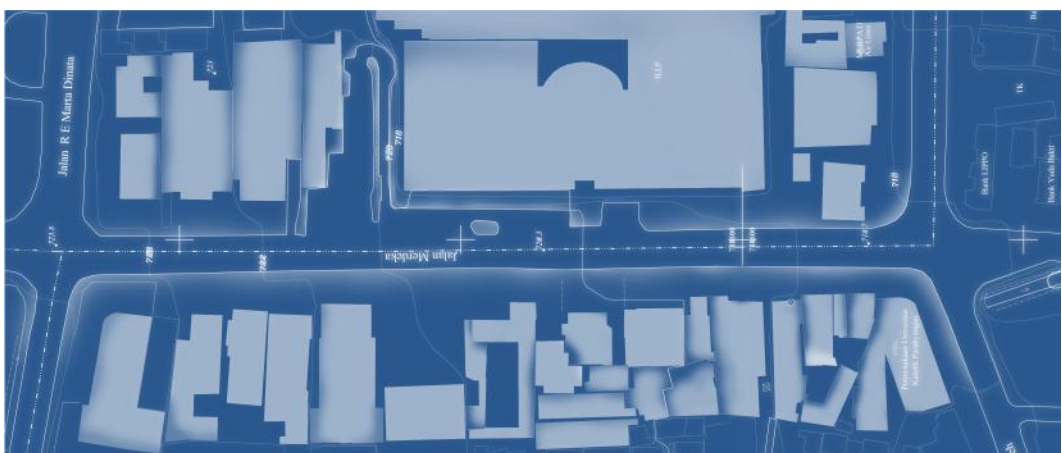
3.1 Gambaran Umum



Gambar 3. 1 Potongan Koridor Utara-Selatan Jalur Monorel

(Sumber : Studi Pra Kelayakan Koridor 1 Dinas Perhubungan Kota Bandung Tahun 2014)

Pemilihan lokasi dilakukan berdasarkan rencana pemerintah Kota Bandung dalam menentukan titik-titik stasiun transit kereta monorel yang tersebar dalam koridor 1 (utara-selatan) Kota Bandung. Koridor 1 dipilih berdasarkan potensi kawasan yang dilalui oleh jalur monorel koridor 1 sebagian besar berfungsi sebagai area komersial perdagangan dan jasa. Hal tersebut sangat mendukung maksud dan tujuan perancangan proyek stasiun transit monorel ini. Titik yang dipilih yaitu titik transit yang berada pada Jl. Merdeka di depan BIP (Bandung Indah Plaza). Batasan area perancangan yaitu sepanjang Jl. Merdeka di depan BIP diantara 2 simpul jalan persimpangan empat.



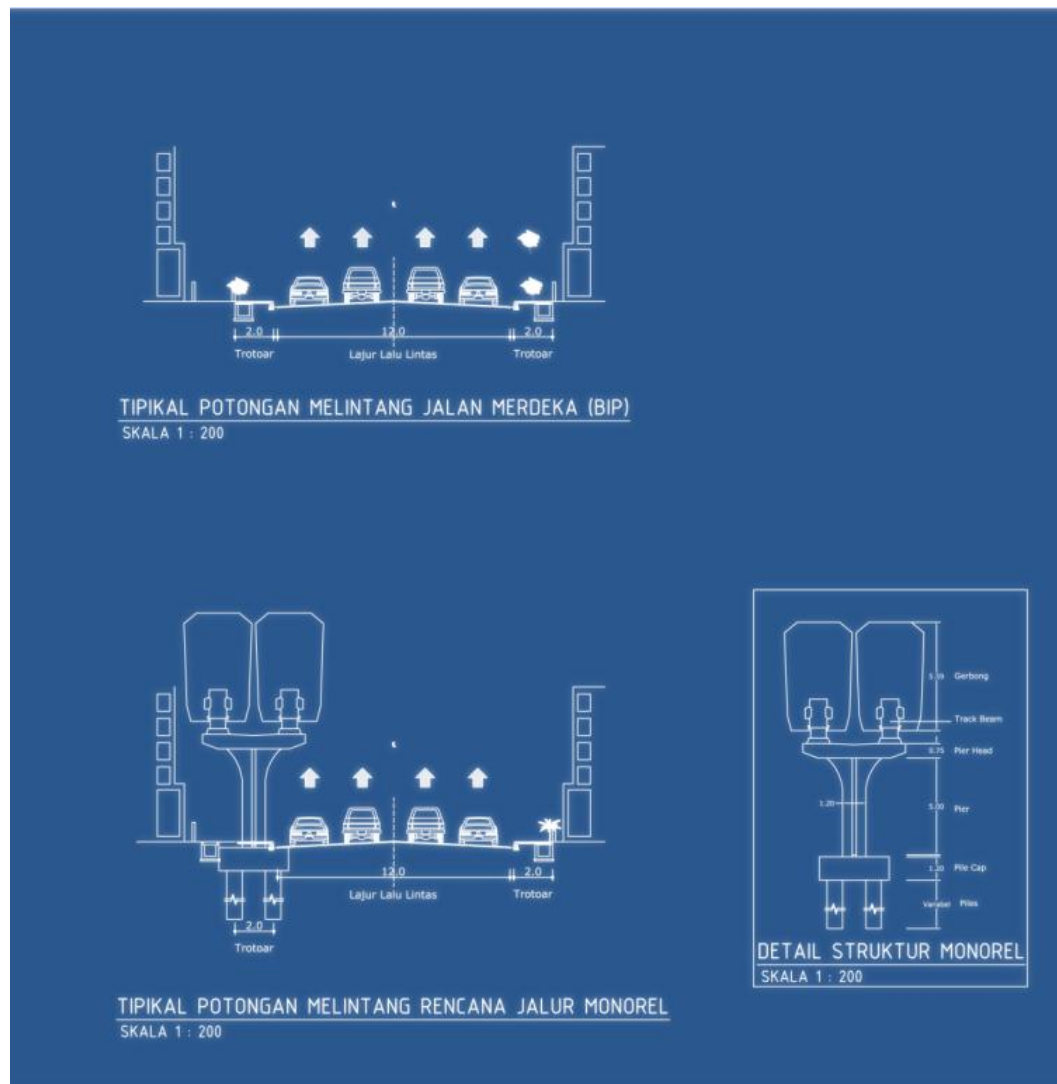
Gambar 3. 2 Tapak Proyek

(Sumber : dokumentasi pribadi tahun 2015)

| | |
|------------------------|--|
| Judul Proyek | : Stasiun Transit Monorel Berbasis <i>Transit Oriented Development</i> |
| Lokasi | : Jl. Merdeka (di depan BIP diantara 2 simpul jalan persimpanganempat) |
| Luas Lahan | : ±6000 m ² |
| Luas Bangunan | : ±10.200 m ² |
| Tinggi Bangunan | : ±16 m |
| Pemilik | : Pemerintah Kota Bandung |
| Sumber Dana | : APBD Pemerintah Kota Bandung |

3.2 Rona Lingkungan

3.2.1 Potongan Jalan Merdeka



Gambar 3. 3 Potongan Jalan Merdeka

(Sumber : Studi Pra Kelayakan Koridor 1 Dinas Perhubungan Kota Bandung Tahun 2014)

3.3 Elaborasi Tema

3.3.1 Pengertian

Transit Oriented Development adalah sebuah konsep pengembangan dan peningkatan mutu kawasan dimana titik yang menjadi pusat sirkulasi massa utama

Ilyaza Gusnawan, 2015

STASIUN TRANSIT MONOREL BERBASIS SISTEM TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

(transit transportasi publik) merupakan acuan pengembangan fungsi-fungsi kegiatan yang beragam (*mix-used/intensifikasi*) di sekitarnya sejauh jangkauan yang dapat dicapai oleh pejalan kaki (yaitu ± 400 m atau sama dengan jarak tempuh berjalan kaki selama 10 menit).

Peter Calthorpe, seorang ahli dari perancangan dan fenomena kota, pertama kali mengemukakan konsep T.O.D pada tahun 1990-an. Konsep T.O.D ini memiliki tujuan makro yang sama dengan konsep-konsep pengembangan kawasan yang meningkatkan mutu masyarakatnya seperti konsep *Pedestrian Pocket*, Tradisional *Neighborhood*, *Urban Villages*, *Compact Communities* dan *Transit Village*. Perbedaan T.O.D dengan konsep-konsep itu terletak pada hal yang lebih detail dan teknis serta cara mencapai tujuan makronya. Berdasarkan hal tersebut, pada dasarnya, konsep T.O.D merupakan ide *simple* dengan tujuan makro yang besar yang telah dirintis sejak lama oleh para ahli urban.

Latar belakang munculnya konsep pengembangan dan peningkatan mutu kawasan berdasarkan sistem transit yaitu penurunan kualitas hidup perkotaan yang ditandai oleh munculnya kemacetan di beberapa titik kota, muncul pembangunan yang tidak terencana sehingga membuat kawasan yang kumuh (*sprawl*) dan fungsi peruntukan lahan yang tidak sesuai satu dengan yang lainnya. Dasar dari konsep T.O.D yaitu untuk menciptakan lingkungan yang ramah, aman, dan nyaman serta membuat pejalan kaki senang ketika berada pada kawasan. Untuk mencapai tujuan tersebut, konsep T.O.D akan menyatukan dan memadatkan berbagai fungsi pada kawasan sehingga perjalanan yang dilakukan oleh pengguna kawasan menjadi lebih singkat ketika hendak berpergian dari satu tujuan ke tujuan lainnya. Berbagai fungsi yang dimaksud yaitu area komersial, perkantoran, retail, servis, pemukiman kepadatan rendah hingga kepadatan tinggi serta ruang terbuka publik.

T.O.D memiliki poin utama untuk menyatukan sistem transit berdasarkan skup regional sehingga mampu memperbaiki hubungan sosial dan memperbaiki lingkungan sosial yang cenderung individualis pada kawasan. Berdasarkan hal tersebut, kawasan harus didukung oleh infrastruktur sistem transportasi publik yang baik sehingga mampu menekan angka penggunaan mobil. Kawasan harus

mampu memaksimalkan akses dan mobilitas transit, pejalan kaki, dan pengendara sepeda ke seluruh bagian kawasan.

Pada dasarnya, bentuk dari kota-kota tradisional memiliki konsep untuk membuat ramah, aman, nyaman dan menyenangkan bagi pejalan kaki. Sekitar beberapa millennium, tempat tinggal manusia telah didesain mengacu pada skala manusia yaitu 5-10 menit waktu yang ditempuh untuk berjalan kaki sehingga mereka dapat memenuhi kebutuhan hidup mereka pada radius tersebut. Sejak tahun 1950-an, pengembangan kota berubah orientasi yang pada awalnya skala manusia, menjadi skala kendaraan.

Ciri-ciri sebuah kawasan memiliki konsep T.O.D yaitu kawasan memiliki pusat komersial yang menjadi magnet kawasan dan terjangkau oleh penduduk sekitar. Selain itu, kawasan memiliki jaringan jalan yang membentuk pola radial, linear atau pun grid dan terhubung dengan baik, lebar jalan untuk kendaraan bermotor yang tidak terlalu lebar, parkir disisi jalan yang berfungsi sebagai penghalang sehingga kendaraan bermotor tidak dapat memasuki area pedestrian, jalan belakang yang kecil pada setiap bangunan, peruntukan lahan campuran dari berbagai fungsi (*mix-used*), dan pemukiman dengan tingkat kepadatan yang berbeda-beda. Pada kawasan T.O.D, stasiun transit menjadi *focal point* kawasan dan menjadi pusat acuan perancangan kawasan selanjutnya. Pada teorinya, satu kawasan T.O.D harus mampu mengakomodasi 3800 penduduk dengan kepadatan 12 unit per acre dan radius seperempat mil sehingga setiap kebutuhannya mampu dipenuhi dengan baik.

Prinsip dari T.O.D menurut Taolin (2007) adalah untuk :

- Mengatur perkembangan dan pertumbuhan kawasan yang sesuai satu dengan lainnya serta mengacu pada sistem transit.
- Menempatkan stasiun transit pada pusat kawasan dan meletakkan fungsi komersial, perkantoran dan fasilitas umum/sosial disekitar titik transit sehingga mampu dijangkau oleh masyarakat.
- Merancang jaringan jalan yang nyaman, menyenangkan dan ramah bagi pejalan kaki dan terhubung ke berbagai tujuan.
- Menyediakan huninan dengan jenis, kepadatan dan biaya yang bervariasi.

- Melestarikan habitat dan ruang terbuka dengan kualitas tinggi.

3.3.2 Interpretasi Tema

Tema T.O.D memiliki nilai dasar yang dapat diterapkan pada desain yaitu sebagai berikut :

- **Keterhubungan yang berlanjut (*Connectivity*)**

Untuk membangun sistem *Transit Oriented Development* (T.O.D) yang terpadu dan mampu memecahkan berbagai permasalahan pergerakan masyarakat, sirkulasi dari berbagai jenis pergerakan, baik pergerakan individu maupun pergerakan kendaraan, harus mampu terhubung dengan baik dan tidak saling berpotongan. Perpindahan masyarakat dari satu jenis moda transportasi ke moda transportasi lainnya pun harus memiliki keterhubungan yang baik sehingga pergerakan masyarakat dapat berlangsung tanpa hambatan dan mengurangi permasalahan keterhambatan, seperti kemacetan, yang ada pada tapak bangunan.

- **Ramah pejalan kaki (*Walkable Design for Pedestrian*)**

Sistem *Transit Oriented Development* (T.O.D) menekankan pada pejalan kaki. Sistem ini berusaha untuk mewujudkan lingkungan yang steril dari kendaraan bermotor sehingga lingkungan akan menjadi ramah dan aman untuk pejalan kaki. Kendaraan bermotor membuat lingkungan menjadi tidak sehat baik dari aspek alam maupun aspek manusia. Kendaraan bermotor menghasilkan polusi yang berpotensi besar mencemari komponen lingkungan sekitar terutama udara. Ditinjau dari aspek manusia, dengan membuat lingkungan yang tidak steril dari kendaraan bermotor, manusia akan cenderung terlalu dimanjakan oleh kendaraan bermotor tersebut sehingga pada tapak sirkulasi kendaraan bermotor akan menjadi dominan. Hal itulah yang menjadi sasaran sistem T.O.D ini dengan membuat lingkungan steril dari kendaraan bermotor.

- **Skala Manusia (*Human Scale*)**

Sistem T.O.D membuat lingkungan menjadi steril dari kendaraan bermotor dan hal itu akan berdampak secara signifikan mengenai skala skala ruang yang akan terbentuk pada tapak. Pembatas-pembatas ruang yang dibuat akan menyesuaikan dengan sudut pandang manusia dan elemen-elemen tapak menggunakan jarak tempuh yang sesuai dengan daya gerak manusia (± 400 m).

- **Inti Komersial sebagai Magnet Utama (*Commercial Core*)**

Sistem T.O.D menetapkan satu titik komersial yang berpotensi sebagai magnet dan pusat aktivitas pada kawasan tersebut. Titik ini mampu menarik pergerakan masyarakat dari titik lainnya dan perancang akan mudah memperdiksi alur aktivitas yang terjadi pada kawasan. Titik tersebut digunakan untuk membuat pusat acuan jarak pejalan kaki terhadap elemen tapak atau magnet yang lainnya sehingga pejalan kaki akan merasa nyaman ketika semua elemen yang akan dituju pada tapak sesuai dengan pergerakan mereka. Titik komersial ini pula berfungsi sebagai acuan untuk menentukan fungsi-fungsi ruang yang akan dibangun disekitarnya. Urutan fungsi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat pada kawasan ditentukan sesuai dengan titik komersial. Dengan begitu, kawasan yang akan dirancang dapat ditentukan skema aktivitas yang akan terjadi didalamnya.

- **Parkir Terpusat (*Centered Parking Area*)**

Sistem T.O.D membuat kawasan steril dari kendaraan bermotor. Hal ini tidak berarti keseluruhan kawasan bebas dari kendaraan bermotor, tetapi dari keseluruhan kawasan yang steril terdapat beberapa area dengan sirkulasi kendaraan bermotor. Sirkulasi kendaraan bermotor tersebut diatur agar tidak mendominasi kawasan. Dengan membuat kantong parkir berada pada muka bangunan, sirkulasi akan menjadi dominan pada kawasan karena setiap bangunan harus memiliki beberapa sirkulasi kendaraan. Selain itu, kantong parkir yang berada pada muka bangunan akan merusak visual fasad pada bangunan itu sendiri dan suasana yang tercipta tidak akan nyaman bagi pejalan

kaki. Oleh, karena itu solusi dari permasalahan kantong parkir tersebut adalah dengan membuat area parkir komunal dan terpusat pada kawasan sehingga sirkulasi kendaraan yang tercipta hanya beberapa saja dan tidak menjadi dominan pada kawasan.