

PENGARUH TERAS CIHAMPELAS TERHADAP KORIDOR JALAN DI SEKITARNYA

Studi Kasus: Teras Cihampelas, Jalan Cihampelas, Bandung

IMPACT OF TERAS CIHAMPELAS TO THE SURROUNDING STREET CORRIDOR

Case Study: Teras Cihampelas, Cihampelas Street, Bandung

Rd. Muhamad Ikhsan Husein,¹ dan Rumiati Rosaline Tobing,²

¹Mahasiswa Magister Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Katolik Parahyangan,
Bandung, Indonesia, ikhsan.221191@gmail.com

²Dosen Magister Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Katolik Parahyangan, Bandung,
Indonesia, rumitob@yahoo.com

Abstrak: *Skywalk* sebagai wadah relokasi PKL telah menjadi fenomena di Kota Bandung sejak tahun 2016 hingga kini. Teras Cihampelas yang mulai dibangun pada Bulan September 2016 merupakan *skywalk* pertama di Indonesia yang berfungsi sebagai wadah relokasi PKL. Teras Cihampelas menerima banyak pujian, namun tidak sedikit juga kritik yang muncul. Menurut beberapa ahli perancangan kota, Teras Cihampelas dianggap telah memberi pengaruh negatif terhadap koridor jalan di sekitarnya. Walaupun begitu, Pemkot Bandung tidak terlalu menghiraukannya dan tetap merencanakan pembangunan Teras Cihampelas, bahkan hingga ke tahap pembangunan selanjutnya. Berdasarkan permasalahan tersebut, maka penelitian ini dibuat untuk mengetahui pengaruh apa saja yang dihasilkan oleh Teras Cihampelas terhadap koridor jalan di sekitarnya. Koridor jalan di sekitar Teras Cihampelas termasuk ke dalam wilayah perkotaan, maka dari itu dibutuhkan teori perancangan kota untuk dapat mengetahui pengaruh apa saja yang ditimbulkan oleh Teras Cihampelas. Teori perancangan kota milik Hamid Shirvani dipilih untuk mendukung penelitian ini. Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif yang dilakukan dengan menggunakan metode kualitatif, dimana keadaan sebenarnya dari Teras Cihampelas beserta koridor jalan di sekitarnya dijabarkan dan dianalisa berdasarkan teori perancangan kota. Sistematika pembahasan analisa akan mengacu pada 8 elemen perancangan kota menurut Hamid Shirvani, yaitu tata guna lahan, bentuk dan massa bangunan, sirkulasi dan parkir, ruang terbuka, jalur pedestrian, pendukung aktivitas, *signage*, dan preservasi. Pada akhirnya, hasil yang diperoleh dari penelitian ini adalah pengaruh Teras Cihampelas terhadap koridor jalan di sekitarnya.

Kata kunci: *pengaruh, Teras Cihampelas, skywalk, koridor jalan, perancangan kota*

Abstract: *Skywalk as a PKL relocation place have become phenomenon in Bandung City since 2016. Teras Cihampelas which began constructed in September 2016, is the first skywalk in Indonesia that function as a PKL relocation place. A lot of compliments are addressed to Teras Cihampelas, but there are critics too. Some urbanist said that Teras Cihampelas give negative impact to the surrounding street corridor. Even though, Bandung Government ignored that issue and still make a plan about the second construction phase of Teras Cihampelas. Based on that problem, then this research was made to find out the impact of Teras Cihampelas to the surrounding street corridor. The surrounding street corridor of Teras Cihampelas is classified into urban area, therefore urban design theory is needed to find out the impact of Teras Cihampelas to the surrounding street corridor. Hamid Shirvanis's urban design theory is selected to support this research. This research is a descriptive research and operated using qualitative method which the real existing of Teras Cihampelas and surrounding street corridor described and analyzed using urban design theory. Analytic study systematic will refer to 8 urban design elements according to Hamid Shirvani's urban design theory, that are land use, building form and massing, circulation and parking, open space, pedestrian way, activity support, signage, and preservation. In the end, the result obtained from this study are the impact of Teras Cihampelas to the surrounding street corridor.*

Keywords: *impact, Teras Cihampelas, skywalk, street corridor, urban design*

1. Pendahuluan

Skywalk sebagai wadah relokasi PKL telah menjadi fenomena di Kota Bandung sejak tahun 2016 hingga kini. Teras Cihampelas merupakan *skywalk* pertama di Indonesia yang dibangun

untuk mewadahi PKL di Jalan Cihampelas, Bandung. Pembangunan Teras Cihampelas merupakan inovasi pembangunan infrastuktur Kota Bandung dalam mengatasi keterbatasan lahan untuk mengakomodasi lahan usaha PKL dan mengatasi kemacetan. Demikian disampaikan Wali Kota Bandung Ridwan Kamil saat peresmian Teras Cihampelas (Sony Fitrah P., 2017). Tidak terhenti pada tahap I, namun kini pembangunan Teras Cihampelas sedang dilanjutkan pada tahap II. Wali Kota Bandung, Ridwan Kamil mengatakan, panjang Teras Cihampelas yang dibangun dalam tahap 2 sepanjang 250 meter (Arie Nugraha, 2018).

Pada awalnya, Teras Cihampelas mendapatkan banyak pujian dan penghargaan. Pembangunan Teras Cihampelas sebagai salah satu ikon wisata Kota Bandung ternyata berbuah manis. Pasalnya, pada Sabtu (25/11/2017) kemarin, Teras Cihampelas berhasil merebut juara 3 pada ajang Anugerah Pesona Indonesia (API) 2017 (Ananda Muhammad Firdaus, 2017). Namun seiring dengan berjalannya waktu, Teras Cihampelas juga menuai banyak kritik, terutama dari para ahli dalam berbagai bidang ilmu pengetahuan. Pembangunan *skywalk* dengan anggaran besar ini telah dengan terang-benderang mengabaikan ekologi ruang, daya dukung lingkungan, kapasitas jalan, serta fungsinya sebagai sebuah *skywalk*. Akhirnya, ia hanya menjadi kosmetik kota yang mencoba menjiplak modernitas kota-kota di luar negeri hanya untuk kebutuhan *leisure*, *selfie*, citra kota, serta pemuas narsisme penguasa kota.” (Frans Prasetyo, 2017). Kritik tersebut menegaskan bahwa pembangunan Teras Cihampelas telah memberikan pengaruh negatif terhadap berbagai macam aspek perkotaan. Pada kenyataannya peneliti juga melihat adanya pengaruh-pengaruh negatif tersebut, terutama adalah pengaruh negatif Teras Cihampelas terhadap koridor jalan di sekitarnya. Walaupun begitu, pengaruh Teras Cihampelas terhadap koridor jalan di sekitarnya belum terbukti melalui kajian-kajian teoritis.

Maka dari itu, penelitian ini dibuat dengan tujuan untuk mengetahui pengaruh apa saja yang dihasilkan oleh Teras Cihampelas terhadap koridor jalan di sekitarnya sehingga apabila ditemukan adanya pengaruh-pengaruh negatif, maka dapat dirumuskan solusinya oleh pemerintah, peneliti, dan pihak-pihak lainnya pada masa mendatang. Adapun beberapa manfaat dari penelitian ini, yaitu:

- a. Turut berkontribusi dalam kemajuan pembangunan Kota Bandung, khususnya melalui perbaikan koridor Jalan Cihampelas.
- b. Memberi masukan kepada Pemkot Bandung berupa kritik terhadap Teras Cihampelas sehingga dapat dijadikan bahan pertimbangan dalam menentukan kebijakan di masa yang akan datang, khususnya dalam merencanakan *skywalk* sejenis Teras Cihampelas.
- c. Memberi masukan kepada *urban planner* berupa pedoman desain *skywalk* sejenis Teras Cihampelas.
- d. Memberi masukan kepada arsitek berupa pedoman desain massa bangunan di sepanjang sisi *skywalk* sejenis Teras Cihampelas.

Pada dasarnya, Teras Cihampelas merupakan *skywalk* yang terletak di wilayah perkotaan sehingga untuk dapat mengetahui pengaruhnya terhadap koridor jalan di sekitarnya, maka dibutuhkan teori perancangan kota. Teori perancangan kota milik Hamid Shirvani dipilih sebagai dasar dalam menganalisa karena dinilai memiliki topik pembahasan yang sejalan dengan fokus penelitian ini. Dalam bukunya yang berjudul *The Urban Design Process*, Hamid Shirvani (1985) menyimpulkan bahwa terdapat delapan elemen perancangan kota, yaitu:

- a. Tata Guna Lahan
- b. Bentuk dan Massa Bangunan
- c. Sirkulasi dan Parkir

- d. Ruang Terbuka
- e. Jalur Pedestrian
- f. Pendukung Aktivitas
- g. *Signage*
- h. Preservasi

2. Kasus Studi dan Metode Penelitian



Gambar 1. Lokasi Teras Cihampelas yang berada di Jalan Cihampelas, Bandung

Kasus studi pada penelitian ini adalah Teras Cihampelas beserta seluruh koridor jalan yang dilaluinya. Teras Cihampelas merupakan bangunan *skywalk* yang terletak di Jalan Cihampelas. Berikut adalah data proyek Teras Cihampelas, yaitu (Dendi Ramdhani, 2017):

- a. Lokasi: Jalan Cihampelas, Bandung
- b. Fungsi: jalur pedestrian dan wadah relokasi PKL (197 lapak)
- c. Kontraktor: PT. Likatama Graha Mandiri
- d. Nilai proyek: Rp 48 miliar
- e. Dimensi (p x l x t): 450 meter, 9 meter, dan 4,6 meter (lihat gambar 16)
- f. Material: struktur baja dan beton
- g. Lembaga uji kekuatan: Dinas Bina Marga dan Pengairan
- h. Status: terbangun (tahap pertama)



Gambar 2. Teras Cihampelas

Pembangunan Teras Cihampelas tahap I menghabiskan waktu sekitar lima bulan yang dimulai dari bulan September 2016 dan diresmikan pada pertengahan Februari 2017. Kini pembangunan Teras Cihampelas tahap II sudah dimulai. Jika Teras Cihampelas tahap I berfungsi sebagai jalur pedestrian dan wadah relokasi PKL, berbeda halnya dengan Teras Cihampelas tahap II yang hanya berfungsi sebagai jalur pedestrian. Rencananya pembangunan Teras Cihampelas akan dilanjutkan hingga ke tahap III. “Teras Cihampelas nantinya akan menghubungkan Jalan Cihampelas hingga Jalan Ir. Djuanda atau Dago.” (Arie Nugraha, 2018). Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif, dimana keadaan sebenarnya dari Teras Cihampelas beserta koridor jalan di sekitarnya dijabarkan dan dianalisa berdasarkan teori perancangan kota milik Hamid Shirvani. Sistematika pembahasan pada tahap analisa berdasar pada 8 elemen perancangan kota menurut Hamid Shirvani, yaitu tata guna lahan, bentuk dan massa bangunan, sirkulasi dan parkir, ruang terbuka, jalur pedestrian, pendukung aktivitas, *signage*, dan preservasi. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif yang dilakukan dengan cara mengobeservasi Teras Cihampelas beserta koridor jalan di sekitarnya, serta mewawancarai pengguna Teras Cihampelas dan pengunjung Jalan Cihampelas.

3. Hasil dan Temuan

Berikut adalah hasil dan temuan berdasarkan analisa pengaruh Teras Cihampelas terhadap koridor jalan di sekitarnya berdasarkan teori perancangan kota milik Hamid Shirvani. Adapun poin-poin penting dari literatur tersebut yang menjadi dasar dalam menganalisa, yaitu tata guna lahan, bentuk dan massa bangunan, sirkulasi dan parkir, ruang terbuka, jalur pedestrian, pendukung aktivitas, *signage*, dan preservasi.

3.1. Tata Guna Lahan

a. Fungsi Perdagangan yang Diwadahi Teras Cihampelas Terintegrasi dengan Peruntukan Fungsi Lahan di Sekitarnya

Berdasarkan Perda Kota Bandung no. 10 tahun 2015 tentang Rencana Detail Tata Ruang Kota dan Peraturan Zonasi Kota Bandung tahun 2015-2035, diketahui bahwa peruntukan fungsi lahan di sepanjang sisi Teras Cihampelas adalah perdagangan dan jasa linier (K3). Sebagian besar bangunan yang berdiri di lahan-lahan tersebut pun telah memenuhi peruntukan fungsi lahan. Keberadaan Teras Cihampelas sebagai *skywalk* yang juga mewadahi fungsi perdagangan dinilai tepat karena terintegrasi dengan peruntukan fungsi lahan di sekitarnya sehingga dapat meningkatkan aktivitas perdagangan pada kawasan wisata belanja Cihampelas.

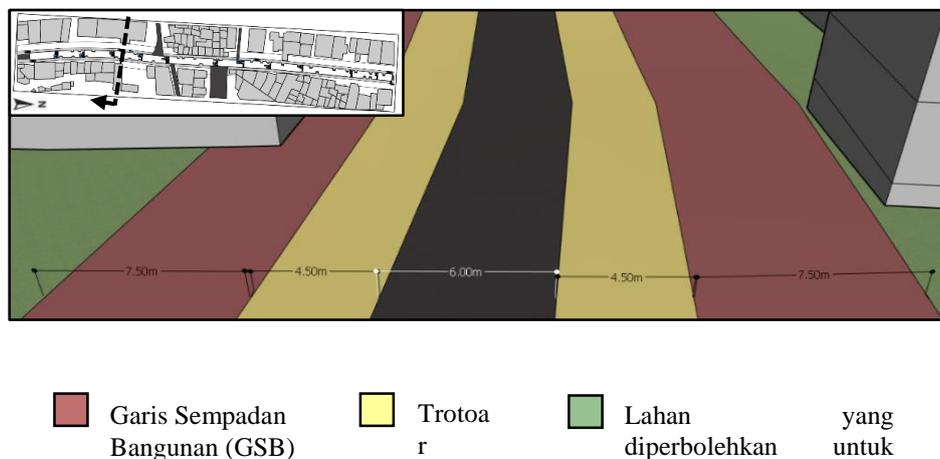
b. Fungsi Wisata yang Diwadahi Teras Cihampelas Terintegrasi dengan Konsep Pengembangan Sub Wilayah Kota (SWK) Cibeunying Travelapolis

Berdasarkan Perda Kota Bandung no. 10 tahun 2015 tentang Rencana Detail Tata Ruang Kota dan Peraturan Zonasi Kota Bandung tahun 2015-2035, *travelapolis* adalah konsep pengembangan sebagian daerah di Kota Bandung ke arah pariwisata, baik itu wisata kuliner, sejarah, alam, belanja, dan sebagainya. Konsep pengembangan tersebut diterapkan pada daerah-daerah yang termasuk ke dalam SWK Cibeunying. Jalan Cihampelas merupakan salah satu daerah yang termasuk ke dalam SWK Cibeunying. Kehadiran Teras Cihampelas yang juga mewadahi fungsi wisata di Jalan Cihampelas menciptakan integrasi antar keduanya sehingga dapat meningkatkan aktivitas wisata pada SWK Cibeunying, khususnya pada kawasan wisata belanja Cihampelas.

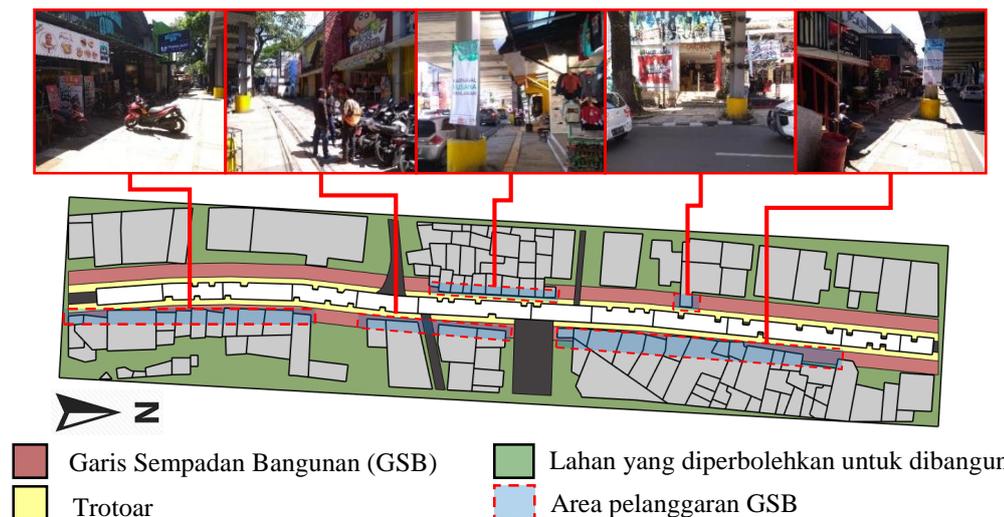
3.2. Bentuk dan Massa Bangunan

Timbul Permasalahan Visual, Struktural, dan Utilitas Antara Teras Cihampelas dengan Bentuk Massa Bangunan Sekitarnya yang Melanggar Peraturan GSB

Banyak bangunan di sekitar Teras Cihampelas yang melanggar peraturan tata guna lahan. Pada umumnya pelanggaran yang terjadi adalah pelanggaran GSB. Berdasarkan Perda Kota Bandung no. 10 tahun 2015 tentang Rencana Detail Tata Ruang Kota dan Peraturan Zonasi Kota Bandung tahun 2015-2035, diketahui bahwa bangunan di sepanjang sisi Jalan Cihampelas seharusnya memiliki GSB minimum $\frac{1}{2} \times 15$ meter (lebar rumija) = 7,5 meter (lihat gambar 3). Akan tetapi banyak bangunan di sepanjang sisi Jalan Cihampelas yang memiliki GSB lebih kecil dari 7,5 meter bahkan hingga 0 meter (lihat gambar 4). Pelanggaran tersebut terlihat signifikan ketika Teras Cihampelas telah berdiri dan menimbulkan beberapa permasalahan, seperti permasalahan visual, struktural, hingga utilitas.



Gambar 3. Jalan Cihampelas Memiliki Rumija Selebar 15 Meter yang Terdiri dari Lebar Jalan 6 Meter, Trotoar 4,5 Meter, dan GSB 7,5 Meter

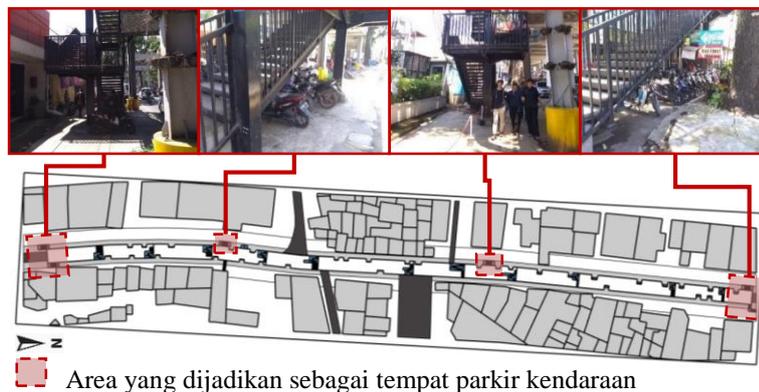


Gambar 4. Area-Area Pelanggaran GSB yang Lebih Kecil dari 7,5 Meter atau Bahkan Hingga 0 Meter di Jalan Cihampelas

3.3. Sirkulasi dan Parkir

a. Trotoar dan Lahan Pertokoan di Sekitar Akses Keluar/Masuk Teras Cihampelas Menjadi Tempat Parkir Bagi Pengguna yang Membawa Kendaraan

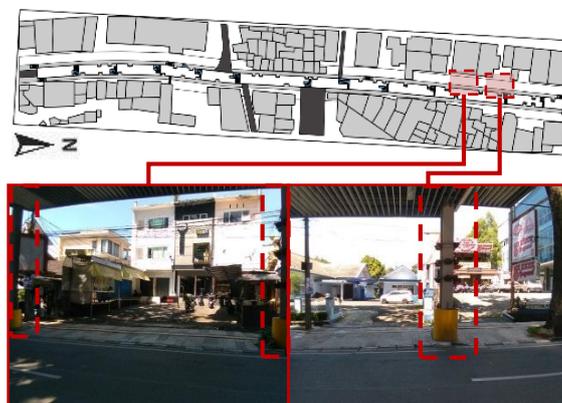
Teras Cihampelas tidak memiliki fasilitas parkir sehingga para pengguna yang membawa kendaraan memarkirkan kendaraannya di area sekitar Teras Cihampelas. Area yang sering dijadikan tempat parkir yaitu trotoar dan lahan pertokoan di sekitar akses keluar/masuk Teras Cihampelas (lihat gambar 5). Selain merugikan para pemilik lahan pertokoan sekitar, kendaraan-kendaraan yang keluar/masuk area parkir tersebut juga seringkali mengganggu kelancaran dan ketertiban lalu-lintas kendaraan dan pedestrian di Jalan Cihampelas. Kualitas visual ruang koridor Jalan Cihampelas pun turut terkena dampak negatif dari permasalahan parkir Teras Cihampelas.



Gambar 5. Trotoar dan Lahan Milik Pertokoan Sekitar Menjadi Area Parkir Kendaraan Bermotor Pengguna Teras Cihampelas, Terutama di Area Sekitar Tangga dan Lift Menuju Teras Cihampelas

b. Struktur Kolom Teras Cihampelas Tidak Menghalangi Jalur Sirkulasi dan Parkir Kendaraan Milik Lahan Pertokoan di Sekitarnya

Struktur kolom Teras Cihampelas terletak di sepanjang kedua sisi trotoar Jalan Cihampelas. Jarak peletakan kolomnya telah terintegrasi dengan sirkulasi dan parkir kendaraan pada lahan pertokoan sekitarnya (lihat gambar 6). Alur Sirkulasi kendaraan mulai dari masuk, parkir, hingga keluar lahan pertokoan menuju Jalan Cihampelas kembali tidak terhambat karena keberadaan struktur kolom Teras Cihampelas.

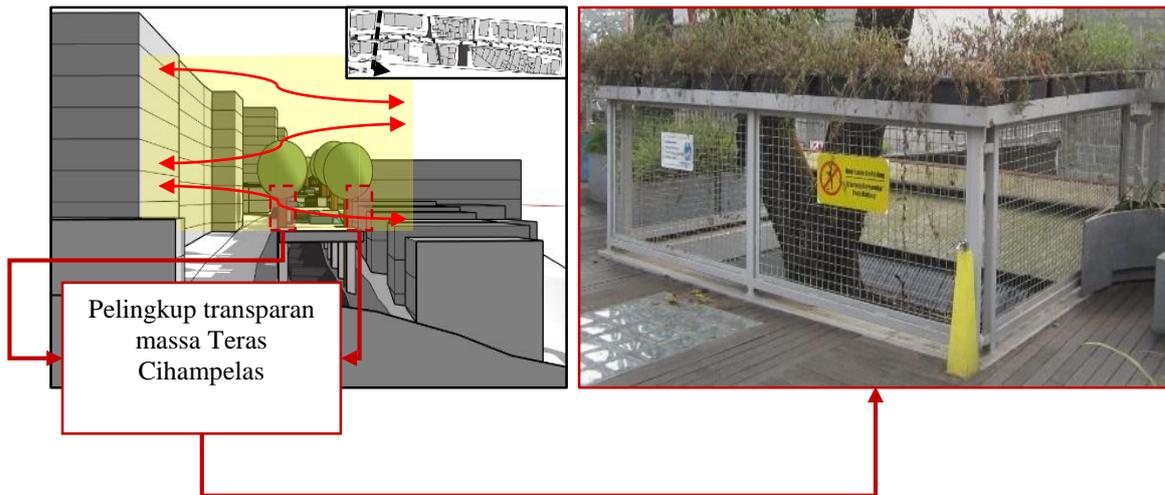


Gambar 6. Jarak Peletakan Kolom Teras Cihampelas di Beberapa Area Telah Terintegrasi dengan Sirkulasi dan Parkir Kendaraan pada Lahan Pertokoan Sekitarnya

3.4. Ruang Terbuka

a. Pelingkup Transparan Massa Teras Cihampelas Berperan Dalam Menjaga Kontinuitas Ruang Terbuka

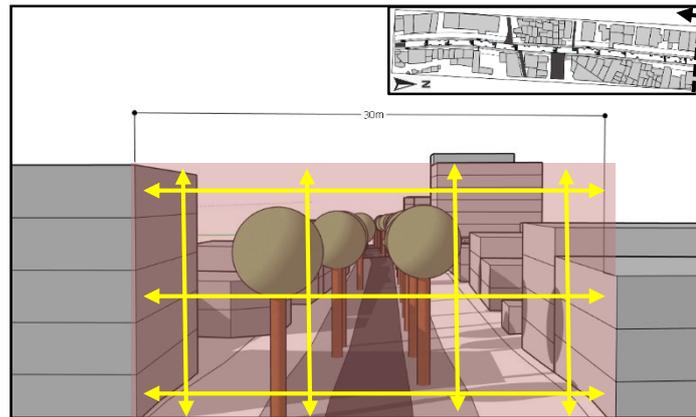
Pelingkup massa Teras Cihampelas adalah pagar besi *wiremesh* sehingga bersifat transparan. Pelingkup transparan tersebut membatasi Teras Cihampelas dengan lingkungan sekitarnya secara tidak tegas sehingga kontinuitas ruang terbuka di koridor Jalan Cihampelas tidak dibatasi (lihat gambar 7). Kontinuitas ruang terbuka dapat menghasilkan kesatuan ruang dan visual antara Teras Cihampelas dengan lingkungan sekitarnya.



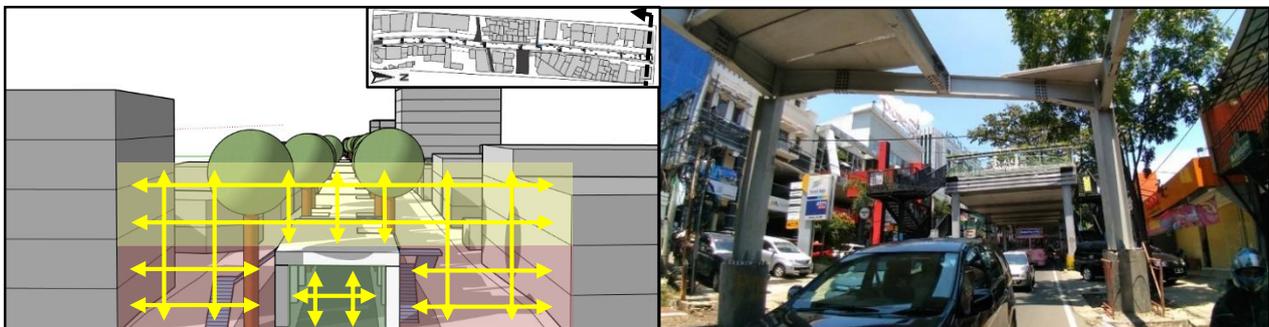
Gambar 7. Pelingkup Massa Teras Cihampelas yang Transparan Menghasilkan Kontinuitas Ruang Terbuka di Jalan Cihampelas sehingga Berdampak pada Kesatuan Ruang dan Visual Antara Teras Cihampelas dengan Lingkungan Sekitarnya

b. Keberadaan Teras Cihampelas Mempersempit, Namun Juga Menambah Jumlah Ruang Terbuka di Koridor Jalan Cihampelas

Koridor Jalan Cihampelas memiliki ruang terbuka horizontal selebar 15 meter (rumija) dan dapat mencapai 30 meter pada beberapa area yang berbatasan dengan bangunan berGSB 7,5 meter. Koridor Jalan Cihampelas memiliki batasan ruang terbuka vertikal yang tidak terbatas karena berbatasan langsung dengan langit (lihat gambar 8). Namun setelah Teras Cihampelas berdiri, strukturnya menjadi pembatas ruang terbuka secara horizontal dan vertikal. Jajaran kolom berdiameter 1 meter memberikan kesan sempit terhadap ruang terbuka di koridor Jalan Cihampelas secara horizontal. Ambang bawah permukaan lantai Teras Cihampelas setinggi 4,6 meter dari permukaan Jalan Cihampelas memberikan kesan pendek terhadap ruang terbuka di koridor Jalan Cihampelas secara vertikal. Jumlah ruang terbuka di koridor Jalan Cihampelas pun bertambah ketika Teras Cihampelas telah berdiri. Ruang terbuka tersebut terbagi menjadi ruang terbuka di bawah, samping bawah, atas, dan samping atas Teras Cihampelas (lihat gambar 9). Semakin banyak ruang terbuka, maka akan semakin banyak juga aktivitas yang dapat diwadahi di dalamnya sehingga Jalan Cihampelas menjadi lebih hidup.



Gambar 8. Area Berwarna Merah Merupakan Batasan Ruang Terbuka di Koridor Jalan Cihampelas Secara Horizontal dan Vertikal



Gambar 9. Area Berwarna Merah, Kuning, dan Hijau Merupakan Ruang Terbuka di Koridor Jalan Cihampelas yang Terbagi-Bagi Karena Keberadaan Teras Cihampelas

3.5. Jalur Pedestrian

a. Keberadaan Struktur Teras Cihampelas Mempersempit Lebar Jalur Pedestrian (Trotoar) di Kedua Sisi Jalan Cihampelas

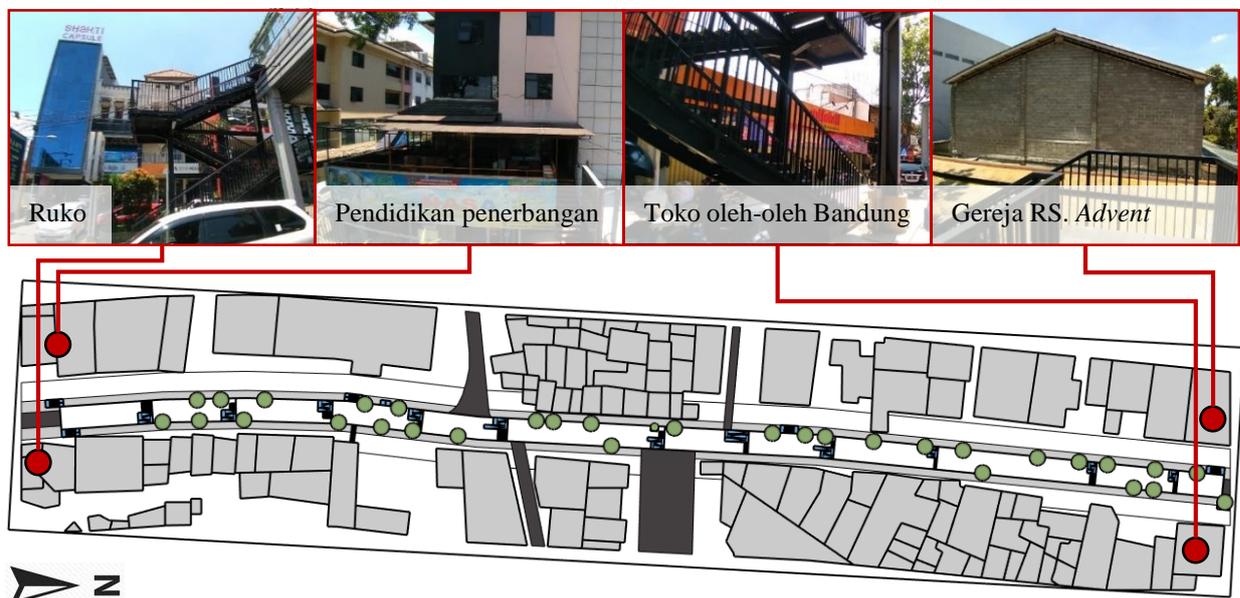
Lebar trotoar di kedua sisi Jalan Cihampelas yaitu 4,5 meter. Dengan trotoar selebar itu, para pedestrian dapat melakukan aktivitas *window shopping* dan memasuki pertokoan sekitarnya tanpa mengganggu laju pedestrian lainnya. Namun setelah Teras Cihampelas berdiri, tangga dan struktur kolomnya yang berdiameter 1 meter justru menghalangi laju para pedestrian, bahkan aktivitas *window shopping* dirasa sulit untuk dilakukan. Keberadaan parkir kendaraan dan batang-batang pohon eksisting berdiameter rata-rata sekitar 1 meter pun turut mempersempit lebar trotoar (lihat gambar 10).



Gambar 10. Keberadaan *Lift*, Tangga, Struktur Kolom Teras Cihampelas, Parkir Liar, dan Batang Pohon Mempersempit Lebar Trotoar sehingga Menghambat Laju Pedestrian

b. Teras Cihampelas Tidak Memfasilitasi Pedestrian Untuk Berjalan dari Destinasi Awal ke Akhir di Jalan Cihampelas

Setelah Teras Cihampelas berdiri, jalur pedestrian bertambah menjadi dua tingkat, tingkat pertama yaitu jalur pedestrian pada permukaan Jalan Cihampelas (trotoar) dan tingkat kedua yaitu pada permukaan lantai Teras Cihampelas. Namun sayangnya penambahan tingkat jalur pedestrian tidak berdampak signifikan pada alur sirkulasi pedestrian di Jalan Cihampelas. Trotoar Jalan Cihampelas masih lebih unggul dibandingkan dengan Teras Cihampelas dalam mewadahi banyaknya jumlah masa pedestrian. Pedestrian dari trotoar Jalan Cihampelas tidak memiliki motivasi untuk berjalan di dalam Teras Cihampelas karena Teras Cihampelas hanya menghubungkan bangunan-bangunan yang tidak terlalu kuat perannya sebagai destinasi awal dan akhirnya (lihat gambar 11).



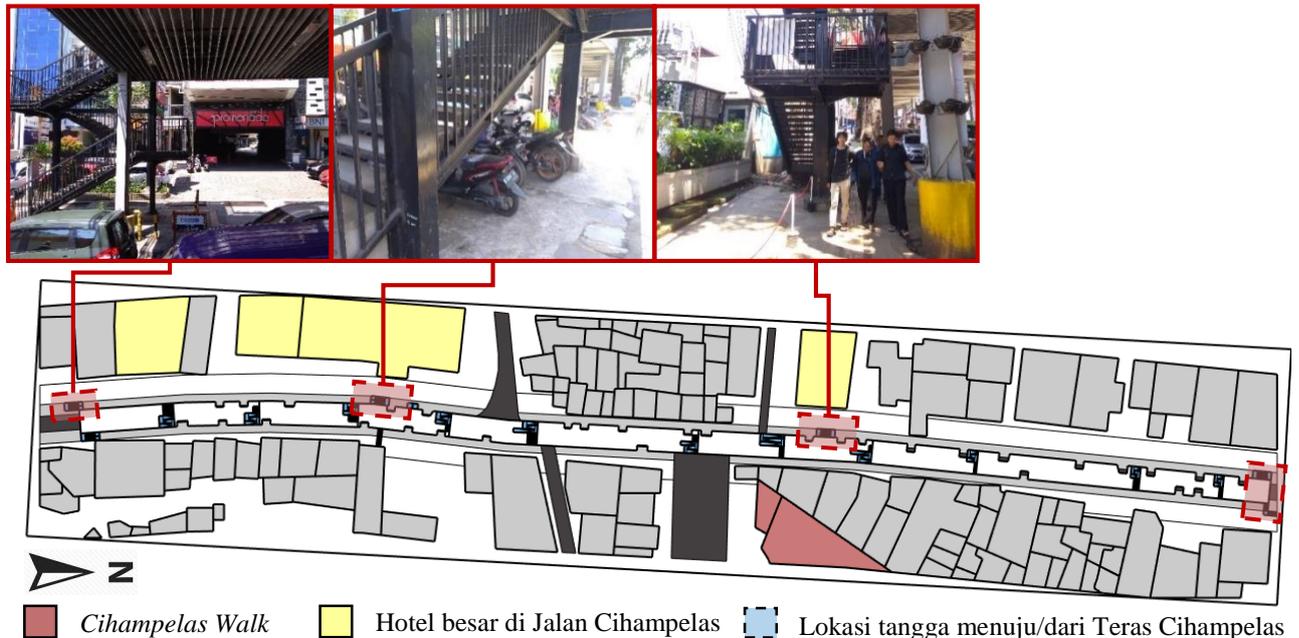
Gambar 11. Pedestrian dari Trotoar Jalan Cihampelas Tidak Memiliki Motivasi Untuk Berjalan di Dalam Teras Cihampelas Karena Teras Cihampelas Hanya Menghubungkan Bangunan-Bangunan yang Tidak Terlalu Kuat Perannya Sebagai Destinasi Awal dan Akhirnya

3.6. Pendukung Aktivitas

a. Teras Cihampelas Kurang Terintegrasi dengan Bangunan di Sekitarnya yang Berperan Sebagai Pendukung Aktivitas di Jalan Cihampelas

Teras Cihampelas kurang memperhatikan bangunan di sekitarnya yang berperan sebagai pendukung aktivitas di Jalan Cihampelas. Hal tersebut dapat dilihat dari penempatan akses keluar/masuk Teras Cihampelas yang diletakkan di sembarang tempat. Tidak terdapat tangga atau lift di dekat *Cihampelas Walk* yang dapat dikatakan sebagai pendukung aktivitas utama di Jalan Cihampelas sehingga aktivitasnya tidak dapat dilanjutkan dan dikembangkan menjadi

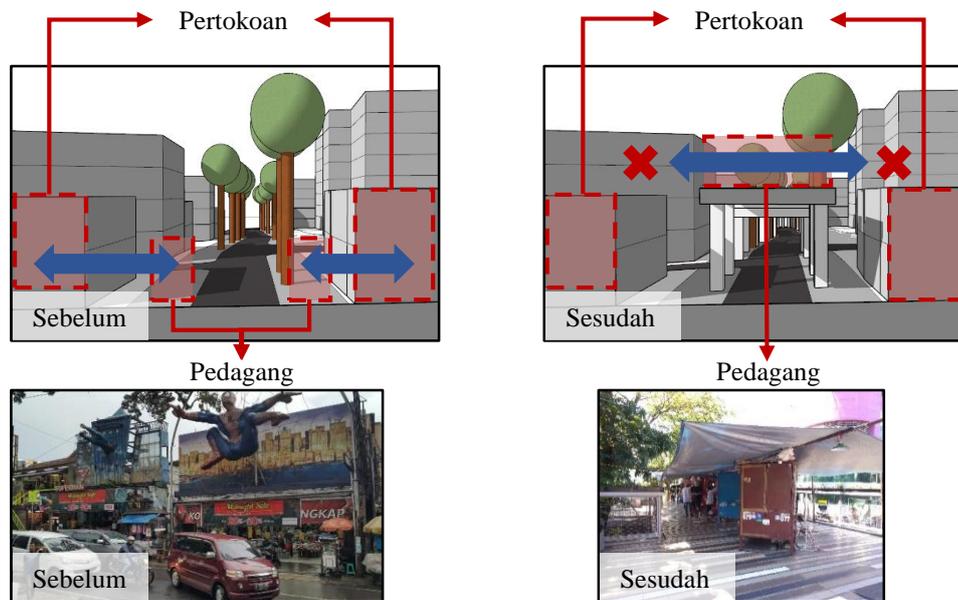
aktivitas lainnya di dalam Teras Cihampelas. Walaupun begitu, penempatan tangga di dekat hotel-hotel besar di Jalan Cihampelas seperti Hotel *Serella*, *Fave*, *Aston Tropicana*, dan *Promenade* merupakan hal yang tepat (lihat gambar 12). Wisatawan yang menginap di hotel-hotel tersebut menjadi memiliki kemudahan dalam mengakses Teras Cihampelas sehingga aktivitas lainnya dapat lebih mudah berkembang.



Gambar 12. Akses Keluar/Masuk Teras Cihampelas Tidak Memperhitungkan Keberadaan *Cihampelas Walk* Sebagai Pendukung Aktivitas Utama, Namun Telah Memperhitungkan Keberadaan Hotel-Hotel Besar di Jalan Cihampelas

b. Teras Cihampelas Memisahkan Keterkaitan Antara Pedagang Kaki Lima (PKL) dengan Pertokoan yang Berperan Sebagai Pendukung Aktivitasnya

Keberadaan PKL di Jalan Cihampelas erat kaitannya dengan keberadaan pertokoan di sekitarnya karena pada dasarnya PKL mengandalkan pengunjung pertokoan untuk membeli komoditas mereka. Pengunjung Jalan Cihampelas memiliki tujuan utama untuk berbelanja di pertokoan, namun PKL memiliki komoditas sejenis yang lebih ekonomis sehingga layak untuk dijadikan pilihan oleh para pengunjung. Namun setelah Teras Cihampelas berdiri, para PKL dipindahkan ke dalam Teras Cihampelas sehingga keterkaitannya dengan pertokoan di sekitarnya pun menghilang (lihat gambar 13). Pedagang tidak lagi menjadi pilihan bagi pengunjung karena pengunjung tidak akan mengeluarkan usaha yang terlalu besar hanya untuk membandingkan harga komoditas ke dalam Teras Cihampelas. Pada akhirnya, pelanggaran PKL di trotoar Jalan Cihampelas kembali terulang. Namun, terdapat satu toko yang telah berusaha menjaga keterkaitannya dengan pedagang di dalam Teras Cihampelas (lihat gambar 14).



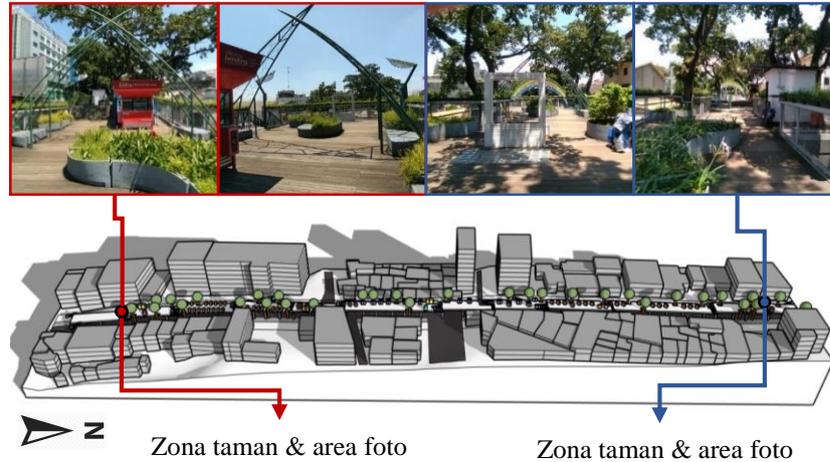
Gambar 13. Para PKL Dipindahkan ke Dalam Teras Cihampelas sehingga Keterkaitannya dengan Pertokoan di Sekitarnya Menghilang



Gambar 14. Toko yang Terkait dengan Pedagang di Dalam Teras Cihampelas

c. Fungsi Rekreasi di Dalam Teras Cihampelas Berperan Sebagai Pendukung Aktivitas di Jalan Cihampelas

Teras Cihampelas mewadahi fungsi rekreasi berupa taman yang dilengkapi dengan fasilitas tambahan seperti spot foto, koneksi *wifi*, dan terminal listrik untuk mengisi baterai *handphone*. Taman terletak di bagian utara dan selatan Teras Cihampelas (lihat gambar 15). Dilihat dari segi perannya sebagai pendukung aktivitas di Jalan Cihampelas, fungsi rekreasi justru lebih unggul dibandingkan dengan fungsi perdagangan di dalam Teras Cihampelas. Teras Cihampelas telah terbukti dalam menarik banyak wisatawan untuk berekreasi di dalamnya, terutama ketika akhir pekan dan hari libur.



Gambar 15. Fungsi Rekreasi Berupa Taman yang Terletak di Bagian Utara dan Selatan Teras Cihampelas Berperan Sebagai Pendukung Aktivitas di Jalan Cihampelas

3.7. Signage

Kualitas Visual Ruang Koridor Jalan Cihampelas yang Sudah Rusak Oleh *Signage* Bangunan di Sekitarnya Semakin Rusak Karena Keberadaan Teras Cihampelas

Signage pertokoan di Jalan Cihampelas dapat dikatakan kumuh karena memang dalam pemasangannya tidak teratur sehingga merusak kualitas visual ruang koridor Jalan Cihampelas. Kualitas visual ruang koridor Jalan Cihampelas memburuk ketika Teras Cihampelas berdiri, terutama pada area bangunan yang melanggar ketentuan GSB (lihat gambar 16). Ambang bawah struktur Teras Cihampelas menghasilkan batasan ruang koridor Jalan Cihampelas secara vertikal sehingga kekumuhan *signage* pertokoan semakin terasa.

3.8. Preservasi

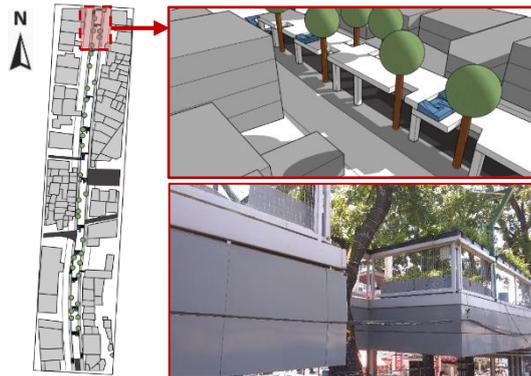
a. Teras Cihampelas Mempertahankan Keberadaan Pohon-Pohon Besar di Sekitarnya Sebagai Upaya Presevasi



■ GSB ■ Trotoar ■ Lahan yang diperbolehkan untuk dibangun ■ Area pelanggaran GSB

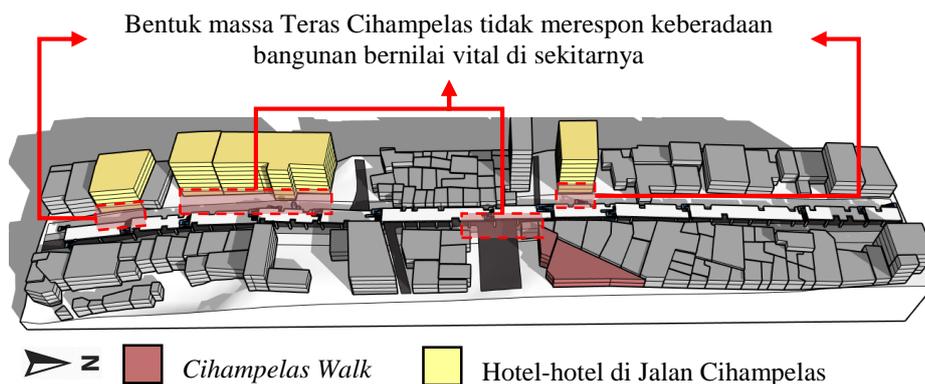
Gambar 16. Kualitas visual ruang koridor Jalan Cihampelas memburuk ketika Teras Cihampelas berdiri, terutama pada area bangunan yang melanggar ketentuan GSB

Pengolahan bentuk massa Teras Cihampelas telah memperhitungkan dan memperahankan keberadaan pohon-pohon besar di sekitarnya dengan cara membuat substraksi di setiap sisi Teras Cihampelas yang terhalang oleh pohon (gambar 17) Dengan tetap mempertahankan keberadaan pohon-pohon tersebut, suasana asri di di Jalan Cihampelas dapat dipertahankan. Walaupun begitu, ada konsekuensi yang harus diterima dari upaya preservasi pohon tersebut, yaitu lebar jalur sirkulasi di dalam Teras Cihampelas menyempit karena adanya substraksi massa.



Gambar 17. Teras Cihampelas Mempertahankan Keberadaan Pohon-Pohon Besar di Sekitarnya Sebagai Upaya Preservasi

b. Teras Cihampelas Tidak Memiliki Upaya Untuk Mempreservasi Bangunan yang Memiliki Nilai Vital di Sekitarnya



Gambar 18. Bentuk Massa Teras Cihampelas Tidak Diolah Untuk Menanggapi Keberadaan Bangunan-Bangunan yang Memiliki Nilai Vital di Sekitarnya

Preservasi tidak hanya berlaku untuk bangunan *heritage* dan lingkungan alami saja, namun juga berlaku bagi bangunan atau tempat yang memiliki nilai vital. Terdapat beberapa bangunan yang memiliki nilai vital di Jalan Cihampelas, misalnya yaitu *Cihampelas Walk* dan hotel-hotel seperti *Hotel Serella*, *Promenade*, *Aston Tropicana*, dan *Fave*, semuanya memiliki nilai vital bagi perekonomian kawasan wisata belanja Cihampelas. Konsep fisik dan non-fisik Teras

Cihampelas dinilai tidak memperhatikan bangunan-bangunan bernilai vital tersebut. Tidak terdapat pengolahan-pengolahan khusus pada bentuk massa Teras Cihampelas yang merespon keberadaan bangunan-bangunan bernilai vital tersebut, misalnya seperti penambahan *plaza* sebagai *node* dan lain sebagainya (lihat gambar 18). Padahal keberadaan Teras Cihampelas dapat memperkuat nilai vital dari bangunan-bangunan tersebut apabila konsep fisik dan non-fisiknya benar-benar dipikirkan.

4. Diskusi/Pembahasan

Teras Cihampelas merupakan infrastruktur kota yang mewadahi fungsi perdagangan dan wisata. Apabila dikaitkan dengan fungsi bangunan di sepanjang koridor Jalan Cihampelas yang dilaluinya, fungsi Teras Cihampelas sudah sejalan. Namun, apakah area rumija yang kemudian dibangun Teras Cihampelas untuk fungsi perdagangan dan wisata merupakan hal yang tepat? Peralnya, area rumija pada umumnya merupakan jalur sirkulasi kendaraan, pedestrian, dan penghijauan. Lalu, apakah fungsi perdagangan yang diwadahi Teras Cihampelas dapat disejajarkan dengan para PKL yang berdagang di trotar? Apabila bisa, maka keberadaan Teras Cihampelas merupakan sesuatu yang salah, sama halnya dengan keberadaan PKL di trotoar. Oleh karena itu, seharusnya terdapat peraturan perencanaan Kota Bandung yang mengatur soal pemanfaatan rumija sebelum Teras Cihampelas dibangun. Peraturan tersebut harus menjelaskan bangunan, ruang, fungsi, dan aktivitas apa sajakah yang boleh berada di rumija?

Setelah peraturan perencanaan Kota Bandung tentang pemanfaatan area rumija selesai, barulah Pemerintah Kota Bandung dapat merencanakan Teras Cihampelas dengan parameter-parameter baru sehingga nantinya keberadaannya terintegrasi dengan koridor Jalan Cihampelas. Namun, ada tahap terakhir yang harus dilakukan Pemerintah Kota Bandung sebelum mulai membangun Teras Cihampelas, yaitu penertiban bangunan-bangunan yang melanggar peraturan tata guna lahan seperti GSB, KLB, KDH, dan sebagainya. Hal tersebut perlu dilakukan, karena pada dasarnya permasalahan-permasalahan fisik, ruang, dan visual koridor yang muncul diakibatkan oleh pelanggaran bangunan terhadap peraturan tata guna lahan di koridor Jalan Cihampelas. Pada akhirnya, desain Teras Cihampelas yang sudah memperhitungkan aspek perencanaan Kota Bandung dengan matang sekalipun tidak akan terintegrasi dengan koridor Jalan Cihampelas selama pelanggaran tata guna lahan oleh bangunan di sekitarnya tidak ditertibkan terlebih dahulu oleh Pemerintah Kota Bandung.

5. Kesimpulan

Berikut adalah pengaruh Teras Cihampelas terhadap koridor jalan di sekitarnya yang dilihat dari segi:

a. Tata Guna Lahan

- Fungsi perdagangan yang diwadahi Teras Cihampelas terintegrasi dengan peruntukan fungsi lahan di sekitarnya. (pengaruh positif)
- Fungsi wisata yang diwadahi Teras Cihampelas terintegrasi dengan konsep pengembangan Sub Wilayah Kota (SWK) Cibeunying Travelapolis. (pengaruh positif)

b. Bentuk dan Massa Bangunan

Timbul permasalahan visual, struktural, dan utilitas antara Teras Cihampelas dengan bentuk massa bangunan sekitarnya yang melanggar peraturan GSB. (pengaruh negatif)

c. Sirkulasi dan Parkir

- Trotoar dan lahan pertokoan di sekitar akses keluar/masuk Teras Cihampelas menjadi tempat parkir bagi pengguna yang membawa kendaraan. (pengaruh negatif)

- Struktur kolom Teras Cihampelas tidak menghalangi jalur sirkulasi dan parkir kendaraan milik lahan pertokoan di sekitarnya. (pengaruh positif)
- d. Ruang Terbuka
- Pelingkup transparan massa Teras Cihampelas berperan dalam menjaga kontinuitas ruang terbuka koridor jalan di sekitarnya. (pengaruh positif)
 - Keberadaan Teras Cihampelas mempersempit, namun juga menambah jumlah ruang terbuka di koridor Jalan Cihampelas. (pengaruh negatif dan positif)
- e. Jalur Pedestrian
- Keberadaan struktur Teras Cihampelas memperkecil lebar jalur pedestrian (trotoar) di kedua sisi Jalan Cihampelas. (pengaruh negatif)
 - Teras Cihampelas tidak memfasilitasi pedestrian untuk berjalan dari destinasi awal ke akhir di Jalan Cihampelas. (pengaruh negatif)
- f. Pendukung Aktivitas
- Teras Cihampelas kurang terintegrasi dengan bangunan di sekitarnya yang berperan sebagai pendukung aktivitas di Jalan Cihampelas. (pengaruh negatif)
 - Teras Cihampelas memisahkan keterkaitan antara PKL dengan pertokoan yang berperan sebagai pendukung aktivitasnya. (pengaruh negatif)
 - Fungsi rekreasi di dalam Teras Cihampelas berperan sebagai pendukung aktivitas di Jalan Cihampelas. (pengaruh positif)
- g. Signage
- Kualitas visual ruang koridor Jalan Cihampelas yang sudah rusak oleh *signage* bangunan di sekitarnya semakin rusak karena keberadaan Teras Cihampelas. (pengaruh negatif)
- h. Preservasi
- Teras Cihampelas mempertahankan keberadaan pohon-pohon besar di sekitarnya sebagai upaya presevasi. (pengaruh positif)
 - Teras Cihampelas tidak memiliki upaya untuk mempreservasi bangunan yang memiliki nilai vital di sekitarnya. (pengaruh negatif)

Teras Cihampelas terbukti memberikan pengaruh positif dan negatif terhadap koridor jalan di sekitarnya, namun pengaruh negatif yang diberikannya cenderung lebih banyak (8 dari 15 poin analisa) dibandingkan dengan pengaruh positifnya (7 dari 15 poin analisa). Pada akhirnya pengaruh positif Teras Cihampelas terhadap koridor jalan di sekitarnya dapat dipertahankan, sedangkan pengaruh negatifnya harus diperbaiki sehingga dapat menghasilkan Teras Cihampelas dan *skywalk* sejenis di masa mendatang dengan kualitas yang lebih baik.

6. Daftar Pustaka

- [1] *Fitrah P, Sony. Skywalk Teras Cihampelas Inovasi Infrastruktur Kota Bandung, Available at <http://www.rmoljabar.com/read/2017/02/04/34464/Skywalk-Teras-Cihampelas-Inovasi-Infrastruktur-Kota-Bandung-> Accessed: 2019-09-18*

- [2] *Isal, Mawardi. PKL Cicadas Kian Menjamur, Ridwan Kamil: Solusinya Sky Walk, Available at*<http://jabar.tribunnews.com/2017/11/30/pkl-cicadas-kian-menjamur-ridwan-kamil-solusinya-sky-walk> *Accessed: 2018-11-27*
- [3] *Muhammad Firdaus, Ananda. Skywalk Cihampelas Sabet Juara 3 pada API 2017, Available at* <https://www.ayobandung.com/read/2017/11/27/26051/teras-cihampelas-sabet-juara-3-pada-api-2017> *Accessed: 2019-09-18*
- [4] *Nugraha, Arie. Jejak Ridwan Kamil di Teras Cihampelas Bertambah Panjang, https://www.liputan6.com/regional/read/3624732/jejak-ridwan-kamil-di-teras-cihampelas-bertambah-panjang* *Accessed: 2019-09-18*
- [5] *Prasetyo, Frans. Ridwan Kamil dan Sesat Pikir Proyek Skywalk Cihampelas, Available at https://geotimes.co.id/tokoh/kolom-ridwan-kamil/ridwan-kamil-dan-sesat-pikir-proyek-skywalk-cihampelas/* *Accessed: 2018-11-27*
- [6] *Prima Perdana, Putra. Skywalk Cihampelas Mulai Kumuh dan Pembangunan Tahap 2 Mangkrak, https://bandung.kompas.com/read/2019/07/26/17263261/skywalk-cihampelas-mulai-kumuh-dan-pembangunan-tahap-2-mangkrak?page=all* *Accessed: 2019-09-18*
- [7] *Carmona, Matthew, Steve Tiesdell, Tim Heath, and Taner Oc. (2010) Public Places Urban Spaces The Dimensions of Urban Design Second Edition, Elsevier.*