

NEO VERNAKULAR-T.O.D URBAN DESIGN ALUN-ALUN BANDUNG

Muhamad Luthfi Walliyudin*,
Indriastjario, Masyiana Arifah A R

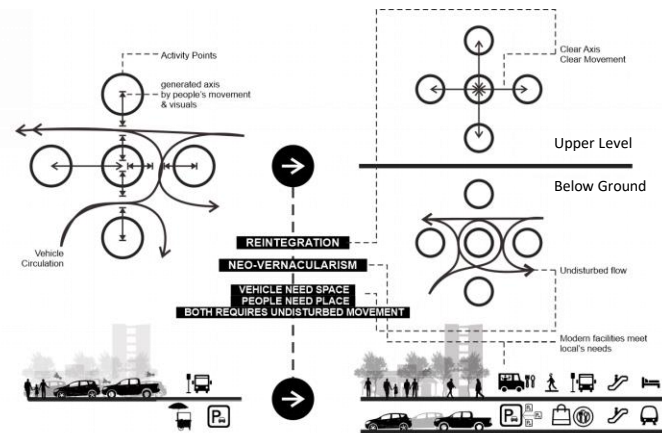
Departemen Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia
*luth3.14@gmail.com / luth314@students.undip.ac.id

PENDAHULUAN

Kawasan inti Alun-Alun Bandung (yang berbatasan langsung dengan lapangan alun-alun) merupakan suatu sistem arsitektur-kosmologis yang dalam perkembangannya menjadi titik-titik yang berdiri parsial. Hal ini berhubungan dengan pergerakan di kawasan tersebut yang tersendat oleh kemacetan (>72% pelaku kommuter harian di kota Bandung menggunakan kendaraan pribadi) yang bahkan membuat keterpisahan antar titik kegiatan makin besar

Sungai Cikupung sebagai anak sungai alami terpanjang di pusat kota yang menjadi titik awal kehidupan di kota Bandung dan alun-alun secara khusus sempat terlupakan ketika di tapak sisi timur alun-alun Bandung terbangun sebuah mall pada era 80'an - 2014. Lahan yang telah kembali kosong menjadi oportunitas untuk mengembalikan setting / memandu desain bangunan berikutnya untuk menghormati setting alam dan sejarah di titik awal kota Bandung ini. Maka diperlukan solusi untuk mewujudkan integrasi kembali dan membuat pergerakan manusia menjadi lancar, nyaman, dan aman.

KONSEP DAN TEORI PERANCANGAN



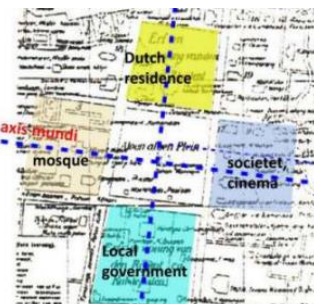
Konsep yang digunakan dalam perancangan adalah pemaduan antara *past-present-future* dimana kearifan lokal yang telah digali melalui kajian pra-perancangan dipadukan dengan kepraktisan dan kemudahan yang diraih oleh teknologi masa kini-masa depan untuk merealisasikan keseimbangan antara dua hal tersebut di masa depan. Untuk meraihnya digunakan pendekatan Neovernakular: interpretasi arsitektur mengenai bangunan yang mengalami interpolasi dengan lingkungan vernakular yang terkait erat dengan heritage lokal pada masanya (Eliša Turkušić. 2011) dan T.O.D dengan pemikiran perancangan dan perancangan secara vertikal disamping secara horizontal, yakni dengan mewujudkan 8 item sasaran untuk merealisasikan konsep "walkability": 1. Kenyamanan dan keamanan Berjalan kaki; 2. Penggunaan moda komuter lokal harian yang ringan: sepeda dan sejenisnya; 3. Membentuk Koneksi / Jaringan Pejalan kaki - peralihan moda; 4. Mengoptimalkan fasilitas transit kendaraan massal publik; 5. Pembaruan (mix) Tata Guna Lahan; 6. Mengoptimalkan Kepadatan Ruang (Densify), Optimalisasi ruang jalan dan angkutan umum; 7. Merapatkan (Compact) memendekkan waktu perjalanan dalam jarak yang sama; 8. Beralih menuju cara beraktifitas urban yang lebih madani dan efisien.

KAJIAN PERENCANAAN

Alun-alun adalah simpul yang menjadi pengikat antara beragam kegiatan di pusat kota, sebuah lapangan yang berhadapan dengan titik-titik dengan berbagai aktifitas: politik, ekonomi, sosial, religi. Alun-alun merupakan tempat tenang yang dikelilingi pergerakan, tempat yang menjadi simpul penghubung beragam aktifitas, tempat seremoni, 'teras' dari sebuah kota. Alun-alun Kota Bandung dibangun pada tahun 1810 pada masa pemerintahan Wiranatakusuma II, terletak bersinggungan dengan jalan besar pos (*Grote Postweg*) dan Sungai Cikupung.

Dari sisi kearifan lokal, ada 3 element penting yang merupakan ke-khasan alun-alun Bandung yang merupakan warisan sejarah namun keberadaannya mulai tersamarkan saat ini: 1. Konsep sumbu penghubung penjurun alun-alun; 2. Keberadaan sungai dalam setting alun-alun (sungai - alun-alun - masjid); 3. Keberadaan masjid agung lengkap dengan makam leluhur kota Bandung. Dari sisi modernitas, pergerakan masyarakat urban saat ini sangat didominasi penggunaan kendaraan pribadi, memberi dampak pada padatnya lalu lintas, menimbulkan banyak *crossing* dengan pejalan kaki serta pelemahan vista dan aksesibilitas yang merupakan representasi dari konsep axis antara alun-alun dan penjurunya.

Salah satu cara untuk membaikkan kondisi setting alun-alun Bandung agar menampakkan karakter kearifan lokalnya dengan tetap mendukung kepraktisan-keadilan pada masa kini adalah dengan menerapkan perancangan dan perancangan yang berorientasi pada pergerakan manusia (*walkability*) sehingga kawasan lebih ramah dan interaktif dalam keseharian masyarakat. Untuk menerapkan itu diadaptasi konsep T.O.D yang sejatinya sudah terbangun dengan tata-guna lahan kawasan yang memang sudah *mixed* serta banyaknya titik-titik aktifitas harian dalam radius 500 m yang konsisten hidup di hari kerja maupun akhir pekan.



Gambar: Setting awal alun-alun Bandung (Kunto via Aulia, 2014)



Gambar: Situasi Eksisting (Pengamatan Penulis, 2021)



Gambar: Alun-alun Bandung 2014 (change.org, 2017)



Gambar: Pertokoan menyelimuti facade selatan-barat masjid (Google Streetview, 2014)



Gambar: Mixed Land-Use pada pemetaan titik-titik aktifitas terpadat dalam radius 500m (Observasi)

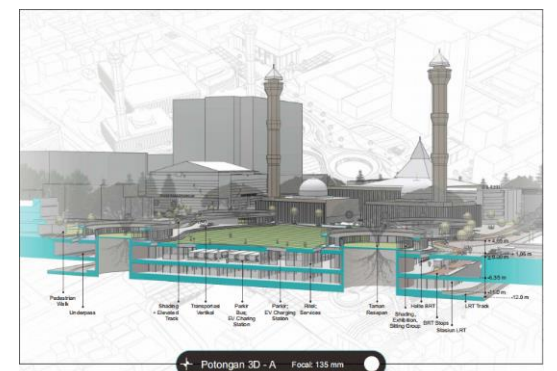
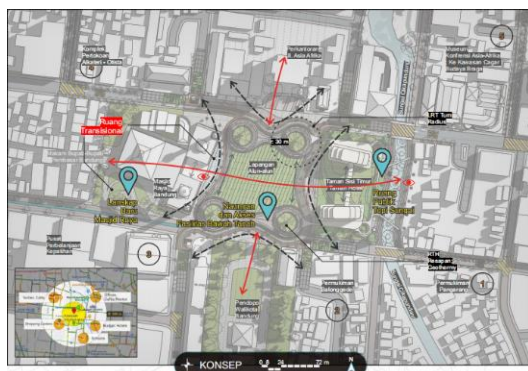


Gambar: Jl. Asia Afrika (Siti Mastitoh, Tribunjabar, 2017)



Gambar: Eks-Palaguna sisi Timur Alun-alun (Novan Herfyan, 2015)

PENERAPAN PADA DESAIN



Desain yang menerapkan konsep *walkability* membawa pada konsekuensi perlunya perancangan multi-level sehingga terwujud muka tanah alun-alun yang kembali menjadi titik simpul yang kuat untuk pergerakan manusia dan untuk menikmati bentang alam, mengautkan kembali konsep yang merupakan *heritage* dari suatu alun-alun kota. Vista menerus diwujudkan dari sungai-masjid sebagai kekhasan setting alun-alun bersama dengan dibukanya lanskap baru masjid raya di sisi selatan-barat masjid sebagai transisi untuk memperbaiki hirarki setting alun-alun serta menghormati sejarah yang mana terdapat makam leluhur kota Bandung di sisi barat masjid. Semua itu didukung oleh keberadaan underpass dan fasilitas basement yang mengakomodasi transportasi untuk pergerakan jarak jauh serta berbagai fasilitas dan utilitas pendukung aktifitas di kawasan.

KESIMPULAN DAN SARAN

- Kesimpulan:** Perancangan Kawasan Urban Alun-alun Bandung dengan pendekatan neo-vernakular dan T.O.D mengintegrasikan kembali kawasan dengan nilai-nilai heritage dan kepraktisan modern menghasilkan minimal 3 layer perencanaan: 1. Muka tanah (dimana manusia bergerak bebas dengan vista yang lugas terhadap bentang alam dan setting kawasan); 2. Subsoil -1 (tempat pergerakan alat transportasi dengan pembuatan underpass dan basement yang saling terkoneksi; serta tempat fasilitas dan utilitas pendukung kehidupan modern); 3. Subsoil -2 (memungkinkan fasilitas transit transportasi massal berbasis rel yang dibutuhkan untuk beralih dari kemacetan kendaraan berbasis aspal dan menguatkan pilihan berjalan kaki dan beralih moda).
- Saran:** untuk pengembangan lanjutan langkah baiknya riset dan eksplorasi lebih dalam mengenai utilisasi lahan bawah tanah dengan data yang lebih akurat mengenai kedalaman tanah yang memungkinkan untuk diolah.
- Pemerintah Kota Bandung secara khusus dan Pemkot seluruh Indonesia secara umum dapat menjadikan riset-eksplorasi ini sebagai pertimbangan untuk mempertahankan dan mengembangkan pusat kotanya, terlebih apabila terdapat alun-alun dengan rekam jejak sejarah yang panjang seperti pada kawasan Alun-alun Bandung ini.

DAFTAR REFERENSI

- Ashadi. 2017. *Alun-alun Kota Jawa*. UMJ Press
- BPS. 2017. *Statistik Komuter Bandung Raya*. BPS Kota Bandung
- DPA-X. 2020. *Carpark Futures - Opportunities in the Underground*. Dominique Perrault Architect x Indigo Group
- Eliša Turkušić. 2011. *Neo-Vernacular Architecture: Contribution to The Research on Revival of Heritage Through Modern Architectural Design*. University of Sarajevo.
- Institute of Transportation & Development Policy. 2017. *TOD Standard*. Itdp.org
- Kunto, 1986 melalui Aulia, 2014. *The Changing of Public Perception Towards Alun-alun Bandung*. Procedia Social & Behavioral Science.
- Martin Prominski dkk. 2012. *River.Space.Design*. Birkhauser
- Paris Agreement. 2015. *Paris Declaration on Electro-Mobility and Climate Change & Call to Action*
- PPID Kota Bandung. 2016. *Urban Mobility Project*. Pemkot Bandung
- PPID Kota Bandung. *Data Sungai & Anak Sungai*.
- Specks. 2013. *Walkable City: How Downtown can Save America, One Step at a Time*. Newyork: North Point Press