

BAB I PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Permasalahan yang muncul dalam pengembangan tata guna lahan maupun perkotaan belakangan ini adanya anggapan bahwa pengembangan kota bisa dilakukan secara instan tanpa melihat secara kasus per kasus permasalahan kota tersebut, disamping harusnya menyesuaikan pengembangan dengan karakter kota tersebut. Simulasi beberapa kebijakan transportasi dan tata guna lahan yang erat dengan ide kota kompak menunjukkan pentingnya melihat kondisi perkembangan kota (pola pergerakan/transportasi dan pola tataguna lahan, selain juga optimalisasi kebijakan antara yang bersifat tarik dan tekan) (Roychansyah, 2005).

Pengembangan suatu kawasan hendaknya merupakan satu kesatuan sistem yang terintegrasi. Sistem yang terintegrasi meliputi lingkungan, transportasi dan juga sosial-ekonomi. Kawasan kota yang terintegrasi memperbaiki mutu kawasan tersebut, seperti perbaikan kondisi lingkungan, keteraturan ruang fisik dan juga mampu menjaga sumber daya yang ada pada tempat tersebut. Kawasan kota dikatakan terintegrasi bila masing-masing komponen sistem saling sinergi, secara fisik memiliki keteraturan, secara norma memperhatikan pelaku dan konteks sosial budaya yang ada (Trancik, 1986).

Berdasarkan Undang-undang Nomor 24 Tahun 1992 tentang Tata Ruang, penataan kawasan perkotaan diselenggarakan untuk: (1) mencapai tata ruang kawasan perkotaan yang optimal, serasi, selaras, dan seimbang dalam pengembangan kehidupan manusia, (2) Meningkatkan fungsi kawasan perkotaan secara serasi, selaras, dan seimbang antara perkembangan lingkungan dengan tata kehidupan masyarakat, dan (3) Mengatur pemanfaatan ruang guna meningkatkan kemakmuran rakyat dan mencegah serta menanggulangi dampak negatif terhadap lingkungan alam, lingkungan buatan, dan lingkungan sosial.

Dalam pengintegrasian kawasan perkotaan, sistem transportasi merupakan komponen yang tidak bisa dipisahkan, sebagaimana juga fungsi dari sistem lain, yaitu sistem pemerintahan dan sistem kemasyarakatan. Sistem transportasi merupakan elemen dasar infrastruktur yang berpengaruh pada pola pengembangan perkotaan. Pengembangan transportasi dan tata guna lahan memainkan peranan

penting dalam kebijakan dan program pemerintah. Pengembangan infrastruktur dalam sektor transportasi pada akhirnya menimbulkan biaya tinggi. Keterlibatan masyarakat dalam pembenahan atau restrukturisasi sektor transportasi menjadi hal yang mendesak. Dengan meningkatnya kegiatan pembangunan menyebabkan meningkatnya kegiatan penduduk disegala bidang yang pada akhirnya meningkatkan tuntutan dan kebutuhan masyarakat terhadap penyediaan fasilitas dan utilitas perkotaan serta kebutuhan lainnya.

Isu pemanasan global merupakan *warning* kepada setiap pengambil kebijakan dalam mengambil langkah penyelamatan terhadap lingkungan, mengharuskan kepada perencana kota untuk mempertimbangkan perencanaan sistem perangkutan kota yang ramah lingkungan. Hal ini secara tidak langsung memaksa mengoptimalkan penggunaan angkutan umum serta membatasi kepemilikan kendaraan bermotor pribadi (*private car or motor cycle*). Pengurangan jumlah pemakaian kendaraan pribadi di kota dapat menurunkan polusi udara dan suara serta meningkatkan kualitas lingkungan kota. Untuk itu perlu perbaikan terhadap fasilitas dan layanan angkutan umum sehingga pengguna kendaraan pribadi tertarik menggunakan angkutan umum.

Kondisi sosial demografis wilayah memiliki pengaruh terhadap kinerja transportasi di wilayah tersebut. Tingkat kepadatan penduduk akan memiliki pengaruh signifikan terhadap kemampuan transportasi melayani kebutuhan masyarakat. Faktor yang menyebabkan meningkatnya jumlah penduduk kota adalah tingginya tingkat kelahiran maupun urbanisasi setiap tahun. Tingkat urbanisasi berimplikasi pada semakin padatnya penduduk yang secara langsung maupun tidak langsung mengurangi daya saing dari transportasi wilayah (Susantoro dan Parikesit, 2004).

Dampak dari kegagalan sistem transportasi antara lain pembangunan jalan yang menyingkirkan masyarakat akibat pembebasan lahan, perambahan ruang-ruang jalan oleh pedagang kaki lima, penggunaan ruang jalan untuk parkir secara ilegal, dan makin terpinggirkannya angkutan-angkutan tradisional seperti becak dan semacamnya yang berpotensi menciptakan kemiskinan kota. Kemiskinan telah menjerat kelompok masyarakat berpenghasilan rendah ke pinggiran kota karena mahalnya harga lahan yang ada dipusat kota.

Transportasi di Kota Pekanbaru berkembang seiring dengan berkembangnya jumlah penduduk, meningkatnya kesempatan kerja, dan meningkatnya tingkat pendapatan masyarakat. Permasalahan yang tengah dihadapi Kota Pekanbaru salah satunya adalah kemacetan lalu lintas. Kemacetan muncul dipengaruhi oleh gaya hidup warga kota itu sendiri. Gaya hidup yang cenderung fragmatis, konsumeris, dan hedonis. Masyarakat pada kondisi transisi mudah terbawa arus informasi sehingga mudah dipengaruhi. Peningkatan kondisi jalan mengakibatkan tuntutan kendaraan yang melewatinya dalam jumlah yang lebih besar.

Dalam beberapa dasawarsa belakangan ini perencanaan kota, khususnya pusat kota Pekanbaru (kawasan Sudirman) sangat pesat, seiring dengan berdirinya beberapa pusat perbelanjaan, seperti Plaza Sukaramai, Mal Pekanbaru, Mal Pasar bawah. Selain itu berdiri pula beberapa Hotel dan pusat pemerintahan (Kantor Gubernur dan Kantor walikota Pekanbaru, Kantor Kepolisian Daerah Riau, Kantor Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Pekanbaru, Gedung Perpustakaan Daerah Soeman HS dan Kejaksaan Tinggi Riau). Selain itu terdapat Rumah Sakit Umum Daerah Arifin Achmad, Komplek Islamic Center dan Masjid Agung Annur dan gereja HKBP serta beberapa kantor pusat Bank Nasional dan Bank Daerah.

Banyaknya pembangunan sentra tarikan pergerakan ini mengakibatkan kawasan ini mengalami lonjakan tarikan yang cukup pesat. Kawasan ini mengalami peningkatan jumlah pergerakan yang cukup tinggi terutama pada saat jam-jam puncak. Pada hari kerja Kawasan Sudirman ini menjadi tujuan perjalanan rutin masyarakat setiap hari karena daerah ini merupakan pusat perkantoran, baik itu perkantoran pemerintah maupun swasta. Pada hari libur daerah ini juga menjadi pusat aktifitas karena kawasan ini berdiri pusat perbelanjaan modern, seperti Mal Pekanbaru, Mal Pasar Bawah dan plaza Sukaramai. Hal ini mengakibatkan daerah ini jarang sepi dari aktivitas dan menjadi tujuan pergerakan warga Pekanbaru dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Selain itu karena kurangnya sarana rekreasi dan hiburan yang ada di Pekanbaru membuat masyarakat lebih memilih mal-mal atau pusat perbelanjaan modern untuk bersantai atau tujuan rekreasi akhir minggu atau hari libur.

Mengingat banyaknya tempat tujuan perjalanan kawasan ini, maka mengakibatkan besarnya jumlah pergerakan kendaraan, baik kendaraan pribadi seperti kendaraan roda empat dan roda dua. Selain itu daerah ini juga merupakan titik pertemuan dari sejumlah angkutan umum yang berasal dari beberapa kawasan pinggiran kota, titik singgung ini mengakibatkan pertemuan angkutan umum tersebut dan menimbulkan kemacetan pada jam-jam puncak. Berdasarkan data Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru (2006), angkutan umum yang bersinggungan tersebut dari rute 105 daerah Pasar Rumbai, rute 201 daerah Rintis, rute 203 Tanjung Rhu, rute 204 Tanjung Rhu, rute 205 Sukajadi, rute 212 Tangkerang, rute 301 Lembaga Pemasaryakatan, rute 302 Gobah, rute 211 Pintu Angin. Selain itu bus kota jurusan perumahan Pandau Permai, bus kota jurusan Kubang dan Bus kota Jurusan Panam. Selain itu adanya rencana pemerintah untuk mengembangkan sistem angkutan umum massal (SAUM) Trans Metro Pekanbaru semakin menambah tingginya tingkat pertumbuhan pergerakan di pusat Kota Pekanbaru.

Mengingat banyaknya titik persinggungan angkutan yang melintasi daerah ini perlu perencanaan dan penataan kota yang mengakomodasi kondisi kawasan dengan memperhatikan kondisi lingkungan kawasan tersebut. Salah satu metodenya melalui pendekatan *Transit Oriented Development* atau TOD. Dalam pendekatan TOD sistem transportasi kota dilihat sebagai instrumen untuk mengendalikan dan mengatur pertumbuhan kota dan sebaliknya struktur kota akan menentukan sistem dan pola transportasi yang dikembangkan (Rahardjo, 2007). Perkembangan perkotaan, fasilitas transit intermoda dan kawasan transit telah menjadi aspek yang tidak terlepaskan. Daerah di sekitar titik transit merupakan kawasan yang potensial bagi pengembangan. Hal ini terkait dengan kemudahan akses yang ditawarkan kawasan yang dekat dengan fasilitas transit dan aktifitas yang mungkin dibangkitkan oleh kegiatan transit di kawasan tersebut.

Pendekatan TOD ini diharapkan mampu menciptakan komunitas kompak yang terpusat pada sistem transportasi massal berkualitas dan mampu menjawab kebutuhan area transit. Manfaat dari TOD adalah penurunan penggunaan mobil dan pengeluaran keluarga untuk transportasi, peningkatan pejalan kaki dan pengguna transit, menghidupkan kembali kawasan pusat kota, peningkatan

densitas dan intensitas, penghematan beban pengembangan untuk parkir, serta peningkatan nilai properti dan berbagai kegiatan di sekitar transit, hingga perbaikan kualitas lingkungan dan komunitas. Dalam skala regional, diharapkan konsep ini dapat menyelesaikan permasalahan pertumbuhan kota dengan pola *sprawling* dan kemacetan. Dengan demikian masyarakat dapat menikmati kualitas hidup yang baik tanpa tergantung pada kendaraan pribadi dan kemacetan, pencemaran udara dan penggunaan energi bisa ditekan.

1.2 PERUMUSAN MASALAH

Berdasarkan penjelasan latar belakang studi dan hasil observasi lapangan, terdapat beberapa permasalahan studi yang perlu dijawab melalui penelitian ini, yakni:

- (1) Sebagai kota yang sedang tumbuh pesat dan pengembangan lahan di Kota Pekanbaru cenderung bersifat tanpa arah, dimana pembangunan perumahan tersebar dipinggiran kota tanpa aturan yang jelas, pembangunan sentra perdagangan dan jasa tersebar acak di kota, pembangunan rumah toko (ruko) disepanjang jalan-jalan protokol, pembangunan perkantoran pemerintah swasta disepanjang jalan utama kota menyebabkan ketidakcocokan geografis antara lokasi tempat tinggal dan lokasi kerja. Hunian-hunian yang terjangkau letaknya terlalu jauh dari pusat-pusat kegiatan dan untuk menjangkaunya harus menempuh perjalanan panjang. Hal ini menyebabkan pergerakan rutin di Kota Pekanbaru setiap harinya cukup padat dan berpotensi menimbulkan kemacetan, polusi dan peningkatan konsumsi energi.
- (2) Perencanaan yang ada sebelumnya cenderung memandang bangunan dan elemen-elemen kota yang ada (tata guna lahan dan jaringan jalan) sebagai objek yang terpisah antara satu dengan yang lainnya, masing-masing saling berdiri sendiri seiring hilangnya integrasi antara pembangunan kota dengan fungsi disekelilingnya. Jika dikaitkan dengan kriteria penataan kawasan yang berorientasi pada SAUM/transit yang dikemukakan oleh Calthorpe (1993), maka elemen-elemen ruang kota yang ada belum diatur perkembangannya kearah suatu bentuk ruang kota yang kompak dan terpadu yang sejalan dengan perkembangan daerah transit.

- (3) Budaya masyarakat yang cenderung menggunakan kendaraan pribadi (terutama kendaraan roda dua) dalam pergerakan rutin setiap harinya, mengingat iklim kota pekanbaru yang tropis, ditambah lagi angkutan umum yang ada kurang aman dan nyaman. Penggunaan kendaraan pribadi dinilai lebih cepat dan fleksibel serta mudahnya persyaratan untuk mendapatkan kendaraan pribadi saat ini.
- (4) Belum optimalnya fungsi kawasan sebagai daerah prioritas pengembangan dan sebagai ibu kota Provinsi Riau, khususnya kawasan Sudirman Kota Pekanbaru yang sistem angkutan umumnya banyak terjadi persinggungan perlintasan.

Permasalahan yang ada di Kota Pekanbaru khususnya kawasan Sudirman ini memerlukan sebuah kajian sehingga dapat memberikan solusi berbagai permasalahan disintegrasi, konflik sirkulasi dan pengembangan. Pertanyaan yang muncul adalah bagaimana mengetahui fenomena pola pergerakan kendaraan dan manusia beserta sarana dan prasarana transportasinya dalam hubungannya dengan penataan kawasan yang berorientasi pada *Transit Orientasi Development*?

1.3 TUJUAN PENELITIAN

Berdasarkan latar belakang dan permasalahan yang telah dijelaskan, maka penelitian ini bertujuan untuk merumuskan kriteria dan konsep penataan kawasan Sudirman Kota Pekanbaru yang berbasis transit.

1.4 MANFAAT PENELITIAN

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Memberikan penjelasan kriteria dan konsep pengembangan kawasan yang berbasis transit di kawasan Sudirman Kota Pekanbaru
2. Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi khasanah latihan simulasi perancangan kota, juga dapat digunakan sebagai bahan referensi dan diskusi bagi kasus-kasus pada kawasan lain yang serupa.

1.5 BATASAN-BATASAN PENELITIAN

1.5.1 Lingkup Wilayah Studi

- a. Lokasi studi adalah Kawasan Sudirman yang meliputi Pasar Sukaramai sekitarnya, dengan batasan fisik sebagai berikut :
 - Utara : Jalan Ir. H. Juanda pada sisi kiri Sudirman dan Jalan Setia Budi pada sisi kanan Sudirman
 - Selatan : Jalan Pangeran Hidayat
 - Barat : Jalan Ahmad Yani
 - Timur : Jalan Sultan Syarif Kasim
- b. Kondisi *eksisting* kawasan pengembangan.
- c. Aktivitas dan pola pergerakan yang terjadi dikawasan pengembangan.

1.5.2 Lingkup Kajian Studi

- a. Kajian mengenai sistem pergerakan manusia dan kendaraan yang terjadi di Kawasan Sudirman Kota Pekanbaru
- b. Kajian mengenai rencana pengembangan kawasan dalam usaha untuk menata kawasan yang berorientasi pada *Transit Oriented Development*
- c. Kajian studi banding dan teoritik kepustakaan yang berhubungan dengan tindakan dalam penataan kawasan
- d. Perumusan konsep perencanaan Kota Pekanbaru melalui elemen-elemen perencanaan kota yang berkelanjutan.

1.6 METODOLOGI STUDI

Untuk menjawab pertanyaan diperlukan metode studi. Penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan desain deskriptif. Metode yang digunakan adalah kajian literatur, wawancara, metode analisis. Dari penelitian ini diharapkan diperoleh jawaban tentang penerapan konsep pengembangan kawasan Sudirman Kota Pekanbaru yang berorientasi pada transit, sebagai salah satu alternatif pengembangan kawasan yang berkelanjutan (*sustainable*). Untuk mencapai maksud tersebut, maka dilakukan studi kasus dan metode yang dipakai bersifat evaluasi adalah dengan kualitatif.

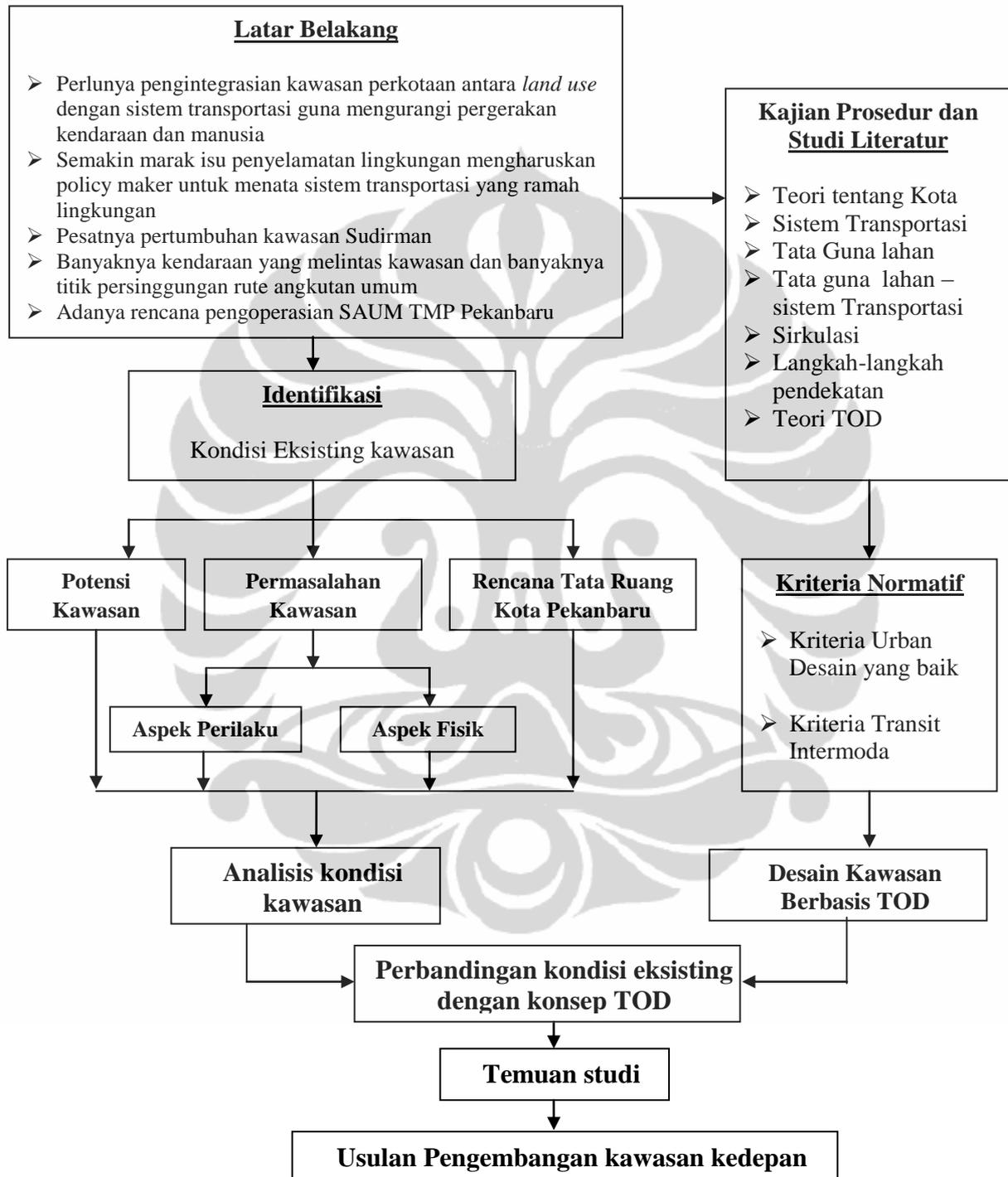
1.7 TAHAPAN PENELITIAN

Agar proses penelitian dapat berjalan dengan lebih mudah dan hasil yang diperoleh dapat lebih rasional dan akurat, maka disusun suatu metode pendekatan untuk melakukan penelitian sebagai usaha pemecahan masalah. Tahapan penelitian yang akan dilakukan dijelaskan secara lebih terinci. Tahap awal adalah melakukan kajian terhadap Kota Pekanbaru untuk mengetahui kondisi *eksisting*, perkembangan dimulai dari tahapan perencanaan awal hingga perkembangan kota sampai saat ini, yang mencakup kondisi perkembangan tata guna lahan dan sistem transportasi.

Tahapan berikutnya adalah tahap pengumpulan data. Pengumpulan data primer terdiri dari data karakteristik pola pergerakan warga. Pada tahap pengumpulan data juga dikumpulkan data-data sekunder yang mendukung penelitian. Pada tahap pengolahan dan analisis data dilakukan analisis kualitatif terhadap data-data primer dan data sekunder yang diperoleh sehingga diketahui pola pergerakan penduduk serta membandingkan data yang ada dengan kriteria perancangan dan perencanaan kota yang berbasis *Transit Oriented Development*. Pada tahap berikutnya dilakukan kesimpulan terhadap penelitian yang telah dilakukan disertai saran untuk penggunaan penelitian dan penelitian selanjutnya.

1.8 KERANGKA PEMIKIRAN

Untuk memahami keseluruhan penelitian maka disusun kerangka pemikiran yang terdiri dari tahapan-tahapan pengerjaan yang harus dilalui secara diagramatik sebagai berikut:



Gambar 1.1 Kerangka Pemikiran