

BANDUNG METRO(MALL)POLITAN & PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR KOTA

Oleh: M. Syaom Barliana Iskandar

Sebuah kota, adalah sebuah entitas, sebuah organisme yang hidup, berkembang secara kompleks, dan karena itu arah dan dinamika perkembangannya seringkali sulit diprediksi secara akurat. Bahkan pun, jika para penentu kebijakan dan para perancang kota secara sadar menyusun aturan formal Rencana Umum Tata Ruang (RUTR) kota dan Panduan Rancang Kota (PRK), serta menerapkannya secara konsisten. Maka, dapat dibayangkan sebuah kota, yang tak memiliki PRK, dan kerap kali tak pernah konsisten menerapkan aturan, seperti kota Bandung ini. Prediksi dan antisipasi perkembangan kota, tampaknya lebih banyak diserahkan kepada “pasar”, termasuk pembangunan sejumlah pusat pusat perbelanjaan dan hiburan baru yang terus bertumbuh memenuhi wajah kota.

Pasar? Benarkah, bahwa pertumbuhan pusat pusat perbelanjaan (mall) di berbagai wilayah dan sudut kota Bandung, ijin pembangunannya didasarkan kepada kajian mendalam tentang pasar, tentang jumlah dan tingkat daya beli masyarakat, tentang ekonomi jangka panjang? Atau sekedar pertimbangan instant untuk pendapatan asli daerah (PAD) dan ekonomi rente yang menyertainya bagi pendapatan para pejabat? Jangan-jangan, kita sedang mengulangi sejarah booming sektor properti seperti tahun 1990-an yang kemudian terjun bebas menjadi krisis moneter, yang sebagian diakibatkan oleh kredit macet di sektor properti.

Mengamati perkembangan kota di sepanjang jalan yang berjarak kurang dari 10 km, mulai Pasirkaliki –Pasteur - Sukajadi saja, paling tidak ruang kota dipenuhi oleh lebih dari lima pusat perbelanjaan yang sudah berjalan dan sedang dibangun, seperti Paskal Hyper Point, Istana Plaza, Bandung Trade Centre, Giant Hypermarket, dan Paris van Java. Belum lagi perlombaan di wilayah dan sudut kota yang lain. Sebagian besar diantara pusat-pusat perbelanjaan itu pasti berebut pasar yang sama.

Benarkah “pasar” yang dimaksud merujuk kepada konsep kebutuhan (*need*) yang riil dan bukan sekedar berdasar logika hasrat/hawa nafsu (*desire*) belaka dalam terminologi masyarakat konsumen? Mall, dengan seluruh estetika penampilan eksterior-interior, struktur, fungsi, serta perilaku pemakai di dalamnya, adalah suatu bentukan arsitektur yang dengan mudah menggeser nilai utilitas untuk memenuhi kebutuhan menjadi impian menggapai hasrat berlebihan. Padahal, menurut Deleuze & Guattari (Yasraf Amir Pilliang, 2003), “hasrat atau hawa nafsu tidak akan pernah terpenuhi, oleh karena ia selalu direproduksi dalam bentuk yang lebih tinggi oleh apa yang disebutnya mesin hasrat (*desiring machine*)”. Yang terjadi adalah reproduksi perasaan kekurangan terus menerus di dalam diri, hasrat untuk memuaskan diri sendiri yang tidak pernah puas dengan objek-objek, antara lain melalui perilaku dan gaya hidup belanja serta belanja gaya hidup (*life style shopping*) dalam kultur konsumsi berlebihan.

Persoalannya, berapa persen dari masyarakat kota Bandung yang sudah mencapai tahap seperti itu, tahap menjadi kelas menengah atas perkotaan, dalam arti mampu “membeli” apapun yang ditawarkan oleh sebuah mall? Jangan-jangan para penguasa dan pengusaha (mall) sendiri sekedar terjebak pada simulasi dan fantasi semu tentang masyarakat konsumsi, ketimbang realitas pasar berupa kelompok masyarakat yang memiliki daya beli tinggi untuk menghidupi mall mall tersebut.

Keterbatasan Infrastruktur

Terlepas dari persoalan itu, pembangunan infrastruktur seperti jalan raya dan tempat parkir, jalan tol, pelabuhan, bandara, serta sistem dan moda transportasi massal dalam bentuk angkutan kereta api melalui monorel misalnya, untuk mendukung pembangunan kawasan komersial itu, belum memperoleh perhatian semestinya. Kecuali, pembangunan jalan layang Pasupati yang baru akan dioperasikan setelah sekian lama pembangunannya tersendat, praktis perkembangan infrastruktur kota berjalan sangat lambat.

Maka demikianlah, polusi dan kemacetan lalu lintas kota dianggap sebagai harga wajar yang harus dibayar masyarakat, seperti terjadi di banyak kota di Indonesia. Padahal, kemacetan lalu lintas menyebabkan

masyarakat menanggung ongkos besar kehilangan banyak waktu dan kegiatan ekonomi produktif.

Sementara itu, ketika jarak Jakarta - Bandung dan sebaliknya dapat ditempuh kurang dari dua jam dengan dioperasikannya jalan tol Cipularang, pemerintah kota Bandung tidak memiliki prediksi danantisipasi bahwa puncak kemacetan terjadi ketika memasuki wilayah kota Bandung. Disamping penduduk ulang alik yang balik ke Bandung sesudah bekerja di Jakarta, pada hari Sabtu dan Minggu banyak warga Jakarta yang memilih berlibur dan berwisata di Bandung. Karena itu, pada hari-hari itu puncak kemacetan lalu lintas terjadi. Sekedar rekayasa arus lalu lintas, tampaknya tidak pernah memecahkan masalah.

Banyaknya warga Jakarta yang memilih langsung ke Bandung sebagai daerah tujuan wisata, tentu saja menguntungkan kota dan masyarakat Bandung secara ekonomi. Meskipun di sisi lain, seperti banyak dikeluhkan, mengurangi tingkat hunian hotel dan tingkat konsumsi restoran di kawasan Puncak - Cipanas - Cianjur dan jalur Purwakarta - Bandung. Namun demikian, bagi sebagian warga Bandung sendiri, kesemrawutan dan kemacetan lalu lintas akibat keterbatasan infrastruktur ini sangat menjengkelkan, sehingga jika tidak terpaksa lebih banyak memilih berdiam di rumah.

Dalam konteks yang sama, upaya mempromosikan pariwisata untuk menjangkau banyak turis mancanegara mengunjungi Bandung, termasuk dengan dibukanya penerbangan Bandung - Singapura termasuk sebelumnya Bandung - Kualalumpur, akan menghadapi persoalan yang sama. Jika upaya promosi lebih sekedar berfokus pada objek wisata seperti wisata belanja kota Bandung, wisata agro dan alam di Lembang, Tangkuban Perahu dan Ciater, serta berbagai kesenian dan budaya Jawa Barat, tanpa memperhatikan ketersediaan dan kenyamanan infrastruktur untuk mencapai objek tersebut, maka impian untuk mengubah acuan wisata Jakarta-Yogyakarta-Bali ke Bandung barangkali sulit dicapai.

Pertemuan Puncak Infrastruktur Jawa Barat (*Jabar Infrastructure Summit*) yang menurut rencana akan dilaksanakan bulan Agustus 2005 (PR/11/6/05), diharapkan dapat mengundang investor (asing) yang serius membangun infrastruktur, termasuk infrastruktur untuk moda angkutan

massal. Tidak seperti banyak investor lokal, yang berkolaborasi dengan penguasa lokal, yang lebih tertarik membangun mall atau hotel untuk memenuhi kota Bandung, dengan tanpa memperhatikan prasarana pendukung serta kualitas fisik kota secara umum.

Persoalannya memang bukan sekedar kesediaan investor menanamkan modal, tapi investor juga melihat sehat tidaknya iklim investasi. Karena itu, janji Gubernur Jawa Barat Danny Setiawan saat menjamu sejumlah Duta Besar negara asing (PR/13/06/05), untuk melakukan berbagai langkah pembenahan dan terobosan dalam rangka menciptakan iklim investasi yang kondusif patut ditunggu dan dicermati. Terobosan itu, tentu menyangkut aturan hukum (perda) yang harus mendorong investasi, memberi insentif, dan bukan menghambat, dipangkasnya berbagai layanan birokrasi yang menyebabkan ekonomi biaya tinggi, serta kontrol terhadap implementasi aturan serta layanan aparat tersebut.

Rencana Bandung Metropolitan

Arsitek Rem Koolhaas (Ridwan Kamil, 2000), berpendapat bahwa 'ketidakpastian' adalah ciri sejati dari proses pertumbuhan suatu kota. Kekuatan ekonomi formal versus non formal, visi politik pemerintah versus aspirasi warga kota seringkali berbalapan, bergesekan, dan berkelahi dalam membentuk fisik dan morfologi suatu kota. Adalah tugas para penentu kebijakan dan para perancang kota untuk mengurangi dan mengarahkan ketidakpastian ini, masuk ke dalam koridor tata atur ruang (RUTR dan RDK) yang disusun atau seharusnya sudah disusun dan diterapkan secara konsisten. Perkembangan kota, tidak selayaknya diserahkan seluruhnya pada mekanisme "pasar" yang seringkali bias, bahkan destruktif menggerogoti wajah dan budaya kota, termasuk mungkin pula menggerogoti ekonomi kota terutama bagi kalangan menengah bawah.

Ketika Bandung terlanjur sesak menjadi kota penuh mall, atau bahkan Bandung adalah mall itu sendiri dengan fantasi eklektik kota kembang atau kota paris van java, yang jauh dari realitas, maka disamping pengembangan infrastruktur kota Bandung sendiri, maka konsep Bandung Metropolitan menjadi sesuatu yang sangat relevan dan mendesak.

Implementasi konsep ini tidak hanya akan menguntungkan Bandung kota, tapi juga kabupaten Bandung, Cimahi, Sumedang, serta provinsi Jawa Barat sendiri secara umum. Otonomi daerah, bukanlah sikap “aing-aingan” , tapi kemandirian sekaligus jejaring untuk meningkatkan sinergi. Dalam jangka panjang, keuntungan sosial ekonomi dan kesejahteraan bersama lah yang jadi tujuan.

Konsep Bandung Metropolitan, yang sementara ini meliputi kerjasama dalam bidang tata ruang, lingkungan hidup, dan transportasi terpadu, menurut keputusan bersama (SKB) yang ditandatangani lima pemma, tanggal 13 Juli 2004, selayaknya ditempatkan dalam rangka sensitivitas terhadap ketidakpastian dan antisipasi terhadap perubahan kota, dan bukan sekedar sikap reaktif atas bencana seperti penanganan kasus longsoarnya TPA Leuwigajah misalnya.

Dalam kerjasama pembangunan transportasi terpadu sebagai contoh, disamping akan membuka ruang alternatif bagi warga Bandung sendiri untuk keluar kota pada saat liburan untuk berwisata, dan tidak hanya warga Jakarta masuk ke Bandung, jelas akan membuka kemampuan lalu lintas atau bahkan isolasi daerah tertentu, serta memperlancar arus ekonomi dari keempat wilayah tersebut.

Dengan demikian, masyarakat sangat mengharapkan keseriusan kerjasama kelima Pemda tersebut, untuk mengimplementasikan segera konsep Bandung Metropolitan, dan tidak hanya Bandung Metro(mall)politan.

Catatan Akhir

Malaysia dan Singapura kerap menjadi contoh sebuah disiplin perancangan kota yang berhasil. Tapi Mohamad Sobary (Kompas, 12/6/05) mencontohkan Uni Emirat Arab (UEA), yang menurutnya merupakan “sebuah negeri ciptaan, bukan dengan sim salabim melainkan dengan kekuatan imajinasi, ketersediaan dana, dan dukungan sumber daya manusia yang jujur, dipulas dengan manajemen yang sah (andal), dan karena itu impian dalam semua birokrasinya bisa menjadi *dream comes true*. Maka, padang pasir yang kering kerontangpun bisa diubah menjadi lembah hijau subur dan menyejukkan jiwa”. Ia lalu bertanya, mengapa para

pimpinan negeri itu mampu menyulap padang pasir menjadi “taman firdaus”? Sementara negeri kita yang kaya sumber daya alam dan mineral, menjadi seperti seongkok mobil tua di tangan montir picisan yang ahli membongkar tetapi tak becus menyusunnya kembali.

Jawabannya saya kira semua orang tahu, terutama penguasa pimpinan negeri, karena bukan soal kurang keahlian dan kecerdasan, atau kurang kreativitas dan imajinasi dalam perancangan kota, atau kurangnya sumber daya, tapi mismanajemen karena korupsi adalah akar sebab musababnya.

Penulis, Dosen Program Studi Pendidikan Arsitektur
Universitas Pendidikan Indonesia
Alumni Pascasarjana Arsitektur UNPAR
Anggota Forum Diskusi MATAKU, UPI