BAB III
GAMBARAN UMUM

Pada bab ini akan membahas mengenai gambaran umum wilayah penelitian yaitu Stasiun Hall yang meliputi; sistem pelayanan di Stasiun Hall dan guna lahan di sekitar Stasiun Hall.

3.1 Profil Stasiun Hall Bandung

Stasiun Bandung atau Stasiun Hall (kode: BD), adalah stasiun utama kereta api di Kota Bandung. Stasiun berketinggian +709 m menjadi batas antara Kelurahan Pasirkaliki dan Kebon Jeruk. Stasiun Hall masuk kedalam pelayanan kereta api DAOP 2 Bandung. Daerah operasi 2 Bandung memiliki 53 stasiun yang diklasifikasikan atas beberapa kelas stasiun yaitu stasiun kelas besar, stasiun kelas 1, stasiun kelas 2 dan stasiun kelas 3, penetapan kelas tersebut disesuaikan dengan potensi dari masing-masing stasiun, adapun perincian jumlah stasiun berdasarkan kelas yang dimiliki oleh Daerah Operasi 2 Bandung adalah sebagai berikut :

Tabel III-1
Jenis Kelas-Kelas di Stasiun DAOP 2 Bandung

Stasiun Kelas Besar	4 Stasiun
Stasiun Kelas 1	7 Stasiun
Stasiun Kelas 1 (khusus angkutan barang)	1 Stasiun
Stasiun kelas 2	5 Stasiun
Stasiun kelas 3	36 stasiun

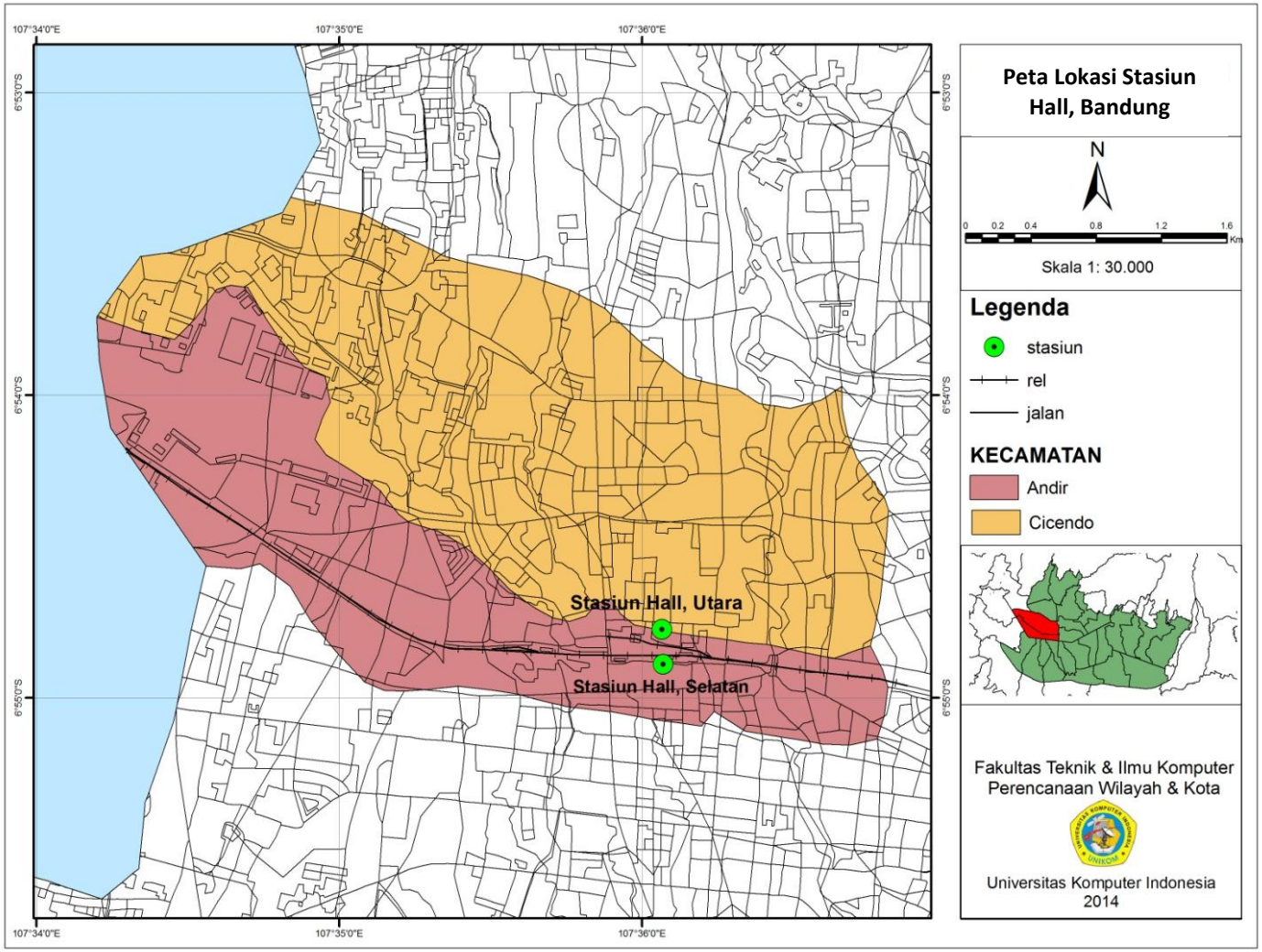
Sumber: Ensiklopedia Bebas, 2014



Gambar 3.1
Stasiun Hall, Bandung
Sumber, Ensiklopiea Bebas, 2014

Dalam buku *Wajah Bandoeng Tempo Doeloe* (1984) karangan Haryoto Kunto, ide awal pembangunan Stasiun Hall berkaitan dengan pembukaan perkebunan di Bandung sekitar tahun 1870. Stasiun Hall ini diresmikan pada 17 Mei 1884, ketika masa pemerintahan Bupati Koesoemadilaga dan pada waktu yang sama juga dibuka jalur kereta Batavia-Bandung melalui Bogor dan Cianjur. Di masa itu, para tuan tanah perkebunan (Preangerplanters) menggunakan jalur kereta api untuk mengirimkan hasil perkebunannya ke Batavia dengan lebih cepat. *(Sumber: http://www.informasi-bandung.com/2011/09/stasiun-bandung.html).*

Stasiun Hall sebelumnya hanya memiliki satu buah stasiun, setelah ada renovasi oleh pemerintah Kota Bandung maka Stasiun Hall sekarang terbagi menjadi dua bagian walaupun tetap bersatu. Stasiun Hall sendiri selain terkenal sebagai stasiun kereta api di kota Bandung, dan juga terkenal sebagai terminal angkutan kota. Disebabkan oleh banyaknya angkot yang menuju Stasiun Hall maka secara otomatis ia menjadi terkenal di kota Bandung dengan predikat "terminal angkot" selain stasiun kereta api dan Stasiun Hall adalah stasiun kereta api terbesar di kota Bandung dan Jawa Barat. Stasiun Hall berlokasi di Jalan Stasiun Timur 1 dan Jalan Kebon Kawung 43 Bandung.



Gambar 3.2
Peta Lokasi Stasiun Hall, Bandung

3.2 Sistem Pelayanan di Stasiun Hall Untuk Sekitar Bandung

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) menawarkan beberapa kelas yaitu kelas eksekutif, bisnis dan ekonomi untuk kereta api jarak jauh serta kelas bisnis, ekonomi, Kereta Rel Diesel (KRD) dan Kereta Rel Listrik (KRL) untuk kereta api jarak dekat atau lokal.

3.2.1 Jenis Pelayanan Kereta Api di Stasiun Hall

Jenis kereta api di Stasiun Hall yang beroperasi pada jurusan Cicalengka-Bandung terdapat 3 (tiga) jenis yaitu KRD (Kereta Rel Diesel) Patas AC dan KRD Patas Non AC dan KRD Kelas Ekonomi. KRD Patas Bandung Raya adalah salah satu kereta api komuter yang beroperasi di wilayah DAOP (Daerah Operasi) 2 Bandung yang melayani rute Bandung ke Cicalengka pada umumnya dan Cicalengka ke Padalarang untuk hanya satu kali perjalanan pulang pergi (PP) dalam sehari, kereta api ini merupakan salah satu kereta api komuter di DAOP 2 Bandung selain KRD Ekonomi Bandung Raya dan Kereta Api Lokal Cibatu-Purakarta. Kereta api ini menggunakan dua rangkaian yakni KRD Patas Non-AC yang menggunakan jenis MCW 302 atau KRDE Baraya Geulis secara bergantian dan KRD Patas AC yang menggunakan rangkaian kereta api ekonomi pada umumnya berpendingin udara atau AC ditarik oleh lokomotif CC 201 atau CC 203. Kapasitas yang ditawarkan kereta api ini adalah 600 kursi untuk KRD Patas AC. (Sumber: Ensiklopedia Bebas, 2014)
Adapun beberapa stasiun kereta api yang dilayani oleh DAOP 2 Bandung akan dijelaskan pada penjelasan selanjutnya.

3.2.2 Kereta Api Jenis KRD yang Dilayani Stasiun Hall

Berikut akan dijelaskan rute, jadwal dan tari kereta api jenis KRD Patas AC, Patas Non AC dan Ekonomi yang terdapat di Stasiun Hall.

a. Rute

Kereta api ini pada awalnya melayani rute Bandung ke Cicalengka (PP) dengan stasiun persinggahan utama Rancaekek, Bandung ke Padalarang (PP) dengan

stasiun persinggahan utama Cimahi, ataupun Cicalengka ke Padalarang (PP) dengan stasiun persinggahan utama Rancaekek, Bandung, serta Cimahi. Namun dikarenakan okupansi penumpang pada rute ke arah barat yakni Bandung ke Padalarang atau sebaliknya yang semakin berkurang, maka rute utama KRD Patas Bandung Raya ini secara perlahan-lahan diutamakan menjadi ke arah timur yakni dari Bandung ke Cicalengka atau sebaliknya dengan stasiun persinggahan utama yakni Rancaekek, dikarenakan okupansi penumpang pada rute ini sangat baik. Saat ini beberapa stasiun kecil seperti Cimekar dan Cikudapateuh pun disinggahi oleh beberapa jadwal perjalanan KRD Patas Bandung Raya, dan penambahan Stasiun Kiaracondong sebagai stasiun persinggahan utama KRD Patas Bandung Raya khusus pada seluruh jadwal perjalanan dari Bandung ke Cicalengka.

b. Jadwal

Kereta api yang melewati Cicalengka-Bandung-Padalarang terdapat jadwal keberangkatan yang berbeda-beda untuk KRD Patas AC, KRD Patas Non AC dan KRD Ekonomi. Berikut akan dijelaskan jadwal keberangkatan kereta api jurusan Cicalengka –Bandung-Padalarang dan sebaliknya.

Tabel III-2
Jadwal KRD Patas AC Cicalengka-Bandung-Padalarang

NO. KA	CCL	RCK	CMK	KAC	BD	CMI	PDL
181	06.30	06.41	06.50	Langsung	07.08	-	-
185	08.50	09.09	Langsung	Langsung	09.32	-	-
189	11.30	11.41	Langsung	Langsung	12.10	-	-
195	15.25	15.36	15.45	Langsung	16.20	-	-
199	18.50	19.01	19.10	Langsung	19.33	-	-

Sumber: Jadwal Kereta Api di Stasiun Hall, 2014

Tabel III-3
Jadwal KRD Patas AC Padalarang-Bandung-Cicalengka

NO. KA	PDL	CMI	BD	KAC	CMK	RCK	CCL
182	-	-	04.40	04.48	Langsung	05.04	05.23
186	-	-	07.35	07.43	Langsung	08.00	08.15
190			10.20	10.28	Langsung	10.44	10.57
196	-	-	14.20	14.28	Langsung	14.44	14.57
200	-	-	17.39	17.47	Langsung	18.03	18.16

Sumber: Jadwal Kereta Api di Stasiun Hall, 2014

Tabel III-4
Jadwal KRD Patas Non AC Cicalengka-Bandung-Padalarang

NO KA	CCL	RCK	CMK	KAC	BD	CMI	PDL
179	-	05.20	Langsung	Langsung	05.51	-	-
183A	07.05	07.15	Langsung	Langsung	07.42	08.00	08.12
187A	10.10	10.21	Langsung	Langsung	10.50	-	
191	13.10	13.21	Langsung	Langsung	13.47	-	
197	17.30	17.41	17.52	Langsung	18.15	-	
199A	19.30	19.40	Langsung	Langsung	20.03	-	

Sumber: Jadwal Kereta Api di Stasiun Hall, 2014

Tabel III-5
Jadwal KRD Patas Non AC Padalarang-Bandung-Cicalengka

NO KA	PDL	CMI	BD	KAC	CMK	RCK	CCL
180	-	-	04.25	04.33	Langsung	04.53	-
184 A	-	-	06.05	06.13	06.29	06.43	06.56
188 A	08.35	08.43	08.57	09.08	Langsung	09.27	09.40
192	-	-	12.05	12.13	Langsung	12.29	12.45
198	-	-	16.10	16.18	Langsung	16.42	16.55
200 A	-	-	18.35	18.43	Langsung	8.59	19.16

Sumber: Jadwal Kereta Api di Stasiun Hall, 2014

Tabel III-6
Jadwal KRD Ekonomi Padalarang-Bandung-Cicalengka

NO KA	CCL	HRP	RCK	CMK	KAC	CTH	BD	CIR	CMD	CMI	GK	PDL
321	05.25	05.31	05.40	05.52	06.04	06.11	06.18	06.25	06.36	06.43	Berhenti	06.56
323	08.30	08.36	08.45	08.58	09.10	09.17	09.24	09.31	09.42	09.49	Berhenti	10.02
325	09.40	09.46	09.55	10.04	10.20	10.27	10.34	10.41	10.52	10.59	Berhenti	11.12
327	12.30	12.36	12.49	12.57	13.09	13.15	13.22	13.29	13.49	13.59	Berhenti	14.09
329	14.05	14.11	14.20	14.33	14.50	14.59	15.06	15.13	15.24	13.49	Berhenti	15.44
331	17.00	17.06	17.15	17.28	17.42	17.49	17.56	18.03	18.14	15.24	Berhenti	18.34
333	18.25	18.31	18.40	18.49	19.01	19.08	19.15	19.22	19.35	18.14	Berhenti	19.55
335	21.05	21.11	21.20	21.32	21.46	21.53	22.00	22.07	22.18	19.35	Berhenti	22.38
337	22.20	Langsung	22.31	Langsung	22.48	-	-	-	-	22.18	-	-

Sumber: Jadwal Kereta Api di Stasiun Hall, 2014

Keterangan

CCL	:	Cicalengka	BD	:	Bandung	CTH	:	Cikudapateuh
HRP	:	Haurpugur	CMI	:	Cimahi			
RCK	:	Rancaekek	PDL	:	Padalarang			
CMK	:	Cimekar	CIR	:	Ciroyom			
KAC	:	Kiaracondong	GK	:	Gadobangkong			

c. Tarif

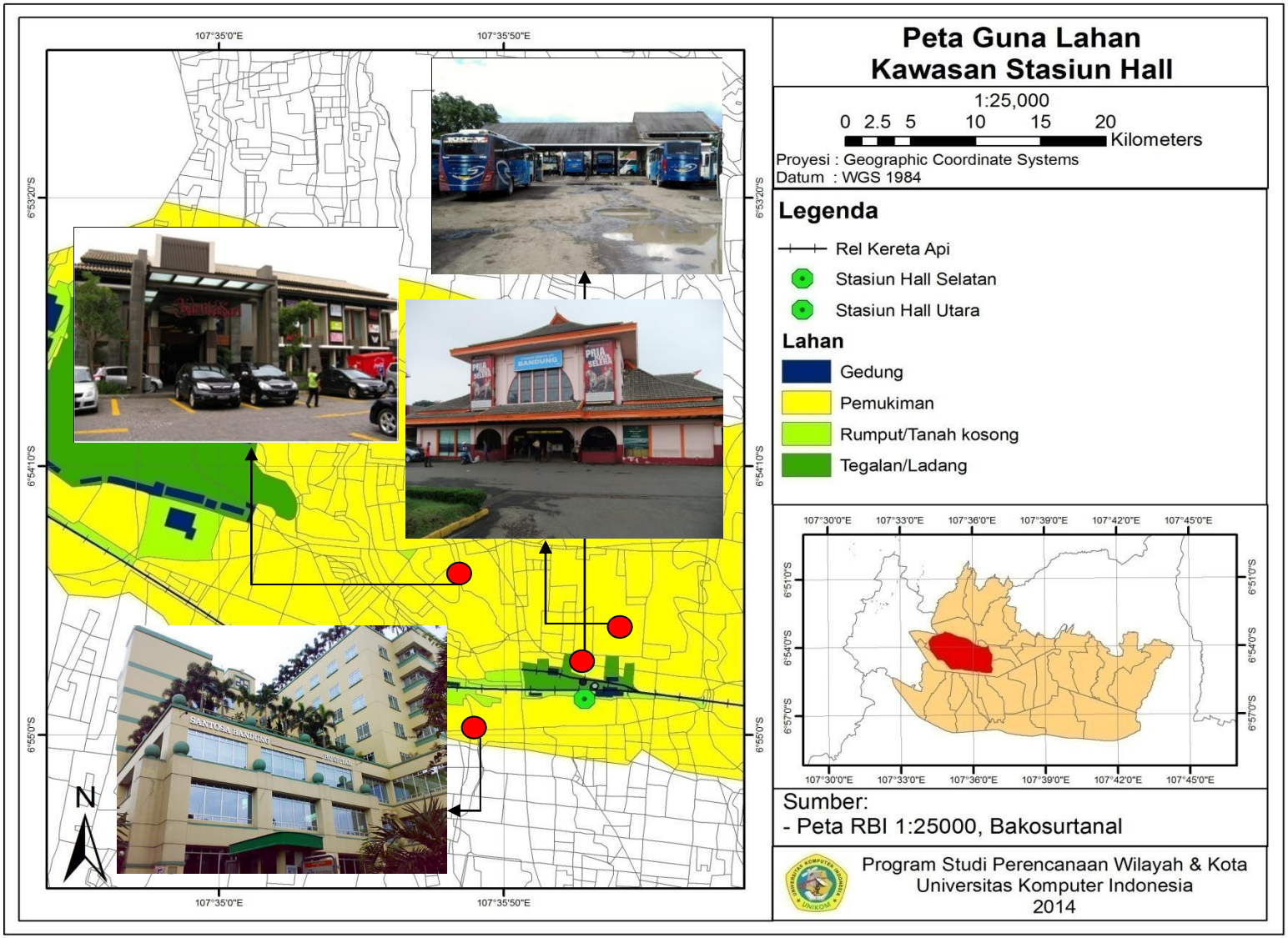
Tarif KRD Patas AC dan KRD Patas Non AC berbeda-beda, untuk KRD Patas AC dari Bandung – Cicalengka ataupun sebaliknya adalah sebesar 10.000 rupiah sedangkan KRD Patas Non AC tarifnya adalah sebesar 7.000 rupiah dari Bandung-Cicalengka ataupun sebaliknya, khusus dari Cicalengka-Padalarang tarifnya sebesar 10.000 rupiah.

3.3 Gambaran Guna Lahan di Sekitar Stasiun Hall

Peruntukan penggunaan lahan di sekitar Stasiun Hall sangat beragam, mulai dari permukiman sampai perdagangan dan jasa. Ada beberapa basis desain perkotataan yang dapat mengukur *walkability* suatu kota menurut Kevin Lynch yaitu dilihat dari *land use*, *diversity* dan *density*

3.3.1 Gambaran Umum Tingkat *Walkability* di Sekitar Stasiun Hall

Guna lahan di sekitar Stasiun Hall kebanyakan adalah sebagai kawasan perdagangan dan jasa. Karena sejak dibangunnya Stasiun Hall banyak kegiatan-kegiatan mulai berkembang disekitarnya. Guna lahan ini juga sebagai aktivitas pendukung. Aktivitas pendukung adalah semua fungsi bangunan dan kegiatan-kegiatan yang mendukung ruang publik suatu kawasan kota. Bentuk, lokasi dan karakter suatu kawasan yang memiliki ciri khusus akan berpengaruh terhadap fungsi, penggunaan lahan dan kegiatan pendukungnya. Pada **Gambar 3.3** dijelaskan terdapat beberapa gambaran guna lahan terdekat dengan dengan Stasiun Hall yaitu Pool Damri, Hyper Square, Kartikasari dan Sentosa Hospital.



Gambar 3.3
Guna Lahan di Stasiun Hall dan Sekitarnya

Penilaian untuk tingkat *walkability* berdasarkan tinjauan literatur, yakni; *Global Walkability Index*. Secara umum *Global Walkability Index* memiliki indikator aspek fisik yang sama terhadap tingkat *walkability* suatu jalur *pedestrian*, yaitu dari fasilitas jalur pejalan kaki, lapak tunggu, lampu penerangan, perambuan, pagar pembatas, marka, dan peneduh/pelindung. Dari indikator tersebut, jika semua fasilitas terpenuhi, maka dapat menilai suatu jalur pejalan kaki sudah *walkable* atau belum *walkable* jika dari indikator tersebut tidak ada.

Kondisi fisik jalur *pedestrian* di Stasiun Hall dan sekitarnya memiliki tingkat *walkability* yang berbeda-beda. Dikelompokkan menjadi 4 (empat) variabel dari modifikasi *global walkability index* yang digunakan untuk mengukur tingkat walkability jalan di sekitar Stasiun Hall, yaitu variabel keamanan: ketersediaan fasilitas penyebrangan (zebra cross, jembatan penyebrangan, terowongan, dan lain-lain), pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman, perilaku pengendara kendaraan bermotor dengan pejalan kaki, ketersediaan infrastruktur bagi penyandang cacat); variabel keselamatan: konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain (motor dan mobil), perilaku pengendara kendaraan bermotor dengan pejalan kaki; variabel kenyamanan: hambatan saat berjalan di jalur *pedestrian* (contohnya pohon, tanaman, dan aktivitas lain seperti pedagang kaki lima, dan sebagainya), keamanan dari tindak kejahatan; variabel keindahan: fasilitas pendukung seperti terdapat jalur hijau (vegetasi, pohon peneduh, dan lain-lain yang dapat meningkatkan estetika jalur pejalan kaki). Fasilitas pendukung lain seperti tempat duduk dan tempat sampah juga penting, agar pejalan kaki dapat menikmati perjalanannya saat berjalan kaki. Jika hal tersebut dapat dipenuhi semua maka jalur *pedestrian* dapat dikatakan *walkable* untuk dilalui dan bukan tidak mungkin Kota Bandung menjadi suatu kota yang berkelanjutan *(Sustainable City)* dengan fasilitas jalur pejalan kaki yang baik dan aman, ini akan membantu Kota Bandung untuk membudayakan masyarakatnya menggunakan kendaraan non motor seperti sepeda dan berjalan kaki untuk menuju ke tempat tujuan, dan menggunakan kereta api untuk melakukan perjalanan yang cukup jauh. Karena sepeda, jalan kaki dan kereta api tidak memiliki dampak buruk terhadap lingkungan, sosial dan ekonomi, bahkan dapat membantu menjadikan sebuah kota

menjadi kota yang sehat. Jika suatu kota memiliki masyarakat yang mayoritas menggunakan kendaraan non motor seperti sepeda, jalan kaki serta transportasi umum massal maka lingkungan kota akan menjadi sehat karena terbebas dari polusi udara dan polusi suara, interaksi sosial antara masyarakat kelas atas dan kelas bawah tidak akan ditemukan kesenjangan serta akan mengurangi biaya konsumsi bahan bakar minyak (BBM) yang akan merugikan kota secara ekonomi, lingkungan dan dapat mengganggu kesehatan masyarakat.

Pada jalur pejalan kaki di Stasiun Hall memiliki fasilitas pejalan kaki yang cukup lengkap seperti terdapat tempat duduk namun sepanjang jalan jalur *pedestrian* untuk para penumpang kereta api tidak semua terdapat tempat duduk, dari dua jalur *pedestrian* dari pintu masuk utara Stasiun Hall hanya 1 (satu) jalur *pedestrian* yang terdapat tempat duduk dan jaraknya pun sangat jauh dari jangkauan pejalan kaki.



Gambar 3.4
Kondisi Jalur *Pedestrian* di Stasiun Hall Pada Siang Hari
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2014

Begitu juga dengan ketersediaan fasilitas tempat sampah juga tersedia namun jaraknya sangat jauh dari jangkauan jalur *pedestrian*. Untuk jalur hijau, di Stasiun

Hall cukup banyak tanaman dan pohon-pohon disepanjang jalan jalur pejalan kaki. Terdapat juga pagar pembatas dari yang dibentuk dari kumpulan tanaman di pinggir kanan dan kiri jalan jalur *pedestrian*. Fasilitas yang tidak tersedia adalah fasilitas untuk *disable*. Pada jalur *pedestrian* sebidang terdapat fasilitas tempat sampah serta terdapat taman dan tempat duduk.



Gambar 3.5
Kondisi Jalur *Pedestrian* di Stasiun Hall Pada Malam Hari
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2014

Pada malam hari jalur *pedestrian* di Stasiun Hall memiliki fasilitas pencahayaan sepanjang cukup terang, namun ketika telah sampai di pintu keluar arah utara Stasiun Hall kondisi pencahayaan sangat buruk, karena gelap disepanjang jalannya. Hal ini dapat menyebabkan menurunnya tingkat keamanan dari dapat menimbulkan kejahatan kriminalitas bagi pejalan kaki yang menggunakan jalur *pedestrian* tersebut, dapat dilihat pada **Gambar 3.5** kondisi pada malam hari.



Gambar 3.6
Kondisi Jalur *Pedestrian* di Jalan Kebon Kawung
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2014

Jalur *pedestrian* di jalan. Kebon Kawung yang berada di jalur *pedestrian* arah keluar dari Stasiun Hall melalui pintu utara memiliki kondisi fisik jalur *pedestrian* yang buruk. Pada **Gambar 3.6** dijelaskan terdapat banyak Pedagang Kaki Lima (PKL) di sepanjang jalur *pedestrian*, selain itu jalur *pedestrian* juga dialih fungsikan menjadi tempat parkir motor dan mobil oleh masyarakat sekitar Stasiun Hall. Jika dilihat dari segi keindahan atau estetika ini sangat merusak pemandangan disekitar Stasiun Hall, tidak hanya itu tanaman di tepi jalur *pedestrian* tidak terawat dengan baik sehingga tidak memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki yang melewati jalur tersebut. Terdapat pula jalan rusak yang dapat membuat pejalan kaki tidak menikmati perjalanannya saat berjalan disekitar jalur *pedestrian* tersebut.



Gambar 3.7
Kondisi Jalur *Pedestrian* di Jalan Stasiun Timur Pada Siang Hari
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2014

Pada **Gambar 3.7** dijelaskan kondisi jalan masuk menuju Stasiun Hall dari arah pintu Selatan. Kondisi fisik jalur pejalan kaki dilihat dari kenyamanan, keamanan, keselamatan dan keindahan berjalan disekitar jalur *pedestrian* tersebut dapat dikategorikan jalur *pedestrian* bagian Stasiun Hall yang sangat buruk. Hal ini

dapat dilihat dari jalan jalur *pedestrian* banyak berlubang dan sistem drainase yang buruk, karena rusak serta dalam kondisi terbuka sehingga terkadang menimbulkan bau yang tidak sedap saat melewati sekitar jalur *pedestrian* tersebut. hal ini juga mempengaruhi tingkat keamanan berjalan disekitar jalur *pedestrian*. Lebar jalur *pedestrian* yang kecil membuat pejalan kaki tidak leluasa berjalan di jalur tersebut karena hanya dapat dilalui tidak lebih dari 2 (dua) orang.



Gambar 3.8
Kondisi Jalur *Pedestrian* di Jalan Stasiun Timur Pada Malam Hari
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2014

Pada **Gambar 3.8** dienjelaskan di malam hari kondisi jalur *pedestrian* sekitar jalan Stasiun Timur terdapat aktivitas perdagangan jasa tambal ban, dan lokasinya menggunakan jalur pejalan kaki. Hal ini dapat membuat pejalan kaki merasa tidak aman dan tidak nyaman saat berjalan melewati jalur *pedestrian* tersebut.



Gambar 3.9
Kondisi Jalur *Pedestrian* di Jalan Stasiun Timur
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2014

Pada **Gambar 3.9** kondisi jalur *pedestrian* di jalan Stasiun Timur tepatnya di kawasan Stasiun Hall bagian pintu Selatan memiliki kondisi jalur *pedestrian* yang cukup nyaman sebagian, dan sebagiannya lagi sangat tidak nyaman. Nyaman karena cukup aman berjalan disekitarnya, namun lebar jalur *pedestrian* yang tidak memungkinkan untuk berjalan berdua atau berdampingan, karena jika berjalan berdampingan pejalan kaki dari arah berlawanan tidak akan bisa menggunakan jalur *pedestrian*. Marka serta rambu lalu lintas tersedia sehingga dapat membatu aksesibilitas pejalan kaki serta pengguna kendaraan lain.



Gambar 3.10
Kondisi Jalur *Pedestrian* di Jalan Kebon Jati
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2014

Kondisi jalur *pedestrian* di jalan Kebon Jati memiliki fasilitas jalur *pedestrian* yang cukup nyaman, karena lengkap dengan pagar pembatas, marka jalan, pohon-pohon sebagai pelindung/peneduh dan tempat sampah, namun pembatas antara jalur

pedestrian tak sebidang dengan jalan umum tidak ada pagar pembatas, hal ini dapat mengurangi tingkat keselamataan pejalan kaki saat berjalan di jalur *pedestrian* tersebut. Jalur *pedestrian* ini juga hanya dapat digunakan tidak lebih dari 2 (dua) orang. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Gambar 3.10.**



Gambar 3.11
Kondisi Jalur *Pedestrian* di Jalan Kebon Jukut
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2014

Kondisi jalur *pedestrian* di jalan Kebon Jukut menuju Jalan Stasiun Timur secara umum jalur *pedestrian* tak sebidang di lokasi tersebut dalam kondisi baik, karena terdapat fasilitas pendukung, marka jalan, dan banyak terdapat pohon rindang sehinggan jika berjalan diatas jalur *pedestrian* akan merasa sejuk dan jalur *pedestrian* ini juga lebar, dapat digunakan 2 (dua) orang atau lebih untuk berjalan berdampingan. Namun banyak warga yang menyalahgunakan fungsi jalur *pedestrian* tersebut dengan berjualan di atas jalur *pedestrian* dan ada pula yang membangun warung diatasnya. PKL inilah yang harus menjadi perhatian khusus karena tidak sedikit kejadian PKL membangun lapak di atas jalur *pedestrian* sehingga selain mengganggu keamanan,keselamatan, juga mengganggu kenyamanan berjalan dan merusak estetika kawasan jalur *pedestrian* tersebut.



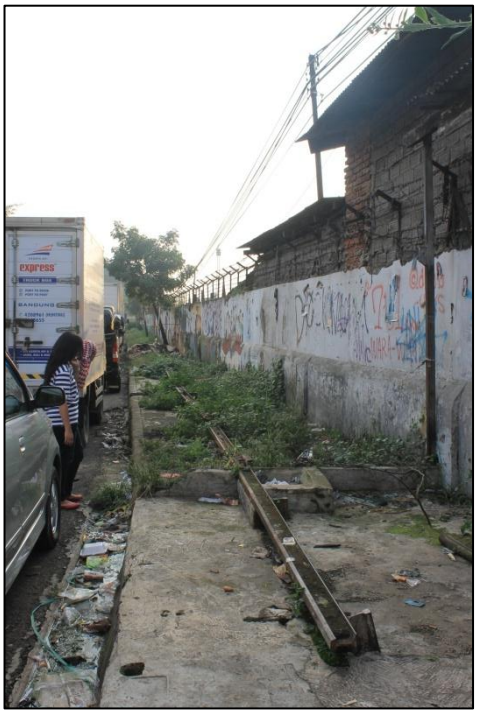
Gambar 3.12
Kondisi Jalur *Pedestrian* di Jalan Stasiun Timur
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2014

Jalur *pedestrian* di jalan Stasiun Timur arah ke jalan Pasirkaliki memiliki jalur *pedestrian* yang sangat buruk bahkan ada daerah yang seharusnya masih jalur *pedestrian* menjadi tidak ada. Jalur tersebut digunakan sebagai tempat parkir. Hal ini dapat memberikan dampak negatif bagi jalur *pedestrian* yang lewat disekitarnya yang tidak mendapat hak pejalan kaki sebagaimana mestinya, keselamatan dan keamanan tidak dapat dijamin karena pejalan kaki harus berjalan di jalan umum dengan kendaraan lain, ini akan menyebabkan konflik bagi pejalan kaki dan kendaraan bermotor. Fasilitas pendukung lainnya pun tidak ada. Untuk kondisi jalur *pedestrian* yang disebelahnya juga tidak memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki, karena pagar pembatas yang seharusnya digunakan sebagai pemisah jadi digunakan untuk kegiatan lain, hal ini dapat merusak keindahan jalur *pedestrian* dan kenyamanan jalur *pedestrian* saat melewati jalur *pedestrian* tersebut.



Gambar 3.13
Kondisi Jalur *Pedestrian* di Jalan Stasiun Timur arah Jalan Pasir Kaliki
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2014

Kondisi jalur *pedestrian* di belakang Stasiun Hall utama atau Stasiun Hall bagian Selatan, memiliki jalur *pedestrian* yang baik namun tidak keseluruhan baik, karena seperti pada gambar sebelumnya ada jalur yang seharusnya untuk jalur *pedestrian* menjadi tidak ada. Di jalur pejalan kaki tak sebidang ini terdapat pohon disekitarnya, pagar pembatas, tempat sampah dan cukup lebar, tetapi tidak ada fasilitas untuk penumpang kereta api yang difabel. Seharusnya pihak stasiun merencanakan juga jalur *pedestrian* untuk penumpang *disable* sehingga dapat memudahkan aksesibilitas ke stasiun.



Gambar 3.14
Kondisi Jalur *Pedestrian* di Jalan Stasiun Timur
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2014

Pada **Gambar 3.14** dijelaskan terdapat bekas jalur yang tidak terawat. Inilah hak pejalan kaki yang telah dihilangkan karena ketidakpahaman tentang pentingnya jalur *pedestrian* bagi pejalan kaki yang melewati sekitar jalur *pedestrian* tersebut. Jalur *pedestrian* dibiarkan rusak, sementara pejalan kaki harus berjalan berdampingan dengan kendaraan lain yang dapat mengancam keselamatan mereka saat berjalan di jalan umum. Seandainya jalur *pedestrian* difungsikan kembali seperti layaknya jalur *pedestrian* maka ini akan memberikan manfaat bagi pejalan kaki baik dari aspek keselamatan, keamanan, kenyaman dan keindahan.



Gambar 3.15
Kondisi Jalur *Pedestrian* di Jalan Pasir Kaliki
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2014

Gambar 3.15 menjelaskan kondisi jalur *pedestrian* di jalan Pasir Kaliki. Keadaannya sangat buruk, karena tidak dirawat dengan baik. Selai itu pula tidak terdapat fasilitas untuk *difable.* Pagar pembatas telah di tumbuhi rumput liar sehingga merusak keindahan jaur pejalan kaki tersebut dan menimbulkan ketidaknyamanan saat melewatinya.

3.3.2 Keberagaman *(Diversity)*

Stasiun Hall berada di Jalan Kebon Kawung, Kelurahan Pasir Kaliki**.** Di kawasan sekitar Stasiun Hall penggunaan lahannya adalah sebagai kawasan perumahan, kawasan perkantoran, kawasan pemerintahan, kawasan pendidikan, serta kawasan perdagangan dan jasa. Perumahan yang terdapat di sekitar Stasiun Hall adalah perumahan formal dan informal, kebanyakan adalah perumahan informal. (Nia K Pontoh, 2009) Perumahan informal yaitu perumahan yang polanya tidak teratur, prasarana dan sarana tidak memadai. Perumahan ini mencakup: kampung kota, perumahan liar *(squatter)*, dan perumahan kumuh *(slum)*. Kawasan perkantoran di sekitar Stasiun Hall adalah mewadahi kegiatan sektor jasa: transportasi, telekomunikasi, utilitas, perdagangan besar, finansial, asuransi, jasa pribadi, jasa professional, dan administrasi publik. Kawasan perdagangan dan jasa yang berada di sekitar Stasiun Hall yaitu Hotel El Cavana, Hotel Mutiara, RS. Sentosa, Arion Swiss Bel Hotel, Bank Artos Indonesia, SPBU Pertamina, Pusat Tekstil, Paskal Hypersquare, Kartikasari, DAMRI. Kawasan Pendidikan ada SMA Pasundan 3.

3.3.3 Kepadatan *(Density)*

Lokasi Stasiun Hall berbatasan dengan kecamatan Andir dan Cicendo. Kecamatan Andir dan Kecamatan Cicendo adalah dua kecamatan dari 30 (tiga puluh) kecamatan di wilayah kota bandung yang masuk dari bagian Stasiun Hall. Dari tipologi Kecamatan Andir tahun 2013 menjelaskan Kecamatan Andir memiliki perumahan tidak permanen berjumlah 1.160 unit yang masuk pada kategori kumuh. Kawasan ini memiliki luas keseluruhan 370,74 Ha dengan total kepadatan 52,91 bangunan/Ha. Kecamatan Andir memiliki luas wilayah 3,71 km^2 dengan jumlah penduduk 95.392 jiwa dan kepadatan sebesar 25.712 jiwa per-km^2. (Sumber: Kota Bandung Dalam Angka, Tahun 2012)

Kelurahan yang menjadi bagian dari Stasiun Hall adalah kelurahan Kebon Jeruk, dengan luas lahan 79,9 Ha, 15.336 jiwa dengan kepadatan/Ha adalah 192 jiwa/49 per-KK. Dari 30 kecamatan di Kota Bandung, salah satu dari 6 kecamatan yang memiliki kontribusi sektor perdagangan dan jasa yaitu andir merupakan salah satu kecamatan di kota bandung yang memiliki kontribusi sektor perdagangan, hotel dan restoran lebih dari 50 persen dalam pembentukan PDRB di kecamatannya. dari total PDRB kecamatan andir sebesar 6,20 trilyun rupiah, sebanyak 64,95 persen merupakan sumbangan dari sektor perdagangan, hotel, dan restoran. kecamatan andir memiliki potensi perdagangan yang cukup besar, diantaranya beberapa pasar tradisional seperti pasar andir dan pasar baru. pasar baru merupakan salah satu pusat perdagangan di kota bandung yang selalu ramai dikunjungi pembeli setiap harinya, terutama di hari libur. sektor ekonomi yang juga memberikan kontribusi besar dalam perekonomian kecamatan andir adalah sektor industri pengolahan, yaitu mencapai 16,62 persen. adapun sektor pengangkutan dan komunikasi menyumbang sebesar 10,21 persen terhadap PDRB Kecamatan Andir. (Sumber: http://bandungkota.bps.go.id/).

Kecamatan Cicendo memiliki jumlah luas wilayah sebesar 6,86 km^2 dengan jumlah penduduk 96.491 jiwa dan kepadatan penduduk sebesar 14.066 jiwa/km^2. (Sumber: Bandung Dalam Angka, Tahun 2012). Pembangunan rumah-rumah penduduk, dilakukan secara sendiri-sendiri sesuai dengan tingkat kemampuan

penduduk. Namun demikian pembangunan rumah-rumah penduduk yang terletak di kantong-kantong pemukiman (gang-gang sempit yang berkelok-kelok) banyak yang dibangun dengan tidak memperhatikan tujuan dan cara membangun rumah yang sehat dan benar, terutama sangat tidak memperhatikan prosentase daerah terbangun dan lahan yang tidak boleh dibangun. Hal ini sangat terkait dengan harga sebuah lahan yang mahal sehingga hampir seluruh lahan dibangun untuk rumah tanpa menyisakan lahan untuk ruang terbuka bahkan halaman sekalipun. Perumahan penduduk meski sudah permanen, namun kurang memperhatikan kualitas, baik itu segi perencanaan lingkungan, perencanaan bangunan, konstruksi bangunan, bahan bangunan yang digunakan, aksesibilitas menuju rumah dari jalan, dan lain sebagainya.



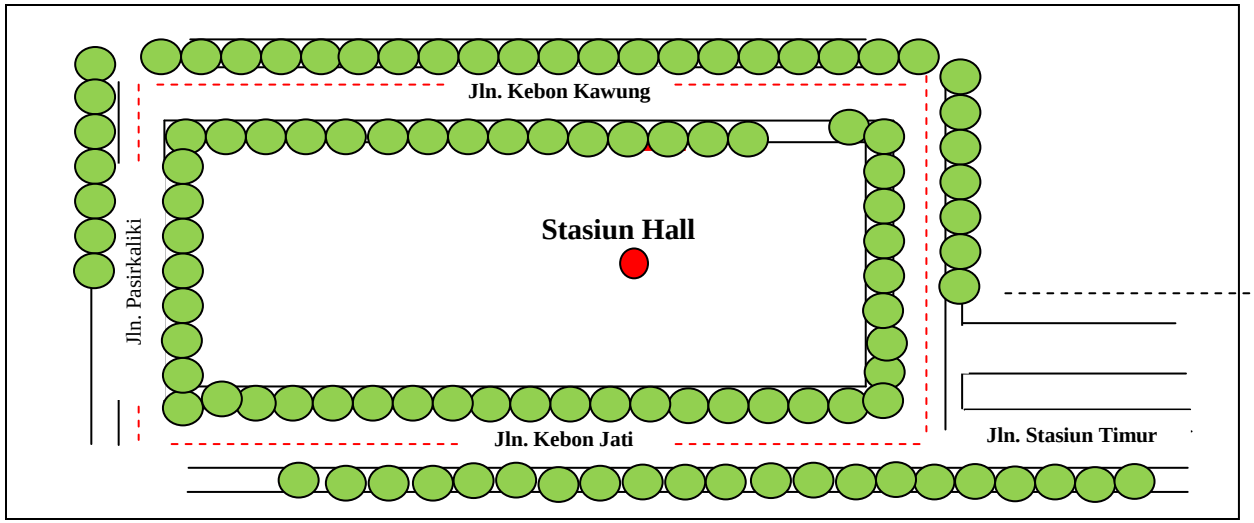
Gambar 3.16
Permukiman Informal (kiri) dan Formal (kanan) di Jalur Rel Kereta Api di Jalan Kiaracondong
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2014

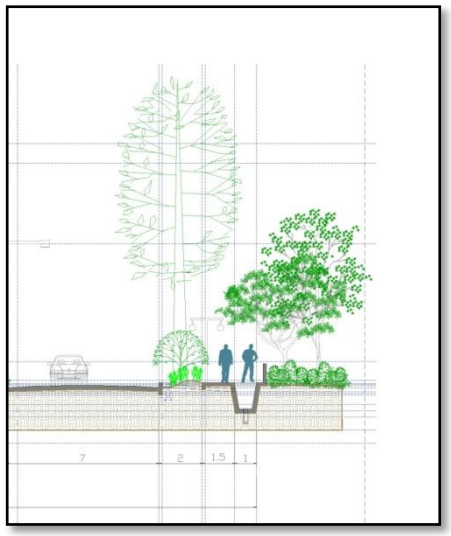
Permukiman di sekitar Stasiun Hall sangat padat dan kumuh, kerapatannya kurang lebih 2 meter dari rel kereta api. Di sekitar rel kereta api terdapat 2 jenis permukiman, ada formal dan informal. Untuk permukiman informal adalah permukiman-permukiman kumuh yang sering dijumpai ketika berada di kereta api. Permukiman formal biasanya berlokasi jauh dari rel kereta api. Permukiman yang ada di sekitar rel kereta api tidak semua jaraknya berdeketan dengan rel. Permukiman yang jaraknya tidak terlalu dekat dengan rel biasanya di beri batasan lapangan atau tanaman agar tidak berbatasan langsung dengan rel kereta karena dapat membahayakan masyarakat sekitar dan penumpang yang berada didalam kereta api, selain itu juga dapat merusak pemandangan. Permukiman kumuh yang berada di

sepanjang rel kereta api masih banyak jumlahnya, mayoritas permukiman kumuh adalah milik masyarakat yang penghasilannya dibawah upah minimum regional (UMR) dan terkadang ada pula masyarakat pendatang yang tidak memiliki uang cukup untuk membeli lahan. Sehingga membangun rumah di pinggir rel kereta api.

3.3.4 Desain *(Design)*

Sepanjang jalur pedestrian di sekitar Stasiun Hall memiliki kondisi fisik jalur pedestrian yang sama hanya saja ada beberapa yang memiliki sistem drainase yang kurang baik yaitu di Jalan Stasiun Timur. Namun hampir disepanjang jalan terdapat pepohonan yang rindang namun terkadang tidak optimal pemanfaatannya sebagai peneduh bagi pejalan kaki di sekitar Stasiun Hall. Pada **Gambar 3.17** dijelaskan kondisi jalur pedestrian di sepanjang Jalan Kebon Kawung, Jalaan Pasir Kaliki dan Jalan Kebon Jati . Pada Gambar 3.6 terdapat 2 pintu masuk ke stasiun yaitu pintu Utara dan pintu Selatan. Pintu/Peron Utama dibangun pada tahun 1990, untuk warga yang baru tiba di Bandung atau akan keluar Bandung dengan menggunakan kereta kelas bisnis dan eksekutif. Diseberang Pintu Utara Stasiun Hall terdapat pangkalan Bus Damri. Pintu/Peron Selatan dahulunya adalah pintu utama masuk ke Stasiun Hall. Saat ini pintu Selatan digunakan untuk penumpang kereta api lokal untuk berpergian antar wilayah Bandung.

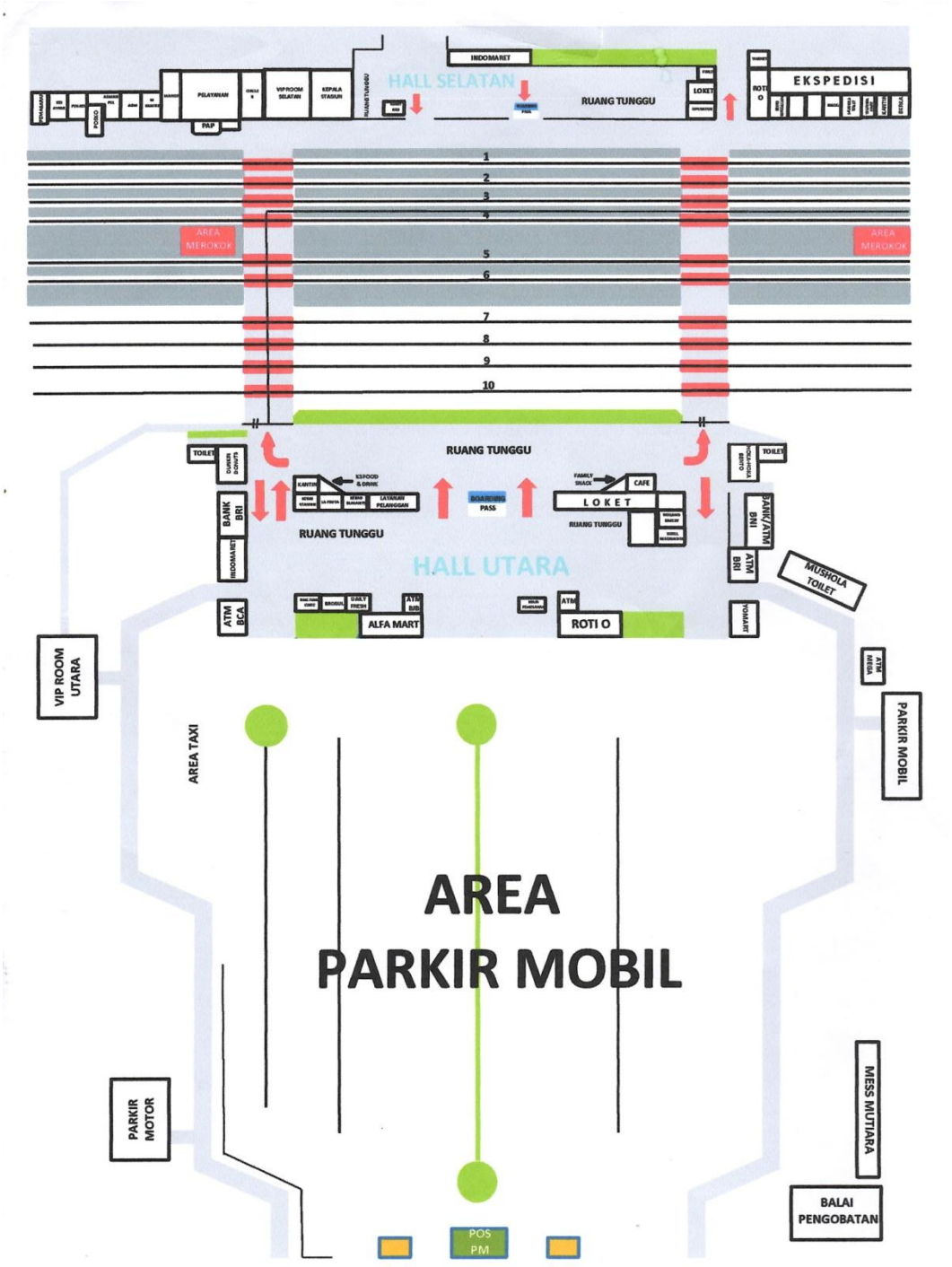








Gambar 3.17
Desain Jalur Pedestrian di Sekitar Stasiun Hall Bandung



Gambar 3.18
Desain Stasiun Hall, Bandung
Sumber: Daerah Operasi 2 Bandung