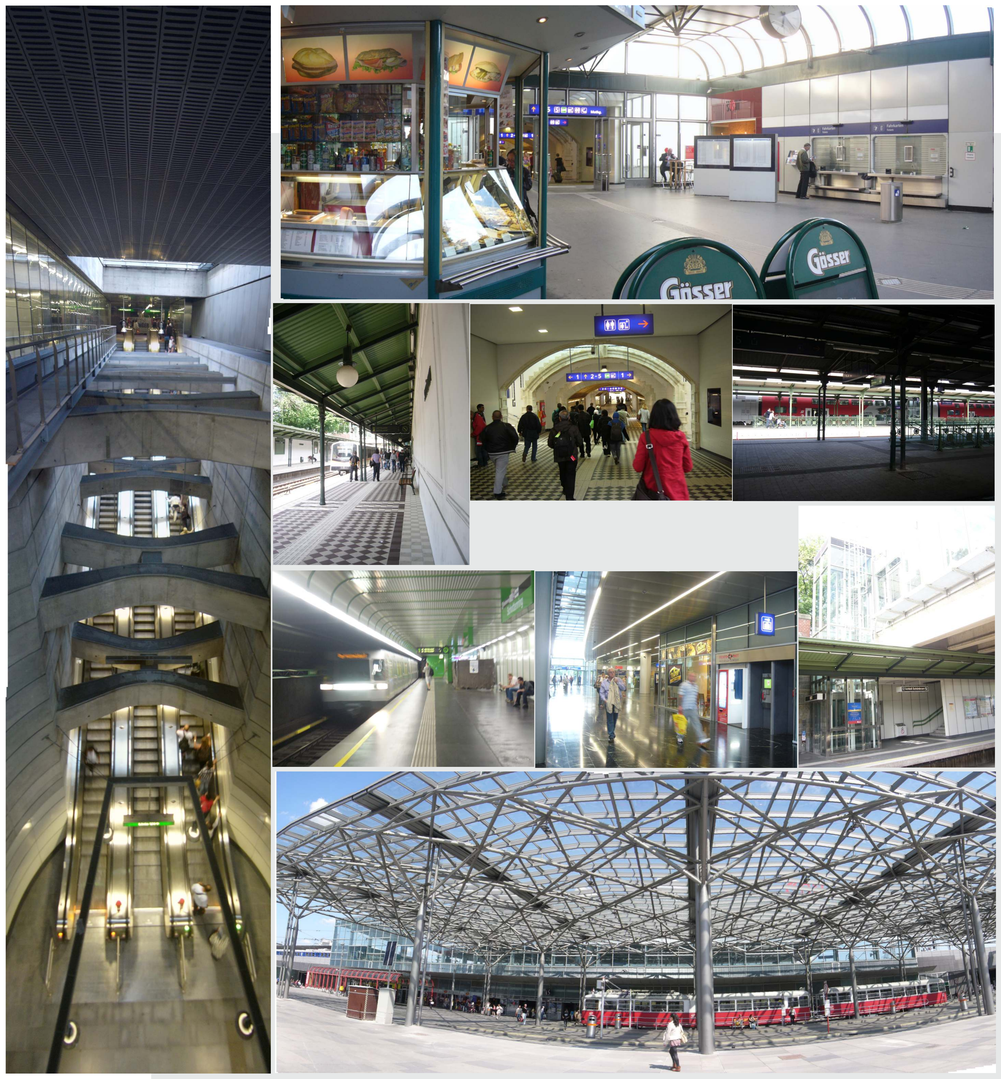
Transportasi Publik untuk Ruang Publik yang Manusiawi di Vienna

Rony Gunawan Sunaryo



1 Stasiun : Pertemuan yang lama dan yang baru

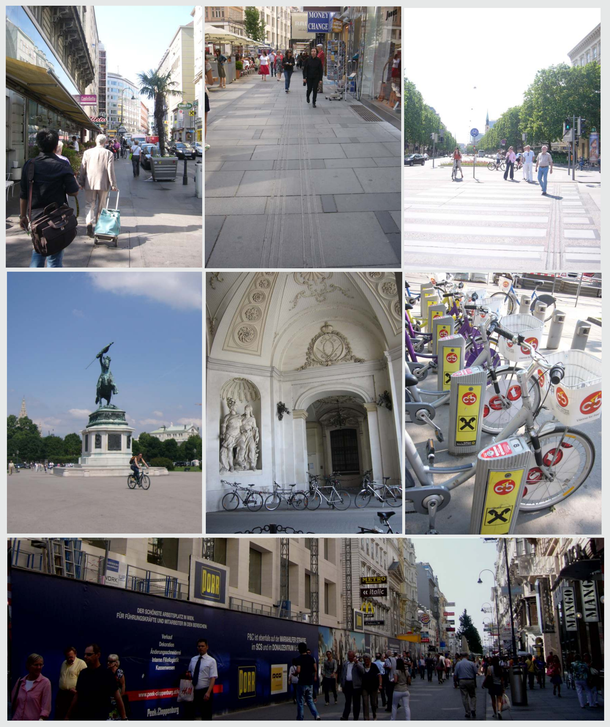
Jalur kereta dalam kota Vienna memiliki sejarah panjang, diawali di tahun 1843, saat Heinrich Sichrowsky mengajukan rencana tersebut ke dewan kota. Rencana tersebut baru terwujud setengah abad kemudian di 1898 dengan Otto Wagner's Stadtbahn (Metropolitan railway). Pertumbuhan jaringan dan fasilitas berlangsung terus menerus hingga masa kini. Proses terbentuknya jaringan kereta kota tersebut secara kasat mata dapat dilihat melalui arsitektur stasiun di Vienna. Seringkali kita temukan jejak arsitektur dan ornamen bergaya Art Noveau bersanding dengan infrastruktur modern di banyak stasiun di Vienna. Alih-alih terjebak pada repetisi romantisme kejayaan Art Noveau, dengan tidak canggung-canggung beberapa stasiun Vienna menampakkan identitas modernnya.

3 Tram : Preservasi infrastruktur publik

Dengan 500 unit tram (data 2008), Vienna merupakan kota dengan jaringan tram terbesar di dunia. Sejarah tram di Vienna diawali dengan Brigittenauer Eisenbahn, sebuah tram yang ditarik kuda, dari 1840 – 1842 beroperasi dari Donaukanal ke Kolosseum. Selanjutnya di 1883, tram uap mulai menggantikan tram lama, baru pada 1897 tram listrik beroperasi di Vienna. Tipe tram yang digunakan saat ini di Vienna dapat digolongkan menjadi tram lama berlantai tinggi (tipe E yang diproduksi tahun 60-an – sampai 1990) dan tram baru berlantai rendah (tipe

4 Bus Kota : Efisiensi ruang jalan

Bus kota di Vienna mulai muncul menggantikan tram pada akhir 50-an. Saat ini jalur bus lebih banyak berada di periferi kota,menghubungkan jalur-jalur yang tidak terhubungkan oleh tram. Pada tahun 2008 Vienna memiliki 649, 9 km jalur bus yang melayani warganya, kurang lebih 70% dari panjang jalur transportasi publik Vienna dilayani oleh bus kota. Dapat dikatakan seluruh bagian kota terlayani oleh jalur bus dengan penempatan halte yang nyaman dicapai dengan berjalan kaki dari tempat asal maupun tujuan. Jalur bus, jadual kedatangan dalam presisi menit terinformasi dengan jelas di setiap halte, bahkan bila bis mengalami keterlambatan, informasi tersampaikan langsung pada papan elektronik di setiap halte. Kejelasan informasi rute dan jadual rupanya sangat ditekankan sehingga sangat memudahkan warga, bahkan bagi mereka yang baru pertama kali berkunjung ke Austria – bahkan Eropa – sekalipun.



2 Pedestrian dan Sepeda : Moda yang manusiawi

Pada catatan statistik tahun 2008 saja Vienna memiliki 1.138 km jalur sepeda dari 2.804 km jalan yang dimilikinya atau kurang lebih 40,5% jalur didedikasikan untuk pengendara sepeda. Meskipun tidak ditemukan data resmi prosentase jalur pejalan kaki di Vienna, secara kualitatif dapat dikatakan Vienna mempunyai perhatian yang besar pada pejalan kakinya. Setiap jalur jalan selalu memiliki jalur pejalan kaki yang nyaman dan aman. Area persilangan selalu dilengkapi jalur penyeberangan dengan infrastruktur pengaman yang memadai. Penggunaan kendaraan bermotor pada area pusat kota sangat dibatasi, terutama pada kawasan bersejarah yang menjadi tujuan wisata, kondisi ini menciptakan ruang-ruang pejalan kaki yang leluasa. Pedestrian area pusat kota bukan barang baru di Vienna karena sudah diawali sejak 3 dekade yang lalu. Perhatian khusus pada pedestrian pusat kota terlihat saat pemerintah kota mengucurkan dana 18,6 juta Euro untuk membangun ulang area seluas 20.000m2 ini dengan agenda utama perbaikan kenyamanan berjalan, tata cahaya, tata amenitas, kemudahan pemeliharaan dan jalur darurat.

7 Ruang Publik Kota : Ruang yang manusiawi di era *automobile*

Alih-alih terjebak pada permasalahan lalu lintas karena dikenal sebagai bangsa pecinta mobil, Vienna merupakan kota dengan ruang-ruang publik yang menakjubkan. Jalur jalan raya seperti Bundesstrassen, Autobahns, Schnellstrassen dan European Route tetap ada mengakomodasi mobilitas kendaraan bermotor dari dan menuju luar kota Vienna, akan tetapi ruang-ruang kota Vienna tetap menjadi milik publik melalui perencanaan yang terpadu. Pembatasan parkir, penyediaan transportasi publik yang lebih murah dibanding kendaraan pribadi, telah mendorong efisensi ruang mobilitas warga Vienna. Selanjutnya ruang-ruang publik yang telah 'diselamatkan' tersebut dengan nyaman bisa dinikmati melalui penyediaan jalur sepeda dan pejalan kaki. Contoh yang paling baru adalah melalui proyek pemerintah kota Vienna untuk meredesain pedestrian area Kärntner Straße dan Graben di tahun 2008 – 2009. Kondisi ini menciptakan ruang-ruang publik kota yang berskala manusia, ditujukan untuk aktivitas manusia, dengan demikian menjadi ruang publik kota yang manusiawi. Ruang publik kota yang manusiawi ini tidak saja berdampak signifikan pada aspek-aspek ekonomi kreatif kota seperti pariwisata, seni dan budaya tapi juga pada penghematan biaya operasional infrastrukturnya yang jauh lebih murah dibanding biaya operasional untuk jalur automobile.

5 Simpul Transit : Perencanaan menyeluruh

Perkembangan transportasi publik kota Vienna diawali dengan moda transportasi tram di akhir abad 19. Sejak tahun 1958, mulai terjadi konversi beberapa jalur tram menjadi bus kota. Pada awal 60-an jalur bawah tanah menghubungkan antar bagian kota mulai dibangun dengan masih menggunakan tram sebagai moda angkutnya. Tahun 1976 merupakan awal dari penggunaan moda metro yang sekarang kita kenal dengan u-bahn. Hingga saat ini ketiga moda transportasi ini menjadi tulang punggung transportasi publik Vienna. Penempatan simpul pertemuan antar moda direncanakan dan diperhitungkan dengan baik, tidak saja antara ketiga moda tersebut, tapi juga dengan moda transportasi seperti mobil, sepeda motor, dan sepeda. Mencari lokasi parkir untuk kendaraan pribadi tidak sulit di sekitar stasiun u-bahn, terutama yang berlokasi di periferi kota. Agaknya ini juga menjadi bagian strategi transportasi Vienna, mayoritas pekerja di Vienna yang tinggal di suburban memilih memarkir mobilnya di kantong parkir sekitar stasiun untuk kemudian melanjutkan perjalanan ke pusat kota dengan u-bahn yang jauh lebih cepat dan ekonomis.

6 Parkir : Pengendalian hak privat

Warga Austria dikenal sebagai pecinta mobil, meski demikian kota Vienna agaknya jauh dari masalah kemacetan lalu lintas akibat kepemilikan kendaraan pribadi yang tidak terkontrol. Salah satu strategi kontrol kepemilikan kendaraan, selain menyediakan transportasi publik yang murah dan nyaman adalah melalui kontrol perpakiran. Permasalahan lahan parkir di kawasan strategis disiasati di Vienna dengan pemberlakuan area parkir jangka pendek pada periode tertentu (Kurzparkzone) dengan jangka waktu parkir maksimal 2 jam. Tarif parkir di Vienna pun tergolong mahal untuk ukuran Indonesia, 2,4 Euro untuk parkir 2 jam atau 12 Euro per hari di kantong-kantong parkir.