



UNIVERSITAS INDONESIA

JALUR PEJALAN KAKI DALAM RUANG PUBLIK KOTA

SKRIPSI

ARDI NUGROHO
0606075492

FAKULTAS TEKNIK
DEPARTEMEN ARSITEKTUR

DEPOK
Desember 2010

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.**

Nama : Ardi Nugoroho

NPM : 0606075492

Tanda Tangan :

Tanggal : 17 Desember 2010

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :

Nama : Ardi Nugroho
 NPM : 0606075492
 Program Studi : Arsitektur
 Judul Skripsi : Jalur Pejalan Kaki Dalam Ruang Publik Kota

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Arsitektur pada Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Ir. Toga Panjaitan, Dipl. A.A.Grad.

(.....tanda tangan.....)

Penguji : Dr. Ir. -Ing. Dalhar Susanto

(..... tanda tangan)

Penguji : Ir. Achmad Sadili Somaatmadja, M.si

(..... tanda tangan)

Ditetapkan di : Depok
 Tanggal : 17 Desember 2010

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih ini dihanturkan sebagai rasa syukur penulis atas keberlangsungan penulisan skripsi ini sebagai salah satu prasyarat kelulusan jenjang sarjana strata 1 departemen Arsitektur, Universitas Indonesia.

Penulis secara khusus ingin mengucapkan terima kasih kepada :

1. Gusti Allah, Tuhan Tritunggal melalui penyertaan-Nya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi serta pengujian selanjutnya.
Terima kasih Tuhan atas jalan-Nya.
2. Almarhum ayah dan ibu, kakak, serta segenap saudara yang telah banyak mendukung akademis penulis.
3. Ir. Toga Panjaitan, Dipl. A.A.Grad sebagai pembimbing skripsi dan guru yang telah mendukung berbagai kekurangan penulis sejak mata kuliah Perancangan Arsitektur 3.
4. Dr. Ir. -Ing. Dalhar Susanto dan Ir. Achmad Sadili Somaatmadja, M.si sebagai penguji daripada skripsi tersebut, berbagai masukannya telah menambah dan memperluas pengetahuan penulis.
5. Ir. Sukisno, M.si sebagai pembimbing akademik telah membantu penulis menentukan mata kuliah pilihan yang patut diambil dan diminati.
6. Teman - teman 2006, bersama 4 tahun, terima kasih semuanya. Maaf tidak dapat menyebutkan satu persatu namun kalian akan tetap selalu penulis ingat dan pastikan kita tetap akan bersahabat.
7. Teman - teman 2006, bersama 4 setengah tahun, untuk Idzni, Nisa, Imam, Luthfi, Affa, Agung, Bayu, Tia, dan segenap teman teman lain yang belum disebutkan.
8. Teman – teman 2000, 2002, 2003, 2004, 2005, 2008, 2009, 2010 yang telah bersama – sama menjalani kehidupan kampus.
9. Untuk Iksan, Abe, Andi, Yoso, dan para alumni lainnya atas segala keakraban di waktu awal penulis memasuki dunia perkuliahan.

10. Teman – teman ekskursi 2007, 2008, 2009. Untuk Putera, Pandu, Rully, Ugi, Mirza, Achmad, Adi, Pujas, Romi, Fatur, dan lainnya. Terima kasih untuk segala kebersamaan yang telah dilewati.
11. Teman – teman pengurus kampus, Pak Endang, Pak Mikta, Dedi, Jae dan lain - lain yang telah menemani di waktu – waktu luang penulis.
12. Teman – teman Pondok Kukusan, Pondok Ripi, dan Kitiran, tempat penulis tinggal selama menjalani dunia perkuliahan.
13. Teman – teman semasa SMP dan SMA, tetap reuni 6 bulan sekali.

Banyak pihak lainnya yang tidak disebutkan secara langsung, bukan berarti penulis melupakannya namun mengingat keterbatasan ruang bagi ucapan terima kasih yang ada.

Terima kasih untuk setiap teman yang telah penulis kenal, menjalani setiap detail kehidupan dunia kampus yang begitu berwarna, penuh suka dan duka, terutama kebersamaan dalam perjuangan yang telah kita lakukan bersama baik sengaja atau pun tidak namun lebih daripada itu semua, kita telah belajar untuk dapat bertoleransi, bersatu, menerima segala perbedaan yang menciptakan kita penuh warna – warni, menjadi indah dalam kemajemukan.

Terima kasih sobat, kala perpisahan hanya sekedar waktu, kita belajar akan pertemuan yang lebih daripada sekedar cerita. Mengubah kita menjadi kami.

Terima kasih semua.

Depok, 6 Januari 2011

Penulis

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ardi Nugroho
NPM : 0606075492
Program Studi : Arsitektur
Departemen : Arsitektur
Fakultas : Teknik
Jenis karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif** (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul:

JALUR PEJALAN KAKI DALAM RUANG PUBLIK KOTA

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok
Pada tanggal : 17 Desember 2010

Yang menyatakan

(Ardi Nugroho)

ABSTRAK

Nama : Ardi Nugroho
Program Studi : Arsitektur
Judul : Jalur Pejalan Kaki Dalam Ruang Publik Kota

Perilaku manusia dalam membangun interaksi dengan sesamanya akan memiliki dampak terhadap perkembangan kota dirinya bertinggal, termasuk selanjutnya terkait pola kehidupan masyarakat dan latar budaya yang membentuk perilaku bersosialisasi dalam kehidupan sehari – hari.

Perilaku interaksi dalam masyarakat mempengaruhi keberadaan ruang – ruang kota, ruang – ruang dimana terjadi proses sosial hubungan kemasyarakatan atau bisa dinamakan ruang publik.

Melihat perkembangan kota serta bentuk budaya yang ada, dapat melalui penggunaan keberadaan ruang publiknya terutama jalur pejalan kaki dimana mendapat kuantitas terbesar dalam ruang publik kota dan juga terbangun ke berbagai sudut kota karena merupakan jalur akses atau sirkulasi warga kota.

Kata kunci: budaya kota, ruang publik, trotoar

ABSTRACT

Name : Ardi Nugroho
Study Program : Architecture
Title : Pedestrian Way in Urban Public Space

Human behavior in social interaction will affect development of the city where one lives. It eventually will also affect the way a society lives and the cultural background that shape behaviours in daily life.

Human interaction in society will influence the presence of urban space, a space where social interaction happens which also known as public space.

We can observe the culture of a city and its development through the presence of public space, especially pedestrian way which heavily occupy the city as a mean of access for its citizens.

Key words: Urban culture, public space, pedestrian way



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
UCAPAN TERIMA KASIH.....	iv
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	vi
ABSTRAK.....	vii
ABSTRACT.....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
BAB 1 PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Permasalahan.....	2
1.3 Tujuan Penulisan.....	3
1.4 Manfaat Penulisan.....	3
1.5 Ruang Lingkup Penulisan.....	4
1.6 Metode Penulisan.....	4
1.7 Sistematika Penulisan.....	5
BAB 2 BER - KOTA.....	6
2.1 Kebutuhan Membentuk Kota.....	6
2.1.1 Kota Awal.....	8
2.1.2 Tipologi Kota di Indonesia.....	9

2.2 Budaya Berkota.....	11
2.3 Ruang Publik dalam Ruang Kota.....	13
2.4 Orang Asing dalam Ruang Publik.....	18
2.5 Privatisasi Ruang Publik.....	19
BAB 3 JALAN KAKI.....	21
3.1 Berjalan di dalam Kota.....	21
3.2 Pejalan Kaki.....	27
3.3 Sarana Berjalan Kaki di dalam Kota.....	28
3.4 Trotoar.....	36
BAB 4 STUDI KASUS.....	39
4.1 Jalur Pedestrian I	40
4.2 Jalur Pedestrian II	42
4.3 Pembahasan Studi Kasus.....	45
4.3.1 Pembahasan kondisi fisik Jalur Pedestrian I.....	46
4.3.2 Pembahasan kondisi fisik Jalur Pedestrian II.....	47
4.3.3 Pembahasan Historis Umum Jalur Pedestrian I dan II.....	49
BAB 5 KESIMPULAN.....	53
DAFTAR REFERENSI	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Hierarki kebutuhan menurut Maslow (Sumber : Psikologi Arsitektur, Deddy Halim, 2005).....	6
Gambar 3.1	Ilustrasi <i>pelican cross</i> dalam jalur pejalan kaki (Sumber : www.google.co.id/image search of pelican cross).....	34
Gambar 3.2	Searah jarum jam : Ilustrasi jembatan penyebrangan dan terowongan dalam jalur pejalan kaki (Sumber : www.google.co.id/image search of jembatan penyebrangan/ terowongan).....	35
Gambar 4.1	Kiri : Foto satelit Jalan M.H.Thamrin; Kanan : Foto satelit detail Jalan M.H.Thamrin yang diapit oleh Hotel Nikko dan Kedutaan Besar Jepang (Sumber : http : //wikimapia.org).....	40
Gambar 4.2	Kondisi eksisting jalur pedestrian Jalan M.H.Thamrin (Sumber : www.Skycrapercity.com).....	41
Gambar 4.3	Kondisi eksisting jalur pedestrian Jalan M.H.Thamrin (Sumber : www.Skycrapercity.com).....	42
Gambar 4.4	Kiri : Foto satelit Jalan Cikini Raya; Kanan : Foto satelit detail Jalan Cikini Raya yang diapit oleh Menteng huis dan ruko- cafe (Sumber : http : //wikimapia.org).....	43
Gambar 4.5	Kondisi jajaran ruko kuno yang difungsikan sebagai area komersial (Sumber : www.flickr.com/trotoar+cikini)	43
Gambar 4.6	Kondisi jalur pejalan kaki pada jajaran ruko kuno yang difungsikan sebagai area komersial (Sumber : dokumentasi pribadi).....	44
Gambar 4.7	Kondisi jalur pejalan kaki disepanjang Jalan Cikini Raya (Sumber : www.flickr.com/trotoar+cikini)	45

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keseharian masyarakat perkotaan tidak akan terlepas dari suatu bentuk sirkulasi yang membentuk suatu sistem jaringan kota, terhubung serta menghubungkan satu sama lain. Berbagai sirkulasi dilakukan dan terfasilitasi dalam berbagai bentuk modernitas; misalkan saja transportasi, ada berupa mobil, motor, bus, kereta api, pesawat, dan lain-lain. Selain itu dari segi kepemilikan ada yang bersifat pribadi/privat dan juga umum/publik. Namun hal mendasar dari sebuah sirkulasi perpindahan masyarakat kota adalah dengan berjalan, dan hal tersebut dalam sebuah kota terakomodir dengan ruang tersendiri yang dinamakan jalur pedestrian, atau kebanyakan masyarakat Indonesia mengenalnya dalam istilah trotoar.

Pejalan kaki sebagai pengguna primer dari pedestrian menjadi pihak terlemah dan rentan terhadap berbagai jenis kecelakaan yang terjadi di jalan karena tidak secara aktif terlindungi seperti layaknya pengguna jalan lain yang menggunakan moda transportasi. Oleh sebab itu, perlakuan khusus diberikan berupa jalur khusus tersebut. Pedestrian juga harus diadaptasi bagi segala bentuk kepentingan penggunaannya karena bersifat publik (dapat digunakan siapa saja tanpa terkecuali). Pedestrian haruslah memudahkan dan terlebih mempercepat pergerakan dalam arus sirkulasi kota karena memang dirancang minim hambatan fisik.

Gambaran ideal akan pedestrian tersebut menjadi miris apabila diperbandingkan dengan kondisi pedestrian di Indonesia. Banyaknya penyimpangan dalam hal keamanan serta nyaman pada bentuk pedestrian itu sendiri yang akhirnya mempersulit pejalan kaki yang melintas, hal tersebut lama kelamaan menjadikan pedestrian bukan lagi hal yang ramah bagi pejalan kaki dan berimbas pada maraknya penggunaan kendaraan pribadi serta kendaraan umum. Efektifitas yang

diharapkan dari penggunaan pedestrian menjadi tidak tercapai, selebihnya penggunaan kendaraan bermotor menjadi dilema tersendiri bagi masyarakat kota yaitu dengan tingkat kemacetan tinggi dan sekali lagi bagai efek domino yang menghambat efisiensi waktu, produktivitas, jarak sosial, toleransi dan sebagainya. Faktor lain yang selanjutnya muncul berupa bentuk privatisasi ruang publik yang karena kondisi faktualnya telah terabaikan atau minim digunakan serta minim pengawasan, privatisasi tersebut terkait dengan faktor – faktor urban lain seperti kendala ekonomi, sosial dan lain sebagainya.

1.2 Permasalahan

Perkembangan kota dengan ruang publiknya, terutama jalur pejalan kaki, apakah dapat dikomodasi dengan baik secara fisik saja atau ternyata memiliki akar permasalahan lain dalam kehidupan masyarakat kota itu sendiri.

Dalam keseharian masyarakat urban Kota Jakarta sebagai contohnya, penggunaan jalur pejalan kaki masih dapat dikatakan minim. Pembinaan yang telah dilakukan Pemerintah Daerah Kota Jakarta terhadap beberapa jalur pejalan kaki masih tidak menimbulkan dampak berarti terhadap kapasitas pengguna dan penggunaannya. Hal ini bila dicermati bisa saja merupakan akibat dari stagnansi pembinaan yang dilakukan hanya terlokasi pada jalur protokol ibukota dan selanjutnya bagi jalur jalan primer dan sekunder tidak dilakukan perbaikan yang lebih terencana dengan baik.

Di sisi lain, masalah penggunaan jalur pejalan kaki sebagai bagian dari ruang publik kota memiliki kaitan erat secara historis, khususnya dalam hal ini dari bentuk perkembangan Kota Jakarta. Latar budaya yang tercermin dalam kehidupan sosial masyarakat secara keseharian dapat terlihat dan menjadi ciri khas interaksi yang terjalin dalam hubungan antar masyarakat kota.

Apakah kedua faktor yang dianggap penulis memiliki kaitan dalam penyelesaian masalah urban saling terkait atau sebaliknya dapat diselesaikan secara terpisah atau melalui penyelesaian salah satu faktor saja.

1.3 Tujuan Penulisan

Skripsi ini bertujuan untuk memberikan pemahaman akan bagaimana penggunaan selayaknya ruang dengan kepentingan dan fungsi publik di tengah ruang kota dengan kondisi sosial budaya dan keanekaragaman unsur pembentuk masyarakat kota itu sendiri; berkaitan erat dengan yang dipahami penulis tentang hal mendasar dalam bentuk sirkulasi sebuah kota yakni jalur pejalan kaki. Hubungan apakah yang membuat ruang publik di dalam kota (dalam hal ini jalur pedestrian/ trotoar) dengan kondisi sosial budaya masyarakat kota yang dalam tingkat peradaban tertentu sudah mencapai makna akan penggunaan suatu ruang publik atau hanya sekedar tentang kondisi fisik yang terakomodir baik saja.

1.4 Manfaat Penulisan

Secara akademis, manfaat penulisan skripsi ini secara umum sebagai masukan bagi program studi arsitektur, terutama berkaitan dengan perkembangan kota dan kondisi sosial budaya serta hubungan interkasi kemasyarakatan dalam mencari pemecahan permasalahan kota, secara lebih khusus dalam hal kondisi jalur akses dan sirkulasi dalam hubungannya dengan ruang publik kota.

Selain itu, penulisan skripsi ini mencoba memberikan sudut pandang latar sosial dan perkembangan sejarah yang berkaitan dengan kota agar pemutusan hasil akhir suatu masalah perkotaan tidak hanya berdasar dari segi desain arsitektur semata namun lebih kepada faktor budaya pembentuk kota yang bersifat lebih mendalam dan mengakar dalam skala kehidupan masyarakat.

Secara non-akademis, mencoba menghadirkan latar belakang pembentukan kota khususnya di Indonesia, dengan bentuk budaya yang telah berlangsung lama dan menjadi tipe karakter kota yang berkembang di kemudian hari. Lalu bagaimana kondisi latar budaya kota secara lokal mampu mengakomodir karakter budaya kota secara umum / bersifat universal.

1.5 Ruang Lingkup Pembahasan

Ruang lingkup pembahasan dibatasi hanya mengenai keberadaan jalur pejalan kaki sebagai bentuk ruang publik kota. Dalam pemahaman penulis, ruang bagi pejalan kaki atau pedestrian berfungsi penting atau bahkan bernilai primer bagi keberlangsungan sebuah kota apabila dipergunakan dengan semestinya. Karena jalur pejalan kaki sebagai bagian sirkulasi utama oleh (kembali lagi) elemen utama pembentuk kota yaitu warga kota.

Kota dalam konteks keruangan menampung dan berkembang menuju tingkat peradaban pada masanya, tentu memiliki kaitan perkembangan (sejarah) sosial – budaya dengan masyarakat pembentuk kota. Maka akan terjalin korelasi antar kondisi sosial budaya suatu kota dengan keragaman warga kota serta pemahaman hidup ber – kota bagi masyarakat kota itu sendiri terutama dalam penggunaan ruang yang bersifat publik.

1.6 Metode Penulisan

Metode penulisan yang digunakan oleh penulis sebagian besar melalui studi kepustakaan terkait buku – buku tentang jalur pedestrian, ruang publik kota, dan bentuk perkembangan psikologis perkotaan yang berkaitan erat dengan isi skripsi ini. Dalam studi kepustakaan yang dilakukan penulis, terbagi ke dalam 2 kategori pembahasan yakni kaitan antara jalur pejalan kaki semata dengan kondisi fisiknya seperti yang telah juga banyak dilakukan dalam beberapa kajian sebelumnya. Selanjutnya mengenai proses perkembangan kota dan interkasi sosial-budaya kemasyarakatan yang terjadi dalam keseharian kota dengan kaitannya penggunaan ruang publik kota. Kemudian dilanjutkan dengan mencari studi kasus melalui berbagai sumber media, seperti internet, surat kabar, majalah dan sebagainya untuk kemudian dikaji dengan dasar teori yang telah didapat. Untuk menguatkan data dari studi kasus melalui media informasi, penulis melanjutkan dengan observasi lapangan dan pengambilan data secara langsung, berupa pengamatan dan pengambilan gambar.

1.7 Sistematika Penulisan

Penulisan skripsi ini disusun dengan sistematika penulisan sebagai berikut :

I. Pendahuluan

Bab ini menjelaskan latar belakang topik penulisan skripsi, tujuan penulisan, manfaat penulisan, metode penulisan, dan sistematika penulisan.

II. Ber - Kota

Bab ini menjelaskan mengenai kebutuhan awal manusia membentuk kota, konsep kota mula – mula lalu lanjut ke dalam penjabaran sejarah tipologi terbentuknya kota – kota di Indonesia dengan latar budaya dan perkembangan sosial yang melingkupinya.

Pembahasan budaya hidup berkota mengenai ruang publik dalam keberadaannya dalam ruang kota dan kondisi sosial yang berlangsung, seperti keberadaan manusia asing di ruang kota dan bentuk privatisasi yang terjadi.

III. Jalan Kaki

Bab ini akan menjelaskan tentang pengertian berjalan di dalam kota dan atribut pendukungnya.

Pembahasan utama lebih kepada penggunaan jalur pedestrian oleh pejalan kaki serta prasyarat dan ketentuan umum dari sarana jalur pejalan kaki.

IV. Studi Kasus

Bab ini berisi pembahasan mengenai studi kasus yang diambil beserta analisis berdasarkan teori- teori pendukung yang telah dijelaskan pada bab- bab sebelumnya.

V. Kesimpulan

Bab ini berisi hasil pemikiran akhir penulis dari seluruh bab yang telah dibahas sebelumnya.

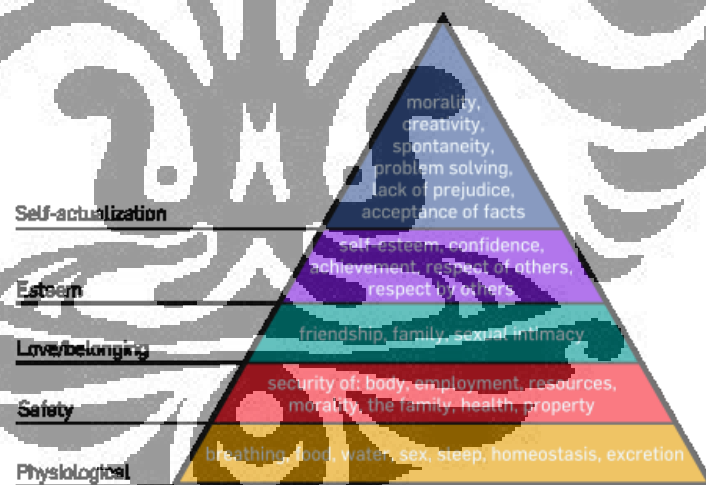
BAB II

BER- KOTA

Definisi ber-kota memiliki pendapat reflektif akan mengapa manusia berkota. Pendapat tersebut dapat dimulai tentang keberadaan manusia sendiri sebagai individu sosial dan karakteristiknya melalui pendekatan psikologis.

2.1 Kebutuhan Membentuk Kota

Sebagai bagian dari usaha memenuhi kebutuhan hidupnya, manusia menjalin kerjasama dengan sesamanya. Hal ini dimaksudkan untuk mencapai hasil luaran yang diharapkan dan direncanakan lebih maksimal. Kebutuhan manusia tersebut menurut Piramida Maslow (dalam Halim Deddy, 2005,p.40) adalah :



Gambar 2.1.
Hierarki kebutuhan menurut Maslow
(Sumber : Psikologi Arsitektur, Deddy Halim, 2005)

(1) Kebutuhan fisik yang memenuhi perangkat asasi hidup manusia, seperti layaknya sandang, pangan dan papan; (2) Kebutuhan perlindungan dan proteksi diri; (3) Kebutuhan psikologis manusia kepada lingkungan disekitarnya, hubungan interkasi, perhatian, dan kasih sayang; (4) Kebutuhan pemenuhan citra

diri akan kualitas kondisi hidup yang telah diraih; (5) Kebutuhan aktualisasi diri, apabila seluruh kualitas tingkat kebutuhan dasar hingga pendukungnya telah dipenuhi maka manusia selanjutnya ikut terlibat dengan lingkungannya sehingga menghasilkan produksi positif dan tingkat kepuasan psikologis secara penuh.

Setiap individu terkait satu sama lain hingga dalam kualitas tertentu dan kuantitas tertentu membentuk kumpulan kelompok yang terorientasi dan selanjutnya terwadahi dalam bentuk lingkungan. Oleh karenanya, setiap manusia terjalin dalam kelompok yang secara langsung ataupun tidak sebenarnya telah menciptakan beragam kesatuan iklim sosial tertentu dalam satu bentuk lingkungan karena didasari perbedaan kepentingan dan pemenuhan kebutuhan yang beragam.

Menurut Halim (2008,p.13), “Para ahli psikolog lingkungan menyatakan bahwa perilaku manusia pada hakikatnya mencerminkan proses interaksi individu sebagai makhluk hidup dengan lingkungannya dan menurut para ahli perilaku, sikap, dan pola perilaku dapat dibentuk melalui proses konfirmasi dan pembiasaan lingkungan”; hal ini menunjukkan hubungan antara manusia dengan lingkungan saling mempengaruhi atau dapat dikatakan perilaku manusia dengan lingkungan dirinya bertinggal kini tetap masih terpengaruh dengan kondisi awal / latar belakang dirinya bertinggal sebelumnya.

Hubungan antara manusia dengan lingkung hidupnya kini tetap memiliki ikatan atau pengaruh dari budaya sebelumnya, termasuk kemudian turut mempengaruhi pola pikirnya dalam berkegiatan. Melihat kebutuhan awal manusia untuk bekerja sama dengan sesamanya menunjukkan manusia memiliki sisi sebagai makhluk sosial sehingga perbedaan latar belakang yang ada dapat ditoleransi untuk mencapai tujuan bersama.

Tingkat kerjasama selanjutnya menjadi semakin rumit dan kompleks untuk mencapai tingkat peradaban dengan tolak ukur kehidupan keseharian yang lebih terencana dan memudahkan. Selanjutnya kerjasama manusia secara optimal berusaha untuk menerapkan kebutuhan hidupnya dalam fragmen ke-kota-an, kondisi ini bagi sebagian besar individu merangsang suatu gejala (baik sosiologis,

psikologis, kultur, dan lain – lain) untuk menjadi “kota” ataupun dari oleh dan untuk “kota”.

Serta secara praktis dan instan mengaktualisasikannya dalam kegiatan bersama pemerintah yang kita kenal sebagai urbanisasi (menuju ke kota).

“Urbanisasi dalam arti yang luas – yang benar! – adalah proses menjadi kota” (Kusumawijaya, 2006, p.6)

Pemicu gambaran kota yang selalu dianggap positif dan produktif oleh warga non-kota, menjadi gambaran fiktif tiap individu akan kesan kota sebagai suatu ‘nilai lebih’, nilai yang berprestasi dan unggulan. Sehingga ada usaha untuk mencapai tingkat dengan persepsi nilai unggulan tersebut dan utamanya adalah kota (modern ini) dan kemajuannya menjadi semacam kiblat.

2.1.1 Kota Awal

Dari pengalaman sejarah, manusia yang tergabung dalam komunitas atau kumpulan komunitas menjalani rentang waktu yang cukup panjang hingga akhirnya dapat membentuk suatu sistem kewilayahan dan adaptasi sosial melalui sebuah kota.

Bentuk perkembangan sosial hubungan masyarakat tidak begitu saja dapat membentuk sebuah sistem kota, namun secara pasti telah menjadi cikal bakal penting akan reproduksi kultur-sosial dan teritorialisasi yang selanjutnya mengacu kepada hidup ber – kota.

“Oikos merupakan kesatuan teritorial tempat proses produksi dan reproduksi sebuah kelompok masyarakat dapat berlangsung dengan baik dan berkelanjutan. Oikos adalah tempat sekelompok manusia hidup bersama; mengatur proses produksi, distribusi, dan reproduksi secara bersama; lalu berkembang menjadi kesatuan kultural. Dalam Oikos, bukan saja teknologi dan struktur sosial yang berkembang, melainkan juga bahasa, seni dan etika”(Santoso, 2006, p.14).

“Kota tumbuh sebagai pusat dari satu atau beberapa Oikos yang telah mengenal pembagian kerja berdasarkan keahlian, bukan lagi berdasarkan kelompok umur dan jenis kelamin”(Santoso, 2006, p.15)

“..., sebelum sebuah kota bisa muncul, telah terjadi tiga proses penting : pembagian kerja, yang melahirkan berbagai profesi di bidang non-agraris, pelembagaan kehidupan sosial yang didukung oleh kerangka hukum; dan proses integrasi kehidupan religius-kultural”(Santoso, 2006, p.15).

Kota sejak awal muncul sebagai ruang yang mampu mewartakan keberagaman. Tingkat keberagaman pada awalnya berupa perbedaan hasil produksi saja namun seiring perkembangan jaman dan hubungan lintas budaya, keberagaman di dalam kota semakin beragam. Perbedaan dalam kota inilah menjadi bagian yang saling melengkapi jalannya kehidupan bermasyarakat.

2.1.2 Tipologi Kota di Indonesia

Keseharian kehidupan kota secara lebih mendalam akan kota – kota di Indonesia perlu ditarik sejarah akan tipikal kota pada waktu lampau melalui perkembangan jaman mengakomodir kehidupan urbannya pada waktu kini.

Dalam buku [menyiasati] Kota tanpa Warga, Santoso membahas tipikal pembentukan kota masa lampau dalam 3 fase perkembangan yang saling bertaut akan kehidupan kultur sosial yang menjadi fondasi awal, yaitu :

1. Kota tradisional, sebagai bentuk konsep kerajaan feodal masa lampau terkait religi baik Hindu-Budha-hingga kerajaan – kerajaan Islam dengan penguasa dan pusat – pusat kotanya seperti di daerah Yogyakarta dan Surakarta
2. Kota dagang prakolonial dan awal kolonial, masih dalam bentuk konsep kerajaan feodal yang dominan namun telah mengadopsi unsur yang telah termodifikasi sebagai pusat perdagangan dengan kawasan lain. Contohnya pada daerah Banten, Cirebon, dan Surabaya; memiliki akses langsung terhadap perdagangan luar karena berbatasan dengan lautan / terletak di daerah pesisir. Berkembang pada abad ke 15 sampai abad ke 17.

3. Kota kolonial-modern, mulai terbentuk pada awal abad 20, mengacu pada konsep kota modern – industrial dari negara industri maju. Bentuk kota tipe ini di Indonesia dikarenakan mengacu pada masa kolonial Belanda (dibentuk sistem pemerintahan yang lebih terstruktur serta lembaga administratifnya) dimana pemerintah kota memberikan hak otonomi kepada setiap penduduknya dengan status warga kota.

Kota tradisional memiliki sifat peradaban agraris yang depositif (otoriter) dan tertutup, sebagai contohnya adalah konsep kota tradisional Jawa. Dalam sistem kota tradisional Jawa tidak dikenal adanya hak – hak individu, termasuk pengertian warga sebagai bentuk individu pun belum dikenal pada saat itu. Keberadaan seseorang di dalam kota lebih terkait pada kelompok kultur-etnis dirinya berasal, setiap orang akan tetap bergantung dalam kelompok sosialnya tersebut selama menjalankan keseharian hidupnya di dalam kota tradisional. Setiap kelompok yang berbeda kultur-etnis dibedakan dan tinggal dalam area – area yang kita kenal sebagai kampung. Oleh sebab itu, lazim kini kita mengenal suatu lokasi yang dikenal dengan kampung Jawa, kampung Melayu, serta kampung Cina. Sistem internal kota tradisional terbagi dalam wilayah kampung – kampung tersebut dengan hak otonomi khusus untuk setiap kelompok kultur-etnis atas kehidupan internal di dalam kampungnya (termasuk faktor keamanan, sosial, budaya dan keseharian).

Penguasa kota dalam konteks kota tradisional yakni sebagai penjaga keberlangsungan tata tertib umum / bersama keseluruhan kota dengan melakukan koordinasi terpadu pada setiap kehidupan internal dengan penguasa – penguasa kampung setempat. Hal ini juga berlanjut kepada keamanan bersama suatu kota / negara pada waktu itu terhadap ancaman musuh dari luar, kesatuan tentara / pembela negara tersusun atas berbagai elemen yang berbeda dalam kelompok sosial masyarakatnya (penguasa kota dan penguasa kampung) dikenal dengan istilah tentara konfederasi. Hak lain yang dimiliki oleh penguasa kota adalah dalam bentuk pajak serta pungutan lain termasuk kewenangan mutlak atas area perdagangan seperti pelabuhan atau pasar.

Dalam konteks kota tradisional hingga kota dagang prakolonial tersebut belum terbentuk komunitas urban yang terbuka, kehidupan urban berlangsung hanya dalam keseharian di tiap – tiap kampung dengan kelompok masyarakat yang memiliki kultur-etnis yang sama ataupun sosial–religius yang seragam. Penguasa kota hanya mengakui bentuk otonomi terhadap kelompok – kelompok masyarakat tersebut namun tidak dalam kapasitas per individunya. Penguasa kota hanya menerapkan nilai – nilai lokal yang bersifat sangat umum dalam konteks kota namun esensi kehidupan sosial masyarakat sebagai cikal bakal kota urban hanya terdapat dalam tingkatan kampung yang berdampak kepada ciri budaya yang masih kental dengan asal muasal kampung yang berbeda satu sama lain.

2.2 Budaya Berkota

Kota sebagai bentuk teritori-administratif sebenarnya terbentuk lebih mengacu kepada penerimaan budaya dan kehidupan bermasyarakatnya.

“Kota adalah tempat untuk membentuk perilaku manusia. Perilaku terbentuk karena ada stimulus yang diterima dan kemudian direspons oleh manusia sesuai dengan makna yang didapatkan dari pengetahuan dan pengalaman” (Halim, 2008, p.13).

“Kota juga adalah kumpulan kelompok – kelompok manusia yang tinggal dalam suatu lingkungan binaan besar” (Halim, 2008, p.14).

Budaya yang berkembang di dalam kota adalah sebagai pemenuhan hubungan sosial diantara warga kota. Budaya berkota menuntut toleransi akibat keberagaman yang terjadi namun masih dalam kerangka budaya lokal yang ditaati bersama.

“Kota adalah tempat tawar – menawar, jual – beli, memberi – mendapatkan sesuatu, dan bukan tempat untuk kuasa – menguasai” (Santoso, 2006, p.84).

“Kota adalah tempat para penghuninya mengaktualisasikan diri mereka secara berkelompok, tapi terutama secara individual, tanpa harus menginjak – injak hak kelompok atau individu lain, apalagi menghancurkannya” (Santoso, 2006, p.84).

Kota mampu menghadirkan aktualisasi diri setiap individual warga kota namun tetap dalam hubungan yang tidak mengganggu sesamanya. Hal ini secara bebas dapat dilakukan dan tidak dapat begitu saja dianggap salah atau menyimpang oleh bagian masyarakat yang lain.

“A city is many things. It is a geographical and social location: a location of relatively large numbers of people in a relatively small place. It is a political entity: an administrative unit. It is a magnet: a place of ambition and hope. It is a repellent: a place of inconvenience and fear. It is a place where people live and work and expend their leisure, a place where other people visit and leave their money” (Lofland, 1973, p.3)

“Cities are inexhaustible and contain so many overlapping and contradictory meanings – aesthetic, intellectual, physical, social, political, economic, and experiential – that they can never be reconciled into a single understanding” (Crawford, Chase, & Kalinski, 1999, p.8).

“The play of differences is the primary element in the “real life” of the city” (Crawford, Chase, & Kalinski, 1999, p.8).

Dari beberapa teori diatas, kota berkaitan erat dengan kompleksitas. Keragaman perbedaan menjadi unsur / elemen asasi yang terdapat dalam bagian “tubuh” kota. Kesatuan dari faktor – faktor berbeda untuk mencapai tujuan nilai yang sama (satu visi) inilah yang akhirnya membuat suatu kota hidup / dihuni.

“Hakikat kehidupan perkotaan adalah keragaman dalam kepadatan” (Kusumawijaya, 2006, p.98).

Hampir setiap pemahaman akan apa itu kota selalu membahas tentang bagaimana bentuk – bentuk perbedaan yang dapat dipersatukan dalam batasan fisik tertentu dan untuk mencapai tingkat peradaban yang lebih unggul berbagai perbedaan itu saling (secara sadar) bertoleransi dan bekerja sama.

Esensi utama lainnya dari bentuk – bentuk perbedaan dalam lingkup kota adalah warga / masyarakat kota sendiri. Kota yang baik terbentuk dari perilaku warga pembentuknya yang baik juga (sebagaimana teori tentang lingkungan yang mempengaruhi makhluk yang tinggal di dalamnya juga sebaliknya).

“We give shape to our buildings and they, in turn shape us” (Sir Winston Churchill).

Kesadaran utama warga kota dalam menyajikan pandangan hidup berkota yang baik tanpa perlu menerapkan perbedaan sebagai sesuatu yang patut diseragamkan pastinya memerlukan kesiapan dari berbagai bidang (psikologis, filosofis, dan lain – lain). Namun sejatinya menuntut kemandirian pribadi setiap individu yang telah mampu hidup berkegiatan dan mendiami suatu kota.

Kecenderungan warga kota yang menyimpang dari berkelakuan di dalam kota memang terkait banyak sebab lain dan salah satunya bisa merupakan pola hidup di dalam kota itu sendiri yang memiliki kecenderungan terhadap perilaku menyimpang warganya atau sistem pendukung kota yang secara fisik ataupun non – fisik tidak dapat bersama disediakan.

Bentuk kompleksitas dan multikepentingan dalam kota sebagai refleksi tunggal akan kegagalan berbagai macam penyimpangan yang terjadi selama hidup dalam ruang perkotaan dan juga terkait erat dengan bagaimana cara masalah itu dapat terselesaikan. Hubungan tersebut terus menjadi siklus dimana budaya berkota menimbulkan permasalahan di dalam kota sendiri dan diselesaikan dengan berbagai keragaman itu sendiri lagi.

2.3 Ruang Publik dalam Ruang Kota

Dalam keseharian aktifitas kota, terdapat ruang – ruang interaksi yang dapat dipergunakan bersama seluruh warga kota, dan kita mengenalnya sebagai ruang publik.

“Ruang publik secara umum didefinisikan sebagai tempat fisik dan kasat mata yang ada di dalam kota atau dimana saja kita lihat orang berkumpul” (Halim, 2008, p.55).

“Ruang khalayak adalah kehadiran fisiknya serta segala hal dan proses yang berkaitan dengan kehadiran fisik itu” (Kusumawijaya, 2006, p.98).

Ruang publik memang berarti nyata secara fisik. Ruang publik ada secara fisik lokasi dan secara tempat memenuhi kebutuhan yang bersifat umum. Ruang publik dibuat dan dipakai dalam aktivitas keseharian warga kota, berlangsung secara konstan dan memiliki makna bagi penggunaannya sebagai tempat pemenuhan kebutuhan untuk bersosialisasi dengan masyarakat dan lingkungan kota secara lokal.

“Ruang khalayak yang sejati adalah yang merupakan peruntukan umum (*public domain*), yang menjamin penguasaan bersama oleh khalayak, terbuka untuk interaksi dengan orang asing (atau “yang lain”) secara damai, aman, dan majemuk (plural)” (Kusumawijaya, 2006, p.98).

“Ruang publik dalam arti yang sungguh – sungguh murni adalah ruang yang tidak boleh dikuasai oleh pihak atau kelompok tertentu manapun, dan oleh karena itu dengan sendirinya bersifat terbuka, sekuler, dan non – partisan” (Kusumawijaya, 2006, p.108).

Ragam kegiatan yang berlangsung dalam ruang tanpa adanya faktor pemaksaan bagi kepentingan privat memberi arti ruang publik sebagai wadah yang akomodatif dalam merangkum wadah sosial kehidupan kota.

“Ray Oldenberg (1999) mendefinisikan ruang publik tertentu sebagai ruang ketiga (*third place*), tempat khusus di luar rumah atau kantor dimana warga bisa saling bertemu, seperti kafe, *coffe shop*, dan klub sosial” (Halim, 2008, p.55).

Ruang publik berdasar dari suatu kondisi utama yang harus ditepati yakni kepentingan publik.

“Kepentingan komunitas urban secara keseluruhan harus diberi prioritas utama dan dimenangkan terhadap kepentingan spesifik kelompok manapun, termasuk kelompok mayoritas” (Santoso, 2006, p.84).

Jadi ruang publik dapat dimengerti sebagai ruang milik bersama yang tidak dapat diutamakan untuk kepentingan apapun (pribadi atau kelompok) sehingga hakikat awalnya adalah sebagai ruang yang bebas merdeka namun memiliki batasan psikologis dan perilaku yang umum dimengerti.

Dalam definisi psikologis perkotaan tentang ruang publik, ada 2 aspek utama yang sebelumnya kita patut perhatikan, yaitu apakah mengenai ruang publik fisik atau ruang publik non fisik (Halim, 2008).

Ruang publik secara fisik sebagaimana yang telah kita semua pahami yakni berupa ruang-ruang komunal-universal dan secara kegiatan berlaku global. Ruang publik (*public space*) secara visual dan terasa oleh indera, serta memiliki batasan jelas akan teritorinya. Berlaku secara umum dalam keseharian ruang kota.

Ruang publik non fisik bersifat lebih luas dan beragam (tidak terbatas), dikenal dalam istilah khazanah publik (*public sphere*). Khazanah publik lebih bersifat abstrak namun secara umum diketahui dan dimengerti bersama (seperti laku, karma, toleransi, inisiatif).

Konsep ideologis dari khazanah publik dipopulerkan oleh Jurgen Habermas pada kisaran tahun 60-an, menurutnya khazanah publik termasuk dalam bagian ruang publik namun tidak terikat lokalitas fisik dan lebih kedalam pemaknaan ruang filosofis.

Secara fisik bentuk khazanah publik tercantum sebagai isi berita media, televisi, surat kabar, pembicaraan hangat dalam masyarakat hingga bentuk gossip selebritis dan dari sisi modern secara virtual khazanah publik sebenarnya sebagai kecenderungan keterikatan warga kota terhadap tren jejaring sosial (*Facebook, twitter*, dan lain - lain)

Dalam suatu kondisi tertentu okupasi teritori dalam bentuk keruangan fisik dapat terjadi antara ruang publik dengan khazanah publik. Sebagai contoh dalam kasus

penggunaan ruang publik untuk demonstrasi (*public sphere – public space*) atau maraknya pengguna situs jejaring sosial akibat terbatasnya (secara fisik) ruang – ruang komunal publik untuk bersosialisasi / berintraksi secara langsung (*public sphere – public space*).

“Pluralisme, faham kemajemukan, yang demokratis, dalam ruang publik merupakan prasyarat wajar untuk memungkinkan penikmatan kebersamaan di dalam ruang publik” (Kusumawijaya, 2006, p.110)

“Ruang khalayak kota mensyaratkan adanya *civiness* yang terlembaga dalam tata krama (*social codes*), atas dasar susila yang jelas dan dianut bersama” (Kusumawijaya, 2006, p.98)

Ruang publik secara lokal yang memang dimengerti oleh warga kota (dalam hal ini di Indonesia) adalah tipikal gambaran ruang publik yang umum dan universal. Namun melihat dari runtutan sejarah pembentukan kota modern di Indonesia, keberadaan ruang publik sendiri menjadi suatu bentuk ruang tidak lazim ada, atau walaupun secara riil terbentuk dan tersedia namun dalam keadaan ruang yang proporsinya dibuat sempit baik secara fisik-psikologis, kuantitas-kualitas.

Kilas balik sejarah dan tipe kehidupan kultur-sosial di Indonesia (khususnya Pulau Jawa) menekankan sistem kekuasaan feodal agraris, termasuk tidak mengenal hak – hak individual warganya. Dimana kebebasan berbicara tentang hal – hal terkait publik menjadi hal yang tidak pantas dilakukan pada ruang – ruang yang secara nyata memiliki kapasitas sebagai ruang publik. Berbagai anggapan dan krama dibuat untuk mengisolir setiap keadaan yang dapat terkait publik, terutama aspirasi umum bersama. Sistem kultur-sosial tersebut menjadi pembenaran karena berkaitan erat dengan kekuasaan mutlak penguasa kota/ kerajaan masa lampau. Walaupun banyak catatan sejarah kuno dan bukti tentang kegiatan yang bersifat kepentingan khalayak namun hal itu pun kembali terjadi dalam lingkup yang amat begitu kecil dan selalu dihubungkan dengan kantung – kantung kesamaan kultur sosial-spiritual serta skala minoritas-mayoritas.

Budaya tersebut kembali dilanjutkan dalam konteks budaya berkota modern di Indonesia. Pada masa orde baru , kegiatan bersifat publik dianggap sebagai

sesuatu yang mengancam kepentingan pemerintah paternalistik – otoriter (Kusumawijaya, 2006) yang kemudian menerapkan sistem pemerataan psikologis penduduknya sehingga aspirasi disamakan sebagai bentuk perlawanan / pembangkangan terhadap kecenderungan yang dapat digambarkan sebagai sterilisasi emosi pada setiap kepentingan di dalam kota. Kehadiran secara fisik warga kota dalam skala yang besar disimpulkan sebagai fase awal terciptanya “kudeta” publik. Oleh sebab itu dibentuklah sistem – sistem yang memecah setiap warga kota (kualitas - kuantitas, fisikal - emosional) sehingga proses terbentuknya kesatuan dalam keragaman tersebut dapat segera diantisipasi.

“Karena itu selama bertahun – tahun di masa Orde Baru, ruang khalayak “dikosongkan”, dibuat seindah mungkin untuk dipandang, tetapi tak berisi” (Kusumawijaya, 2006, p.95).

Hal ini, kembali mengingatkan kita akan bagaimana kondisi kehidupan sosial masa lampau yang kembali diterapkan dalam konteks kekiniannya. Sekali lagi karena sudah terbentuk melalui budaya dan dilanjutkan pada kehidupan modern, maka ruang publik dalam arti sesungguhnya dan secara nyata, menjadi tantangan yang sulit walaupun patut diwujudkan dimana keberadaan manusia kota modern lainnya tidak hanya menganggap itu sebagai kebutuhan melainkan juga hak dan kewajiban warga kota.

Gambaran lazim akan ruang publik, proses interaksi, toleransi kepentingan, serta reproduksi sosial menjadi semacam cerita fiktif yang harus coba diaktualisasikan karena sebelumnya kita (orang Indonesia) belum mengenal salah satu sikap utama dalam berkota akan ruang publiknya.

“Kota – kota di Indonesia tidak mengenal ruang publik., dasar dari konsep kota modern adalah bahwa ruang kota terbagi menjadi ruang privat yang berada di bawah kewenangan setiap pemilik, dan ruang publik yang merupakan milik bersama, yang penggunaannya ditentukan bersama berdasarkan konsensus – suatu hal yang asing dalam sistem perkotaan tradisional” (Santoso, 2006, p.84).

Dari sudut pandang lain tentang keragaman-kesatuan kota, ruang publik menciptakan keterasingan dalam kebiasaan keseharian manusia kota, terutama

terhadap individu / kelompok lain yang tidak dikenalnya, kebiasaan dalam perbedaan kultur-sosial dan lain – lain. Namun hal tersebut terakomodir secara perspektif individual dengan tidak mengedepankan bentuk perbedaan dan budaya praktikal masing – masing individual / kelompok untuk dengan begitu saja mengkerabatkan yang asing tersebut.

2.4 Orang Asing dalam Ruang Publik

Keberagaman sebagai ciri khas kota dan tingkat toleransi dalam peradaban yang coba dituju, menghadirkan bentuk interaksi lain antar masyarakat pembentuk kota yang saling bertemu / berpapasan, menyadari / tanpa disadari akan adanya bagian masyarakat lain dalam keseharian yang tidak dikenal atau bahkan terkadang terlihat begitu berjarak apabila terlalu berbeda secara fisikal ataupun atributif penampilan.

“The term stranger is often used to mean anyone with whom we are not acquainted, whom we have never met, even though we may possess a great deal of biographic information about the person” (Lofland, 1973, p.17).

“Ruang khalayak adalah tempat kita bertemu dengan orang asing secara beradab. Ada dua jenis orang asing : orang luar, yang *diketahui* bukan “kami”, dan orang yang tidak diketahui, entah siapa dan dari mana” (Kusumawijaya, 2006, p.94).

Rutinitas kehidupan kota yang berlangsung konstan pada rentang waktu tertentu akan membentuk kelompok individu asing yang “dikenali”. Walaupun dalam kehidupan sehari – hari tidak terjadi proses interaksi secara riil / nyata, namun karena faktor frekuensi pertemuan yang berulang membuat warga kota mengenali bagian individu atau kelompok warga kota lain yang menjadi lebih terkesan familiar.

“Orang Asing Yang Kukenal (Familiar Stranger) adalah suatu fenomena sosial yang pertama kali ditunjukkan oleh psikolog Stanley Milgram (1977) sebagai seorang individu yang kita secara teratur memerhatikannya, tetapi tidak saling berinteraksi” (Halim, 2008, p.60).

Menurut DK.Halim secara definitif, orang asing yang kita kenal haruslah : (1) Mendapat perhatian kita, (2) Berlangsung konstan / terus menerus, (3) Tidak terjadi proses interaksi secara riil.

“Interaksi yang kita miliki dengan orang asing yang kita kenal ini adalah sebuah interaksi yang nyata di mana kedua belah pihak setuju untuk satu sama lain saling mengabaikan, tanpa perlu menciptakan sikap permusuhan (Halim, 2008, p.60).

Melihat hubungan atau bentuk interaksi setiap warga kota yang terjadi dalam konteks perkembangan kehidupan kota, maka kesemuanya itu ditunjukkan untuk mencapai nilai positif atau setidaknya dalam kendali nilai yang tidak memihak / bersifat netral. Kualitas nilai tersebut bertujuan bagaimana korelasi antar manusia pembentuk kota secara lebih spesifik dalam rutinitas kesehariannya, sebab bila bentuk hubungan yang terjadi lebih mengacu kepada nilai negatif yang terjadi adalah ketidakharmonisan hubungan setiap kalangan didalam kota itu sendiri.

Bagaimana suatu kota sudah dalam taraf mampu berkembang berkelanjutan adalah aspek menerima berbagai bentuk perbedaannya yang mutlak ada pada setiap individu yang hidup didalam kota. Persepsi psikologis individu untuk dapat menyadari dan mentoleransi bentuk lain diluar persepsi subjektifnya akan menumbuhkan keragaman yang terpadu.

2.5 **Privatisasi Ruang Publik**

Privatisasi memiliki akar kata privat sebagai bentuk utama kegiatan yang telah fisik ataupun psikologikal dilakukan.

“... privasi mempunyai hubungan dengan kemampuan seseorang atau kelompok untuk mengendalikan interaksi visual (penglihatan), auditif (pendengaran), dan olfaktori (penciuman) dengan orang lain” (Halim, 2008, p.195)

Menurut Amos Rapoport (1977), privasi dianggap sebagai suatu bentuk kemampuan untuk dapat mengendalikan interaksi dengan dunia luar; hal ini memiliki perbedaan dalam pemahaman oleh Schwarts (1968), dimana privasi

hanya dianggap secara mutlak sebagai bentuk penarikan kehadiran secara fisik suatu individu dengan dunia luar untuk mencapai kesendirian tunggal.

Dalam penerapan psikologis, privasi (Westin, dalam Halim, 2005) terbagi dalam 4 kategori, masing – masing dengan karakteristik yang berbeda, yaitu :

- *solitude*, privasi sebagai faktor tunggal yang terbebas dari segala pengamatan orang lain atau sekitar atau publik;
- *intimacy*, privasi sebagai dua faktor atau lebih juga antara pribadi dengan orang lain tetapi tetap terbebas dari pengamatan orang lain atau publik;
- *anonymity*, privasi sebagai bentuk non-status dalam publik, kondisi tidak terdeskripsi dalam keramaian;
- *reserve*, privasi dalam bentuk psikologis dimana pribadi membentuk batasan tertentu untuk dapat mengendalikan keterlibatan dirinya dengan publik yang bertujuan sebagai usaha preventif menghindarkan diri dari gangguan yang tidak dikehendaki

“Privasi didefinisikan sebagai klaim individual, kelompok, atau institusi untuk mengontrol akses terhadap mereka sejauh mana informasi tentang mereka ingin disampaikan, jadi privasi ada dalam bermacam unit sosial” (Halim, 2008, p.204)

Pemaknaan privat tidak terlepas dari publik, dimana keduanya akan selalu dalam keadaan bertaut.

“Public must be understood vis-à-vis private” (Carmona, 2003, p.109).

Kondisi publik sendiri dapat disimpulkan sebagai bentuk kumpulan privat yang terakomodir dalam kesatuan wadah tertentu.

Pembentukan sikap publik yang dapat terokupasi pada faktor kepentingan yang lebih kecil namun bersifat (dapat dikatakan) masif menjadi faktor persoalan tersendiri yang akan keberlanjutan antara bentuk privat dan publik.

BAB III

JALAN KAKI

Keberlangsungan perkembangan sebuah kota akan selalu memiliki timbal balik dengan faktor pembentuk dan pendukung kota tersebut. Keterkaitan kota terhadap penduduknya mengambil peranan penting, baik bentuk fisik maupun non-fisik masyarakat kota sampai kepada satuan individualnya sebagai aktor utama pembentuk kota.

3.1 Berjalan di dalam Kota

Layaknya setiap makhluk hidup melakukan pergerakan, sebagai contoh : ikan berenang di air atau burung terbang di udara, maka manusia pun bergerak dengan berjalan, walau ada beberapa pengecualian bagi sebagian manusia yang memiliki kekurangan secara fisik / difabel, pergerakan yang dilakukan menggunakan berbagai alat bantu namun tetap saja mereka melakukan suatu bentuk pergerakan dalam artian perpindahan lokasi. Dan dalam skala yang lebih kompleks di dalam kota, aktivitas tersebut diakomodir dengan medium jalan.

“Labirin kota adalah suatu kesatuan, mulai dari lorong – lorong dan gang – gang sempit sampai jalan tol bebas hambatan ketika labirin itu mampu menghadirkan sebuah abstraksi bagi warga kota daripada hanya sekedar sebuah bentuk” (Halim, 2008, p.11).

Dalam kesempatan lain Halim (2008) memandang kota sebagai suatu permainan labirin, dengan sekat – sekat yang membentuk labirin sebagai jajaran bangunan di dalam kota. Pencarian jalan keluar pada permainan labirin diumpakan sebagai warga kota yang sedang berusaha mencapai tujuan lokasinya untuk segera dapat keluar dari permainan tersebut atau dapat digambarkan lain dengan mencapai kebebasan / akhir permainan dalam labirin. Hal ini bertujuan untuk menggambarkan bagaimana kehidupan sirkulasi oleh masyarakat kota dalam

konteks labirin, apakah selanjutnya menjadi suatu permainan yang menyenangkan atau sebaliknya.

“Citra dari keseluruhan kota adalah yang paling penting karena dapat dilihat sebagai sebuah metafora dari proses kognitif warganya. Mereka tidak akan mampu memahami kota jika kota kehilangan gerak sirkulasi” (Halim, 2008, p.11).

Jalan sebagai ruang gerak dan jaringan sirkulasi di dalam kota, memberikan kesempatan bagi setiap warga kota agar dapat memiliki akses yang bebas dan beragam untuk mencapai lokasi tujuannya.

“The street is movement : to watch, to pass, movement especially of people : of fleeting faces and forms, changing postures and dress”. (Jacobs, 1999, p.4).

Sebagai bentuk fisik, jalan berperan sebagai produk keluaran yang dapat mawadahi kebutuhan sirkulasi manusia dan dirancang baik bagi efisiensi penggunaannya agar lebih cepat mencapai tujuan serta terhindar dari keruwetan sebuah jaringan akses dan sirkulasi.

“At the same time, the street is a place to be alone, to be private, to wander what it was once like, or what it could be like”(Jacobs, 1999, p.4).

Sebagai bentuk psikologis, jalan memberikan pengalaman akan kondisi hidup bersama dalam masyarakat. Jalan disatu pihak mampu menjadi panggung aktualisasi diri warga kota, hal ini memberikan kebebasan individual yang mampu menunjukkan kepribadian dirinya (atau keunggulan lain yang dimiliki) kepada orang lain disekitarnya namun dalam batasan (norma) yang telah dipahami oleh setiap warganya. Dari sisi psikologis, jalan mampu menghadirkan pemaknaan tentang kebersamaan dan keragaman masyarakat kota melalui kesadaran dirinya masing – masing sebagai individu tunggal yang memiliki hak dalam wadah bersama dengan individu tunggal lainnya membentuk kesatuan yang mampu membentuk kesatuan di dalam kota.

“Perhatian khusus harus diberikan kepada **jalan**, karena ia adalah ruang khalayak terpenting di kota, bukan hanya karena luas keseluruhannya, tetapi juga karena ia dominan dalam kehidupan sehari – hari, tidak semata – mata sebagai sarana

angkutan, tetapi juga sebagai ruang sosial-budaya. Jalan harus direhabilitasi dengan standar yang baik untuk memperluas opsi bagi pemanfaatannya sebagai ruang sosial-budaya. Ini mencakup antara lain kenyamanan dan keamanan berjalan kaki, bersepeda, dan moda angkutan lainnya yang “lambat” (yang justru baik untuk interaksi sosial)” (Kusumawijaya, 2006, p.102).

“And streets are places of social and commercial encounter and exchange. They are where you meet people-which is a basic reason to have cities in any case” (Jacobs, 1999, p.4).

Sebagai bentuk sosial dan budaya, jalan berperan sebagai ruang yang mempertemukan manusia dengan segala keragaman perbedaan dan kepentingan yang terkondisikan dalam konteks waktu dan keruangan yang sama. Keberadaan yang sejajar (setiap warga kota) dalam penggunaan media jalan memberikan suatu kondisi untuk dapat mampu memberikan penerimaan akan segala kejadian yang berlangsung dalam rutinitas kesehariannya di dalam kota. Pola rutinitas yang tetap berulang untuk dijalani setiap harinya (pembiasaan) akan memberikan kontribusi yang cukup besar dalam kehidupan bermasyarakat untuk dapat memahami bentuk ideal sebuah kota. Hal ini mengapa jalan mengambil porsi sebagai salah satu ruang publik yang paling potensial.

“Ruang khalayak yang paling “banyak” dan potensial, yaitu jalan, ...” (Kusumawijaya, 2006, p.99).

Berjalan di dalam kota akan dapat bermakna jika warga kota tidak hanya mengenal atau mengetahui sekedar tentang jaringan jalan di dalam kota atau pembuatan fasilitas jalan yang memadai, berjalan di dalam kota menjadi berarti apabila benar di-jalan-kan. Dilakukan bentuk aktifitas keseharian yang secara faktual menggunakan fasilitas tersebut dengan benar (sesuai fungsinya) serta dengan bentuk perkembangan keberagaman kota.

“Great urban streets are often great streets to drive along as well as great public places to walk...” (Jacobs, 1999, p.272).

Konteks ruang jalan dalam perkotaan secara umum dan teknis mewadahi ruang bagi lalu lintas kendaraan dan ruang bagi fasilitas pejalan kaki, jalan – jalan di dalam kota mayoritasnya menyediakan ruang bagi dua kepentingan tersebut walaupun keduanya dapat berdiri sendiri.

Ruang jalan bagi kebutuhan lalu lintas kendaraan serta pejalan kaki umumnya menjadi satu kesatuan ruang jalan dalam kota karena setiap akses jalan dapat dilalui oleh berbagai kalangan pengguna jalan, baik bermotor atau tidak.

Dalam skala kota yang baik, setiap ruang sudut kota seharusnya dapat tertelusuri oleh warga kota atau komuter lain, termasuk pengunjung kota. Pengenalan ruang serta sudut – sudut kota akan berdampak positif terhadap interaksi sosial – ekonomi warga kota karena ikut menumbuhkan usaha perekonomian yang memberikan daya tarik untuk dikunjungi. Serta terbentuk penggunaan ruang kota yang efektif dan efisien karena warga kota mengenal bermacam pusat kegiatan produktif dan dapat terjalin hubungan transaksi jual-beli serta pertumbuhan ekonomi yang lebih merata dan terkendali bersama di setiap bagian ruang kota.

Menurut Standar Nasional Indonesia (SNI) no 03-6967-2003 tentang sistem jaringan jalan, jalan didefinisikan sebagai prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun, meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas kendaraan, orang dan hewan. Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum.

Jalan di dalam kota dapat diklasifikasikan ke dalam 2 kategori besar sistem jaringan jalan utama yang kemudian terbagi lagi masing – masing dalam 3 sub kategori yang lebih kecil.

(a) Sistem jaringan jalan primer,

(1) Jalan arteri primer, menghubungkan kota jenjang kesatu yang terletak berdampingan / menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua.

- (2) Jalan kolektor primer, menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang kedua, atau menghubungkan kota jenjang kedua dengan jenjang ketiga.
- (3) Jalan lokal primer, menghubungkan kota jenjang kesatu dengan persil, atau kota jenjang kedua dengan persil, atau menghubungkan kota jenjang ketiga dengan kota jenjang ketiga lainnya, kota jenjang ketiga dengan kota jenjang dibawahnya, kota jenjang ketiga dengan persil, atau kota di bawah kota jenjang ketiga dengan persil.

Kota jenjang kesatu merupakan kota yang mampu melayani keseluruhan daerah pengembangnya serta memiliki tingkat pelayanan jasa paling tinggi dan mampu berorientasi keluar wilayahnya.

Kota jenjang kedua merupakan kota yang mampu melayani sebagian daerah pengembangnya, memiliki tingkat pelayanan jasa yang lebih rendah dari tingkat kota jenjang kesatu, memiliki orientasi ke kota jenjang kesatu.

Kota jenjang ketiga merupakan kota yang mampu melayani sebagian daerah pengembangnya, memiliki tingkat pelayanan jasa dari tingkat kota jenjang kedua, terikat jangkauan jasa dengan kota jenjang kedua, serta berorientasi kepada kota jenjang kesatu dan kota jenjang kedua.

Sistem jaringan jalan primer walaupun lebih ditekankan perencanaannya sebagai akses penghubung antar kota, namun jaringan jalan primer juga terjalin dengan keseluruhan jaringan jalan di dalam kota dan juga ikut melintas dalam jaringan jalan kota.

(b) Sistem jaringan jalan sekunder,

- (1) Jalan arteri sekunder, menghubungkan menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu, atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu, atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua.

Persyaratan teknis untuk tipikal jalan tersebut meliputi : (a) Kecepatan rencana minimum pelintas 30 km/jam dengan lebar badan jalan tidak kurang

dari 8 m, (b) Mempunyai kapasitas yang sama atau lebih besar dibanding volume lalu lintas rata – rata, (c) Pada jalan arteri sekunder cepat lalu lintasnya cepat tidak dapat diganggu oleh lalu lintas lambat, untuk itu persimpangan jalan tipe ini perlu diatur.

- (2) Jalan kolektor sekunder, menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua, atau menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga.

Persyaratan teknis untuk tipikal jalan tersebut meliputi : (a) Kecepatan rencana minimum pelintas 20 km/jam dengan lebar badan jalan tidak kurang dari 7 m, (b) DAWASJA tidak kurang dari 7 m.

- (3) Jalan lokal sekunder, menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan perumahan, menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan perumahan, menghubungkan kawasan sekunder ketiga dan seterusnya dengan perumahan.

Persyaratan teknis untuk tipikal jalan tersebut meliputi : (a) Kecepatan rencana minimum pelintas 10 km/jam dengan lebar badan jalan tidak kurang dari 5 m, persyaratan teknis seperti ini diperuntukkan bagi kendaraan roda tiga atau lebih (c) Jalan lokal sekunder yang tidak diperuntukkan bagi kendaraan roda tiga atau lebih memiliki lebar jalan tidak kurang dari 3,5 m, (d) DAWASJA tidak kurang dari 4 m.

Kawasan primer mempunyai fungsi tugas pelayanan jasa bagi kebutuhan pelayanan kota dan wilayah pengembangannya.

Kawasan sekunder mempunyai fungsi pelayanan kota terhadap warga kota itu sendiri yang lebih berorientasi ke dalam dan jangkauan lokal.

Daerah Pengawasan Jalan (DAWASJA) merupakan ruang sepanjang jalan yang tidak dimiliki / dikuasai pembina jalan yang dibatasi oleh lebar dan tinggi tertentu serta dimaksudkan sebagai ruang pandang bebas bagi pengguna kendaraan dan juga sebagai ruang pengamanan konstruksi jalan.

Sistem jaringan jalan sekunder sebagai bentuk ruang jalan yang terdapat di dalam kota. Ruang jalan ini digunakan dalam keseharian masyarakat kota, dan umumnya mengakomodir dua kebutuhan, yakni bagi lalu lintas kendaraan bermotor dan juga bagi kebutuhan pejalan kaki dan komuter yang bekerja di kota.

Ruang jalan menjadi berhasil apabila memang benar digunakan seperti yang sebelumnya direncanakan. Dan untuk membuat suatu jalan dengan tujuan yang tepat guna bagi kehidupan bermasyarakat di dalam kota, maka perlu diperhatikan elemen utama pengguna dan pembentuk jalan yang dikenal sebagai pejalan kaki atau pedestrian.

3.2 Pejalan kaki

Pejalan kaki / pedestrian adalah sebagai warga kota dalam satuan individual terkecil yang setiap waktunya melakukan pergerakan guna memenuhi sekaligus menambah suasana kehidupan di dalam kota, menjadi lakon utama dalam perkembangan pembangunan serta terlibat aktif sebagai subjek yang mengkondisikan kota dan gambaran akan masyarakatnya. Peran penting pejalan kaki dalam pembentukan sebuah kota akhirnya mendapat perlakuan khusus juga dalam praktik kesehariannya, baik dari bentuk fisik berupa lahan khusus untuk jalur pedestrian hingga kekuatan hukum yang membela hak – hak pejalan kaki tersebut.

Dalam Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1995 Bab 1 Pasal 2 Ayat 11, menyatakan bahwa setiap pejalan kaki memiliki hak khusus dengan perlakuan harus didahulukan sewaktu menggunakan jalan. Peraturan yang dibuat lebih kepada faktor melindungi hak dan keberadaan pejalan kaki karena dalam skala penggunaan jalan, pejalan kaki merupakan bagian terlemah jika dibandingkan dengan pengguna jalan lain yang menggunakan kendaraan bermotor.

Pejalan kaki secara umum dapat diartikan sebagai pengguna jalan non-motor, namun yang dimaksud dengan pejalan kaki tidak saja berhenti sampai kepada pengertian diatas.

“A ‘pedestrian’ is a person on foot, or in or on a contrivance equipped with wheels or revolving runners that is not a vehicle. This can include an able pedestrian, a person pushing a pram, a person on a skateboard, a person in a wheelchair and a number of other users” (NZ transport agency, 2009, P.17).

Dalam buku *Pedestrian planning and design guide* oleh *New Zealand Transport Agency*, pengguna fasilitas pejalan kaki terbagi ke dalam 3 kategori besar yaitu :

- (1) Pengguna jalur pedestrian dengan aktifitas berjalan normal (*on foot*), semua pengguna dalam kategori tersebut berlaku umum (personal, kelompok, membawa binatang peliharaan dan lainnya).
- (2) Pengguna jalur pedestrian dengan penggunaan alat bantu (*on small wheels*), pengguna dalam kategori tersebut umumnya memiliki tingkat kecepatan lebih tinggi dibanding rata – rata penggunaan jalur pedestrian secara normal. Contoh kategori tersebut adalah penggunaan sepatu roda, *skateboard*, *otoped*, dan juga pejalan kaki yang membawa kereta dorong.
- (3) Pengguna jalur pedestrian (difabel) berkebutuhan khusus (*mobility impaired*), Penggunaan alat bantu gerak /jalan seperti kursi roda, kursi roda elektrik, dan skuter mini.

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1999, 1) pejalan kaki adalah bentuk transportasi vital di dalam kota. Pejalan kaki sendiri memiliki ketentuan sebagai berikut : (1) Mereka yang keluar dari tempat parkir mobil menuju tempat tujuan; (2) Mereka yang menuju atau turun dari angkutan umum sebagian besar masih memerlukan kegiatan berjalan kaki; (3) Mereka yang melakukan perjalanan kurang dari 1 kilometer (km), sebagian besar dilakukan dengan berjalan kaki.

Setiap warga kota memiliki status sebagai pejalan kaki atau pedestrian asal menggunakan fasilitas jalur pejalan kaki dengan semestinya, dari kategori pejalan kaki seperti diatas, pembentukan fasilitas bagi pejalan kaki harus direncanakan dengan baik untuk menampung beragam kebutuhan yang harus dipenuhi dari prasyarat ruang publik yang baik.

“Jalan harus direhabilitasi dengan standar yang baik untuk memperluas opsi bagi pemanfaatannya sebagai ruang sosial-budaya. Ini mencakup antara lain

kenyamanan dan keamanan berjalan kaki, bersepeda, dan moda angkutan lainnya yang “lambat” (yang justru baik untuk interaksi sosial)” (Kusumawijaya, 2006, p.102).

Melalui pernyataan diatas kita dapat melihat apabila jalur pedestrian dapat digunakan dengan layak dan semestinya, warga kota akan mendapatkan pengenalan lebih akan kondisi urban terkait kota yang ditinggalinya.

3.3 Sarana Berjalan Kaki di dalam Kota

Dalam bukunya, *Great Streets* (1999), Allan B.Jacobs memberikan persyaratan akan sebuah “*Great Streets*”,

(1) Ruang berjalan yang menyenangkan.

“It’s on foot that you see people’s faces and statures and that you meet and experience them. That is how public socializing, and community enjoyment in daily life can most easily occur. And it’s on foot that one can be most intimately involved with the urban environment; with stores, houses, the natural environment, and with people” (Jacobs, 1999, p.272).

Memahami ruang kota dengan menyeluruh dapat terlaksana melalui penggunaan sarana berjalan kaki yang terbentuk dan terakomodir dengan baik untuk penggunaannya.

Kualitas yang baik bagi area pedestrian secara fisik dan psikologis menciptakan perasaan aman dan nyaman sehingga fungsi dan perannya dapat berlangsung keberlanjutannya. Bentuk nyata dari kualitas jalan yang baik bagi kehidupan kota adalah hubungan interaksi sosial dalam ruang publik tersebut.

(2) Kenyamanan fisik,

“The best streets are comfortable, at least as comfortable as they can be in their settings” (Jacobs, 1999, p.275).

Jalan yang baik harus memiliki kenyamanan secara fisik agar dapat memudahkan pejalan kaki melintas. Kondisi fisik dapat dianggap sebagai hal vital dalam pemenuhan fasilitas jalan yang baik.

(3) Terdefinisi

“Great streets have definition. They have boundries, usually walls of some sort or another, that communicate clearly where the edges of the street are, that set the street apart that keep the eyes on and in the street, that make it a place” (Jacobs, 1999, p.277).

Jalan yang baik memiliki definisi, hal ini memudahkan pejalan kaki untuk dapat memahami secara visual kawasan yang dilewati. Definisi jalan dapat memberikan pengalaman jalan tersendiri bagi pelintas karena memberikan peruntukan guna lahan yang menjadi ciri khas bagi keberadaan jalur pejalan kaki.

“Streets are defined in two ways : vertically, which has to do with height of buildings or walls or trees along the street; and horizontally, which has most to do with the length of and spacing between whatever is doing the defining” (Jacobs, 1999, p.277).

(4) Kualitas daya tangkap pandang,

“The eyes move. There is no stopping them, no keeping them still, unless there is nothing to see” (Jacobs, 1999, p.281).

Bagaimana sebuah keruangan terbentuk dan mempengaruhi pemandangannya salah satunya melalui rangsangan dan persepsi indera penglihatan / mata.

“Great streets require physical characteristics that help the eyes do what they want to do, must do : move. Every great street has this quality” (Jacobs, 1999, p.282).

Kemampuan pandang yang diterima oleh mata memberikan kesan psikologis tertentu yang berakibat kepada penentuan konteks keruangan dan persepsi diri seseorang akan objek visual yang teramatinya. Oleh sebab itu, kondisi fisik

amat penting sebagai acuan dasar akan kualitas tertentu dari kondisi aktual yang sebenarnya terjadi.

“Generally, it is many different surfaces over which light constantly moves that keeps the eyes engaged; separate buildings, many separate windows, or doors, or surface changes” (Jacobs, 1999, p.282).

“Hong Kong street signs, for example, can be so demanding and insistent as to negate the street entirely and make the environment disorienting, even where the street plan is straightforward” (Jacobs, 1999, p.282).

Pernyataan di atas menggambarkan bahwa aspek fisik amat mempengaruhi pergerakan yang terjadi. Kesan visual yang diterima selanjutnya direpresentasikan oleh setiap individu dengan tujuan dan kebutuhan yang berbeda – beda, sehingga terbentuklah pola – pola pergerakan yang beragam tergantung dari pola bentuk aktual yang terlihat.

Aspek lingkungan sekitar secara tidak langsung turut mempengaruhi persepsi awal serta tujuan pejalan kaki, terutama dalam kasus *street market* dimana kondisi jalan yang diperuntukkan sebagai wadah jual-beli / perdagangan berusaha menarik setiap pejalan yang melintas untuk terlibat dalam kondisi ini. Objek atraktif yang dibuat dan direncanakan sesuai dengan tujuan suatu jalan pada akhirnya memberikan konsekuensi langsung akan guna peruntukkan jalan tersebut menjadi tepat guna.

(5) Transparansi,

“One can see or have a sense of what is behind whatever it is that defines the street; one senses an invitation to view or know, if only in the mind, what is behind the street wall” (Jacobs, 1999, p.285).

Faktor transparansi / keterbukaan dibahas dalam kaitannya sebuah jalan dengan persepsi pejalan kaki itu sendiri, antara dirinya dan keberadaan lain apapun diluar dirinya.

Perlu dipahami bersama, kesan psikologis-sosial yang selanjutnya terkait erat adalah hubungan subjek pengamat dengan objek yang diamati. Sebuah bentuk interaksi urban terjalin untuk saling mengamati dan selanjutnya dapat menimbulkan suasana (dalam hal ini bentuk perhatian untuk selalu merasa terjaga / terlindungi) aman bagi pejalan kaki untuk terus dengan nyaman melanjutkan perjalanannya.

“Clear visibility into windows is not always necessary or desirable, particularly on residential streets. But the windows are nonetheless important for the person on the street to have a sense of habitation and possible comfort or refuge inside and for the inhabitant to have visual access to the public realm” (Jacobs, 1999, p.286).

Hubungan mengamati-diamati antara pengguna jalan dengan manusia dalam ruang lain yang mengapitnya atau di sekitarnya, selain memberi nilai positif psikologis bagi kedua belah pihak, juga menciptakan atmosfer yang lebih intim soal keruangan yang seolah teraih karena dapat secara fisik dirasakan.

“There are subtle ways to achieve transparency; it needn't be all windows and doors. There are blank-walled passageways in Venice, less than three feet wide, with no windows and very few doorways but with the branches and leaves of a tree overhanging the wall, that offer a kind of transparency. The branches, the leaves, the vine take you over the wall, into the garden beyond” (Jacobs, 1999, p. 287).

Transparansi tidak hanya terkait nuansa transparan seperti banyak hal yang sudah dibahas sebelumnya. Termasuk pencapaian secara fisik melalui hubungan jendela atau pintu sebagai akses pandang untuk saling mengamati. Dalam hal lain, Jacobs pun memberi sudut pandang berbeda akan kesan transparansi yang berefek kepada kenyamanan dan keamanan pengguna jalan, penggunaan medium tumbuhan seperti kalimat yang ia kemukakan diatas dapat menjadi contohnya. Perasaan nyaman dan aman secara psikologis tidak harus selalu melibatkan interaksi antara 2 manusia, namun juga antara manusia dan lingkungan hijau disekitarnya. Lahan hijau atau komponen

penghijauan lainnya memberikan persepsi tentang keberadaan kehidupan di tempat itu sekaligus menjadi bukti fisik akan kondisi lingkungan setempat.

(6) Perawatan

Physical maintenance is as important as any of the other requirements for great streets. It is more than a matter of keeping clean and in good repair. It involves the use of materials that are relatively easy to maintain and street elements for which there is some history of caring (Jacobs, 1999, p.291).

“As nice as they seem to be in plan, it may be better not to build special features if they will not be cared for” (Jacobs, 1999, p.291).

Penggunaan jalan sebagai area sirkulasi manusia setiap saat dan sifatnya sebagai ruang milik bersama, maka perawatan menjadi aspek yang perlu diperhatikan terkait tingkat penggunaan, serta kondisi iklim dan cuaca karena merupakan bagian ruang eksternal (*outdoor*).

Tingkat perawatan yang baik dan berkala akan berdampak positif terhadap beberapa aspek bagi subjek pengguna jalan sendiri. Kondisi terawat di sisi lain memberikan pengalaman kondisi lingkungan yang bersahabat sehingga perasaan aman dan nyaman dengan sendirinya akan tercipta sekaligus berdampak kepada kuantitas dan kualitas pengguna jalan.

(7) Kualitas Desain dan Konstruksi

“Quality is often associated with money, and the implication may be that only communities that can afford them can have great streets” (Jacobs, 1999, 292).

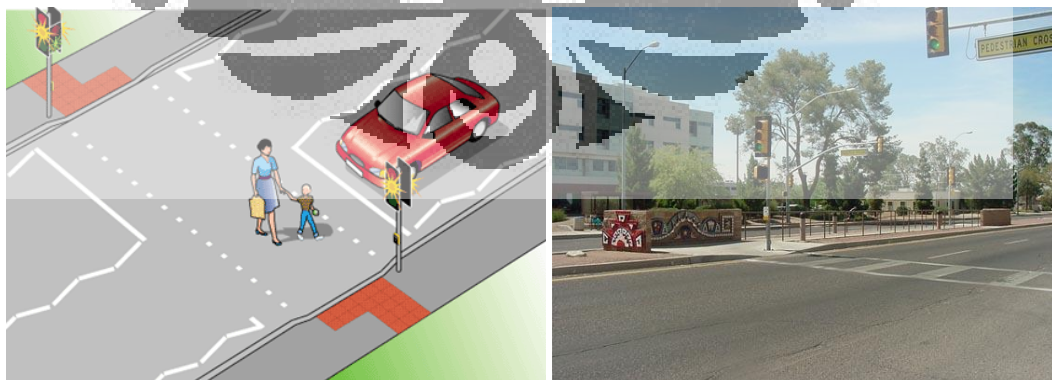
Penerapan kualitas dalam konstruksi dan desain berlangsung pada fase awal pembentukan jalan. Oleh sebab itu hal ini juga mengindikasikan bahwa perencanaan serta masa pra-pembuatan sebuah jalan apabila menginginkan sasaran yang tepat guna harus dirancang dengan baik dan juga berkualitas secara fisik, karena akan berpengaruh kepada penggunaannya untuk waktu ke depan.

Ruang jalan sebagaimana yang sudah kita kenal bersama merupakan bagian dari ruang publik kota, karena itu jalan mengambil peranan yang sangat penting dalam proses kehidupan keseharian warga kota.

Menurut Kusumawijaya dalam TopGear 2003, dari salah satu sumber penelitian menyebutkan bahwa kendaraan pribadi (mobil) hanya mengangkut 7,7% dari total perjalanan, 48% menggunakan lainnya moda transportasi publik, dan sisanya sebanyak 38% dengan moda tidak bermotor (sepeda – pejalan kaki). Tapi dari presentase tersebut dimana kendaraan pribadi hanya bisa memfasilitasi kebutuhan sekitar 7,7 % dari kebutuhan total perjalanan yang dibutuhkan ibukota perharinya ternyata memakan ruang jalan sebesar 83%, sedangkan moda transportasi publik (bus, angkot, dan sebagainya) hanya mengambil ruang jalan sebesar 3,5% dan sisanya bagi ruang untuk pejalan kaki / moda non bermotor lainnya.

Presentase diatas menunjukkan kebutuhan fasilitas jalur pejalan kaki yang kurang memadai walaupun memiliki daya tampung tingkat penggunaan terbesar untuk mawadahi aktivitas pergerakan warga kota.

Jalur pejalan kaki di dalam kota terdiri atas trotoar, jembatan penyeberangan, *pelican cross*, dan terowongan; Berbagai macam bentuk jalur pejalan kaki tersebut ditunjukkan akan fungsi dan peletakkannya dalam jaringan jalan pedestrian lainnya atau dengan jaringan jalan lalu lintas kendaraan.



Gambar 3.1.

Ilustrasi *pelican cross* dalam jalur pejalan kaki
(Sumber : www.google.co.id/image search of *pelican cross*)



Gambar 3.2.

Searah jarum jam : Ilustrasi jembatan penyebrangan dan terowongan dalam jalur pejalan kaki
(Sumber : www.google.co.id/image search of 'jembatan penyebrangan/ terowongan')

Ketentuan umum fasilitas pejalan kaki (Prasarana wilayah dan kota,2004) :

- (1) Pejalan kaki harus mencapai tujuan dengan jarak sedekat mungkin, aman dari lalu lintas yang lain dan lancar.
- (2) Terjadinya kontinuitas fasilitas pejalan kaki, yang menghubungkan daerah yang satu dengan yang lain.
- (3) Apabila jalur pejalan kaki memotong arus lalu lintas yang lain harus dilakukan pengaturan lalu lintas, baik dengan lampu pengatur ataupun dengan marka penyeberangan, atau tempat penyeberangan yang tidak sebidang.
- (4) Fasilitas pejalan kaki harus dibuat pada ruas - ruas jalan di perkotaan atau pada tempat - tempat dimana volume pejalan kaki memenuhi syarat dan ketentuan - ketentuan untuk pembuatan fasilitas tersebut.
- (5) Jalur pejalan kaki sebaiknya ditempatkan sedemikian rupa pada jalur lalu lintas yang lainnya, sehingga keamanan pejalan kaki lebih terjamin.
- (6) Dilengkapi dengan rambu atau alat pelengkap jalan lainnya, sehingga pejalan kaki leluasa untuk berjalan, terutama bagi pejalan kaki yang tuna daksa.

- (7) Perencanaan jalur pejalan kaki dapat sejajar, tidak sejajar, atau memotong jalur lalu lintas lain yang ada.
- (8) Jalur pejalan kaki harus dibuat sedemikian rupa sehingga apabila hujan permukaannya tidak licin, tidak terjadi genangan air serta disarankan untuk dilengkapi dengan pohon peneduh.
- (9) Untuk menjaga keamanan dan keleluasaan pejalan kaki, harus dipasang kerb jalan sehingga fasilitas pejalan kaki lebih tinggi dari permukaan jalan.

Jalur pejalan kaki yang ada mayoritas berupa trotoar, karena merupakan bagian dari jalan di dalam kota. Hal ini pun terlihat dari bentuk ketentuan jalur pejalan kaki yang umumnya lebih banyak mengatur tentang ketentuan trotoar.

3.4 Trotoar

Trotoar yang kita kenal merupakan bagian jalan yang disediakan sebagai fasilitas pejalan kaki. Kondisi fisik trotoar dibedakan dengan jelas melalui kontur yang lebih tinggi dibanding jalur lalu lintas kendaraan bermotor untuk mempertegas perbedaan kepentingan yang diakomodirnya.

“Trotoar adalah bagian jalan, merupakan fasilitas yang disediakan bagi pejalan kaki, yang ditempatkan sejajar dengan jalur lalu lintas, dan terpisah dari jalur lalu lintas dengan pemasangan struktur fisik (berupa kerb)” (Hibah Pengajaran Perencanaan Geometrik Jalan, p. 34).

Dalam Rancangan Peraturan Daerah Khusus Ibukota Jakarta tentang rencana tata ruang wilayah untuk tahun 2030, disebutkan pada pasal ke – 78, yaitu “jalur pedestrian adalah jalur khusus yang disediakan untuk pejalan kaki”.

Fasilitas berjalan kaki disediakan di dalam kota dengan mengacu kepada klasifikasi tipe jalan (Panduan Prasarana Dan Kota, p.45), sebagai berikut :

- (1) Klasifikasi jalan tipe 2 kelas 1, merupakan standar jalan dengan 4 lajur atau lebih, berfungsi memberikan pelayanan angkutan cepat bagi angkutan antar kota atau dalam kota, dengan kontrol.

- (2) Klasifikasi jalan tipe 2 kelas 2, merupakan standar jalan dengan 2 atau 4 lajur, berfungsi memberikan pelayanan angkutan cepat bagi angkutan antar kota atau dalam kota, terutama untuk persimpangan tanpa lalu lintas.
- (3) Klasifikasi jalan tipe 2 kelas 3, merupakan standar menengah untuk jalan yang melayani angkutan dalam distrik dengan kecepatan sedang, untuk persimpangan tanpa lalu lintas.

Secara teknis terdapat ketentuan pembuatan trotoar yang mencakup :

- (1) Lebar minimum jalur pejalan kaki dibuat memadai untuk dua pejalan kaki dapat saling berpapasan tanpa harus terjadinya persinggungan atau salah satunya turun ke jalur lalu lintas kendaraan. Lebar minimum trotoar rata – rata adalah 1,5 m.
Perhitungan lebar minimum trotoar ideal melalui lebar absolut minimum 2 pejalan kaki ditambah jarak antara dengan bangunan – bangunan disampingnya; $(2 * 75) \text{ m} + (2 * 15) \text{ m} = 1,8 \text{ m}$
- (2) Maksimum arus pejalan kaki yang melintas mencapai 50 pejalan kaki / menit, perencanaan trotoar rata – rata pada ruas jalan dengan volume pejalan kaki lebih dari 300 hingga 500 per 12 jam dengan volume lalu lintas kendaraan lebih dari 1000 kendaraan per 12 jam.
- (3) Jalur pejalan kaki harus rata dan diperkeras (blok beton, beton, aspal) serta tidak menggunakan material permukaan yang licin.
- (4) Memiliki kemiringan melintang kisaran (2 – 4)% dengan maksimumnya 10% dan disesuaikan dengan kemiringan memanjang jalan, agar tidak terbentuk genangan air pada permukaan trotoar.
- (5) Lebar trotoar haruslah ditambah apabila terdapat elemen fasilitas umum lain (telepon umum, rambu lalu lintas, halte bus, dan lain – lain).
- (6) Trotoar dapat berada di sisi dalam / luar halte bus.

Perangkat fisik non – trotoar terdiri atas :

- (1) Lapak tunggu; dipasang pada jalur lalu lintas yang lebar dimana pejalan kaki sulit untuk menyeberang jalan dengan aman, lebar minimum lapak tunggu berkisar 1,2 m, lapak tunggu harus dilapisi dengan cat yang bersifat reflektif (memantulkan).
- (2) Rambu; ditempatkan pada lokasi yang mudah terlihat dan tidak merintang pejalan kaki, ditempatkan di sebelah kiri menurut arah lalu lintas dan terletak di tepi paling luar dari jalur pejalan kaki, pemasangan rambu lalu lintas harus bersifat tetap dan kokoh serta terlihat di malam hari.
- (3) Marka; ditempatkan pada lajur pejalan kaki yang memotong jalan berupa zebra cross atau pelikan cross, dibuat sedemikian rupa agar mudah terlihat bagi pengguna jalan yang bersangkutan, pemasangan marka jalan harus bersifat tetap, kokoh, dan tidak licin pada permukaannya serta terlihat di malam hari.
- (4) Lampu lalu lintas; ditempatkan pada jalur pejalan kaki yang memotong jalan, pemasangannya bersifat tetap dan kokoh, terlihat jelas oleh lalu lintas kendaraan, dan cahaya yang dihasilkan oleh lampu lalu lintas dapat jelas terlihat baik di waktu siang dan malam hari.

Dalam Standar Nasional Indonesia (SNI) mengenai ketentuan prasarana wilayah dan kota, jalur pejalan kaki telah memiliki beberapa prasyarat / ketentuan yang mengatur kondisi fisiknya namun hal ini tidak begitu diterapkan dalam pengembangan jalur pejalan kaki pada sebagian besar ruas jalan di Kota Jakarta. Selanjutnya hal ini akan dibahas dalam bab studi kasus.

BAB IV

STUDI KASUS

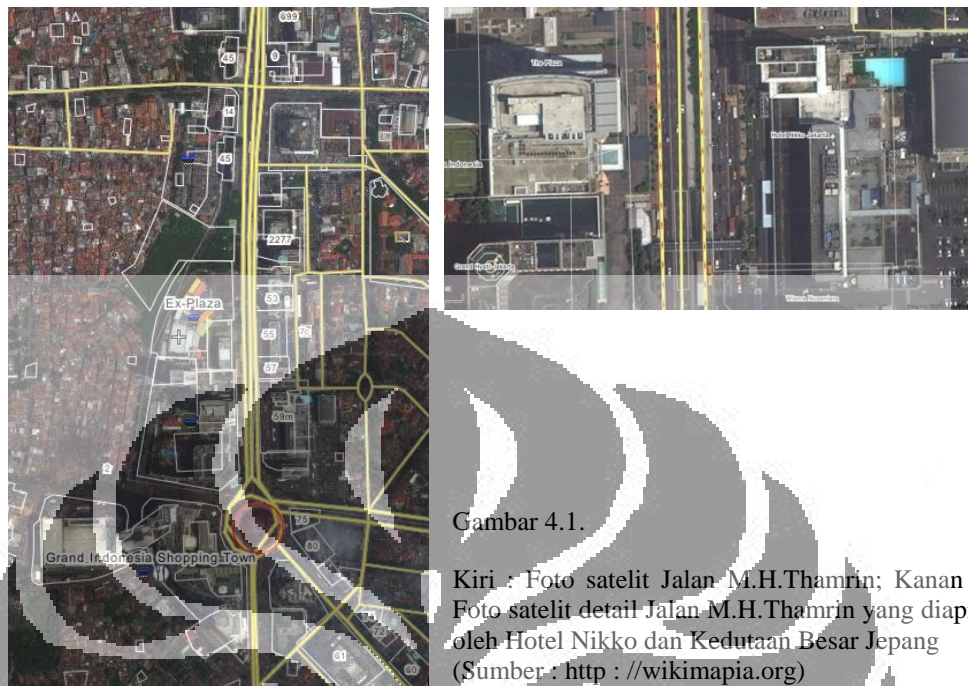
Pembahasan studi kasus ini mencoba memberikan gambaran akan kondisi jalur pedestrian sebagai bagian ruang publik kota. Bagaimana selanjutnya jalur pedestrian bagi kebutuhan pejalan kaki, pejalan kaki berkebutuhan khusus, dan pengguna dengan media gerak non-motor dapat menggunakan dan memanfaatkan jalur tersebut dalam kehidupan sehari – hari.

Berbagai permasalahan yang coba diangkat mengambil latar lokasi pedestrian di Kota Jakarta, sebagai gambaran ideal akan bentuk kemajuan kota dalam skala nasional. Pengambilan lokasi sampel tentang keberadaan fasilitas pejalan kaki di Jakarta juga bertujuan agar dapat memperlihatkan bagaimana gambaran keseharian kota yang telah dianggap maju dari sisi pembangunan properti dan juga memiliki kuantitas transaksi ekonomi dan perdagangan yang cukup tinggi mampu memfasilitasi salah satu kebutuhan asasi warga kotanya untuk berinteraksi dalam ruang lingkup horizontal serta mewadahi kegiatan sirkulasi setiap warganya sehingga setiap bagian ruang kota dapat terjelajahi dengan aman dan nyaman.

Terkait perkembangan urban secara khusus, kondisi sosial bermasyarakat juga turut mendapat pembahasan dengan kajian tentang latar budaya yang beragam dalam membentuk suatu sistem kota. Hal ini juga melibatkan, tidak sekedar pembahasan fasilitas jalur pedestrian secara fisik sebagai bagian ruang publik kota namun lebih melihat kedalam hubungan interaksi dan sejarah sosio-kultural mengenai tipologi pembentukan kota di Indonesia.

Pembahasan akan terbagi ke dalam 3 bagian, yaitu : (1) Permasalahan fungsi jalur pedestrian kota melalui pemberitaan media cetak dan elektronik; (2) Permasalahan kondisi faktual jalur pedestrian secara fisik; (3) Permasalahan kondisi faktual jalur pedestrian yang telah terbenahi oleh pemerintah kota namun tetap minim penggunaan oleh masyarakat.

4.1 Jalur Pedestrian I



Gambar 4.1.

Kiri : Foto satelit Jalan M.H.Thamrin; Kanan : Foto satelit detail Jalan M.H.Thamrin yang diapit oleh Hotel Nikko dan Kedutaan Besar Jepang (Sumber : [http : //wikimapia.org](http://wikimapia.org))

Jalur pedestrian I terletak di Jalan M.H.Thamrin, Jakarta Pusat.

Secara deskriptif, Jalan M.H.Thamrin merupakan jalan protokol kota yang menghubungkan daerah Jakarta Barat dan Jakarta Selatan melalui area Jalan Medan Merdeka dengan Jalan Jenderal Sudirman. Jalan M.H.Thamrin sendiri telah lama berkembang khususnya pada masa era pemerintahan presiden Soekarno, pembangunan yang dilakukan pada kawasan ini tetap menjadi ikon Kota Jakarta hingga kini, seperti pusat perbelanjaan Sarinah, Hotel Indonesia, dan juga Bundaran HI. Area tersebut secara historis berdekatan dengan kawasan pemukiman elit Menteng bagi warga pendatang Belanda pada jaman penjajahan.

Jalan M.H.Thamrin diapit oleh gedung – gedung bertingkat dengan beragam peruntukan, yakni : perkantoran, pusat perbelanjaan, kedutaan besar negara asing, dan juga hotel berbintang. Lokasinya yang sangat strategis dan menjadi salah satu pusat perekonomian Kota Jakarta membuat jalan tersebut selalu ramai oleh arus pergerakan warga kota.

Perbedaan yang cukup mencolok terjadi pada Jalan M.H.Thamrin sejak awal tahun 2005, dimana Pemerintah Kota (PemKot) DKI Jakarta merehabilitasi jalur pejalan kaki pada kedua sisi Jalan M.H.Thamrin dengan panjang keseluruhan 2,6 kilometer (1,3 kilometer di masing – masing sisinya). Selain memperbaiki fasilitas pejalan kaki, pemerintah kota juga melakukan sterilisasi tembok / pagar bangunan di sepanjang jalur pejalan kaki tersebut, selain memudahkan akses bagi pejalan kaki untuk keluar / masuk bangunan, hal ini dimaksudkan untuk membentuk suasana jalur pejalan kaki yang lebih manusiawi terhadap kepentingan non-publik disekitarnya.

Rehabilitasi yang dilakukan mencakup pelebaran jalur pejalan kaki yang sebelumnya hanya memiliki lebar 1,2 meter menjadi 4 meter. Keseluruhan permukaan trotoar juga dilapis beton kembali sehingga menghasilkan permukaan yang rata disepanjang Jalan M.H.Thamrin. Lebih lanjut dalam situs yang dilansir Pemerintah Kota DKI Jakarta melalui *SuratWarga.com* disebutkan bahwa rencana ke depan pemugaran lebar jalur pejalan kaki mencapai 5 – 8 meter disertai perubahan peruntukan untuk lantai dasar atau lantai pertama disepanjang Jalan M.H.Thamrin menjadi area komersial, seperti café, tempat makan, butik, dan sebagainya. Rehabilitasi menyeluruh terhadap kondisi fisik jalur pedestrian dimaksudkan agar dapat meningkatkan kuantitas pejalan kaki yang melintas, terutama karena kawasan tersebut ramai dengan komuter.



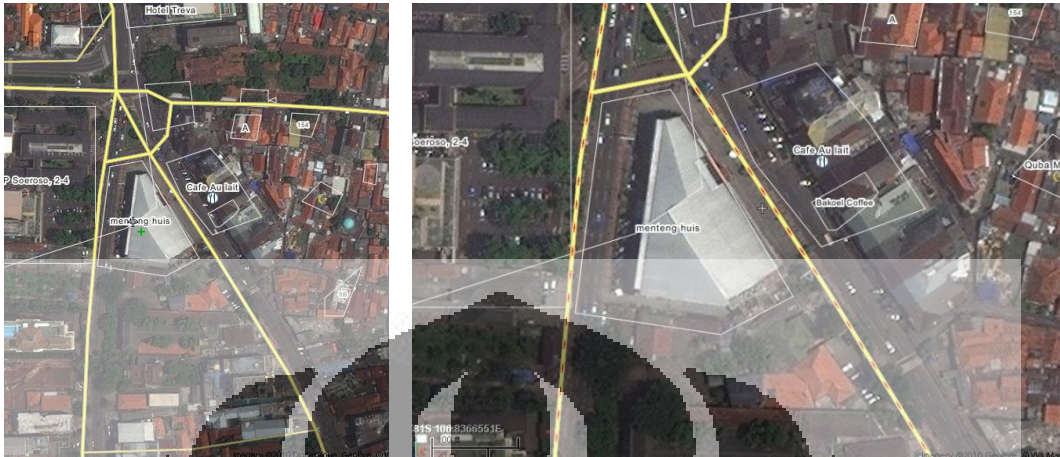
Gambar 4.2

Kondisi eksisting jalur pedestrian
Jalan M.H.Thamrin
(Sumber : www.Skycrapercity.com)

Namun kondisi jalur pejalan kaki tersebut di beberapa titik harus berbagi dengan fasilitas publik lainnya, seperti halte bus, walau alasan mendasar adalah faktor keterbatasan lahan. Oleh sebab itu berbenturannya berbagai fasilitas kepentingan publik memerlukan perencanaan menyeluruh, terlebih dalam kasus Jalan M.H.Thamrin adalah kavling lahan privat yang telah ditetapkan jauh sebelumnya baru setelah itu direncanakan ulang fasilitas pejalan kaki yang lebih memadai.



4.2 Jalur Pedestrian II



Gambar 4.4.

Kiri: Foto satelit Jalan Cikini Raya; Kanan : Foto satelit detail Jalan Cikini Raya yang diapit oleh Menteng huis dan ruko- cafe
(Sumber : <http://wikimapia.org>)

Jalur pedestrian I terletak di Jalan Cikini Raya, Jakarta Pusat.

Dari segi lokasi, Jalan Cikini Raya menghubungkan kawasan Tugu Tani, Gambir dan Kwitang dengan kawasan Salemba. Secara keseluruhan, di kawasan ini banyak terdapat lembaga pendidikan besar baik swasta ataupun pemerintah dan juga terdapat Taman Ismail Marzuki (TIM), sebagai tempat yang mengakomodir kegiatan kesenian di Kota Jakarta. Keseharian Jalan Cikini Raya dapat dikatakan ramai oleh arus lalu lintas kendaraan.



Gambar 4.5.

Kondisi jajaran ruko kuno yang difungsikan sebagai area komersial
(Sumber : www.flickr.com/trotoar+cikini)

Dalam studi kasus ini, diambil sepinggal kecil contoh jalur pejalan kaki tepat di seberang bangunan Menteng Huis. Bagian kecil jalur pejalan kaki tersebut mengakomodir aktivitas komersial pada jajaran bangunan tua masa kolonial berupa tempat makan dan café.

Kondisi fisik dari jalur pejalan kaki terlihat baik dan bersih, walau masih terdapat bentuk privatisasi pada sebagian lebar jalur pejalan kaki (parkir kendaraan dan warung rokok) namun hal tersebut tidak sampai mengganggu sirkulasi pejalan kaki. Keberadaan warung rokok dalam kasus ini justru menambah tingkat keamanan jalur pejalan kaki karena arus pelintas tidak begitu ramai, menempuh jarak yang sangat pendek, yakni dari kendaraan menuju café / tempat makan yang dituju.



Gambar 4.6.

Kondisi jalur pejalan kaki pada jajaran ruko kuno yang difungsikan sebagai area komersial
(Sumber : dokumentasi pribadi)

Kelebihan secara fisik terkait kenyamanan dapat dilihat melalui permukaan jalur pedestrian yang ditutup kon-blok, material ini menghasilkan permukaan jalan yang kasar / bertekstur sehingga tidak licin apabila hujan. Penggunaan kon-blok juga meminimalisir genangan air pada permukaan jalan karena air dapat terserap masuk melalui sela – sela antar kon-blok. Penggunaan warna yang berbeda memberikan batasan jelas antara area jalur pejalan kaki dengan sirkulasi keluar-masuk bangunan.



Gambar 4.7.
Kondisi jalur pejalan kaki disepanjang Jalan Cikini Raya
(Sumber : www.flickr.com/trotoar+cikini)

Sebagian besar jalur pedestrian lain di sepanjang Jalur Cikini Raya tidak mendapat perbaikan yang semestinya. Jalur pedestrian hanya mendapatkan perbaikan permukaan jalan namun sisi kenyamanan lainnya atau ruang jalan yang memadai tidak tersedia. Bentuk privatisasi terlihat sangat jelas oleh pemilik bangunan disekitar jalan untuk memakai badan jalan jalur pejalan kaki sebagai tempat parkir atau etalase makanan, sehingga pejalan kaki harus turun ke jalur kendaraan bermotor. Kontur jalur pejalan kaki yang mengikuti ketinggian bangunan disampingnya sebagai akses keluar-masuk kendaraan juga turut mengurangi sisi kenyamanan.

4.3 Pembahasan Studi Kasus

Pembahasan studi kasus yang dilakukan melalui kondisi fisik jalur pedestrian yang telah terbangun, pembahasan mengenai ketentuan dan prasyarat yang dipenuhi untuk membuat jalur pedestrian memadai untuk digunakan juga mampu mengakomodir untuk berbagai kategori pejalan kaki yang melintasinya.

Pembahasan kedua yang kemudian dilakukan setelah membahas kondisi fisik jalur pedestrian, adalah mengenai kebutuhan ruang sirkulasi publik terkait kondisi historis pembentukan kota secara lebih khusus.

4.3.1 Pembahasan kondisi fisik Jalur Pedestrian I

Jalur pejalan kaki pada Jalan M. H. Thamrin dapat dikatakan memadai sebagai jalur pedestrian pada ruas jalan protokol di dalam kota.

Setelah direhabilitasi, lebar jalur pejalan kaki mencapai 4 meter dari kondisi sebelumnya yang sangat sempit apabila digunakan mengingat lebar jalan kendaraan di kawasan Thamrin mencapai 5 lajur, dengan pembagian kecepatan cepat dan lambat. Hal ini dari segi kuantitas lahan membuat jalur pejalan kaki terdesak oleh arus lalu lintas kendaraan.

Perubahan yang terjadi pada jalur pejalan kaki terlihat dari permukaan trotoar yang rata sepanjang jalan. Selain itu permukaannya juga diperkeras dan diberikan warna serta pola tertentu.

Selain daripada itu masih banyak hal yang perlu dicermati dalam memperbaiki kualitas jalur pejalan kaki. Sisi kenyamanan pelintas tidak diakomodir dengan baik oleh pemerintah kota karena tidak disediakan tumbuhan peneduh atau sarana peneduh lain mengingat kondisi iklim tropis di Indonesia. Absennya kehadiran pohon – pohon rindang membuat pejalan kaki melintas di sekitar trotoar Thamrin terutama pada waktu siang hari, karena terik matahari begitu menyengat, hal ini juga diperparah dengan kondisi bangunan tinggi disekitar yang menggunakan material penutup bangunan reflektif sehingga tingkat keterikan dan panasnya udara akan bertambah.

Rehabilitasi dari sisi kenyamanan yang disediakan oleh pemerintah kota baru berupa bentuk fisik kerb yang membuat perbedaan ketinggian dengan jalur lalu lintas kendaraan dan kedudukan kerb ini berlaku sejajar di sepanjang Jalan M.H.Thamrin, terkecuali pada bagian jalur pejalan kaki yang terpotong jalan akses keluar-masuk kendaraan ke dalam bangunan. Pada persimpangan ini terdapat kolom pemisah tetap yang menjadi fase transisi baik bagi pengendara kendaraan atau pun pejalan kaki sewaktu akan melintas. Keberadaan kolom tersebut juga secara langsung memberikan batas jelas, agar jalur pejalan kaki tidak begitu saja dapat dilanggar oleh pengendara kendaraan bermotor.

Penempatan berbagai rambu jalan diletakkan di sisi luar jalur pejalan kaki sehingga tidak mengganggu sirkulasi pelintas. Fasilitas lain yang berkaitan dengan keamanan dan kenyamanan yakni berupa lampu penerangan khusus.

Namun pada beberapa titik terdapat benturan antar kepentingan publik yang memfasilitasi pejalan kaki. Sebagai contoh pada gambar 4.3, diperlihatkan bahwa halte tunggu ikut mengambil luasan jalur pejalan kaki sehingga pada titik – titik tertentu jalur pejalan kaki seketika menjadi sempit. Hal tersebut juga terjadi pada daerah perlintasan jembatan penyebrangan dimana struktur jembatan dan anak tangga yang menopangnya ikut mengambil luasan jalur pejalan kaki. Contoh ini bertentangan dengan prasyarat jalur pejalan kaki, dimana seharusnya lebar jalur pejalan kaki harus ditambahkan apabila terjadi penempatan fisik fasilitas kepentingan publik lainnya. Kondisi halte tunggu kendaraan umum diletakkan di depan atau di belakang trotoar namun tidak ikut mengambil lebar jalan trotoar.

4.3.2 Pembahasan kondisi fisik Jalur Pedestrian II

Jalur pejalan kaki pada Jalan Cikini Raya memiliki lebar kurang lebih 2 meter, lebar tersebut dianggap telah mampu memadai dari kebutuhan lebar minimal jalur pejalan kaki, yakni 1,5 meter.

Telah terdapat tanaman peneduh walau masih berukuran kecil, peletakan tanaman peneduh dan juga rambu lalu lintas di sisi sebelah luar jalur pejalan kaki ikut berfungsi juga sebagai pertahanan fisik bagi keamanan jalur pejalan kaki dari aktivitas kendaraan bermotor. Kondisi fisik bangunan dimana memiliki lantai tingkat atas yang menjorok keluar turut memberikan keteduhan bagi ruang pejalan kaki dibawahnya karena tertutupi arah jatuh bayangan bangunan.

Permukaan trotoar yang ditutup kon-blok, efektif menghasilkan permukaan yang bertekstur dan kasar sehingga tidak licin untuk dilintasi. Penggunaan kon-blok juga akan mengalirkan genangan air pada jalur pejalan kaki melalui sela – sela antar kon-blok.

Jalur pejalan kaki di Jalan Cikini Raya terletak diatas sistem drainase tertutup kota, ditandai dengan adanya plat penutup beton. Keseluruhan sistem ini tertata

rapi dan sejajar dengan permukaan jalan (beberapa kondisi fisik terkait sistem drainase tertutup kota memiliki perbedaan kontur dengan jalur pejalan kaki, bahkan terkadang plat penutup beton sudah rusak / hilang sehingga membahayakan pejalan kaki).

Dalam bukunya , *Great Streets*, Jacobs membahas beberapa aspek terkait jalur pejalan kaki. Ruang berjalan yang menyenangkan memiliki korelasi dengan kenyamanan fisik dan psikologis pejalan kaki.

Jalur pejalan kaki pada studi kasus II menyediakan kondisi fisik dengan lebar jalur pedestrian yang cukup lapang untuk dapat dilewati 2 hingga 3 pelintas pada waktu bersamaan dan juga pengamanan fisik bagi pejalan kaki berupa kerb yang membatasi secara fisik melalui perbedaan ketinggian dengan jalur lalu lintas kendaraan dan juga terdapat barisan pohon peneduh yang membentuk pembatas secara tidak langsung akan jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan bermotor.

Kenyamanan secara psikologis dihadirkan dalam bentuk transparansi antara aktivitas di dalam dan di luar bangunan. Baik lantai dasar maupun lantai atas dari jajaran bangunan kuno tersebut memiliki bukaan untuk yang mengarah ke luar bangunan, dengan hal ini terjalin bentuk interaksi yang menimbulkan kenyamanan dan keamanan dari segi psikologis pejalan kaki karena menyadari dirinya tidak sendirian. Di lain pihak juga lebih menghidupkan suasana jalur pejalan kaki, tidak hanya dengan arus kepadatan pejalan kaki namun juga melalui aktivitas di dalam bangunan dan kesan yang lebih hangat / terbuka antara pelintas dengan konteks bangunan disekitarnya. Selain itu kondisi fisik melalui bukaan pada bangunan memang sesuai dengan peruntukkan guna bangunan sebagai daerah komersial sehingga dapat menarik pelintas yang melewatinya.

Bentuk definisi jalur pedestrian dapat dilihat melalui jarak jalur pejalan kaki juga bentuk pola – pola tertentu yang dihadirkan pada permukaan trotoar. Pola yang berulang menimbulkan ritme tertentu bagi pejalan kaki sekaligus memberikan jarak yang terukur bagi pelintas. Definisi dapat juga dicapai melalui bidang vertikal dalam hal ini bangunan di sekitar jalur pejalan kaki. Dalam studi kasus ini bentuk definisi vertikal melalui perbedaan kepemilikan usaha privat yang

memberikan identitas berbeda satu dan lainnya. Sama halnya dengan pola permukaan trotoar, keragaman bidang vertikal akan membuat suatu lintasan lebih terukur secara visual.

Kualitas jalur pejalan kaki serta perencanaannya yang baik dapat dilihat melalui permukaan jalan yang rata, dan memenuhi prasyarat keamanan lainnya. Fasilitas mekanik-elektrik dan sistem drainase kota juga peletakkannya tidak mengganggu aktivitas pejalan kaki karena ditempatkan dibawah dengan penutupan plat beton yang sejajar dengan jalur pejalan kaki.

4.3.3 Pembahasan historis umum Jalur Pedestrian I dan II

Pembahasan dari jalur pejalan kaki yang minim digunakan akan memiliki penyelesaian yang kompleks terkait permasalahan urban yang lain dan juga menyangkut berbagai aspek seperti faktor politik, ekonomi, sosial dan budaya. Gagalnya suatu ruang publik kota untuk dapat memenuhi kebutuhan sosialisasi warga kota memang menuntut penyelesaian yang rumit serta harus dapat dilaksanakan dalam jangka waktu yang panjang dan dalam situasi yang berkesinambungan dengan perkembangan peradaban kota di kemudian hari.

Secara sederhana dapat dilihat bahwa permasalahan kota akan absennya penggunaan ruang publik, yakni jalur pejalan kaki, menyangkut hal kuantitas dan kualitas ruang publik yang dihadirkan pemerintahan kota. Dari segi kuantitas, jalur pejalan kaki yang disediakan dalam kategori layak dan akomodatif bagi keseluruhan warga kota hanya terdapat pada kawasan yang menjadi pusat – pusat kota, mencakup kawasan pemerintahan primer, perdagangan atau perekonomian primer, dan juga kawasan hiburan atau wisata yang mendukung kedua pusat sebelumnya. Hal ini terjadi dikarenakan pusat – pusat tersebut dalam kasus Kota Jakarta menjadi kawasan yang telah lama berkembang bahkan dari sisi lokasi dan waktu secara historis telah dikembangkan sejak pemerintahan kolonial.

Perkembangan yang ada sekarang dalam koridor jalur pejalan kaki pada kawasan – kawasan tersebut dapat dianggap positif karena dari sisi lebar jalan serta material permukaan jalan yang baik lebih memudahkan aksesibilitas penggunaannya namun faktor fisik berupa kenyamanan dan keamanan masih harus ditingkatkan

terutama berkaitan erat dengan kondisi iklim tropis Indonesia, juga dari sisi keamanan sendiri berkaitan dengan sisi kriminalitas dan kondisi fisik jalur pedestrian antara pejalan kaki dengan keberadaan arus lalu lintas disekitarnya. Perbaikan yang sudah mulai dilakukan kini terutama pada kasus jalur pejalan kaki dalam pembahasan yang sebelumnya dilakukan bisa dianggap hanya sebagai perbaikan dari sisi fisiknya saja namun sebenarnya perlu sosialisasi lebih jauh kepada masyarakat kota tentang penggunaan jalur pejalan kaki sesuai yang telah direncanakan pemerintahan kota dan diharapkan bersama dalam bentuk budaya ruang publik kota seperti yang telah dapat dilaksanakan di kota – kota besar lain.

Penyelesaian kasus jalur pejalan kaki secara kualitas akan memberikan pemecahan yang lebih beragam, terlebih apabila kasus tersebut terkait dengan berbagai perkembangan kota itu sendiri. Dalam skripsi ini, pembahasan akan jalur pejalan kaki sebagai bagian ruang publik kota lebih diarahkan kepada pengenalan historis budaya berkota serta kebutuhan ruang publik di Indonesia.

Melihat perkembangan historis dari ruang publik kota di Indonesia, ada alasan yang dapat menguatkan mengapa dalam hal ini jalur pejalan kaki tidak berfungsi dengan semestinya / minim digunakan dalam menunjang kegiatan warga kota.

Pada dasarnya setiap sistem kota modern yang berkembang sekarang dimulai dalam bentuk kehidupan bersama berbagai komunitas dengan perbedaan sosial-budaya, sosial-ekonomi dan sosial-politik namun masing – masing memiliki keahlian akan bentuk produktifitas tertentu dimana pada akhirnya antar komunitas tersebut melakukan kerjasama guna meningkatkan kualitas kehidupan yang lebih baik. Tingkatan kerjasama yang terjalin saling menopang satu sama lain dan tidak dalam kerangka untuk mendominasi komunitas lainnya sehingga setiap komunitas yang berbeda tersebut dapat hidup bersama dalam satu kewilayahan sama dengan damai.

Fase kehidupan dalam bentuk kerangka kota selanjutnya adalah terdapat komunitas tertentu yang memimpin teritori kewilayahan tersebut dan menetapkan peraturan untuk dipatuhi bersama agar sistem kemasyarakatan yang tumbuh lebih terencana dan dapat terpantau baik agar dapat mengembangkan pola dan tujuan

kewilayahan selanjutnya. Adanya bentuk kepemimpinan dalam suatu wilayah bertujuan memberikan pola kehidupan yang lebih tertib, bentuk interaksi antar komunitas terjaga dengan sistem peraturan yang dianut bersama sehingga memudahkan pertukaran ekonomi, dan dengan mengikuti peraturan bersama tersebut setiap komunitas dapat memiliki nilai keadilan yang sama dalam menyelesaikan konflik antar komunitas.

Di Indonesia proses perkembangan kewilayahan menjadi suatu sistem kota, menurut Santoso (2006), dimulai dengan pembentukan kota tradisional, kota pra-kolonial dan kota kolonial-modern. Hubungan tipologi kota di Indonesia dengan keberadaan ruang publik kini amat berkaitan, karena pada dasarnya sistem pemerintah kerajaan di Indonesia mula – mula bersifat feodal-religius yang kaku. Walaupun setelah itu terjadi beberapa pergantian kekuasaan dalam sejarah kerajaan di Indonesia hingga masuknya ajaran agama Islam, namun penerapan bentuk kerajaan dengan sistem feodal masih tetap berlaku, tentunya dengan kondisi feodal-religius yang berbeda.

Era kolonialisasi di Indonesia memberikan pengaruh budaya ruang publik yang lebih terbuka. Kolonialisasi menerapkan hubungan dagang dengan beberapa komunitas yang lebih luas, bersamaan dengan itu telah terjadi perkembangan teknologi maritim yang lebih baik sehingga ekspedisi pelayaran untuk perdagangan lebih terjalin luas sehingga interaksi dengan beragam komunitas mendapat ruang sendiri dan terjalin melalui perdagangan.

Pengaruh era kolonialisasi memberikan dampak terhadap perkembangan peradaban kota terlebih pada era kolonialisasi-modern dengan bentuk sistem kota yang diwariskan kepada sebagian kota – kota besar di Indonesia. Namun budaya ruang publik terbuka bertentangan dengan budaya ruang publik dalam pemerintahan kota feodalistik yang mengakar kuat bagi sebagian besar masyarakat pribumi Indonesia, terlebih konsep ruang publik terbuka dapat dianggap sebagai bentuk asing karena diperkenalkan dalam bentuk pemaksaan kekuatan pada era kolonialisasi. Sehingga bentuk ruang publik feodal terkesan lebih asli Indonesia.

Hal tersebut masih dapat terlihat dalam budaya ruang publik di Indonesia, dalam paham feodalistik, tanah yang tidak bertuan / tanah kosong dapat diokupasi begitu saja (Santoso, 2006). Hal itu bisa dianggap sah karena setiap ruang / wilayah tertentu harus memiliki penguasa sendiri.

Dalam kehidupan sehari – hari di Kota Jakarta, kita dapat melihat ciri fisik dari penguasaan lahan begitu saja oleh individu atau kelompok dengan mengatasnamakan pemenuhan kebutuhan hidup. Alasan ekonomi menjadi tameng untuk melakukan privatisasi ruang publik, hal ini pun menjadi semakin kompleks dan beragam.

Dari yang secara jelas melakukan kegiatan ekonomi dengan mengokupasi lahan, sebagai contoh : pedagang makanan, warung rokok, jasa tambal ban, dan jenis usaha lainnya; ada juga melalui pemungutan pajak pada lokasi – lokasi tertentu dengan jaminan keamanan, sebagai contoh : restribusi parkir liar, restribusi keamanan pasar atau usaha.

Juga bentuk privatisasi lahan temporal dalam ruang publik jalan kendaraan oleh pemilik kendaraan pribadi dan angkutan umum, bagi moda transportasi umum melakukan privatisasi lahan dengan pembentukan “halte bayangan” yang ikut pula didukung oleh oknum aparat setempat.

Beberapa contoh di atas mengungkapkan praktik feodalistik modern dalam keseharian. Hal ini berbeda dengan bentuk budaya kota dan ruang publik yang sebenarnya dimana ruang kota terbagi jelas antara ruang privat dengan kewenangan pemiliknya dan ruang publik yang dimiliki bersama (Santoso, 2006).

BAB V

KESIMPULAN

Pertumbuhan dan perkembangan kondisi serta komunitas urban menunjukkan tingkat kemajuan yang dapat dilihat sebagai sebuah keberhasilan peradaban. Bentuk kemajuan tersebut akan terlihat secara fisik terutama sektor pembangunan properti dan ekonomi, tingkat konsumsi warga kota yang meningkat dan juga aplikasi dan pengoperasian jangkauan jaringan teknologi terkini dalam keseharian masyarakatnya.

Kota berkembang dan berstatus sebagai kota maju atau kota modern tidak terlepas dari masyarakat pembentuk kota itu sendiri, yang dalam sirkulasi atau aktivitas kesehariannya mengisi setiap ruang – ruang kota dengan tujuan penghidupan yang lebih baik, pertumbuhan kelas ekonomi dalam golongan masyarakat. Bentuk yang dapat mewadahi keseharian itu masuk dalam konteks ruang publik.

Ruang publik dalam ruang kota menjadi medium yang terselenggara secara swadaya oleh masyarakat kota karena timbul keinginan untuk memenuhi kebutuhan berinteraksi dengan sesama warga kota lainnya. Kebutuhan bersosialisasi memberikan efek positif bagi kehidupan bermasyarakat di dalam kota, karena tingkat kesibukan dalam kesehariannya. Kota berkembang dapat memposisikan setiap warga kota hanya sebagai individu yang saling berkompetisi karena minimnya interkasi dengan sesamanya dan terfokus kepada tingkat keberhasilan pribadi. Hal ini dapat meniadakan kepentingan publik hingga kepada gagalnya fasilitas bersama milik publik

Ruang publik dalam ruang kota dapat menjadi tolak ukur perkembangan budaya kota, ruang publik yang tersedia sebagai bagian infrastruktur kota dan dalam kesehariannya dipakai oleh masyarakat kota sebagai ruang sosialisasi bersama menunjukkan suasana kehidupan kota yang bersifat amat mendasar yakni interaksi secara fisik dan psikologis warganya sehingga berdampak positif kepada pengenalan dan penggunaan ruang kota secara lebih manusiawi.

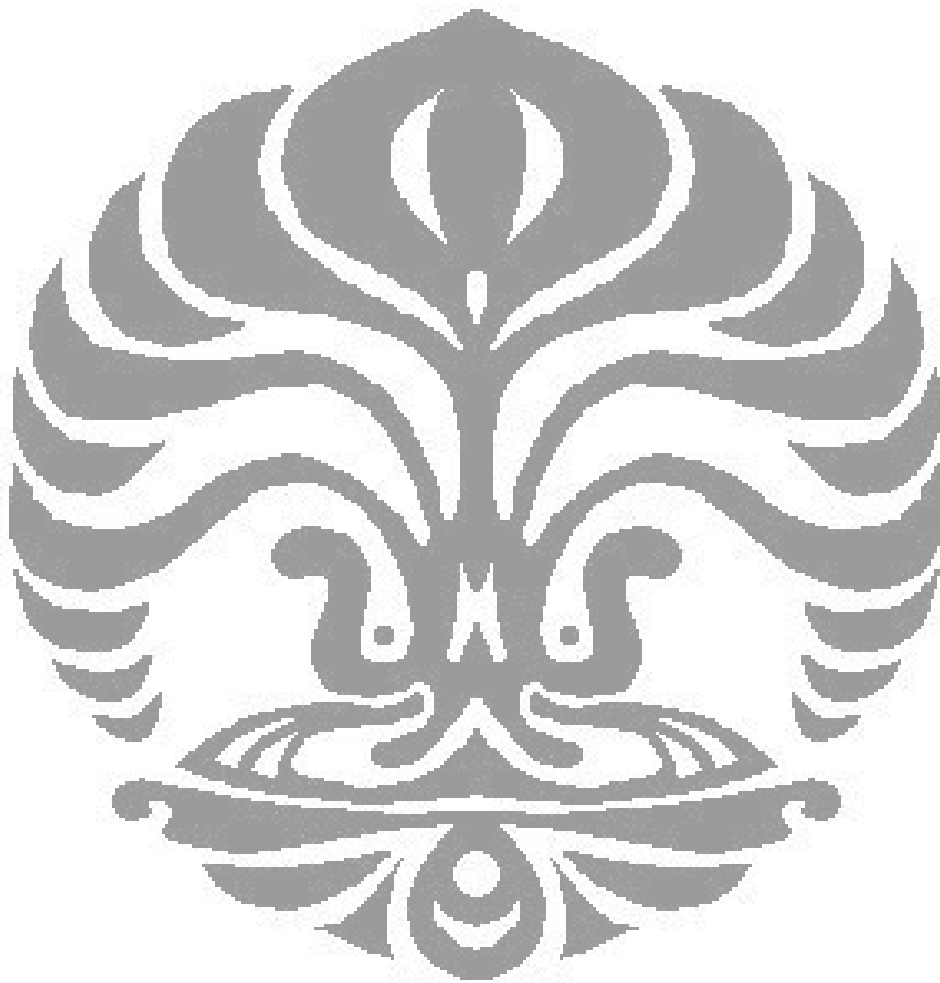
“ Ruang khalayak, sama dengan kota itu sendiri, memberi kesempatan bagi, dan sekaligus menuntut, pemuncakan kapasitas sosial manusia, yang kemudian menjadi dasar pencapaian dalam segala bidang peradaban” (Kusumawijaya, 2006, p.98).

Melihat sejarah dan latar sosial-budaya di Indonesia, perkembangan ruang publik menjadi suatu bentuk kebutuhan urban yang patut diperjuangkan. Memang secara faktual, kondisi fisik jalur pedestrian atau bentuk ruang publik lainnya masih perlu direncanakan dan dibuat dengan standar mutu yang lebih baik. Banyaknya kekurangan atau kerusakan atau produk setengah jadi yang mengisi atau bahkan kondisi ruang publik dalam kota itu sendiri, tentu terkait dengan permasalahan yang begitu kompleks jika ingin dijelaskan dan dijabarkan satu per satu.

Berikut beberapa saran yang dapat penulis ajukan berkaitan dengan studi literatur dan kondisi faktual jalur pejalan kaki :

- (1) Fasilitas jalur pejalan kaki perlu direhabilitasi secara fisik dan direncanakan secara teknis dan psikologis agar tercipta tata syarat yang memberikan kenyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki dalam rentang waktu yang panjang; tentu hal ini juga melingkupi desain dan konstruksi yang baik, pengaturan fasilitas pendukung publik lain agar tidak terjadi tumpang tindih kepentingan dalam luasan lahan tertentu.
- (2) Fasilitas jalur pejalan kaki yang telah direhabilitasi secara fisik harus dikenakan aktivitas sosial yang menunjang kegiatan pada jalur pejalan kaki. Bentuk aktivitas sosial bisa berupa ruang interaksi bagi pelintas, lokasi beristirahat seperti bangku – bangku, atau ruang komersial lainnya berupa warung rokok, café, dan lain – lain.
- (3) Perlu dilakukan pembiasaan penggunaan fasilitas publik yang beradab, agar bentuk budaya yang telah lama mengakar dapat perlahan hilang melalui pola pembiasaan positif dalam keseharian masyarakat kota, walaupun hal ini membutuhkan waktu yang cukup lama.
- (4) Pemenuhan kebutuhan fisik dan psikologis, serta perubahan kultur-sosial perlu diberikan arahan, pengawasan serta tindakan yang dapat membentuk perlakuan masyarakat kota ke arah yang diharapkan; dalam hal ini untuk

dapat menerima bentuk perbedaan dalam sistem masyarakat, perbedaan komunitas dan lainnya. Menghargai bentuk kebebasan individu baik minoritas maupun mayoritas, menghargai perberdaan kelas sosial. Mampu membentuk interaksi membangun dengan keberagaman di sekitarnya.



DAFTAR REFERENSI

Carmona ,Matthew (2003) *Public Places – Urban Spaces: the Dimension of Urban Design*. Burlington.

Gandadinata, Indrayana (2003). Hubungan Setting Jalur Pedestrian Terhadap Persepsi Pedagang Kaki Lima Pada Malam Hari di Kawasan Bangunan Campuran Jalan Prof DR H Bunyamin Purwokerto. Tesis Program Magister Teknik Arsitektur UnDip

Halim, Deddy (2005). *Psikologi Arsitektur*. Jakarta : Grasindo

Halim, Deddy Kurniawan (2008). *Psikologi Lingkungan Perkotaan*. Jakarta : Bumi Aksara

Jacobs, Allan B (1999). *Great Streets*. USA : MIT Press

Kusumawijaya, Marco (2006). *Kota rumah kita*. Jakarta: Borneo

Lofland, F. Lyn (1973). *A World of Strangers: Order and Action in Urban Public Space*. Illinois : Waveland Press

Lynch, Kevin (1960). *The image of the city*. Cambridge, Mass : MIT Press

Margareth Crawford, John Chase, & John Kalinski (1999). *Everyday Urbanism*. Hongkong

Santoso, Jo (2006). [Menyiasati] Kota tanpa Warga. Jakarta : KPG dan Cetropolis

Suryat, Tony Subrata (2008). Hubungan Setting Trotoar Dengan Tuntutan Atribut Persepsi Pedagang Kaki Lima. Tesis Program Studi Magister Teknik Arsitektur UnDip

Wibowo, Lukman (2006). Studi Tentang Keyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar di Jalan Protokol Kota Semarang. Skripsi Ilmu Teknik Bangunan UNS

Referensi website dan media elektronik lainnya

BSN (2003). *Paduan umum sistem jaringan jalan dan geometrik jalan perumahan*. (PDF files)

SNI (2003). *Persyaratan umum sistem jaringan dan geometrik jalan perumahan*. (PDF files)

Prasarana wilayah dan kota 1 jalan raya (2004). *NORMA – NORMA dan STANDAR* (PDF files)

[http://www.kompas.com/Sekali Lagi tentang Trotoar.htm](http://www.kompas.com/SekaliLagi_tentang_Trotoar.htm)

http://www.beritajakarta.com/SuratWarga_Detail2008

<http://www.detiknews.com/1900710-ironis-tidak-ada-tong-sampah>

<http://www.majalahtempo-interaktif.com/2004.01.12>