

SURVEILLANCE DALAM RUANG PUBLIK

Studi Kasus: Stasiun KRL dan Halte TransJakarta

SURVEILLANCE IN PUBLIC PLACE

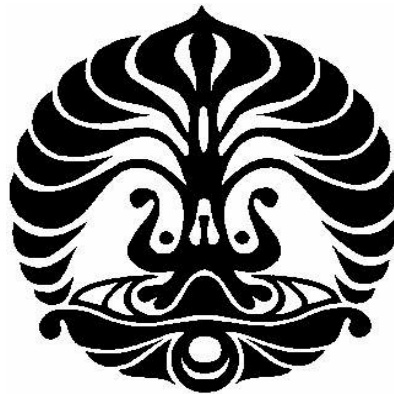
Case study : Railway Station and TransJakarta Shelter

Oleh:

GIBRAN

0404050262

Skripsi ini ditujukan untuk melengkapi sebagian persyaratan menjadi
Sarjana Arsitektur



DEPARTEMEN ARSITEKTUR

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS INDONESIA

2008

Pernyataan Keaslian Skripsi

Saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi dengan judul:

SURVEILLANCE DALAM RUANG PUBLIK

Studi Kasus: Stasiun KRL dan Halte TransJakarta

yang disusun untuk melengkapi sebagian persyaratan menjadi Sarjana Arsitektur Universitas Indonesia, sejauh yang saya ketahui bukan merupakan tiruan atau duplikasi dari skripsi yang sudah dipublikasikan dan atau pernah di pakai untuk mendapatkan gelar kesarjanaan di lingkungan Universitas Indonesia maupun Perguruan Tinggi atau Instansi manapun, kecuali yang sumber informasinya dicantumkan sebagaimana mestinya.

Depok, Juli 2008

Gibran

NPM.0404050262

Lembar Pengesahan

Skripsi dengan judul :

SURVEILLANCE DALAM RUANG PUBLIK

Studi Kasus: Stasiun KRL dan Halte TransJakarta

Telah dievaluasi kembali dan diperbaiki sesuai dengan pertimbangan dan komentar dari para penguji dalam sidang skripsi yang berlangsung pada hari Rabu, 2 Juli 2008

Depok, Juli 2008
Dosen Pembimbing

Yandi Andri Yatmo, S.T., Dip. Arch., M. Arch., Ph.D
NIP. 132.172.204

UCAPAN TERIMA KASIH

Segala Puji bagi Allah SWT Tuhan semesta alam atas kasih dan sayang-Nya sehingga skripsi ini dapat diselesaikan tepat pada waktunya. Pada kesempatan ini, saya ingin menyampaikan rasa terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu selama masa penulisan skripsi ini, diantaranya:

1. Bapak Yandi Andri Yatmo selaku dosen pembimbing yang dengan sabar membina, mengkritik dan mengoreksi serta memberi masukan hingga melecut penulis untuk menyelesaikan skripsi ini. Mba Mitha dan anak-anaknya, Bagus dan Tari, terima kasih atas keramahan di rumahnya.
2. Bapak Hendrajaya, selaku dosen kordinator skripsi.
3. Ety Kusfriati, mama yang menjadi inspirasi dan idola yang rela memberikan semua yang dimilikinya kepada penulis sepanjang hidup penulis.
4. Miki dan Naris, dua orang adik-adik tercinta. Terima kasih atas bantuan teknis dan dukungan semangat selalu untuk penulis.
5. Yahya Nurzaman, papap yang selalu mendoakan dari jauh.
6. Keluarga besar Kuswari, alm. Abah dan alm. Emak, uwak-uwak, aa-aa, dan tete-tete.
7. Keluarga besar Liong Hwa Cheng, alm. Engkong dan Emak, om dan tante, koko dan cici.
8. Teman-teman sebimbingan skripsi Alif dan Pandu yang selalu saling menyemangati dan berbaju gradasi. Terima kasih ya *guys*.
9. Kompatriot 2004! Alif, Tito, Damba, Mirza, Ajo, Putera, Pandu, Nagib, Novry, Gugun, Laksi, Gemblung, Adi, Ahmmad, Anggie, Lia, Anna, Likur, Milla, Deceu, Cindy, Intan, Debol, Mayang, Terry, dll
10. Teman-teman yang menjadi keseharian penulis dan penulis menjadi keseharian mereka, Ajo, Damba, Mirza, Alif, Tito, Putera, Laksi, Adi, Nagib, Novry, Pandu, Gemblung, Gugun, empat tahun tidaklah cukup.
11. Kakak-kakak senior arsitektur UI, Abe, Lalit (angkatan 2002), Tiara,

Nana, Tokel, Yuba, Eve, Dapol (2003) dan senior-senior arsitektur lainnya, Andi 97, Yoso 97, Asep 97, Margun 97, Ardes 00, Ivan 00, Irvan 00, Ikhsan 00, Dona 01, dll.

12. Adik-adik junior arsitektur UI, Santo, Romie, Arman, Kiki, Fadil, Luki, Maya, Channing dll (angkatan 2005), Rieky, Tepi, Agung, Imam, Megi, Ardi, Mala, Dika dll (angkatan 2006).
13. Andra dan teman-teman se-gank-nya, Ade, Jempol, Sagit, Ninin, Cindy, maaf kalau penulis harus lulus sekarang, terima kasih atas setahun yang memberi penulis optimisme untuk melihat kejayaan arsitektur di tahun-tahun mendatang. Anak-anak angkatan 2007 pemain futsal, Ralpi, Buyung, Fritz, Dimas, Wira, dan si murtad Egi, terima kasih atas futsalnya, senang bermain bersama kalian. Anak-anak 2007 lain yang selalu terlihat bersemangat.
14. Dedi, Sofyan, mas Endang, pak Minta, mba Uci, mba Ira dan seluruh karyawan departemen arsitektur lainnya.
15. Teman-teman teknik lain, Faruk, Andri, Dilla, Irma, Dafi (ksatria 165 sipil), oksi, wili dan teman-temannya (mesin 04), Herry, Ion dan teman-temannya (metal 04), Asep dan teman-temannya (TGP 04).
16. Semua orang dengan bermacam perilakunya terhadap ruang kota yang - menjadi dasar atas keingintahuan penulis melihat tingkah-polah "ajaib" kalian.

Masih banyak orang-orang berjasa lain yang tidak bisa penulis sebut semuanya satu-persatu, namun tidak mengurangi besarnya rasa terima kasih penulis kepada mereka. Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih banyak kekurangannya. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun dari semua pihak akan sangat berguna bagi penulis. Penulis juga berharap tulisan ini akan menjadi sesuatu yang berguna bagi semua pihak.

Depok, Juli 2008

Gibran

ABSTRAK

Ruang publik kota merupakan sebuah tempat berkumpulnya banyak orang untuk melakukan aktifitas yang beragam. Aktifitas yang berbeda-beda antar satu orang dengan orang yang lainnya merupakan potensi konflik.

Diperlukan sebuah aturan yang mampu mengatur kegiatan dan orang-orang yang berada di ruang publik tersebut agar konflik tidak terjadi. Aturan tersebut mencakup adanya pengawasan terhadap orang-orang yang beraktifitas di ruang publik tersebut.

Ketidakteraturan terjadi ketika kurangnya pengawasan diberlakukan atas aturan yang berlaku terhadap orang-orang tersebut. Semakin lemah pengawasan, semakin kuat potensi ketidakteraturan muncul, semakin kuat pengawasan, semakin lemah potensi ketidakteraturan muncul.

Skripsi ini akan membahas bagaimana peran *surveillance* dalam menjaga *order* pada ruang publik yang berupa *non-place*, dan akibat dari tidak ketatnya *surveillance* pada *non-place* tersebut.

ABSTRACT

Public space is a place which a lot of people gather to do many kind of activity. Different activities of people is a conflict potential.

Rule is needed to manage people's activities in public space to avoid conflict. the rule consist of surveillance to peoples that doing activities in that public space.

Disorder happen when the surveillance to the rule is lack. The more lack of surveillance, the more disorder appear, the more strong of surveillance, the more disorder disappear.

This writing is about to discuss how the surveillance contribute in maintaining order in an non-place public space, and the effect of the lack of surveillance in that non-place.

DAFTAR ISI

JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
UCAPAN TERIMA KASIH	iv
ABSTRAK	vi
DAFTAR ISI	viii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Permasalahan	2
1.3 Tujuan Penulisan	3
1.4 Metode Penulisan	3
1.5 Urutan Penulisan	3
BAB II <i>SURVEILLANCE BY STRANGER TO STRANGER</i>	
2.1 <i>Surveillance</i>	5
2.2 <i>Order dan Disorder</i>	7
2.3 Ruang Publik Kota	9
2.4 <i>Stranger</i> dalam Ruang Publik Kota	11
2.5 <i>Formal dan Informal Surveillance</i>	12
2.5.1 <i>Formal Surveillance</i>	12
2.5.2 <i>Informal Surveillance</i>	13
2.6 <i>Surveillance</i> pada Ruang Publik <i>Non-place</i> : Bandar udara	15
2.6.1 <i>Air Traffic Control</i>	17
2.6.2 <i>Passenger Handling System</i>	18
BAB III <i>SURVEILLANCE PADA RUANG PUBLIK KOTA:</i>	
STASIUN KRL UI DAN HALTE TRANSJAKARTA	
3.1 Analisis Stasiun KRL UI	26
3.1.1 <i>Surveillance</i> Terhadap Lalu-lintas KRL	27
3.1.2 <i>Surveillance</i> Terhadap Calon Penumpang KRL	27
3.1.3 <i>Disorder</i> pada Stasiun UI	30

3.1.4 <i>Informal Surveillance</i> oleh pelaku <i>disorder</i>	33
3.1.5 Kesimpulan Stasiun KRL	36
3.2 Analisis Halte TransJakarta	40
3.2.1 <i>Surveillance</i> pada Halte Busway	41
3.2.2 Kesimpulan Halte Busway	46
3.3 Kesimpulan Studi Kasus	49
BAB IV KESIMPULAN	50
DAFTAR PUSTAKA	

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Ruang publik kota haruslah memiliki kenyamanan dan keamanan dalam fungsinya sebagai ruang berkumpul. Ruang ini sebagai tempat publik yang mampu menampung berbagai kegiatan untuk warganya. Namun ruang publik ini juga berpotensi menimbulkan konflik antar warga dengan ruang tersebut dan antar warga dengan warga lainnya. Untuk menghindarkan dari munculnya konflik, maka diperlukan adanya *order* (Lyon, 2001).

Ketika seseorang melakukan kegiatan di luar *order*, maka sistem *surveillance* akan mendeteksinya sebagai *disorder*. Hal semacam ini seharusnya segera diluruskan oleh pihak yang berwenang untuk menghindarkan terjadinya *disorder* lebih lanjut, sehingga *order* tetap terjaga (Kelling and Coles, 1996).

Ruang publik kota yang memiliki sistem *surveillance* yang tinggi disebut sebagai *non-place*. *Non-place* dapat ditemui pada contoh-contoh tempat seperti Bandar udara, stasiun KRL, pelabuhan, dan lain-lain yang menyangkut dengan hubungan transportasi masal. Tempat semacam ini mengatur orang-orang yang berada di dalamnya untuk berlaku sesuai dengan *order* yang ditetapkan. Interaksi antar manusia dan ruang *non-place* terjadi secara pasif (Augé, 1992).

Namun yang terjadi pada kebanyakan *non-place* di Indonesia, *order* tidak dijalankan dengan sebagaimana mestinya. Banyak terjadi pelanggaran-pelanggaran yang mengakibatkan orang merasa tidak lagi nyaman dan aman berada di dalamnya karena penyalahgunaan fungsi ruang.

Seperti yang terjadi pada stasiun KRL, dimana terjadi banyak kasus kriminal, pencopetan kerap terjadi pada gerbong KRL akibat kurang ketatnya pengawasan terhadap pintu masuk stasiun KRL. Seperti yang diakui oleh Erwin, seorang pencopet yang tertangkap ketika melakukan aksinya di atas

gerbong KRL. Ia biasa beraksi dan tak segan-segan untuk melukai korbannya di atas gerbong KRL tanpa diketahui oleh petugas dan penumpang sampai ia tertangkap karena kepergok calon korbannya dan hampir tewas dikeroyok warga (liputan6.com, 27 Mei 2008).

Disorder tidak selalu menjurus kepada terjadinya kejahatan. Penyalahgunaan ruang juga bisa dikategorikan sebagai *disorder*. Keberadaan kios-kios dan lapak-lapak pada sekitar stasiun merupakan contoh dari *disorder* atas penyalahgunaan fungsi ruang. Seperti kebakaran yang terjadi pada stasiun Cakung. Kebakaran ini terjadi bersumber dari kompor yang berasal dari warung dekat stasiun. Kompor ini meledak dan menghanguskan stasiun. Akibat ledakan kompor ini, api kemudian menjalar dan menghanguskan rangkaian listrik di stasiun tersebut. Sinyal listrik KRL pun menjadi tidak berfungsi dan mengganggu aktivitas KRL jurusan Jakarta-Tanah Abang dan Bekasi-Jakarta (okezone.com, 2 Juni 2008).

Kedua ilustrasi di atas memperlihatkan bagaimana fungsi dan kelancaran aktifitas sebuah ruang publik menjadi terganggu akibat kegiatan yang tidak semestinya terjadi pada ruang publik tersebut. Hal ini disebabkan karena lemahnya pengawasan atas ruang publik kota tersebut.

Skripsi ini akan membahas bagaimana peran *surveillance* dalam menjaga *order* pada ruang publik yang berupa *non-place*, dan akibat dari tidak ketatnya *surveillance* pada *non-place* tersebut.

1.2 Permasalahan

Order ditegakkan dalam sebuah masyarakat untuk menghindari *disorder*. Untuk menjaga *order* berjalan sebagaimana mestinya, dilakukan *surveillance* pada suatu tempat. *Surveillance* yang longgar dapat menyebabkan terjadinya *disorder*. Lebih lanjut, *disorder* ini sangat mungkin menjadi *order* baru yang berlaku pada ruang publik kota. *Order* baru itu menyebabkan pendefinisian terhadap sebuah tempat menjadi bergeser.

Yang menjadi permasalahan dalam skripsi ini adalah :

- Kaitan antara *surveillance* dengan *order*.
- Pemberlakuan *surveillance* pada ruang publik kota

1.3 Tujuan Penulisan

Tujuan dari penulisan ini adalah untuk mengetahui bagaimana hubungan *surveillance* dan *order* serta penerapannya dalam ruang publik. Keadaan ketika *order* dan *surveillance* ditegakkan, dan keadaan ketika *disorder* terjadi akibat tidak ketatnya *surveillance* dan membuat sebuah ruang kota mengalami pergeseran definisi, serta keadaan ketika *surveillance* terjadi oleh pelaku *disorder* dalam ruang publik yang sudah mengalami pergeseran definisi

1.4 Metode Penulisan

Metode dalam penulisan ini didasari oleh teori-teori dari studi literatur mengenai berbagai hal yang berkaitan dengan *surveillance*, *order* dan *disorder*, ruang publik kota, *stranger* dan *formal* dan *informal surveillance* dalam ruang publik yang termasuk *non-place*. Kemudian memperoleh gambaran dengan melakukan studi kasus atas dua ruang publik *non-place* yang tetap menjaga *order* dan yang terlanjur disusupi oleh *disorder*, serta pengaruhnya bagi kegiatan dan definisi yang terjadi di ruang kota tersebut.

1.5 Urutan Penulisan

Urutan isi dari skripsi ini sebagai berikut.

BAB I PENDAHULUAN

Berisi latar belakang, permasalahan, tujuan penulisan, dan metode yang digunakan.

BAB II *SURVEILLANCE BY STRANGERS TO STRANGER*

Membahas pengertian, dari *surveillance*, *order* dan *disorder*, ruang publik kota, *stranger*, dan *formal* dan *informal surveillance* dalam ruang publik yang termasuk *non-place*

BAB III *SURVEILLANCE PADA RUANG PUBLIK KOTA: STASIUN KRL UI DAN HALTE BUSWAY TRANSJAKARTA*

Berisi deskripsi tentang dua ruang publik beserta pembahasan yang didasari dengan teori yang ada.

BAB V KESIMPULAN

Berisi kesimpulan tentang bagaimana pemberlakuan *surveillance* berdasarkan temuan dari studi literatur dan studi kasus.

SURVEILLANCE BY STRANGERS TO STRANGERS

2.1 SURVEILLANCE

Definisi *surveillance*:

It is any collection and processing of personal data, whether identifiable or not, for the purposes of influencing or managing those whose data have been granted (Lyon, 2001, hlm 2).

Close watch kept on persons suspected of doing wrong (Oxford Student's Dictionary of American English).

Surveillance is the monitoring of behavior. Systems surveillance is the process of monitoring the behavior of people, objects or processes within systems for conformity to expected or desired norms in trusted systems for security or social control (wikipedia, 12 Juni 2008).

Jadi, dapat disimpulkan, *surveillance* dalam konteks skripsi ini adalah tindakan yang dilakukan dengan melakukan identifikasi kepada pengguna ruang publik kota untuk mencegah terjadinya hal-hal yang akan mengarah kepada *disorder*. *Surveillance* mengamati perilaku manusia dengan menggunakan suatu sistem tertentu dan bertujuan untuk menegakan norma-norma yang diinginkan oleh pelaku *surveillance* tersebut. *“Although the word surveillance in French literally means “watching over” (Merriam-Webster's Online Dictionary) the term is often used for all forms of observation or monitoring, not just visual observation” (wikipedia, 12 Juni 2008).*

Menurut Lyon (2001), *surveillance* memiliki dua makna, yaitu *“watch over”* yang memiliki konotasi untuk *“melindungi”*, sehingga orang merasa aman dan nyaman berada di suatu ruang publik kota. Makna lainnya adalah *“mengawasi”* yang memiliki konotasi mencari-cari

kesalahan, dan menyebabkan orang takut untuk melakukan sesuatu. Kedua makna ini sebenarnya terjadi dalam batin masing-masing pengguna ruang publik berdasarkan niatan mereka. Apapun yang pengguna rasakan, yang terpenting adalah keadaan ruang publik kota yang terkendali oleh petugas.

Inti dari *surveillance* adalah bagaimana memprediksi atau bahkan memastikan keberadaan seseorang berdasarkan dimensi *time-space*. “Dimana” dan “Kapan” seseorang melakukan sesuatu dan “Apa” yang dilakukan merupakan informasi yang ingin diperoleh melalui kegiatan *surveillance*. Tidak sebatas itu saja, informasi yang didapat merupakan sebuah modal untuk mempengaruhi seseorang untuk berlaku sesuai dengan yang diinginkan oleh pelaku *surveillance* terhadap orang tersebut. “*Powerful interests are often involved, of course – including those of spying and intelligence gathering – and purpose behind surveillance include the desire to influence*” (Lyon, 2001, hlm 16).

Bentuk *surveillance* yang umum terjadi adalah *disappearing bodies* (Lyon, 2001). Para pengguna ruang publik kota tetap merasa diawasi tanpa kehadiran petugas, sehingga *order* tetap terjaga. *Surveillance* terjadi dengan adanya *signage*, ataupun melibatkan teknologi berupa CCTV. Dengan adanya tulisan himbauan atau rambu-rambu yang berada di ruang publik kota maka orang-orang yang berada di ruang tersebut “dipengaruhi” oleh otoritas yang memasang rambu-rambu tersebut sehingga berlaku sesuai dengan rambu-rambu tersebut, dengan kehadiran CCTV, maka petugas yang menjaga bisa mengawasi keadaan ruang tersebut dari monitor di tempat yang jauh tanpa perlu berada di lokasi .

Kegiatan *surveillance* di ruang publik kota bertujuan untuk menjaga kota dari kerusakan secara fisik dan secara sosial. *Surveillance* memberikan rasa aman bagi pengguna ruang publik kota dari gangguan orang lain. *Surveillance* membuat *order* tetap terjaga dan tidak dilanggar oleh pengguna ruang publik kota. “...to permit maximum visibility, to

discourage deviance and to promote public safety” (Lyon, 2001, hlm 53).

Dapat disimpulkan, *surveillance* diberlakukan untuk mempertahankan *order* dalam suatu komunitas. Ketika *surveillance* dijalankan dengan baik, maka *order* juga akan terjaga. Sebaliknya, ketika *surveillance* tidak berjalan, maka akan muncul *disorder*.

2.2 ORDER DAN DISORDER

Order diperlukan dalam menjaga keteraturan pada sebuah kota. Sebuah kota berisikan orang-orang yang memiliki bermacam karakteristik yang berbeda-beda satu dengan yang lainnya. Karakteristik orang-orang itu secara umum akan membentuk karakteristik sebuah kota secara umum juga. Keberagaman karakteristik tersebut menimbulkan potensi *chaos* dalam tatanan masyarakat. Untuk itu diperlukan adanya *order* yang dibentuk untuk menyeragamkan karakter orang-orang sehingga tercapai suatu keteraturan dalam kota itu.

Order memiliki bermacam arti. Terdapat empat artian *order* yang berhubungan dengan arsitektur. 1) *The attainment of beauty, through the relationship of parts to the whole.* 2) *the representation of the ranks (orders) of society.* 3) *the avoidance of chaos through architecture’s use as model, or instrument, of social and civil order.* 4) *in an urbanistic sense, to resist the inherent tendency of cities to disorder* (Oxford English Dctionary dalam Forty, 2000, hlm 240).

Tulisan ini hanya akan membahas pengertian *order* secara sosial yang memiliki hubungan terhadap *spatial*. Yaitu pengertian *order* nomor 3) dan 4): “*The avoidance of chaos through architecture’s use as model, or instrument, of social and civil order* dan *in an urbanistic sense, to resist the inherent tendency of cities to disorder.*”

Secara umum, *order* memiliki makna bagaimana sesuatu ditempatkan sesuai dengan tempatnya dan bagaimana sesuatu itu sesuai dengan porsinya.

Sebagaimana yang diungkapkan oleh Adrian Forty (2000, hlm 245): “*But we want an order that gives to each things its proper place, and we want to give each thing what is suitable to its nature*”. Pemberlakuan *order* dalam masyarakat adalah suatu upaya untuk menertibkan warga kota dalam aktivitasnya sehari-hari dengan mengawasi tiap gerak-gerik mereka di dalam ruang sosial kota agar tiap warga kota berlaku sebagaimana mestinya. Pengawasan atau *surveillance* dilakukan agar *order* tetap berlaku secara konstan.

Pada saat warga tidak berlaku sebagaimana mestinya, maka terjadilah *disorder*. *Disorder* yang terjadi merupakan hal yang dihindari oleh pihak penegak hukum. Seringkali, ketidakdisiplinan kecil yang terjadi, jika tidak langsung ditangani dan diselesaikan akan memicu terjadinya ketidakdisiplinan yang lebih besar. Ketidakdisiplinan yang lebih besar akan berkembang menjadi tindak kejahatan. Tindak kejahatan di suatu area akan membuat area itu memiliki citra yang menakutkan bagi orang-orang untuk beraktivitas didalamnya, sehingga pada akhirnya akan menimbulkan rusaknya tatanan sosial di suatu daerah karena tidak berjalannya aktivitas sosial di daerah itu. Seperti yang diungkapkan oleh Kelling and Coles (1996, hlm xv): “*Small disorder lead to larger and larger ones and perhaps even crime. Neighborhood might decay into disorder and even crime if no one attends faithfully to their maintenance.*”

Menurut Kelling and Coles (1996), *disorder* adalah segala macam bentuk ketidakberadaban, dan kegiatan yang mengancam kehidupan manusia, khususnya dalam konteks kehidupan masyarakat perkotaan “...*disorder is incivility, boorish and threatening behavior that disturb life, especially urban life....and in such circumstances citizens need minimum levels of order*” (Kelling and Coles, 1996, hlm 14).

Disorder juga memiliki konotasi dan menimbulkan pencitraan akan adanya tindak kriminalitas dan rasa takut ketika melakukan kegiatan pada area-area yang terjadi *disorder* didalamnya. Namun, penyalahgunaan fungsi atas suatu ruang publik juga bisa dikategorikan sebagai *disorder*. Perilaku *disorder*

menimbulkan adanya perubahan fungsi atas ruang. Disini terjadi *diversion space* atau *reappropriation space*. *Diversion* terjadi ketika suatu *existing space* tersebut ternyata tidak tergunakan sesuai dengan tujuan asli dan alasan yang menentukan bentuk, dan fungsi dari strukturnya (Lefebvre,1991). Hal inilah yang biasanya dihindari oleh otoritas yang berwenang untuk mencegah *chaos* pada ruang publik kota.

2.3 RUANG PUBLIK KOTA

Ruang Publik kota merupakan tempat semua orang boleh dan berhak mengakses tempat tersebut,. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, publik mempunyai arti orang banyak (umum). Pengertian dari publik mengarah pada orang-orang banyak secara umum, baik yang dinyatakan dalam masyarakat atau negara.

Public: adjective for people in general (orang secara umum), performed in the front of people, for the use of all people, open or known to all, etc. (Webster's Universal Dictionary and Thesaurus).

Public is about the what of belonging to the people; relating to, or affecting, a nation, state, or community; opposed to private (wikipedia.org, 15 Juni 2008).

Sehingga dapat disimpulkan bahwa *public* merupakan hal-hal yang berhubungan dengan kepemilikan seseorang, berkaitan dengan orang-orang dan memberikan pengaruh bagi sebuah komunitas.

Ruang publik memiliki pengertian :

“A public space or a public place is a place where anyone has a right to come without being excluded because of economic or social conditions” (wikipedia, 15 Juni 2008).

Public space merupakan space yang diperuntukan untuk publik atau umum, tempat yang kita semua bebas untuk menggunakannya (Kostof, 1992, hlm 123).

dimiliki bukan oleh individu ataupun pihak tertentu tapi oleh umum dan terbuka bagi semua (Ghirardo, 1996, hlm 46).

Jadi, ruang publik kota merupakan tempat interaksi sosial manusia dalam kehidupan sehari-hari. Orang-orang senang berada di ruang publik kota ini karena tidak memiliki peraturan yang tidak seketat ketika mereka berada di ruang publik lain, mereka juga nyaman karena tidak merasa memiliki ruang kota ini secara pribadi, namun tetap merasa memiliki secara bersama sehingga tidak terlalu mepedulikan apa yang orang lain lakukan di ruang publik kota ini. Mereka bisa dengan leluasa memperhatikan kegiatan yang orang lain lakukan selemasa mereka melakukan kegiatan yang mereka sukai, tanpa peduli orang lain memperhatikan atau tidak.

Lofland (1973, hlm 22) menjelaskan bagaimana *order* dapat mengubah kehidupan. Menurutnya: “A *potentially chaotic and meaningless world of strangers was transformed into a knowable and predicable world of stranger by the same mechanism human being always use to make their world livable: it was ordered*”.

Membuat sebuah *order* dalam masyarakat adalah membuat kemudahan bagi orang-orang untuk berkegiatan sehari-hari. Bebas dari rasa ketidaktahuan akan nilai-nilai yang berlaku di masyarakat dan bebas dari rasa takut akan hak-hak yang bertabrakan dengan hak orang lain yang menimbulkan rasa takut. Membuat keadaan kacau dan tidak teratur menjadi teratur, dan mudah dilakukan dan diketahui oleh orang-orang. *Order* mengurangi sedikit kreatifitas bagi orang-orang tertentu untuk mengalami ruang sehari-hari dengan keseragaman perilaku pada ruang tersebut. namun keteraturan menimbulkan rasa aman bagi banyak orang lain.

Lebih lanjut, Lofland (1973) berargumen bagaimana ruang publik kota menjadi penting bagi warganya. *“The world of strangers which is the city is located in the city’s Public spaces. Public spaces is the area of city to which, all persons have legal access”* (Lofland, 1973, hlm 18). Ruang publik kota merupakan tempat di suatu kota dimana intensitas *stranger* saling bertemu sangat besar secara jumlah maupun secara interaksi.

2.4 STRANGER DALAM RUANG PUBLIK KOTA

Objek dari *surveillance* pada ruang publik kota adalah manusia. Lofland (1973) menjelaskannya sebagai *stranger* yang saling bertemu pada sebuah kota. *Stranger* merupakan komposisi utama yang mengisi sebuah kota dalam aktivitasnya sehari-hari. Situasi sosial kota sehari-hari adalah berkumpulnya bermacam-macam orang yang tidak mengenal secara baik orang-orang disekitarnya. Mereka saling berbagi ruang kota dalam jarak-jarak tertentu. *“The people to be found within its boundaries at any given moment know nothing personally about the vast majority of others with whom they shared the city”* (Lofland, 1973, hlm 3).

Arti kata *stranger* menurut Oxford Student’s Dictionary of American English adalah: *person one does not know; person in a place where he/ she is not known*. Arti kata ini mencakup konteks tempat dan *person*, *person* sebagai subjek, yaitu saat ia tidak mengetahui akan sesuatu (tempat dan *person* lain), dan *person* sebagai objek saat ia berada di tempat dan *person* lain yang tidak mengenalinya. Kumpulan para *stranger* ini merupakan mayoritas dalam sebuah ruang kota. Pada sebuah ruang kota, manusia adalah *stranger* bagi *stranger* lainnya. *“When city dweller leaves his/her home or the homes of people he knows personally, he is surrounded by strangers”* (Lofland, 1973, hlm 18).

Seseorang menjadi *stranger* dalam sebuah ruang publik kota ketika seseorang keluar dari komunitasnya, menuju lingkungan tanpa komunitas dominan yang

mengatur. Ketika mereka keluar dari rumah, tempat mereka memiliki privasi dan komunitas keluarga, menuju sebuah ruang publik kota, saat itulah ia menjadi *stranger* dan menemukan orang lain sebagai *stranger* bagi dirinya.

Saat *stranger* bertemu dengan *stranger* lainnya, muncul potensi konflik yang dipicu oleh perbedaan. Karena itulah *rule* menjadi penting. *Order* perlu dinyatakan. Perbedaan perlu diawasi agar tidak terjadi *disorder*. Tindak *surveillance* menjadi keharusan.

2.5 FORMAL DAN INFORMAL SURVEILLANCE

Secara umum, *surveillance* dapat dibagi menjadi dua, yaitu *formal surveillance* dan *informal surveillance* (Kelling and Coles, 1996, Jacobs, 1961).

2.5.1 Formal surveillance

Pada *formal surveillance*, pengawasan dilakukan oleh otoritas yang berwenang. Pada sistem ini, *surveillance* dilakukan oleh polisi, satpam, ataupun petugas lainnya Otoritas yang berwenang memberlakukan *surveillance* dengan legal. Artinya, mereka memiliki sistem dengan struktur organisasi yang teratur, rapi, dan terencana dengan hasil yang dilaporkan secara jelas dan bertanggung jawab (Kelling and Coles, 1996).

Petugas dalam menjalankan tugasnya dilengkapi dengan atribut pengenal, sehingga keberadaan mereka diketahui oleh masyarakat. Mereka menggunakan seragam dan atribut lainnya. Dikenalnya petugas oleh masyarakat mampu mencegah masyarakat untuk berlaku *disorder* dihadapan para petugas.

Selain itu, petugas juga dilengkapi oleh alat-alat untuk memantau keadaan ruang publik tanpa perlu berada ditempat yang dipantau. Alat pantau jarak jauh ini berupa CCTV, radio dan sistem keamanan lainnya. Dengan adanya alat-alat ini, masyarakat tetap merasa diawasi oleh petugas untuk berlaku sesuai dengan

aturan yang berlaku. Tanpa kehadiran petugas ditempat, *order* bisa tetap terjaga (Lyon, 2001).

2.5.2 Informal Surveillance

Masyarakat yang berada di ruang kota juga melakukan *surveillance* terhadap keadaan sekitarnya. *Surveillance* yang mereka lakukan adalah secara informal, tanpa sistem yang baku. Mereka memperhatikan orang-orang yang memasuki daerahnya dengan siaga dan berharap bisa mendapatkan keuntungan ekonomis dari keberadaan orang-orang tersebut, bukan karena mereka takut akan keberadaan orang-orang itu. Cukup dengan *eye contact* dan *gesture* tubuh, maka mereka akan saling memperhatikan. “*Human beings always kept an eye on each other and this has both deflected and induced fear*” (Lyon, 2001, hlm xii). Ketika orang-orang itu saling tertarik dan membuka percakapan, maka interaksi pun terjadi secara otomatis, sehingga *surveillance* pun berlangsung dengan lebih *intens*.

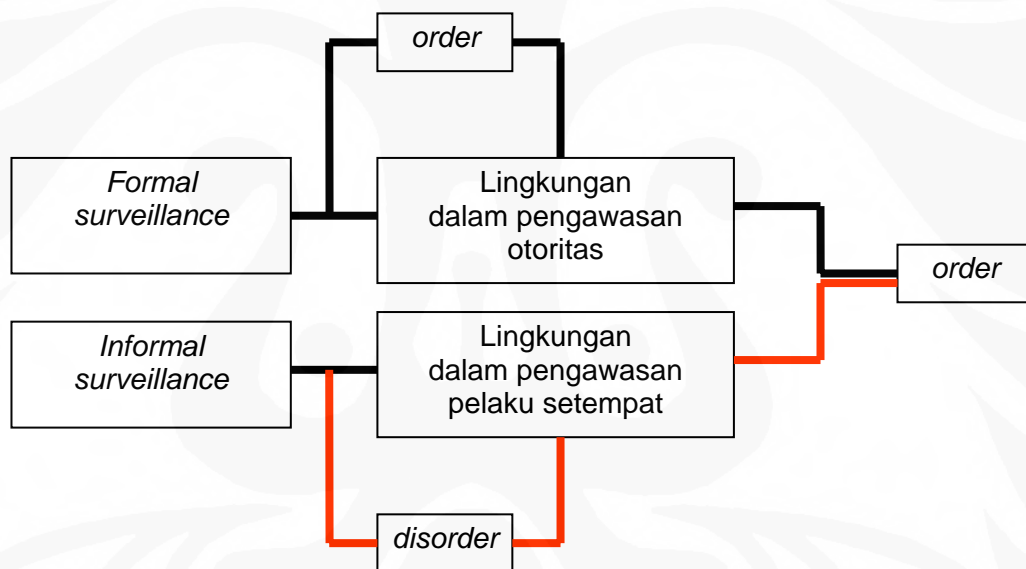
Jane Jacobs (1961) menuturkan informal *surveillance* ini sebagai *natural surveillance*. Lebih lanjut, ia mengistilahkan informal *surveillance* ini sebagai “mata” pada jalan, bahkan kegiatan ini merupakan salah satu syarat keberhasilan sebuah kota.

Menurutnya ada tiga persyaratan keberhasilan sebuah kota:

- Pemisahan daerah publik dan privat
- Adanya ‘mata’ pada jalan
- Mempunyai pengguna yang berkelanjutan, hal ini supaya jumlah “mata” yang ada pada jalan bertambah sekaligus membuat orang-orang yang berada di bangunan turut melihat jalan itu sendiri .

Dijelaskan pula semakin banyak jumlah “mata” semakin baik juga kota tersebut Penambahan jumlah “mata” muncul akibat adanya aktifitas komersial seperti penjaga toko, *view* terhadap toko, aktifitas kaki lima, dan sebagainya, hal tersebut merupakan suatu kebutuhan awal dan dasar terjadinya “mata” pada kota tersebut. Pengawasan kota berhubungan langsung dengan keamanan kota, untuk itu dibutuhkan adanya “mata” yang tetap di kota itu (Jacobs, 1961).

Pelaku *surveillance* secara *informal* ini melakukan pengamatan sehari-harinya untuk jangka waktu yang lama dengan kejadian yang hampir sama berulang setiap harinya. Hasilnya adalah pengetahuan akan daerah dengan sangat baik. Mereka bisa menjadi sumber informasi bagi pengguna ruang publik lainnya berdasarkan dengan pengalaman mereka. Berbeda dengan petugas yang memberikan informasi secara baku dan formal.



Gambar 1. Diagram hubungan antara *Formal* dan *informal surveillance* dengan *order* (sumber: dokumentasi pribadi)

Diagram diatas menjelaskan bagaimana *order* dibentuk dengan dua cara *surveillance* yang berbeda. *Formal surveillance* mempertahankan *order* yang ada untuk mengatur secara pasif orang-orang dalam ruang publik kota, *formal surveillance* dilakukan oleh petugas dalam lingkungan yang diatur oleh otoritas yang berwenang. *Informal surveillance* terjadi oleh orang-orang yang berada di ruang kota berdasarkan interaksi antar mereka. Kemunculan *informal*

surveillance seringkali akibat adanya *disorder*. Keadaan *disorder* ini justru menjadi *order* baru bagi ruang publik kota.

Contohnya pada kasus FPI (Front Pembela Islam). FPI merasa tidak puas dengan adanya *order* yang sudah ada sehingga berlaku seolah-olah mereka memiliki *order* mereka sendiri dan menganggap *order* merekalah yang paling benar, mereka merasa berhak untuk merazia tempat hiburan malam, melakukan *sweeping* terhadap orang-orang yang bertentangan dengan *order* yang mereka anut dan berbagai tindakan anarkis lainnya, bahkan mereka berani bentrok dengan polisi yang merupakan penegak *order* yang *formal* (liputan6.com, 29 September 2007). FPI mencoba mengganti *order* yang sudah ada dengan *order* mereka sendiri yang sebenarnya merupakan *disorder* dimata petugas.

Pelaku *disorder* menguasai suatu lingkungan lebih dari otoritas yang berwenang, mereka memberlakukan *order* baru bagi lingkungan tersebut yang berbeda dengan otoritas memberlakukan *order* pada lingkungan tersebut. hal ini terjadi karena otoritas yang berwenang tidak melakukan *surveillance* yang ketat terhadap pelaku *disorder* ini Keberadaan para pelaku *disorder* ini menjadikan suatu tempat memiliki kegiatan yang beragam dari semestinya tempat itu dirancang pada awalnya.

2.6 SURVEILLANCE PADA RUANG PUBLIK *NON-PLACE* : BANDAR UDARA

Bagian ini menjelaskan bagaimana *surveillance* dilakukan agar *order* dapat terjadi. Bandar udara adalah tempat dimana *stranger* bertemu dalam suatu ruang publik, namun terkait dengan *rule* yang harus dipatuhi. Menurut Marc Augé (1992, hlm 74), Bandar udara adalah *non-place*.

Non-place merupakan kebalikan dari *place*. Jika *place* diartikan sebagai sebuah tempat dengan kaitan antara manusia yang berada disana dengan sejarahnya dan memiliki identitas karena kegiatan dan ingatan manusia atas tempat

tersebut, maka *non-place* diartikan sebagai tempat tanpa hubungan dengan manusia walaupun manusia berkegiatan didalamnya (Augé, 1992).

de Certeau (dalam Augé, 1992, hlm 90) menyebut *non-place* sebagai “*one-way place*”. Disebut demikian karena tempat ini tidak menyediakan ruang bagi manusia untuk saling berinteraksi, interaksi terjadi hanya antara manusia dengan ruang tersebut, dimana manusia diatur sepenuhnya oleh ruang tersebut. Tempat ini dialami manusia dengan satu-satunya alur yang sudah ditetapkan secara pasti, seperti membentuk pola *start-finish*. “*Space formed in relation to certain ends and relations that individuals have with these spaces*” (Augé, 1992, hlm 94).

Interaksi yang terjadi antara manusia dengan ruang ini terjadi melalui grafis dan suara satu arah tanpa partisipasi manusia untuk bertanya dan bersikap aktif. Peran komunikasi grafis sangat kental dan dominan terjadi pada *non-place*. Komunikasi grafis berupa kata-kata aksara dalam bahasa tertentu, dan juga berupa *ideogram*, yang berisi hal-hal yang bersifat deskriptif, larangan, dan informatif.

Non-place dibuat sebagai kebutuhan akan sirkulasi cepat manusia dari suatu tempat ke tempat yang lain. *Non-place* sangat identik dengan bidang transportasi. “*The installation needed for the accelerated circulation of passengers and goods (high-speed roads, and railways, interchanges, airports* (Augé, 1992). *Non-place* sering juga disebut “*traveller’s space*” (Augé, 1992). Jalan bebas hambatan, stasiun kereta api, dan Bandar udara merupakan contoh dari *non-place*. Pada tempat-tempat tersebut, *order* dijalankan dengan tingkat *surveillance* yang sangat tinggi tanpa adanya celah untuk masuknya *disorder*.

Bandar udara merupakan contoh *non-place* yang paling ketat sistem *surveillance*-nya. *Surveillance* pada Bandar udara meliputi dua objek pantau, yaitu:

- *Air traffic control* , yaitu bagaimana *surveillance* diterapkan pada lalu lintas pesawat yang berada dalam wilayah Bandar udara.
- *Passenger handling system*, yaitu bagaimana *surveillance* diterapkan pada penumpang dari mulai masuk ke Bandar udara sampai naik ke pesawat dan keluar dari Bandar udara.

2.6.1 Air Traffic Control

Air Traffic Control digunakan untuk mengatur lalu-lintas Bandar udara sehari-hari. Diperlukan sistem *surveillance* untuk mengatur keluar-masuk pesawat-pesawat tersebut agar tidak terjadi kecelakaan dan terjaminnya kelancaran jadwal penerbangan dan keselamatan penumpang.

Pengawasan tersebut membutuhkan alat-alat canggih yang dapat mendeteksi keberadaan pesawat-pesawat itu dalam radius tertentu disekitar Bandar udara. Alat tersebut berupa *radar* atau yang lebih spesifik bagi Bandar udara dinamakan *Airport Surveillance Radar* (ASR). ASR mampu mendeteksi tidak hanya lokasi dari pesawat, lebih dari itu, ASR mendeteksi ketinggian, kecepatan, asal dan tujuan dari pesawat tersebut (Wells dan Young, 2003, hlm 145).



Gambar 2. Airport Surveillance Radar (sumber: http://en.wikipedia.org/wiki/Airport_surveillance_radar, 12 Juni 2008)

Pusat pengaturan informasi hasil *surveillance* dari *radar* terletak pada bangunan menara yang disebut *Air Traffic Control Tower* (ATCT). ATCT memiliki ketentuan sebagai berikut: Memiliki kemampuan untuk melihat secara maksimal terhadap pola lalu-lintas penerbangan yang mencakup zona *take off* dan *landing* (Wells dan Young, 2003, hlm 145).



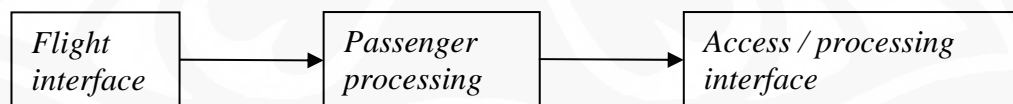
Gambar 3. Air Traffic Control Tower (sumber: http://en.wikipedia.org/wiki/Air_traffic_control, 12 Juni 2008)

2.6.2 Passenger Handling System

Selain memonitor pesawat, Bandar udara juga memberlakukan *surveillance* kepada para calon penumpang. Pengawasan ini diberlakukan untuk kelancaran dan keamanan para calon penumpang itu sendiri dalam proses penerbangan.

Surveillance pada calon penumpang disebut *Airport security* yang berupa metode dan teknik-teknik untuk mengamankan Bandar udara dari tindak kriminal dan terorisme (wikipedia, 12 Juni 2008).

Passenger handling system terbagi atas tiga langkah:



Gambar 4. Diagram Pasenger Handling System (sumber: dokumentasi pribadi)

Flight interface: merupakan langkah yang menghubungkan antara pesawat dan fasilitas *passenger processing*.

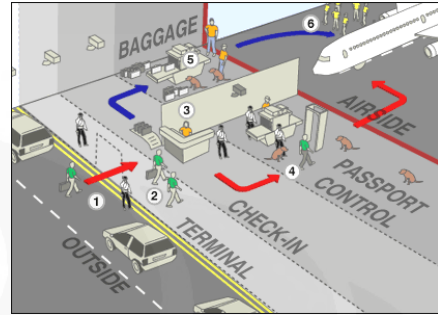
Passenger processing: berupa aktifitas dan proses dari kedatangan calon penumpang sampai menggunakan pesawat terbang. Kegiatan yang dilakukan berupa: *ticketing*, pemeriksaan barang bawaan, *security*, pemeriksaan paspor, *baggage claim*, dan keimigrasian. Pada tahap inilah terjadi proses *Airport security*.

Access / processing interface: proses koordinasi antara transfer penumpang dengan bangunan Bandar udara. Aktifitas yang terjadi antara lain: *loading* dan *unloading* penumpang dan barang bawaan (*baggage*) dari bangunan Bandar udara menuju pesawat terbang.

Pemberlakuan *Airport security* dilakukan dengan pemeriksaan yang berlapis-lapis dan diberlakukan sebagai alur sirkulasi penumpang dari area luar Bandar udara sampai memasuki pesawat dan turun dari pesawat sampai penumpang keluar dari Bandar udara.

Alur sirkulasi penumpang di Bandar udara pada tahap *passenger processing*.

1. *Ticketing* dan *check-in*: merupakan langkah awal ketika memasuki zona steril dari Bandar udara, dimana orang yang tidak memiliki tiket tidak diperkenankan masuk zona ini. Pada loket pemeriksaan tiket ini, penumpang akan dipisahkan antara dirinya dengan barang-barang bawanya yang tergolong barang bawaan berat. Proses pemisahan ini untuk memudahkan pemeriksaan terhadap penumpang, dan terhadap barang bawanya secara terpisah. Pada proses ini juga dilakukan penandaan terhadap paspor bagi *International flight*.



Gambar 5. Loker *ticketing* (sumber: www.airport-int.com/categories/airport-security, 12 Juni 2008)

2. *Security screening*: penumpang yang sudah terpisah dengan barang bawaannya yang berat diperiksa oleh petugas. Pemeriksaan dilakukan atas barang bawaan ringan yang para penumpang bawa. Penumpang melewati alat *magnetometer* yang mendeteksi barang-barang logam yang dibawa oleh penumpang, alat ini akan berbunyi secara otomatis begitu mendeteksi logam yang dibawa penumpang. Penumpang yang teridentifikasi alat ini akan diperiksa secara manual oleh petugas. Barang bawaan ringan yang dibawa penumpang juga diperiksa dengan dilewatkan pada suatu alat *x-ray*, sehingga mampu melihat isi dari barang bawaan penumpang tanpa perlu membuka tas penumpang tersebut. Jika ditemukan benda-benda yang mencurigakan seperti benda tajam, obat-obatan terlarang, bahan peledak dan lain-lain, maka petugas akan memeriksanya secara manual.



Gambar 6. Airport Security (sumber: http://en.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Airport_security.htm, 12 Juni 2008)

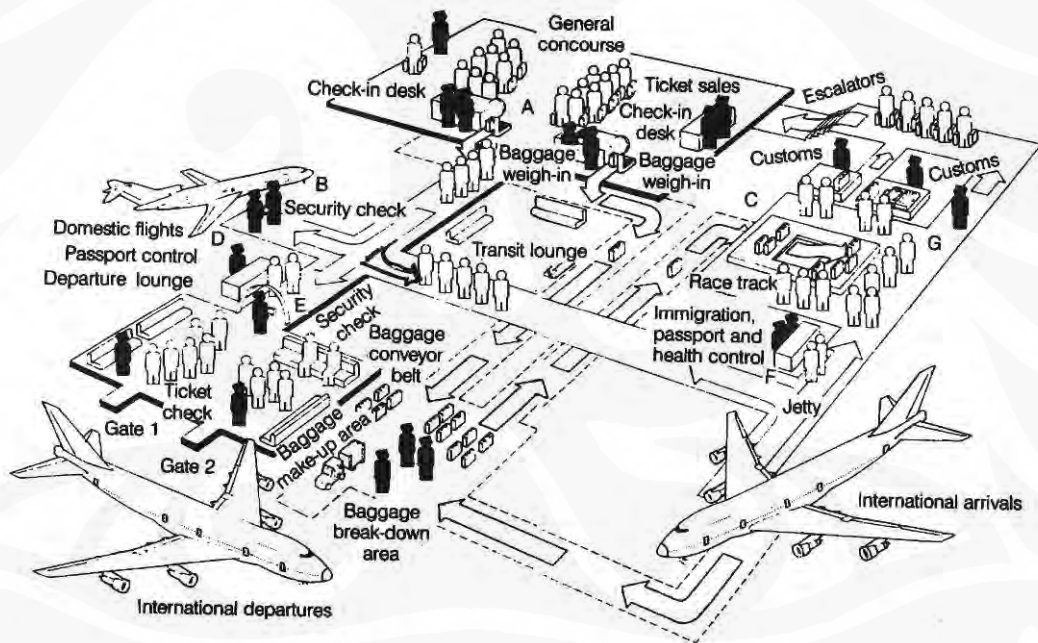
3. *Pasport checking*: diberlakukan kepada *international flight*, sementara bagi *domestic flight*, pemeriksaan ini tidak diperlukan. Pemeriksaan ini merupakan bagian dari pemeriksaan keimigrasian dengan memperlihatkan paaspor yang sudah dicap ketika *check-in*.
4. *Boarding*: proses menunggu untuk naik pesawat. Kemudian para penumpang naik pesawat.
5. *Immigration control*: dilakukan setelah turun dari pesawat, petugas memeriksa kelengkapan keimigrasian.
6. *Baggage claiming*: setelah turun dari pesawat, penumpang dipertemukan kembali dengan barang bawaan mereka yang sudah diperiksa dengan menggunakan sistem *screening* yang secara otomatis mampu mendeteksi benda-benda terlarang di dalam tas.



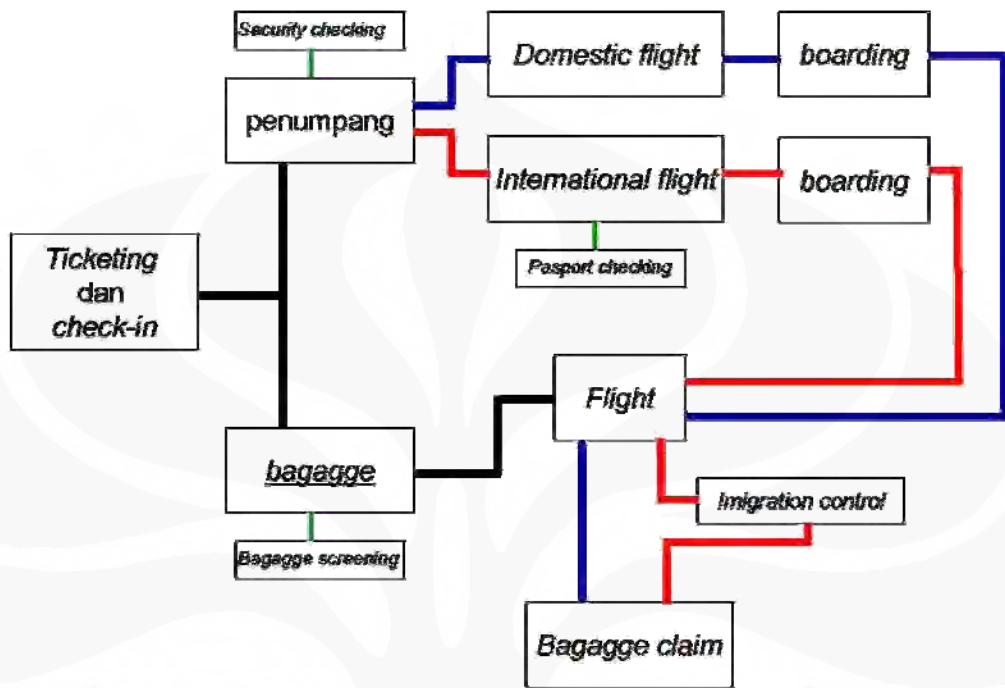
Gambar 7. Airport Security Cargo (sumber: [http://en.wikipedia.org/wiki/Wikipedia: Airport_security.htm](http://en.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Airport_security.htm), 12 Juni 2008)

Prinsip kerja alat yang digunakan untuk melakukan *screening* terhadap *baggage* ini mirip dengan alat yang digunakan pada pemeriksaan barang yang dibawa oleh penumpang, namun dengan ukuran yang lebih besar.

Secara umum, alur penumpang dan barang dapat dilihat dari gambar dan diagram diagram dibawah ini

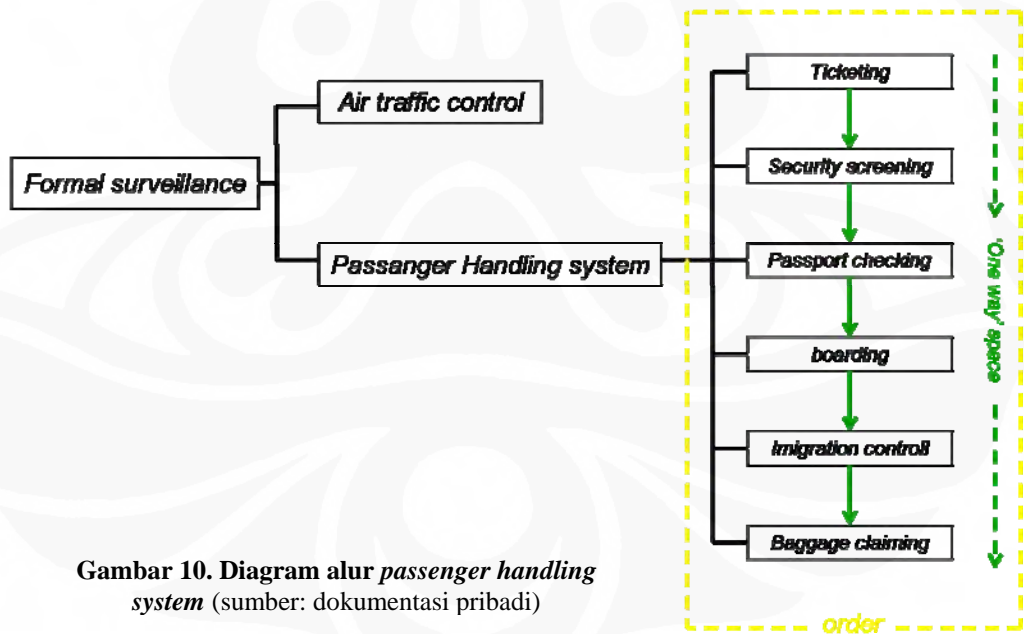


Gambar 8. Alur penumpang dan barang pada terminal Bandar udara (sumber: Wells dan Young, 2003, hlm 225)



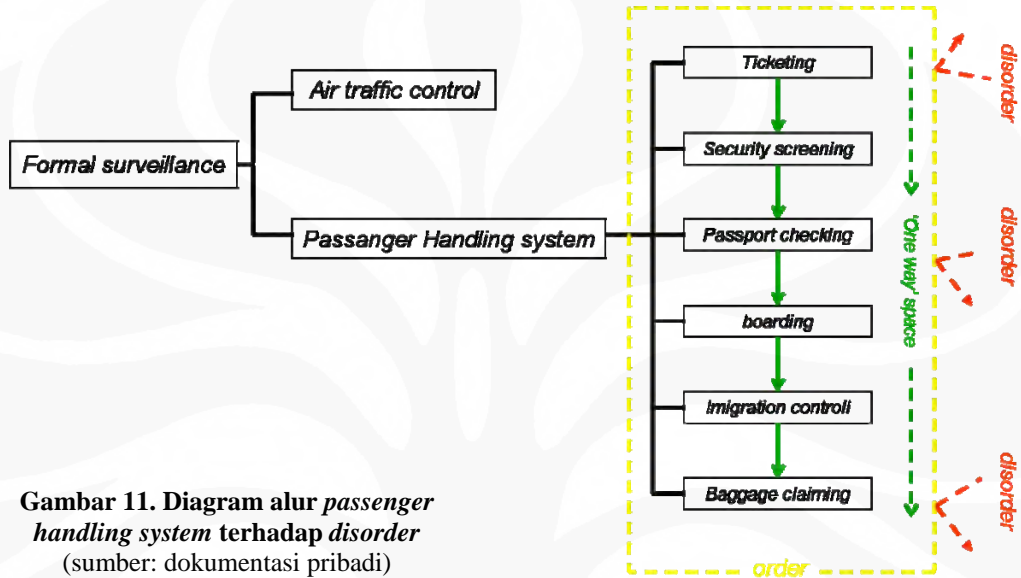
Gambar 9. Diagram alur penumpang dan barang pada terminal Bandar udara
(sumber: dokumentasi pribadi)

Order yang berlaku pada Bandar udara adalah sesuai dengan alur gerak manusia pada gambar di bawah ini. Diagram di bawah memperlihatkan bagaimana Bandar udara memperlakukan sistem *surveillance* yang tinggi.

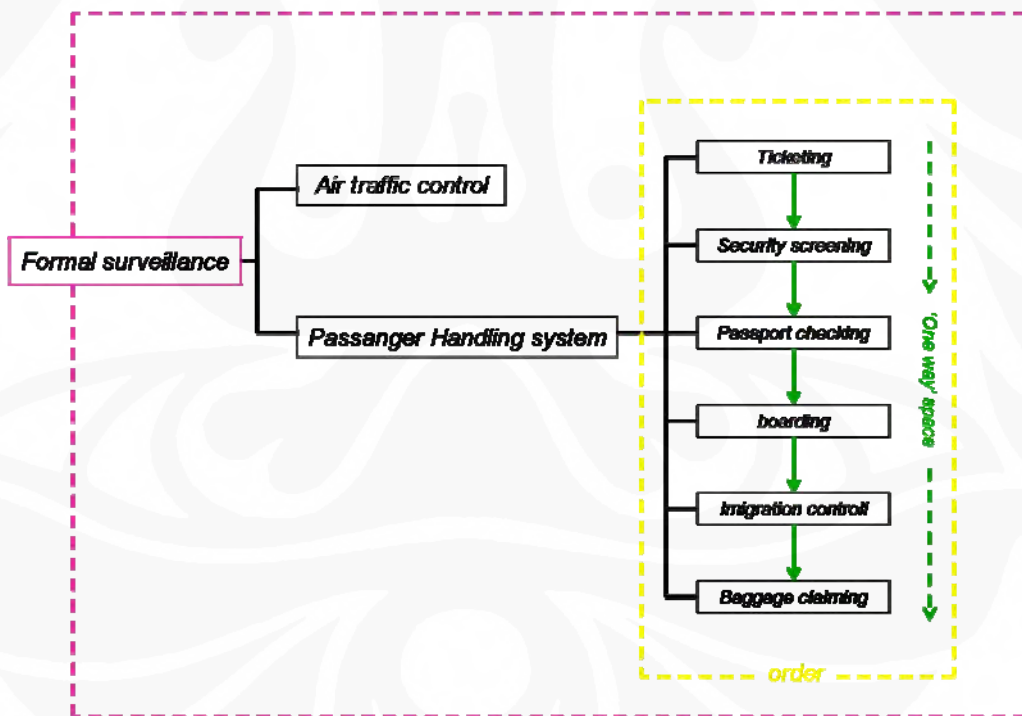


Gambar 10. Diagram alur *passenger handling system* (sumber: dokumentasi pribadi)

Order berjalan sesuai dengan aturan yang berlaku. Pemeriksaan dilakukan secara manual oleh petugas, maupun oleh mesin. Hal ini membuat potensi *disorder* menjadi amat kecil, karena *surveillance* yang amat ketat pemberlakuannya. Seperti yang terlihat pada diagram di bawah ini.



Gambar 11. Diagram alur *passenger handling system* terhadap *disorder* (sumber: dokumentasi pribadi)



Gambar 12. Diagram pemberlakuan *formal surveillance* pada alur *passenger handling system* (sumber: dokumentasi pribadi)

Diagram pada Gambar 12 memperlihatkan bagaimana *formal surveillance* yang ketat menegakkan *order* dengan baik. *Disorder* tidak memiliki potensi untuk masuk dan menjadi bagian dari Bandar udara.

Bab selanjutnya akan membahas bagaimana *surveillance* terjadi pada tempat-tempat lain di Jakarta dan Depok yang oleh Marc Augé (1992) dikategorikan sebagai *non-place* seperti stasiun KRL dan halte bus TransJakarta.

BAB III

***SURVEILLANCE* PADA RUANG PUBLIK KOTA:
STASIUN KRL UI DAN HALTE BUSWAY
TRANSJAKARTA**

3.1 ANALISIS STASIUN KRL “STASIUN UI”

Stasiun KRL UI merupakan ruang publik yang mengakomodir kegiatan manusia untuk bertransportasi dengan menggunakan Kereta Rel Listrik (KRL). Stasiun KRL UI melayani rute kearah Utara dan Selatan. Arah Utara merupakan arah menuju Jakarta, sedangkan arah Selatan adalah arah menuju Bogor. Stasiun ini digunakan sebagian besar oleh warga UI, baik dari arah Bogor maupun arah Jakarta. Stasiun ini mengakomodir kegiatan transportasi mahasiswa-mahasiswa UI yang menuju dan dari kampus UI. Letaknya yang berbatasan langsung dengan wilayah kampus UI, menjadikannya sebagai salah satu gerbang masuk UI dengan transportasi KRL.

Sebagaimana Bandar udara yang dibahas pada bab sebelumnya, stasiun UI juga memiliki bermacam ketentuan yang dibuat dan dijalankan oleh petugas demi kelancaran masyarakat pengguna KRL dalam bertransportasi dengan KRL sehari-hari. *Order* itu meliputi tata cara memasuki stasiun dan menaiki KRL. *Surveillance* juga dilakukan demi menjaga *order* di stasiun UI

Surveillance pada stasiun UI meliputi dua objek pantau, yaitu :

- Memantau lalu-lintas KRL, yaitu bagaimana petugas didalam ruang kontrol memantau keluar-masuk KRL, letak, jenis kelas dan apakah akan berhenti di stasiun tersebut atau tidak
- Memantau keadaan calon penumpang, mulai dari proses memiliki tiket, masuk ke peron, naik-turun KRL, keluar peron, sampai keluar wilayah stasiun.

3.1.1 *Surveillance* terhadap lalu lintas KRL.

Kegiatan ini dilakukan lewat komunikasi antar stasiun menggunakan radio panggil dan telepon. Stasiun lain memberitahukan kepada stasiun UI jam keberangkatan KRL dari stasiun tersebut, kemudian dengan memperhatikan kecepatan KRL dapat diperkirakan kapan KRL tersebut sampai di stasiun UI, begitu pula sebaliknya stasiun UI memberikan berita kepada stasiun lain jam keberangkatan KRL dari stasiun UI.

Surveillance semacam ini dilakukan untuk menjaga agar jadwal KRL sesuai dengan jadwal yang direncanakan. Keberadaan KRL ini diumumkan dengan pengeras suara kepada para calon penumpang di stasiun sebagai informasi kedatangan, jenis kelas KRL, dan tujuan KRL tersebut.



Gambar 13. Kontrol terhadap lalu lintas KRL
(sumber: dokumentasi pribadi)

3.1.2 *Surveillance* terhadap calon penumpang

1. Memiliki tiket: Sesuai dengan Persyaratan Angkutan Penumpang no. 1: “Setiap penumpang Kereta Api, tanpa terkecuali harus memiliki karcis yang sah” (kereta-api.com, 12 Juni 2008). Tiket diperoleh dengan membeli di loket yang tersedia yang langsung berhadapan dengan pintu masuk stasiun. Tiket mencakup informasi tentang arah, stasiun tujuan, kelas dan tarif sesuai arah, tujuan, dan kelas KRL. Kepemilikan tiket ini adalah langkah paling awal mengidentifikasi antara penumpang atau bukan, memiliki tiket berarti penumpang, dan tidak memiliki tiket berarti bukan penumpang.



Gambar 14. Ticketing KRL (sumber: dokumentasi pribadi)

2. Memasuki Peron: Setelah memperoleh tiket, penumpang akan masuk ke peron. Peron adalah tempat dengan *level* ketinggian yang setara dengan *level* ketinggian KRL. Di tempat ini terjadi perpindahan penumpang dari stasiun menuju KRL dan sebaliknya. Hanya penumpang yang diperbolehkan berada di peron sesuai dengan arah tujuan tiketnya, ke arah Jakarta atau Bogor. Untuk memastikan tiap orang yang berada di peron adalah penumpang dan pada arah tujuan yang sesuai, maka ditempatkan petugas yang berjaga di pintu peron. petugas ini memeriksa tiket yang dibawa oleh penumpang. Memiliki tiket berarti mendapat ijin memasuki peron, tidak memiliki tiket berarti tidak diijinkan memasuki peron.



Gambar 15. Memasuki peron (sumber: dokumentasi pribadi)

3. Naik-turun KRL, semua orang yang berada di peron berhak naik-turun KRL sesuai tiket yang dimilikinya. KRL berhenti di stasiun kira-kira selama satu menit untuk naik-turun penumpang. Durasi berhentinya KRL ini tidak memungkinkan adanya pemeriksaan. Pemeriksaan dilakukan didalam gerbong KRL atau di pintu keluar peron di stasiun tujuan.

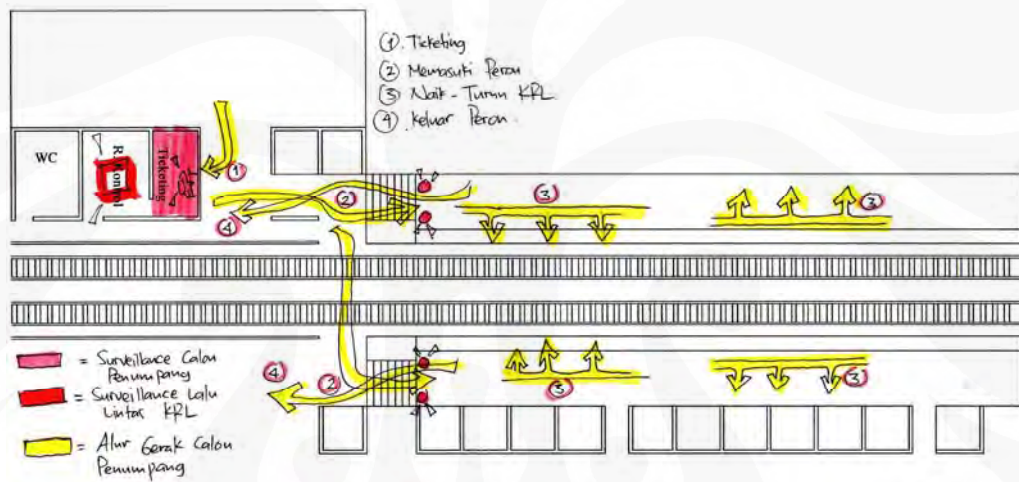


Gambar 16. Naik-turun KRL (sumber: dokumentasi pribadi)

4. Keluar peron, untuk dapat keluar peron, penumpang wajib memberikan tiket yang dipegangnya kepada petugas penjaga pintu peron. Penumpang yang memiliki tiket dan memberikannya pada petugas diijinkan untuk meninggalkan peron, sementara penumpang yang tidak memiliki tiket dan tidak dapat menyerahkan tiketnya kepada petugas atau penumpang yang tiketnya tidak sesuai dengan kelas yang dinaikinya akan ditindak sesuai ketentuan yang berlaku sebagai tindakan sanksi.



Gambar 17. Keluar peron (sumber: dokumentasi pribadi)



Gambar 18. Alur sirkulasi penumpang (sumber: dokumentasi pribadi)

Secara umum, alur *order* pada stasiun UI dapat dilihat seperti pada diagram di atas.

3.1.3 Disorder pada stasiun UI

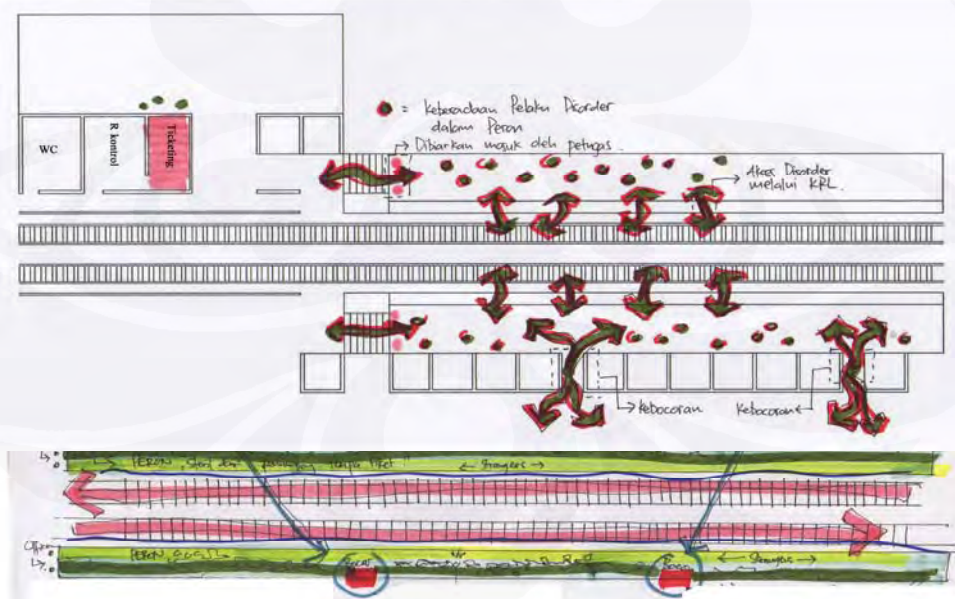
Ada kalanya sistem *surveillance* untuk menegakkan *order* itu tidak berlaku sebagaimana mestinya. Alur Loket-Peron-KRL-Peron, seringkali dilanggar. Biasanya pelanggaran yang dilakukan adalah tidak memiliki tiket untuk memasuki peron. Mereka yang tidak mematuhi aturan ini adalah orang-orang yang tidak menggunakan stasiun untuk tujuan bertransportasi melainkan untuk tujuan lain seperti alasan kegiatan perekonomian. Mereka berpendapat jika

bukan penumpang, tentunya tidak perlu berlaku layaknya penumpang yang hendak menaiki KRL, dalam hal ini kepemilikan tiket.



Gambar 19. Para pelaku disorder (sumber: dokumentasi pribadi)

Mereka memasuki peron tidak melalui loket dan penjagaan petugas pemeriksa karcis. Mereka memasuki peron melalui “pintu-pintu kebocoran” yang ada di peron. adanya pintu-pintu ini membuat keadaan peron menjadi tidak steril bagi pemilik tiket. Atau bilapun ada yang melewati petugas, maka petugas ini acuh tak acuh saja terhadap mereka. Petugas membiarkan mereka masuk tanpa pemeriksaan tiket. Petugas tidak melakukan tugas mereka sebagai pemeriksa tiket. Hal ini memicu terjadinya tindakan *disorder*.



Gambar 20. Masuknya pelaku disorder, titik kebocoran pada stasiun (sumber: dokumentasi pribadi)

Gambar 20 menunjukkan titik-titik kebocoran melalui pintu-pintu samping stasiun, dan dari dalam KRL.

Kesempatan ini membuat keadaan aktivitas di peron menjadi beragam. Peron tidak lagi hanya digunakan sebagai tempat menunggu KRL dan transisi naik-turun KRL, namun menjadi tempat berusaha secara ekonomi bagi sebagian orang. Kebocoran pada system ini juga memicu hadirnya penumpang gelap. Penumpang gelap inilah yang memiliki potensi terbesar untuk melakukan tindakan sebagai lanjutan dari *disorder*, yaitu tindakan kriminal. “*Small disorder lead to larger and larger ones and perhaps even crime. Neighborhood might decay into disorder and even crime if no one attends faithfully to their maintenance*” (Kelling and Coles, 1996, hlm xv).



Gambar 21. Pintu-pintu kebocoran pada stasiun (sumber: dokumentasi pribadi)

Kebocoran yang terus berlaku ini membuat para pelaku *disorder* ini merasa nyaman saja berada di peron tanpa rasa bersalah. Mereka tetap melakukan aktivitasnya secara bebas. Dari mulai mengasong dengan membawa dagangan kesana-kemari menjadi menetap dengan membuat *area* seakan-akan menjadi *space* baginya untuk berusaha.



Gambar 22. Pedagang yang menetap di peron (sumber: dokumentasi pribadi)

Kegiatan semacam ini ternyata dalam jangka waktu yang lama tidak lagi dianggap melanggar oleh petugas. Bahkan mereka ini difasilitasi dengan mendirikan kios-kios permanen.



Gambar 23. Kios-kios permanen dalam peron (sumber: dokumentasi pribadi)

3.1.4 Informal *surveillance* oleh pelaku *disorder*

Keberadaan para pelaku *disorder* ini juga ternyata tidak menjadi masalah bagi para penumpang lain. Para penumpang seringkali menggunakan jasa yang mereka tawarkan. Penumpang membeli apa yang dijual para pelaku *disorder* sesuai kebutuhan mereka.



Gambar 24. Suasana peron (sumber: dokumentasi pribadi)

Keberadaan para pelaku *disorder* yang dibiarkan oleh petugas seperti yang terlihat pada gambar 24 membuat eksistensi mereka menjadi yang paling menonjol, bahkan lebih menonjol dari petugas itu sendiri. Durasi mereka mengalami ruang jauh lebih lama daripada penumpang dan petugas, sehingga memiliki pengetahuan lebih luas pula terhadap stasiun. Mereka menjadi “warga stasiun”.

Pada saat menjadi warga stasiun, mereka menjaga lingkungan mereka bersama petugas dari hal-hal yang mengganggu penumpang termasuk dari tindakan kriminal. Mereka saling mengenal antar satu kios dengan kios lainnya sehingga ketika ada tindak kriminal yang terjadi mereka bisa mensortir pelaku. Minimal bukan salah satu dari mereka. Ini sesuai dengan apa yang diungkapkan oleh Jane Jacobs (1961) semakin banyak jumlah “mata” semakin baik juga kota tersebut. Penambahan jumlah “mata” muncul akibat adanya aktifitas komersial seperti penjaga toko, *view* terhadap toko, aktifitas kaki lima, dan sebagainya.

Begitupun dengan informasi yang mereka punya jauh lebih banyak dari informasi yang dimiliki oleh penumpang. Tidak jarang penumpang yang tidak mengetahui tentang sesuatu mengenai stasiun bertanya pada mereka, sebagaimana yang terlihat pada gambar 25.

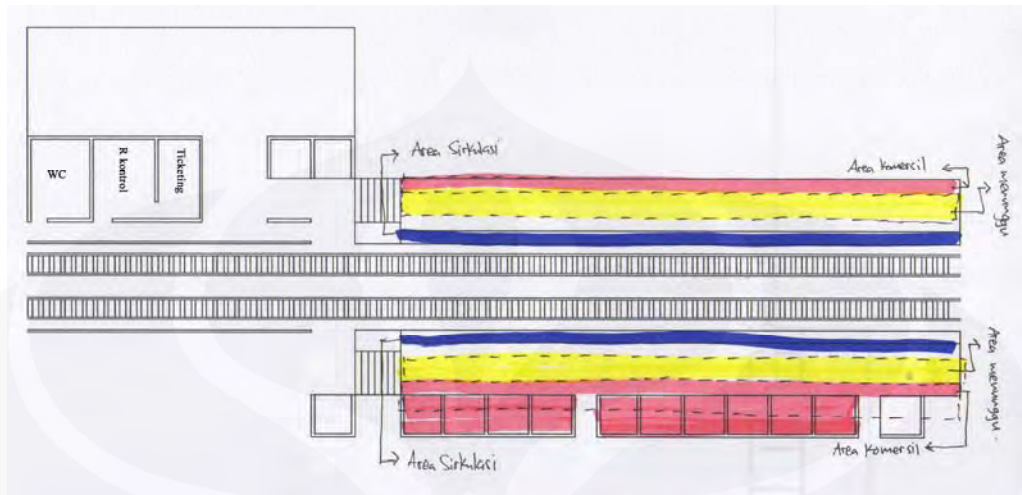


Gambar 25. Bertanya kepada penumpang lain (sumber: dokumentasi pribadi)

Keberadaan para pelaku *disorder* yang menjadi “warga stasiun” ini juga menimbulkan adanya pembagian *zoning* dari peron. Seharusnya *zoning* dari peron ini hanya untuk kegiatan menunggu dan naik-turun penumpang KRL. Namun mereka membuat *zoning* menjadi beragam. Keberadaan mereka dapat menghapus definisi *non-place* bagi stasiun. Alur sirkulasi menjadi tidak lagi sesuai, *signage* sebagai alat komunikasi antara stasiun dengan penumpang tertutupi oleh *signage* yang di pasang oleh pemilik kios untuk mempromosikan barang dan jasa yang mereka tawarkan.

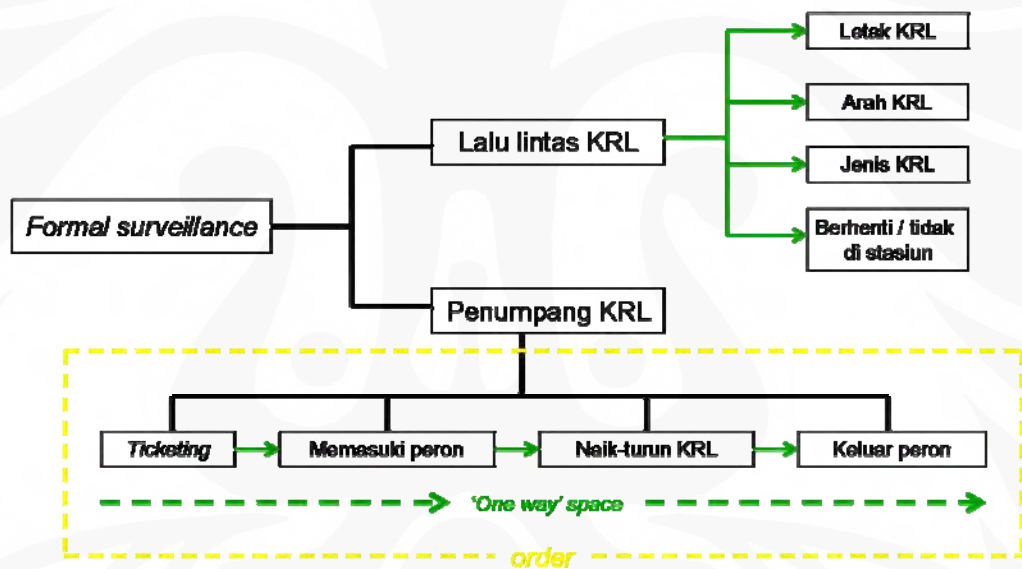


Gambar 26. Signage milik pedagang (sumber: dokumentasi pribadi)



Gambar 27. Zoning pada peron (sumber: dokumentasi pribadi)

3.1.5 Kesimpulan Stasiun KRL UI

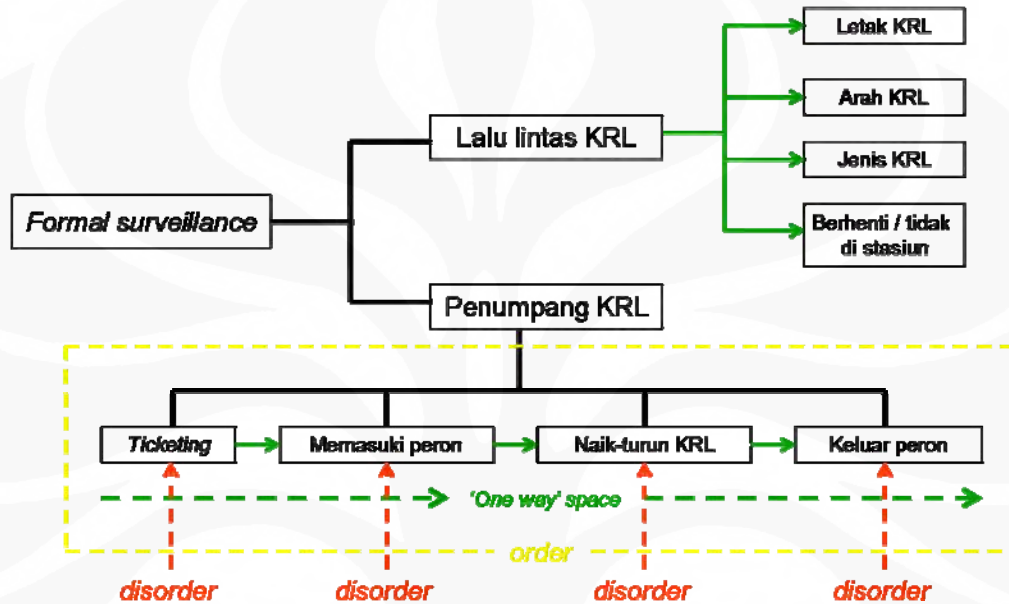


Gambar 28. Diagram alur penumpang KRL (sumber: dokumentasi pribadi)

Diagram di atas menjelaskan bagaimana *order* yang berlaku pada stasiun KRL sesuai dengan alur gerak manusia. Stasiun KRL merupakan *Non-place* dan berlaku *surveillance* yang tinggi terhadap kelancaran alur tersebut.

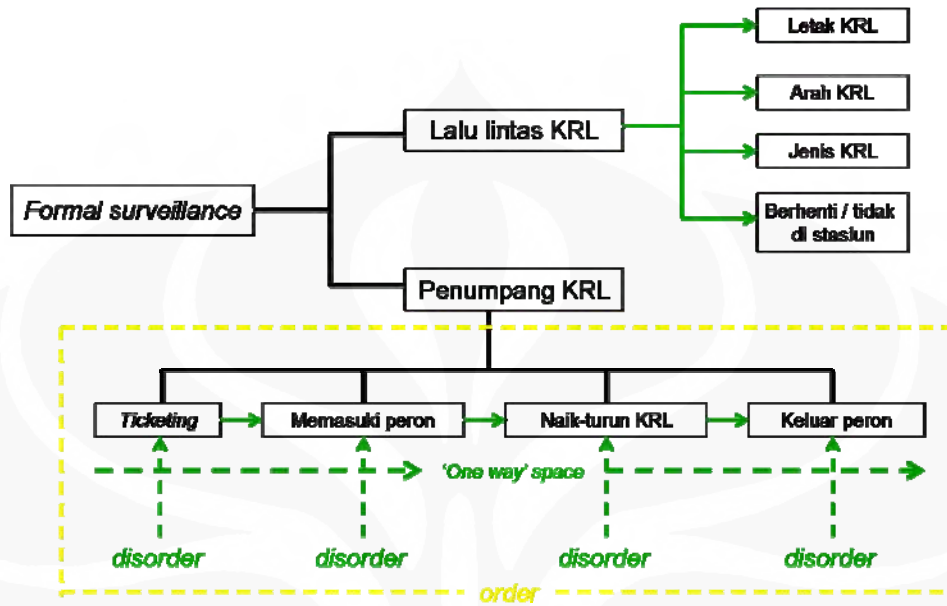
Namun pada kenyataannya, alur tersebut tidak selalu berjalan sebagaimana mestinya. Terjadi *disorder* begitu alur tersebut tidak dipatuhi. Adanya kebocoran dengan terjadinya penyusupan penumpang yang masuk ke peron

tanpa tiket, jalur kebocoran ini juga merupakan akses utama bagi pedagang, pengemis, pemulung, dan pengamen tersebut untuk masuk, seperti yang dijelaskan diagram di bawah ini, bagaimana *disorder* memasuki stasiun dan menginterupsi *order* pada stasiun.



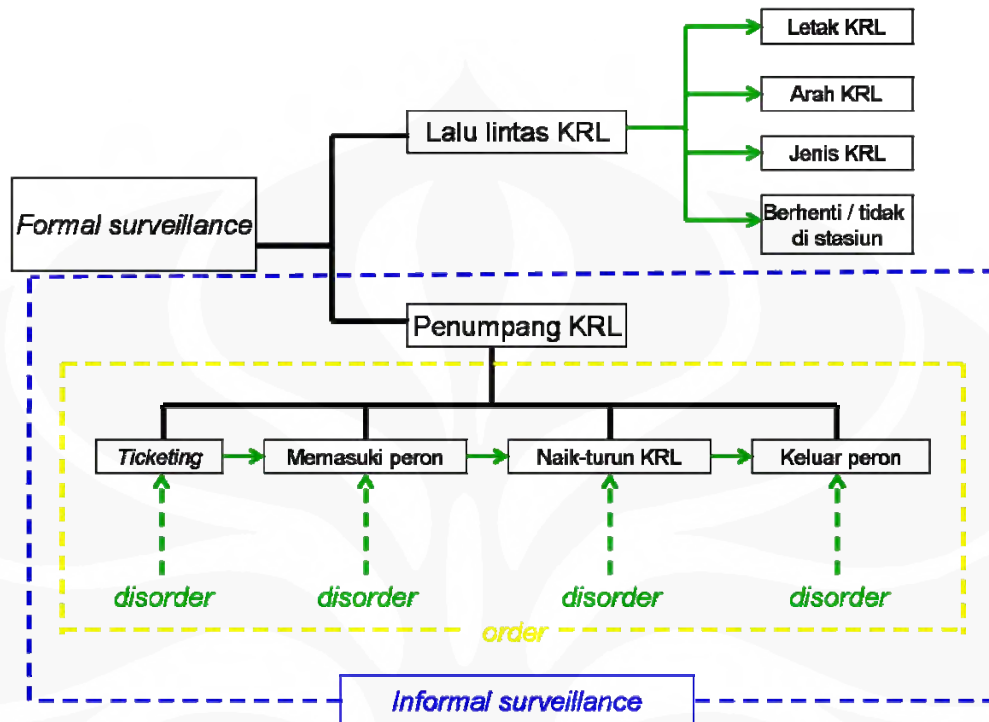
Gambar 29. Diagram *disorder* terhadap alur penumpang KRL (sumber: dokumentasi pribadi)

Kegiatan *disorder* yang terjadi tanpa tindak disiplin lebih lanjut membuat kegiatan ini menjadi seakan-akan merupakan *order* yang baru yang berada di stasiun ini. Didirikannya petak-petak kios oleh otoritas stasiun merupakan legalisasi *disorder* yang membentuk *order* baru bagi ruang ini. Gambar 30 memperlihatkan diagram yang menjelaskan bagaimana *disorder* menjadi tatanan baru dan seolah-olah menjadi *order* yang menggantikan *order* yang sudah ada sebelumnya.



Gambar 30. Diagram *disorder* yang di biarkan (sumber: dokumentasi pribadi)

Keberadaan kios-kios membuat suasana di ruang peron ini menjadi lebih semarak dan beragam. Menimbulkan *zoning* baru bagi orang-orang yang menunggu kereta, pedagang dalam kios, dan konsumen kios tersebut Interaksi semacam ini membuat ruang ini menjadi lebih hidup dan sedikit banyak membantu petugas stasiun untuk melakukan *surveillance* terhadap penumpang. Gambar 31 memperlihatkan diagram yang menjelaskan bagaimana *order* baru itu memberlakukan *informal surveillance* pada stasiun yang menjadikannya “mata” yang akan mengundang lebih banyak lagi orang-orang untuk datang ke stasiun (Jacobs, 1961).



Gambar 31. Diagram *informal surveillance* menjadi bagian dari alur penumpang KRL (sumber: dokumentasi pribadi)

Dengan keberadaan *disorder* yang menjadi *informal surveillance*, stasiun KRL tidak lagi menjadi *non-place* dengan sistem ‘*one-way space*’-nya, namun ada banyak alur kegiatan yang bisa dilakukan di stasiun KRL walaupun tetap dengan alur besar sesuai *order* yang berlaku sebelumnya.

3.2 ANALISIS HALTE TRANSJAKARTA

Analisis kedua yang diangkat pada tulisan ini adalah halte TransJakarta. TransJakarta merupakan model transportasi umum baru yang diperkenalkan oleh Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta semenjak tahun 2004. Model transportasi baru ini berupa jalur bus yang diberi separator sehingga kendaraan lain tidak bisa melewatinya, hanya bus transjakarta saja yang berhak melalui jalur tersebut. system ini oleh masyarakat lebih populer disebut busway

Busway mengambil satu jalur pada jalan umum untuk disterilkan, ini membuat laju bus transjakarta menjadi kontinyu dan bebas kemacetan. Untuk menaiki busway, disediakan halte-halte busway yang terletak di tengah-tengah antara dua jalur yang berlawanan. Peletakan halte-halte ini disesuaikan dengan tempat-tempat padat orang-orang biasa naik-turun kendaraan umum. Selain dari halte busway ini tidak ada jalan lain untuk naik-turun bus transjakarta, seperti pada angkutan kota lainnya

Pengadaan model transportasi busway ini tidak hanya sebagai transportasi yang bebas macet, namun lebih dari itu, merupakan sarana bagi warga Jakarta untuk bersikap tertib, tertatur, dan disiplin.

Berikut penjelasan system beroperasinya TransJakarta:

- Para penumpang harus menggunakan fasilitas penyeberangan jalan untuk menuju/ meninggalkan halte.
- Membeli tiket pada tempat tempat yang telah disediakan.
- Memasukkan karcis pada gerbang masuk, jika karcis masih berlaku maka alat putar pada pintu masuk akan terbuka. Hal ini berguna untuk memilah mana yang merupakan penumpang, mana yang bukan. Hanya penumpang dengan tiket yang bisa memasuki halte.
- Selanjutnya memasuki ruang tunggu busway yang aman, nyaman dan bersih.
- Penumpang antri sebelum masuk bus.

- Bus akan berhenti pada halte yang disediakan dan secara otomatis pintu bus dan halte terbuka dengan waktu yang memadai. bus dan halte terbuka
- Penumpang dapat meninggalkan bus melewati fasilitas penyeberangan dan trotoar yang ada.

3.2.1 *Surveillance* pada halte busway

Surveillance pada halte TransJakarta meliputi pengawasan terhadap calon penumpang bus. Para calon penumpang tersebut menjalani tahapan-tahapan *order* mulai dari membeli, naik-turun bus TransJakarta, sampai keluar dari halte TransJakarta.

1. Membeli tiket: sebelum memasuki halte busway dan membeli tiket, calon penumpang terlebih dahulu melewati jembatan penyeberangan untuk sampai ke halte busway yang letaknya di tengah-tengah diantara dua jalur jalan yang berlawanan, selain menggunakan jembatan ini, tidak ada jalan lain halte busway bisa diakses. Begitu sampai di halte, calon penumpang dihadapkan pada loket tiket. Calon penumpang wajib membeli tiket untuk memasuki halte. Pada halte bukan transit, hanya ada dua arah tujuan perjalanan, dan merupakan bagian dari satu koridor. Pada halte transit, terdapat lebih dari satu arah tujuan perjalanan. Halte transit merupakan pertemuan dari lebih dari satu koridor. Tarif untuk semua tujuan sama, asalkan belum keluar halte, maka penumpang tidak perlu lagi membayar untuk membeli tiket baru.



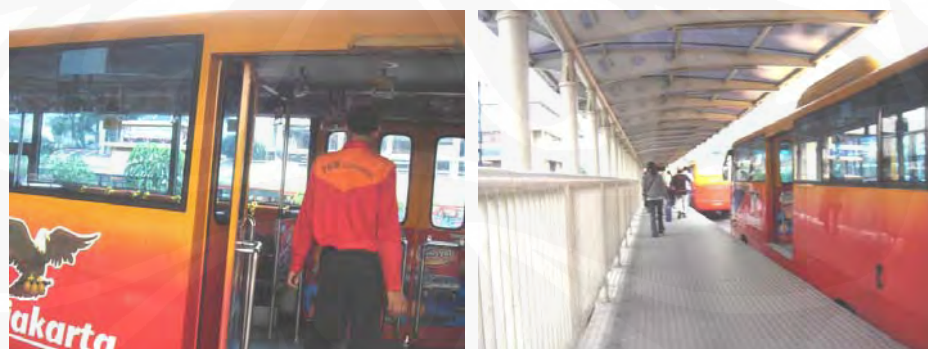
Gambar 32. Menuju halte dan membeli tiket TransJakarta sumber: dokumentasi pribadi)

2. Memasuki Halte: setelah membeli tiket, calon penumpang memasuki halte dengan memperlihatkan tiket kepada petugas, atau memasukan tiket yang berupa kartu ke dalam alat otomatis, ketika tiket dimasukkan, maka pintu putar akan terbuka dan calon penumpang bisa memasuki halte. Di dalam halte, calon penumpang menunggu bus, halte ini steril dari orang-orang yang bukan penumpang. Adanya kamera pengawas membuat keadaan sepenuhnya terpantau oleh petugas (Lyon, 2001).



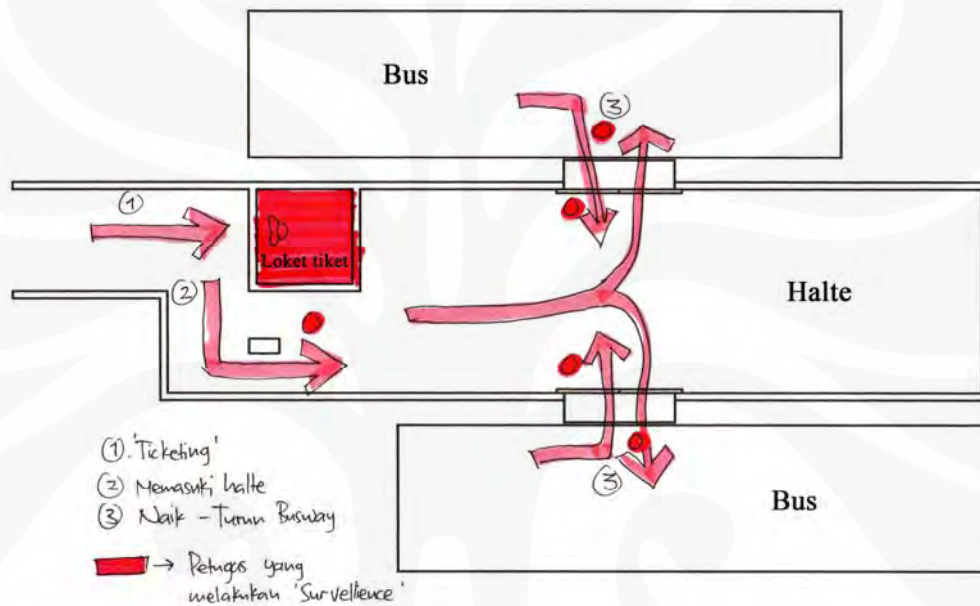
Gambar 33. Memasuki halte busway (sumber: dokumentasi pribadi)

3. Naik-turun Bus TransJakarta, setelah memasuki halte, penumpang siap untuk naik bus. *Surveillance* pada tahap ini tidak lagi berupa pemeriksaan kelengkapan bertransportasi dengan bus yang berupa tiket, namun lebih kepada pengawasan atas keselamatan penumpang dalam proses naik-turun bus. Keberadaan petugas di dalam bus dan di ambang pintu halte menuju bus memantau dan mengingatkan calon penumpang agar hati-hati melangkah ketika naik-turun bus.



Gambar 34. Naik-turun bus (sumber: dokumentasi pribadi)

4. Di dalam Bus TransJakarta: penumpang di dalam bus tidak perlu khawatir membuat kesalahan dengan turun di halte yang bukan tujuannya karena terlewat, karena pengeras suara elektronik secara otomatis memberitahukan dimana bus akan berhenti. Selain itu dengan kehadiran petugas TransJakarta yang berperan seperti kernet membuat rasa aman penumpang lebih terasa (Kelling and Coles, 1996).



Gambar 35. Alur penumpang busway (sumber: dokumentasi pribadi)

Dengan *surveillance* yang diterapkan seperti ini maka, potensi kebocoran bisa diminimalisir. Tidak terlihat adanya kegiatan lain selain menunggu bus, dan turun-naik bus. Berjualan, mengamen, dan mengemis tidak diperkenankan di area halte dan di dalam bus TransJakarta. Pengawasan dari petugas di tiap unit bus memungkinkan pencegahan terhadap kegiatan lain selain menumpang bus.



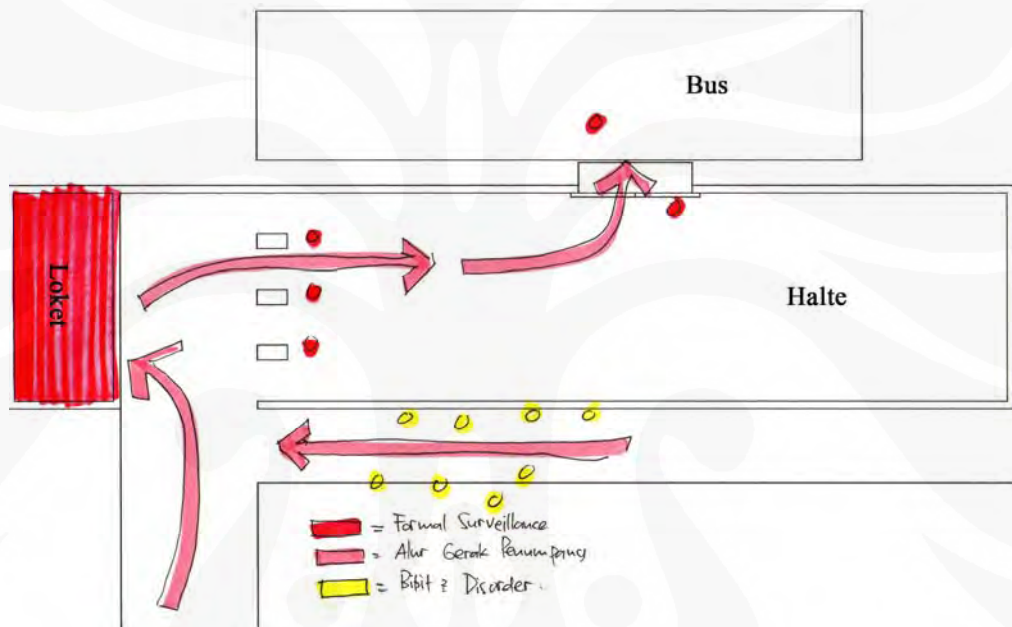
Gambar 36. Non-place halte busway (sumber: dokumentasi pribadi)

Peran petugas menjadi amat dominan di halte busway, mereka memantau, dan menjaga keselamatan penumpang secara menyeluruh. Ketika keadaan halte penuh sesak oleh penumpang, petugas mengatur keluar-masuk penumpang dengan memperkirakan jumlah kursi kosong di dalam bus dengan jumlah penumpang yang hendak masuk. Mereka mengatur keluar-masuknya penumpang agar bus tidak terlalu penuh. Kapasitas bus dijaga sebagai bagian dari *order* demi kenyamanan dan keselamatan penumpang.

Ruang-ruang tanpa *disorder* ini membuat ketertiban terjaga, para penumpang hanya memiliki satu tujuan berada di ruang ini, menuju atau dari dalam bus. Hal ini membuat tidak adanya interaksi antar penumpang yang terjadi karena alur dan tata cara menggunakan fasilitas ini sudah jelas dengan adanya *signage* (Augé, 1992).



Gambar 37. Penunjuk arah pada halte busway (sumber: dokumentasi pribadi)

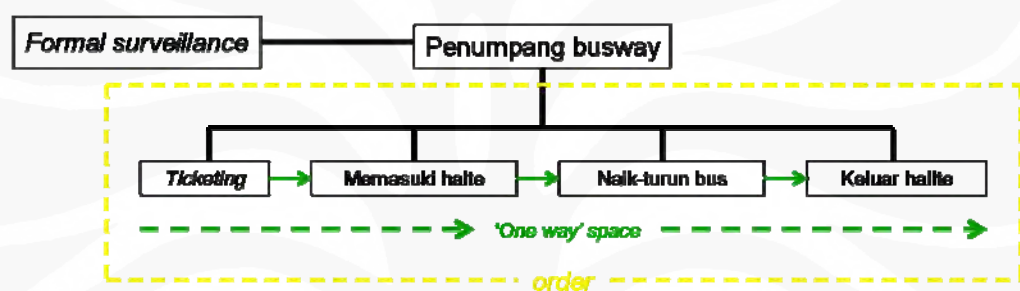


Gambar 38. Potensi *disorder* di sekitar halte busway (sumber: dokumentasi pribadi)

Namun kegiatan yang mungkin menjadi bibit-bibit munculnya *disorder* juga bisa mulai terlihat pada halte busway. Di stasiun kota, mulai terlihat adanya pengemis, penjual asongan, dan pengamen yang mengambil tempat di sekitar halte. Seperti yang terlihat pada gambar di atas, pelaku *disorder* menempati ruang sekitar halte, tapi tidak bisa memasuki area halte karena *surveillance* dijalankan dengan baik untuk mencegah *disorder* menyebar lebih lanjut. “*Small disorder lead to larger and larger ones and perhaps even crime. Neighborhood might decay into disorder and even crime if no one attends faithfully to their maintenance*” (Kelling and Coles, 1996, hlm xv).

Keberadaan calon pelaku *disorder* ini semestinya segera ditertibkan. Kehadiran mereka akan memancing orang-orang seperti mereka untuk lebih banyak mendiami area sekitar halte TransJakarta. Keberadaan mereka yang semakin banyak akan menyulitkan petugas untuk menertibkannya. Potensi *chaos* seperti yang terjadi pada stasiun KRL bisa terjadi di sini. Mungkin tidak di dalam halte, namun di area sekitar halte.

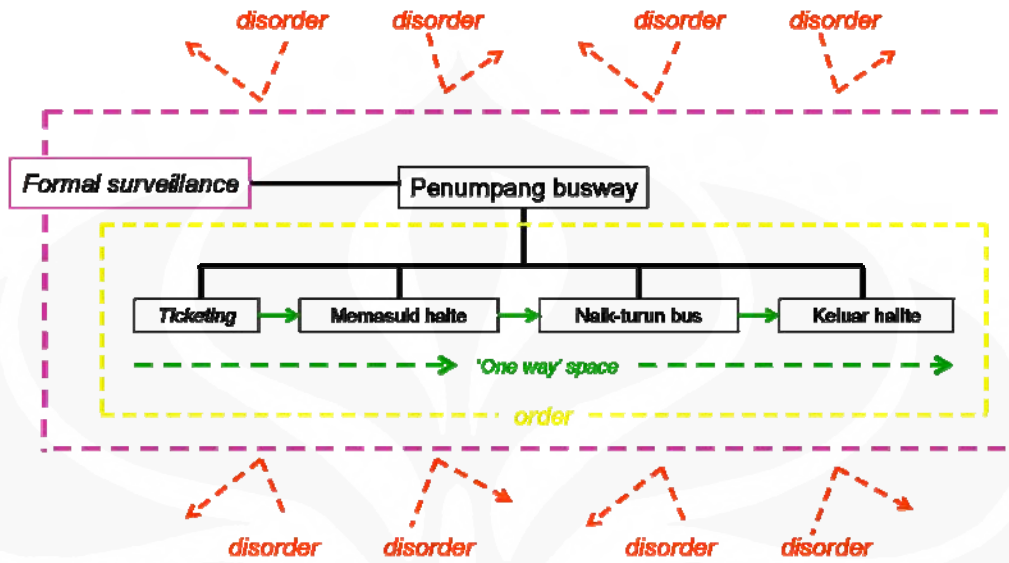
3.2.2 Kesimpulan Halte Busway



Gambar 39. Diagram alur penumpang busway (sumber: dokumentasi pribadi)

Diagram di atas menjelaskan *order* yang berlaku pada halte busway sesuai dengan alur gerak manusia. Halte busway merupakan *Non-place* dan berlaku *surveillance* yang tinggi terhadap kelancaran alur tersebut.

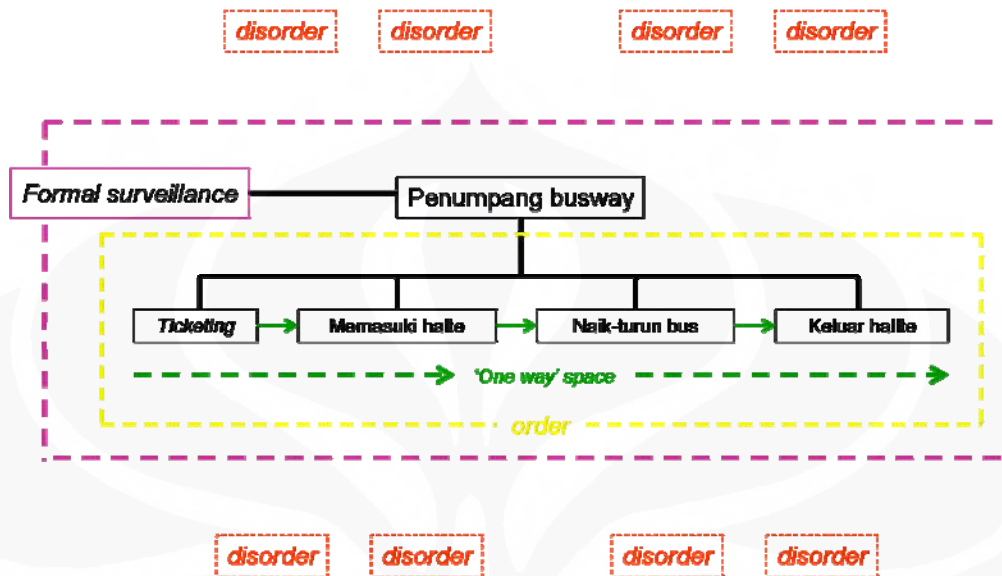
Sejauh ini, *order* tersebut berjalan sesuai dengan aturan yang berlaku. Pemeriksaan tiket dilakukan secara manual oleh petugas, maupun oleh mesin pintu otomatis. Hal ini membuat potensi *disorder* menjadi amat kecil, karena *surveillance* yang amat ketat pemberlakuannya, seperti yang terlihat pada diagram di bawah ini



Gambar 40. Diagram potensi *disorder* pada alur penumpang busway (sumber: dokumentasi pribadi)

Kedadaan ini membuat keteraturan selalu terjaga dan halte busway tetap menjadi *non-place*. Interaksi antara halte dan penumpang pun terjadi secara grafis dan teks dengan adanya *signage* yang sudah memberikan cukup informasi tentang tata-cara berkendara dengan busway.

Namun potensi *disorder* tetap tidak hilang, walaupun mereka ditolak kehadirannya di dalam halte, mereka masih bisa menggunakan ruang-ruang disekitar halte untuk melakukan aksi *disorder*-nya. Diagram di bawah memperlihatkan bagaimana potensi *disorder* mengambil tempat di sekitar halte.



Gambar 41. Diagram *formal surveillance* menjaga halte dari *disorder* (sumber: dokumentasi pribadi)

Halte busway menampilkan citra *order* yang ditegakkan sebagai mana mestinya. Kegiatan yang awalnya dirancang bagi ruang ini dilaksanakan dengan disiplin dan menutup kegiatan *disorder* semaksimal mungkin. Hal ini membuat rasa aman bagi penumpang dan kenyamanan ketika menggunakan fasilitas ini.

Ketiadaan *disorder* membuat interaksi antar manusia dalam ruang ini menjadi berkurang. Penumpang akan merasa tidak perlu berinteraksi dengan orang lain karena hal yang ia dan orang lain lakukan sudah jelas. Walaupun ada yang tidak mengerti tentang tata cara penggunaan busway, maka mereka akan bertanya kepada petugas yang berjaga.

Ketatnya *surveillance* dan tegaknya *order* pada halte busway, membuat *surveillance* secara informal tidak terjadi.

3.3 KESIMPULAN STUDI KASUS

Kedua studi kasus membandingkan bagaimana *order* ditegakkan pada ruang publik kota, dalam hal ini *non-place*. Dalam studi kasus stasiun KRL, diperlihatkan bagaimana sebuah kegiatan *disorder* yang terlanjur terjadi pada ruang publik kota membuat kegiatan yang terjadi menjadi beragam. Petugas yang berwenang pun memberlakukan siasat baru bagi keadaan ini untuk membuat *order* yang baru bagi ruang tersebut. Kegiatan *disorder* yang disiasati menjadi *order* yang baru memungkinkan adanya interaksi antar manusia terjadi. Hal ini membuat terjadinya pergeseran definisi *non-place*. Stasiun KRL yang tadinya *non-place* dengan *formal surveillance* dilakukan secara menyeluruh, menjadi *non-place* yang terjadi *informal surveillance* didalamnya. *Surveillance* secara informal terjadi pada ruang ini dimana para penumpang bertanya dan berinteraksi dengan para pelaku *disorder*, seakan-akan pelaku *disorder* ini menggantikan petugas sebagai pusat informasi. Kehadiran para pedagang yang menjadi “warga stasiun” turut menjadi bagian dari pengawasan pada stasiun itu sendiri.

Studi kasus kedua memperlihatkan bagaimana *order* yang diterapkan pada halte TransJakarta dijalankan dengan *surveillance* tingkat tinggi. Kebocoran seperti yang terjadi pada stasiun KRL tidak dibiarkan terjadi sedikitpun. Pendefisian antara penumpang dan pelaku *disorder* dilakukan secara tegas dari mulai orang-orang memasuki halte bus TransJakarta. Halte TransJakarta mempertahankan kapasitasnya sebagai *non-place*. Hal ini membuat *informal surveillance* tidak terjadi. Namun dengan mulai adanya bibit-bibit *disorder* pada area sekitar halte, membuat potensi terjadinya *chaos* seperti yang terjadi dalam stasiun KRL menjadi mungkin terjadi jika pemberlakuan *surveillance* tidak ketat.

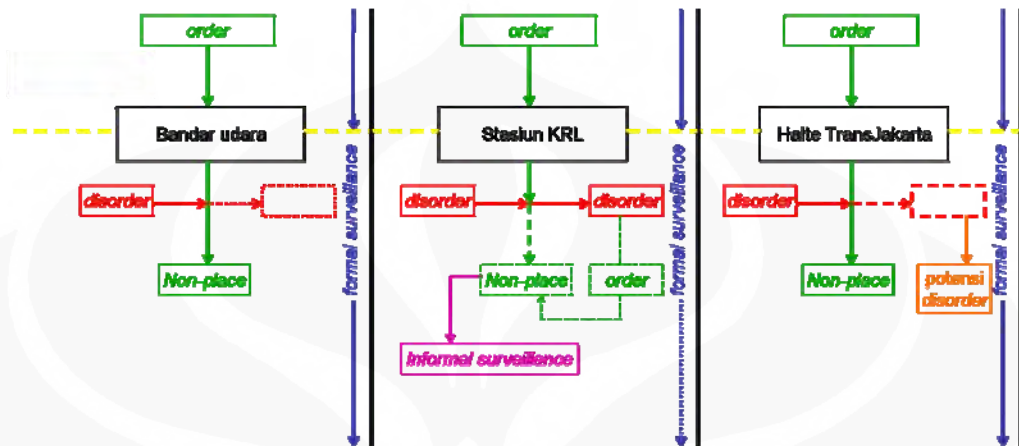
BAB IV

KESIMPULAN

Surveillance merupakan kegiatan untuk mengumpulkan informasi dari suatu objek. Tujuan dari pencarian informasi ini adalah untuk memberikan pengaruh kepada objek yang di berlakukan *surveillance* terhadapnya. Lebih jauh, *surveillance* berperan dalam menjaga agar *order* tetap terjaga dan menghindari terjadinya *disorder*.

Surveillance diberlakukan kepada *strangers* yang menjadi *rule* bagi ruang publik kota. Keberadaan *strangers* dengan beragam latar belakang yang mewarnai citra suatu kota membuat kegiatan *surveillance* menjadi lebih penting lagi. *Order* yang berupa penyeragaman kegiatan yang dipaksakan kepada *strangers*, membuat kegiatan *surveillance* menjadi lebih mudah dilakukan. Jika ada orang yang tidak seragam kegiatannya dengan orang-orang lain, maka orang tersebut dapat langsung teridentifikasi sebagai pelaku *disorder*. Pelaku *disorder* ini bisa langsung diberi tindakan agar tidak menular kepada orang lain dan menimbulkan *disorder* yang lebih besar lagi.

Dalam studi kasus diperlihatkan bagaimana sebuah kegiatan *disorder* yang terlanjur terjadi pada ruang publik kota (stasiun KRL) membuat kegiatan yang terjadi beragam. Petugas yang berwenang pun memberlakukan siasat baru bagi keadaan ini untuk membuat *order* yang baru bagi ruang tersebut. Kegiatan *disorder* yang disiasati menjadi *order* yang baru membuat definis *non-place* menjadi bergeser, dari *non-place* dengan *formal surveillance* secara penuh menjadi *non-place* dengan adanya *formal* dan *informal surveillance*. Keadaan ini memungkinkan adanya interaksi antar manusia. *Surveillance* secara informal terjadi pada ruang ini dimana para penumpang bertanya dan berinteraksi dengan para pelaku *disorder*, seakan akan pelaku *disorder* ini menggantikan petugas sebagai pusat informasi. Pelaku *disorder* mendominasi dan menjadi “warga stasiun”.



Gambar 42. Diagram perbandingan hubungan teori *non-place* dengan kasus yang terjadi pada Bandar udara, stasiun KRL, dan halte TransJakarta berdasarkan *order* dan *formal surveillance* yang berlaku pada ketiga ruang publik tersebut (sumber: dokumentasi pribadi)

Penjelasan diagram:

Pada *surveillance* yang berlaku pada Bandar udara, terlihat bahwa *formal surveillance* diberlakukan secara menyeluruh dan konsisten. Kehadiran pelaku *disorder* ditertibkan dengan segera dan sama sekali tidak diberi ruang untuk terjadi dalam terminal Bandar udara. Hal ini membuat keberadaan *order* dalam terminal, terjaga dari awal sampai akhir proses alur penumpang. Sebagai *non-place*, terminal Bandar udara hanya berisikan penumpang dan petugas.

Pada *surveillance* yang berlaku pada stasiun KRL, terlihat bahwa *formal surveillance* tidak diberlakukan secara ketat dan menyeluruh. Kehadiran *disorder* tidak ditertibkan secara menyeluruh dan dibiarkan untuk mengisi ruang dalam peron. Lebih lanjut, pelaku *disorder* ini memicu terjadinya *order* baru. Hal ini membuat keberadaan *order* awal menjadi terinterupsi dengan hadirnya *order* baru ini. Definisi *non-place* bergeser dengan adanya *informal surveillance*.

Pada *surveillance* yang berlaku pada halte TransJakarta, terlihat bahwa *formal surveillance* diberlakukan secara menyeluruh dan konsisten. Kehadiran pelaku *disorder* ditertibkan dengan segera namun terdapat ruang bagi pelaku *disorder*

ini di sekitar halte bus. Hal tidak mempengaruhi keberadaan *order* yang terjaga dari awal sampai akhir proses alur penumpang di dalam halte. Namun, kehadiran calon pelaku *disorder* membuat potensi untuk terjadinya *disorder* di dalam halte bus tetap ada dan mengancam. Sebagai *non-place*, halte bus TransJakarta berisikan penumpang dan petugas, calon pelaku *disorder* berada di luar halte namun dengan jarak yang dekat dengan halte.

DAFTAR PUSTAKA

- Augé, M. (1992). *Non-places: Introduction to An Anthropology of Supermodernity*. New York: Biddles Ltd.
- Carmona, T. et al. (2003). *Public Places-Urban Spaces: The Dimension of Urban Design*. Burlington: Architectural Press.
- Chase, J. et al. (1999). *Everyday Urbanism*. New York: The Monacelli Press.
- Ellin, N. (1997). *Architecture of Fear*. New York: Princeton Architectural Press.
- Forty, A. (2000). *Worlds and Buildings A Vocabulary of Modern Architecture*. London: Thames & Hudson Ltd.
- Gerda, W. & Whitzman, C. (1995). *Safe Cities: Guidelines for Planning, Design, and Management*. New York: Van Nostrand A Division of International Thomson Publishing Inc.
- Ghirardo, D. (1996). *Architecture After Modernis.*, London: Thames and Hudson.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage Books.
- Kelling, G. & Coles, C. (1996). *Fixing Broken Windows: Restoring Order and Reducing Crime in Our Communities*. New York: Touchstone.
- Kostof, S. (1992). *The City Assembled*. London: Thames and Hudson.
- Kusumawijaya, M. (2006). *Kota Rumah Kita*. Jakarta: Borneo Publications
- Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*, penj. Donald Nicholson-Smith. Oxford: Basil Blackwell.
- Lofland, L. (1973). *A World of Stranger : Order and Action in Urban Public Space*. Illinois: Waveland Press, Inc.
- Lynch, K. (1996). *City Sense and City Design*. London: MIT Press.
- Lyon, D. (2001). *Surveillance Society: Monitoring Everyday Life*. Philadelphia: Open University Press.
- Wells, A. T. & Young, S. B. (2003). *Airport Planning & Management*. New York: McGraw-Hills Companies, Inc.

www.airport-int.com/categories/airport-security.html (12 Juni 2008)

<http://www.kereta-api.com/infoka.html> (12 Juni 2008)

<http://www.liputan6.com/buser/?id=159967> (20 Juni 2008)

<http://www.liputan6.com/daerah/?id=148367> (20 Juni 2008)

<http://www.liputan6.com/hukrim/?id=160242> (20 Juni 2008)

<http://www.liputan6.com/ibukota/?id=148319> (20 Juni 2008)

<http://www.liputan6.com/progsus/?id=158506> (20 Juni 2008)

<http://news.okezone.com/index.php/ReadStory/2008/06/02/1/114576/kebakaran-stasiun-cakung-gara-gara-kompor> (20 Juni 2008)

<http://news.okezone.com/index.php/ReadStory/2008/06/02/1/114583/ruang-kahingga-loket-stasiun-cakung-ludes> (20 Juni 2008)

<http://www.teignbridge.gov.uk/cctv%20sur.html> (12 Juni 2008)

<http://trans.jakarta.go.id/profil/Bagaimana%20TransJakarta%20Beroperasi.html> (12 Juni 2008)

http://en.wikipedia.org/wiki/Airport_security.htm (12 Juni 2008)

http://en.wikipedia.org/wiki/Airport_surveillance_radar (12 Juni 2008)

http://en.wikipedia.org/wiki/Air_traffic_control.htm (12 Juni 2008)