



UNIVERSITAS INDONESIA

**JALAN SETAPAK (*PATH*). EKSISTENSI DAN EFEKTIFITAS
PENGUNAANNYA DI RUANG PUBLIK**

SKRIPSI

**Okthaleon
0405050401**

**FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI ARSITEKTUR
Depok
Juli 2009**



UNIVERSITAS INDONESIA

**JALAN SETAPAK (*PATH*). EKSISTENSI DAN EFEKTIFITAS
PENGUNAANNYA DI RUANG PUBLIK**

SKRIPSI

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana
Arsitektur**

**Okthaleon
0405050401**

**FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI ARSITEKTUR
Depok
Juli 2009**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

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

Nama : Okthaleon

NPM : 0405050401

Tanda Tangan :

Tanggal : 13 Juli 2009

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :

Nama : Okthaleon

NPM : 0405050401

Program Studi : Teknik Arsitektur

Judul Skripsi : Pola Pergerakan Manusia dan Kaitannya terhadap Pembentukan Jalur Pejalan kaki pada Ruang Luar

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

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Ir. Hendrajaya Isnaeni, Msc, PhD (.....)

Penguji : Paramita Atmodiwirjo, ST, M.Arch, Ph.D (.....)

Penguji : Ir. Achmad Sadili Somaatmadja, M.Si (.....)

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 13 Juli 2009

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji dan syukur ke hadirat Yang Maha kuasa, karena berkat-Nya hingga tulisan ini bisa dapat diselesaikan tepat pada waktunya. Terima kasih atas berkat-Nya yang berlimpah.

Dalam kesempatan ini saya ingin menyampaikan rasa terima kasih sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah membantu dalam proses penulisan skripsi ini, untuk itu saya ingin berterima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu saya baik secara langsung maupun tidak langsung.

Tuhan Yesus Kristus yang telah begitu baik kepada saya selama ini, termasuk berkatnya yang berlimpah sehingga saya bisa sampai di sini.

Bapak Hendrajaya Isnaeni selaku koordinator skripsi dan juga sekaligus pembimbing saya. Terima kasih atas masukannya dan juga asistensi serta juga untuk waktu yang telah diluangkan untuk membimbing saya selama kurang lebih 1 semester ini. Terima kasih atas bimbingannya selama ini, dan maaf kalau saya sering bermalas-malasan dan juga selalu mengganggu di saat-saat menjelang *deadline*.

Pak Sadili dan Bu Mita selaku dosen penguji saat sidang. Terima kasih atas masukan, pendapat dan juga pertanyaan yang membangun di saat sidang.

Papa dan Mama. Terima kasih atas semua dukungan yang selama ini telah diberikan untuk saya, baik dalam bentuk materi maupun dukungan-dukungan lainnya (doa dan dukungan lainnya)

Kak Novel. Makasih atas buku yang dikasih, dan juga masukan-masukan buat skripsi ini.

Najjah selaku teman 1 bimbingan. Terima kasih untuk dukungannya selama 1 semester ini. Berjuang bersama sampai detik akhir skripsi. Kabur bareng, asistensi bareng, diskusi bareng. Hehe...

Thanks juga buat masukan-masukan buat skripsi gw.

Sari. *Thanks* buat keisengannya selama waktu skripsi. *Thanks* juga buat masukan buat *slide power point* buat sidang di detik-detik akhir, sampe lo jadi ikutan begadang juga. Hehe.. *Thanks* berat... Tetep iseng.

Gadisa. Buat teori persepsi yang dikirim. Meskipun cuman beberapa, cukup buat landasan awal skripsi gw., *thanks* juga buat dukungan dan diskusinya slama ini.

Harry. *Thanks* buat nemenin gw survey malem-malem lewat FIB trus ke stasiun. *Thanks bro.*

Arman, Pujas, Adi, Kiki, Irma, Lutfi, Riki, Meygie, Imam, Santo, Willy, Jo. *Thanks* buat bermain dota selama mengisi waktu luang. Kapan-kapan main bareng lagi...

Maya, Innes, Iril, Omi, Pujas. *Thanks* buat diskusi ga penting di kala begadang ngerjain skripsi. Tapi terkadang lumayan buat melepaskan penat di malam hari.

2005. Banyak kenangan selama 4 tahun bersama. *Thanks a lot.* Kapan jalan-jalan bareng lagi?

2003, 2004, 2006, 2007, 2008. Makasih

Dan untuk semua pihak yang tidak bisa disebutkan satu per satu. Dengan segala kerendahan hati, saya ucapkan terima kasih sedalam-dalamnya sehingga skripsi ini dapat diselesaikan.

Okthaleon
2009

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

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

Nama : Okthaleon

NPM : 0405050401

Program Studi : Teknik 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 :

Path (Jalan Setapak). Eksistensi dan Efektifitas Penggunaannya di Ruang Publik 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 : Jakarta

Pada tanggal : 14 Juli 2009

Yang menyatakan

(Okthaleon)

ABSTRAK

Nama : Okthaleon
Program Studi : Arsitektur
Judul : Jalan Setapak (*Path*). Eksistensi dan Efektifitas Penggunaannya di Ruang Publik

Manusia bergerak secara bebas dari satu titik ke titik lainnya. Mereka bergerak secara efektif dengan selalu mencari jarak terdekat ke tujuan akhirnya. Ada kecenderungan bahwa mereka bergerak secara lurus kearah tujuannya. Gerak lurus ini suatu saat bisa berubah akibat dari adanya suatu kondisi yang tidak mungkin dihindari atau suatu peristiwa yang lebih menarik daripada tujuan awalnya. Jalur itu sendiri juga merupakan faktor yang penting, misalnya tentang ada tidaknya batas yang jelas pada path tersebut. Dengan pengolahan yang tepat, manusia bisa “dipaksa” untuk melewati jalur yang ada meskipun bukan merupakan jalur yang efektif.

Kata kunci :
Bergerak, kondisi, jalur-jalur

ABSTRACT

Name : Okthaleon
Study Program : Architecture
Title : Path. The Existence and Effectiveness
of Path Use in Public Space

Humans move freely from one point to another point. Humans move effectively and search the shortest way toward their end point. They tend to moves straight to their goal. This straight movement can change because of one condition that can't be avoid or when there is an event that is more interesting than their goal. The path is also an important factor, for example whether there is a clear boundary or not on that path. With a good processing, humans can be forced to use the existed path although it is not an effective path.

Key words:
Move, condition, path

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
UCAPAN TERIMA KASIH	iv
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI	vi
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
BAB 1 PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Permasalahan.....	1
1.3. Tujuan	3
1.4. Metode Penulisan	3
1.5 Sistematika Penulisan	3
BAB 2 KAJIAN LITERATUR.....	5
2.1 Jalan Setapak dan Persepsi Ruang.....	5
2.2 Ruang Luar.....	10
2.2.1 Ruang luar bergerak	11
2.2.2 Ruang luar mengalir	11
2.3 Unsur Pembentuk Ruang	12
2.3.1 Unsur Horizontal.....	12
2.3.2 Unsur Vertikal.....	13
2.3.3 Unsur penunjang Ruang Luar	14
2.4 <i>Path</i> dan Pergerakan Manusia.....	15
BAB 3 STUDI KASUS.....	23
Kasus I: Jalan Potong Stasiun UI-FIB.....	23
Unsur Horizontal	24
Unsur Vertikal	25
Unsur Penunjang.....	25
Kasus II: Taman FISIP	34

Unsur Horizontal	34
Unsur Vertikal	35
Unsur Penunjang	35
KASUS III : Taman Menteng	41
Unsur Horizontal	41
Unsur Vertikal	42
Unsur Penunjang Ruang Luar	42
BAB 4 ANALISIS	48
4.1 Pergerakan Manusia	48
4.1.1 <i>Path</i> yang Efektif	49
4.1.2 <i>Path</i> dan Sirkulasi	50
4.1.3 <i>Path</i> dan batas <i>path</i>	52
4.2 Pergerakan Manusia dan Arah	57
4.3 Pergerakan Manusia dan Persepsi Ruang	60
4.4 Kontinuitas Pergerakan.....	65
BAB 5 KESIMPULAN	70
REFERENSI	73

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Percobaan Tentang Pergerakan Manusia dalam <i>Maze</i>	7
Gambar 2.2	Distorsi dalam Penggambaran <i>Maze</i>	8
Gambar 2.3	Kemungkinan Pembentukan <i>Path</i>	17
Gambar 2.4	Perbedaan Pavement (kiri) dan Pohon Sebagai Elemen Pendukung Ruang luar.....	21
Gambar 2.5	Perbedaan Pavement yang Mengganggu Kontinuitas <i>Path</i> ...	22
Gambar 3.1	Letak Jalur FIB-Stasiun.....	23
Gambar 3.2	Unsur Horisontal pada Jalur.....	24
Gambar 3.3	Unsur Vertikal pada Jalur Stasiun-FIB.....	25
Gambar 3.4	Letak Tujuan Sementara.....	26
Gambar 3.5	Perbedaan Tekstur.....	27
Gambar 3.6	Kedekatan antara Stasiun-FISIP-FIB-Psikologi.....	28
Gambar 3.7	Persimpangan FIB-FISIP-Stasiun.....	29
Gambar 3.8	Persimpangan FIB-FISIP-Stasiun.....	30
Gambar 3.9	Salah Satu Usaha Pembentukan <i>Path</i>	31
Gambar 3.10	Letak Jalan Pintas Pada Site Plan dan Foto Jalan Pintas.....	32
Gambar 3.11	Skema Jalur Stasiun-FISIP-Psikologi-Stasiun UI.....	33
Gambar 3.12	Tanaman Estetika pada Taman FISIP.....	34
Gambar 3.13	Elemen Vertikal pada <i>Path</i> di Taman FISIP.....	35
Gambar 3.14	Bentuk <i>Path</i> pada Taman FISIP.....	36
Gambar 3.15	<i>Path</i> yang Melengkung pada Taman FISIP.....	37
Gambar 3.16	Letak Undesigned <i>Path</i> pada Taman FISIP.....	38
Gambar 3.17	Letak Jalan Potong serta Kemungkinan Tujuan Akhir dan Foto Jalan Potong Taman FISIP.....	39
Gambar 3.18	Analisis Jalan Potong dan <i>Path</i> dengan Perdu.....	40

Gambar 3.19	Perkerasan Pada Taman Menteng.....	41
Gambar 3.20	Tanaman-tanaman pada Taman Menteng.....	42
Gambar 3.21	Air Mancur, Rumah Kaca, dan Monumen Kenangan Persija di Taman Menteng.....	43
Gambar 3.22	Irama pada Perkerasan.....	44
Gambar 3.23	Irama pada Perkerasan Taman Menteng.....	45
Gambar 3.24	Site Plan Taman Menteng.....	45
Gambar 3.25	Permainan Warna pada Jalur di Taman Menteng.....	46
Gambar 3.26	Bundaran di Taman Menteng.....	47
Gambar 4.1	Pengarah pada Jalan Potong Stasiun-FIB.....	50
Gambar 4.2	Jalan Potong Stasiun-FIB.....	51
Gambar 4.3	Perkerasan pada Taman Menteng dan Taman FISIP.....	53
Gambar 4.4	Kemungkinan Pergerakan di FISIP dan Jalan Potong di Taman FISIP.....	54
Gambar 4.5	Tanaman Perdu pada <i>Path</i> di FISIP.....	55
Gambar 4.6	<i>Path</i> pada FISIP.....	56
Gambar 4.7	Jalan Potong Stasiun-FIB-FISIP-Psikologi dan Site Plan Taman Menteng.....	56
Gambar 4.8	Perkerasan pada Jalan Potong Stasiun-FIB dan..... Taman Menteng	57
Gambar 4.9	Bentuk <i>Path</i> pada kasus 1 dan Persimpangan Stasiun-FIB.....	59
Gambar 4.10	Site Plan Taman Menteng dan Bentuk Jalur Pada Taman Menteng.....	60
Gambar 4.11	Tanaman pada Taman FISIP.....	62
Gambar 4.12	Jalur-jalur pada Taman FISIP	
Gambar 4.13	Tanaman pada Taman Menteng.....	63
Gambar 4.14	Pohon pada Taman FISIP dan Taman Menteng.....	64
Gambar 4.15	Simulasi Jenis-jenis <i>Path</i>	65
Gambar 4.16	Simulasi <i>Path</i> A dan Abstraksi Koninuitas pada <i>Path</i> A.....	66
Gambar 4.17	Kemungkinan Pergerakan dan Jalan Potong FISIP.....	67

Gambar 4.18 Simulasi <i>Path</i> B dan <i>Path</i> di FISIP.....	67
Gambar 4.19 Simulasi <i>Path</i> C dan D.....	68
Gambar 4.20 Bentuk <i>Path</i> FIB-Stasiun.....	69

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Lansekap merupakan juga bagian dari arsitektur yang sering digunakan manusia dalam kehidupan sehari-hari. Salah satu elemen dari lansekap adalah trotoar. Penduduk kota menggunakan trotoar untuk berjalan dari tempat parkir menuju tempat kerja, sekolah, kuliah, atau bermain. Sadar atau tidak sadar, selama perjalanan sebenarnya mereka juga sedang mengeksplorasi ruang luar .

Secara tidak langsung, karena perjalanan mereka merupakan eksplorasi ruang, pengolahan ruang luar sangat dipengaruhi oleh fungsi dari bangunan tersebut. Selain itu, pengolahan sebuah ruang luar juga bisa mempengaruhi sirkulasi yang akan terjadi di bangunan tersebut. Apakah sirkulasi bisa berjalan secara lancar atau justru sirkulasi menjadi tidak lancar dan akhirnya orang-orang lebih memilih jalan pintas untuk mencapai bangunan tersebut.

Ruang luar seringkali identik dengan ruang publik sehingga banyak orang menggunakan ruang luar tersebut. Ini menunjukkan bahwa pengolahan ruang luar tidak kalah penting dengan ruang dalam. Bahkan sekarang, taman-taman seperti Taman Menteng dan Taman Suropati sangat banyak didatangi orang, meskipun hanya untuk jalan-jalan dan duduk-duduk.

1.2. Permasalahan

Pengolahan ruang luar memerlukan perhatian yang lebih, mengingat yang menggunakan ruang ini nantinya adalah orang yang mempunyai kepentingan yang berbeda-beda. Hal yang akan dibahas disini adalah mengenai pemilihan akan *path*¹ yang digunakan orang untuk menuju ke suatu tempat. Tetapi ternyata tidak semua *path* diletakkan semestinya. Padahal sebaiknya akses menuju ke sebuah

¹ Path merupakan jalur yang tersedia untuk mencapai tujuan akhir. Dalam hal ini jalur pejalan kaki.

tempat tidak terhambat sehingga sirkulasi bisa berjalan dengan baik, tetapi pada kenyataannya hal tersebut tidak selalu berhasil. Dan beberapa diantaranya justru disebabkan kesalahan peletakkan *path* yang ada, sebagai contoh banyak orang yang sering memotong jalan dengan cara menginjak taman untuk mencapai sebuah bangunan, padahal telah disediakan *path* menuju bangunan tersebut.

Beberapa *path* menjadi sia-sia dan akhirnya jarang digunakan, sementara itu di tempat lain yang merupakan sebuah jalur utama, yang banyak dilewati, malah tidak diletakkan *path*. Padahal di jalur utama sebaiknya yang merupakan akses diberikan jalur yang cukup besar sehingga sirkulasi di jalur tersebut bisa berjalan dengan lancar. Dan ini merupakan sebuah masalah yang nantinya akan berakibat ke keseluruhan dari perancangan *path-path* tersebut. Sebagai contoh, lebar dari sebuah jalur utama, misalnya pada lobby dibuat lebar karena orang yang melewati lobby cukup banyak.

Tetapi ada juga masalah lain di beberapa tempat, saat di tempat tersebut telah diletakkan *path*, tetapi orang justru membuat *path* tersendiri. Pengguna tidak menggunakan jalan yang sudah ada, justru membuat jalan sendiri. Orang-orang seolah menolak menggunakan *path* yang ada tetapi justru membuat *path* baru. Tetapi *path* ini menjadi lebih banyak digunakan ketimbang *path* yang telah dirancang. Bahkan tidak jarang pula jalur-jalur yang sebetulnya tidak didisain ini nantinya justru di'resmikan' dengan cara diberi perkerasan di jalur-jalur yang sebenarnya bisa dikatakan ilegal ini. Misalnya ketika orang mengambil jalan pintas dengan cara menginjak rumput, lalu keesokan harinya ada orang lain yang menginjak rumput tersebut. Karena sering diinjak, akhirnya rumput di daerah tersebut menjadi kering dan mati, akhirnya terbentuklah *path* secara sendirinya pada daerah dengan rumput mati tersebut.

Jika kita melihat tersebut, maka kita akan berpikir, siapakah yang salah? Apakah orang yang sedang berjalan tersebut? Atau justru orang yang merancang *path* tersebut? Atau keduanya? Ataupun ada hal-hal lain yang bisa mempengaruhi pengguna dalam pemilihan *path* tersebut?

1.3. Tujuan

Tulisan ini bertujuan mengetahui terbentuknya *path* pada ruang luar yang diakibatkan oleh pola spesifik pergerakan manusia dari satu titik ke titik lain. Pola-pola pergerakan spesifik tersebut akan dilihat sebagai sebuah faktor yang penting dalam melihat fungsi dan efektifitas *path* di ruang publik.

1.4. Metode Penulisan

Penulisan skripsi ini diawali dengan studi literatur yang berkaitan dengan topik bahasan skripsi. Kemudian mencari studi kasus yang berkaitan. Kasus-kasus yang dipilih merupakan kasus-kasus dimana pada kasus tersebut terdapat *path* yang sering dilalui orang. Nantinya *path* tersebut akan dinilai apakah *path* tersebut berfungsi dengan baik atau tidak. Lalu melakukan survei lapangan dan mencari referensi tambahan yang bisa menambah teori untuk analisis studi kasus tersebut.

Kasus-kasus yang ada dianalisis dengan cara melihat apakah *path* tersebut sering dilewati orang atau tidak. Lalu pada *path* tersebut dicari apakah ada jalan-jalan yang terbentuk sebagai jalan pintas, jika terdapat jalan pintas maka akan dianalisis mengapa pada titik tersebut terdapat jalan pintas. Dilihat pula bentuk dari *path* pada studi kasus, apakah bentuk dari *path* tersebut juga akan mempengaruhi dari pola pergerakan manusia atau tidak.

1.5 Sistematika Penulisan

BAB 1, merupakan bagian pendahuluan yang berisi latar belakang, permasalahan, tujuan, metode penulisan, dan sistematika penulisan

BAB 2, merupakan kajian dari beberapa literatur yang berhubungan dengan tema penulisan ilmiah secara keseluruhan. Hasil kajian literatur ini akan digunakan menjadi dasar teori untuk membahas bab-bab selanjutnya

BAB 3, merupakan studi kasus yang berkaitan dengan tema penulisan ilmiah. Pada bab ini, merupakan penjelasan deksriptif mengenai studi kasus

BAB 4, merupakan analisis dari studi kasus yang ada menggunakan teori-teori yang ada pada BAB 2

BAB 5, merupakan kesimpulan dari penulisan ilmiah yang memberikan jawaban dari pertanyaan yang telah dikemukakan pada BAB 1.

BAB 2 KAJIAN LITERATUR

2.1 Jalan Setapak dan Persepsi² Ruang

Manusia memiliki persepsi yang berbeda mengenai ruang. Setiap orang mempunyai pengetahuan spasial. Setiap berpindah tempat, orang akan menggunakan pengetahuannya dalam berpikir mengenai bagaimana ia bergerak dan mengenai jalan mana yang akan diikuti. Hal ini akan menjadi sebuah kebiasaan. Bahkan kebiasaan tersebut terkadang bisa mempengaruhi mengenai jalan mana yang akan dipilih, sama seperti ketika seseorang mengetik, maka ia bisa mengetik dengan cepat, karena koordinasi tubuh dan tangannya telah mengerti dengan baik dimana letak huruf-huruf yang ada di keyboard. Tetapi ketika ia diminta menuliskan letak-letak huruf tersebut maka ia akan kesulitan. Tetapi ketika mengetik, seolah jari-jarinya telah menghafal letak setiap hurufnya. Atau ketika seorang pengendara mobil yang berada dalam keadaan setengah tertidur selama 25 mil, dalam perjalanan dari Portland, Oregon to San Francisco, California.³ Hal ini bisa terjadi ketika orang tersebut sudah sering melewati jalan tersebut, sehingga tubuhnya bisa berkoordinasi dengan baik bahkan dalam keadaan setengah tertidur.

Sama halnya ketika kita akan memilih jalan. Sebuah *place*⁴ bisa terbentuk karena kebiasaan manusia. Sebagai contoh adalah sebuah jalan setapak yang dibuat satu orang di suatu tempat. Dengan ada jalan tersebut, kembali ada orang yang melewati jalan tersebut, akhirnya lama-kelamaan semakin banyak orang yang melewati jalan tersebut. Jalan tersebut seolah telah di'resmikan' menjadi sebuah jalan yang bisa dilewati, padahal sebelumnya jalan tersebut tidak ada.

² Persepsi menurut **Gibson dan Hodgett** (1991:87-93) adalah pandangan seseorang terhadap suatu hal/kenyataan. Ada 2 persepsi, pertama persepsi sensoris adalah persepsi terhadap benda fisik, atau terhadap sesuatu yang dapat dilihat dengan mata (visual)

³ Yi-Fu Tuan, *Space and Place*, hal. 70

⁴ *Place* merupakan sebuah *space* yang telah terdefinisi. Artinya sebuah *place* telah bisa dimaknai sebagai sebuah ruang untuk suatu kegiatan.

Pertanyaan selanjutnya adalah, mengapa ada orang yang mengambil jalan singkat tersebut, padahal sudah ada jalan yang bisa dilewati (*path*). Ternyata manusia selalu bertindak secara efisien.⁵ Seringkali manusia melalui jalan pintas, atau bahkan membuat jalan pintas tersebut. Di dalam pikiran manusia adalah bagaimana untuk bergerak secara efisien dan tidak membuang waktu. Terkadang dalam perancangan sebuah tempat, arsitek sering membuat *path* yang tidak sesuai dengan aksisnya sehingga diharapkan manusia bisa mengalami sebuah perjalanan yang bisa bermakna.

Tetapi tidak semua dari mereka berhasil, bahkan manusia lebih sering membuat jalan pintas sendiri yang bisa membuat mereka nyaman dan lebih efisien menurut mereka. Di dalam pikiran mereka adalah bagaimana untuk mencapai sebuah tujuan seefektif mungkin. Dengan adanya sebuah tujuan akhir, maka manusia akan bergerak dan pikiran mereka akan mencari jalan terbaik dan paling efektif dalam mencapai tujuan akhir mereka tersebut. Meskipun demikian, tetap ada jalur yang tidak efektif, tetapi manusia juga menikmati ruang tersebut ketika melewatinya.

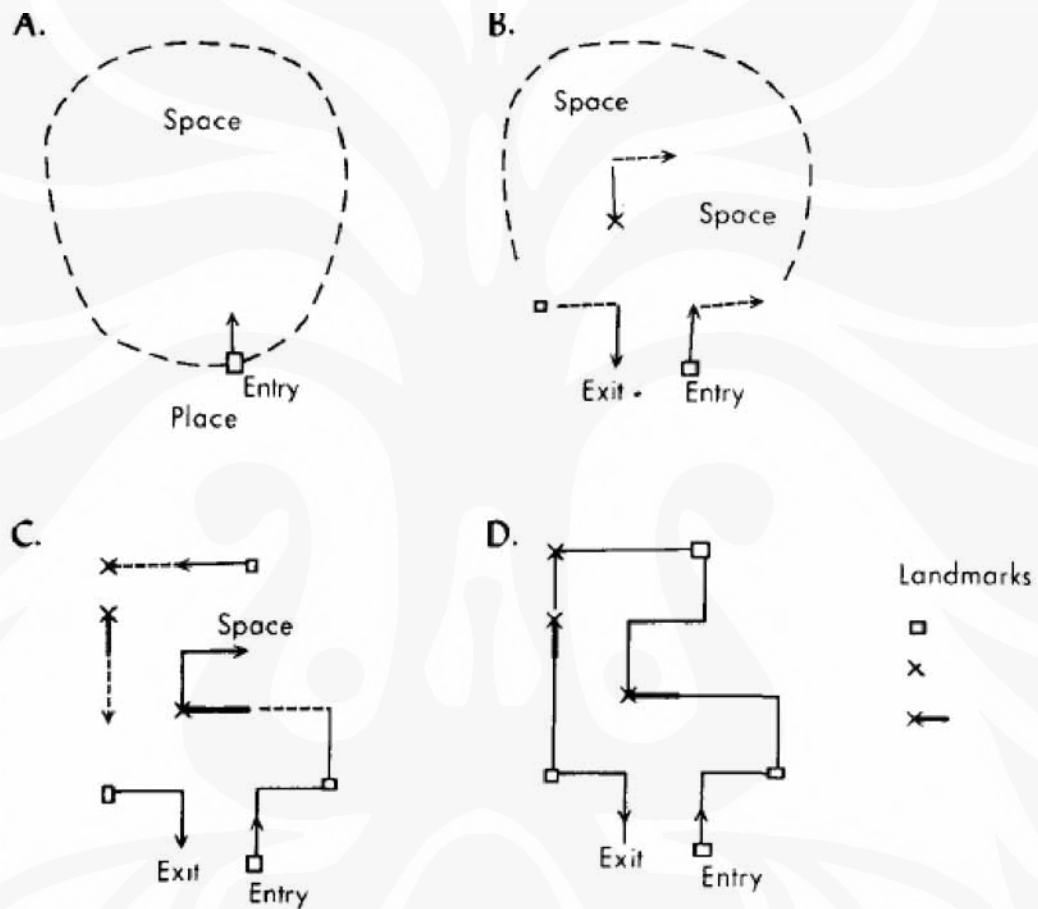
Manusia bisa bergerak baik dengan motivasi ataupun tidak dengan motivasi. Ketika manusia bergerak dengan motivasi, maka manusia akan bergerak dengan mempunyai sebuah tujuan akhir. Dengan adanya sebuah tujuan akhir tersebut, maka biasanya manusia akan bergerak lebih cepat untuk menuju ke tujuan akhir tersebut. Sebaliknya, ketika manusia tidak bergerak dengan sebuah tujuan, biasanya pergerakan manusia akan lebih lambat, karena manusia akan lebih menikmati ruang tersebut, contohnya adalah ketika manusia berjalan-jalan berkeliling sebuah taman.

Selain bergerak berdasarkan kebiasaan, manusia juga sering menggunakan *landmark*⁶ sebagai sebuah patokan dalam perjalanan mereka. Patokan-patokan tersebut akhirnya akan membuat manusia bisa menentukan langkah apa yang akan diambil selanjutnya. Dalam pikiran manusia, mereka bergerak sesuai dengan

⁵ Yi Fu-Tuan, *Space and Place*, hal. 69

⁶ Landmark merupakan sebuah elemen fisik yang bisa dikenali dari skala yang cukup luas. Dalam hal ini bisa juga dijadikan patokan dalam pergerakan nantinya karena menunjukkan arah yang konstan

ingatan mereka. Nantinya setiap landmark yang ada akan menjadi patokan dan akan diingat oleh *memory*⁷. Tubuh berkoordinasi dengan *memory* dan akhirnya bergerak, dan nantinya akan menjadi kebiasaan. Dalam bergerak, tubuh bergerak menuju ke patokan-patokan tersebut, sehingga mereka bisa menuju ke tujuan akhir mereka. Seperti dalam percobaan *maze* berikut.



Gambar 2.1 Percobaan Tentang Pergerakan Manusia dalam *Maze*

Sumber : Yi-Fu Tuan, *Space and Place*, hal. 71

⁷ Ingatan manusia

Dalam percobaan di atas, adalah contoh percobaan bagaimana manusia memaknai ruang. Pada gambar A, yang terlihat hanyalah titik masuknya saja (entry). Pada gambar B, manusia telah menemukan titik keluar, tapi belum ada titik-titik lain yang bisa dijadikan patokan (landmark) oleh manusia tersebut. Pada gambar C, telah terdapat beberapa landmark lain yang bisa dijadikan patokan. Sehingga pada akhirnya (gambar D) manusia berjalan sesuai dengan landmark-landmark yang telah mereka sadari. Di sini terlihat manusia menggunakan landmark sebagai patokan, dan patokan tersebut membuat mereka menjadi terbiasa melewati jalan-jalan tersebut.⁸



Gambar 2.2 Distorsi Dalam Penggambaran *Maze*

Sumber : *Space and Place*, hal. 73

Saat orang yang telah menjalani percobaan *maze* diminta untuk memetakan perjalanan mereka, ternyata hasilnya terdapat distorsi dalam penggambarannya. Cara pikir manusia adalah bagaimana menemukan landmark selanjutnya, tetapi penggambaran *space* di pikiran tidak begitu baik. Presisi tidak terlalu diperlukan dalam bergerak, yang diperlukan adalah sense untuk ke tujuan selanjutnya.

Terlihat bahwa *sense*⁹ manusia terhadap *space* ataupun *place* adalah sesuatu yang penting dalam menentukan pergerakan manusia. Saat manusia bergerak, baik disadari ataupun tidak, sense mereka terhadap *space* bekerja, dan di

⁸Yi-Fu Tuan, *Space and Place*, hal. 71,72,73

⁹ Pengertian terhadap suatu hal

saat sense tersebut bekerja, *memory* terhadap *space* tersebut juga merekam makna *space* tersebut.

Michael Laurie mengatakan secara psikologis, persepsi manusia tentang *space* juga mempengaruhi perilaku manusia. Persepsi adalah suatu proses yang lebih rumit daripada sekedar penglihatan. Melalui persepsi, orang-orang memilih, mengatur dan mengartikan rangsangan-rangsangan indrawi ke gambaran dunia yang penuh arti dan bertalian secara logis. Perasaan (*sensation*) membayang ke dalam persepsi seperti pengalaman beralih dari sesuatu yang terasing dan sederhana ke suatu karakteristik perhubungan timbal balik yang rumit bagi suatu kesadaran tentang lingkungan yang berlangsung terus menerus. Lingkungan yang dirasakan biasanya bersisi sedemikian banyak benda dan rangsangan inderawai dimana perilaku seringkali tidak lebih dari suatu reaksi terhadap pengaruh lingkungan keseluruhan ketimbang terhadap elemen-elemen yang dipilih melalui persepsi¹⁰. Maka pengalaman yang dirasakan segera timbul dari hubungan antara indera mereka dan lingkungan dengan kecenderungan-kecenderungan tertentu dan keadaan pikiran dari orang tersebut juga mempengaruhi dalam proses pemiliah dan juga pemaknaan hasilnya.

Persepsi bukan merupakan sesuatu yang pasti. Hal ini pula yang membuat perilaku dari setiap orang akan berbeda-beda dan unik, dan tidaklah mungkin untuk menghasilkan sebuah ketetapan yang universal yang bisa diterapkan ke setiap orang¹¹. Meskipun sebenarnya tetap bisa diambil pola-pola dan juga prinsip umum, tetap saja persepsi setiap orang tergantung dari orang tersebut. Pengalaman dan ilmu pengetahuan juga mempengaruhi apa yang dilihat dan juga apa bagaimana kita menafsirkan apa yang kita lihat. Alasan yang ada pada diri seseorang atau kebutuhan akan suatu hal akan mempengaruhi persepsi orang di setiap waktu. Bahkan setiap orang bisa saja menafsirkan sebuah ruang yang sama secara berbeda pada waktu yang berbeda pula.

¹⁰ Michael Laurie (terjemahan Aris k. Onggodiputro), Pengantar kepada Arsitektur Pertamanan, hal 101

¹¹ Michael Laurie (terjemahan Aris k. Onggodiputro), Pengantar kepada Arsitektur Pertamanan, hal 101

Faktor lain yang menentukan persepsi adalah intensitas atau kualitas suatu rangsangan. Sebuah elemen atau benda di dalam lingkungan dapat menjadi dominan dikarenakan oleh bentuk, warna, kontras, dsb.¹² Unsur-unsur tersebut akan ditangkap sama oleh setiap orang, tetapi unsur tersebut bisa memberikan efek yang berbeda pada setiap orang, dan reaksi tersebut tergantung setiap individu tersebut. Misalnya setiap orang bisa memaknai sebuah pohon secara berbeda-beda. Meskipun unsur-unsur bentuk, warna, kontras akan ditangkap sama oleh indra manusia, tetapi manusia bisa memaknai pohon itu secara berbeda. Anak-anak bisa memandang pohon sebagai sesuatu yang menantang untuk dipanjat, sedangkan orang dewasa bisa memandang sebuah pohon sebagai sebuah landmark atau sebuah ciri yang menarik dari sebuah tempat.¹³

Michael Laurie juga mengatakan bahwa hal lain yang menarik tentang hubungan timbal balik orang dengan lingkungan fisiknya adalah menyangkut kepuasan estetik. Estetika disini adalah ketika terdapat suatu hal yang bisa memberi visual yang menarik bagi mata kita. Bisa dijelaskan sebagai berikut. Penguasaan dan penikmatan kita pada dunia terletak pada 2 prinsip neurofisik yang saling melengkapi: prinsip ketanggapan terhadap hal-hal baru, perubahan-perubahan, dan rangsangan-rangsangan; dan prinsip ketanggapan terhadap pengulangan atau pola.¹⁴ Jadi manusia sangat peka terhadap 2 hal, yaitu hal-hal baru maupun hal-hal yang berulang.

2.2 Ruang Luar

Ruang luar adalah ruang yang terjadi dengan membatasi alam, sedangkan ruang luar arsitektur adalah ruang yang terjadi dengan membatasi alam dan direncanakan untuk tujuan tertentu¹⁵. Seringkali disebut sebagai arsitektur tanpa atap. Dalam ruang luar ini terbagi menjadi beberapa jenis ruang, dan disini saya mengambil 2 jenis ruang luar yang saling berhubungan dan nantinya bisa

¹² Michael Laurie (terjemahan Aris k. Onggodiputro), Pengantar kepada Arsitektur Pertamanan, hal 101

¹³ Michael Laurie (terjemahan Aris k. Onggodiputro), Pengantar kepada Arsitektur Pertamanan, hal 101

¹⁴ Michael Laurie (terjemahan Aris k. Onggodiputro), Pengantar kepada Arsitektur Pertamanan, hal 102

¹⁵ A. Hery Fuad, dkk., Nilai Ruang Luar dalam Arsitektur, hal. 7.

menjelaskan topik yang saya ambil berdasarkan definisi dari buku Nilai Ruang Luar dalam Arsitektur. Jenis ruang tersebut adalah : ruang luar bergerak dan ruang luar mengalir.

2.2.1 Ruang luar bergerak

Ruang luar bergerak adalah ruang luar dimana kegiatan manusia didalamnya berpindah tempat, sehingga yang penting pada ruang ini adalah tempat-tempat yang jelas untuk melakukan suatu kegiatan dan adanya pengarahannya yang jelas bagi pergerakan manusia.¹⁶

Pada ruang luar ini, manusia melakukan kegiatan-kegiatan yang cukup banyak, sehingga manusia sebenarnya tidak bisa menangkap ruang luar tersebut secara detail. Manusia hanya menangkap keadaan-keadaan umum ruang luar tersebut, sehingga penempatan, ukuran, dan warna hal-hal yang ingin dijadikan obyek pengamatan perlu diperhatikan. Misalnya pada keadaan manusia sedang berjalan, maka hal-hal yang menjadi perhatian utamanya adalah arah tujuan pergerakan dan tempat berjalan itu sendiri, dengan demikian hal-hal tersebut menjadi penting dalam perencanaannya.

2.2.2 Ruang luar mengalir

Ruang luar mengalir adalah ruang luar yang pergerakan manusia didalamnya menuju ke ruang lainnya. Pada ruang ini manusia seolah-olah bergerak hanya “sekedarnya lewat”, sehingga pengamatan manusia terpusat pada tujuan pergerakannya¹⁷. Pergerakan manusia pada ruang luar ini sebenarnya dapat dibuat langsung ataupun tidak langsung. Pada pergerakan langsung yang lebih penting adalah arah pergerakannya ke tujuan akhirnya, sehingga sama seperti ruang bergerak, pengamatan manusia tertuju pada hal-hal umum yang dapat dilihatnya.

Sedangkan pada pergerakan yang tidak langsung, sebaiknya pengamatan manusia dialihkan ke hal-hal yang lebih bersifat detail. Seperti misalnya bila pada

¹⁶ A. Hery Fuad, dkk., Nilai Ruang Luar dalam Arsitektur, hal. 11.

¹⁷ A. Hery Fuad, dkk., Nilai Ruang Luar dalam Arsitektur, hal.12.

suatau taman kita berjalan pada suatu pengerasa menuju sebuah patung yang tampak di depan kita, maka perhatian kita tertuju pada patung sebagai arah pergerakan kita. Tetapi bila arah pergerakan kita dibelokkan sehingga patung tersebut tidak lagi tampak, maka perhatian kita dapat berpindah pada pengerasan sebagai pemberi arah pergerakan kita. Dengan demikian pengamatan kita telah dialihkan dari pengamatan utama kepada hal-hal yang lebih detail.¹⁸

Jadi pada ruang luar yang mengalir ini pengalihan perhatian menjadi salah satu hal yang penting. Tetapi disamping pengalihan perhatian ini, juga bisa unsur pendukung ruang luar yang bisa mengarahkan subjek ke tujuan akhirnya juga sangat penting, sebab pada ruang yang mengalir ini sebaiknya diberikan tujuan akhir. Selain itu jika ingin menggunakan pergerakan yang tidak langsung, maka unsur-unsur detail lebih diperhatikan dalam perancangannya.

2.3 Unsur Pembentuk Ruang¹⁹

Seperti dikatakan sebelumnya, ruang luar seringkali disebut juga sebagai arsitektur tanpa atap, maka unsur pembentuk utamanya dibagi menjadi 2 yaitu lantai dan dinding. Untuk selanjutnya unsur-unsur tersebut akan diuraikan secara mendasar sebagai unsur horizontal dan vertikal.

2.3.1 Unsur Horizontal

Unsur horizontal disini adalah bidang alas, yang merupakan tempat manusia berpijak dan juga berkegiatan di atasnya. Unsur ini dapat berupa *softscape* maupun *hardscape*.

Pembatasan yang jelas pada unsur ini sangat diperlukan. Pembatasan yang bisa dilakukan dengan cara memberikan aksentasi pada sisi ruang atau dengan membedakan keseluruhan ruang dari sekitarnya. Dengan membedakan alas yang satu dengan alas yang lain bisa menunjukkan perbedaan ruang atau juga bisa menunjukkan perbedaan fungsi, dan perbedaan ini juga harus mendapat

¹⁸ A. Hery Fuad, dkk., Nilai Ruang Luar dalam Arsitektur, hal. 12

¹⁹ A. Hery Fuad, dkk., Nilai Ruang Luar dalam Arsitektur, hal. 12

perhatian yang lebih, sebab dengan memberikan perbedaan ini kita juga bisa menghentikan ke-kontinuitas-an sebuah *path*.

2.3.2 Unsur Vertikal

Unsur vertikal disini adalah bidang dinding yang terletak pada sisi/pinggiran suatu ruang. Besar kecilnya jarak dapat mempengaruhi kualitas ruang yang terjadi.

Elemen-elemen yang bisa digunakan sebagai unsur vertikal dalam ruang luar²⁰:

1. Kolom

Ruang yang terbentuk tidak terpagari, karena bidang vertikal yang terjadi masih memberikan kontinuitas pandangan dan pergerakan. Bidang vertikal ini dapat lebih diperjelas dengan menghubungkan kolom-kolom tersebut.

2. Bidang vertikal tunggal

Mengakibatkan adanya orientasi yang jelas pada ruangnya, yaitu arah meninggalkan bidang. Batas-batas ruang yang terbentuk sudah lebih jelas yaitu bidang vertikal itu sendiri dan ujung dari bidang tersebut, sedangkan batas ruang dihadapan bidang tersebut kurang jelas.

3. Pembentukan ruang luar oleh bidang vertikal dengan bentuk L

Sebuah bidang vertikal dengan bentuk L membatasi ruang di sepanjang diagonalnya. Semakin panjang bidang vertikalnya, semakin panjang pula garis diagonalnya, sehingga dengan demikian semakin besar pula ruang yang terbentuk.

4. Pembentukan ruang luar oleh bidang vertikal sejajar

Ruang yang terbentuk oleh bidang vertikal sejajar adalah sepanjang bidang vertikal sejajar tersebut. Ruang ini tidak bersifat tertutup, karena kedua bidang sejajar ini tidak akan bertemu.

5. Pembentukan ruang luar oleh bidang vertikal dengan bentuk U

Ruang yang terbentuk oleh bidang vertikal dengan bentuk U adalah ruang sepanjang bidang yang sejajar. Ruang tersebut memiliki orientasi keluar, sedangkan bidang-bidang vertikalnya berorientasi ke titik pusat dari bentuk U.

²⁰ A. Hery Fuad, dkk., Nilai Ruang Luar dalam Arsitektur, hal. 20

6. Pembentukan ruang luar oleh empat bidang vertikal tertutup

Pembentukan ruang ini memberikan batas pembentukan ruang yang sangat jelas. Ruang yang terbentuk tersebut mempunyai orientasi kedalam serta mempunyai daya pembentukan ruang yang sangat baik.

Pembentukan ruang dengan menggunakan bidang vertikal sebenarnya berhubungan dengan persepsi manusia. Dengan menggunakan pohon-pohon/kolom-kolom yang saling berdekatan, maka manusia akan menganggap hal tersebut sebagai sesuatu yang utuh. Hal ini disebut dalam prinsip *proximity* dalam prinsip Gestalt²¹. Dimana manusia mengorganisasikan hal-hal yang bersifat kecil menjadi sesuatu yang utuh. Dalam hal ini manusia menganggap pohon-pohon/kolom-kolom yang saling berdekatan tersebut menjadi sebuah “batas” yang solid.

2.3.3 Unsur penunjang Ruang Luar²²

1. Elemen Ruang luar

Elemen ruang luar adalah elemen-elemen yang terdapat pada ruang luar arsitektur dan berfungsi sebagai pelengkap. Elemen ruang luar dapat berupa elemen alam dan dapat juga berupa elemen buatan. Pemilihan jenis elemen ruang serta penempatannya sangat berpengaruh pada ruang luar arsitektur.

2. Tekstur

Tekstur disini adalah keadaan permukaan pada suatu bidang. Biasanya penggunaan tekstur ini diletakkan pada elemen horizontal, meskipun terkadang juga ada yang digunakan di elemen vertikal. Rasa yang diterima akibat bekerjanya indera perabaan pada saat meraba suatu permukaan biasa kita kenal sebagai tekstur.

Perbedaan tekstur dapat menandakan perbedaan fungsi ruang. Perbedaan tekstur dapat juga menimbulkan kesan warna yang berbeda pula.

3. Warna

Pemilihan warna dapat menciptakan suasana tertentu. Pada ruang luar, sebaiknya menggunakan warna-warna alam seperti warna hijau daun,

²¹ Paul A. Bell, dkk. *Environmental Psychology*, hal.62

²² A. Hery Fuad, dkk., *Nilai Ruang Luar dalam Arsitektur*, hal. 28

coklat, biru langit. Penggunaan warna selain warna alam tanpa maksud tertentu akan mengurangi nilai ruang luar tersebut.

4. Irama

Irama adalah pengulangan atau perubahan secara teratur dari garis, bentuk, dimensi/ukuran, warna atau detail arsitektur karakteristik pada bangunan atau ruang.

2.4 *Path* dan Pergerakan Manusia

Menurut Kevin Lynch, *path* merupakan sebuah saluran dimana si pengamat bisa bergerak. Bentuk dari *path* ini bisa saja berupa jalan, gang, kanal, dan juga jalur kereta api. Orang bisa mengamati kota sambil bergerak menyusurnya, dan sepanjang *path* ini terdapat elemen lingkungan yang tersusun dan saling berhubungan²³.

Jika dilihat dari definisi di atas, maka *path* mempunyai definisi yang cukup luas. Skala penelitian juga menjadi penting, sebab *path* dalam skala perkotaan bisa dianggap sebuah jalan, sedangkan dalam skala yang lebih kecil, *path* bisa saja merupakan sebuah jalur bagi pejalan kaki. Dalam skripsi ini yang dimaksud *path* adalah jalur bagi pejalan kaki atau bisa dibilang jalan setapak.

Manusia seharusnya bergerak pada *path* yang ada. Pergerakan pejalan kaki adalah salah satu bagian terpenting dalam merancang sebuah landscape. Sebenarnya kita sebagai arsitek bisa mengatur bagaimana perpindahan orang tersebut diatur, apakah melalui jalan yang memutar, berbelok-belok, atau lurus. Dalam keadaan tergesa-gesa, orang cenderung mengambil jalan tempuh terpendek. Hal ini perlu diperhatikan dalam kenyataannya, bila dalam kenyataan masih banyak orang yang tidak mengambil jalan yang telah dibuat, maka kemungkinan ada kesalahan dalam perancangannya. Selain itu kesalahan dalam merancang jalur untuk berjalan bisa berpengaruh kepada sirkulasi secara keseluruhan.

Jika kita melihat dari segi fungsi ruang, maka secara sederhana bisa dikatakan bahwa jika jalur tersebut merupakan jalur yang berada dalam 1 arus

²³ Kevin Lynch, *Image of The City*, hal.47

pergerakan dan memiliki daya tarik yang kuat, maka jalur tersebut dibuat tegas, lebar, dan lurus untuk memudahkan pergerakan.²⁴ Misalnya jalur di antara halte dan gerbang, atau antara lobby dan ruang kelas. Di sini kita bisa melihat bahwa di antara 2 titik yang memiliki daya tarik kuat sebaiknya dibuat *path* yang sesuai dengan aksisnya sehingga bisa didapatkan kemudahan dalam mencapai salah satu titik tersebut. Sebenarnya dengan adanya daya tarik yang kuat dari 2 titik, maka penggunaan jalur tersebut akan cukup banyak, dan sebaiknya digunakan jalur yang seefektif mungkin.

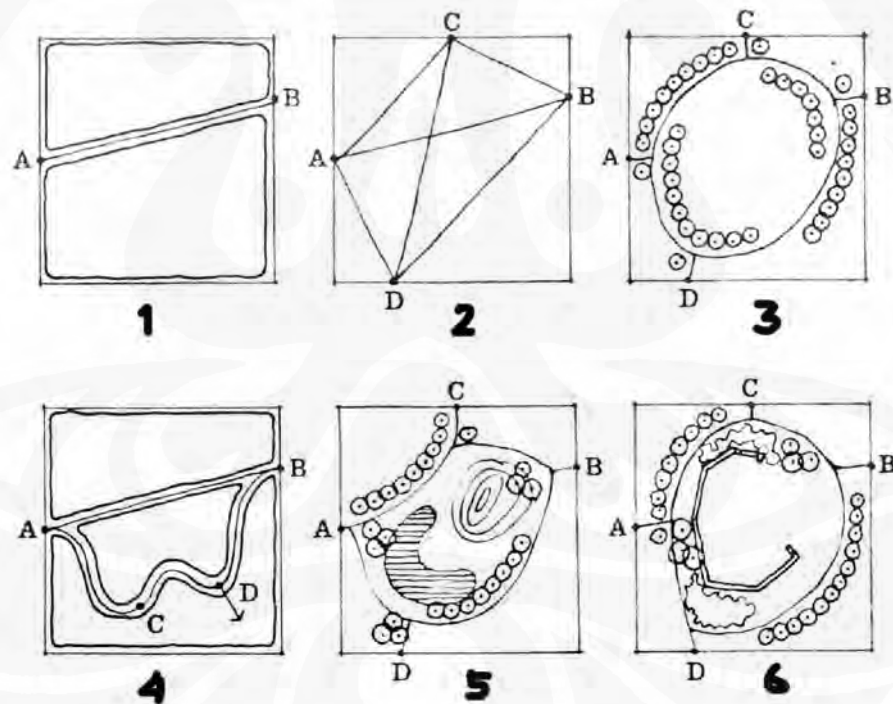
Aksis adalah jarak terdekat antara 2 buah titik. Sedangkan *path* adalah jalur yang ada untuk menempuh dari titik awal ke tujuan akhir. Aksis tidak selalu sama dengan *path*, dan juga sebaliknya, aksis bisa juga sama dengan *path*. Tergantung bagaimana dalam perencanaan perjalanan dari sebuah titik ke titik yang lain. Jika aksis sama dengan *path*, maka jarak tempuh dari titik awal ke titik akhir menjadi jarak tempuh terdekat dan sesuai dengan yang dikatakan oleh Yi Fu Tuan bahwa hal itu akan menjadi sangat efisien. Karena manusia selalu bergerak dengan efisien, maka hal ini menjadi sangat baik. Bahkan tidak jarang, saat *path* dibuat tidak sama dengan aksisnya, beberapa orang masih tetap bergerak lurus dan memotong *path* yang ada untuk mencapai titik akhir. Inilah yang sering terjadi saat orang mulai mencari “jalan potong”.

Saat jalan potong itu semakin sering digunakan, maka akan semakin banyak orang pula yang akhirnya menggunakan jalan tersebut dan akhirnya menggunakan aksis tersebut sebagai *path* mereka, padahal *path* yang sebenarnya telah dibuat dan justru tidak dimanfaatkan. Pada dasarnya, ada kalanya peralihan ataupun pembelokan dari *path* bukanlah sesuatu yang tidak mungkin dilakukan, misalnya ketika pada sebuah taman yang ditengahnya terdapat taman bunga ataupun sebuah lapangan rumput yang luas, sehingga tidak bisa dilewati. *Path*-nya pun disediakan mengelilingi lapangan tersebut. Tetapi yang perlu diingat adalah perlu diberikan elemen ‘peringatan’ ada daerah taman tersebut untuk memberikan alasan dan pengertian kepada pengalihan yang dirasakan oleh para pejalan kaki yang tengah tergesa-gesa. Perubahan-perubahan dari level yang ada,

²⁴ Michael Laurie (terjemahan Aris k. Onggodiputro), Pengantar kepada Arsitektur Pertamanan, hal 82

pembuatan kolam atau danau juga dapat digunakan untuk alasan tersebut. Dengan adanya hal-hal tersebut, maka orang secara tidak langsung akan “dipaksa” untuk memakai *path* yang ada. Terlepas dari sirkulasi yang diarahkan ke sekitar daerah-daerah yang terpakai, jalur-jalur sirkulasi dapat digubah semata-mata untuk alasan estetika ataupun untuk memberikan suatu pengalaman lain. Maka jika fungsi sirkulasi adalah untuk maksud pergerakan yang perlahan-lahan, berjalan-jalan santai ataupun perhentian, seperti banyak terdapat pada taman-taman, maka jalur sirkulasi tersebut dapat dibuat secara tidak langsung, dengan kelebaran yang bervariasi, di beberapa tempat tertentu dibuat pelebaran untuk duduk-duduk beristirahat, duduk-duduk berkelompok dan lain sebagainya²⁵. Disini terlihat bagaimana elemen-elemen yang ada pada ruang luar saling mendukung satu sama lain untuk memberikan kualitas ruang yang dibutuhkan.

Pada gambar terlihat bagaimana kemungkinan pembuatan *path* antara titik-titik yang ada.



Gambar 2.3 Kemungkinan Pembentukan *Path*

Sumber : Pengantar pada Arsitektur Pertamanan, hal. 83

²⁵Michael Laurie(terjemahan Aris k. Onggodiputro), Pengantar kepada Arsitektur Pertamanan, hal 82

Pada gambar 1, terlihat A dan B dihubungkan oleh *path* yang sama dengan aksisnya. Dengan demikian jarak yang terbentuk menjadi seminimal mungkin dan efisien.

Sedangkan pada gambar 2, merupakan pemecahan jalur sirkulasi yang dibuat sesimpel mungkin. Pada sirkulasi ini dihubungkan setiap titik yang ada. Dengan demikian orang dari setiap titik bisa menemukan jarak terdekat untuk menuju ke titik lainnya. (A, B, C, dan D)

Pada gambar 3, jalur dibuat sedikit melengkung. sebenarnya hanya berbeda sedikit dengan jalur yang lurus, tetapi dengan adanya elemen pepohonan, maka orang tidak akan merasakan terlalu banyak perbedaan dengan jalur lurus.

Pada gambar 4, sirkulasi tidak dibuat terlalu formal, bahkan dibuat berkeliling menghubungkan setiap titik yang ada di taman. Pada kasus ini, jarak tidak menjadi masalah, bahkan kenyataannya menjadi menyenangkan

Pada gambar 5 dan 6, hampir sama dengan gambar 3, penyimpangan jalur dengan menonjolkan pepohonan, tetapi pada gambar 5 dan 6 diberikan elemen lain seperti kolam.

Saat manusia melewati sebuah *path* ia akan merasakan ruang. Dan setiap karakteristik dari kualitas ruang bisa digunakan untuk memperkuat image dari *path* tertentu. Jadi kualitas ruang merupakan salah satu unsur yang penting dalam perancangan *path* di sebuah landscape. Merancang sebuah *path* dengan kualitas ruang yang tegas akan bisa membuat orang mengikuti *path* tersebut ketimbang membuat jalan pintas lain untuk menuju ke tujuan akhirnya.

Setiap garis pergerakan sebaiknya mempunyai kejelasan dari arah. *Path* tidak hanya sebaiknya mudah dikenali dan berkelanjutan, sebaiknya pula *path* mempunyai kualitas yang mengarahkan.²⁶ Ketika arah tersebut bisa terlihat dengan jelas, maka manusia akan berjalan melalui *path* tersebut. Oleh karena itulah, maka pada suatu *path* harus mempunyai arah yang jelas. Menurut Kevin

²⁶ Kevin Lynch, Image of The City, hal.55

Lynch, sebuah *path* yang mempunyai kualitas mengarahkan yang baik, maka *path* tersebut akan bisa dirasakan skalanya. Maksudnya disini adalah orang yang melewati *path* tersebut akan bisa merasakan skala secara keseluruhan untuk mengetahui posisinya dan jarak yang akan ditempuhnya.²⁷

Layout dari sebuah *path* sebaiknya sesuai dengan proses berjalan. Dan sebuah proses berjalan jauh lebih sulit daripada yang pernah dibayangkan.

Christopher Alexander mengatakan pada bukunya *A Pattern Language*, pada intinya saat berjalan terdapat 3 buah proses:

1. Ketika berjalan, kita akan men-scan landscape untuk mendapatkan tujuan selanjutnya (*intermediate destination*). Dan ini pula yang secara alami membuat kita memotong dan mengambil jalan diagonal untuk jalan pintas
2. *Intermediate destination* ini selalu berubah. Semakin jauh berjalan, akan semakin banyak pula yang bisa dilihat, dan ini juga akan mengakibatkan semakin banyak pula tujuan akhirnya.
3. Menggunakan *temporary goal*. Jadi ketika berjalan, kita menggunakan landmark yang ada di sekitar sebagai tujuan sementara kita, dan ketika berjalan menuju tujuan sementara kiat tersebut, kita akan berjalan lurus dan mengambil jalan tersingkat. Kita bisa menggunakan beberapa tujuan sementara ini sampai tiba ke tujuan akhir kita.²⁸

Sebuah *path* sebaiknya memiliki kesatuan elemen yang mendukung kontinuitas *path* ini. misalnya menggunakan warna atau tekstur atau *pavement* yang sama, atau menggunakan pohon yang berkelanjutan untuk memberi kualitas ruang yang mengarahkan.

Unsur lain yang menjadi esensi dari perancangan sebuah *path* adalah pertemuan di *path* ini. Pertemuan *path* yang berjumlah lebih dari 4 juga memberikan kebingungan bagi orang yang melewati *path* tersebut²⁹.

²⁷ Kevin Lynch, *Image of The City*, hal 55

²⁸ Christopher Alexander, *A Pattern Language*

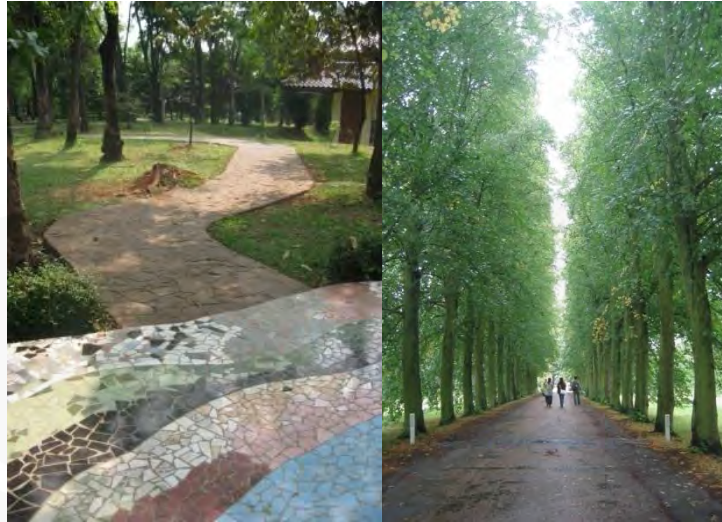
²⁹ Kevin Lynch, *Image of The City*, hal 58

Kontinuitas sebuah *path*, sangat penting. Kebutuhan dasar dari hal ini adalah pada jalurnya ataupun pada sistem *pavement*-nya. Sebuah *path* dengan tingkat kepuasan yang sebaiknya bisa dilalui oleh semua orang, bahkan oleh seorang yang baru pertama kali melewatinya. *Path* juga harus mempunyai kejelasan fungsi, sebab orang akan bergantung pada hal tersebut. Dengan adanya kejelasan fungsi, manusia bisa menentukan *path* mana yang akan digunakan. Orang biasanya menggeneralisasikan semua karakteristik yang ada di sepanjang *path* sebagai sesuatu yang terus menerus, meskipun sebenarnya ada perubahan. Tetapi faktor-faktor lain tetap berpengaruh dalam kontinuitas *path*. Ketika kontinuitas spatial terganggu, misalnya dengan perubahan lebar *path*, orang-orang akan kesulitan dalam merasakan kontinuitas dari *path* tersebut.

Ketika orang melewati sebuah *path*, ia akan merasakan ruang tersebut sambil berjalan. Sebuah *path* mempunyai kualitas ruang yang membimbing dan berkelanjutan. Perubahan lebar sebuah *path*, akan berpengaruh ke kualitas ruangnya. Semakin besar *path* tersebut, tentu orang akan merasa semakin sulit merasakan kontinuitas dari *path* tersebut, begitu pula jika *path* tersebut semakin kecil³⁰.

Tetapi, tidak demikian dengan unsur pembentuknya. Misalkan *path* tersebut dibatasi oleh pohon-pohon di sisi kiri dan kanannya, perubahan jenis pohon tidak terlalu mengganggu kontinuitas dari *path* tersebut, seperti dikatakan sebelumnya, orang biasanya meng-generalisasikan yang ada di sepanjang *path* sebagai sesuatu yang terus menerus. Selain memberikan kualitas ruang yang membimbing, sebenarnya secara tidak langsung pohon-pohon ini seolah menjadi “batas” secara vertikal, sehingga orang seperti berjalan di ruang dengan batas vertikal berupa pohon.

³⁰ Kevin Lynch, *Image of The City*, hal. 52



Gambar 2.4 Perbedaan Pavement (kiri) dan Pohon Sebagai Elemen Pendukung Ruang Luar (kanan)

Sumber : dokumentasi pribadi (kiri) dan <http://asymptotia.com/wp-images/2007/08/path-to-trinity.jpg> (kanan)

Tetapi seperti dikatakan sebelumnya, *pavement* merupakan unsur penting dalam kontinuitas *pavement*. Perbedaan sistem *pavement* akan memberikan kualitas ruang yang berbeda. Dan inilah yang membuat sebuah *path* akan kehilangan kontinuitasnya ketika *pavement*nya berubah. Perbedaan *pavement* akan diasosiasikan dengan perbedaan ruang, dan di sini berarti perbedaan *path*. Seperti pada gambar terlihat perbedaan *pavement* yang juga merupakan perbedaan *path*, mengganggu ke-kontinuitas-an *path*.

Meskipun mengganggu kekontinuitasan dari sebuah *path*, penggunaan pavement yang berbeda ini bisa juga digunakan untuk menandakan perubahan jalur. Misalnya saja terdapat sebuah pertemuan *path*. Penanda ini bisa digunakan untuk memberi sedikit ‘penanda’ bagi manusia bahwa *path* ini sudah berakhir, dan kita bisa diberikan pilihan untuk memilih *path* mana selanjutnya yang akan dipilih.

Pada salah satu contoh di samping, terlihat penggunaan pavement yang berbeda. Selain perbedaan pavement, terdapat pula perbedaan lebar dari sebuah *path*, dan dengan demikian memang sengaja kekontinuitasan sebuah *path* tersebut diganggu dengan perubahan pavement dan juga perubahan lebar dari *path*.



Gambar 2.5 Perbedaan Pavement yang Mengganggu Kontinuitas *Path*

Sumber : dokumentasi pribadi

Persimpangan dari sebuah *path* juga sebaiknya tidak mengganggu kekontinuitasan dari *path* tersebut secara keseluruhan. Meskipun ada persimpangan, sebaiknya secara keseluruhan *path* ini tidak terganggu rasa kekontinuitasannya. Maksudnya adalah ketika orang melewati persimpangan ini sebaiknya masih bisa membawa orang yang berjalan di *path* ini merasa ‘mengalir’ dan dengan perasaan seperti ini orang akan merasa nyaman dalam berjalan di *path* tersebut. Selain itu, persimpangan ini sebaiknya tidak membuat kebingungan orang yang berjalan. Sebab, ketika orang mengalami kebingungan dalam memilih arah, maka secara tidak langsung ia akan kehilangan koninuitas dari *path* tersebut.

Persimpangan tersebut sebaiknya jumlahnya tidak lebih dari 4, sebab jika lebih dari 4 akan membuat bingung orang yang berjalan, meski kenyataannya tidak selalu demikian.

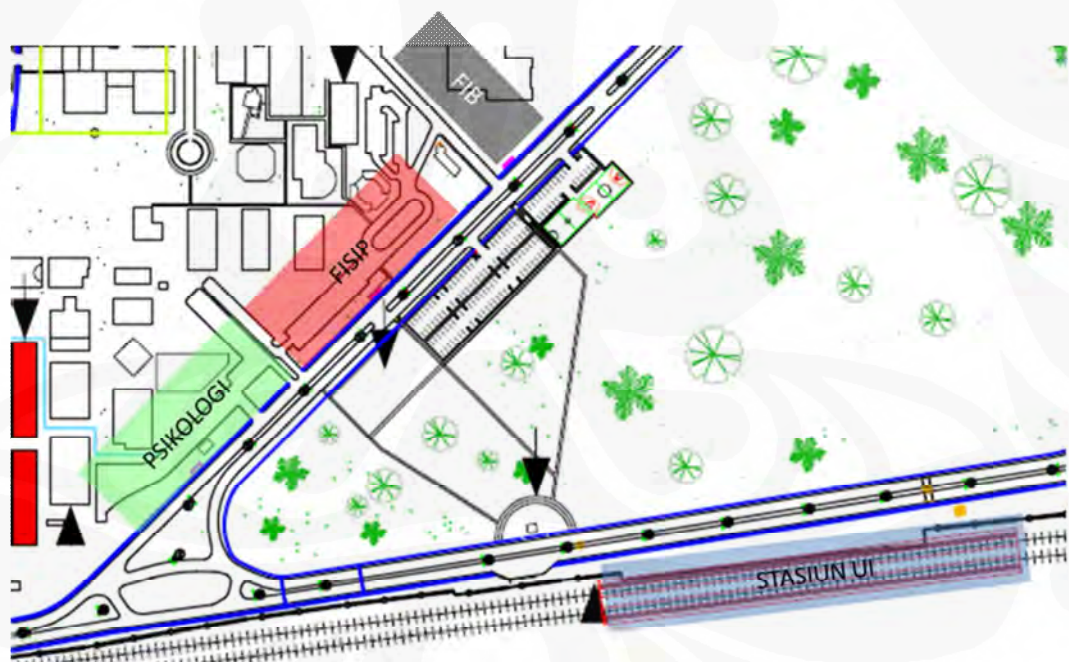
BAB 3

STUDI KASUS

Kasus I: Jalan Potong Stasiun UI-FIB

Jalan ini dibuat untuk sebagai jalan yang memotong dari Stasiun ke FIB/FISIP. Jalan ini dibuat sesuai dengan aksis, jadi bisa dikatakan *path*=aksis.

Jalan ini bisa dikatakan cukup efektif sebab di sepanjang jalan ini tidak ditemukan *undesigned path*³¹. Orang-orang jalan di sepanjang *path* ini menuju tujuan masing-masing. Di tengah jalur stasiun-FIB terdapat persimpangan menuju ke FISIP. Tapi jalan ini kurang banyak digunakan orang-orang lebih suka menggunakan jalur stasiun-psikologi, sebab jalur ini berujung di pintu masuk fakultas psikologi yang bersebelahan dengan pintu masuk FISIP.



Gambar 3.1 Letak Jalur FIB-Stasiun

Sumber : siteplan UI

³¹ Jalur yang ada secara tidak terdesain. Manusia biasa membuatnya untuk menjadi jalan pintas

Unsur Pembentuk Ruang

Unsur Horizontal

Unsur horizontal yang pada jalan ini terbentuk dari hardscape dan juga softscape. Pembatasan yang jelas adalah ketika jalan ini diberi perkerasan dan juga ada bagian yang tidak diberikan perkerasan. Daerah yang tidak diberi perkerasan berarti daerah tersebut bukanlah sebuah path.

Terdapat pula jalur sepeda yang sejajar dengan jalur pedestrian. Perbedaan antara jalur sepeda dengan jalur pedestrian adalah perbedaan bahan dan juga warna. Yang paling mudah dibedakan adalah mengenai warna, jalur untuk sepeda diberikan warna merah, sehingga orang bisa dengan mudah membedakan jalur untuk sepeda dan juga jalur untuk pedestrian.



Gambar 3.2 Unsur Horizontal pada Jalur

Sumber : dokumentasi pribadi

Unsur Vertikal

Unsur vertikal yang ada di sepanjang jalur pejalan kaki ini adalah deretan pohon yang membimbing orang untuk berjalan menuju ke tujuannya. Tetapi deretan pohon ini bukan merupakan satu-satunya unsur yang bisa memberikan kesan membimbing dalam sebuah path. Unsur yang membimbing ini bisa juga berupa perkerasan yang ada di sepanjang jalan tersebut. Dengan adanya kualitas ruang yang membimbing ini, kekontinuitasan dari *path* ini cukup baik. Orang yang melewati jalur ini bisa mengalami perjalanan yang kontinu sampai dengan tujuan mereka.



Gambar 3.3 Unsur Vertikal pada Jalur Stasiun-FIB

Sumber : dokumentasi pribadi

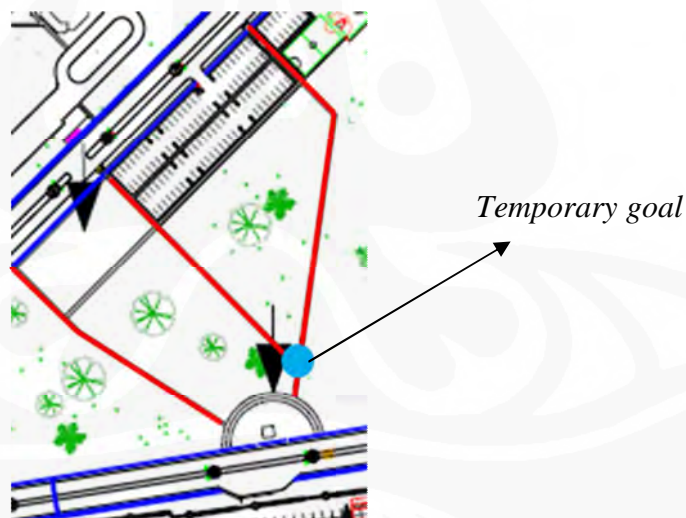
Unsur Penunjang

1. Elemen Ruang Luar

Elemen-elemen yang terdapat pada jalur pedestrian ini adalah pohon-pohon yang berada di sisi kiri dan kanan dari jalur ini. Deretan pohon ini memberikan kualitas ruang yang membimbing.

Elemen lain yang ada di jalan ini adalah sebuah lampu yang berada di persimpangan antara jalur FIB dan stasiun. Persimpangan yang berada di tengah jalur ini juga bisa dikatakan sebagai *temporary goal* ketika berjalan di jalur ini. ketika kita sampai ke temporary goal tersebut, kita lalu akan menentukan tujuan akhirnya, apakah ke FIB ataupun bisa ke FISIP.

Pada persimpangan ini diletakkan sebuah lampu yang bisa dijadikan sebuah patokan. Lampu tersebut terlihat dari tiap ujung jalan. Dengan demikian, saat baru memasuki jalan tersebut, kita telah memiliki sebuah tujuan, dan ketika kita sampai pada lampu tersebut, kita bisa menentukan tujuan selanjutnya. Jadi lampu tersebut hanya digunakan sebagai tujuan sementara, tetapi sebenarnya tujuan sementara itu cukup penting. Sebab manusia bergerak sesuai dengan tujuan. Ketika ada tujuan, manusia akan bergerak lebih terarah. Terlebih lagi pada jalan ini terdapat persimpangan, dan penanda tersebut menjadi penting. Berbeda dengan jalur stasiun-psikologi, pada jalur ini tidak terdapat temporary goal, sebab memang tidak terdapat persimpangan, dan juga jalurnya hanya 1 dan langsung sampai ke tujuan akhirnya.



Gambar 3.4 Letak Tujuan Sementara

Sumber : dokumentasi pribadi

2. Tekstur

Permainan perbedaan tekstur yang ada di jalur pedestrian ini tidak terlalu banyak. Sebab pada jalur ini tidak terlalu banyak perbedaan fungsi sehingga mungkin tidak diperlukan perbedaan tekstur. Selain itu, perbedaan tekstur yang terlalu banyak bisa mengganggu kekontinuitas-an perjalanan seseorang. Perbedaan tekstur yang terlihat adalah perbedaan tekstur antara jalur untuk pedestrian dan juga perbedaan tekstur untuk jalur sepeda yang berada sejajar.



Gambar 3.5 Perbedaan Tekstur

Sumber : dokumentasi pribadi

3. Warna

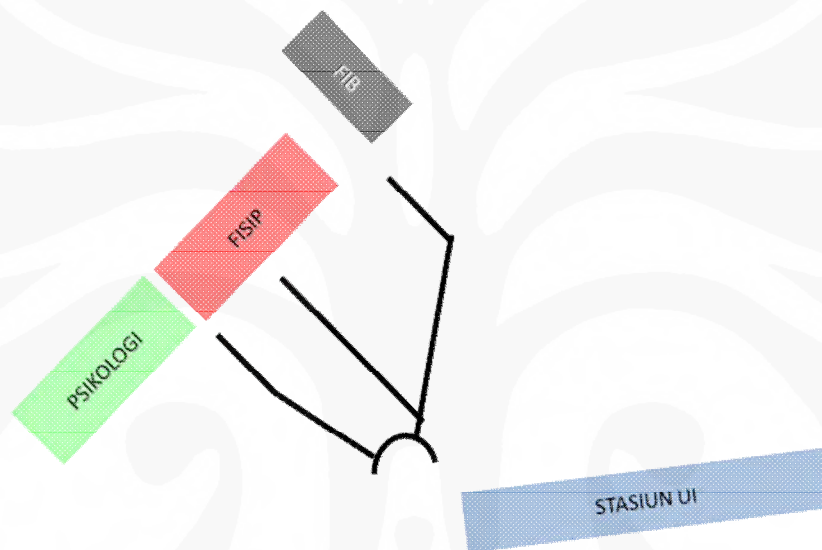
Hampir sama dengan unsur tekstur, perbedaan-perbedaan warna tidak terlalu banyak terjadi di jalur ini. Perbedaan warna yang ada ditujukan untuk membedakan fungsi dari tiap-tiap jalur yang ada. Perbedaan pertama adalah warna antara jalur pejalan kaki dan juga jalur sepeda. Selain itu juga ada perbedaan warna antara perkerasan dan juga yang tidak mengalami perkerasan. Daerah yang tidak mengalami perkerasan tetap berwarna hijau sehingga tetap terlihat alami, berbeda dengan perkerasan yang berwarna abu-abu dan merah

4. Irama

Irama yang berulang-ulang terjadi pada susunan batu pada perkerasan di lantai. Selain itu juga terdapat pengulangan pada susunan pohon di sisi kiri dan kanan jalan. Tetapi pada persimpangan diberikan perbedaan sedikit

motif pada lantainya untuk memberikan kesan bahwa persimpangan ini merupakan sebuah daerah yang berbeda dari sepanjang jalur pejalan kaki ini.

Sebagai jalur yang merupakan salah satu jalur utama dari sirkulasi pejalan kaki di antara stasiun, FIB, FISIP, dan psikologi, jalur ini telah banyak digunakan oleh mahasiswa untuk menuju fakultas mereka. Penggunaan jalur ini adalah sebagai jalan potong untuk menuju tempat kuliah mereka.



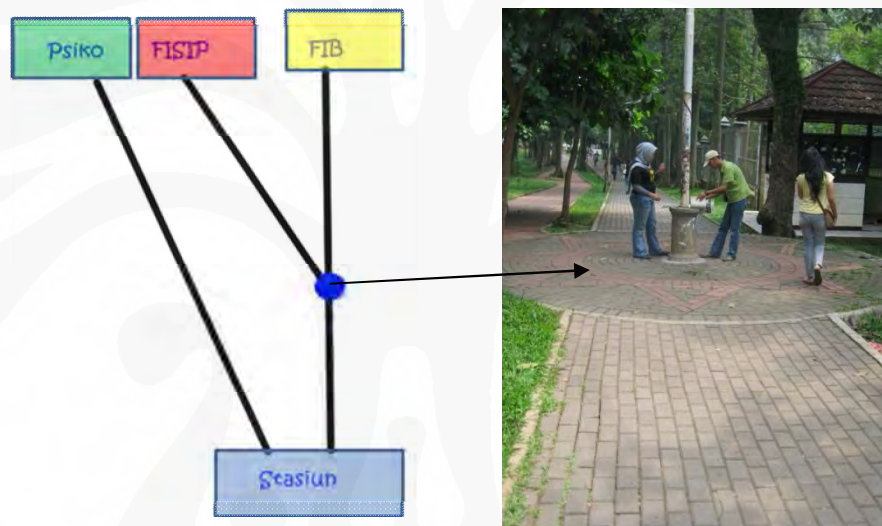
Gambar 3.6 Kedekatan antara Stasiun-FISIP-FIB-Psikologi

Sumber : Site Plan UI (telah diolah kembali)

Dari denah kedekatan di atas terlihat bagaimana jalan potong ini berhubungan dengan fakultas psikologi, FISIP, dan FIB serta Stasiun Universitas Indonesia. Sebagai jalur utama, sirkulasi yang terjadi pada jalur ini cukup banyak. Bahkan banyak orang yang cenderung untuk berjalan menggunakan jalur ini ketimbang menunggu bis kuning. Dari hasil wawancara, mahasiswa-mahasiswa menggunakan jalur ini karena menurut mereka jalur ini cukup efektif dan dengan banyaknya pohon yang ada di sekitarnya membuat mereka nyaman saat berjalan di jalur ini. Keamanan di jalur ini juga dirasakan cukup dengan adanya pos satpam di ujung jalur dan juga penerangan yang cukup di malam hari.

Elemen-elemen yang ada di sepanjang jalur ini cukup menjaga kekontinuitasan dari jalur ini. Ketika berjalan di jalur ini kita akan terbimbing oleh jalur yang lurus tanpa banyak tikungan, selain itu pohon yang berjajar di sepanjang jalan juga ikut membuat ruang yang mempunyai kualitas yang membimbing.

Sebenarnya jalan pintas ini juga merupakan aksis dari hubungan antara FISIP-FIB-Psikologi dengan Stasiun, sehingga bisa dikatakan bahwa jalur ini merupakan jalan paling efektif dari hubungan-hubungan antar bagian tersebut.



Gambar 3.7 Persimpangan FIB-FISIP-Stasiun

Sumber : dokumentasi pribadi

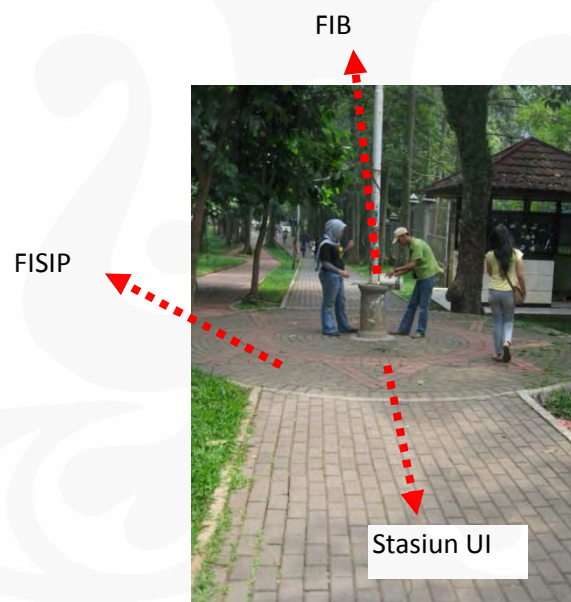
Jika dibuat secara sederhana, mungkin hubungan antara Psikologi-FISIP-FIB-stasiun bisa dibuat seperti gambar diatas. Garis-garis tersebut bisa dikatakan sebagai jalur pejalan kaki yang ada. Dan kita bisa melihat bahwa hubungan tersebut sangat efektif. Bisa dikatakan jalur-jalur tersebut dibuat seefektif mungkin karena jalur tersebut merupakan jalur yang cukup sering dilewati orang.

Hal lain yang bisa dibahas di jalur ini ada di jalur FIB-stasiun. Pada jalur ini terdapat sebuah persimpangan yang ada di tengah jalur tersebut. Pada persimpangan ini terdapat sebuah lampu yang berada di tengah jalan. Meskipun lampu tersebut berada di tengah jalan, lampu tersebut tidak mengganggu kekontinuitasan dari jalur tersebut. Hal tersebut dikarenakan lampu tersebut

menjadi sebuah tujuan sementara (*temporary goal*) dari orang yang menggunakan jalan tersebut.

Setelah sampai di tujuan sementara ini, kita disediakan pilihan, pilihan tersebut akan menentukan tujuan akhir kita. Karena merupakan sebuah persimpangan 2 jalur, maka kita akan diberikan 2 buah pilihan, dan kita bisa menentukan tujuan akhir kita. *Temporary goal* ini memberikan kita sebuah tujuan yang sebenarnya bukan menjadi tujuan akhir kita, tapi tujuan sementara ini menjadi fokus kita dalam berjalan di jalur tersebut.

Di sepanjang jalur ini hampir tidak terdapat jalur-jalur yang tidak terdesain (*undesigned path*). Contoh jalur tidak terdesain ini misalnya jalan potong yang memotong rumput-rumput yang ada. Dengan tidak ditemukannya jalur yang tidak terdesain ini, berarti jalur ini sudah cukup efektif sehingga orang tidak perlu memotong untuk membentuk jalur tersendiri.



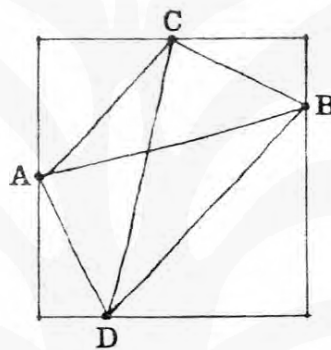
Gambar 3.8 Persimpangan FIB-FISIP-Stasiun

Sumber : dokumentasi pribadi

Ada beberapa alasan mengapa hampir tidak ada *undesigned path* di sepanjang jalur ini :

1. *Path* yang ada sudah menghubungkan titik-titik tujuan akhir yaitu (FIB-FISIP-Psikologi-stasiun). Setiap titik tersebut dihubungkan dengan *path*.

Secara sederhana, *path* yang ada bisa digambarkan seperti gambar dibawah ini, dimana setiap titik yang merupakan tujuan akhir saling dihubungkan sehingga *path* yang terbentuk menjadi efektif dan paling efisien.

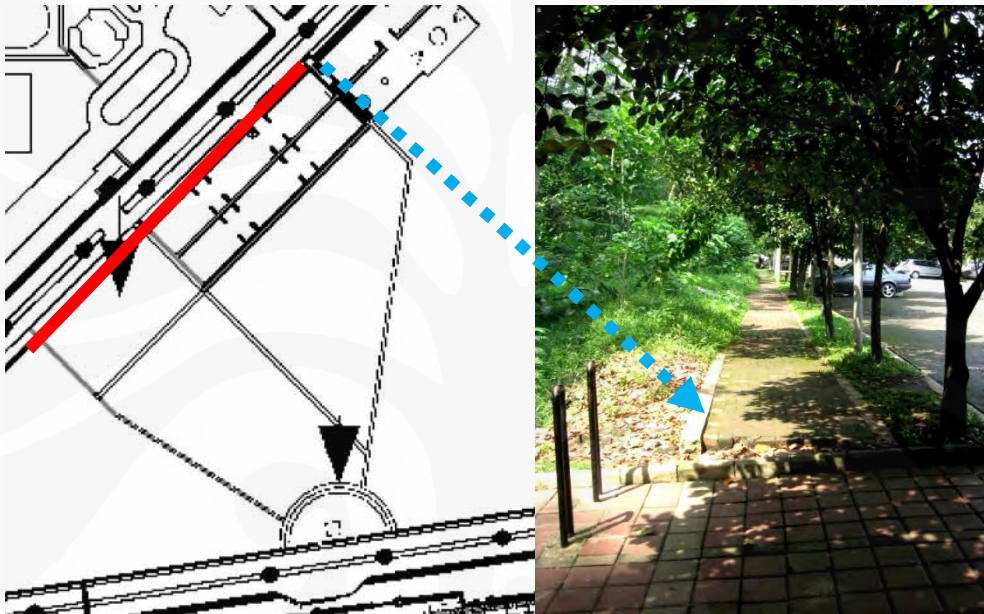


Gambar 3.9 Salah Satu Pembentukan *Path*

Sumber : Pengantar Arsitektur Pertamanan

- Dengan adanya jalur-jalur yang efisien, sirkulasi yang ada juga berlangsung dengan lancar, karena pada jalur ini tidak direncanakan tempat-tempat untuk pemberhentian. Ini berarti memang jalur ini direncanakan sebagai jalur sirkulasi yang cukup penting.
2. Titik-titik pusat kegiatan tidak terlalu banyak, sehingga sebenarnya *path* yang ada sudah bisa mengakomodasi setiap kebutuhan orang yang melewati *path* tersebut. Selain itu di sekitar *path* tersebut memang hampir tidak ada kegiatan lain yang bisa dilakukan selain berjalan, sehingga ketika melewati *path* tersebut hanya fokus menuju ke tujuan akhir dan tidak mencari kegiatan lain.
 3. Seperti yang sudah dikatakan di atas bahwa kekontinuitasan dari sebuah *path* sangat penting, dan disini kekontinuitasan tersebut sudah cukup baik, sehingga orang yang berjalan menggunakan *path* tersebut mengalami perjalanan yang ‘mengalir’.

Meskipun demikian tetap terdapat 1 jalur yang sebenarnya *undesigned path*. Sebuah jalur yang sebenarnya tidak terlalu sering digunakan oleh mahasiswa, tetapi jalur tersebut digunakan oleh para satpam untuk memantau tempat parkir yang ada. Tetapi saat ini jalur tersebut telah menjadi sebuah *path* yang 'legal' karena telah diberi perkerasan di jalur tersebut.



Gambar 3.10 Letak Jalan Pintas pada Site Plan (kiri) dan Foto Jalan Pintas (kanan)

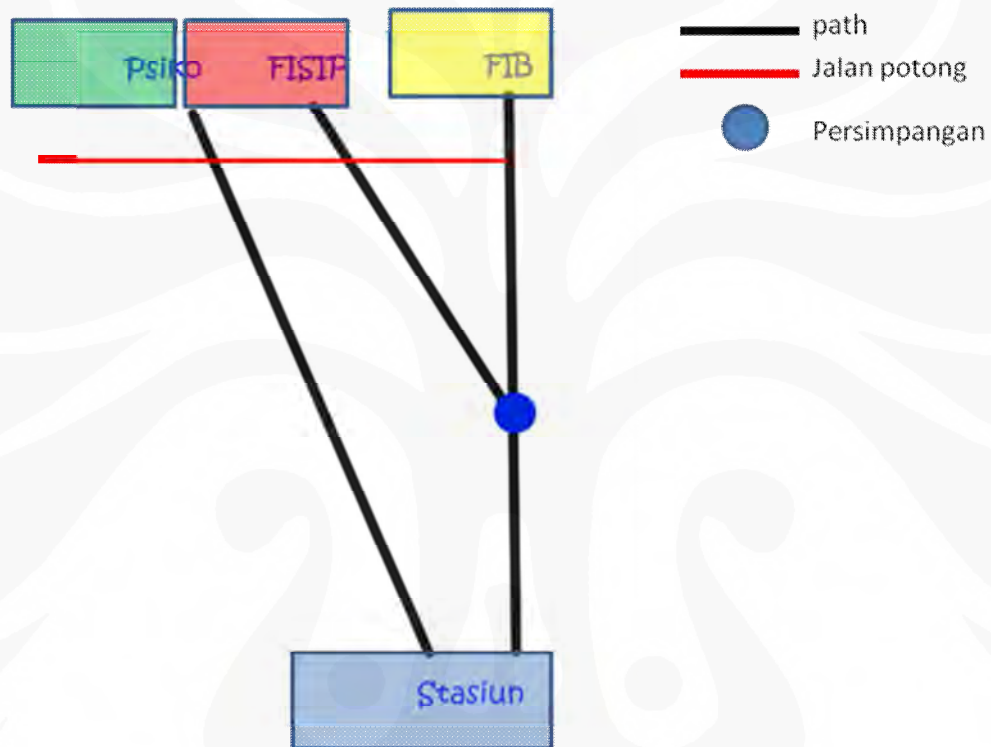
Sumber : Site Plan UI (kiri) dan dokumentasi pribadi (kanan)

Jalur tersebut memang akhirnya terbentuk mungkin karena kebutuhan. Kebutuhan akan jalan menghasilkan sebuah jalan yang tidak terdesain. Jalan tersebut memang digunakan untuk mengelilingi tempat parkir, dan sangat jarang digunakan mahasiswa. Tempat tersebut yang jarang digunakan akhirnya seringkali digunakan para supir untuk duduk-duduk sambil menunggu.

Path yang ada diberi perkerasan sehingga bisa dibedakan dengan elemen landscape yang bukan *path*. Elemen-elemen vertikal yang ada menggunakan pohon-pohon yang disusun sepanjang *path*, sehingga memberikan kualitas ruang

yang membimbing. *Path* yang tidak terdesain terbentuk di antara ujung *path* ini. *Path* tersebut menghubungkan ketiga *path* tersebut.

Jalan ini menghubungkan tempat parkir yang ada di tengah-tengah tempat parkir tersebut. Jalan ini seringkali digunakan oleh satpam untuk berkeliling menjaga tempat parkir. Sangat sedikit orang yang melewati jalan ini.



Gambar 3.11 Skema Jalur Stasiun FIB-FISIP-Psikologi-Stasiun UI

Sumber : analisis pribadi

Kasus II: Taman FISIP

Taman FISIP ini terletak di dekat kantin FISIP atau yang lebih terkenal dengan nama takor (taman korea). Taman ini terdiri dari jalur-jalur yang nantinya bisa menuju ke jalan dan juga bisa menuju ke psikologi, jalan dan juga menuju ke beberapa bundaran yang bisa digunakan untuk duduk-duduk. Taman ini mempunyai jalur yang unik, dan kita bisa melakukan perjalanan untuk mengelilinginya.

Jalur-jalur ini digunakan oleh mahasiswa-mahasiswa hanya untuk berjalan-jalan atau juga mahasiswa yang ingin menuju ke jalan dan juga menuju ke fakultas psikologi. Jalur-jalur ini menghubungkan beberapa titik kegiatan diantaranya: takor, bundaran FISIP, kantin psikologi, jalan raya.

Secara layout penataan taman ini cukup menarik. Terdapat beberapa persimpangan yang nantinya bisa menjadi *temporary goal* di sini.

Unsur Pembentuk Ruang

Unsur horizontal

Path yang ada diberi perkerasan. Daerah tersebut bisa dilewati dengan cara berjalan kaki. Terdapat beberapa titik persimpangan yang berbentuk lingkaran. Daerah yang tidak diberi perkerasan merupakan rumput-rumput dan juga beberapa tanaman yang memberi elemen estetika di sekitar taman tersebut.



Gambar 3.12 Tanaman Estetika pada Taman FISIP

Sumber : dokumentasi pribadi

Unsur Vertikal

Adanya tanaman perdu di sepanjang jalan yang berfungsi membatasi *path* dan juga sebagai elemen pemberi kontinuitas selama perjalanan. Terdapat pula pohon-pohon yang juga memberi efek membimbing orang yang berjalan di sepanjang *path* tersebut.



Gambar 3.13 Elemen Vertikal pada *Path* di Taman FISIP

Sumber : dokumentasi pribadi

Unsur Penunjang

1. Elemen Ruang Luar

Elemen-elemen ruang luar yang ada di sini adalah tanaman perdu dan juga beberapa pohon yang membuat kualitas ruang yang membimbing orang yang berjalan di jalur ini. Pada jalur ini tanaman perdu memiliki peranan yang lebih penting daripada pohon-pohon, sebab tanaman perdu tersebar di sepanjang jalan, daripada pohon-pohon yang lebih jarang

2. Tekstur

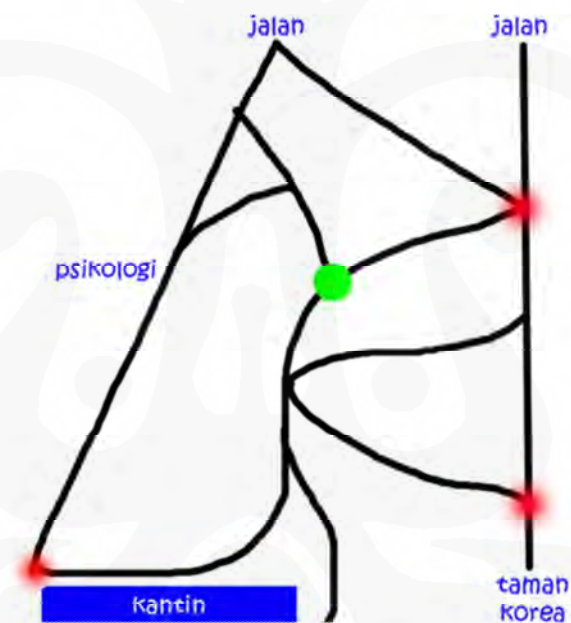
Permainan tekstur pada jalur ini tidak terlalu banyak, sebab fungsi ruang-ruang yang ada hanyalah untuk berjalan. jadi tekstur yang ada hanya terdapat di sepanjang jalannya.

3. Warna

Warna-warna yang ada di taman ini tidaklah banyak. Untuk warna di sepanjang jalur ini menggunakan warna natural dari batu, sedangkan warna-warna lainnya adalah warna untuk rumput dan beberapa tanaman yang berfungsi sebagai elemen estetika di taman ini.

4. Irama

Irama yang berulang terjadi di sepanjang perkerasan jalan yang ada. Menggunakan batu-batu yang memiliki tekstur membuat sepanjang jalur ini memiliki irama tertentu. Bentuk-bentuk jalan yang melengkung juga membentuk irama yang berubah-ubah, sebab jalur yang ada di sepanjang taman ini tidak hanya lurus tetapi juga ada yang melengkung sehingga membentuk irama tertentu.



Keterangan gambar:

- Persimpangan antar *path*
- Bundaran tempat duduk-duduk
- Jalur-jalur pejalan kaki

Gambar 3.14 Bentuk *Path* pada Taman FISIP

Sumber : analisis pribadi

Taman ini memiliki jalur yang cukup unik, jalur-jalur yang ada memiliki pola tertentu. Selain itu, *path* yang ada di sini tidak semuanya lurus, tetapi terdapat juga beberapa *path* yang melengkung. Tetapi meskipun melengkung, *path* ini tetap terasa kontinuitasnya, sebab dengan berjalan di *path* ini kita tidak kehilangan arah, justru meskipun dengan jalur yang melengkung, kita bisa lebih merasakan ruang yang terbentuk, sebab kita tidak langsung melihat tujuan akhir dari *path* ini.



Gambar 3.15 *Path* yang Melengkung pada Taman FISIP

Sumber : dokumentasi pribadi

Pengarahannya dengan menggunakan tanaman perdu ini membuat kita lebih merasakan kekontinuitasan dari perjalanan ini. Pada lantai jalur ini juga terdapat garis di tengah *path* sehingga seolah menjadi bantuan kita dalam memahami bentuk dari *path* dan juga sebagai elemen estetika dari taman ini.

Hal yang baik dari *path* ini adalah, meskipun *path* tersebut melengkung, tetapi orang tidak mencari jalan potong untuk memotong *path* tersebut. Hal ini berarti perhatian orang saat berjalan di *path* ini telah teralihkan dan lebih menikmati perjalanan ketimbang langsung ke tujuan akhirnya. Tetapi tetap terdapat *undesigned path* pada taman ini. Gambar IV.2 Letak Undesign *Path* pada Taman FISIP



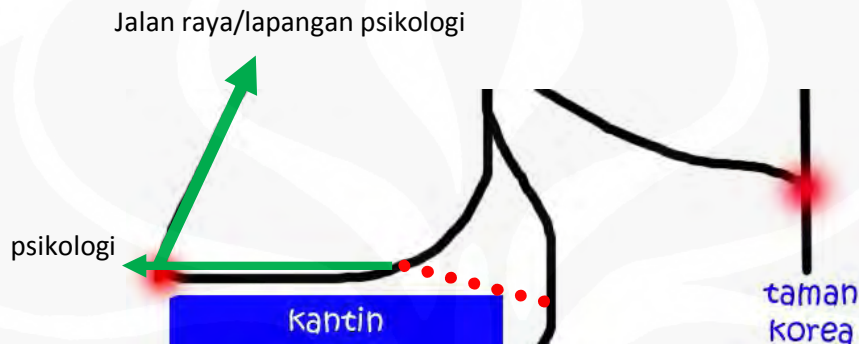
Keterangan gambar:

- Persimpangan antar *path*
- Bundaran tempat duduk-duduk
- Jalur-jalur pejalan kaki
- - - - - Jalur-jalur *undesigned*

Gambar 3.16 Letak Undesign *Path* pada Taman FISIP

Sumber : analisis pribadi

Path tersebut terdapat di dekat kantin dan juga ke arah psikologi. Undesigned *path* ini memotong taman yang ada dan akhirnya rumput di daerah tersebut menjadi rusak dan akhirnya terbentuklah *path* yang tidak terdesain.



Gambar 3.17 Letak Jalan Potong serta Kemungkinan Tujuan Akhir (atas) dan Foto Jalan Poton Taman FISIP (bawah)

Sumber : analisis pribadi (atas) dan dokumentasi pribadi (bawah)

Jalur ini sangat ramai, para mahasiswa menggunakan *path* ini sebagai jalan potong. Hal ini merupakan salah satu bentuk pergerakan manusia yang sangat mencari cara terefektif menuju tujuan akhirnya.

Ada beberapa alasan yang memungkinkan hal ini bisa terjadi.

1. Jalan yang sudah ada sekarang kurang efektif, mengingat untuk menuju ke jalan tersebut harus memutar terlebih dahulu
2. Jalur tersebut merupakan jalur sirkulasi yang sangat padat, sehingga sebaiknya diberikan jalan paling efektif
3. Kurang ada batas yang jelas di *path* yang telah ada

Alasan ketiga mungkin merupakan salah satu alasan yang paling masuk akal. Mengingat pada *path* yang lain batasannya cukup jelas, sehingga tidak ditemukan undesigned *path* seperti ini.

Pembatasan *path* ini sebenarnya telah cukup baik, dengan menggunakan tanaman perdu seolah telah menjadi sebuah batas yang sangat jelas mana yang merupakan *path* mana yang bukan. Tetapi terlihat di daerah yang merupakan undesigned *path* ini, tidak terdapat tanaman perdu yang menjadi batas yang membedakan mana yang merupakan *path* mana yang bukan.



Gambar 3.18 Analisis Jalan Potong (kiri) dan *Path* dengan Perdu (kanan)

Sumber : analisis pribadi

Terlihat dari gambar kanan bahwa dengan adanya tanaman perdu, batas menjadi lebih jelas sehingga orang tidak memotong jalan. Tanaman perdu yang ada seolah menjadi batas semu yang membuat orang berjalan sesuai dengan *path* yang ada. Sedangkan pada gambar kiri tidak ditemukan batas secara vertikal sehingga bisa memotong jalan lebih mudah.

KASUS III : Taman Menteng

Taman Menteng merupakan sebuah taman kota yang terletak di daerah Menteng Jakarta Pusat. Sebelum menjadi taman, taman ini merupakan stadion dari klub Persija, tetapi karena kebutuhan akan lahan hijau di Jakarta akhirnya dibangunlah Taman Menteng ini.

Taman ini terdiri dari 2 buah rumah kaca, lapangan futsal dan juga tanamantanaman yang ditanam di taman ini serta juga air mancur yang ada di tengah taman ini.

Unsur Pembentuk Ruang

Unsur Horizontal

Unsur horizontal yang ada di sekitar taman ini terdiri dari softscape dan juga hardscape. Pembatasan antara softscape dan juga dengan hardscape cukup jelas. Perkerasan di taman ini menggunakan beberapa bahan dan warna, sehingga terlihat tidak monoton. Pada bagian yang tidak mengalami perkerasan, terdapat rerumputan dan juga beberapa tanaman lain yang menambah unsur hijau dari taman ini.



Gambar 3.19 Perkerasan Pada Taman Menteng

Sumber : dokumentasi pribadi

Unsur Vertikal

Unsur vertikal yang ada pada taman ini antara lain, adalah pohon-pohon yang ada di sekitar taman. Juga terdapat beberapa dinding setinggi sekitar 60cm yang bisa digunakan untuk duduk-duduk di sekitar taman. Dinding ini juga menjadi “pot” bagi tanaman-tanaman yang ada di taman. Unsur vertikal lainnya adalah kaca-kaca yang membentuk rumah kaca di taman menteng. Terdapat pula susunan lampu yang berjajar sehingga membentuk seperti sesuatu yang menuntun. Lampu-lampu ini terdapat di sepanjang jalan masuk ke taman Menteng.



Gambar 3.20 Tanaman-tanaman pada Taman Menteng

Sumber : dokumentasi pribadi

Unsur Penunjang Ruang Luar

1. Elemen Ruang Luar

Elemen ruang luar yang ada di taman Menteng ini ada beberapa buah. Selain berupa pohon dan juga tanaman perdu yang ada di taman ini, juga terdapat beberapa elemen lain yang juga menunjang ruang luar di taman ini. Di antaranya adalah air mancur dan juga ada lapangan futsal, serta beberapa tempat duduk yang tersebar di sepanjang taman. Lapangan futsal menjadi salah satu elemen yang penting di taman ini, sebab lapangan ini menjadi sesuatu yang dominan, mengingat taman ini dulunya juga

merupakan sebuah lapangan sepakbola. Bahkan terdapat sebuah monumen yang bergambar orang sedang bermain sepakbola.

Air mancur disini terdapat di 2 titik, keduanya terletak dekat dengan rumah kaca yang ada di sini. Air mancur disini juga menjadi salah satu landmark yang ada di sini, sebab air mancur ini seringkali menjadi tempat bertemu bagi orang-orang yang ingin bertemu di taman Menteng.



Gambar 3.21. Air Mancur (kiri atas), Rumah Kaca (kanan atas), dan Monumen Kenangan Persija (bawah) di Taman Menteng

Sumber : dokumentasi pribadi

2. Tekstur

Perbedaan tekstur di *path* yang ada di taman Menteng ini cukup banyak. Banyak terdapat perbedaan tekstur yang ada dikarenakan perbedaan bahan

yang digunakan untuk membentuk *path* yang ada. Permainan tekstur ini membuat perjalanan ketika mengelilingi taman ini menjadi tidak monoton.

3. Warna

Perbedaan warna juga menjadi salah satu hal yang menarik ketika berjalan di taman Menteng ini. Permainan warna ini dikarenakan perbedaan bahan selain itu juga menggunakan perbedaan warna lantai.

Permainan warna ini membentuk bentuk tertentu yang merupakan segi estetika dari taman ini. Perpaduan dengan warna hijau dari rumput yang ada membuat taman ini menjadi sangat menarik

4. Irama

Irama berkaitan dengan warna dan juga tekstur dari *path* yang ada di taman. *Path* ini ada yang memang menggunakan batu-batu dengan warna yang berbeda sehingga membentuk irama tertentu, tetapi ada juga batu dengan warna yang berbeda. Dengan adanya irama tertentu membuat perjalanan di taman ini lebih menarik dan membuat orang lebih menikmati perjalanan.



Gambar 3.22. Irama pada Perkerasan

Sumber : dokumentasi pribadi



Gambar 3.23. Irama pada Perkerasan Taman Menteng

Sumber : dokumentasi pribadi

Path yang ada di taman ini tidak terlalu rumit, bahkan cenderung sangat simpel. Dari diagram di bawah, terlihat bahwa lapangan futsal menjadi pusat dari *path* yang ada.



Gambar 3.24. Site Plan Taman Menteng

Sumber :

http://masoye.multiply.com/photos/album/34/Dari_VIOSVELD_Ke_TAMAN_MENTENG#23
(diakses pada 14 Juni 2009)

Dari siteplan di atas terlihat bahwa *path* yang ada menghubungkan lapangan futsal dengan bagian lain dari taman. Bagian ini menunjukkan bahwa lapangan ini menjadi sesuatu yang penting dan menjadi pusat dari sirkulasi orang-orang.

Pergerakan orang juga mengikuti dari jalur-jalur yang ada. *Path* yang ada memang telah terdesain. Padahal batas-batas yang ada berupa perdu dan pohon-pohon cukup jarang, tetapi orang hampir tidak ada yang memotong jalan dengan menginjak rumput.

Tidak ditemukan rumput-rumput yang rusak karena sering terinjak, ini berarti *path* yang ada di taman ini berhasil dengan baik.

Tetapi taman ini juga memiliki kekurangan dari segi kenyamanan orang yang berjalan. Karena jalan cukup lebar dan pohon yang ada masih kurang rindang, membuat orang yang berjalan ketika di siang hari cukup kepanasan. Pohon yang ada tidak menaungi.

Tetapi jika dibahas dari segi kontinuitas *path*, sebenarnya *path* yang ada di taman ini sangat baik. Hampir tidak ditemukan gangguan ketika berjalan mengikuti *path* yang ada, bahkan kita bisa menikmati pemandangan yang ada di sekitar dengan tanaman-tanaman yang ada dan juga dengan permainan warna di jalur-jalur tersebut.



Gambar 3.25. Permainan Warna pada Jalur di Taman Menteng

Sumber : dokumentasi pribadi

Pada taman ini juga terdapat tempat-tempat dimana orang bisa berhenti dan duduk-duduk disana. Unsur perhentian ini menunjukkan memang taman ini memang untuk dinikmati, sehingga unsur estetika dari taman ini lebih tergali. Terlihat bagaimana bundaran di taman menteng dibuat cukup menarik dengan menggunakan warna yang bervariasi. Hal ini membuat ketika orang sedang berjalan atau juga sedang duduk-duduk, dia akan mendapatkan estetika secara visual lebih baik.



Gambar 3.26. Bundaran di Taman Menteng

Sumber :

http://masoye.multiply.com/photos/album/34/Dari_VIOSVELD_Ke_TAMAN_MENTENG#1
(diakses pada 14 Juni 2009)

BAB 4

ANALISIS

4.1 Pergerakan Manusia

Setiap manusia memiliki pemikiran yang berbeda-beda, tetapi secara keseluruhan, manusia memiliki kecenderungan yang hampir sama. Dalam berbagai hal manusia memiliki sesuatu yang unik, tetapi kita bisa mengambil beberapa kesamaan untuk mengambil suatu hal yang umum dari kegiatan mereka.

Sebuah *path* dibuat dengan tujuan menghubungkan satu tempat dengan tempat yang lain. Dengan adanya *path* ini tempat-tempat tersebut akan bisa dihubungkan. Sebagai ruang luar yang mengalir, manusia seolah-olah hanya sekedar lewat sehingga manusia hanya memperhatikan arah tujuannya.

Menurut Yi-Fu Tuan dalam bukunya *Space and Place*, manusia bergerak secara efektif mungkin, sehingga banyak yang mengatakan ketika manusia bergerak, manusia akan cenderung mencari jalan tersingkat untuk mencapai tujuan akhirnya, sehingga seringkali manusia bergerak tidak sesuai dengan *path* yang ada dan membuat *path* sendiri. Dan ini terlihat dari beberapa contoh dari studi kasus.

Pada kasus taman FISIP, terdapat sebuah jalur yang tidak terdesain. Jalur ini sebenarnya merupakan sebuah jalur yang cukup sering dilewati orang, bahkan orang-orang lebih suka melewati jalur yang tidak terdesain tersebut daripada melewati jalur yang telah disediakan. Mengapa demikian? Seperti telah dikatakan pada bab 3, ada beberapa alasan yang memungkinkan hal tersebut terjadi. Beberapa alasan tersebut adalah :

1. Jalan yang sudah ada sekarang kurang efektif, mengingat untuk menuju ke jalan tersebut harus memutar terlebih dahulu
2. Jalur tersebut merupakan jalur sirkulasi yang sangat padat, sehingga sebaiknya diberikan jalan paling efektif
3. Kurang ada batas yang jelas di *path* yang telah ada

Dari ketiga alasan diatas bisa diambil beberapa poin-poin yang berhubungan dengan *path* dan juga dengan bagaimana cara berjalan manusia. Yang pertama adalah mengenai keefektifan sebuah *path*.

4.1.1 *Path* yang Efektif

Path yang efektif tidak harus selalu *path* yang lurus, tetapi berkaitan pula dengan persepsi ruang manusia. Ketika manusia merasa jalur tersebut tidak efektif maka manusia akan mempunyai kecenderungan untuk mencari jalur yang lebih efektif. Manusia bergerak secara efisien dan tidak membuang waktu, sehingga seringkali manusia bergerak tidak sesuai dengan jalur yang telah ada.

Tetapi kembali lagi ke bagaimana jalur tersebut dibuat, sebuah jalur yang efektif bisa membuat orang yang berjalan pada jalur tersebut akan merasa nyaman dan merasakan kekontinuitasan dari jalur tersebut.

Setiap *path* sebenarnya bisa mempengaruhi persepsi manusia akan *place* tersebut. Ketika manusia berjalan dan memperhatikan perkerasan yang terjadi pada *path* tersebut, manusia akan dibimbing oleh perkerasan tersebut. Perkerasan bisa menjadi sebuah alat untuk memberi arah pergerakan kita.

Dan seberapa efektif perkerasan tersebut menjadi alat penunjuk arah? Hal itu kembali lagi tergantung bagaimana pengolahan *path* yang ada. Seperti yang terjadi pada studi kasus 1, yaitu jalan potong stasiun UI-FIB, perkerasan jalan benar-benar menjadi pembimbing dari pergerakan kita. Saat berjalan kita akan merasa perkerasan pada jalur tersebut sebagai sesuatu yang menjadi patokan kita selama berjalan. Seperti yang dikatakan Yi-Fu Tuan, presisi tidak terlalu diperlukan dalam bergerak, yang diperlukan adalah sense untuk ke tujuan selanjutnya, dan hal ini dilakukan dengan cara memberi pengarah yang tepat sehingga orang bisa merasakan arah dari pergerakan mereka.



Gambar 4.1 Pengarah pada Jalan Potong Stasiun-FIB

sumber: dokumentasi pribadi

Ketika kita memutuskan untuk mengikuti jalur tersebut sampai ke tujuan kita, maka sebenarnya kita merasa nyaman selama berjalan di jalur tersebut. Kita juga merasakan kekontinuitasan dari jalur tersebut, karena kita berjalan sampai ke akhir dari jalur tersebut. Ketika kekontinuitasan dari sebuah jalur baik, maka sirkulasi pada jalur tersebut akan berjalan pula dengan baik. Pergerakan orang pada jalur tersebut akan mengalir dan tidak akan mengalami penumpukan, sebab orang akan terus berjalan hingga ke akhir dari jalur tersebut.

4.1.2 *Path* dan Sirkulasi

Sirkulasi yang merupakan sebuah sirkulasi yang padat, biasanya diberikan sebuah *path* yang sesuai dengan aksisnya sehingga jarak yang terbentuk menjadi minimal, hal tersebut dikarenakan dengan sirkulasi utama ini dilewati oleh banyak orang. Seperti yang ditulis pada bab 2, jika dilihat dari segi fungsi ruang, maka kita bisa mengambil kesimpulan bahwa jika jalur tersebut merupakan jalur yang berada dalam 1 arus pergerakan dan memiliki daya tarik yang kuat, maka jalur tersebut dibuat tegas, lebar, dan lurus untuk memudahkan pergerakan.³² Pernyataan ini tidak sepenuhnya benar, tapi juga tidak sepenuhnya salah.

³² Michael Laurie, Pengantar kepada Arsitektur Pertamanan, Multi Matra Media; hal 82

Sebuah *path* yang menghubungkan 2 tempat dengan daya tarik yang kuat akan dilewati oleh banyak orang, dan sebaiknya dibuat lebar. Hal ini untuk memudahkan sirkulasi orang-orang yang ada. Dengan sebuah *path* yang lebar, maka orang yang bisa melewati *path* tersebut pun cukup banyak. *Path* yang lebar juga mengurangi kemungkinan terjadinya “kemacetan” pada *path*.

Pada studi kasus 1, jalur ini merupakan jalur yang menghubungkan stasiun-FIB-FISIP-Psikologi. Jalur ini dianggap sebagai jalur utama yang menghubungkan stasiun dengan FISIP, FIB dan Psikologi. Oleh karena itu jalur ini dibuat cukup lebar, dengan asumsi mahasiswa fakultas-fakultas tersebut berjalan kaki dari stasiun. Dengan asumsi tersebut, maka jalur tersebut akan menjadi jalur yang cukup padat, sehingga *path* tersebut dibuat cukup lebar.



Gambar 4.2 Jalan Potong Stasiun-FIB

sumber: dokumentasi pribadi

Tetapi pernyataan bahwa *path* itu lurus mungkin kurang tepat. *Path* yang efektif tidak harus selalu lurus. Memang sebuah *path* yang lurus merupakan jarak terpendek dan jika dilihat dari segi jarak memang menjadi *path* yang paling efektif, tetapi sebuah *path* tidak hanya dilihat dari segi jaraknya. Bagaimana unsur-unsur lain dari ruang luar mendukung dari *path* tersebut juga mempengaruhi *path* tersebut.

Ketika sebuah *path* dibuat senyaman mungkin, orang yang melewatinya mungkin tidak lagi fokus pada keefektifan *path* tersebut. Perhatian orang akan teralih pada keadaan lingkungan sekelilingnya. Hal ini juga yang memungkinkan jalur *path* tersebut tidak harus selalu lurus, bahkan bisa dibuat melengkung dan orang tetap akan bisa melewati jalan tersebut dengan nyaman. Tetapi ada konsekuensi yang harus dilakukan ketika membuat sebuah *path* yang tidak langsung. Seperti yang dikatakan pada buku Nilai Ruang Luar dalam Arsitektur, diperlukan pengalihan ketika orang bergerak tidak langsung ke tujuan akhirnya. Dan pengalihan tersebut bisa membuat orang seolah “lupa” dengan tujuan akhirnya. Tetapi tetap diperlukan arah yang jelas sehingga orang tidak kehilangan arah ketika melewati *path* tersebut.

4.1.3 Path dan batas path

Pembatasan yang jelas adalah sesuatu yang penting dalam ruang luar mengalir. Batas ini membatasi mana bagian yang menjadi *path* dan mana bagian yang tidak menjadi *path*. Pembatasan ini menjadi penting sebab dengan adanya pembatasan ini sebenarnya terjadi ‘pemaksaan’ untuk pengguna agar melewati *path* tersebut. Tetapi pembatasan ini tidak selalu efektif, ada juga pembatasan yang tidak efektif, sehingga orang-orang tetap tidak merasa dibatasi dengan adanya unsur pembatas tersebut.

Sebenarnya pembatasan yang terjadi dapat dilakukan dengan cara yang sangat sederhana, dengan adanya perkerasan saja sebenarnya telah diberikan pembatasan yang cukup jelas mengenai daerah mana yang bisa diinjak dan juga mana daerah yang tidak bisa diinjak.



Gambar 4.3 Perkerasan pada Taman Menteng (kiri) dan Taman FISIP (kanan)

sumber: dokumentasi pribadi

Tetapi apakah batas ini cukup efektif? Jawabannya adalah kurang efektif. Dengan adanya perbedaan bahan ini, sebenarnya orang kurang merasakan batas tersebut secara vertikal. Kurang terasa unsur ‘pemaksaan’ dengan adanya perbedaan bahan tersebut. Terjadinya *undesigned path* pada studi kasus kebanyakan terjadi pada daerah-daerah yang tidak memiliki batas secara vertikal.

Pada kasus FISIP, tercipta sebuah shortcut yang terdapat di dekat kantin karena di *path* yang ada tidak terdapat batas secara vertikal, sehingga orang-orang yang ada tidak merasa dibatasi.



Gambar 4.4 Kemungkinan Pergerakan di FISIP (atas)
Jalan Potong di Taman FISIP (bawah)

sumber: dokumentasi pribadi

Terlihat pada foto, di *path* tersebut tidak terdapat batas secara vertikal, sehingga orang banyak yang membuat jalan sendiri dengan cara memotong dan menginjak rumput. Unsur batas secara vertikal menjadi penting disini. Sebab pada bagian lain dari taman FISIP tidak ditemukan jalan potong seperti ini. Pada jalur-jalur lain di FISIP terdapat batas vertikal berupa tanaman perdu yang terdapat di sepanjang jalur di FISIP. Tanaman perdu tersebut juga berfungsi sebagai unsur yang membimbing di jalur-jalur tersebut.



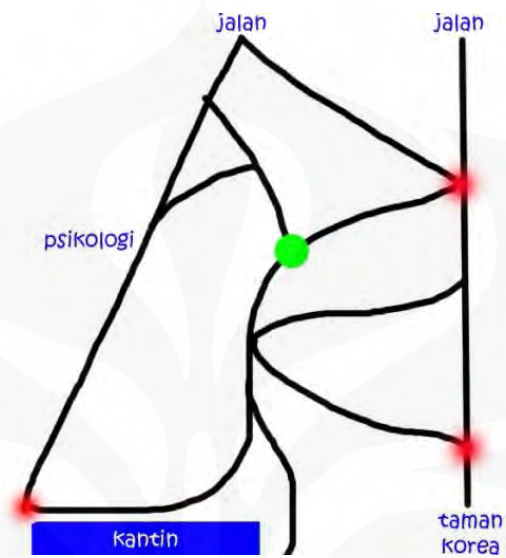
Gambar 4.5 Tanaman Perdu pada *Path* di FISIP

sumber: dokumentasi pribadi

Tetapi hal yang berbeda terjadi di taman Menteng. Pada taman Menteng dan juga pada jalan potong stasiun-FIB. Pada jalur tersebut tidak terdapat batas vertikal tetapi tidak ditemukan jalan potong. Mengapa hal tersebut bisa terjadi?

Jika dilihat dari letaknya dan juga dari bentuk *path* yang terbentuk, pada FIB dan juga pada Taman Menteng jalur-jalur yang terbentuk lebih banyak berbentuk lurus dan tidak melengkung. Berbeda dengan jalur yang terdapat di FISIP.

Terlihat dari gambar bahwa jalur-jalur pada jalan kasus 1 (stasiun-FIB) dan kasus 3 (taman Menteng) kebanyakan lurus, sangat kontras dibandingkan dengan kasus 2 (taman FISIP). Dan pada kasus 1 dan 3 hampir tidak ditemukan *undesigned path*. Padahal batas vertikal yang ditemukan sangat minim. Hampir tidak ditemukan batas vertikal berupa tanaman perdu yang ada pada kasus 1, tetapi tidak ditemukan orang yang melenceng dari jalur dan membentuk jalur sendiri.



Gambar 4.6 *Path* pada FISIP

sumber : analisis pribadi



Gambar 4.7 Jalan Potong Stasiun-FIB-FISIP-Psikologi (kiri), dan Site Plan Taman Menteng (kanan)

sumber: site plan UI (kiri), dan
http://masoye.multiply.com/photos/album/34/Dari_VIOSVELD_Ke_TAMAN_MENTENG#23
 diakses 14 Juni 2009 (kanan)

Kesimpulan yang bisa kita lihat dari pergerakan manusia tersebut adalah bahwa manusia cenderung untuk bergerak lurus, oleh sebab itu jika kita melihat jalur-jalur yang lurus cenderung untuk dilewati secara langsung dan manusia tidak membuat jalur potong sendiri, berbeda dengan jalan yang melengkung dan di kala manusia merasa jalan tersebut tidak efektif, maka manusia akan membuat jalan sendiri dimana ia akan merasa efektif dan nyaman dengan jalan tersebut. Oleh karena itu, diperlukan batas-batas yang bisa membatasi pergerakan manusia tersebut.



Gambar 4.8 Perkerasan pada Jalan Poton Stasiun-FIB dan Taman Menteng

(sumber: dokumentasi pribadi).

4.2 Pergerakan Manusia dan Arah

Arah menjadi salah satu unsur terpenting dalam ruang luar yang mengalir. Kevin Lynch dalam bukunya *Image of The City* mengatakan bahwa sebuah *path* tidak hanya harus dapat dikenali dengan mudah dan kontinu, tetapi juga harus mempunyai kualitas yang mengarahkan yang baik. Dengan arah yang jelas, maka orang akan bisa bergerak dengan lancar tanpa mengalami kehilangan arah. Meskipun orang tersebut baru pertama kali berjalan pada jalur tersebut, jalur yang baik akan tetap bisa mengantarkan orang tersebut ke tujuan akhirnya tanpa mengalami kebingungan. Bahkan akan lebih baik lagi jika orang tersebut bisa

mengetahui posisinya dalam skala keseluruhan sehingga ia bisa memperkirakan jaraknya dengan tujuan akhirnya.

Selain itu, persimpangan dan juga perpotongan antar *path* menjadi sesuatu yang harus diperhatikan. Pada kasus pertama, jalur stasiun-FIB, persimpangan yang ada diberikan sebuah tanda yaitu sebuah lampu. Lampu tersebut selain sebagai pertanda dari persimpangan sebenarnya juga bisa dijadikan sebuah patokan ketika mulai perjalanan.

Christopher Alexander mengatakan bahwa saat manusia bergerak, mereka fokus ke tujuan akhir mereka, ketika tujuan itu tidak terlihat, maka diperlukanlah sebuah tujuan sementara (*temporary goal*)³³ sehingga manusia bergerak tetap mempunyai tujuan, dan lampu tersebut bisa menjadi tujuan sementara dari perjalanan. Tujuan sementara ini biasanya merupakan berupa benda/landmark yang bisa terlihat dari titik awal perjalanan kita. Dan pada persimpangan ini lampu yang bisa menjadi tujuan sementara tersebut, karena lampu ini cukup dominan di jalur ini. letaknya juga berada di tengah-tengah jalan.

Hampir sama dengan percobaan *maze* yang ada pada buku *Space and Place*. Pada percobaan tersebut, manusia bergerak dengan cara mencari patokan-patokan hingga mereka bisa bergerak ke titik akhirnya³⁴. Ketika sampai pada persimpangan tersebut, lalu kita diberikan pilihan berikutnya mengenai jalur mana yang akan diambil dan pilihan tersebut menentukan tujuan akhir kita berikutnya.

³³ Lihat bab 2, hal.18

³⁴ Lihat bab 2, hal.7

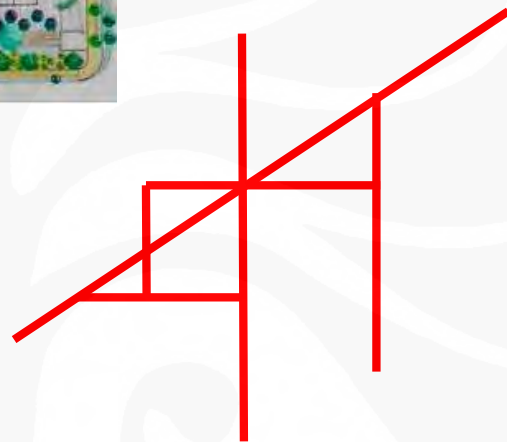


Gambar 4.9 Bentuk *Path* (kiri) dan Persimpangan pada jalur FIB-Stasiun(kanan)

(sumber: dokumentasi pribadi)

Hal ini mirip dengan yang terjadi pada taman Menteng. Pada taman menteng terdapat beberapa persimpangan yang ada. Tetapi pada persimpangan ini diberi tanda berupa bundaran yang bisa pula digunakan untuk duduk-duduk. Dengan bentuk yang berbeda dengan sekitarnya, bundaran ini bisa menjadi *temporary goal* saat berjalan. Terdapat pula air mancur di persimpangan utama di taman Menteng ini.

Di taman Menteng ini terdapat 2 buah titik yang menjadi point of interest, yaitu rumah kaca dan juga lapangan olah raga. Sehingga ketika orang berada di persimpangan tersebut, orang bisa melihat salah satu dari point of interest itu, sehingga bisa memutuskan kemana perjalanan akan berlanjut. Dengan adanya 2 buah point of interest tersebut, seolah di Taman Menteng ini memiliki 2 titik fokus yang dihubungkan dengan *path* yang ada pada taman ini.



Gambar 4.10 Site Plan Taman Menteng (atas) dan Bentuk Jalur Pada Taman Menteng (bawah)

sumber:

http://masoye.multiply.com/photos/album/34/Dari_VIOSVELD_Ke_TAMAN_MENTENG#23
(telah diolah kembali)

Dari site plan terlihat pula bagaimana persimpangan-persimpangan yang ada berhubungan dengan 2 titik point of interest dari taman menteng. Dari semua persimpangan kita bisa melihat salah satu dari point of interest tersebut, sehingga dari persimpangan tersebut, kita bisa menentukan tujuan akhir kita akan kemana. Sebab persimpangan tersebut hanya menjadi *temporary goal* dari perjalanan kita.

4.3 Pergerakan Manusia dan Persepsi Ruang

Persepsi ruang terbentuk oleh unsur-unsur ruang. Meskipun sedang bergerak, manusia tetap merasakan ruang tersebut. Bahkan ruang tersebut bisa

mempengaruhi pergerakan manusia. Sebuah ruang yang membimbing akan bisa membuat manusia bergerak sesuai dengan jalur yang ada.

Pada bab 2, telah dijelaskan 2 buah fungsi ruang luar, yaitu ruang luar bergerak, dan ruang luar mengalir³⁵. Pada ruang luar yang bergerak, manusia sebenarnya tidak bisa menangkap ruang luar tersebut secara detail. Mereka hanya menangkap keadaan-keadaan umum ruang luar tersebut. Kita tidak terlalu fokus pada keadaan taman sekeliling pada saat bergerak. Dengan demikian seringkali keadaan di sekitar jalur pergerakan tidak terdesain dengan baik.

Hal yang sama terjadi pada ruang luar mengalir. Pada ruang ini, perhatian manusia hanya terpusat kepada tujuan akhir mereka. Tetapi, jika perjalanan manusia ke tujuan akhir dibuat secara tidak langsung, sebenarnya diperlukan pengalihan perhatian pada ruang luar. Dan salah satu pengalihan bisa dilakukan dengan hal-hal yang bersifat detail³⁶. Misalnya penggunaan tanaman-tanaman yang berbeda warna untuk unsur estetika. Hal ini biasanya terjadi pada taman-taman yang terdapat jalur-jalur pejalan kaki. Sehingga orang yang berjalan pada taman ini juga bisa menikmati taman tersebut. Pada taman-taman terdapat pengalihan terhadap perhatian manusia, sehingga perhatian manusia tidak langsung pada tujuan akhir mereka dan justru bisa lebih menikmati keadaan taman tersebut.

Pengalihan perhatian tersebut terjadi pada kasus 2 (taman FISIP). Pada taman ini, ruang-ruang terbentuk secara baik, sehingga orang yang berjalan di sepanjang jalur taman ini bisa merasa nyaman. Selain terdapat banyak pohon yang menaungi, kesan ruang yang ada tidak terlalu formal, sehingga orang yang berjalan di taman tersebut berjalan tidak terlalu cepat, bahkan cenderung lambat, karena menikmati taman tersebut. Kecepatan orang berjalan pada sebuah jalur tergantung fungsi dari ruang tersebut. Jika ruang tersebut terkesan formal, maka kemungkinan orang akan berjalan lebih cepat, berbeda dengan kesan ruang yang santai sehingga orang lebih menikmati taman tersebut.

³⁵ Lihat bab 2 hal.10

³⁶ Lihat bab 2 hal.11

Terlebih lagi pada taman FISIP ini terdapat banyak tanaman-tanaman yang berwarna warni yang memberi unsur estetis pada taman ini, dan juga membuat perhatian orang yang berjalan pada jalan ini bisa teralihkan.



Gambar 4.11 Tanaman pada Taman FISIP

sumber: dokumentasi pribadi

Selain itu, jalan-jalan yang ada juga membentuk elemen estetika tersendiri, jalan-jalan dirancang sehingga tidak memberi kesan monoton. Tetapi unsur kontinuitas dari perjalanan tidak terganggu, tetap terjaga.



Gambar 4.12 Jalur-jalur pada Taman FISIP

sumber: dokumentasi pribadi

Hal yang sama terjadi pula di taman menteng. Kesan ruang yang didapat juga bukan kesan yang formal. Hampir sama dengan taman FISIP, pada taman menteng ini segi estetika juga tergolong cukup baik. Pergerakan orang di taman ini lebih cepat dari taman FISIP.



Gambar 4.13 Tanaman pada Taman Menteng

sumber:

http://masoye.multiply.com/photos/album/34/Dari_VIOSVELD_Ke_TAMAN_MENTENG#1

diakses 14 Juni 2009

Segi kenyamanan pada taman FISIP memang lebih baik daripada di taman Menteng ini. Pada taman Menteng, kurang terdapat pohon-pohon yang bersifat menaungi, lebih banyak terdapat tanaman yang bersifat estetika dan bukan yang bersifat menaungi. Hal ini berbeda dengan yang terdapat pada taman FISIP, pada taman FISIP banyak terdapat pohon-pohon di sepanjang *path*, sehingga orang yang berjalan bisa ternaungi.



Gambar 4.14 Pohon pada Taman FISIP (kiri) dan Taman Menteng (kanan)

sumber: dokumentasi pribadi

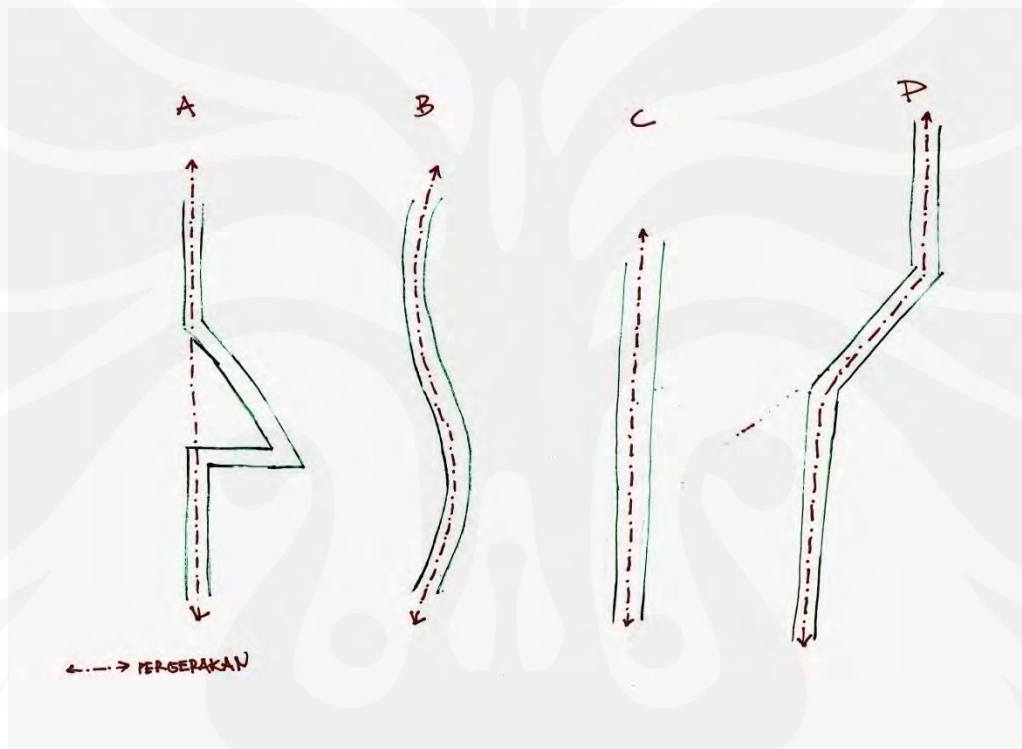
Kecepatan berjalan yang bervariasi terjadi pada kasus 1 (jalan stasiun-FIB). Kecepatan berjalan orang-orang yang melewati jalan ini bervariasi tergantung dari kepentingan mereka. Ada yang berjalan dengan cukup lambat, tetapi ada juga yang berjalan cukup cepat. Jika dilihat dari fungsi ruangnya, jalan ini merupakan jalan yang terbentuk untuk mempermudah sirkulasi antara stasiun UI dengan fakultas-fakultas yang ada di sekitarnya (FISIP-FIB-psikologi) sehingga mahasiswa bisa lebih cepat sampai ke kampus.

Tetapi pada kenyataannya, kecepatan berjalan di sepanjang jalur ini bervariasi. Mahasiswa yang berjalan dari stasiun menuju ke FISIP-FIB-psikologi kecepatan berjalannya cukup cepat. Karena kemungkinan mereka berkepentingan untuk kuliah, sehingga kecepatan berjalan mereka ditambah. Jika dilihat dari keruangannya, memang jalur ini dibuat hanya untuk sirkulasi dan bukan seperti taman Menteng atau taman FISIP, estetika di sepanjang jalur ini kurang tergal. Hal ini pula yang kemungkinan membuat orang-orang yang berjalan di sini lebih cepat, karena tidak ada unsur yang bisa menjadi pengalih perhatian selain tujuan akhirnya. Ketika tidak ada unsur pengalih, manusia akan berjalan secara efektif ke

tujuan akhirnya, berbeda dengan taman-taman yang mempunyai unsur pengalih sehingga orang berjalan lebih lambat dan menikmati keadaan sekitarnya.

Ketika manusia teralihkan perhatiannya dan memperhatikan detail-detail yang ada di sekitarnya.

4.4 Kontinuitas Pergerakan

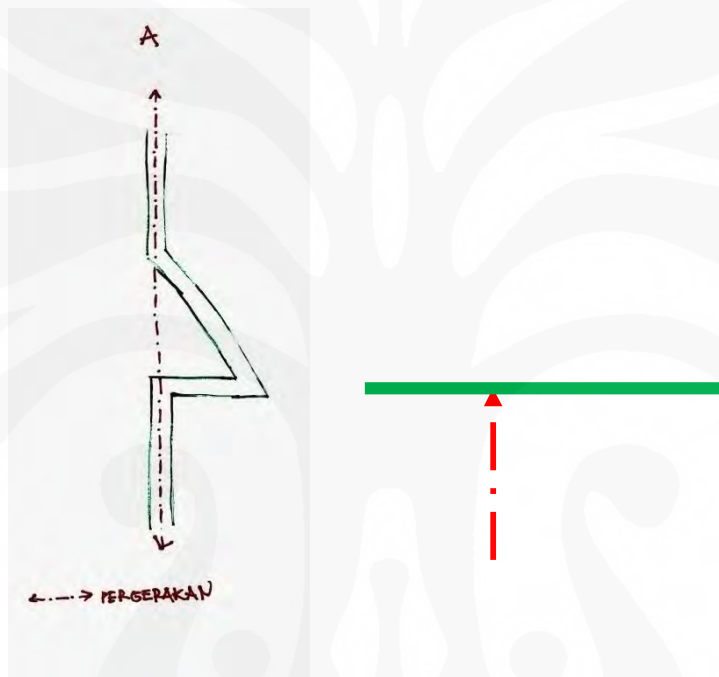


Gambar 4.15 Simulasi Jenis-jenis *Path*

sumber: analisis pribadi

Pergerakan manusia dalam sebuah *path* memang tidak selalu sama, tetapi sebenarnya bentuk dari *path* juga sangat berpengaruh dalam pergerakan manusia. Tetapi sebenarnya hal itu juga berhubungan dengan kontinuitas dari *path* tersebut. Seperti yang telah dikatakan, manusia bergerak secara lurus, ketika *path* berubah secara drastis maka kontinuitas dari perjalanan terganggu, sehingga manusia seringkali melawan hal tersebut dan memotong jalan.

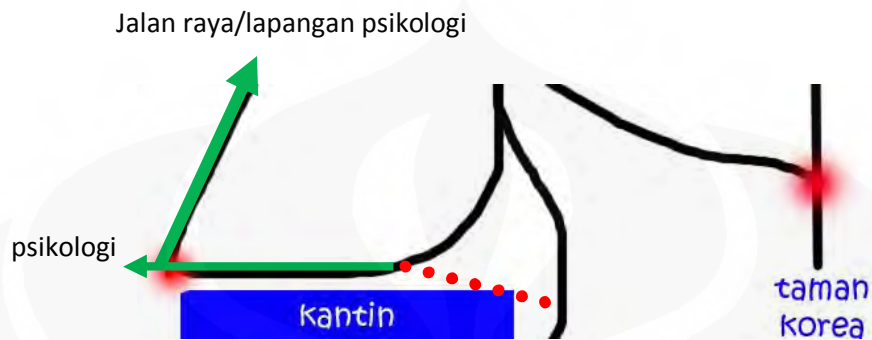
Pada gambar A, kontinuitas dari pergerakan jelas terganggu. Perubahan jalur *path* yang sangat drastis memotong pergerakan dari manusia sehingga manusia kehilangan kontinuitas perjalanan. Selain itu, manusia bisa kehilangan arah ketika *path* tersebut berubah secara drastis, sebab ketika *path* berubah, arah pandangan manusia juga berubah, dan berarti mereka juga mendapat visual yang berbeda dari sebelumnya.



Gambar 4.16 Simulasi *Path A* dan Abstraksi Kontinuitas pada *Path A*

sumber: analisis pribadi

Bisa dilihat pada abstraksi, kontinuitas *path* berakhir ketika *path* berubah secara drastis. Perjalanannya sebenarnya merupakan perjalanan yang lurus, tetapi *path* yang ada dibelokkan secara drastis. Akhirnya kontinuitas pun sangat terganggu di tikungan tersebut. Hal inilah yang terjadi pada jalan potong di FISIP. Pada taman FISIP ini jalur yang terbentuk bisa diasumsikan terjadi karena hal seperti ini. jika dilihat dari bentuk jalurnya, memang jalan potong tersebut terbentuk di *path* ini terjadi ketika *path* yang ada berbelok secara drastis dan dirasa tidak efisien.



Gambar 4.17 Kemungkinan Pergerakan dan Jalan Potong FISIP

sumber: analisis pribadi

Terlihat pada analisis di atas bahwa jalan tersebut merupakan jalan potong karena jalan tersebut merupakan jalan yang bisa ke psikologi dan juga bisa menuju ke lapangan psikologi. Dengan adanya 2 daya tarik yang cukup kuat, maka sebenarnya jalan yang ada sekarang kurang efektif.



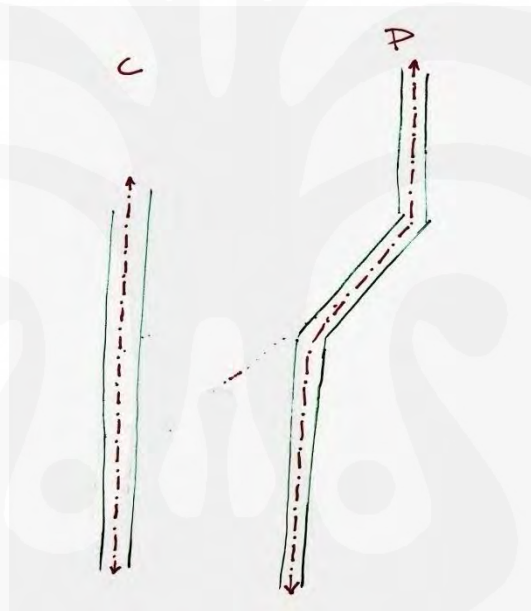
Gambar 4.18 Simulasi *Path B* dan *Path* di FISIP

sumber: analisis pribadi

Jika dibandingkan dengan contoh B, jalur ini dibuat melengkung. Tetapi kontinuitas dari jalur ini bisa dijaga dengan cukup baik. Sebab, meskipun bentuknya melengkung, bentuk ini konsisten, sehingga orang yang berjalan tetap

merasakan kontinuitas dari *path* tersebut. Hal ini pula yang terjadi pada bagian lain taman FISIP. Meskipun dengan bentuk yang tidak lurus, tetapi kontinuitas dari perjalanan bisa terjaga. Terlebih lagi pada taman FISIP terdapat tanamantanaman yang bersifat estetika sehingga menambah kenyamanan saat berjalan.

Pada simulasi C, *path* yang ada merupakan *path* lurus. *Path* ini paling dianggap efektif untuk daerah-daerah dengan sirkulasi padat. Sebab pergerakan pada *path* seperti ini cenderung cepat dan efisien. Kontinuitas pada *path* seperti ini juga sangat baik sebab titik awal dan titik akhirnya berada pada satu garis lurus.



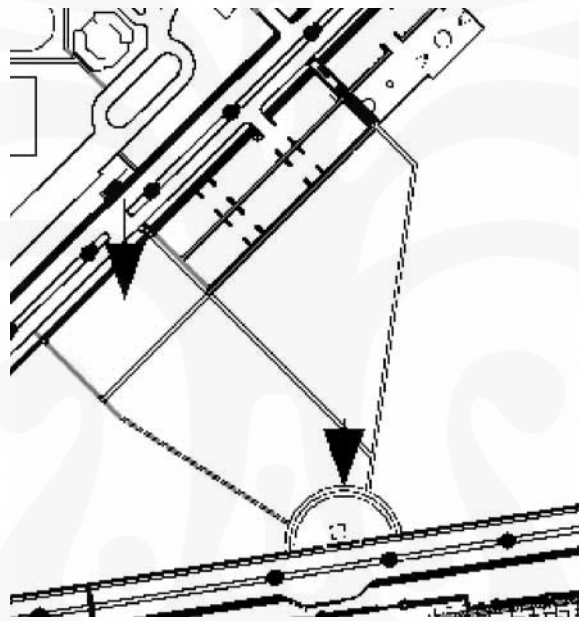
Gambar 4.19 Simulasi *Path* C dan D

sumber: analisis pribadi

Simulasi *path* D merupakan bentuk ketika pembelokan *path* tidak mengganggu kontinuitas dari *path*. Pada *path* ini tikungan yang terjadi tidak terlalu drastis, sehingga kontinuitas *path* masih terasa. *Path* dengan bentuk seperti ini sebenarnya cukup baik ketika *path* tidak mungkin dibuat lurus, ataupun hanya untuk sekedar variasi bentuk *path*. Selain itu jarak antar tikungan juga cukup jauh sehingga manusia sempat untuk merasakan kualitas ruang sebelum mencapai tikungan selanjutnya. Hal yang berbeda akan terjadi meskipun pembelokkan tidak terlalu

drastis. Ketika tikungan yang ada jaraknya berdekatan, kontinuitas ruang juga akan terganggu, sebab dengan adanya tikungan bisa dianggap terjadi pergantian ruang, dan ketika ruang berganti begitu cepat maka akan sangat mengganggu kontinuitas *path* tersebut.

Bentuk *path* D ini sebenarnya terdapat pada jalan potong FIB-Stasiun. Pada jalan ini terdapat pembelokan *path*, tetapi tetap bisa dirasakan kontinuitas ruangnya, bahkan jalur ini merupakan jalur utama penghubung FIB dan stasiun.



Gambar 4.20 Bentuk *Path* FIB-stasiun

sumber: Site Plan UI

BAB 5

KESIMPULAN

Ketika manusia bergerak, ada beberapa faktor yang mempengaruhi pergerakannya tersebut, mulai dari faktor dari dalam dan juga faktor dari luar. Faktor dari dalam salah satunya adalah pikiran. Ketika manusia berpikir bahwa ia sedang terlambat, maka tubuhnya akan bergerak lebih cepat. Faktor dari luar misalnya ketika jalan yang dilalui sulit maka manusia akan bergerak lebih lambat atau mereka akan mencari jalan alternatif.

Tetapi adakalanya kedua faktor diatas saling berhubungan, yaitu ketika sebuah ruang mempengaruhi pikiran manusia ketika ia akan bergerak. Ruang bisa mempengaruhi manusia, bahkan bisa membentuk manusia.

“We shape our buildings; thereafter they shape us” by Winston Churchill

Pernyataan di atas ada benarnya, ketika manusia bisa dipengaruhi oleh kualitas ruang yang ada di sebuah ruang.

Ketika manusia berjalan di sebuah *path*, mereka akan mengikuti jalur dari *path* tersebut. Dan sesuai dengan literatur, sebenarnya manusia bergerak secara efektif, oleh karena itu seringkali terjadi *path* yang terbuat secara sendirinya. *Path* ini seringkali digunakan sebagai jalan pintas. Ada beberapa faktor yang menyebabkan hal ini seringkali terjadi. Ketiga faktor tersebut adalah

1. Jalan yang sudah ada sekarang kurang efektif, mengingat untuk menuju ke jalan tersebut harus memutar terlebih dahulu
2. Jalur tersebut merupakan jalur sirkulasi yang sangat padat, sehingga sebaiknya diberikan jalan paling efektif
3. Kurang ada batas yang jelas di *path* yang telah ada

Ketika berjalan, kita akan terpusat pada tujuan akhir kita. Oleh karena itu, seringkali ketika berjalan kita kurang memperhatikan detail-detail yang ada. Oleh

karena itu, perhatian manusia sebaiknya bisa dialihkan ketika manusia diarahkan secara tidak langsung. Perhatian manusia tersebut bisa dialihkan pada hal-hal yang bersifat estetika di sekitar. Oleh karena itu, pergerakan di ruang-ruang luar seperti pada taman, lebih variatif. *Path* yang ada bisa dibuat lebih bervariasi dan lebih banyak pengolahan unsur-unsur estetika di sana.

Sebaliknya, sebuah ruang luar yang diarahkan secara langsung, manusia akan bergerak lebih cepat, sehingga jalur-jalurnya lebih bersifat lurus. Sebab, manusia cenderung untuk berjalan lurus. Dengan *path* yang lurus, diharapkan keefektifan dari *path* tersebut bisa terjaga, sebab memang diharapkan *path* yang ada merupakan *path* yang efektif. Seperti pada jalan potong stasiun-FIB-FISIP-Psikologi (kasus 1), *path* yang ada dibuat lurus, karena merupakan jalur penghubung antara sebuah pusat transportasi (stasiun) dengan fakultas-fakultas yang ada di dekatnya (FISIP, FIB, Psikologi) dan diharapkan dengan adanya jalur tersebut mahasiswa bisa lebih cepat dan mudah sampai ke fakultas mereka.

Selain itu segi estetika pada ruang seperti ini kurang diperhatikan, sehingga perhatian manusia kurang dapat teralihkan, dan pergerakan mereka cenderung langsung ke tujuan akhir mereka. Dan dengan demikian, jarang terdapat detail-detail estetika yang bisa dinikmati di jalan tersebut. Selain itu, jalur ini bisa dianggap sebagai jalur utama karena menghubungkan sebuah pusat transportasi dengan kampus. Dan dengan asumsi tersebut, tentu jumlah orang yang melewati jalur tersebut akan sangat banyak, sehingga sebaiknya jalur tersebut dibuat seefektif mungkin.

Pembatasan yang jelas juga merupakan sebuah hal yang sangat penting. Hal ini bisa mempengaruhi dari pergerakan manusia. Dengan adanya pembatasan yang jelas, manusia tidak akan melenceng dari jalur yang telah dibuat, sebaliknya ketika pembatasan yang ada kurang, maka manusia lebih bisa untuk melenceng dari jalur yang ada.

Pembatasan secara horizontal cenderung kurang berhasil pada jalur yang bervariasi. Sebagai contoh pada kasus 2 (taman FISIP). Pembatasan secara horizontal saja dirasakan kurang cukup. Pembatasan secara horizontal yang

dimaksud disini adalah pembatasan dengan cara memberi perkerasan pada jalur-jalur yang bisa dilewati. Jika pembatasan hanya dilakukan secara horizontal, manusia masih bisa menginjak daerah yang bukan perkerasan secara lebih mudah, dan hal itu terbukti dengan adanya jalan potong pada salah satu bagian dari taman tersebut. Hal yang berbeda terjadi di taman menteng (kasus 3) dan jalan potong stasiun-FIB(kasus 1). Pada kasus 1 dan 3, hanya terdapat batas secara horizontal, tetapi hampir tidak ditemukan jalan potong di antara jalur-jalur yang ada. Hal tersebut terjadi karena jalur yang ada bersifat lurus. Dan ketika manusia bergerak lurus, pikiran manusia telah menganggap jalan tersebut adalah jalan yang efektif, dan tidak mencari jalan potong lain, sehingga hampir tidak diperlukan batas secara vertikal.

Tetapi batas secara vertikal merupakan salah satu hal yang sangat penting dalam pengolahan jalur-jalur pada ruang luar. Dengan adanya batas secara vertikal, pergerakan manusia sebenarnya lebih terbatas, dan seperti dipaksa untuk bergerak mengikuti jalur yang ada. Batas secara vertikal ini lebih bisa membatasi pergerakan manusia. Batas ini juga bisa memberi visual yang lebih baik. Batas secara vertikal ini tidak harus tinggi, batas secara vertikal ini bisa hanya berupa tanaman perdu. Dan hal tersebut lebih efektif, terlihat pada kasus 2 (taman FISIP). Ketika jalur yang terdapat batas vertikal, tidak ditemui jalan potong yang dibuat oleh manusia.

Dengan demikian terlihat bahwa sebenarnya dengan pengolahan yang tepat, manusia bisa “dipaksa” untuk melewati *path* yang ada meskipun jalur tersebut bukan merupakan jalur yang efektif. Tetapi kualitas ruang juga berpengaruh pada pergerakan manusia. Dengan kualitas ruang yang bisa membuat nyaman orang yang lewat, maka orang akan bisa lebih menikmati ruang luar tersebut ketika berjalan disana. Ketika perhatian manusia lebih kepada ruang-ruang di sekitar, maka fokus perjalanan manusia tidak lagi pada tujuan akhirnya, dan pergerakan mereka akan lebih mudah untuk diatur.

REFERENSI

Sumber Berupa Buku:

Alexander, Christopher. *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*. USA: Oxford University Press.1977

Bell, Paul A., et al. *Environmental Psychology*.USA: Wadsworth.2001

Fuad. A. Hery, dkk. *Nilai Ruang Luar dalam Arsitektur*. Jakarta.1984

Gifford, Robert. *Environmental Psychology: Principles and Practices*. USA: Allyn & Bacon.1997

Kusno, Abidin. *Ruang Publik, Identitas dan Memori Kolektif : Jakarta Pasca Suharto*.Yogyakarta:Ombak.2009

Laurie, Michael. *Pengantar Kepada Arsitektur Pertamanan* (Aris k. Onggodiputro, Penerjemah).Inter Matra.1986

Lynch, Kevin. *The Image of The City*.London : MIT Press.1960

Thompson, Catharina Ward and Penny Travlou. *Open Space: People Space*. New York: Taylor and Francis Inc.2007

Tuan, Yi-Fu. *Space and Place*.London: University of Minnesota Press.1977

Turner, Tom. *Landscape Planning and Environmental Impact Design*.London: UCL Pesss.1998

Sumber Berupa Artikel Internet

Teguh. *Dari Viosveld Ke Taman Menteng*.14 Juni 2009.

<http://masoye.multiply.com/photos/album/34/Dari_VIOSVELD_Ke_TAMAN_MENTENG>

“Gestalt”. *Wikipedia Ensiklopedia Bebas*. 14 Juni 2009.

<<http://id.wikipedia.org/wiki/Gestalt>>

“Path”. *Wikipedia The Free Encyclopedia*. 14. Juni. 2009

<<http://en.wikipedia.org/wiki/Path>>