



UNIVERSITAS INDONESIA

**KUALITAS RUANG PUBLIK PADA AREA TRANSIT
(Studi Kasus Kawasan Manggarai, Dukuh Atas, Harmoni)**

SKRIPSI

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

SAGITA DEVI

0706269432

**FAKULTAS TEKNIK
DEPARTEMEN ARSITEKTUR
DEPOK
JULI 2011**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

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

Nama : Sagita Devi

NPM : 0706269432

Tanggal : 8 Juli 2011

Tanda Tangan : 

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh

Nama : Sagita Devi
NPM : 0706269432
Program Studi : S1 Arsitektur
Judul Skripsi :

KUALITAS RUANG PUBLIK PADA AREA TRANSIT (Studi Kasus Kawasan Manggarai, Dukuh Atas, Harmoni)

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Arsitektur pada Program Studi S1 Fakultas Teknik Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Prof. Dr. Ir. Emirhadi Suganda M.Sc.



Penguji : Paramita Atmodiwirjo S.T., M.Arch., Ph.D



Penguji : Rini Suryantini S.T., M.Sc.



Ditetapkan di : Depok
Tanggal : 8 Juli 2011

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kepada Allah SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya yang diberikan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini tepat pada waktunya, sebagai salah satu persyaratan untuk menjadi Sarjana Arsitektur, Departemen Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Indonesia.

Pada kesempatan ini, penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah banyak memberikan bantuan dan dukungan selama proses penulisan skripsi ini dan selama masa perkuliahan di Departemen Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Indonesia. Pihak-pihak tersebut antara lain :

- Pak Emir sebagai pembimbing skripsi yang telah banyak memberikan ilmu, saran, masukan, kritik yang membangun, dan meluangkan waktu untuk bertukar pikiran selama proses penulisan skripsi ini. Maaf apabila banyak merepotkan ya Pak..
- Pak Gun, Pak Yandi, Pak Gotty, Pak Rifu, Pak Jaya, Pak Kemas, Bu Herlily, Bu Elisa, Bu Dotty, Mbak Mita, Bu Yulia, dan semua dosen Departemen Arsitektur yang telah mengajarkan banyak ilmu kepada penulis selama masa perkuliahan ini, baik secara langsung maupun tidak langsung.
- Pak Roem dan Bu Ellen yang sudah menjadi narasumber dalam proses penulisan skripsi ini dan memberikan data-data yang berhubungan dengan topik skripsi penulis.
- Mama dan Papa yang sudah memberi doa, dukungan, semangat, waktu, dan semua yang dimilikinya sepanjang hidup penulis. Kakak tersayang, Maria, yang juga selalu mendoakan dan memberi semangat selama ini. Terima kasih sudah menjadi sandaran untuk setiap keluhan dan menjadi motivasi bagi penulis untuk menjadi lebih baik lagi.
- Nenek dan semua anggota keluarga lain yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu. Terima kasih banyak.

- Teman seimbang skripsi, Cindy dan Alline, yang selalu saling menyemangati dan menjadi teman bertukar pendapat selama proses penulisan skripsi ini. Akhirnya skripsi kita ini selesai teman.
- Putera Anarta yang selalu ada saat susah maupun senang, yang selalu memberi doa, semangat, dan dukungannya selama ini, mendengarkan semua keluh kesah penulis, dan mengingatkan penulis untuk selalu berusaha menjadi lebih baik lagi. Terima kasih untuk waktu yang selalu diluangkan dan untuk kesabarannya menghadapi penulis selama ini. Makasih ya kaa...
- Teman-teman seperjuangan angkatan 2007, teman di saat suka dan duka menjalani masa-masa perkuliahan selama empat tahun ini. Berlinda, Andra, Alline, Cindy, Anin, Ritza, Fauzia, Batu, Arga, Veron, Andro, Robin, Tharra, Kico, Cesy, Machio, Epit, Safitri, dan teman-teman lainnya yang akan terlalu banyak apabila disebutkan satu-persatu, terima kasih sudah diberi kesempatan untuk kenal dengan kalian semua dan berbagi pengalaman selama masa kuliah ini.
- Penghuni Enhabitant yang selalu ada di hati penulis. Ade, Andra, Ninin, Jempol, dan Cindy yang selalu sama-sama sejak awal masuk kuliah. Terima kasih sudah menjadi sahabat penulis selama ini, tempat bertukar cerita, dan mengisi hari-hari penulis berbagi suka dan duka. Hehe.. Makasih banyak ya teman-temanku.
- Kakak-kakak senior yang pernah membantu penulis selama masa-masa perkuliahan ini, kak Lalit 02, kak Nana 03, kak Abe 02, kak Anggie 04, kak Damba 04, kak Rully 04, kak Lia 04, kak Alif 04, kak Tito 04, kak Cindy 04, kak Pandu 04, dll..
- Kakak-kakak senior 2005, kak Maya, kak Najjah, kak Luki, kak Niken, kak Windy, kak Intan, kak Santo, kak Channing, Fadil, dll. Kakak-kakak senior 2006, Tasya, Mala, Dika, Winda, Idznie, Agung, Bayu, Imam, Tepi, Riki, Ardi, Chain, Apel, dll. Terima kasih semuanya..
- Adik-adik junior 2008, 2009, dan 2010 yang ikut mengisi hari-hari penulis di kampus. Makasih yaa..

- Sahabat penulis yang selalu menjadi tempat mengadu dan selalu dapat membuat penulis tertawa dan melupakan sejenak masalah yang ada. Makasih ya Mega, Lalit, Uchy, Dhea, Auw, Tya, Cyindi, Neqe, dll.
- Pak Endang, Pak Dedi, Zai, Pak Minta, Hadi, Mba Uci, dan semua karyawan Departemen Arsitektur FTUI.
- Berbagai pihak lain yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu karena keterbatasan kertas, waktu, dan memori. Terima kasih untuk semua pihak yang telah membantu penulis menyelesaikan penulisan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa masih banyak terdapat kekurangan dan kesalahan dalam penulisan skripsi ini. Oleh karena itu, penulis membuka diri untuk segala kritik dan saran yang bersifat membangun yang akan sangat berguna bagi penulis. Penulis juga berharap semoga tulisan ini dapat bermanfaat dan dapat menjadi sumber pengetahuan bagi para pembacanya.

Depok, Juli 2011

Sagita Devi

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

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

Nama : Sagita Devi
NPM : 0706269432
Program Studi : S1
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 :

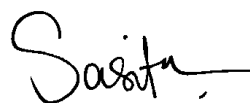
**KUALITAS RUANG PUBLIK PADA AREA TRANSIT
(Studi Kasus Kawasan Manggarai, Dukuh Atas, Harmoni)**

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 mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok
Pada tanggal : 8 Juli 2011

Yang menyatakan



(Sagita Devi)

ABSTRAK

Nama : Sagita Devi
Program Studi : S1 Arsitektur
Judul : Kualitas Ruang Publik pada Area Transit
(Studi Kasus Manggarai, Dukuh Atas, Harmoni)

Gejala suburbanisasi atau *urban sprawl* menjadikan kawasan perkotaan meluas secara acak dan tidak terkendali ke kawasan di sekitar kota. Hal ini menyebabkan kawasan terbangun menjadi lebih besar dibandingkan laju pertumbuhan penduduk sehingga jarak pergerakan yang harus ditempuh penduduk kota menjadi lebih panjang. Hal ini menyebabkan meningkatnya ketergantungan penduduk yang tinggal di pinggiran kota terhadap kendaraan pribadi yang akhirnya menyebabkan masalah lain seperti kemacetan lalu lintas, peningkatan konsumsi energi, hilangnya waktu karena terlalu lama berada di perjalanan bagi penduduk komuter, semakin sedikitnya lahan untuk berjalan kaki dan bersepeda, serta pencemaran udara yang menurunkan kualitas ruang kota.

Sebagai jalan keluar, diperlukan peningkatan terhadap fasilitas transportasi umum yang ada sehingga penduduk dapat mengurangi ketergantungan mereka terhadap kendaraan pribadi dan beralih menggunakan transportasi umum. Untuk mempermudah penduduk mencapai lokasi yang mereka tuju, terciptalah moda-moda transportasi yang menjadi titik pertemuan beberapa angkutan umum yang ada. Selain itu, konsep penataan kota dengan sistem TOD (*Transit Oriented Development*) juga dikembangkan dengan mengutamakan perbaikan di sekitar titik transit sehingga menjadi ruang publik yang nyaman.

Area transit yang menjadi ruang publik kota menjadi sebuah tempat berkegiatan bagi penduduk kota dari berbagai latar belakang. Permasalahan yang terjadi adalah seringkali terjadi privatisasi terhadap bagian dari ruang transit yang seharusnya menjadi ruang publik. Selain itu seringkali terdapat *disorder* seperti penyalahgunaan fungsi ruang dan penempatan sesuatu yang tidak pada tempatnya sehingga membuat ruang transit menjadi tidak teratur dan tidak nyaman bagi para penggunanya.

Kata kunci :

Suburbanisasi, TOD, ruang publik, disorder

ABSTRACT

Name : Sagita Devi
Study Program : Undergraduate Student of Architecture
Title : Public Space Quality in Transit Area
(Case Studies Manggarai, Dukuh Atas, Harmoni)

Suburbanisation or urban sprawl makes urban areas expanded randomly and uncontrolled into the region around the city. It causes the built area becomes greater than the population growth rate, so the distance of movement of city dwellers becomes longer. This led to the increasing dependence on private vehicles for the people who are living in the suburbs, that eventually lead to another problems such as traffic congestion, increased energy consumption, loss of time due to spending long hours in travel for commuter population, the least land for walkers and cyclists, as well as air pollution that degrade the quality of urban space.

As a way out, we need some improvements to the existing public transport facilities so that people switch to using public transportation and reduce their dependence on private vehicles. To facilitate the population reaching their destination, there are some modes of transportation which become a meeting point of several public transportations. In addition, the concept of urban settlement system with TOD (transit Oriented Development) is also developed by giving priority to transit improvements that it becomes a comfortable public space.

Transit area as a public space in the city becomes a place to do some activities for the city residents from different backgrounds. But, in public space, there are many people who place their private space in public space, and make that space as disorder space. In addition, there are also some disorder such as the transition function of space and the placement of something that is not in its place and make a transit area become irregular and inconvenient for its users.

Keywords :

Urban sprawl, TOD, public space, disorder

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR	vii
ABSTRAK.....	viii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Permasalahan	3
1.3 Tujuan Penelitian.....	3
1.4 Manfaat Penelitian	4
1.5 Ruang Lingkup Penelitian.....	4
1.6 Metode Penelitian	4
1.7 Sistematika Penulisan	5
BAB II KAJIAN TEORI	7
2.1 Penelitian Sejenis Terdahulu	7
2.2 Manusia dan Ruang	7
2.3 Ruang Kota	8
2.4 Ruang Publik	11
2.5 <i>Transit Oriented Development</i>	12
2.6 <i>Order and Disorder</i>	19
2.7 Privatisasi	24
2.8 Rangkuman Kajian Teori	26
BAB III STUDI KASUS	28
3.1 Kriteria Studi Kasus.....	28
3.2 Kawasan Manggarai	32
3.3 Kawasan Dukuh Atas	44
3.4 Kawasan Harmoni	53
3.5 Kesimpulan Studi Kasus	57
BAB IV PENUTUP.....	67
4.1 Kesimpulan	67
4.2 Saran	69
DAFTAR PUSTAKA.....	71

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1.	Kerangka Konsep	6
Gambar 2.1	Lima elemen kunci fisik kota.....	9
Gambar 2.2.	Gejala <i>urban sprawl</i>	12
Gambar 2.3.	<i>Transit Oriented Development</i>	15
Gambar 2.4.	Skema peta Orenco Station	17
Gambar 2.5.	Kesamaan karakteristik bangunan di sekitar OSTC.....	18
Gambar 2.6.	Kegiatan informal berupa retail dan restoran pada OSTC.....	18
Gambar 2.7.	Parkir paralel sebagai <i>buffer</i> pada pedestrian sekitar OSTC	18
Gambar 2.8.	Pedestrian yang lebar dengan furnitur jalan yang tertata rapi di sekitar OSTC.....	19
Gambar 2.9.	Perilaku <i>disorder</i> ojek pada area pejalan kaki	22
Gambar 2.10.	Perilaku <i>disorder</i> pada area pejalan kaki	23
Gambar 2.11.	<i>Disorder</i> pada jalan raya Jakarta	23
Gambar 3.1.	<i>Jakarta Mass Transit System</i>	29
Gambar 3.2.	Keterhubungan Jalur Transportasi Manggarai, Dukuh Atas, dan Harmoni	30
Gambar 3.3.	Skema Jalur TransJakarta dan Jalur Kereta Api	31
Gambar 3.4.	Peta kawasan Manggarai	33
Gambar 3.5.	Pedestrian pada kawasan Manggarai	34
Gambar 3.6.	Karakteristik pedestrian Manggarai yang tidak menarik.....	35
Gambar 3.7.	Penyeberang jalan di terminal dan halte bus Transjakarta	36
Gambar 3.8.	Ojek dan bajaj di depan stasiun Manggarai memanfaatkan ruang jalan dan pedestrian sebagai tempat parkir	37
Gambar 3.9.	Ruang jalan dan pedestrian di Manggarai digunakan sebagai tempat parkir dan tempat pedagang kaki lima	38
Gambar 3.10.	<i>Disorder</i> pada ruang jalan kawasan Manggarai	38
Gambar 3.11.	Suasana di depan loket stasiun Manggarai.....	39
Gambar 3.12.	Zoning pedagang pada peron stasiun Manggarai	40
Gambar 3.13.	Suasana peron 5 dan 6 stasiun Manggarai	41

Gambar 3.14. Suasana peron 3-4 dan peron 5-6 stasiun Manggarai.....	42
Gambar 3.15. Iklan dan <i>signage</i> pada area stasiun Manggarai	42
Gambar 3.16. Fasilitas pada stasiun Manggarai	43
Gambar 3.17. Peta kawasan Dukuh Atas	44
Gambar 3.18. Pedestrian Jl. Jenderal Sudirman siang hari	45
Gambar 3.19. Pangkalan ojek di ruang jalan dan pedestrian di Jl. Jenderal Sudirman	44
Gambar 3.20. Pangkalan ojek di akses masuk stasiun Sudirman pada malam hari	46
Gambar 3.21. Kopaja di depan stasiun Sudirman pagi hari	47
Gambar 3.22. Metromini di dekat akses masuk stasiun Sudirman pada malam hari	47
Gambar 3.23. <i>Waiting area</i> di bagian atas stasiun Sudirman	48
Gambar 3.24. Peron di bagian bawah stasiun Sudirman	48
Gambar 3.25. Papan iklan yang ada di stasiun Sudirman	49
Gambar 3.26. Pedestrian di dalam area stasiun Sudirman	49
Gambar 3.27. Fasilitas parkir motor dan <i>ramp</i> pada stasiun Sudirman	50
Gambar 3.28. <i>Foodhall</i> di Stasiun Sudirman	51
Gambar 3.29. Koridor penghubung halte bus TransJakarta Dukuh Atas.....	52
Gambar 3.30. Suasana halte bus Transjakarta koridor 6 Ragunan-Kuningan..	52
Gambar 3.31. Suasana halte bus Transjakarta koridor 1 Blok M-Kota	52
Gambar 3.32. Peta kawasan Harmoni	53
Gambar 3.33. Suasana halte Transjakarta Harmoni	54
Gambar 3.34. Zoning tempat duduk pada halte bus TransJakarta Harmoni ...	54
Gambar 3.35. Jembatan penyeberangan di Harmoni pada siang dan malam hari	55
Gambar 3.36. Pedestrian yang digunakan untuk tempat parkir di kawasan Harmoni	55
Gambar 3.37. Ojek di pedestrian kawasan Harmoni	56
Gambar 3.38. Pedagang di pedestrian kawasan Harmoni pada siang dan malam hari	56

DAFTAR TABEL

Tabel Perbandingan Kualitas Ruang Publik Kawasan Manggarai, Dukuh Atas, dan Harmoni.....	60
---	----



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkotaan di Indonesia, tak lagi terbatas sebagai pusat pemukiman masyarakat namun juga berfungsi sebagai pusat pemerintahan dan pusat pertumbuhan ekonomi. Sebagai konsekuensi logis dari peran kota sebagai pusat pertumbuhan dan ekonomi, sumbangan perkotaan terhadap pertumbuhan ekonomi nasional semakin meningkat. Pertumbuhan penduduk yang demikian pesat dari suatu kota juga membawa konsekuensi yang besar bagi perkotaan. Penambahan jumlah penduduk di tengah semakin terbatasnya ruang publik, menjadikan kota semakin lama semakin kehilangan fungsi sebagai sarana pemukiman yang nyaman.

Jakarta sebagai salah satu kota metropolitan terbesar dan terpadat di Asia Tenggara dihuni oleh sekitar 10 juta jiwa penduduk dengan segala permasalahan dan kesemerawatannya. Kota dengan sejarah masa lalu yang kompleks dan kondisi sosial budaya yang sangat beragam dengan sederet permasalahannya. Salah satu masalah yang cukup kritis dan penting adalah masalah transportasi kota. Selama ini Jakarta dikenal sebagai metropolitan yang buruk dalam mengatur transportasi warganya yang mencapai 10 juta jiwa dengan kebutuhan perjalanan sebanyak 17,2 juta perjalanan/hari (BLU TransJakarta Busway, 2010). Hal ini menyebabkan masalah kemacetan menjadi salah satu hal terpenting untuk diatasi bagi kota Jakarta.

Fasilitas dan infrastruktur transportasi yang tidak memadai menjadi salah satu penyebab utama terjadinya kemacetan tersebut. Disamping itu keberadaan kantong-kantong penduduk yang tersebar di kota-kota satelit Jakarta, yang setiap harinya melakukan perjalanan menuju Jakarta ikut memperparah keruwetan transportasi di kota Jakarta. Komuter yang berasal dari Bogor, Depok, Tangerang, serta Bekasi, semakin menambah arus kendaraan di dalam kota Jakarta yang sudah sedemikian padat. Sebagai akibatnya, kemacetan yang parah tak terhindarkan di jalan-jalan utama menuju dan dari kota-kota tersebut.

Salah satu penyebab masalah transportasi di Jakarta, adalah tata ruang Jakarta yang tidak memadai. Tata ruang yang ada kurang mengindahkan tata guna lahan, sehingga menyebabkan semakin banyaknya transportasi atau perpindahan yang harus dilakukan warga ibu kota. Tata ruang yang buruk juga bisa menjadi penyebab utama kemacetan. Selain itu masalah transportasi yang utama adalah tidak seimbangnya pertumbuhan kendaraan dengan prasarananya. Pertumbuhan kendaraan pribadi mencapai 10% per tahun, sedangkan pertumbuhan ruas jalan hanya 0,01% pertahun (prov.jakarta.go.id, 2010) . Jika semua kendaraan yang ada di kota Jakarta keluar pada saat yang bersamaan maka bisa dipastikan seluruh jalan yang ada di Jakarta akan ditutupi oleh kendaraan tersebut.

Gejala suburbanisasi atau lebih sering disebut sebagai *urban sprawl* juga ikut menambah masalah perkotaan yang ada. *Urban sprawl* mengakibatkan kawasan perkotaan meluas secara acak dan tidak terkendali ke kawasan yang ada di sekitar kota. Gejala *urban sprawl* menjadikan kawasan terbangun lebih besar dibandingkan laju pertumbuhan penduduk sehingga membuat jarak pergerakan yang harus ditempuh oleh penduduk kota menjadi lebih panjang. Selain itu, pengembangan kawasan perumahan di pinggiran kota yang semakin jauh dari lokasi tempat kerja dan pusat kegiatan lain mengakibatkan peningkatan biaya transportasi yang semakin besar. Hal ini mengakibatkan meningkatnya ketergantungan penduduk yang tinggal di pinggiran kota dengan keberadaan kendaraan bermotor pribadi. Masalah lain muncul seperti ketergantungan terhadap kendaraan bermotor, kemacetan lalu lintas, peningkatan konsumsi energi, hilangnya waktu karena terlalu lama berada di perjalanan bagi penduduk komuter, semakin sedikitnya lahan untuk berjalan kaki dan bersepeda, serta pencemaran udara yang menurunkan kualitas ruang kota (<http://en.wikipedia.org>).

Sebagai jalan keluar dari permasalahan ini, diperlukan peningkatan terhadap fasilitas-fasilitas transportasi umum atau transportasi massal yang ada sehingga para penduduk akan mengurangi ketergantungan mereka terhadap kendaraan pribadi dan beralih menggunakan transportasi umum yang ada seperti bus TransJakarta dan kereta api. Untuk mempermudah penduduk mencapai lokasi yang mereka tuju, terciptalah moda-moda transportasi yang menjadi titik pertemuan antara beberapa moda angkutan umum yang ada.

Pengembangan transportasi makro secara terintegrasi menyebabkan berkembangnya area transit yang lebih tertata. Salah satu konsep yang dikembangkan adalah *Transit Oriented Development* (TOD), yaitu sebuah pembangunan tata kota yang berkaitan dengan sistem transportasi. Konsep pengembangan kawasan TOD ini mengutamakan perbaikan di sekitar titik transit sehingga diharapkan dengan kualitas yang lebih baik, penduduk dapat beralih menggunakan transportasi massal dan mengurangi pemakaian kendaraan bermotor pribadi sehingga dapat mengurangi masalah kemacetan yang ada (www.wikibooks.com, 2010).

1.2 Permasalahan

Area transit tanpa disadari menjadi ruang berkegiatan bagi banyak orang yang memiliki latar belakang yang berbeda. Area transit menjadi sebuah ruang publik yang menjadi tempat berbagai kegiatan. Permasalahan yang terjadi adalah seringkali terjadi privatisasi terhadap bagian dari ruang transit yang seharusnya menjadi ruang publik. Selain itu seringkali terdapat penyalahgunaan fungsi ruang dan penempatan sesuatu yang tidak pada tempatnya sehingga membuat ruang transit menjadi tidak teratur dan tidak nyaman bagi para penggunanya.

Pertanyaan penelitian yang muncul adalah :

- a. Bagaimanakah kualitas ruang publik yang terjadi pada area transit ini?
- b. Apa saja faktor yang membuat area transit ini seringkali menjadi tidak teratur dan tidak nyaman?
- c. Apa dampak ruang transit terhadap area sekitarnya sebagai bagian dari sebuah ruang kota?
- d. Bagaimanakah seharusnya karakteristik ruang publik pada area transit tersebut?

1.3 Tujuan Penelitian

Skripsi ini bertujuan untuk mengkaji keberadaan ruang transit di dalam ruang kota sehingga dapat diketahui apakah penempatan dan rancangan ruang transit tersebut sudah sesuai dan dapat dikembangkan berdasarkan TOD. Selain itu, skripsi ini

juga mengkaji hal-hal yang melatarbelakangi dan mempengaruhi keberadaan ruang transit tersebut sebagai ruang publik dalam perancangan di dalam kota.

1.4 Manfaat Penelitian

Secara umum skripsi ini diharapkan dapat bermanfaat bagi perkembangan ilmu dan pengetahuan khususnya di bidang arsitektur. Sedangkan secara khusus, skripsi ini diharapkan dapat memberi informasi mengenai bagaimana perkembangan area transit yang sudah ada sekarang dan dapat menjadi acuan untuk memperbaiki kualitas desain area transit di masa yang akan datang.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Untuk menghindari pembahasan yang terlalu luas, ruang lingkup pembahasan ditekankan pada area transit seperti halte bus Transjakarta dan stasiun sebagai bagian dari ruang publik di dalam kota. Lingkup area yang akan dianalisis adalah moda transportasi yang ada disana dan area terdekat yang berada di sekitar ruang transit tersebut yang dapat diakses dengan waktu tempuh sekitar 10 menit berjalan kaki, dengan radius sekitar 600 meter. Oleh karena itu, diperlukan pula pembahasan mengenai hal-hal yang membentuk dan ada di dalam suatu ruang kota.

Pembahasan yang dilakukan berkaitan dengan kualitas ruang publik pada area transit, pelaku dan kegiatan apa saja yang terdapat pada area tersebut, dan dampaknya bagi area transit dan sekitarnya sebagai bagian dalam ruang kota. Selain itu, akan dibahas pula mengenai *order* dan *disorder* yang mempengaruhi kualitas ruang transit tersebut khususnya berhubungan dengan *spatial order*.

1.6 Metode Penelitian

Penelitian dilakukan dengan menggunakan metode deskriptif analisis, yaitu dengan cara mengumpulkan, memaparkan, menganalisis, dan menyimpulkan data yang diperoleh penulis. Adapun pengumpulan data tersebut dilakukan melalui pendekatan kuantitatif dan kualitatif dengan cara sebagai berikut :

1. Data primer

Diperoleh melalui studi lapangan (wawancara/kuesioner, observasi, dll), untuk membuka wawasan mengenai ruang transit yang sudah ada dan menganalisis ruang transit tersebut.

2. Data sekunder

Diperoleh melalui studi kepustakaan (*textbook*, jurnal, dan bahan tertulis lainnya yang dapat dipertanggungjawabkan) untuk mendapatkan landasan teori.

1.7 Sistematika Penulisan

Pokok bahasan dalam penulisan ini terdiri dari empat bab, yaitu:

BAB I Pendahuluan

Menguraikan tentang latar belakang, permasalahan, tujuan, manfaat, ruang lingkup pembahasan, sistematika penulisan, dan kerangka berpikir.

BAB II Kajian Teori

Menguraikan teori-teori yang berhubungan dengan materi yang akan dibahas berkaitan dengan ruang publik, ruang transit, TOD, dan *disorder* di dalamnya.

BAB III Pembahasan

Menguraikan mengenai hasil analisis pada ruang publik dan ruang transit yang telah diamati berdasarkan dengan teori-teori yang sudah dikaji, dan penerapannya pada studi kasus.

BAB IV Penutup

Menyimpulkan mengenai permasalahan yang ada pada ruang transit beserta faktor-faktor penyebabnya, serta memberikan saran sebagai cara penanggulangannya.



Gambar 1.1. Kerangka Konsep
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

BAB II KAJIAN TEORI

2.1 Penelitian Sejenis Terdahulu

Penelitian ini dilakukan berdasarkan beberapa jurnal yang telah ditulis sebelumnya yang membahas mengenai area transit dan faktor-faktor yang mempengaruhi ruang publik pada area transit tersebut. Beberapa penelitian sebelumnya antara lain adalah :

- a. Kualitas Ruang Publik Kota pada Kawasan TOD oleh Tetriana Vivi Oktora tahun 2008, mengenai konsep baru pembangunan tata kota yang berkaitan dengan sistem transportasi melalui *Transit Oriented Development* (TOD) yang mengutamakan perbaikan di sekitar titik transit dengan radius sejauh jarak yang dapat dijangkau berjalan kaki.
- b. Sistem Transportasi Trans Jakarta dari Sudut Pandang Pedestrian oleh Muhammad Fachri Aulia tahun 2008, mengenai munculnya TransJakarta yang menimbulkan perubahan pola transportasi masyarakat Jakarta dan mendorong kebutuhan akan kondisi pedestrian yang baik, khususnya di sepanjang koridor TransJakarta.
- c. *Everyday Space and Disorder* (Ruang Keseharian dan Disorder) oleh Putera Anarta Mardanadi tahun 2008, mengenai keberadaan *disorder* yang hadir dalam berbagai perwujudan dalam ruang kota yang juga merupakan ruang keseharian.

Adapun pembahasan dan penelitian yang dilakukan adalah kelanjutan dan pengembangan dari penelitian yang telah ada mengenai *Transit Oriented Development* (TOD) dan kualitas ruang publik ini.

2.2 Manusia dan Ruang

Manusia memiliki kebutuhan-kebutuhan yang harus dipenuhi dalam menjalankan kehidupannya. Menurut Maslow (1968), kebutuhan manusia dalam menjalani kehidupannya di dunia adalah : (1) *physiological needs*, yaitu kebutuhan yang

berkaitan dengan kenyamanan, (2) *safety and security needs*, yaitu kebutuhan yang berkaitan dengan rasa aman dari gangguan, (3) *affiliation needs*, yaitu kebutuhan untuk dapat menjadi bagian dari sebuah komunitas, (4) *esteem needs*, yaitu kebutuhan untuk mendapat penghargaan dari orang lain, (5) *self-actualization needs*, yaitu kebutuhan untuk dapat mengekspresikan sesuatu dari dirinya.

Manusia memiliki akal dan pikiran dan selalu memikirkan cara-cara yang harus ditempuh dalam memenuhi kebutuhan hidupnya. Mereka melakukan kegiatan-kegiatan sampai akhirnya suatu ruang terdefinisi dari kegiatan tersebut. Oleh karena itu, manusia dalam kehidupannya selalu mengalami ruang.

People influence and change the environment, as it influences and changes them. Environmental opportunities clearly affect what people can and cannot do: a window in an otherwise solid wall does not afford that opportunity.
(Carmona, 2003, p.106)

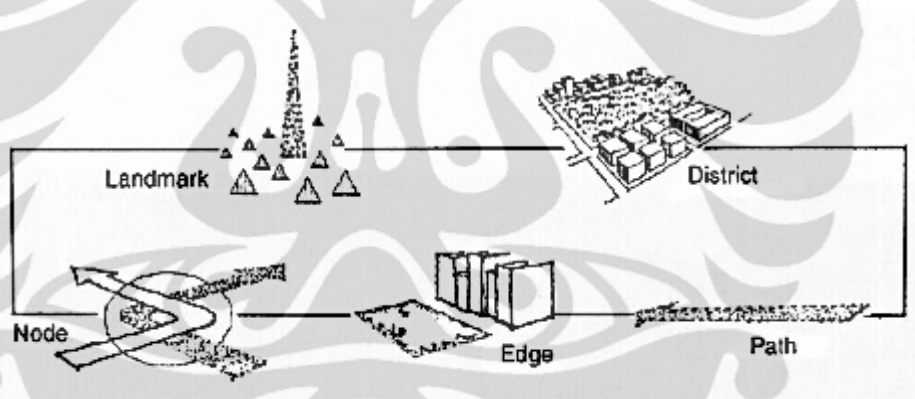
Manusia dan ruang merupakan dua hal yang tidak dapat dipisahkan karena kegiatan yang dilakukan manusia selalu membutuhkan dan menciptakan sebuah ruang. Oleh karena itu, manusia dan keberadaan manusia di sebuah ruang selalu mempengaruhi ruang tersebut. Begitu juga dengan ruang yang dapat mempengaruhi manusia dalam berperilaku dan berkegiatan.

As William (1961) said that the choices people make in any given setting are also influenced by 'society' and 'culture' (Carmona, 2003, p.107). Pilihan yang dilakukan oleh seseorang dapat berbeda-beda sesuai dengan kebutuhan dan tujuan mereka. Hal ini dipengaruhi oleh latar belakang sosial, ekonomi, dan budaya yang membentuk kepribadian orang tersebut.

2.3 Ruang Kota

Ruang kota dibentuk dari beberapa elemen. Menurut Kevin Lynch (1960), lima elemen kunci dari fisik sebuah kota adalah:

- a. *Paths*: merupakan saluran yang dilalui oleh pengamat seperti jalan atau kanal. Jalan menjadi penting untuk penggunaan regular, penggunaan khusus, karakteristik kualitas ruang, karakter fasad, dan jalur untuk fitur khusus.
- b. *Edges*: merupakan elemen linear yang bukan jalanan yang dipertimbangkan sebagai batasan antar area.
- c. *Districts*: merupakan sebuah kawasan yang lebih kecil dari kota yang memiliki karakter fisik seperti tekstur, ruang, bentuk, detail, simbol, dll.
- d. *Nodes*: merupakan poin dari referensi atau spot strategis yang biasa dikunjungi pengamat, yang menjadi awal dan akhir perjalanan.
- e. *Landmarks*: poin referensi di luar pengamat



Gambar 2.1 Lima elemen kunci fisik kota
(sumber : *Image of the City*, Kevin Lynch, 1960)

Elemen-elemen pembentuk ruang kota ini sendiri memberi karakteristik pada ruang kota tersebut dan ikut mempengaruhi manusia yang berkegiatan di ruang kota tersebut.

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

Sebuah ruang kota merupakan ruang yang terbentuk dari begitu banyak perbedaan. Oleh karena itu, sebuah kota merupakan tempat terjadinya tumpang tindih antara makna yang satu dengan yang lain yang disebabkan karena perbedaan latar belakang fisik, sosial, politik, ekonomi, dan pengalaman orang yang berada di dalamnya.

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

Kota dapat diartikan dalam banyak pengertian. Kota tidak hanya dinilai dari letak geografisnya saja, akan tetapi juga memiliki makna sosial sebagai sebuah tempat terjadinya interaksi bagi banyak orang yang memiliki tujuan-tujuan yang berbeda. Menurut Lyn F. Lofland (1973) dalam bukunya *A World of Strangers*, kota merupakan sebuah dunia asing, dunia yang dihuni oleh sekumpulan orang yang tidak saling mengetahui kepribadian antara satu dengan yang lain.

When the city dweller leaves his home or the homes of people he knows personally, he is surrounded by strangers. More precisely put, the world of strangers which is the city is located in the city's public space. (Lofland, 1973, p.19)

... a city does not differ much from other kinds of places where people are born, live out their lives, and die. ... but in one respect, the city is not like other kinds of places. The city, because of its size, is the locus of a peculiar social situation : the people to be found within its boundaries at any given moment know nothing personally about the vast majority of others with whom they share this space. (Lofland, 1973, p.3)

Kota merupakan ruang yang dipenuhi orang asing bagi seseorang sehingga pada saat seseorang berada di dalam ruang kota, berarti orang tersebut sedang berada di tengah-tengah orang yang asing baginya. Oleh karena itu, ruang kota merupakan ruang dimana setiap orang harus dapat melakukan interaksi dengan orang di sekitarnya dan berbagi ruang dengan mereka.

2.4 Ruang Publik

Ruang kota dan ruang publik merupakan dua hal yang saling berkaitan. Ruang publik menjadi bagian dari sebuah ruang kota dan ruang kota juga merupakan ruang publik dimana semua orang dapat menggunakannya bersama-sama.

Dalam bukunya *A World of Strangers*, Lyn F. Lofland (1973) menyatakan bahwa ruang publik dapat dibedakan dengan ruang privat, terutama dari segi akses dimana ruang privat memiliki akses yang lebih terbatas.

Ruang publik merupakan ruang yang terbuka bagi siapa saja. Ruang publik berbeda dengan ruang privat yang bersifat lebih intim dan dikontrol oleh pihak-pihak tertentu. Ruang publik adalah ruang yang secara fisik penataannya berfungsi untuk mendukung dan memfasilitasi interaksi sosial yang dilakukan oleh orang banyak. (Carmona, 2003, p.109)

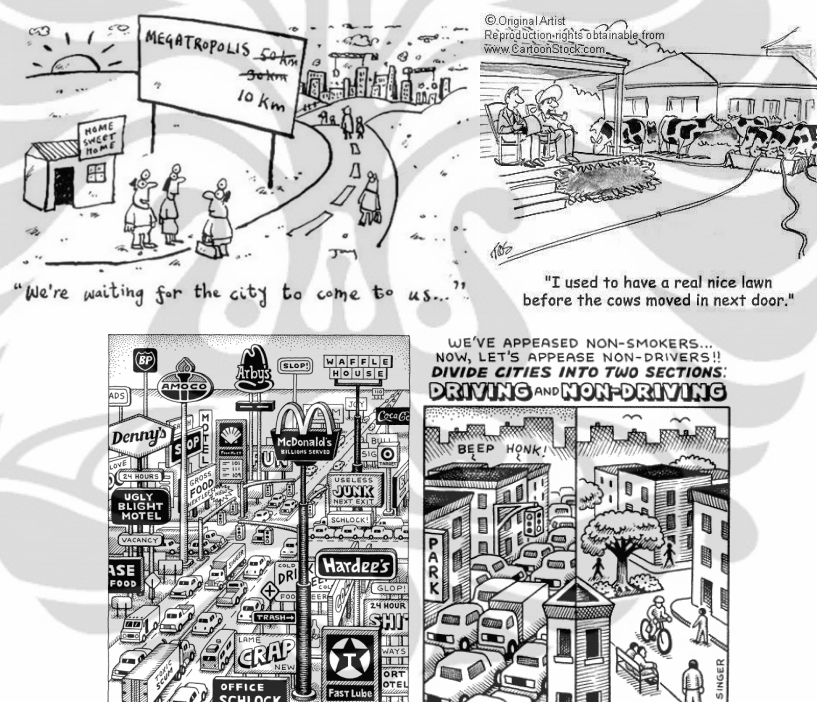
By public space, I refer to those areas of a city to which, in the main, all persons have legal access. I refer to the city's streets, its parks, its places of public accomodation.(Lofland, 1973, p.19)

Ruang publik yang menjadi bagian dari kota dapat disimpulkan sebagai ruang di mana setiap orang memiliki akses untuk menggunakan dan memanfaatkannya. Ruang tersebut menjadi tempat berinteraksi warga kota seperti jalan, taman, atau tempat akomodasi publik.

2.5 Transit Oriented Development (TOD)

Ruang publik dan ruang kota harus dapat mendukung dan memfasilitasi interaksi orang banyak. Oleh karena itu, aksesibilitas menjadi sebuah hal yang penting karena ruang publik yang jуда merupakan ruang kota tersebut harus dapat diakses oleh warga kotanya.

Sebuah kota harus dapat memfasilitasi warga kotanya untuk bermobilisasi dari satu tempat ke tempat lain, dari satu tujuan ke tujuan lain. Ketersediaan akses dalam ruang kota menjadi hal yang penting untuk memenuhi kebutuhan warga kota ini.



Gambar 2.2. Gejala *urban sprawl*
(sumber : www.cartoonstock.com, 2011)

Ruang kota yang semakin lama semakin meluas menyebabkan suburbanisasi, yaitu meluasnya ruang kota secara acak dan tidak merata ke kawasan yang ada di sekitar kota. Suburbanisasi atau *urban sprawl* membuat pergerakan penduduk kota menjadi lebih panjang. Pengembangan kawasan di pinggiran kota menyebabkan peningkatan biaya transportasi dan membuat penduduk yang tinggal di pinggiran kota menjadi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi. Hal

ini menyebabkan kemacetan lalu lintas, peningkatan konsumsi energi, hilangnya waktu karena terlalu lama berada di perjalanan bagi penduduk komuter, semakin sedikitnya lahan untuk berjalan kaki dan bersepeda, serta pencemaran udara yang menurunkan kualitas ruang kota (<http://en.wikipedia.org>).

Salah satu yang dapat dilakukan untuk mengurangi dampak *urban sprawl* adalah dengan mengembangkan kualitas sarana transportasi dan fungsi-fungsi di sekitar area transit agar penduduk kota beralih dari kendaraan pribadi ke kendaraan umum (Oktora, 2008). Oleh karena itu, aksesibilitas menuju fungsi-fungsi kegiatan dalam kota menjadi hal yang sangat penting dalam mengurangi masalah yang ditimbulkan oleh suburbanisasi ini.

Accessibility can also be discussed in terms of transport. Inclusive urban design relies partly on spatial concentration of different land uses, making places and facilities accessible, and public transport viable. (Carmona, 2003, p.128)

Aksesibilitas juga sangat berhubungan dengan transportasi. Penataan kota dengan konsentrasi fungsi penggunaan lahan yang berbeda antara satu kawasan dengan kawasan lain membuat fungsi-fungsi kegiatan dan fasilitas yang ada harus dapat diakses oleh semua orang, sehingga memerlukan transportasi umum yang layak. Salah satunya adalah dengan adanya transportasi massal.

Transportasi massal atau transit adalah sistem pengangkutan sejumlah besar manusia dengan karakteristik seperti kecepatan operasional yang tinggi, kapasitas besar, tingkat keselamatan tinggi, beroperasi dalam rute khusus, memiliki titik pemberhentian berupa stasiun (id.wikibooks.org). Berdasarkan wawancara dengan Ir. Ellen S.W. Tangkudung (2011, 25 Maret), faktor yang menjadi pertimbangan bagi penduduk kota dalam menggunakan sistem transportasi massal ini antara lain adalah waktu tempuh yang lebih cepat, biaya yang terjangkau, kenyamanan dan fasilitas dalam perjalanan, kenyamanan dari kecelakaan dan kejahatan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan salah satu pengurus BLU TransJakarta Busway, Moch. Roem (2011, 23 Maret), transportasi massal harus didukung dengan adanya ruang transit yang baik dan nyaman sehingga mendorong warga

kota untuk menggunakan transportasi massal tersebut. Selain itu, ruang transit tersebut juga harus memiliki keterhubungan yang jelas antara satu dengan yang lain sehingga pengguna dapat mengaksesnya dengan aman.

Compact, mixed-use, pedestrian and transit-oriented are regarded as the key to realizing common goals : reducing air pollution, traffic congestion, and infrastructure costs ; preserving open space, farmland and natural habitat ; and creating more livable neighborhoods and communities. (Bohl, 2002, p.24)

Fungsi kegiatan yang bervariasi di sekitar area transit, akses berupa pedestrian, dan pengembangan fasilitas di sekitar area transit merupakan salah satu faktor yang dapat mendorong peningkatan pemakaian transportasi massal. Pembangunan tata kota yang berkaitan dengan sistem transportasi dengan mengutamakan perbaikan di sekitar titik transit dikenal dengan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) atau dikenal juga dengan *Transit Village*.

The transit village brings together ideas from disciplines of urban design, transportation, and market economic. It is partly about creating a built form that encourages people to ride transit more often. However, equally important, it embraces goals related to neighborhood cohesion, social diversity, conservations, public safety, and community revitalization. (Bernick, 1997, p.5)

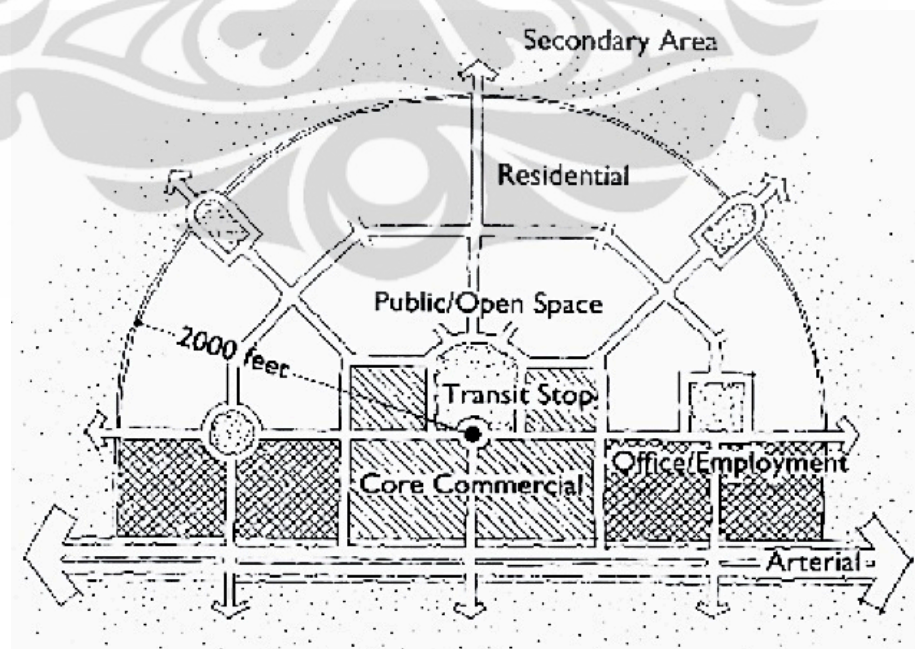
Transit village also offer alternatives living and working environment that combine the suburban values and lifestyle preferences for open space, human-scale buildings, and a sense of security with the more traditionally urban values of walking to neighborhood shops, meeting people on the street, and being in a culturally diverse setting.(Bernick, 1997, p.7)

TOD yang mengembangkan pembangunan kawasan di sekitar area transit dapat memberikan beberapa manfaat. Dengan memperbaiki fasilitas transportasi dan

area transit, TOD dapat merangsang penggunaan transit dan merevitalisasi kehidupan komunitas di area tersebut.

Peter Calthorpe (1993) dalam bukunya *The Next American Metropolis* mengemukakan beberapa prinsip dari TOD adalah untuk :

- Mengorganisasikan pertumbuhan dalam level regional menjadi lebih kompak dan *transit-supportive*
- Menempatkan area komersial, pemukiman, perkantoran, dan fasilitas umum dalam jarak tempuh berjalan kaki dari stasiun transit
- Menciptakan jaringan jalan yang ramah terhadap pejalan kaki
- Menyediakan pemukiman dengan tipe, kepadatan, dan harga bervariasi
- Melestarikan habitat dan ruang terbuka yang berkualitas tinggi
- Membuat ruang publik sebagai fokus orientasi bangunan dan kegiatan
- Mendorong perbaikan dan penggunaan lahan sepanjang koridor transit



Gambar 2.3. *Transit Oriented Development*
(sumber : *The Next American Metropolis*, Peter Calthorpe, 1993)

Michael Bernick (1997) dalam bukunya *Transit Villages in the 21st Century*, mengemukakan mengenai faktor perancangan yang bersifat *transit supportive* yaitu :

- Pusat aktivitas utama terhubung secara langsung dengan pemberhentian transit
- Variasi ketinggian bangunan, tekstur, fasad pada retail lantai dasar yang memperkaya pengalaman ruang pedestrian, menempatkan bangunan dekat dengan *sidewalk*.
- Pola jalan grid yang memungkinkan berbagai tempat tujuan terhubung oleh pedestrian dengan rute yang bervariasi dan efisien.
- Meminimalisasi parkir *off-street*, memposisikan parkir di lantai bawah bangunan atau di belakang bangunan
- Menyediakan fasilitas pedestrian seperti lansekap yang menarik, *sidewalk* dengan perkerasan jalan, furnitur jalan, *overhang* bangunan sebagai kanopi, dan penyeberangan jalan yang aman.
- Menyediakan ruang terbuka publik dan plaza pedestrian yang nyaman untuk mendukung penggunaan transit.

Pengembangan kawasan TOD ini memberikan beberapa manfaat bagi kota. TOD dapat meningkatkan dan memperlancar mobilitas yang ada pada suatu kawasan karena penggunaan transportasi publik dan mengurangi ketergantungan penduduk terhadap kendaraan bermotor pribadi. Selain itu, TOD juga memberikan alternatif bagi penduduk yang bekerja di tempat yang cukup jauh dari rumahnya.

TOD memberikan manfaat yang baik bagi kawasan disekitarnya karena dengan adanya area transit di kawasan tertentu, maka nilai kawasan itu akan meningkat sehingga kawasan itu juga dapat tumbuh dan nilai perekonomian penduduk di sana juga ikut tumbuh.

TOD juga dapat menjadi sebuah ruang publik yang menjaga kenyamanan dan keamanan orang-orang yang menggunakan area transit tersebut. TOD dapat berfungsi sebagai plaza di ruang kota yang dapat dimanfaatkan untuk kepentingan umum.

TOD harus menyediakan area pejalan kaki sehingga dapat dengan aman dan nyaman berpindah dari titik transportasi yang satu dengan yang lain. Oleh karena itu, pengembangan TOD dapat menjadi salah satu cara agar pedestrian lebih sering digunakan dan menjadikan pedestrian tersebut lebih hidup.

Salah satu contoh area yang mengembangkan sistem TOD adalah Orenco Station Town Center yang terdapat di Oregon, Amerika Serikat. OSTC terletak di pinggiran kota Portland, Oregon yang berkembang dengan pesat sebagai tempat industri komputer dan kawasan agrikultur terbesar di seluruh West Coast.



Gambar 2.4. Skema peta Orenco Station
(sumber : www.planetizen.com , 29/05/11)

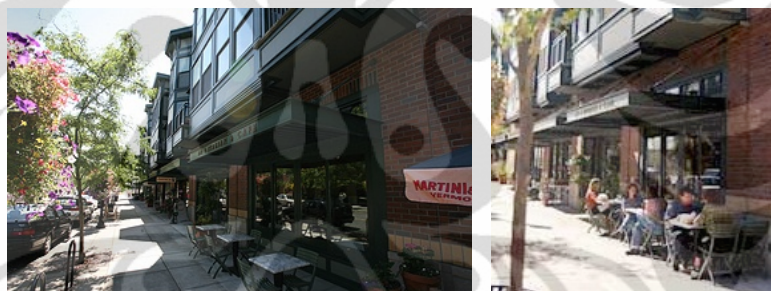
Fokus utama pengembangan TOD ini adalah promenade yang membujur dari stasiun ke arah utara sampai ke area residensial. Promenade membujur dari stasiun di sisi selatan menuju ke arah pusat kota di sisi utara sampai ke pemukiman dan taman.

Kawasan OSTC memiliki fitur yang mendukung karakter yang diinginkan dalam sebuah kawasan TOD yaitu *pedestrian-friendly*. Karakteristik bangunan langsung berbatasan dengan jalan membuat aktivitas pedestrian menjadi lebih hidup dan memberi pengawasan pada area jalan sehingga menjamin keamanan pedestrian. Bangunan di sepanjang pedestrian juga memiliki karakteristik dan gaya arsitektur yang sama sehingga terjadi suatu kesatuan dari kawasan ini.



Gambar 2.5. Kesamaan karakteristik bangunan di sekitar OSTC
(sumber : www.skyscrapercity.com , 29/05/11)

Orientasi bangunan sepanjang pedestrian diarahkan ke jalan dengan menambahkan aktivitas *windows shopping* untuk menarik orang untuk berjalan kaki. Selain itu, terdapat banyak retail dan restoran yang menyediakan tempat duduk di bagian luar sehingga menambah aktivitas di pedestrian ini.



Gambar 2.6. Kegiatan informal berupa retail dan restoran pada OSTC
(sumber : www.portlandbridges.com , 29/05/11)

Parkir paralel di pinggir jalan memberikan menjadi *buffer* bagi pejalan kaki sehingga tidak langsung berhubungan dengan lalu lintas kendaraan yang berada pada ruang jalan.



Gambar 2.7. Parkir paralel sebagai *buffer* pada pedestrian sekitar OSTC
(sumber : www.oregonlive.com , 29/05/11)

Fitur pedestrian seperti *arcade*, trotoar yang lebar, *on-street parking*, pepohonan, dan lampu jalan yang tertata dengan rapi membuat suasana pedestrian menjadi nyaman bagi pejalan kaki.



Gambar 2.8. Pedestrian yang lebar dengan furnitur jalan yang tertata rapi di sekitar OSTC (sumber : www.planetizen.com , 29/05/11)

Fungsi kegiatan yang cukup beragam dan tidak terlalu jauh dari pusat kota membuat kawasan menjadi aktif dan memberi kemudahan bagi orang-orang untuk mengakses fasilitas-fasilitas yang ada tanpa bergantung pada kendaraan pribadi mereka.

Dapat disimpulkan bahwa sebuah kawasan TOD yang berhasil adalah yang dekat dengan fungsi-fungsi kegiatan dalam kota, didukung dengan fitur yang menarik di sekitar area transit tersebut seperti pedestrian yang lebar, furnitur jalan yang lengkap, dan kegiatan yang mendukung terjadinya aktivitas di pedestrian tersebut.

2.6 Order and Disorder

Dalam menjalankan kesehariannya di dalam ruang kota atau ruang publik, manusia merespon keberadaan orang asing disekitarnya dan berusaha agar mereka tetap nyaman dalam mengalami pengalaman dalam ruang kota tersebut. Usaha tersebut dilakukan dengan memahami order yang ada di ruang kota tersebut.

Menurut kamus *Webster's New World Dictionary (1988)*, *order* adalah :

- *The sequence or arrangement of things or events, series, succession*
- *A fixed or definite plan, system, law of arrangement*
- *A state or condition in which everything is in its right place and functioning properly*

Order dalam arsitektur dapat menjadi sebuah sistem atau keadaan dimana ruang menjadi sebuah ruang yang dapat dimanfaatkan sesuai dengan fungsinya. Menurut Lyn H. Lofland (1973) dalam bukunya *World of Strangers*, terdapat tiga jenis order yang sebaiknya diperhatikan dan dipahami dalam mengalami ruang kota yaitu *appearential order*, *spatial order*, dan *behavioral order*.

Appearential order adalah order yang terlihat dari presentasi tubuh manusia yang mengisi ruang kota seperti cara berpakaian atau gaya rambut. *Spatial order* adalah order yang terlihat dari ruang yang digunakan oleh sekumpulan orang dengan kegiatan dan karakter tertentu. *Behavioral order* adalah suatu order yang terlihat dari perilaku suatu individu atau beberapa individu di suatu ruang.

Pada pembahasan selanjutnya, hal yang akan dibahas lebih ditekankan terhadap *spatial order* dan *behavioral order* yang akan mempengaruhi kualitas ruang publik yang ada di sekitar kita.

In the city, the ways in which human could know and thus deal with one another were extended. In the city, by ordering themselves, human made it possible to live with and relate to larger and larger numbers of other humans. (Lofland, 1973, p.23)

Order adalah sesuatu yang menjadi standar, norma, aturan, ataupun hukum yang berlaku pada suatu ruang. Dengan adanya *order* yang dipahami oleh individu, mereka dapat menyesuaikan perilaku dan keberadaannya sehingga tidak mengganggu kenyamanan publik.

Pada saat suatu *order* dilanggar, maka akan terjadi *disorder* yang merupakan kebalikan dari *order* yang ada, ketidaksesuaian, dan sesuatu yang tidak seharusnya terjadi.

Disorder is incivility, boorish and threatening behavior that disturbs life, especially urban life. Urban life is characterized by the presence of many stranger, and in such circumstances citizens need minimum levels of order. (Kelling, Coles, 1996, p.14)

Menurut kamus *Webster's New World Dictionary (1988)*, *disorder* berarti :

- *To break the order of, to derange, to disturb the regular order of, to throw into confusion*
- *To disturb or interrupt the normal function*
- *A lack of order*
- *Neglect or disregard system*
- *Irregularity*
- *Breach of public space*
- *A riot*

Disorder adalah ketidaksopanan, perilaku kasar dan mengancam yang dapat mengganggu kehidupan, khususnya dalam suatu ruang kota. Ruang kota terdiri dari sekumpulan orang asing dan memerlukan sebuah *order* agar tidak terjadi sesuatu yang menyalahi *order* tersebut yang dapat membuat ruang kota menjadi tidak nyaman dan tidak aman (Anarta, 2008).

Dalam bukunya *Fixing Broken Windows*, George L. Kelling dan Catherine M. Coles (1996) mendefinisikan *disorder* sebagai suatu perilaku yang tidak sopan, buruk untuk dilakukan, mengancam dan mengganggu kehidupan kota.

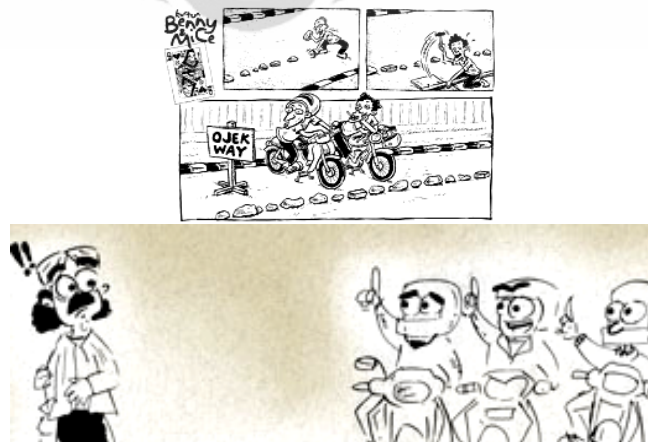
Menurut buku tersebut, *disorder* terbagi menjadi *social disorder* dan *physical disorder*. *Social disorder* merupakan perilaku orang-orang yang menyimpang dari yang seharusnya, seperti wanita tuna susila yang ada di pinggir jalan, orang yang mengganggu orang lain di jalanan, dan sekumpulan orang yang melakukan kegiatan yang tidak jelas sehingga mengganggu kenyamanan di jalan. *Physical disorder* adalah *disorder* yang bersifat fisik seperti vandalisme, pengerusakan ruang dan sarana publik, pembuangan sampah yang sembarangan, atau bangunan liar yang tidak terawat.

In each case, everything else in a person's demeanor and behavior can be the same, yet the time at which behavior occurs endows it with special meaning and produces a differing impact on individuals and the surrounding neighborhood. (Kelling, Coles, 1996, p.33)

Disorder dipengaruhi oleh banyak hal seperti waktu, ruang, dan manusia, baik itu manusia pelaku disorder maupun manusia yang mengamati dan menjadi korban dari individu yang melakukan *disorder* tersebut. Oleh karena itu, perilaku yang cocok dilakukan pada waktu dan tempat tertentu, belum tentu cocok untuk dilakukan pada waktu dan tempat yang lain. Ketika suatu kegiatan dilakukan pada waktu yang tidak tepat, maka perilaku tersebut akan mengganggu kenyamanan orang banyak yang ada disekitarnya dan perilaku itu dapat dikatakan sebagai perilaku *disorder*.

Seperti yang dinyatakan George L. Kelling dan Catherine M. Coles (1996) dalam bukunya *Fixing Broken Windows*, perilaku *disorder* yang tidak teratur dan tidak terkontrol memberikan sinyal atau tanda bagi penduduk kota bahwa ruang tempat terjadinya *disorder* itu tidak aman.

Contohnya, suatu ruang yang menampung pergerakan pejalan kaki digunakan oleh para pedagang kaki lima untuk berjualan dan mendirikan instalasi mereka. Gerobak ataupun tenda milik pedagang kaki lima tersebut menghambat pergerakan pejalan kaki, sehingga pejalan kaki terpaksa mengatur pergerakan mereka di ruang tersebut untuk menghindari pedagang dan instalasi milik mereka. Banyak juga pejalan kaki yang kehilangan kesempatan untuk berjalan kaki di ruang pejalan kaki karena keseluruhan ruang tersebut digunakan oleh pedagang kaki lima. Pada akhirnya banyak juga pejalan kaki yang berjalan di di ruang pejalan kaki, tetapi di jalan raya.



Gambar 2.9. Perilaku *disorder* ojek pada area pejalan kaki (sumber : Jakarta Atas Bawah, Benny and Mice, 2008)

The image of broken windows is used to explain how neighborhood might decay into disorder or even crime if no one attends faithfully to their maintenance. If a factory or office window is broken, passersby observing it will conclude that no one cares or no one is in charge. In time, a few will begin throwing rocks to break more windows. Soon all the windows will be broken, and now passersby will think that not only is no one in charge of the building, no one is in charge of the street on which it faces. (Kelling, Coles, 1996, p.xv)

Disorder adalah sesuatu yang apabila dibiarkan berlarut-larut, maka akan menyebabkan terjadinya *disorder* yang lain sehingga ruang *disorder* tersebut semakin meluas dan dampaknya juga semakin meluas.

Disorder merupakan sesuatu yang tidak berjalan sesuai *order*. *Disorder* dapat hadir dalam berbagai bentuk seperti penempatan sesuatu yang tidak pada tempatnya, pergerakan yang terganggu di suatu ruang, dan perilaku menyimpang di suatu ruang.

Order dan *disorder* adalah dua hal yang saling mempengaruhi dan tidak dapat dipisahkan. *Disorder* terjadi dalam ruang kota karena di dalamnya terdapat orang yang tidak memedulikan *order* dan keberadaan orang lain di sekitarnya. Orang yang melakukan *disorder* membuat *order* sendiri di ruang publik sehingga menciptakan ruang publik yang *disorder*. Hal ini terjadi karena keragaman yang ada di dalam ruang kota.

Keragaman tersebut mendorong orang-orang tertentu untuk melakukan privatisasi terhadap ruang publik untuk dapat memenuhi kebutuhan hidupnya tanpa khawatir tentang gangguan yang ada di sekitarnya. Privatisasi ruang publik yang dilakukan oleh suatu pihak merupakan perilaku disorder yang kemudian menciptakan ruang yang *disorder*.

2.7 Privatisasi

Disorder dalam ruang kota yang juga merupakan ruang publik, salah satunya disebabkan karena privatisasi ruang publik atau pengakuan individu tertentu bahwa ruang kota tersebut merupakan ruang privat baginya.

Pada saat sebuah ruang publik dinilai memiliki suatu potensi tertentu oleh seseorang, akan timbul suatu kecenderungan untuk orang tersebut mengambil alih ruang publik tersebut dan menjadikannya sebagai ruang privat. Hal ini menjadi sebuah bentuk *disorder* karena terjadi peralihan fungsi ruang yang terkadang mengganggu kenyamanan publik yang ada.

More generally, the disengagement from public space and public facilities has been both a cause and a consequence of the trend towards privatization. (Carmona, 2003, p.110)

Ellin (1999) observed how, as the public realm has grown increasingly impoverished, there has been a corresponding decline in meaningful space, and a desire to control one's space, or to privatise. (Carmona, 2003, p.110)

Privatisasi terjadi karena adanya sekelompok orang dengan kehidupan yang beragam yang berada di suatu ruang kota. Sekelompok orang tersebut memiliki tujuan yang beragam pula sehingga terkadang mereka melanggar *order* yang ada dengan melakukan privatisasi. Mereka melakukan transformasi terhadap ruang publik di dalam ruang kota dan menjadikannya sebagai ruang privat mereka.

By home territory, I refer to a relatively small piece of public space which is taken over – either by individuals acting independently or by an already formed group acting in concert – and turned into a home away from home. (Lofland, 1973, p.119)

Privatisasi yang dilakukan oleh seseorang atau sekelompok orang terhadap ruang publik, memisahkan mereka dari ruang kota yang ada, karena mereka menciptakan ruang berbeda di tengah-tengah ruang publik yang ada, yaitu ruang privat. Mereka menjadikan ruang publik sebagai daerah teritori mereka dengan memberi tanda di ruang publik tersebut. Misalnya seperti pedagang kaki lima

yang meletakkan gerobaknya di area pedestrian sehingga menandakan bahwa area pedestrian di sekitar gerobak mereka adalah daerah teritori mereka.

Residents of home territories and those of urban villages have much in common : they have both created personal worlds in the midst of urban anonymity. They have both succeeded in turning public space into semiprivate enclaves. (Lofland, 1973, p.132)

Dengan menciptakan *home territory* terhadap ruang publik sama halnya dengan menjajah ruang publik tersebut, karena orang lain yang seharusnya juga dapat menggunakan ruang publik tersebut, tidak dapat menggunakan ruang itu dan kehilangan ruang mereka. Padahal ruang publik merupakan ruang yang seharusnya tidak dimiliki oleh siapa pun dan semua orang dapat menggunakannya.

2.8 Rangkuman Kajian Teori

Sebuah area transit merupakan sebuah ruang publik yang juga menjadi bagian dari ruang kota. Sebuah area transit yang baik harus dapat memperhatikan beberapa aspek yaitu :

- Aksesibilitas
- Sarana dan prasarana
- Kenyamanan
- Keamanan

Beberapa hal yang penting untuk menjadikan sebuah area transit menjadi ruang publik yang baik adalah :

- Memiliki tingkat aksesibilitas yang tinggi
- Dibuat sebagai ruang publik yang nyaman secara fisik dan psikologis

- Dibuat dengan skala manusia yang baik, penataan kawasan yang dibuat dengan radius berjalan kaki, dan memiliki banyak fungsi
- Kawasan dapat mendukung aktivitas publik masyarakat
- Memiliki fitur yang menciptakan karakteristik *pedestrian-friendly* yang meningkatkan keamanan dan interaksi sosial

Ruang publik dalam sebuah ruang kota digunakan oleh banyak orang yang terdiri dari berbagai latar belakang sehingga diperlukan *order* agar kualitas ruang publik tersebut tetap baik. Ruang transit yang menjadi ruang publik dalam ruang kota juga memiliki aturan agar kualitas ruang publik tetap nyaman.

Keberagaman dalam ruang publik, khususnya ruang transit dapat menyebabkan terjadinya *disorder* berupa penyalahgunaan fungsi ruang, penempatan sesuatu yang tidak pada tempatnya, perawatan fasilitas umum yang tidak dilakukan, atau privatisasi terhadap ruang publik yang ada pada area transit tersebut.

BAB III

STUDI KASUS

3.1 Kriteria Studi Kasus

Untuk studi kasus mengenai area transit, maka dipilih beberapa kawasan yang dianggap menjadi moda transportasi yang cukup penting bagi sebuah kota, khususnya Jakarta.

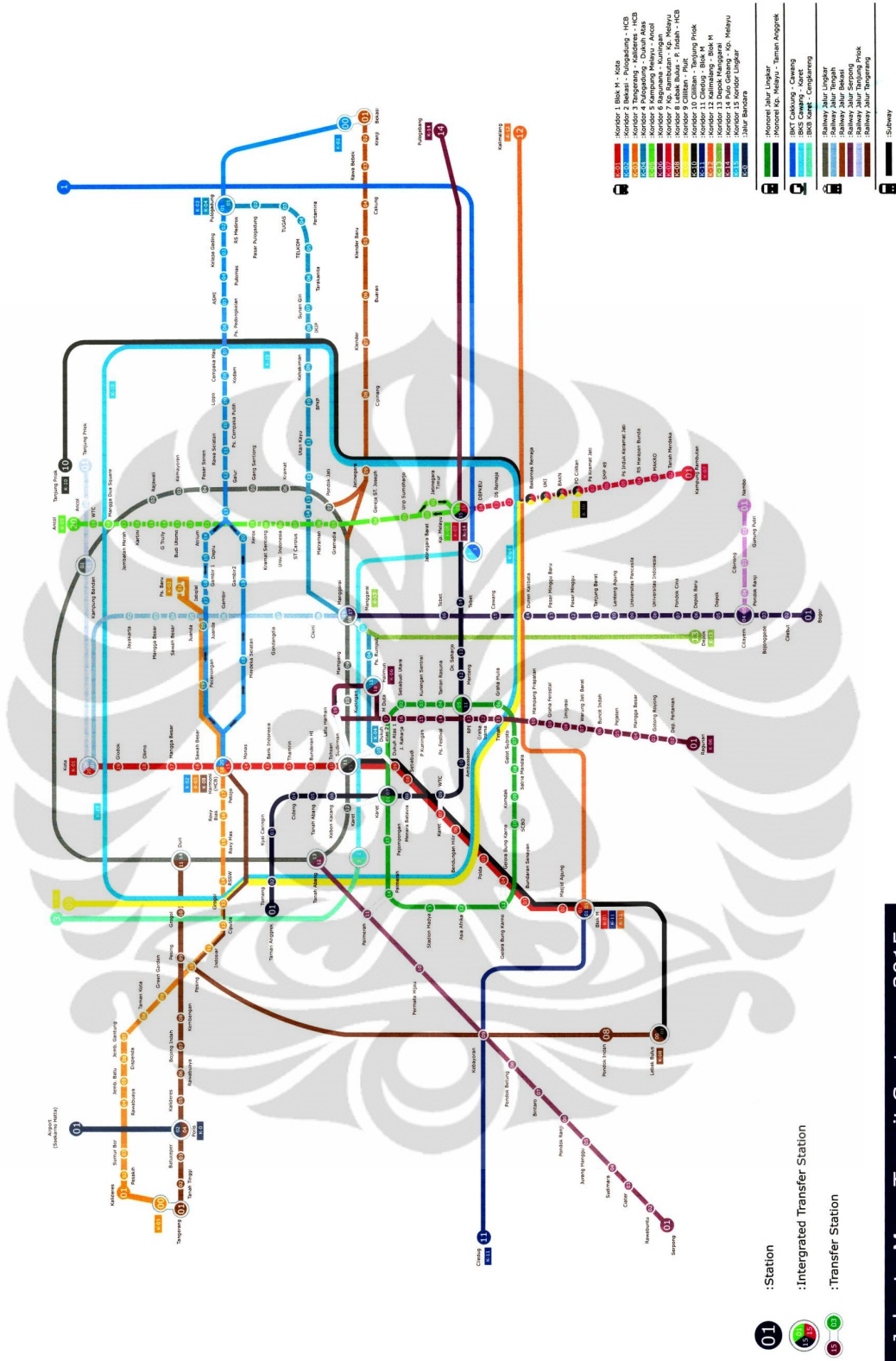
Kriteria pemilihan studi kasus adalah disesuaikan dengan rangkuman yang diperoleh dari kajian teori, sebagai berikut :

- Area transit dengan tingkat aksesibilitas tinggi
- Area transit yang dekat dengan area bisnis
- Area transit yang terdiri dari beberapa moda penting

Atas dasar kriteria tersebut ditetapkan tiga buah studi kasus yaitu kawasan Manggarai, Dukuh Atas dan Harmoni. Kawasan Manggarai, Dukuh Atas, dan Harmoni juga termasuk sebagai stasiun terpadu dan titik perpindahan beberapa moda transportasi yang akan dikembangkan dengan konsep *Transit Oriented Development* (draft RTRW DKI Jakarta 2010-2030 pasal 16).

Kawasan Manggarai menjadi persimpangan beberapa jalur rel kereta api yang menuju Bogor, Jakarta, Tanah Abang, Bekasi, Tangerang, dan Jatinegara. Oleh karena itu, keberadaan stasiun ini selalu ramai oleh banyak orang dari berbagai latar belakang, apalagi keberadaan stasiun ini juga berdekatan dengan halte bus TransJakarta dan terminal Manggarai.

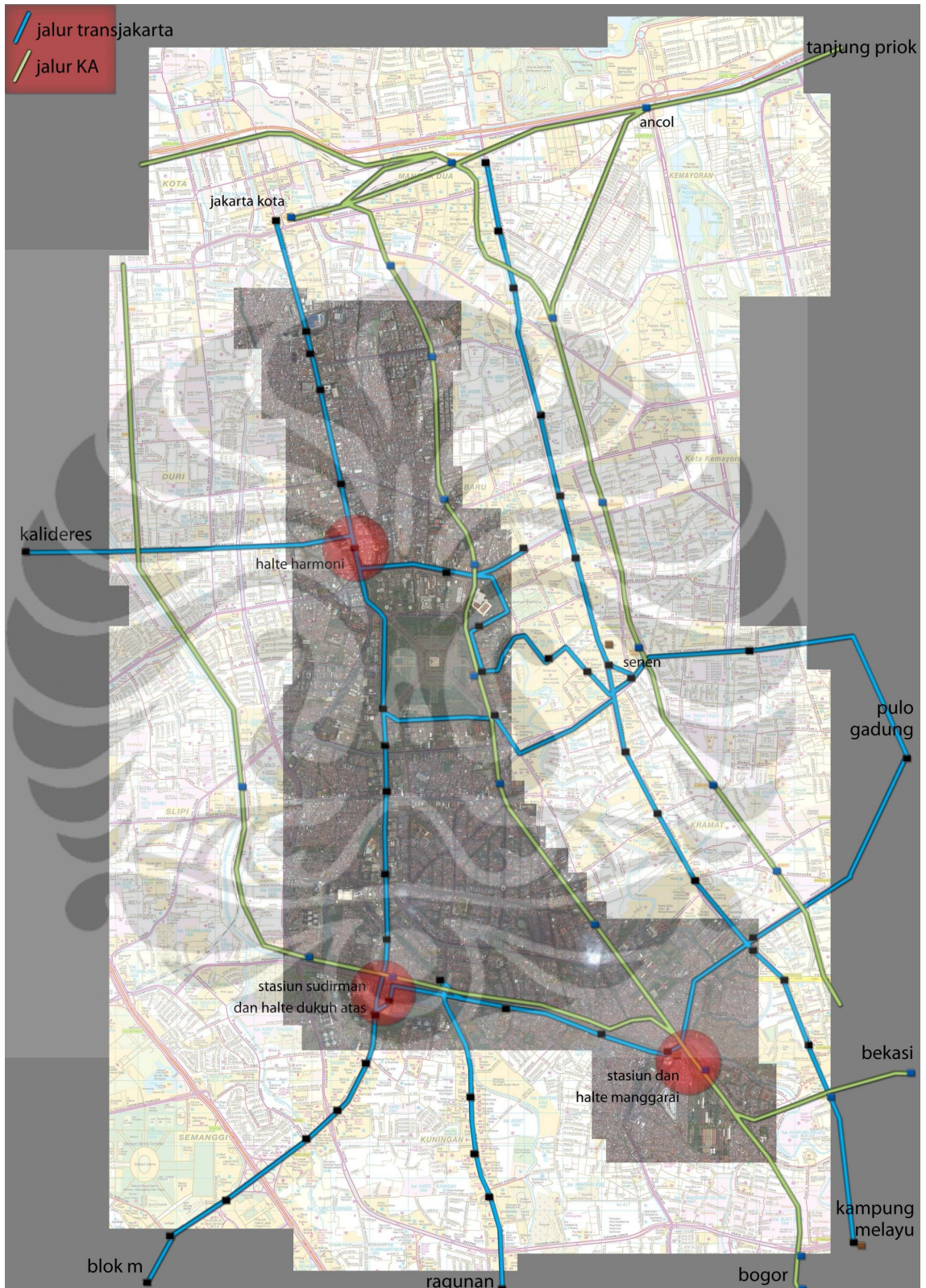
Kawasan Harmoni juga dinilai sebagai salah satu area transit yang penting karena letaknya yang strategis di daerah Jakarta Pusat. Selain itu juga terdapat halte bus TransJakarta yang menjadi area transit bus TransJakarta koridor 1 (Kota-Blok M), 2 (Harmoni – Pulogadung), dan 3 (Kali Deres - Pasar Baru). Kawasan harmoni yang berdekatan dengan area komersil juga membuat kawasan ini menjadi padat.



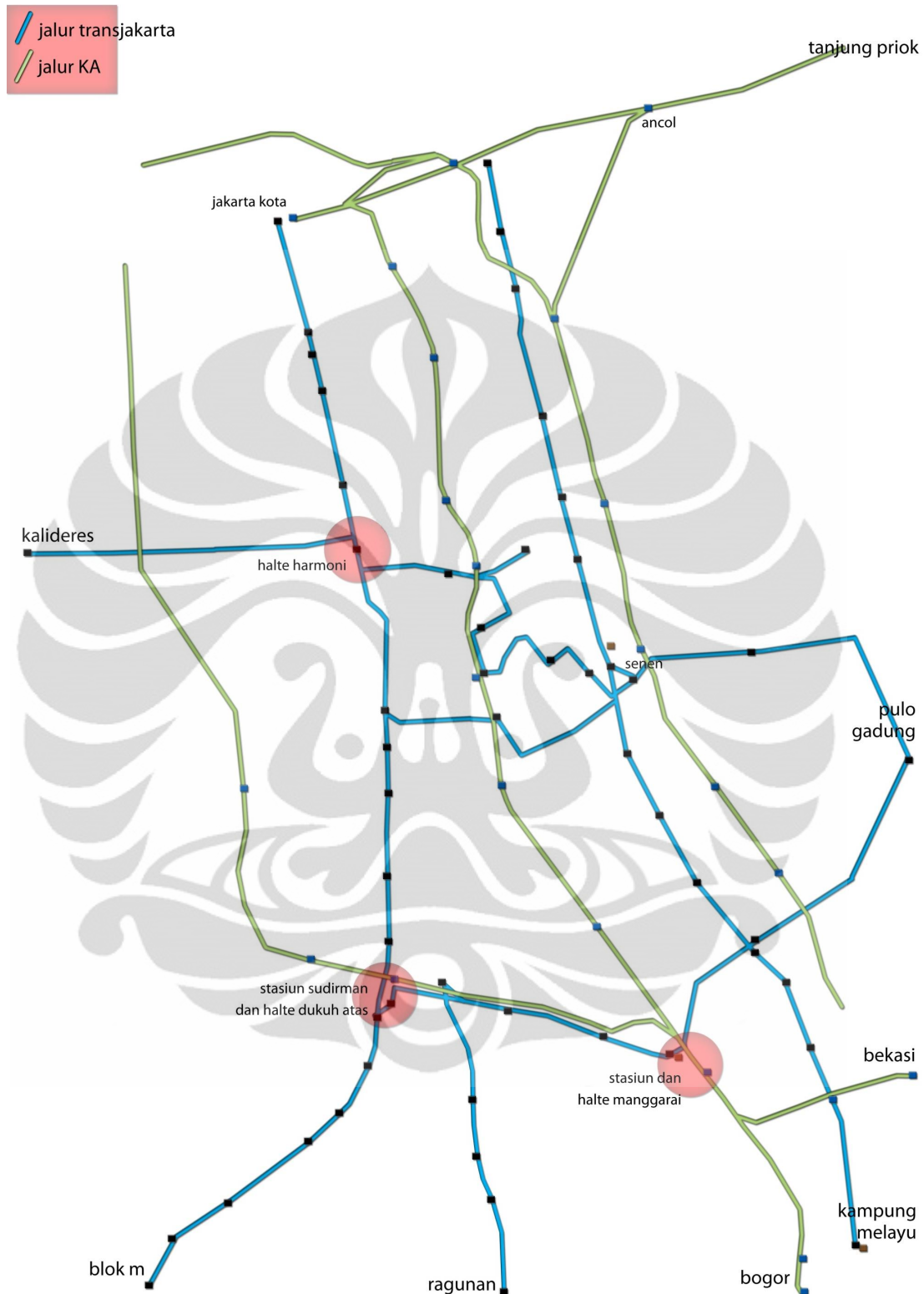
Gambar 3.1. Jakarta Mass Transit System (sumber : www.futurarc.com , 22/ 03/ 11)

Jakarta Mass Transit System - 2015

PAMINTORI CIPTA - 2006



Gambar 3.2. Keterhubungan Jalur Transportasi Manggarai, Dukuh Atas, dan Harmoni
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)



Gambar 3.3. Skema Jalur TransJakarta dan Jalur Kereta Api
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Kawasan Dukuh Atas berada di dekat sentral bisnis Jakarta sehingga keberadaan stasiun Sudirman dan halte bus TransJakarta menjadi penting dan banyak di akses khususnya oleh para komuter dari Jabodetabek.

Dari skema *Mass Transit System* (gambar 3.1.) dapat dilihat bahwa kawasan Manggarai, Dukuh Atas, dan Harmoni merupakan mode transportasi yang besar dan menjadi titik pertemuan beberapa sarana transportasi di Jakarta. Ketiga kawasan tersebut memiliki peran yang cukup signifikan sebagai sebuah area transit di Jakarta. Ketiganya banyak diakses oleh penduduk dan menjadi sebuah ruang publik yang penuh dengan keberagaman.

Pembahasan ketiga kawasan studi kasus ini dilakukan berdasarkan dengan aspek-aspek berikut : pengaruh letak area transit tersebut terhadap tujuan orang yang menggunakan transportasi yang ada, akses dari satu transit ke transit, pengguna, *order* dan *disorder* yang terjadi pada area transit tersebut, dan fasilitas publik dari area transit tersebut.

3.2 Kawasan Manggarai

3.2.1 Analisis Kawasan

Kawasan Manggarai merupakan salah satu area transit warga Jakarta dan komuter yang berasal dari daerah sekitar Jakarta. Manggarai berada di kawasan Jakarta Selatan.

Pada kawasan Manggarai ini terdapat stasiun Manggarai yang menjadi salah satu moda terbesar karena menghubungkan rel-rel kereta api dari beberapa tujuan seperti Bogor, Jakarta Kota, Tanah Abang, dan Jatinegara. Selain stasiun Manggarai, terdapat pula beberapa area transit lainnya seperti Halte Bus Transjakarta Manggarai dan Terminal Manggarai yang terletak tidak jauh dari stasiun, kira-kira sekitar 10 menit berjalan kaki.

Kawasan Manggarai dilalui oleh beberapa alat transportasi. Alat transportasi yang ada antara lain adalah kereta api, bus transjakarta, metromini, angkot, bajaj, dan ojek. Keberagaman alat transportasi yang ada di area ini membuat kawasan Manggarai menjadi intermoda yang cukup besar di kawasan Jakarta.



Gambar 3.4. Peta kawasan Manggarai
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Keberadaan stasiun ini menjadikan kawasan Manggarai menjadi salah satu tempat publik yang dipenuhi oleh banyak orang yang terdiri dari berbagai latar belakang. Tidak dapat dipungkiri bahwa orang-orang itu ikut membentuk kualitas ruang publik yang ada di sekitar kawasan ini.

Sebagai sebuah area yang cukup ramai dan berpotensi, pada kawasan ini juga terjadi beberapa *disorder* yang terjadi pada ruang publik di area transit ini. Hal ini dikarenakan adanya orang-orang yang melakukan intervensi maupun privatisasi terhadap ruang publik yang ada, sehingga seringkali terjadi peralihan fungsi pada ruang publik tersebut dan menjadikannya menjadi tidak nyaman dan aman.

3.2.2 Analisis Ruang Publik

Aksesibilitas menjadi suatu hal yang paling penting dalam keberadaan TOD sehingga pedestrian menjadi suatu hal yang perlu diperhatikan. TOD bertujuan untuk mengurangi ketergantungan penduduk kota terhadap kendaraan pribadi dan menggunakan kendaraan umum dan memperbanyak berjalan kaki. Oleh karena itu keberadaan pedestrian menjadi penting sebagai akses antar moda transportasi maupun sebagai area pejalan kaki dimana banyak orang berinteraksi.

Kawasan Stasiun Manggarai, terminal, dan halte bus TransJakarta Manggarai dihubungkan dengan pedestrian di samping. Pedestrian ini merupakan akses pejalan kaki yang ada di sana. Sebagai satu-satunya akses yang ada, pedestrian ini selalu dilalui oleh penduduk kota yang akan menggunakan sarana transportasi kereta api, bus, maupun bus transjakarta.



Gambar 3.5. Pedestrian pada kawasan Manggarai
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Pedestrian sebagai akses utama bagi pejalan kaki dari satu transportasi ke transportasi yang lain, tidak dilengkapi dengan furnitur jalan yang lengkap. Penempatan pohon-pohon dan tiang listrik pada pedestrian yang tidak terlalu lebar memperkecil ruang bagi pejalan kaki dan menghalangi ruang gerak para pejalan kaki. Tidak adanya lampu jalan membuat keadaan pada malam hari menjadi gelap sehingga suasana menjadi tidak aman bagi pejalan kaki. Pedestrian juga tidak dilengkapi dengan tempat sampah sehingga cukup banyak sampah yang dibuang sembarangan. Di sepanjang pedestrian tidak terdapat fungsi lain yang dapat memberi aktivitas pada pedestrian ini, sehingga menjadi tidak menarik dan menjadi membosankan. Tembok di sepanjang pedestrian juga akhirnya menjadi

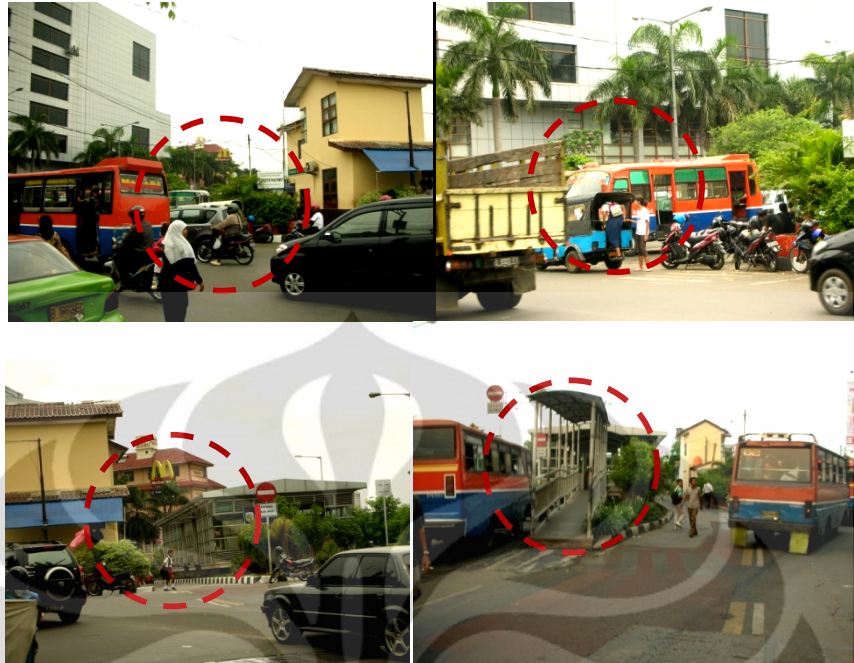
ruang yang *disorder* karena menjadi tempat coret-coret dan vandalisme yang akhirnya membuat suasana menjadi berantakan.



Gambar 3.6. Karakteristik pedestrian Manggarai yang tidak menarik
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Akses menuju terminal dan halte bus Transjakarta kurang maksimal karena tidak adanya akses langsung menuju kedua tempat tersebut. Oleh karena itu, para pejalan kaki seringkali menyeberang jalan dari pedestrian yang tersedia, untuk mengakses terminal dan halte bus TransJakarta. Tidak adanya tempat penyeberangan dan *zebra cross* cukup berbahaya karena membuat para pejalan kaki menyeberang sembarangan.

Pejalan kaki yang menyeberang jalan sembarangan merupakan salah satu bentuk *disorder* yang terjadi pada kawasan ini. Ruang jalan yang berfungsi untuk tempat lalu-lalangnya kendaraan menjadi terganggu kelancarannya karena adanya para pejalan kaki yang menyeberang sembarangan tersebut. Satu *disorder* akan menyebabkan *disorder* yang lain. Pejalan kaki yang menyeberang sembarangan mengakibatkan terganggunya kelancaran kendaraan bermotor dan akhirnya kawasan tersebut menjadi macet.



Gambar 3.7. Penyeberang jalan di terminal dan halte bus Transjakarta
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Kenyamanan dan keamanan pada sebuah ruang transit juga dapat terganggu apabila *order* yang ada dilanggar. *Order* dapat dilanggar oleh orang-orang yang berkegiatan di ruang transit tersebut. Perilaku tersebut merupakan perilaku yang tidak sesuai dengan yang seharusnya dan merupakan perilaku *disorder*. Hal ini dapat menciptakan ruang yang *disorder* pada area transit.

Disorder dan privatisasi juga terjadi di bagian depan Stasiun Manggarai. Hal ini diakibatkan karena banyaknya orang yang bertransit di stasiun ini untuk mencapai tujuan lain.

Para pengendara ojek dan bajaj juga melihat ruang transit yang berada di Manggarai sebagai ruang yang berpotensi mawadahi penumpukan orang yang akan menggunakan jasa mereka, sehingga mereka memprivatisasi ruang publik tersebut tanpa memperhatikan keberadaan orang lain yang juga berhak mengalami ruang tersebut. Hal ini menyebabkan banyaknya ojek dan bajaj yang berhenti seandainya dan menjadikan ruang tersebut menjadi pangkalan mereka.

Disorder terjadi karena peralihan fungsi ruang jalan dan pedestrian yang digunakan oleh supir ojek dan bajaj sebagai tempat parkir. Privatisasi ruang yang mereka lakukan mengganggu sirkulasi pada jalan raya dan pedestrian yang ada.

Pejalan kaki kehilangan sebagian ruang mereka karena area pedestrian dijadikan sebagai tempat parkir ojek. Pengendara bermotor juga kehilangan sebagian ruang mereka karena ruang jalan digunakan sebagai pangkalan ojek dan bajaj.



Gambar 3.8. Ojek dan bajaj di depan stasiun Manggarai memanfaatkan ruang jalan dan pedestrian sebagai tempat parkir (sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Para tukang ojek dan bajaj yang berada di depan stasiun ini sangat banyak dan mereka berkumpul sambil memprivatisasi ruang yang ada di sana. Hal ini membuat orang yang berlalu-lalang juga tidak nyaman karena para tukang ojek dan bajaj tersebut juga mengganggu dan meneror orang-orang yang sedang berjalan di ruang tersebut terutama wanita. Mereka menggoda wanita yang melewati pangkalan mereka dan hal ini membuat para wanita menjadi merasa tidak aman. Hal ini merupakan bentuk dari *social disorder* dimana orang mengganggu orang lain di jalanan.

Pedagang adalah salah satu pelaku privatisasi terhadap ruang publik di area depan stasiun Manggarai. Banyak pedagang yang menjadikan ruang pejalan kaki sebagai ruang tempat mereka berjualan. Ruang tersebut diprivatisasi oleh para pedagang, padahal ruang tersebut merupakan ruang yang bersifat publik.

Pedagang memprivatisasi ruang publik karena ruang tersebut dinilai berpotensi karena dilalui banyak orang yang mungkin akan membeli barang-barang yang mereka jual.

Hal ini terjadi di ruang pejalan kaki yang berada di dekat titik keramaian seperti disekitar stasiun dan terminal. Banyaknya orang yang berlalu-lalang dan banyaknya pengendara ojek dan bajaj yang menunggu penumpang di depan stasiun menjadi potensi untuk membeli barang yang dijual para pedagangmakanan

di ruang tersebut sehingga banyak yang berjualan makanan di area ruang pejalan kaki. Hal ini menyebabkan pejalan kaki kehilangan sebagian ruangnya dan laju pejalan kaki juga terganggu.



Gambar 3.9. Ruang jalan dan pedestrian di Manggarai digunakan sebagai tempat parkir dan tempat pedagang kaki lima
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Disorder yang satu akan menyebabkan *disorder* yang lain. Keberadaan pedagang pada area pedestrian akan membuat pejalan kaki kehilangan ruang mereka dan akhirnya berjalan di jalan raya. Hal ini berbahaya bagi para pejalan kaki dan juga dapat mengganggu pergerakan kendaraan di jalan raya tersebut.



Gambar 3.10. Disorder pada ruang jalan kawasan Manggarai
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Perilaku *disorder* juga terdapat di area stasiun sebagai salah satu ruang publik yang dipenuhi oleh banyak orang yang berasal dari latar belakang yang berbeda. Perilaku *disorder* ini dilakukan oleh para pedagang kaki lima maupun oleh orang yang akan menggunakan transportasi kereta api ini.



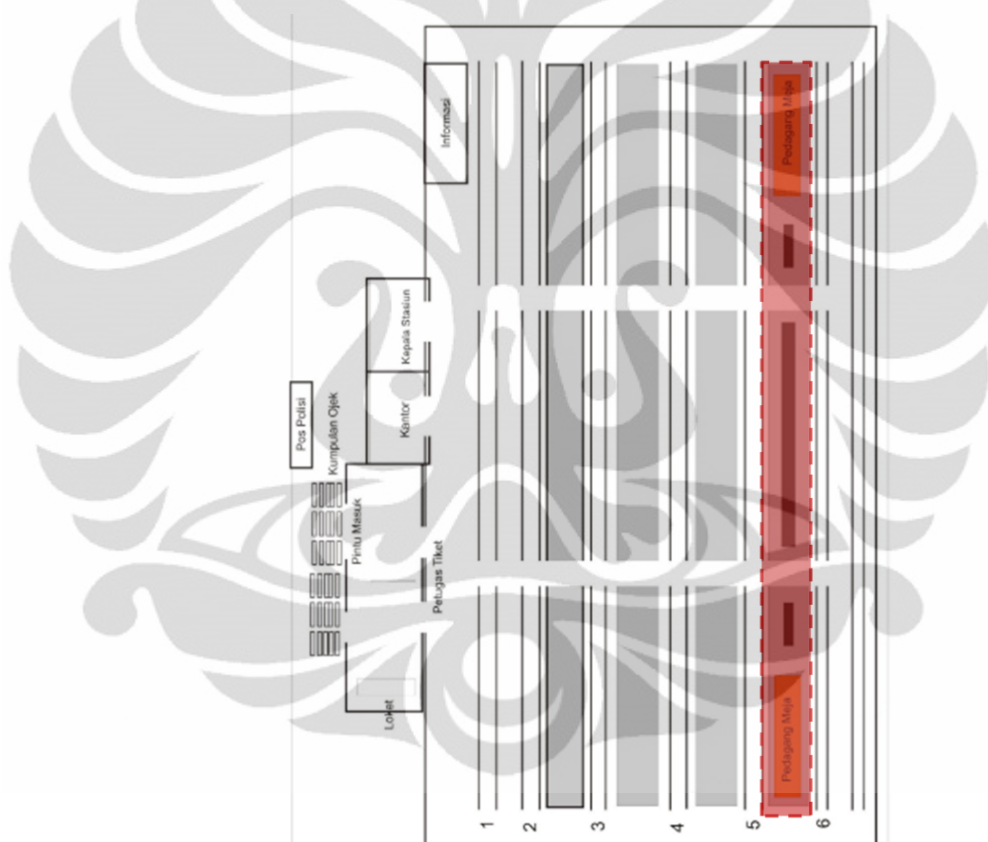
Gambar 3.11. Suasana di depan loket stasiun Manggarai
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Tidak adanya pembatas antara loket yang satu dengan yang lain membuat jalur antrian menjadi tidak jelas. Hal ini membuat adanya beberapa pihak yang mengganggu antrian yang ada dengan menyerobot antrian dari sisi kanan dan kiri. Perilaku ini tentu saja menyebabkan suasana yang tidak nyaman bagi orang yang menjadi korban karena merasa ruangnya diambil oleh orang asing. Selain itu, perilaku menyerobot antrian ini membuat antrian yang sudah ada menjadi kecau dan setiap orang akan saling mendahului untuk membeli tiket kereta api di loket.

Loket selalu dilalui oleh setiap penumpang yang akan menaiki kereta api. Oleh karena itu, terdapat pihak-pihak tertentu yang mengambil kesempatan dengan melakukan privatisasi terhadap ruang publik di depan loket tersebut untuk berjualan. Hal ini merupakan salah satu *disorder* yang terjadi pada area di depan loket stasiun karena ruang yang seharusnya menjadi plaza atau ruang publik dijadikan tempat berjualan yang sifatnya privat bagi mereka.

Privatisasi yang dilakukan para pedagang terhadap ruang publik juga terjadi area stasiun. Banyaknya orang yang memenuhi peron stasiun dan naik turun kereta api dinilai menjadi potensi bagi para pedagang untuk dapat membeli barang yang mereka jual.

Peron sebagai ruang yang selalu dilewati oleh penduduk yang menggunakan kereta api menjadikan peron sebagai ruang publik yang ramai. Peron juga menjadi sebuah ruang tunggu bagi penduduk yang akan menggunakan sarana transportasi kereta api tersebut.



Gambar 3.12. Zoning pedagang pada peron stasiun Manggarai (sumber : Bintang Y. Soepoetro, 2008, telah diolah kembali)

Banyaknya orang yang menggunakan peron juga mempengaruhi keberadaan sarana yang ada. Pada stasiun ini, keberadaan tempat duduk hanya terdapat pada peron rel 3 dan 4, dan peron rel 5 dan 6. Hal ini disebabkan karena kereta paling sering berhenti pada jalur tersebut dan membuat pergerakan dan mobilisasi pada peron ini lebih padat.

Jumlah orang yang berlalu-lalang pada peron juga mempengaruhi *disorder* dan privatisasi yang terjadi pada peron ini. Karena peron rel 5 dan 6 sering dilalui kereta ekonomi Jabodetabek, hal ini mengakibatkan banyaknya pedagang kaki lima dan pedagang asongan yang menjajakan dagangannya di peron ini. Banyaknya penumpang yang naik turun dinilai sebagai potensi bagi pihak-pihak tertentu sehingga banyak yang berjualan di peron ini.

Peron sebagai ruang publik yang seharusnya dapat diakses oleh siapa saja, di beberapa bagian beralih fungsi karena ada sebagian orang yang melakukan privatisasi terhadap ruang publik tersebut. Hal ini mengganggu fungsi dari ruang publik yang ada dan mengganggu kenyamanan terhadap ruang publik tersebut.



Gambar 3.13. Suasana peron 5 dan 6 stasiun Manggarai
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Di peron 5 dan 6 yang dipenuhi orang yang menunggu kereta, dipenuhi oleh pedagang kaki lima. Pedagang ini memprivatisasi tempat duduk yang disediakan untuk penumpang menjadi ruang privat mereka. Selain itu area peron juga ada yang dimanfaatkan para pedagang koran untuk berjualan dan menjajakan koran-koran mereka.

Privatisasi ini mengganggu kenyamanan dan keamanan yang ada di peron tersebut karena para penumpang kehilangan ruang mereka untuk duduk dan menunggu kereta yang akan mereka naiki. Selain itu ruang publik ini juga menjadi tidak teratur dan menjadi sebuah ruang yang *disorder*.



Gambar 3.14. Perbandingan suasana peron 3-4 dan peron 5-6 stasiun Manggarai (sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Peron 5 dan 6 yang dilalui kereta ekonomi menjadi lebih padat dan ramai karena lebih banyak orang yang mengaksesnya. Oleh karena itu, kegiatan yang ada pada peron tersebut juga lebih banyak dan padat. Pada area ini, setiap individu memiliki ruang yang lebih kecil karena harus berbagi dengan individu yang lain. Kemungkinan *disorder* yang terjadi juga lebih banyak karena keramaian tersebut dapat dinilai oleh pihak-pihak tertentu untuk memprivatisasi ruang publik untuk kepentingan mereka. Berbeda dengan yang terjadi pada peron 3 dan 4 dimana kegiatan yang berlangsung adalah orang-orang yang duduk menunggu kereta mereka datang yang memang adalah fungsi awal dari peron tersebut sebagai tempat menunggu.



Gambar 3.15. Iklan dan *signage* pada area stasiun Manggarai (sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Pada area stasiun sudah terdapat ruang-ruang untuk iklan yang tersedia di sekitar peron. Akan tetapi, penempatannya masih tidak teratur dan tidak seragam sehingga masih mengganggu visibilitas orang-orang yang melihatnya.

Pada stasiun Manggarai juga terdapat fasilitas yang disediakan bagi para penumpang untuk menunggu kereta seperti toko makanan dan kantin. Akan tetapi, fasilitas yang ada ini hanya sedikit dibandingkan dengan jumlah penumpang yang sedang menunggu. Fasilitas yang kurang bervariasi dan tempatnya yang kurang terorganisir dengan baik juga membuat fasilitas ini tidak terlalu banyak disinggahi.



Gambar 3.16. Fasilitas pada stasiun Manggarai
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Kawasan Manggarai cukup dekat dengan beberapa fungsi kota sehingga menjadi area transit penduduk kota. Hal ini menjadikan area transit di Manggarai menjadi ruang publik dalam kota. Sebagai ruang publik kota, area transit ini juga menyediakan fasilitas-fasilitas bagi penduduk kota walaupun fasilitas terkadang tidak memadai. Banyaknya orang yang berada dalam kawasan ini dan berbagai latar belakang yang mereka miliki membuat terjadinya tumpang tindih kepentingan antara satu dengan yang lain sehingga *disorder* tidak dapat dihindari.

3.3 Kawasan Dukuh Atas

3.3.1 Analisis Kawasan

Kawasan Dukuh Atas menjadi salah satu area transit yang strategis karena terletak di dekat sentral bisnis Jakarta. Oleh karena itu, area ini banyak di akses oleh para pekerja yang bekerja di daerah sekitar Sudirman dan sekitarnya. Keberadaan Stasiun Sudirman menjadi penting bagi para komuter yang berasal dari daerah sekitar Jakarta seperti Bogor dan Bekasi. Selain itu juga di daerah ini menjadi area transit bus transjakarta antara koridor 1 jurusan Blok M-Kota dengan koridor 6 jurusan Dukuh Atas-Ragunan. Dukuh Atas juga menjadi tempat transit bagi berbagai jalur bus kota di Jakarta.



Gambar 3.17. Peta Kawasan Dukuh Atas
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Letaknya yang dekat dengan area sentral bisnis menyebabkan mayoritas yang mengakses stasiun dan transportasi lain di daerah ini adalah para pekerja. Hal ini juga mempengaruhi pergerakan dan kepadatan yang terjadi pada area transit ini, khususnya di stasiun dan halte bus transjakarta.

Berbeda dengan kawasan Manggarai, area transit di Sudirman dan Dukuh Atas ini sangat bergantung dengan aktivitas bisnis yang berada disekitarnya. Oleh karena itu, area transit ini ramai pada hari kerja saja pada jam-jam orang masuk dan pulang kantor.

Hal ini juga terlihat dari jadwal kereta api yang menyesuaikan dengan jam orang masuk dan pulang kantor.

Kereta yang melintas hanya ada sampai sekitar pukul 11.00 siang dan akan ramai kembali pada sekitar pukul 04.00 sore sampai pukul 09.00 malam. Hal ini juga mempengaruhi keberadaan ojek, bajaj, dan taksi yang berada di sekitar area transit ini.

Ketergantungan kualitas area transit terhadap aktivitas bisnis di Sudirman dan sekitarnya ini memberikan karakter tertentu yang berbeda dengan area transit lain. Orang-orang dan aktivitas yang ada pada area ini juga ikut membentuk kualitas ruang publik pada area ini.

3.3.2. Analisis Ruang Publik

Area transit antara stasiun, halte, dan halte bus Transjakarta pada area ini dihubungkan dengan akses berupa pedestrian yang menghubungkan ketiganya. Keadaan pedestrian cukup baik dan nyaman dengan disediakan naungan sehingga cukup nyaman dilalui. Pedestrian sudah dilengkapi dengan beberapa furnitur jalan seperti lampu jalan, tempat sampah, dan pepohonan. Akan tetapi letaknya terkadang masih menghalangi area jalan para pejalan kaki. Penggunaan *bollard* sebagai batas juga menjadikan pedestrian menjadi lebih aman dan lebih tertib sehingga tidak keluar masuk seenaknya dan mengganggu laju di jalan raya.



Gambar 3.18. Pedestrian Jl. Jendral Sudirman siang hari
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Banyaknya karyawan yang akan mengakses kantor-kantor yang terletak di sekitar area Jl. Jenderal Sudirman ini melalui Stasiun Sudirman, dinilai sebagai potensi bagi sarana transportasi lain seperti munculnya ojek-okek yang menilai orang atau para karyawan tersebut akan menggunakan ojek mereka. Oleh karena itu di

beberapa ruang jalan terdapat sekumpulan pengendara ojek yang melakukan privatisasi terhadap ruang jalan yang ada dan menunggu penumpang.

Hal ini mengganggu laju pengendara kendaraan bermotor pada ruang jalan dan juga mengganggu kenyamanan pejalan kaki karena ruang jalan dan ruang pejalan kaki yang seharusnya dapat mereka gunakan akhirnya digunakan sebagai pangkalan ojek.



Gambar 3.19. Pangkalan ojek di ruang jalan dan pedestrian Jl. Jenderal Sudirman pada pagi hari
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)



Gambar 3.20. Pangkalan ojek di akses masuk stasiun Sudirman pada malam hari
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Selain itu, banyaknya orang yang melalui area transit ini juga membuat pengendara metro mini dan taksi berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang khususnya di bagian depan stasiun Sudirman. Hal ini merupakan salah satu bentuk *disorder* yang ada karena metro mini yang berhenti sembarangan ini mengganggu laju kendaraan bermotor di depan stasiun Sudirman ini.

Disorder ini juga membuat *disorder* yang lebih luas, karena orang-orang yang akan menaiki metro mini tersebut melewati batas pedestrian yang seharusnya tidak boleh dilewati. Hal ini disebabkan karena perilaku disorder orang-orang yang ingin segera sampai ke stasiun sehingga mereka mengambil jalan pintas dengan melewati *bollard* atau pembatas pedestrian yang ada dan tidak mengakses pedestrian dari tempat yang sudah disediakan.



Gambar 3.21. Kopaja di depan stasiun Sudirman pagi hari
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)



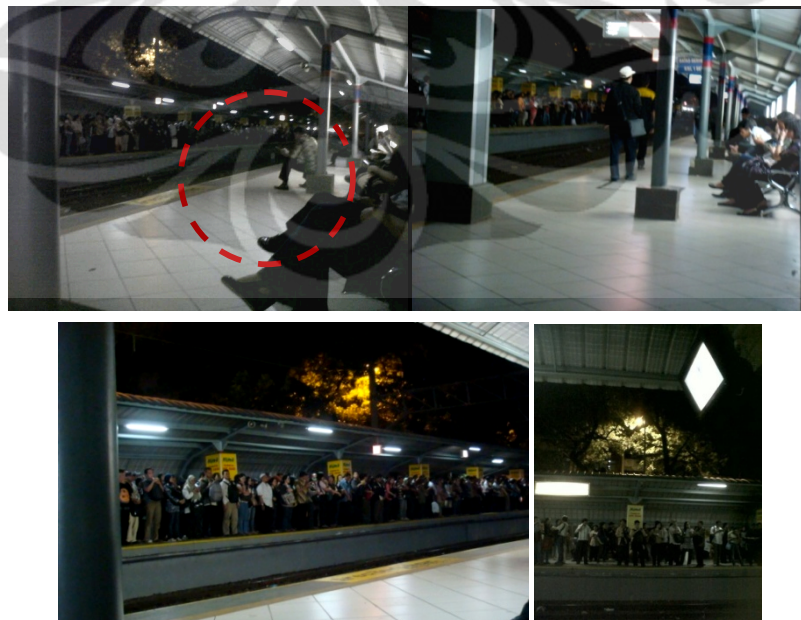
Gambar 3.22. Metromini di dekat akses masuk Stasiun Sudirman malam hari
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Sarana dan prasarana juga menjadi hal yang penting dalam membentuk kualitas ruang publik pada area transit ini. Berbeda dengan stasiun lain, tempat menunggu yang disediakan tidak terletak di sepanjang peron melainkan dipisahkan di bagian atas. Hal ini kurang kondusif pada saat stasiun dalam keadaan ramai karena para penumpang yang menunggu di bawah akan duduk sembarangan di bagian kolom ataupun lantai.



Gambar 3.23. *Waiting area* di bagian atas stasiun Sudirman
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Di bagian peron tidak terdapat tempat duduk untuk penumpang yang sedang menunggu sehingga seringkali mereka duduk di lantai ataupun di bagian kolom stasiun. Hal ini merupakan salah satu bentuk *disorder* karena kegunaan kolom dan lantai yang seharusnya tidak digunakan sebagai area untuk duduk. Tempat duduk yang ada di peron baru disediakan di salah satu sisi peron saja sehingga *disorder* terjadi pada sisi yang lainnya. Penyediaan tempat duduk di bagian bawah juga hanya terletak pada satu sisi peron saja, sehingga pada sisi peron lainnya, para penumpang yang sedang menunggu kereta duduk di lantai peron atau berdiri memenuhi peron tersebut.



Gambar 3.24. Peron di bagian bawah stasiun Sudirman
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Stasiun Sudirman sudah menyediakan ruang-ruang untuk dijadikan sebagai ruang pemasangan iklan sehingga papan-papan iklan yang ada sudah cukup teratur dan tidak mengganggu kenyamanan visual orang-orang yang ada di sana.



Gambar 3.25. Papan iklan yang ada di stasiun Sudirman
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Pada area stasiun Sudirman juga terdapat pedestrian bagi orang-orang yang akan mengakses stasiun ini dari arah Landmark. Keberadaan pedestrian bagi para pengunjung stasiun ini cukup baik karena dengan adanya pedestrian ini, pengguna transportasi kereta yang melakukan transit di stasiun ini dapat berjalan dengan nyaman dan aman karena tidak berbatasan langsung dengan jalan raya umum. Keadaan pedestrian yang terawat dengan dilengkapi furnitur jalan yang cukup lengkap seperti pepohonan yang membuat sejuk, tempat sampah, dan lampu jalan yang terang membuat pedestrian ini nyaman untuk digunakan.



Gambar 3.26. Pedestrian di dalam area stasiun
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Fasilitas parkir berupa parkir motor juga disediakan di bagian dalam pedestrian sehingga bagi motor yang akan mengakses stasiun ini dapat memarkir motornya di sini dan tidak parkir sembarangan di pinggir jalan. Pada titik-titik tertentu disediakan akses masuk untuk motor berupa *ramp*. *Ramp* ini juga terdapat pada akses masuk stasiun untuk orang yang *difable*.



Gambar 3.27. Fasilitas parkir motor dan ramp pada Stasiun Sudirman
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Pada Stasiun Sudirman juga sudah disediakan fasilitas-fasilitas pendukung bagi orang-orang yang menunggu kereta yang akan mereka naiki. Pada stasiun ini disediakan tempat tersendiri bagi para pedagang makanan dan pedagang kaki lima untuk berjualan sehingga tidak ada pedagang yang melakukan intervensi terhadap area peron di bagian dalam stasiun. Fasilitas yang ada pada area ini juga cukup bervariasi dan tertata dengan rapi sehingga pengunjung cukup merasa nyaman dan tidak bosan saat menunggu kereta yang akan mereka naiki.



Gambar 3.28. *Foodhall* di Stasiun Sudirman
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Salah satu sarana transportasi yang juga cukup penting di area ini adalah adanya bus Transjakarta koridor 1 yang melayani jurusan Blok M-Kota dan koridor 6 yang melayani jurusan Ragunan-Kuningan. Rute ini merupakan rute yang cukup ramai penumpangnya karena melewati kawasan bisnis dan kawasan komersil yang menjadi tujuan orang.

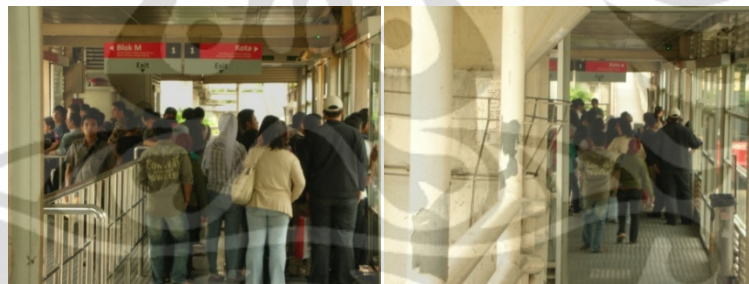
Halte Dukuh Atas 1 dan Dukuh Atas 2 dihubungkan dengan sebuah koridor yang cukup panjang. Keberadaan koridor di antara kedua halte bus Transjakarta ini cukup aman karena tidak ada pengemis atau pedagang kaki lima yang melakukan privatisasi di sana. Keberadaan koridor ini juga membuat pejalan kaki yang akan mengakses kedua halte bus Transjakarta ini lebih aman karena terhindar dari kendaraan bermotor.



Gambar 3.29. Koridor penghubung halte bus TransJakarta
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)



Gambar 3.30. Suasana halte bus Transjakarta koridor 6 Ragunan-Kuningan
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)



Gambar 3.31. Suasana halte bus Transjakarta koridor 1 Blok M-Kota
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Banyaknya orang-orang yang menggunakan sarana transportasi ini membuat halte bus TransJakarta ini cukup padat, khususnya pada saat pagi hari dan malam hari saat masuk dan pulang kantor. Tidak adanya jalur antrian yang pasti, terkadang membuat para penumpang saling berdesakan pada saat memasuki bus.

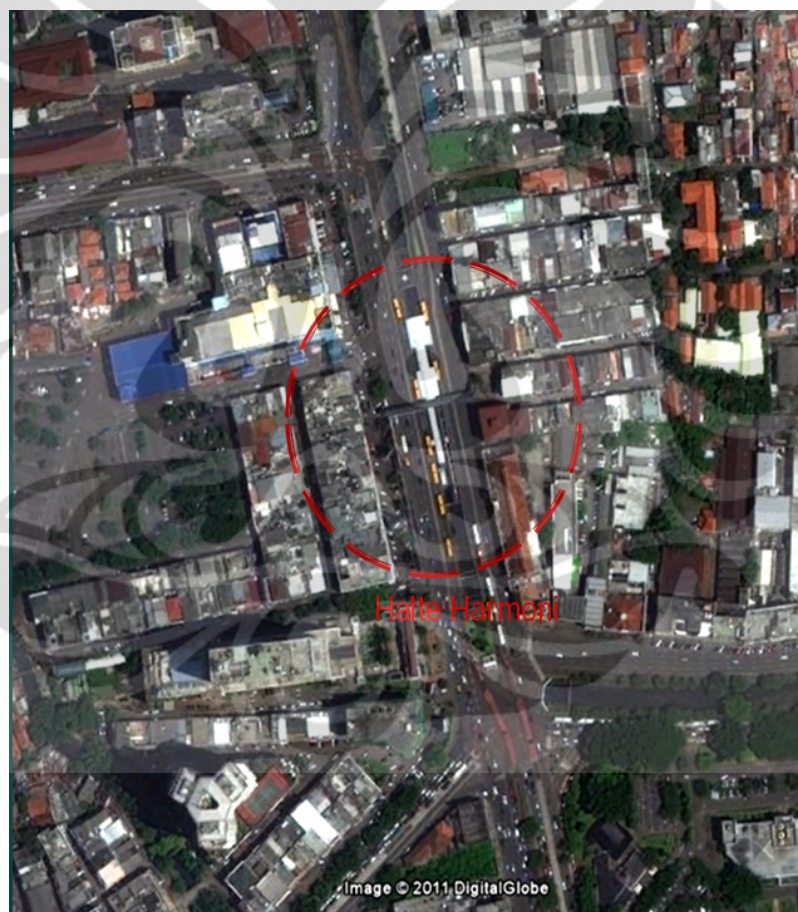
Sarana dan prasarana yang terdapat di halte ini juga cukup lengkap dengan adanya tempat sampah maupun signage. Tempat duduk yang tersedia juga hanya sedikit terletak di pojok-pojok halte. Hal ini dikarenakan tidak terlalu banyak penumpang yang duduk karena mereka lebih sering langsung mengantri daripada menunggu di tempat duduk.

3.4 Harmoni

3.4.1 Analisis Kawasan

Harmoni merupakan salah satu area transit di Jakarta Pusat. Daerah transit ini selalu ramai karena dekat dengan kawasan-kawasan penting seperti Gambir, Kota, dan Tanah Abang.

Pada kawasan Harmoni juga terdapat halte bus Transjakarta yang cukup besar dan menjadi transit beberapa koridor yaitu rute Blok M-Kota, Bekasi-Pulo Gadung, Tangerang-Kalideres, dan Lebak Bulus-Pondok Indah.



Gambar 3.32. Peta Kawasan Harmoni
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Keberadaan halte bus Transjakarta ini menjadi sebuah area transit yang cukup penting bagi area ini. Dengan adanya halte bus Transjakarta ini dinilai memiliki potensi bagi orang-orang yang ada di sekitarnya sehingga memungkinkan adanya fungsi-fungsi lain di sekitar area transit ini.

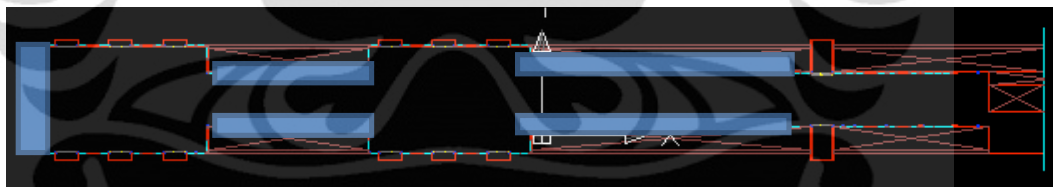
3.4.2 Analisis Ruang Publik

Halte Harmoni menjadi beberapa titik pertemuan rute bus Transjakarta sehingga memiliki ruang yang cukup besar. Banyaknya orang-orang yang menggunakan ruang transit ini menjadikan Halte Harmoni menjadi sangat padat.



Gambar 3.33. Suasana Halte Transjakarta Harmoni
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Pada Halte Harmoni ini dilengkapi batas bagi orang-orang yang mengantri. Akan tetapi, batas ini hanya ada di satu sisi saja sehingga tidak seimbang dan bagian sisi yang lain tidak teratur.



Gambar 3.34. Zoning tempat duduk pada halte bus TransJakarta Harmoni
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Halte Harmoni juga dilengkapi dengan tempat duduk di beberapa bagian halte. Akan tetapi, jumlahnya tidak terlalu banyak karena orang-orang seringkali langsung mengantri untuk menaiki bus yang lain daripada menunggu di tempat duduk.

Akses antara moda yang satu dengan yang lain dihubungkan dengan jembatan penyeberangan dan pedestrian di sekitarnya. Jembatan penyeberangan ini menghubungkan halte TransJakarta dengan pedestrian di sekitarnya. Pada malam hari, terkadang terdapat pengemis atau gelandangan yang memprivatisasi ruang di jembatan penyeberangan ini.



Gambar 3.35. Jembatan penyeberangan di Harmoni pada siang dan malam hari
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Area transit yang cukup ramai dan keberadaan fungsi komersil di sekitar jalan ini membuat banyak orang yang melakukan privatisasi terhadap pedestrian di tempat tersebut. Tidak adanya *setback* pada bangunan komersil di sepanjang jalan, membuat pedestrian dan sebagian ruang jalan dijadikan sebagai tempat parkir. Oleh karena itu, area yang seharusnya menjadi ruang publik dan dijadikan sebagai area pejalan kaki diprivatisasi sehingga pejalan kaki kehilangan sebagian ruangnya. Selain itu hal ini juga mengganggu kenyamanan dan keamanan para pejalan kaki karena ruangnya terintervensi.



Gambar 3.36. Pedestrian yang digunakan untuk tempat parkir di kawasan Harmoni
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Pedestrian sudah cukup baik dengan dilengkapi naungan dan terdapat beberapa tempat sampah. Akan tetapi, furnitur jalan belum lengkap sehingga tidak adanya lampu jalan di malam hari membuat pedestrian jadi gelap.

Pedestrian juga memiliki ukuran yang cukup lebar sehingga cukup nyaman digunakan berjalan kaki. Akan tetapi, hal ini menjadikan pedestrian dijadikan sebagai pangkalan ojek dan tempat parkir motor bagi area komersil di sekitar area ini. Hal ini dikarenakan banyaknya orang yang berlalu-lalang dan dinilai sebagai potensi bagi para tukang ojek untuk memenuhi kebutuhan mereka.



Gambar 3.37. Ojek di pedestrian kawasan Harmoni
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)



Gambar 3.38. Pedagang di pedestrian kawasan Harmoni pada siang dan malam hari
(sumber : dokumentasi pribadi, 2011)

Kawasan Harmoni yang dekat dengan fungsi-fungsi kegiatan kota membuat kawasan Harmoni selalu ramai dan hal ini dinilai sebagai potensi bagi para pedagang untuk berjualan sehingga mereka melakukan privatisasi terhadap ruang publik di sekitar jalan ini. Mereka mengubah ruang publik yang ada menjadi ruang privat bagi mereka dan berjualan di sana. Pedagang-pedagang ini seringkali melakukan privatisasi pada halte-halte yang biasanya dipenuhi orang yang sedang menunggu kendaraan umum.

3.5 Kesimpulan Studi Kasus

Ruang publik di sekitar area transit Manggarai, Dukuh Atas, dan Harmoni memiliki kualitas yang berbeda. Hal ini dapat dilihat dari segi akses, pedestrian, dan sarana prasarana yang ada di sana.

Ruang transit Manggarai merupakan sebuah kawasan yang dekat dengan beberapa fungsi yaitu residensial dan komersil sehingga ruang transit ini selalu ramai dari pagi hingga malam baik di stasiun, halte bus TransJakarta, dan terminal. Pelaku yang menggunakan area transit ini juga terdiri dari berbagai latar belakang mulai dari pedagang kaki lima, supir, buruh, pegawai, maupun orang yang bertempat tinggal di sekitar area transit ini. Jalan sebagai penghubung beberapa moda transportasi di area Manggarai ini menjadi salah satu ruang publik yang ada, namun keberadaannya kurang terawat dikarenakan tidak dilengkapi dengan furnitur jalan seperti lampu jalan, tempat sampah, atau tanaman. Fungsi bangunan di sepanjang jalan juga tidak bervariasi sehingga tidak ada aktivitas lain selain berjalan kaki dan suasananya menjadi tidak menarik.

Berbeda dengan Manggarai, kawasan Sudirman dikelilingi oleh area bisnis sehingga area transit di daerah ini juga sangat bergantung terhadap keberadaan perkantoran di sana. Oleh karena itu, kepadatan yang terjadi pada area transit ini sangat dipengaruhi oleh jam kerja para pegawai di perkantoran yang berada di sekitar Sudirman dan sekitarnya sehingga kepadatan memuncak pada saat pagi hari di saat pegawai masuk kantor dan sore sampai malam hari di saat pegawai pulang dari kantor. Sebaliknya, keadaan di sekitar area ini sangat sepi, bahkan jadwal kereta api yang melalui jalur ini di siang hari hampir tidak ada. Jalan sebagai penghubung antar moda transportasi sudah cukup baik karena dilengkapi dengan furnitur jalan yang cukup lengkap seperti lampu, tempat sampah, dan naungan.

Harmoni berada di dekat area komersil dan beberapa kantor pemerintahan. Letaknya yang dekat dengan beberapa jalan utama membuat Harmoni selalu dipadati kendaraan bermotor pribadi maupun umum. Harmoni menjadi area transit yang cukup strategis, sehingga menjadi area transit beberapa jalur koridor bus transjakarta. Akan tetapi, kepadatan yang terjadi terpusat pada halte bus

transjakarta saja. Orang-orang yang mengakses sekitar area transit ini lebih banyak memiliki tujuan ke tempat komersil dan pariwisata di sekitar Harmoni. Jalan yang menghubungkan halte dengan area sekitar sudah cukup nyaman karena dilengkapi dengan naungan, dan tempat sampah. Akan tetapi, pedestrian masih belum dilengkapi dengan lampu jalan sehingga pada malam hari terasa kurang nyaman.

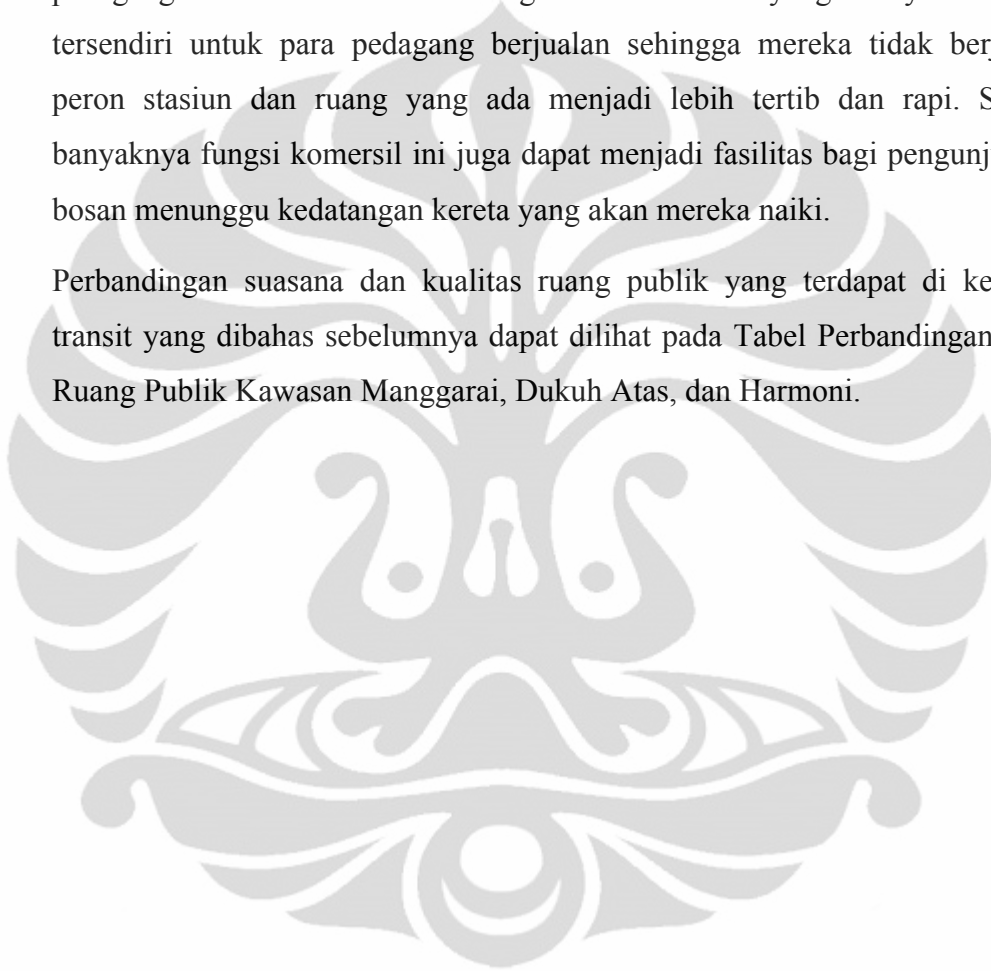
Keberadaan sebuah ruang transit yang juga menjadi ruang publik digunakan oleh banyak orang yang memiliki latar belakang dan tujuan yang berbeda. Hal ini terkadang membuat ruang transit ini juga dimanfaatkan oleh pihak-pihak tertentu sehingga terjadi disorder dalam area transit ini seperti penyalahgunaan fungsi ruang, privatisasi, maupun intervensi terhadap ruang publik yang ada.

Hal ini dikarenakan adanya anggapan bahwa area transit sebagai ruang publik dinilai memiliki potensi ekonomi bagi beberapa pihak karena ruang ini dilalui oleh banyak orang dari berbagai kalangan. Potensi ini menjadikan ruang di sekitar area transit tersebut diprivatisasi oleh beberapa kalangan yang menilai ruang itu dapat memberikan keuntungan bagi mereka, padahal seharusnya ruang tersebut merupakan ruang milik bersama. Hal ini terlihat dari banyaknya ojek, bajaj, dan pedagang kaki lima yang melakukan privatisasi pada ruang publik, khususnya pada akses dan sarana yang ada sehingga membuat kenyamanan dan keamanan para pengguna area transit ini terganggu.




Keberadaan ruang transit dan fungsi-fungsi bangunan di sekitar area transit ini juga menentukan kualitas ruang transit yang ada. Pada kawasan Manggarai yang selalu ramai menjadikan *disorder* yang terjadi seperti pedagang informal, ojek, dan bajaj lebih banyak. Pada kawasan Harmoni yang dikelilingi dengan area komersil juga membuat area ini selalu ramai sehingga sepanjang hari selalu ada pedagang dan ojek yang melakukan privatisasi terhadap ruang publik yang ada. Berbeda dengan kawasan Dukuh Atas dimana keberadaan *disorder* hanya ada pada saat pegawai memadati ruang transit ini pada jam masuk dan pulang kantor. Keberadaan *disorder* seperti pedagang, ojek, bajaj, dan metromini hanya ada saat pagi dan sore sampai malam hari.



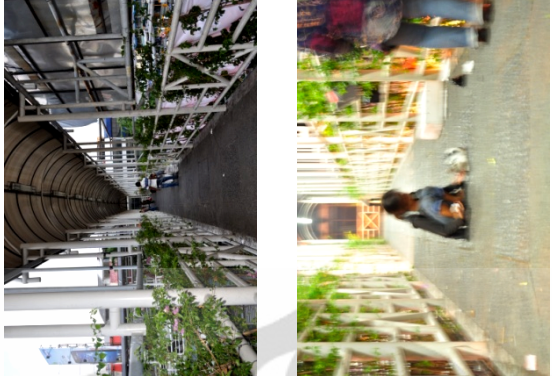
Penyediaan ruang bagi fasilitas publik juga ikut mempengaruhi kualitas ruang yang ada pada area transit. Penyediaan ruang untuk fungsi komersil pada area Manggarai membuat para pedagang melakukan privatisasi seenaknya pada ruang publik seperti peron dan pedestrian sehingga hal ini mengganggu kenyamanan. Hal ini juga terjadi di sekitar Harmoni di mana pedestrian diprivatisasi oleh pedagang kaki lima. Berbeda dengan di Sudirman yang menyediakan ruang tersendiri untuk para pedagang berjualan sehingga mereka tidak berjualan di peron stasiun dan ruang yang ada menjadi lebih tertib dan rapi. Selain itu banyaknya fungsi komersil ini juga dapat menjadi fasilitas bagi pengunjung yang bosan menunggu kedatangan kereta yang akan mereka naiki.


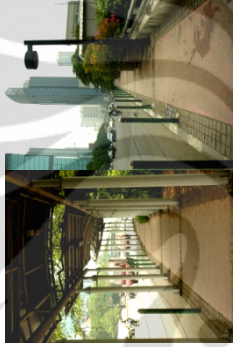



Perbandingan suasana dan kualitas ruang publik yang terdapat di ketiga area transit yang dibahas sebelumnya dapat dilihat pada Tabel Perbandingan Kualitas Ruang Publik Kawasan Manggarai, Dukuh Atas, dan Harmoni.



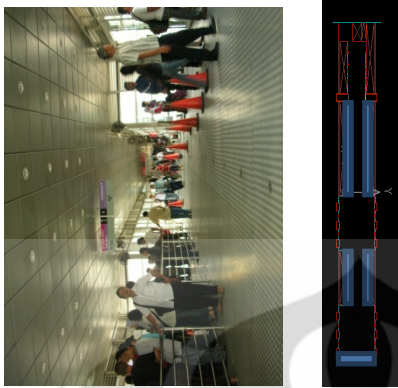








Tabel Perbandingan Kualitas Ruang Publik Kawasan Manggarai, Dukuh Atas, dan Harmoni

Aspek	Manggarai	Dukuh Atas	Harmoni
Aksesibilitas			
Fungsi	Urban TOD	Urban TOD	Urban TOD
SaranaTransportasi	Keretaapi, bus TransJakarta, metromini, angkot, bajaj, ojek	Keretaapi, bus TransJakarta, metromini, ojek, bajaj, taksi	Bus TransJakarta, bus patas, angkot, ojek, taksi
FungsiSekitar	Komersial, residensial	Komersial	Komersial, pemerintahan
Aksesantarmoda	 <p>Stasiun, halte bus TransJakarta, dan terminal Manggarai dihubungkan dengan pedestrian dengan radius sekitar 10 menit berjalan kaki.</p>	 <p>Stasiun dan halte dihubungkan dengan pedestrian dengan radius sekitar 5 menit berjalan kaki.</p>	 <p>Halte bus TransJakarta dan fungsi kegiatan lain yang ada dalam kota dihubungkan dengan pedestrian di sepanjang jalan Harmoni.</p>

Aspek	Manggarai	Dukuh Atas	Harmoni
Aksesantarmoda	 <p data-bbox="1059 1191 1286 1659">Akses kurang maksimal karena tidak ada akses langsung menuju halte bus TransJakarta dan terminal. Tidak adanya penyeberangan juga akan membahayakan orang yang akan mengakses halte dan terminal.</p>	 <p data-bbox="1059 640 1286 1191">Antara halte Dukuh Atas 1 dan Dukuh Atas 2 dihubungkan dengan koridor sehingga lebih aman karena terhindar dari kendaraan bermotor dan lebih privat karena hanya bias diakses oleh pengguna bus TransJakarta.</p>	 <p data-bbox="1059 230 1286 640">Halte Harmoni dan pedestrian di kanan kirinya dihubungkan oleh jembatan penyeberangan yang bersifat public sehingga dapat digunakan dan diakses juga oleh non pengguna bus TransJakarta.</p>

Aspek	Manggarai	Dukuh Atas	Harmoni
Saranadanprasarana			
Pedestrian	 <p data-bbox="699 1238 900 1686">Kurang terawatt dan tidak dilengkapi furniture jalan yang memadai. Tidak dilengkapi dengan lampu, tempat sampah maupun tanaman. Pedestrian kurang mengakomodasi orang yang melewatinya.</p>	 <p data-bbox="699 678 868 1216">Cukup terawatt dengan penambahan naungan dan bollard, walaupun pengaturan furniture jalan seperti lampu ja,an, tanaman dan tempat sampah belum teratur sehingga terkadang menghalangi area pejalan kaki.</p>	 <p data-bbox="699 241 868 645">Cukup terawatt dengan penambahan naungan. Akan tetapi, pada area ini masih terdapat ojek atau pedagang kaki lima yang melakukan privatisasi.</p>
FasilitasUmum	 <p data-bbox="1193 1238 1331 1686">Tidak ada fasilitas umum untuk menunggu jadwal kereta. Hanya ada sebuah kantin kecil yang tidak terlalu menarik sehingga tidak ramai.</p>	 <p data-bbox="1193 678 1331 1216">Disediakan area tersendiri untuk berjualan dan kantin agar penumpang yang sedang menunggu kereta tidak bosan dan dapat beristirahat.</p>	<p data-bbox="1193 241 1362 645">Karena fungsinya hanya sebagai ebuah tempat transit dengan pergerakan yang cukup cepat, tidak ada fasilitas umum yang khusus bagi calon penumpang.</p>

Aspek	Manggarai	Dukuh Atas	Harmoni	
Tempatmenunggu	 <p>Peron 3-4</p> <p>Peron 5-6</p>	 <p>Lantaiatas</p> <p>Lantaibawah</p>	 <p>Zoning tempat duduk pada halte</p>	<p>Tempat menunggu yang terdapat pada halte bus transjakarta ini tidak terlalu banyak tersedia dikarenakan penumpang biasanya langsung mengantri untuk dapat menaiki bus yang lain.</p> <p>Penyediaan tempat duduk terpisah dengan peron, terdapat di lantai 2 kurang efektif karena mayoritas penumpang cenderung menunggu kereta di peron yang berada di lantai bawah.</p> <p>Penyediaan tempat duduk pada peron 3-4 dan 5-6, walaupun pada bagian peron 5-6 lebih banyak diprivatisasi oleh pedagang kaki lima.</p>

Aspek	Manggarai	Dukuh Atas	Harmoni
<p data-bbox="379 1585 411 1960">Kenyamanan dan Keamanan</p> <p data-bbox="453 1682 485 1960">Privatisasi pedestrian</p> <p data-bbox="906 1704 1002 1960">Pedagang kaki lima pada pedestrian</p>	 <p data-bbox="778 1263 890 1675">Ruang jalan di depan stasiun dijadikan sebagai tempat parkir ojek dan bajaj.</p>	 <p data-bbox="778 674 858 1207">Ruang jalan dijadikan tempat menaikkan dan menurunkan penumpang.</p>	 <p data-bbox="778 259 858 640">Ruang jalan dijadikan tempat parkir motor dan tempat ojek.</p>
	 <p data-bbox="1230 1211 1385 1675">Pedagang kaki lima melakukan pedestrian privatisasi pada area sehingga pejalan kaki kehilangan ruang untuk berjalan</p>	 <p data-bbox="1230 640 1385 1207">Pedagang kaki lima dan ojek melakukan privatisasi pada jalan raya yang sehingga membuat mobilisasi terganggu</p>	 <p data-bbox="1230 228 1385 640">Pedagang kaki lima membuat pangkalan di area pedestrian dekat dengan akses dari dan ke halte bus TransJakarta</p>

Aspek	Manggarai	Dukuh Atas	Harmoni
Pedagang kaki lima padaperon	 <p>Privatisasi pada peron stasiun khususnya peron 5 dan 6 yang paling banyak dilalui orang. Disorder terjadi karena tidak ada ruang yang disediakan untuk fungsi komersil dan pedagang menggunakan area tempat duduk di peron dan mengganggu kenyamanan penumpang. Padahal sebenarnya ruang untuk fungsi ini diperlukan agar penumpang tidak bosan saat menunggu.</p>	 <p>Sepanjang peron stasiun Sudirman yang dipenuhi oleh ruang iklan tanpa adanya privatisasi oleh pedagang. Hal ini disebabkan pada kawasan stasiun disediakan ruang tersendiri bagi para pedagang berupa <i>foodhall</i> yang tidak jauh dari peron dan dapat dikunjungi penumpang saat menunggu. Oleh karena itu suasana lebih teratur dan nyaman dan tidak terdapat privatisasi pada peron.</p>	<p>Tidak terdapat privatisasi pada area halte bus transjakarta karena sifat halte lebih privat dan terdapat pengawasan. Selain itu, halte ditujukan hanya sebagai tempat transit untuk waktu yang tidak lama sehingga tidak terdapat fasilitas pendukung lain di halte Transjakarta ini.</p>

Aspek	Manggarai	Dukuh Atas	Harmoni
<p>Kenyamanan dan keamanan pada pedestrian</p>	 <p>Pedestrian tidak dilengkapi dengan furnitur jalan. Tidak adanya lampu jalan pada malam hari membuat suasana gelap dan tidak aman. Privatisasi pada sebagian besar pedestrian membuat pejalan kaki berjalan di jalan raya sehingga berbahaya bagi mereka.</p>	 <p>Terdapat akses pedestrian bagi penumpang kereta api. Pedestrian sudah dilengkapi furnitur jalan yang cukup lengkap dan tidak berbatasan langsung dengan jalan raya sehingga cukup aman. Selain itu, tidak terdapat privatisasi sepanjang pedestrian karena telah disediakan ruang tersendiri bagi pedagang.</p>	 <p>Pedestrian cukup lebar dan dilengkapi dengan furnitur jalan yang cukup lengkap. Akan tetapi, keadaan di sana kurang terawat sehingga banyak furnitur jalan yang rusak membuat suasana menjadi tidak nyaman. Selain itu banyaknya motor yang diparkir di area pedestrian juga mengganggu pergerakan pejalan kaki.</p>

BAB IV PENUTUP

4.1. Kesimpulan

Ruang kota adalah suatu ruang yang dibentuk oleh perbedaan latar belakang orang-orang yang mengisinya. Oleh karena itu, dalam ruang kota terjadi tumpang tindih kepentingan dan tujuan dari satu orang dengan orang yang lain. Ruang publik adalah ruang yang sifatnya terbuka bagi siapa saja. Ruang dan penataan ruang publik berfungsi untuk mendukung dan memfasilitasi interaksi sosial yang dilakukan oleh orang banyak.

- a. Ruang transit merupakan ruang publik yang juga menjadi bagian dari ruang kota. Sebagai ruang publik, area transit merupakan sebuah ruang yang dapat diakses oleh siapa saja. Sebagai ruang publik yang dapat diakses oleh siapa saja, area transit dipenuhi oleh *strangers* sehingga pada area transit ini juga dipenuhi keragaman yang mengisi ruang, kegiatan, dan perilaku manusia yang menggunakan ruang tersebut.
- b. Ruang transit digunakan oleh semua orang dari berbagai latar belakang. Ruang ini berubah-ubah seiring dengan pergantian waktu dan kegiatan yang terjadi di dalamnya. Ruang tersebut tidak memiliki batasan yang jelas antara yang bersifat privat dan publik. Hal ini membuat pihak-pihak tertentu melakukan privatisasi di ruang transit dan sekitarnya yang juga merupakan ruang publik sehingga ruang transit ini menjadi ruang yang *disorder* karena tidak sesuai dengan *order* yang ada.

Disorder adalah suatu keadaan dimana sesuatu tidak berada dalam *order* yaitu tatanan, aturan, fungsi, atau sistem yang ada. Hal ini dianggap mengganggu kenyamanan publik.

Disorder yang terjadi pada ruang transit dilatarbelakangi oleh beberapa hal yang terjadi di ruang tersebut. Hal pertama yang mempengaruhi keberadaan *disorder* tersebut adalah keadaan ruang itu sendiri dimana tidak ada batas yang jelas antara ruang privat dan ruang publik yang mengundang orang-orang tertentu menempatkan kegiatan pribadinya di

ruang publik. Keadaan ruang yang tidak terawat, berantakan, kumuh, dan kotor juga menjadi salah satu faktor yang mengundang keberadaan *disorder* pada ruang transit dan ruang di sekitar area transit ini.

Keragaman yang ada pada ruang transit juga memicu terjadinya *disorder*. Manusia yang mengisi ruang transit berasal dari latar belakang sosial, ekonomi, dan budaya yang berbeda sehingga wawasan dan pengalaman mereka dalam menggunakan dan mendefinisikan ruang juga berbeda. Hal ini membuat sebagian orang merespon keragaman yang ada dengan melakukan privatisasi terhadap ruang publik untuk dapat melakukan kegiatannya tanpa memperdulikan keberadaan orang lain disekitarnya. Mereka dianggap sebagai sesuatu yang melakukan *disorder* karena telah mengganggu pergerakan dan kenyamanan yang ada pada ruang transit ini.

Keberadaan *disorder* ini juga dipengaruhi oleh waktu. Keadaan ruang transit, kegiatan, dan banyaknya orang yang menggunakan ruang transit ini mempengaruhi keberadaan *disorder* yang ada pada ruang transit dan ruang di sekitarnya.

Disorder juga dipengaruhi oleh keberadaan *disorder* yang telah ada sebelumnya. Ketidakteraturan yang satu akan menyebabkan keteraturan yang lain dan lama-kelamaan akan semakin meluas dan memberi dampak bagi area sekitarnya.

Dapat disimpulkan bahwa hal yang mempengaruhi suasana ruang transit dan *disorder* yang berada di dalamnya antara lain adalah keadaan ruang transit itu sendiri, keragaman orang yang menggunakannya dengan berbagai tujuan, perubahan waktu, dan *disorder* yang telah ada sebelumnya.

- c. Keberadaan *disorder* pada ruang transit ini juga memberi dampak bagi ruang publik yang berada di sekitar ruang transit ini, sehingga ikut mempengaruhi sisi ruang kota yang ada di sekitarnya. Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya bahwa ketidakteraturan yang satu akan menimbulkan ketidakteraturan yang lainnya, maka keberadaan *disorder* yang berada di sekitar ruang transit ini juga menyebabkan ketidakteraturan

lain baik di ruang transit maupun di sekitarnya. Dengan adanya hal ini, maka akan memberi kesan tidak nyaman terhadap ruang tersebut seperti terganggunya pergerakan dan tidak aman sehingga apabila tidak ditanggulangi lama-kelamaan ruang tersebut akan menjadi ruang yang dihindari, bahkan ditinggalkan.

- d. Beberapa hal yang penting untuk menjadikan sebuah area transit menjadi ruang publik yang baik adalah : memiliki tingkat aksesibilitas yang tinggi, dibuat sebagai ruang publik yang nyaman secara fisik dan psikologis, dibuat dengan skala manusia yang baik, penataan kawasan yang dibuat dengan radius berjalan kaki, dan memiliki banyak fungsi. Selain itu, area transit yang memiliki ruang publik yang baik harus memiliki fitur yang menciptakan karakteristik *pedestrian-friendly* yang meningkatkan keamanan dan interaksi sosial. Kawasan tersebut juga harus dapat mendukung aktivitas publik masyarakat.

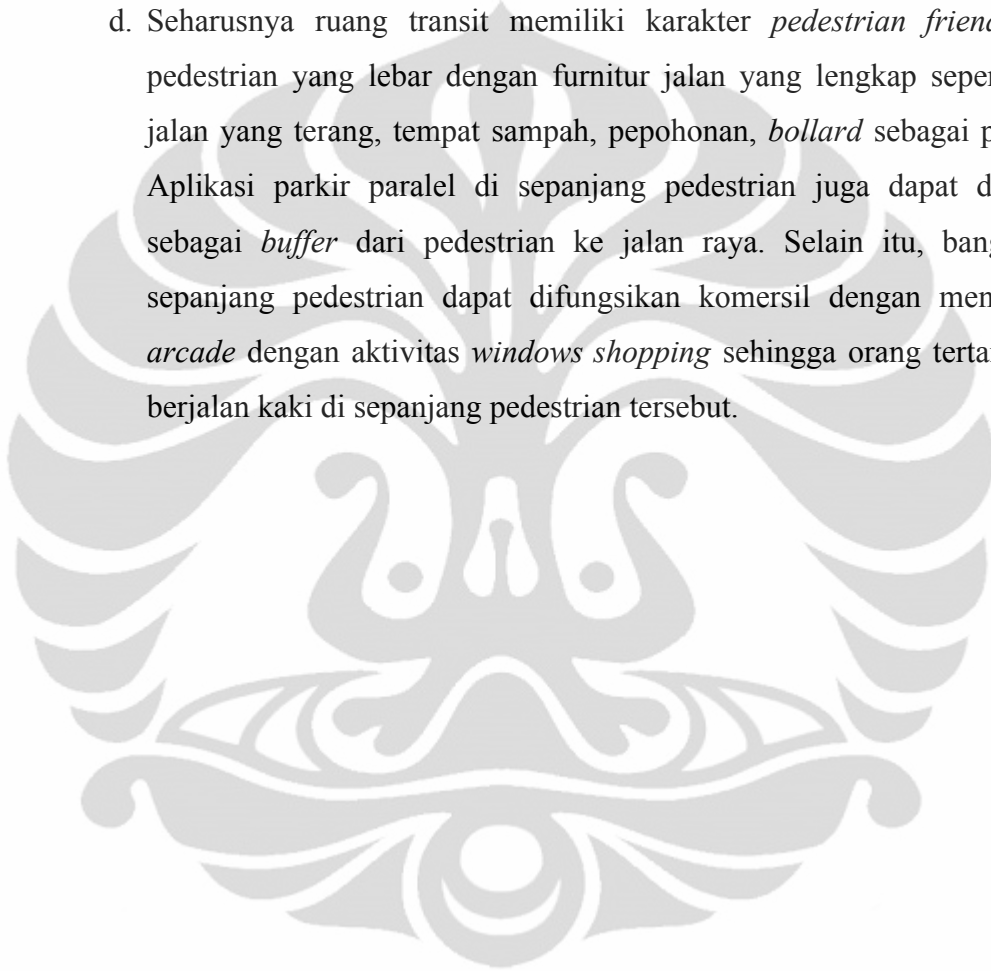
4.2. Saran

Keberadaan ruang transit menjadi sangat penting karena sebagian besar masyarakat kota menggunakan sarana transportasi massal sehingga ruang transit menjadi salah satu sarana yang paling sering digunakan. Gejala *urban sprawl* saat ini juga mendorong kita untuk menggunakan transportasi massal yang ada sehingga dampak kemacetan dapat dikurangi. Salah satu caranya adalah dengan membuat ruang transit yang baik, aman, dan nyaman bagi penggunaannya. Selain itu adalah dengan menjadikan area transit dan area di sekitar ruang transit itu menjadi sesuatu yang menarik dan dapat dinikmati, terutama bagi pejalan kaki sehingga orang tidak memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi mereka.

- a. Ruang transit sebaiknya berada dekat dengan beberapa fungsi kegiatan yang ada di kota, tidak hanya satu fungsi kegiatan saja. Dengan begitu, ruang transit tidak akan mati dan hal ini akan memudahkan orang-orang untuk menggunakan transportasi umum untuk mengakses tujuan mereka.
- b. Ruang transit memiliki halte-halte yang jelas untuk angkutan umum yang lebih kecil sehingga tidak terjadi privatisasi terhadap ruang publik yang

ada. Hal ini juga memudahkan orang untuk langsung mengetahui dimana mereka dapat mencari angkutan umum yang akan mereka gunakan.

- c. Ruang transit yang baik dilengkapi dengan fasilitas umum pendukung yang dapat digunakan orang untuk menunggu sarana transportasi yang mereka gunakan, antara lain adalah kantin, retail, toilet, dan mushola.
- d. Seharusnya ruang transit memiliki karakter *pedestrian friendly* yaitu pedestrian yang lebar dengan furnitur jalan yang lengkap seperti lampu jalan yang terang, tempat sampah, pepohonan, *bollard* sebagai pembatas. Aplikasi parkir paralel di sepanjang pedestrian juga dapat digunakan sebagai *buffer* dari pedestrian ke jalan raya. Selain itu, bangunan di sepanjang pedestrian dapat difungsikan komersil dengan menyediakan *arcade* dengan aktivitas *windows shopping* sehingga orang tertarik untuk berjalan kaki di sepanjang pedestrian tersebut.



DAFTAR PUSTAKA

Buku

Barnett, Jonathan, *Urban Design as Public Policy, Practical Method for Improving Cities*, New York : Architectural Record, 1974.

Benny & Mice, *Jakarta Atas Bawah*, Jakarta : Nalar, 2008.

Bernick, Michael, Cervero, Robert, *Transit Villages in the 21st Century*, New York : McGraww-Hill, 1997.

Black, Alan, *Urban Mass Transportation Planning*, Singapore : McGraww-Hill, 1995.

Calthorpe, Peter, *The Next American Metropolis : Ecology, Community, and the American Dream*, New York : Princeton Architectural Press, 1993.

Carmona, Matthew, Heath, Tim, Oc, Taner & Tiesdell, Steve, *Public Places– Urban Spaces : the Dimension of Urban Design*, Burlington : Architectural Press, 2003.

Crawford, Margareth, Chase, Jonh & Kalinski, John, *Everyday Urbanism*, Hongkong : the Monacelli Press, 1999.

Jacobs, Jane, *the Life and Death of Great American Cities*, New York : Vintage Books, 1961.

Kelling, L. George & Wilsin, M. Catherine, *Fixing Broken Windows :Restoring Order and Reducing Crime in Our Communities*, New York : Touchstone, 1996.

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

Lukes, Paul, *Suburban Transformations*, New York : Princeton Arcitectural Press, 2007.

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

Madanipour, Ali, *Public and Private Spaces of the City*, New York : Routledge, 2003.

Powell, Kenneth, *City Transformed Urban Architecture at the Beginning of the 21st Century*, New York : te Neues, 2000.

Trancik, Roger, *Finding Lost Space, Theories of Urban Design*, New York : Van Nostrand Reinhold, 1986.

Jurnal

Hasibuan, Hayati Sari. 2011. Strategi Penataan Ruang Berorientasi Transit (TOD) Wilayah Kajian : Jabodetabek. Pra-Proposal Penelitian Jenjang Doktor Program Studi Ilmu Lingkungan Program Pasca Sarjana.

Kustiwan, Iwan. 2010. Bentuk dan Pengembangan Kawasan Perkotaan Berkelanjutan (Kajian Potensi Kompaksi di Kawasan Perkotaan Bandung). Pra-Proposal Penelitian Jenjang Doktor Program Studi Ilmu Lingkungan Program Pasca Sarjana.

Mardanadi, Putera Anarta. 2008. *Everyday Space and Disorder : Ruang Keseharian dan Disorder*. Skripsi S1 Program Studi Arsitektur Universitas Indonesia.

Oktora, Tetriana Vivi. 2008. Kualitas Ruang Publik Kota pada Kawasan TOD.
Skripsi S1 Program Studi Arsitektur Universitas Indonesia.

Wawancara

Moch, Roem. (2011, 23 Maret). Wawancara pribadi.

Tangkudung, Ellen S.W. (2011, 25 Maret). Wawancara pribadi.

