



UNIVERSITAS INDONESIA

**PEMANFAATAN RUANG KOLONG JEMBATAN LAYANG
SEBAGAI RUANG PUBLIK**

Studi Kasus : Ruang Kolong Jembatan Layang Tanjung Barat

SKRIPSI

MIKTHA FARID ALKADRI

0806456184

**FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI ARSITEKTUR**

JANUARI 2012

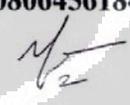
DEPOK

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

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

Nama : Miktha Farid Alkadri

NPM : 0806456184

Tanda Tangan : 

Tanggal : 17 Desember 2011



HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :

Nama : MIKTHA FARID ALKADRI

NPM : 0806456184

Program Studi : Arsitektur

Judul Skripsi : Pemanfaatan Ruang Kolong Jembatan Layang sebagai Ruang Publik
Studi Kasus : Ruang Kolong Jembatan Layang Tanjung Barat

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

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Ir. Teguh Utomo Atmoko, MURP. (.....)

Penguji : Ir. A. Hery Fuad., M.Eng (.....)

Penguji : Ir. Evawani Ellisa., M.Eng., Ph.D (.....)

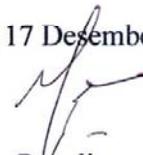
Ditetapkan di : Depok
Tanggal : 17 Desember 2010

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur, penulis panjatkan kepada Allah SWT, karena atas berkat dan rahmat-Nya, penulis dapat menyelesaikan skripsi ini tepat pada waktunya. Penulis menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, mulai dari kuliah sampai penyusunan skripsi, akan sulit bagi penulis untuk dapat menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih yang sebanyak-banyaknya kepada :

1. Orang Tua penulis, Bapak Amiruddin, S.Pd dan Ibu Nurhayati, S.Pd serta kedua Adik penulis, Dedi Permadi dan Muh. Fauzan Azhari, juga kepada keluarga yang telah memberikan segenap perhatian dan doa baik moral maupun material hingga akhir penyusunan skripsi.
2. Bapak Ir. Teguh Utomo Atmoko, MURP selaku sebagai pembimbing skripsi yang telah banyak memberikan bantuan berupa tenaga, waktu, dan pikiran, serta mengarahkan penulis sehingga bisa menyelesaikan skripsi ini tepat waktu.
3. Bapak Ir. A.Hery Fuad, M.Eng dan Ibu Ir. Evawani Elisa.,M.Eng., Ph.D, selaku sebagai penguji sidang yang telah memberikan kritik dan saran untuk perbaikan skripsi ini.
4. Segenap dosen dan karyawan Departemen Arsitektur FTUI yang telah ikut berpartisipasi dan memberikan dukungan kepada penulis, baik selama masa perkuliahan maupun dalam penyusunan skripsi ini.
5. Teman-teman perkuliahan, khususnya angkatan 2008 Departemen Arsitektur FTUI yang selalu memberikan semangat kepada penulis. Maaf mendahului kalian teman-teman. He he he
6. Rekan seperjuangan yang selalu menemani penulis untuk “nongkrong” di kante FTUI, rizky, hadi, candra, dan arlex selama semester 7 . terima kasih juga untuk tekan-rekan kelompok PA dan *fastrack* ARS.
7. Rekan seperjuangan *everyday 2011* yang turut mewarnai kehidupan perkuliahan penulis selama semester 7 , terkhusus kepada “you know who lah “ >> noor fajrina farah istiani. Terima kasih untuk warnanya.

Depok, 17 Desember 2011



Penulis

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

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

Nama : Miktha Farid Alkadri
NPM : 0806456184
Program Studi : Arsitektur
Departemen : Arsitektur
Fakultas : Teknik
Jenis karya : Skripsi

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

**PEMANFAATAN RUANG KOLONG JEMBATAN LAYANG SEBAGAI
RUANG PUBLIK**

**(STUDI KASUS : RUANG KOLONG JEMBATAN LAYANG TANJUNG
BARAT)**

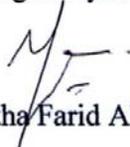
beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta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

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok

Pada tanggal : 17 Desember 2011

Yang menyatakan


(Miktha Farid Alkadri)

ABSTRAK

Nama : MIKTHA FARID ALKADRI
NPM : 0806456184
Program Studi : Arsitektur
Judul Skripsi : Pemanfaatan Ruang Kolong Jembatan Layang sebagai Ruang Publik.
Studi Kasus : Ruang Kolong Jembatan Layang Tanjung Barat

Skripsi ini membahas pemanfaatan ruang dikolong jembatan dan jalan layang bila dimanfaatkan sebagai ruang publik dengan mengambil studi kasus ruang kolong jembatan layang Tanjung Barat. Pembahasan mencakup mengenai ruang publik, ruang-ruang tidak terpakai atau *lost space*, perilaku manusia berkaitan dengan penguasaan ruang atau *defensible space* serta elemen-elemen arsitektur pembentuk ruang, termasuk pembentuk ruang publik. Kesimpulannya adalah bahwa ruang kolong jembatan layang atau *fly over*, khususnya studi kasus *fly over* Tanjung Barat sebagai ruang sisa memiliki potensi yang dapat dimanfaatkan sebagai ruang publik. Penggunaan warna, *lighting*, material, dan instalasi seni menjadi sebuah gagasan yang berarti dalam hal intervensi menuju ruang publik. Pemanfaatan lahan sisa dengan intervensi yang tepat akan memberikan wajah baru bagi sebuah kota dan membentuk ruang publik yang terintegrasi dengan lingkungannya.

Kata kunci : Ruang publik, Ruang kolong jembatan layang, Intervensi arsitektur

ABSTRACT

Name : MIKTHA FARID ALKADRI
NPM : 0806456184
Department : Architecture
Title : The Utilization of Space Under the Flyover for Public Space
Case : Space Under the Tanjung Barat Flyover

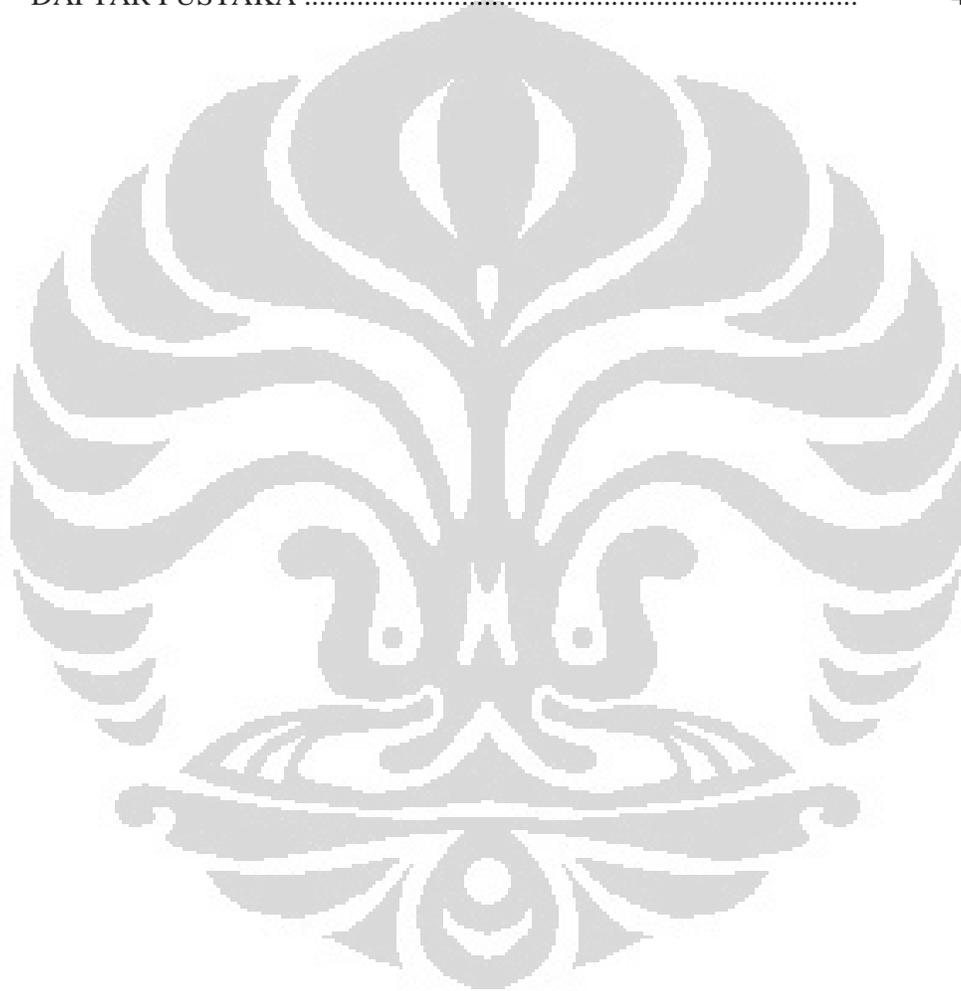
This study investigates the utilization of space located under flyover and elevated roads of public space. The case used is the space under the Tanjung Barat flyover. The investigation includes the nature of public space, the underutilized space or lost space, human behaviour related to space or defensible space, and the architectural elements that make the space, especially related to public space. The conclusion of this study is that underutilized space under flyovers, including those located under the Tanjung Barat flyover potentially can be utilized as public space. The use of color, lighting, building materials, and art installation can be included in the architectural intervention to create good public space.

Keywords : Public space, Space under the flyover, Architectural intervention

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
UCAPAN TERIMA KASIH	iv
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR ISTILAH	xi
DAFTAR TABEL	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Permasalahan	2
1.3 Ruang Lingkup Masalah	2
1.4 Tujuan Penulisan	3
1.5 Metodologi Penulisan	3
1.6 Urutan Penulisan	3
BAB II KAJIAN TEORI	5
2.1 Ruang Publik	5
2.1.1 Aktivitas dan Wujud Ruang Publik	7
2.2 Ruang dan Kegiatan Sosial	12
2.3 Preseden	20
2.4 Kesimpulan	33
BAB III STUDI KASUS	35

3.1 Analisis Kawasan	35
3.2 Analisis Ruang Publik	39
3.3 Relevansi Intervensi Ruang Publik dalam Konteks Ruang Kolong Jembatan Layang	45
BAB IV KESIMPULAN	46
DAFTAR PUSTAKA	48



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.	Diagram Hubungan Tempat	8
Gambar 2.2.	Diagram Hubungan Tempat	16
Gambar 2.3.	Ruang Berinteraksi	19
Gambar 2.4.	Suasana Jembatan Layang Toronto Sebelum di Renovasi ...	23
Gambar 2.5.	Perspektif Underpass Park, Toronto Setelah di Renovasi	24
Gambar 2.6.	Siteplan Underpass Park, Toronto	24
Gambar 2.7.	Pemetaan Konfigurasi Jalan Underpass Park, Toronto	25
Gambar 2.8.	Peta Udara Kota Toronto	25
Gambar 2.9.	Pemetaan Zoning Area Sekitar Underpass Park, Toronto	26
Gambar 2.10.	Suasana Underpass Park, Toronto	26
Gambar 2.11.	Birdview Area Green Square, Bratislava	28
Gambar 2.12.	Area Green Square, Bratislava	29
Gambar 2.13.	Interior View, Area Green Square Bratislava	30
Gambar 2.14.	Kondisi Eksisting Underpass Garscube	32
Gambar 2.15.	View Underpass Garscube Landscape Link	33
Gambar 2.16.	View Underpass Garscube Landscape Link Malam Hari	34
Gambar 3.1.	Foto Udara Flyover Tanjung Barat	37
Gambar 3.2.	Suasana Perempatan Kolong Flyover Tanjung Barat	38
Gambar 3.3.	Zoning Kawasan Site	39
Gambar 3.4.	Area Retail	40

Gambar 3.5.	Pemetaan Area Flyover Tanjung Barat	42
Gambar 3.6.	Suasana Area Lahan Kosong di Site	42
Gambar 3.7.	Suasana Aktivitas Area Transit di Site	43
Gambar 3.8.	(a) Ruang Antara KRL dan Jalan Raya (b) Posisi Tangga ke Flyover	44
Gambar 3.9.	Zoning Berdasarkan Program Kegiatan	47

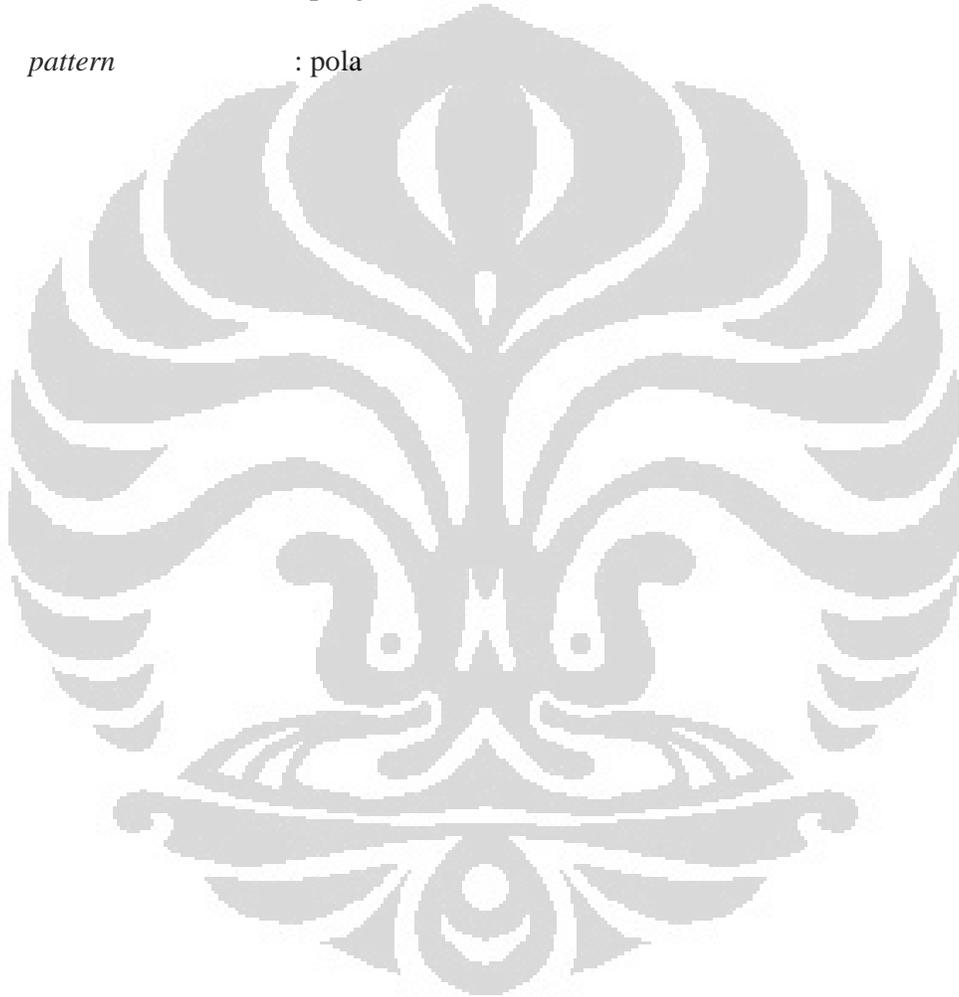


DAFTAR ISTILAH



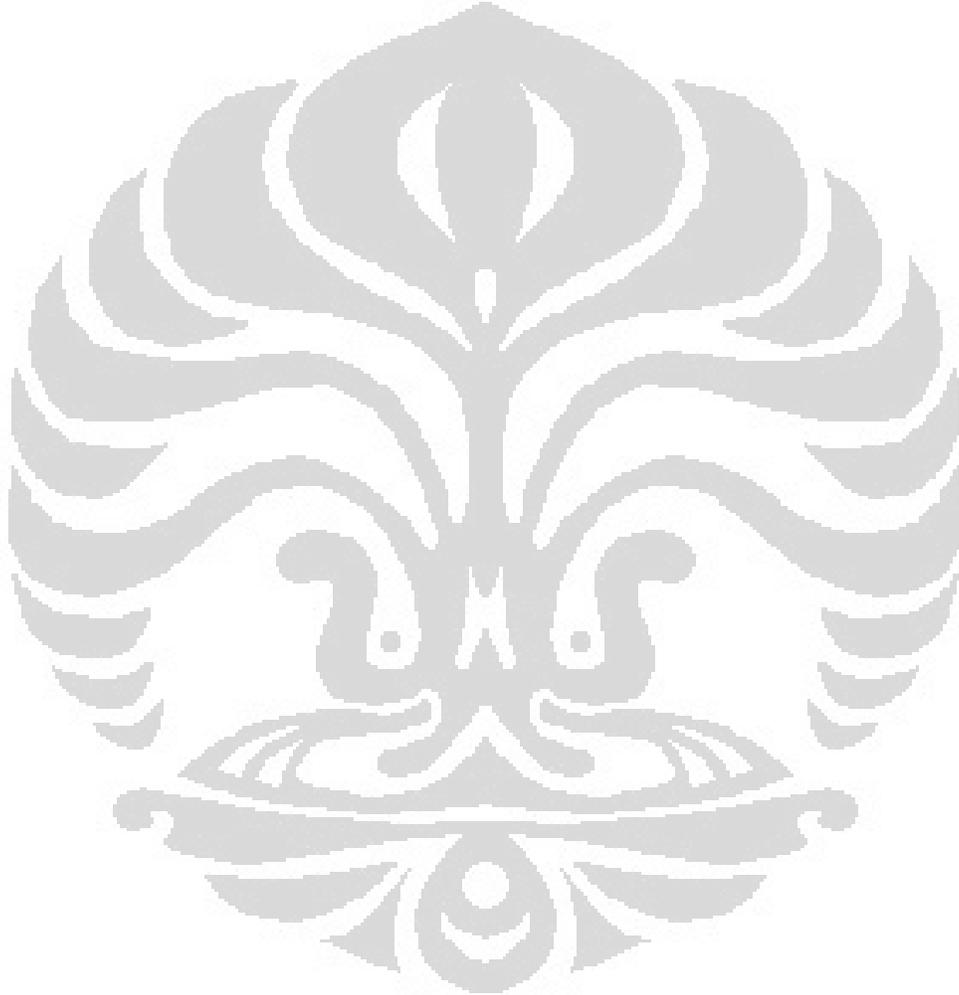
<i>Drop off</i>	: menurunkan
<i>Responsive</i>	: responsif
<i>Democratic</i>	: demokratis
<i>Activity</i>	: aktivitas
<i>rate of occurrence</i>	: angka kejadian
<i>optional activities</i>	: kegiatan alternatif
<i>social activities</i>	: kegiatan sosial
<i>space</i>	: ruang
<i>human scale</i>	: skala manusia
<i>spatial distance</i>	: jarak spasial
<i>territory</i>	: wilayah
<i>boulevard</i>	: jalan raya
<i>urban design</i>	: perancangan kota
<i>underpass</i>	: jalan melintang di bawah jalan lain
<i>urban farming</i>	: pertanian perkotaan
<i>public art</i>	: seni publik
<i>surface</i>	: permukaan
<i>lighting</i>	: pencahayaan
<i>boundary</i>	: batasan
<i>flyover</i>	: jembatan layang

run-off : lari
site : tapak
hangout : tempat berkumpul
shelter : perlindungan
treatment : pengobatan
pattern : pola



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Kualitas Lingkungan Fisik	8
Tabel 3.1	Intervensi Arsitektural Ruang Kolong Jembatan Layang (flyover) Tanjung Barat	46



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Jakarta abad 21 adalah citra transformasi kota dengan ranah pertumbuhan urbanisasi yang sangat padat. Menjadi hal yang sangat penting untuk ditelaah ketika disandingkan dengan perkembangan gaya dan kualitas hidup dalam konteks kekinian. Jakarta sebagai ibu kota negara, juga sebagai pusat pemerintahan tentu tidak lepas dari kajian perkembangan skala kebutuhan kota. Kebutuhan kota akan ruang bertinggal, ruang bermatapencapaian, dan ruang berkegiatan lainnya, seperti ruang hiburan atau ruang berinteraksi. Menyoal masalah ruang hiburan atau berinteraksi, salah satu hal yang menjadi karakter masyarakat kota adalah bangunan komersil dengan berbagai fasilitas praktis dan dekorasi di dalamnya, atau yang lazim disebut mall. Ruang publik tidak lagi menjadi hal esensial untuk diwacanakan atau bahkan diisukan. Sementara itu, pembangunan mall dan gedung-gedung lainnya di Jakarta terus tumbuh bak jamur tanpa menghiraukan kuantitas ruang terbuka yang masih tersisa untuk ruang publik.

Dalam rencana induk Jakarta 1965 – 1985, sistem ruang terbuka adalah 40 meter persegi per penduduk (tidak termasuk halaman rumah), sehingga pada akhir tahun 1985 diharapkan luas ruang terbuka meliputi 40.000 ha atau 60 % dari luas wilayah Jakarta. Bahkan dipertegas pada pasal 29 UU RI Nomer 26 Tahun 2007 bahwa proporsi ruang terbuka hijau pada wilayah kota paling sedikit 30 % dari luas wilayah kota, dan proporsi ruang terbuka hijau publik paling sedikit 20 %. Namun, yang terjadi saat ini adalah terjadi penurunan kualitas ruang terbuka publik, terutama RTH pada 30 tahun terakhir di Jakarta dirasakan sangat tinggi. Di Jakarta, luas RTH telah berkurang dari 35 persen pada awal tahun 1970-an menjadi kurang dari 10 persen. Saat ini, dengan luas RTH sebesar 9 persen di Jakarta dan memiliki rasio RTH per kapita sekitar 7,08 meter persegi bisa dikatakan relatif masih rendah jika dibandingkan kota lainnya di dunia. Hal itu

mengindikasikan bahwa sesungguhnya Jakarta masih kekurangan ruang terbuka publik yang dapat digunakan untuk berkegiatan masyarakatnya.

Namun ternyata, di sisi lain juga terdapat ruang-ruang yang tidak termanfaatkan dengan baik. Padahal sesungguhnya dapat berpotensi untuk menjadi ruang publik. Salah satunya adalah keberadaan ruang publik yang ada di kolong jembatan layang. Ada banyak kolong jembatan layang di Jakarta yang hanya dibiarkan begitu saja. Semisal ruang di kolong jembatan layang perempatan arah Pasar Minggu, lalu di depan ITC Roxy, di daerah Tomang dekat Taman Angrek dan lain-lain. Beberapa tempat menjadi fungsi transit untuk para penumpang dan yang menunggu atau *drop off* angkutan umum. Selain itu, beberapa kolong jembatan layang di Jakarta banyak dipergunakan oleh penduduk pendatang dari luar ibukota sebagai pemukiman kumuh ilegal seperti kita lihat di bawah jalan tol menuju ke arah bandara Soekarno-Hatta dan Mangga Dua. Semua ruang itu berpotensi untuk menjadi sebuah ruang publik yang bisa mengakomodasi lingkungan sekitar.

Lalu, pertanyaannya adalah bagaimana kolong jembatan layang itu bisa dimanfaatkan sebagai ruang publik ? Hal inilah yang menjadi tinjauan bahasan dalam skripsi ini yaitu untuk melihat pendekatan apa yang digunakan sehingga ruang di kolong jembatan layang itu bisa termanfaatkan dengan baik sebagai ruang publik.

1.2 Permasalahan

Adapun permasalahan yang akan dikaji adalah ruang publik seperti apa yang dapat diciptakan pada ruang di kolong jembatan layang itu dan bagaimana kajian intervensi ruangnya secara arsitektural.

1.3 Ruang Lingkup Masalah

Ruang lingkup kajian skripsi ini adalah menelaah ruang yang ada di kolong jembatan layang secara fungsi, letak, dan potensi. Lalu, dilakukan analisis terhadap pemanfaatan ruang publik dalam konteks itu dengan melihat preseden dan fenomena yang ada. Kehadiran proses pendekatan intervensi penting untuk

menjadi kajian agar dapat mengetahui intervensi yang diharapkan tepat guna dan tepat sasaran dengan lingkungan-bangun sekitar.

1.4 Tujuan Penulisan

Untuk mengetahui karakter dan potensi ruang yang ada di kolong jembatan layang dalam konteks ruang publik.

1.5 Metode Penulisan

Skripsi ini dimulai dari telaah pustaka mengenai esensi ruang publik itu sendiri dan kajian teori tentang pendekatan atau intervensi ruang secara arsitektur. Lalu, saya melakukan survey lapangan yaitu dengan melakukan wawancara secara langsung terhadap narasumber di site sebagai data primer. Dan dilanjutkan dengan menganalisis kasus yang diangkat mengaitkan pada studi literatur yang ada sebelumnya serta membandingkan dengan preseden-preseden ruang publik.

1.6 Urutan Penulisan

Penulisan ini dibagi atas lima bagian, yaitu :

Bab I Pendahuluan

Berisi mengenai latar belakang masalah, permasalahan yang akan dibahas, sejauh mana batasan masalahnya, tujuan dan manfaat penulisan.

Bab II Ruang Publik dan Kajian Preseden

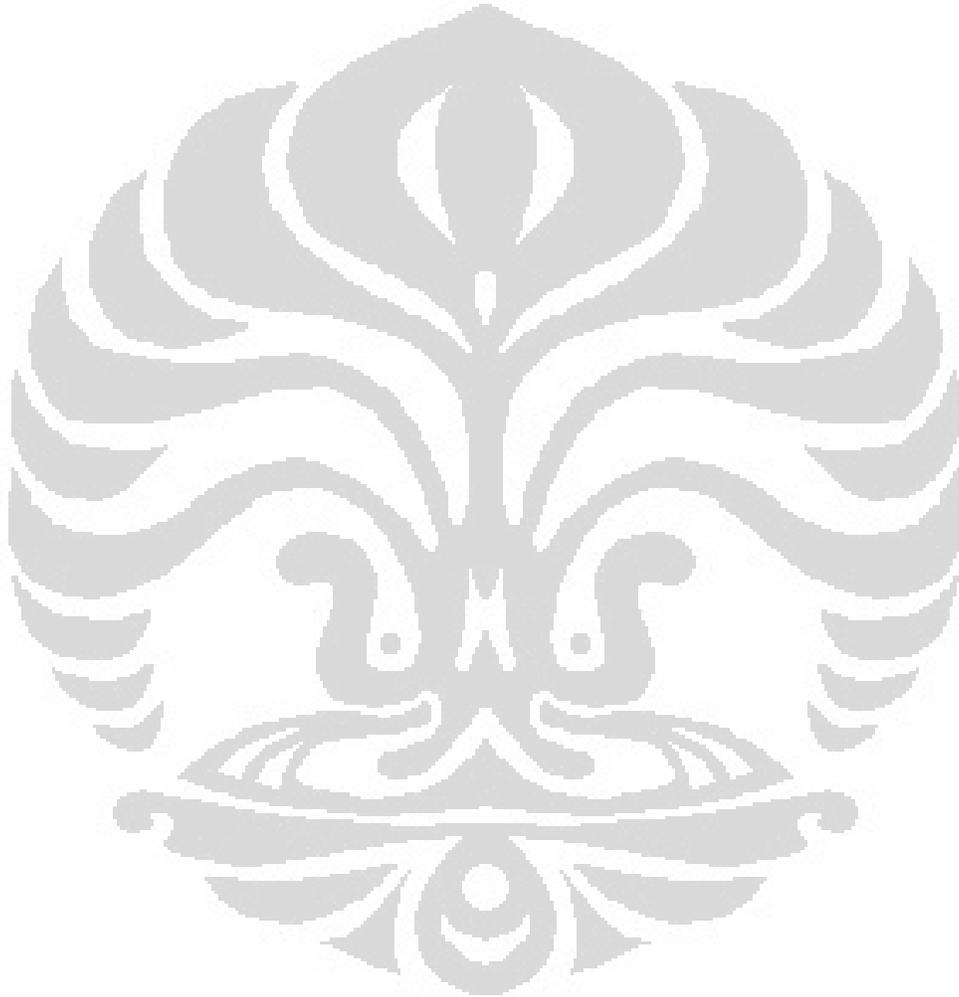
Berisi tentang rumusan teori serta definisi yang berhubungan dengan keberadaan ruang publik dan ruang di kolong jembatan layang.

Bab III Tinjauan Studi Kasus

Berisi tentang kajian studi kasus yang diangkat, yaitu ruang di kolong jembatan layang lalu, dianalisis berdasarkan hasil pengamatan di lapangan disertai analisis relevansi intervensi ruang publik dalam konteks ruang di kolong jembatan layang. Analisis itu meliputi tinjauan visibilitas yang terjadi antara teori, preseden, dan hasil observasi di lapangan.

Bab IV Kesimpulan dan Saran

Berisi kesimpulan umum Bab II, Bab III, Bab IV, serta kesimpulan akhir sebagai hasil bahasan penulis ditambah saran/rekomendasi dari penulis.



BAB II

KAJIAN TEORI

Bab ini terlebih dahulu akan menguraikan definisi ruang publik secara umum, dengan melihat tinjauan dari aspek tipologi, karakter, dan peranan. Pendalaman teori lalu dilanjutkan dengan meninjau dari segi prinsip dan intervensi ruang. Setelah itu, ada kajian mengenai ruang kolong jembatan, dalam hal ini adalah konteks studi kasus dari preseden. Bahasan tersebut, selanjutnya menjadi pengantar untuk tinjauan kasus secara langsung di bab berikutnya.

2.1. Ruang Publik

Ruang publik sebagai salah satu dari elemen-elemen kota yang memiliki peran penting sebagai pusat interaksi dan komunikasi masyarakat baik formal maupun informal, individu atau pun kelompok.¹ Pengertian ruang publik secara singkat merupakan suatu ruang yang berfungsi untuk kegiatan-kegiatan masyarakat yang berkaitan dengan sosial, ekonomi, dan budaya. Dalam pengertian yang lain, dikemukakan bahwa ruang publik sebagai sebagai dasar umum dimana orang melaksanakan fungsional dan ritual kegiatan yang mengikat sebuah komunitas, baik dalam rutinitas normal sehari-hari atau dalam perayaan periodik (Design of Urban Space, 1996, p. 82). Sementara, menurut *Project for Public Spaces in New York* tahun 1984, ruang publik adalah bentuk ruang yang digunakan manusia secara bersama-sama berupa jalan, pedestrian, taman-taman, plaza, fasilitas transportasi umum (halte) dan museum.

Dalam hal yang sama, Roger Scurton (1984) memaknai setiap ruang publik adalah sebuah lokasi yang didesain seminimal apapun, memiliki akses yang besar terhadap lingkungan sekitar, tempat bertemunya manusia/pengguna ruang publik dan perilaku masyarakat pengguna ruang publik satu sama lain mengikuti norma-norma yang berlaku setempat. Lalu, Rustam Hakim (1987) mengungkapkan bahwa ruang umum pada dasarnya merupakan suatau wadah yang dapat menampung aktivitas tertentu dari masyarakatnya, baik secara individu maupun

¹ Rustan Hakim, Hardi Utomo, "Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap" 2003 dalam tesis Deasazkia Prihutami "Ruang Publik Kota" 2008

secara kelompok, dimana bentuk ruang publik ini sangat tergantung pada pola dan susunan massa bangunan. Menurut sifatnya, ruang publik terbagi menjadi 2 jenis, yaitu :

- a. Ruang publik tertutup : adalah ruang publik yang terdapat di dalam suatu bangunan.
Contohnya, mall, pasar, dan sebagainya.
- b. Ruang publik terbuka : yaitu ruang publik yang berada di luar bangunan yang sering juga disebut ruang terbuka (open space).
Contohnya, taman, lapangan, plaza.

Berangkat dari definisi itu, beberapa hal yang harus dipahami bahwa kehadiran ruang publik sangat berkaitan dengan lingkungan di sekitarnya, terutama manusia sebagai penggunaannya. Dalam buku *The Death and Life of Great American Cities*, Jane Jacobs (1961) menekankan akan pentingnya keberadaan aktivitas untuk memberikan pengawasan bagi suatu lingkungan dan pendefinisian teritori yang jelas untuk membedakan antara ruang privat dan ruang publik. Oleh karena itu, asas kebutuhan manusia akan ruang publik menjadi penting untuk diperhatikan. Dari kebutuhan manusia sebagai pengguna ruang publik itulah yang akan menentukan keberhasilan suatu ruang publik.

Secara esensial, ada tiga kriteria ruang publik (Dharmawan, 2007), antara lain:

- a. Dapat memberikan makna atau arti bagi masyarakat setempat secara individu maupun kelompok (meaningful).
- b. Tanggap terhadap semua keinginan pengguna dan dapat mengakomodasi semua kegiatan yang ada pada ruang publik tersebut (responsive).
- c. Dapat menerima kehadiran berbagai lapisan masyarakat dengan bebas tanpa ada diskriminasi (democratic).

Oleh karena itu, dari penjabaran di atas dapat disimpulkan bahwa ruang publik merupakan ruang yang terbentuk atau dibentuk dari aktivitas masyarakat dalam lingkungannya sebagai ruang tempat berinteraksi dan menjadi wadah berkegiatan

sosial. Sehingga, bisa dikatakan bahwa ruang publik ini hadir sebagai wujud representasi masyarakat di lingkungan itu.

2.1.1 Aktivitas dan Wujud Fisik Ruang Publik

Aktivitas

Jan Gehl dalam bukunya “Life Between Building” menyatakan bahwa ditinjau dari segi hubungan kebutuhan dan lingkungan-bangun yang mendiaminya, ada tiga jenis aktivitas luar dalam ruang publik, yaitu *necessary activity*, *optional activity*, dan *social activity*.

- a. *Necessary activity*, adalah kegiatan yang bersifat kebutuhan rutinitas (kewajiban) kita untuk melaksanakannya, seperti berangkat ke kantor, ke sekolah, ke pasar, menunggu bus, mengirim surat, dan lain-lain. Lalu, karena kegiatan ini bersifat kebutuhan, maka seluruh peristiwa ini kurang lebih dipengaruhi oleh kerangka fisik lingkungan dan terjadi sepanjang tahun. Sehingga pengguna (manusia) nya tidak memiliki pilihan lain.
- b. *Optional activity*, kegiatan yang bersifat pilihan seperti berjalan-jalan untuk menghirup udara segar, berdiri di suatu tempat lalu mengamati di sekeliling kita. Dan kegiatan ini menjadi optimal hanya ketika kondisi *outdoor* saling mendukung, baik itu lingkungan fisik di tempat itu maupun cuaca pada saat itu.
- c. *Social activities*, adalah semua kegiatan yang terjadi baik itu secara kebutuhan atau pun pilihan yang kehadirannya memenuhi ruang publik. Kegiatan ini termasuk bercakap-cakap dengan orang di ruang terbuka, anak-anak yang bermain di taman atau segala bentuk kegiatan (sosial) interaksi yang terjadi secara *passive contacts*.

These activities could also be termed “resultant” activities because in nearly all instances they evolve from activities linked to the other two activity categories. They develop in connection with the other two activities because people are in the same space, meet, pass by one another, or are merely within view. (Jahn Gehl, 1987, p.13)

Tabel 2.1 Kualitas Lingkungan Fisik

Kind of activities	Quality Of The Physical Environment	
	Poor	Good
Necessary activities	●	●
Optional activities	●	●
“resultant” activities (Social activities)	●	●

Sumber : Jan Gehl “Life Between Buildings” pp. 13

Tabel tersebut, merepresentasikan hubungan antara kualitas ruang terbuka dengan *rate of occurrence* dari aktivitas luar. Ketika kualitas ruang terbuka dengan baik maka frekuensi *optional activities* yang terjadi akan meningkat. Sementara, ketika *optional activities* terus berkembang, maka jumlah *social activities* nya juga akan ikut meningkat. Hal ini memberikan pemahaman kepada kita bahwa interaksi (aktivitas) pada suatu ruang terbuka sangat penting dan aktivitas yang terjadi di tempat itu menjadi salah satu parameter keberhasilan kualitas ruang publik itu sendiri.

Lalu, apa yang membuat beberapa ruang publik berhasil dan yang lainnya gagal ? Berdasarkan riset ruang publik hampir di seluruh dunia, PPS (Project for Public Space dalam situsnya www.pps.org) mengemukakan bahwa kualitas ruang publik yang berhasil, memiliki empat hal , yaitu lokasinya dapat diakses, ada aktivitas atau orang berkegiatan di tempat itu, ruang yang nyaman dan memiliki citra yang baik, dan merupakan tempat bersosialisasi, dalam hal ini adalah orang dapat saling bertemu atau membawa rekan yang lain untuk mengunjungi tempat itu.



Gambar 2.1 Diagram Hubungan Tempat

Sumber : PPS (Projet for Public Space). *What Makes a Successfull Place.*

Articles. Placemaking 101

Diagram ini menjelaskan parameter yang dapat digunakan oleh orang untuk memberikan penilaian baik atau buruknya terhadap suatu tempat. Semisal bahwa kita mengetahui suatu tempat secara spesifik, maka kita dapat melakukan penilaian terhadap kualitas tempat itu dengan menggunakan poros utama lingkaran (empat kriteria utama), lalu cincin diluar kriteria utama memberikan informasi mengenai sejumlah aspek intuitif atau kualitatif yang digunakan untuk menilai tempat sedangkan area paling luar adalah menunjukkan aspek kuantitatif yang dapat diukur dengan statistik atau penelitian.

Wujud Fisik

Dalam Permendagri No. 1 tahun 2007 tentang Penataan Ruang Terbuka Hijau Kawasan Perkotaan, ruang publik adalah ruang-ruang di dalam kota atau wilayah yang lebih luas, baik dalam bentuk area/kawasan maupun dalam bentuk area memanjang/jalur dimana dalam penggunaannya lebih bersifat terbuka yang pada

dasarnya tanpa bangunan. Secara historis, menurut Stephen Carr, dkk (1992), macam-macam tipologi ruang terbuka publik antara lain:

- a. Taman-taman publik (*public parks*), yang termasuk taman publik adalah:
 - Taman publik/pusat (*public/central parks*), merupakan bagian dari *zone* ruang terbuka pada sistem kota yang dibangun dan dikelola oleh publik, pada umumnya berlokasi dekat pusat kota, dan seringkali lebih luas dari taman lingkungan.
 - Taman di pusat kota (*downtown parks*), merupakan taman hijau dengan rumput dan pepohonan yang berlokasi di daerah pusat kota, dapat berupa taman tradisional dan bernilai sejarah.
 - Taman lingkungan (*neighbourhood parks*), merupakan ruang terbuka yang dibangun dalam lingkungan permukiman, dibangun dan dikelola oleh publik sebagai bagian dari *zone* ruang terbuka kota, atau sebagai bagian dari pembangunan perumahan privat baru, biasanya termasuk di dalamnya taman bermain, fasilitas olah raga, dan lain-lain.
 - Taman mini (*mini/vest-pocket parks*), merupakan taman kota yang berukuran kecil yang dibatasi oleh gedung-gedung, kadang-kadang di dalamnya terdapat air mancur/hiasan air.
- b. Lapangan dan plaza (*squares and plaza*), yang termasuk lapangan dan *plaza* adalah lapangan pusat (*central squares*) dan *corporate plaza*.
- c. Taman peringatan (*memorial parks*), memiliki karakteristik yaitu merupakan tempat umum untuk mengenang seseorang atau peristiwa yang penting bagi suatu daerah, dalam lingkup lokal atau nasional.
- d. Pasar (*markets*), salah satu contoh dari pasar adalah pasar petani (*farmer's markets*) yang memiliki karakteristik sebagai suatu ruang terbuka atau jalan yang digunakan untuk pasar, dan kadang-kadang bersifat temporer.
- e. Jalan (*streets*), yang termasuk jalan adalah trotoar pejalan kaki (*pedestrian sidewalks*), mal pejalan kaki (*pedestrian mall*), dilengkapi dengan fasilitas untuk pejalan kaki seperti tanaman dan bangku-bangku, mal tempat transit (*transit mall*), jalan-jalan yang dibatasi untuk lalu lintas (*traffic restricted streets*), dan jalan kecil di kota (*town trails*).

- f. Lapangan bermain (*playgrounds*), yang termasuk lapangan bermain adalah tempat bermain dan halaman sekolah (*school yard*). Tempat bermain (*playgrounds*) memiliki karakteristik yaitu area bermain yang berlokasi di lingkungan permukiman.
- g. Ruang terbuka untuk masyarakat (*community open spaces*), yang termasuk di dalamnya adalah lapangan/taman untuk masyarakat (*community garden/park*) dengan karakteristik yaitu ruang di lingkungan permukiman yang didesain, dibangun, atau dikelola oleh perumahan lokal, di dalamnya termasuk taman, area bermain, dan taman masyarakat.
- h. Jalan hijau dan jalan taman (*greenways and parkways*), memiliki karakteristik yaitu merupakan area alami dan ruang rekreasi yang dihubungkan oleh pejalan kaki dan jalur sepeda.
- i. *Found spaces/everyday open spaces*, memiliki karakteristik yaitu ruang terbuka yang dapat diakses oleh publik seperti sudut-sudut jalan, jalan menuju gedung, kolong jembatan, dan lain-lain yang diakui dan digunakan oleh publik, dapat berupa ruang kosong atau ruang yang belum dibangun yang berlokasi di lingkungan tempat tinggal termasuk lahan kosong atau tempat yang direncanakan untuk dibangun, seringkali digunakan oleh penduduk lokal.
- j. Tepi laut (*waterfronts*), pelabuhan, pantai, tepi sungai, tepi danau, dermaga. Memiliki karakteristik yaitu ruang terbuka sepanjang jalan air di kota, meningkatkan akses publik ke area tepi laut, pengembangan dari taman tepi laut (*waterfronts park*).

Berdasarkan penjelasan di atas, maka saya menarik beberapa kesimpulan bawa ruang publik itu pada dasarnya dapat didefinisikan secara umum dan khusus. Ruang publik secara umum adalah ruang yang dapat digunakan secara bersama-sama, sebagai tempat berinteraksi atau berkomunikasi baik individu maupun kelompok, lalu dapat dimanfaatkan untuk berbagai macam kegiatan. Contohnya adalah jalan, pedestrian, taman, lingkungan, plaza. Sementara ruang publik secara khusus adalah ruang yang dapat digunakan sebagai ruang bersama baik individu maupun kelompok tertentu, lalu digunakan untuk kegiatan atau

aktivitas tertentu seperti rutinitas, perayaan periodik atau hanya menampakkan sebuah bentuk atau pencitraan. Contohnya adalah taman lapangan upacara, taman peringatan, taman perumahan.

2.2 Ruang dan Kegiatan Sosial

Defensible space

Ruang Publik merupakan suatu area dimana terjadinya interaksi dan aktivitas sosial yang terjadi dalam suatu *movement*, transisi dan transit dalam suatu kota. Kualitas suatu ruang publik dikendalikan dan dipengaruhi oleh kualitas intervensi yang dilakukan. Oscar Newman dalam bukunya *Creating Defensible Space* (1996) menjelaskan bahwa beberapa studi proyek intervensi ruang publik yang mengalami kegagalan disebabkan oleh tidak adanya kesinambungan yang baik antara intervensi secara sosial dan intervensi fisik arsitektur. Contoh kasus adalah di Pruitt Igoe, dijelaskan bahwa intervensi ruang publik pada suatu tower apartemen yang menampung ratusan keluarga mengalami kegagalan, yaitu peruntukan ruang publik yang dipusatkan pada interior koridor-koridor dan lobi di lantai-lantai dasar malah menjadikan ruang publik itu menjadi suatu *lost space* yang berubah menjadi tempat kejahatan, vandalisme, dan tempat yang kumuh. Perampokan marak terjadi di koridor, lift, dan tangga. Karena ruang-ruang itu secara spasial terpisah oleh ruangan apartemen penghuninya sehingga aktivitas di tempat itu menjadi tidak terawasi. Hal tersebut merupakan contoh dimana suatu intervensi arsitektur tidak terintegrasi dengan sisi sosial dan konteks masyarakat sekitar, meskipun tujuan dari *defensible space* adalah untuk menstruktur ulang ruang komunitas, yang pada awalnya membiarkan penghuni untuk mengembangkan sendiri di area sekitar huniannya menjadi ruang publik yang baik. Namun pada kenyataannya, konteks yang tidak sesuai membuat masyarakat disana tidak terbiasa dengan sistem tersebut, sehingga penghuni apartemen tidak merasa memiliki tanggung jawab untuk merawat dan mengontrol area publiknya sendiri. Atas dasar itu, saya menyimpulkan bahwa sebuah intervensi yang baik adalah intervensi dengan pendekatan *human scale*, yaitu dengan mempelajari isu apa yang ada dalam

konteks masyarakatnya sehingga dapat berjalan secara paralel dan saling terkoneksi.

Newman (dalam Lang, 1987) memberikan pemaparan mengenai bukti-bukti statistik yang mendukung adanya observasi mengenai adanya suatu struktur lingkungan dengan susunan sosial yang lebih baik dari pada struktur lingkungan yang lainnya. Hal itu kemudian ditransformasikan dalam empat karakteristik tata letak lingkungan yang dengan sendirinya membentuk *defensible space*, antara lain:

- a. Adanya hierarki dari definisi yang jelas dan teritorialitas, dari publik ke semi publik dan dari semi privat ke privat.
- b. Peletakan pintu dan jendela agar tersedia kesempatan untuk pengawasan yang alami dari pintu masuk dan area-area terbuka.
- c. Penggunaan bentuk bangunan dan material bangunan yang tidak berhubungan dengan kondisi yang dapat menyebabkan kriminalitas, dan
- d. Peletakan pengembangan kawasan rumah tinggal dalam suatu area fungsional, dimana para penghuni tidak merasa terancam.

Dari konsep dan studi kasus diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa ruang yang tergolong dalam *defensible space area* adalah ruang yang memiliki aksesibilitas yang mudah, dalam artian bahwa ruang tersebut bisa dijangkau oleh orang-orang sekitarnya dengan mudah sehingga aktivitas di ruang itu secara langsung bisa terawasi dan terkontrol oleh sekitarnya. Selain itu, keterbukaan ruang secara fisik menjadi hal yang penting dalam ruang itu. Dengan kata lain, ruang itu tidak berada dalam area yang sempit atau tertutup, seperti berada dalam gang atau lorong kecil. Karena hal itu akan mengundang terjadinya kriminalitas akibat tidak terawasi oleh lingkungan sekitarnya.

Teritori

Konsep teritori dalam hal *spatial distance* juga diungkapkan Edward T.Hall² yang menyatakan bahwa terdapat jarak yang berbeda yang menimbulkan perilaku khas atas penerimaan indera antar-pribadi yang terlibat dalam jarak-jarak tersebut. Dalam konteks ini, jarak antara individu menentukan kualitas dan

² Edward T. Hall, *The Hidden Dimension*.(USA:Doubleday & Company,Inc,1969), hlm.115.

kuantitas ransangan yang menjadi berubah. Jarak juga mengomunikasikan informasi tentang tipe hubungan antar individu (hubungan intim atau kurang intim tergantung dari jarak individu). Hal itu dinamakan sebagai *proxemic*.

Lalu berkaitan dengan *proxemic* tadi, Edward T. Hall (1966) membagi *spatial distance* dalam empat kategori, sebagai berikut :

e. *Intimate distance (0 – 40 cm)*

Maksimum kontak fisik secara visual adalah kira-kira lebih dari lima kaki ($\pm 0 - 1,5 \text{ feet}$) dan bisa meningkatkan sensasi *olfactor* seperti berbisik, sentuhan kulit.

At intimate distance, the presence of the other person is unmistakable and many at times be overwhelming because of the greatly stepped-up sensory inputs. Sight (often distorted), olfaction, heat from the other person's body, sound, smell, and feel of the breath all combine to signal unmistakable involvement with another body. (Edward T.Hall, 1966, p.116)

f. *Personal Distance (45 – 120 cm)*

Maksimum kontak fisik secara visual adalah kira-kira 1,5 sampai 4 kaki.

“personal distance” is the term originally used by Hedigez to designate the distance consistently separating the members of non-contact species. It might be thought of a small protective itself and others” (Edward T.Hall, 1966, p.119)

g. *Social Distance (1,2 – 3 meter)*

Maksimum kontak fisik secara visual adalah 4 sampai 10 kaki. Jarak ini lebih kepada jarak untuk bekerja sama atau bersosialisasi dan tingkat suara keras.

“the boundary line between the far phase of personal distance and the close phase of social distance marks, in the face is not perceived, and no body touches or expects to touch another person unless there is some special effort.” (Edward T.Hall, 1966, p.121)

h. *Public Distance (3,6 – 7,5 m)*

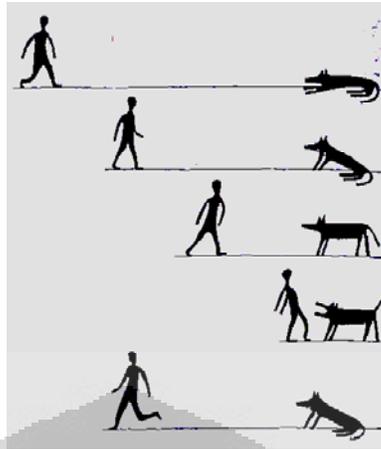
Maksimum kontak fisik secara visual adalah pada jarak 12 – 25 kaki, tingkat suara keras, pidato bersifat formal, interaksi impersonal, dan objek

secara tiga dimensi agak berkurang. Sementara, jarak 25 kaki ke atas yaitu tingkat verbal sangat keras, dan tidak ada komunikasi suara.

“several important sensory shifts occur in the transition from the personal and social distance, which is well outside the circle of involvement” (Edward T.Hall, 1966, p.123)

Berkenaan dengan hal tersebut, dapat dipahami bahwa setiap individu mempunyai perbedaan *spatial space behavior*-nya. Perbedaan *spatial space behavior* ini merefleksikan perbedaan pengalaman yang dialami oleh setiap individu sehubungan dengan fungsi *spatial space behavior* sebagai daya proteksi dan daya komunikasi. Yang menyebabkan perbedaan tanggapan *spatial space behavior* ini antara lain jenis kelamin, budaya, ego state, status sosial, lingkungan, dan derajat kekerabatan (*affinity*). Lebih jauh, hal ini akan menentukan kualitas dan keluasan *personal space* yang dimiliki tiap individu (disamping tentu saja adanya pengaruh schemata, afeksi, perilaku nyata, pilihan tiap individu). Dalam suatu perancangan arsitektur perwujudan *personal space*, *spatial space behavior* dan *teritory* dapat tampil dalam bentuk *defensible space* yaitu suatu ruang pertahanan sebagai zona peralihan antara ruang publik, semi publik dan privat (kreasinya bisa beragam tergantung perancang dan situasi yang diinginkan) (Dwi Lindarto, 2002).

David Stea (1965) menjelaskan bahwa karakter *spatial behavior* ruangan, bisa sangat beragam namun ada satu kesamaan mendasar yang disebut ‘teritoriality’ (ke-teritorial-an). Teritori sebagai suatu konsep meliputi kajian hewan dan manusia. Konsep ini bermula dari pengamatan atas tingkah laku dunia binatang. Dalam hal ini, teritori merupakan organisasi informasi yang berkaitan dengan identitas kelompok (sebagai contoh adalah pernyataan ‘apa yang kita punya’ dan ‘apa yang mereka punya’). Dalam terminologi perilaku, maka hal diatas adalah apa yang disebut sebagai privasi manusia. (Dwi Lindarto, 2002)



Gambar 2.2 Diagram Hubungan Tempat

Sumber : Ruang dan Perilaku : Suatu Kajian Arsitektural, Dwi Lindarto, 2002 p.3

Dalam suatu penelitian perilaku, Robert Sommer (1969) menyatakan bahwa ada berbagai hal yang terjadi pada perpustakaan jika berdasar pada efektifitas strategi dan cara pembatasan teritorial untuk menunjukkan area kepemilikan di tempat itu. Pada saat suasana tidak terlalu penuh pengunjung, maka pemberian tanda teritori yang berupa tumpukan buku, pena, *sandwich* cukup menandai teritorial tersebut supaya jangan diintervensi oleh lainnya. Namun bila suasana penuh, pengunjung penandaan teritori perlu dilakukan lebih intensif lagi dengan penandaan barang yang berlabel atau sangat mencolok dan banyak, bahkan kalau perlu diberi secarik kertas bertuliskan 'Jangan duduk disini !' misalnya karena serangan invasi akibat kebutuhan tempat yang makin tinggi. Hal tersebut mengindikasikan tanda lumayan bermanfaat dalam hal penandaan kepemilikan teritori.

Sebagai kesimpulan saya bahwa kepemilikan teritori yang dimaksudkan dalam hal mendukung kualitas ruang sosial yang nyaman untuk berinteraksi yaitu berada dalam radius jarak kurang lebih 25 meter. Hal itu didasarkan atas jarak sosialisasi yang mungkin terjadi di area itu. Skala ruang menjadi sangat penting untuk ditekankan dalam hal ini untuk menciptakan kondusivitas ruang yang manusiawi. Semisal adalah boulevard dan rotunda yang pada umumnya, radius dimensi ruangnya dirancang tidak lebih dari 25 meter agar terjadi interaksi yang

cukup interaktif di ruang itu. Sehingga orang masih bisa saling melihat dan menyapa secara langsung pada area yang sama.

Lost space

Salah satu permasalahan utama dalam konsep *urban design* saat ini adalah mengenai pola pertumbuhan dari rencana penggunaan lahan yang perancangannya hanya dilihat dalam perspektif dua dimensi, tidak secara tiga dimensi sehingga tidak mempertimbangkan hubungan antara bangunan, ruang, dan pemahaman dari perilaku manusia sebagai penggunaannya. Kesenjangan pun semakin berlanjut dengan pola ekonomi, industri, dan lapangan pekerjaan yang bergerak secara radikal dan tidak tertata. Selain itu, banyaknya ruang fisik dan sosial yang telah berubah, baik secara kualitas maupun kuantitas, merupakan sebuah konsekuensi logis adanya pertumbuhan (perkembangan dan pengembangan) dari ruang fisik dan sosial. Hanya saja, belum dikelola secara benar dan baik sehingga hal tersebut bisa mengganggu keseimbangan, serta merusak kesan dan memori publik tentang identitas dan citra ruang itu. Yang pada akhirnya melahirkan apa yang disebut dengan *lost space*.

Dalam hal ini, *lost space* diartikan sebagai sebuah tempat yang ada pada kota dan daerah pinggiran yang tidak terawat atau tidak dihuni serta tidak fungsional lagi³. Dalam pengertian lain, Benny⁴ mengemukakan bahwa *lost space* adalah area urban yang tidak diinginkan, tidak memberi sumbangan positif kepada lingkungan sekelilingnya. Tanpa definisi, tanpa batas yang jelas, serta gagal untuk menghubungkan elemen-elemen urban secara bertalian.

Oleh karena itu, jika dirunut secara kontekstual *lost space* dalam definisi ruang dan kegiatan sosial adalah suatu ruang yang tidak terjangkau atau terjamah oleh aktivitas manusia sehingga ruang itu tidak berkontribusi positif terhadap lingkungan bangun yang ada di sekitarnya. Akibatnya konektivitas yang terjadi adalah tidak ada sinkronisasi yang terintegrasi dengan apa yang menjadi lingkungannya.

Intervensi pada Pembentukan Ruang Publik

³ Roger Trancik, *Finding Lost Space*. (New York: John Willey & Sons, Inc, 1986).

⁴ Benny Poerbantano, *Jurnal Dimensi Teknik Arsitektur*. vol. 27, no. 2 (Surabaya: Puslit Petra, 1999), hlm. 31 – 39.

Salah satu hal yang menyebabkan sulitnya mencapai kualitas ruang publik yang efektif adalah karena kompleksitas ruang itu sendiri yang jarang kita pahami. William (Holly) Whyte⁵ mengungkapkan bahwa sangat sulit merancang sebuah ruang yang dapat menarik orang. Oleh karena itu, dikatakan bahwa ruang publik yang baik adalah ruang dimana terjadi perayaan, pertukaran sosial, ekonomi berlangsung, dan percampuran budaya. Ketika ruang itu berfungsi demikian, maka hal itu telah menjadi bagian dari tahap kehidupan publik kita.

Salah satu pendekatan yang sering digunakan oleh para arsitek dalam perencanaan dan pengelolaan ruang publik adalah sistem kolaborasi dari berbagai elemen, seperti arsitek, pemerintah, penduduk lokal, dan pengguna ruang publik itu sendiri. Metode pendekatan ini biasa diistilahkan dengan *placemaking*. Sesungguhnya istilah itu sudah mulai digunakan pada era 1970-an oleh arsitek dan perencana untuk menggambarkan proses pembuatan *square*, plaza, taman, jalan, dan *waterfront* yang akan menarik orang sebagai tempat berinteraksi.

We have theories, specialisms, regulations, exhortations, demonstration projects. We have planners. We have highway engineers. We have mixed use, mixed tenure, architecture, community architecture, urban design, neighbourhood strategy. But what seems to have happened is that we have simply lost the art of placemaking; or, put another way, we have lost the simple art of placemaking. We are good at putting up buildings but we are bad at making places. (Bernard Hunt, arsitek London)⁶

Lalu, dalam sebuah penelitian *Project for public Spaces* tahun 2006 yang meneliti sekitar 750 orang mengenai definisi dari *placemaking* itu sendiri, antara lain

“...making Public Space a Living Space.” Eleven Principles for Creating Great Community Places

“...a dynamic human function: it is an act of liberation, of staking claim, and of beautification; it is true human empowerment.”

⁵ William (Holly) Whyte, *Eleven Principles for Creating Great Community Places*, (New York : <http://www.pps.org/articles/11steps/>) diunduh pada 9 November 2010

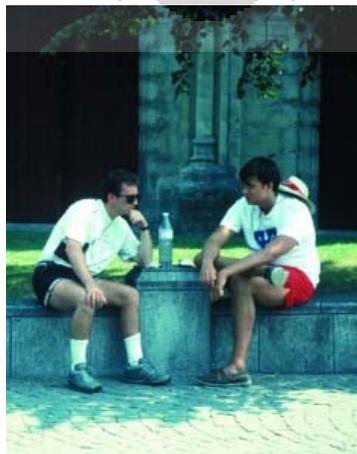
⁶ Bernard Hunt, *Sustainable Placemaking*, (<http://en.wikipedia.org/wiki/Placemaking>, 2001) diunduh pada 9 November 2010

“...a tool which gives professionals and the public the skills to create better environments in which to live, work and visit.”

“...making places that have meaning to people, enduring patterns of community use and memorable physical qualities.”

Merancang sebuah tempat pada dasarnya tidak sama dengan membangun sebuah bangunan, merancang sebuah plaza, atau mengembangkan zona komersial. Konsep *Placemaking* dalam hal ini bertindak sebagai mediasi agar orang dapat menikmati tempat itu untuk kepentingan sosial dan fisik, dan ketika mereka diizinkan untuk mempengaruhi keputusan-keputusan tentang ruang itu. Karena sebuah ruang publik yang besar, tidak dapat diukur hanya dengan atribut fisik, melainkan harus melayani orang sebagai tempat penting di mana fungsi yang dikedepankan dari sekadar bentuknya.

Berdasarkan hasil penelitian *Project for Public Space (PPS)*, beberapa parameter yang dapat dijadikan rujukan dalam hal transformasi ruang publik menjadi sebuah tempat yang nyaman untuk berinteraksi, adalah adanya pengetahuan akan tempat itu baik berupa fungsi, perspektif sejarah atau wawasan lain sehingga tercipta rasa kepemilikan terhadap tempat itu. Namun, kepemilikan itu harus dapat direpresentasikan tidak hanya oleh fungsi tempat itu sendiri, tetapi juga adanya pengaturan pola kegiatan yang tertata rapi dari masyarakat sekitar. Hal itu secara tidak langsung akan menciptakan sebuah sistem aktivitas yang terintegrasi dengan lingkungan di dalamnya. Selain itu, hal penting lainnya adalah penataan ruang publik itu sendiri. Salah satu hal yang melengkapi kompleksitas sebuah ruang publik adalah mengenai seni publik di dalamnya.



Gambar 2.3 Ruang Berinteraksi

Sumber : Internet <http://www.pps.org/articles/11steps/>

Adanya tambahan elemen seni publik, pedestrian, taman, dan mural merupakan contoh-contoh elemen yang dapat dicapai dalam waktu relatif singkat, dan tidak cukup sulit untuk direalisasikan.

Sehingga pada dasarnya, hal yang ditekankan dalam konsep *placemaking* ini adalah menyoal bagaimana metode pendekatan ruang interaksi sosial melalui mediasi dari segala pihak yang terlibat dalam lingkungan itu. Sehingga rancangan ruang itu sesungguhnya berdasarkan dari perilaku kebutuhan lingkungannya, bukan hanya dari perancangannya semata.

Beberapa hal yang dapat saya simpulkan adalah bahwa kualitas ruang publik tidak hanya ditentukan oleh unsur fisik lingkungan yang ada disekitarnya, namun hierarki teritorialitas ruang yang ada di dalamnya lebih berperan dengan aksesibilitas yang dapat dijangkau oleh orang-orang di sekelilingnya, dalam hal ini terawasi dan terkontrol oleh lingkungannya sendiri. Hal tersebut dapat kita lihat pada analisis preseden yang diuraikan di bawah ini.

2.3. Preseden

Peranan ruang kolong jembatan sebagai tempat yang berpotensi untuk ruang publik, sesungguhnya juga cenderung berpotensi untuk dimanfaatkan sebagai ruang negatif yang nantinya akan mengundang kriminalitas. Namun, dengan intervensi yang tepat pada ruang itu akan memberikan kualitas yang berbeda terhadap ruang itu sendiri dan lingkungan di sekitarnya. Beberapa contoh project preseden yang berhasil memanfaatkan ruang kolong jembatan itu sebagai tempat publik, antara lain :

a. Jembatan Layang Toronto, Kanada

Merupakan sebuah taman publik kota yang berada pas di bawah jembatan layang Kanada di sekitar Eastern Evenue, Richmond, dan jalan layang Adelaide.



Gambar 2.4 Suasana Jembatan Layang Toronto Sebelum di Revitalisasi

Sumber : internet <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=79870074>

Total area taman ini adalah 1,5 hektar, panjangnya sekitar 315 meter (termasuk jalan), lebarnya 30 meter (pada titik tersempit) dan 58 meter (pada titik terlebar). Area ini awalnya adalah sebuah lahan kosong yang hanya dibiarkan begitu saja, sangat tidak tertata dan berantakan. Lalu bekerja sama dengan pemerintah Kanada, sebuah biro arsitektur lansekap, Phillips Farevaag Smallegger dan *The Planning Partnership* melihat tempat itu sebagai sebuah potensi yang dapat dimanfaatkan sebagai ruang publik. Tempat itu kemudian disulap menjadi sebuah taman inovatif yang tidak hanya menjadi koneksi bagi area sekitarnya tetapi juga memberikan ruang yang “mengundang” untuk orang-orang yang melalui tempat itu. Intervensi desainnya berhasil mengonversi ruang dengan *image* beton yang kaku menjadi sebuah tempat yang nyaman untuk berinteraksi dan bisa dinikmati oleh semua orang.

Ide desainnya adalah membuat tempat itu menjadi sebuah serangkaian ruang yang mengalir seperti rangkaian sebuah pita yang direpresentasikan lewat palet kayu yang terus menyambung. Pada gambar di atas, dapat diperhatikan bahwa material *outdoor* yang digunakan adalah berupa kayu.



Gambar 2.5 *Image* Perspektif Underpass Park, Toronto Setelah di Revitalisasi

Sumber : Internet

http://www.waterfrontoronto.ca/explore_projects2/west_don Lands/underpass_park

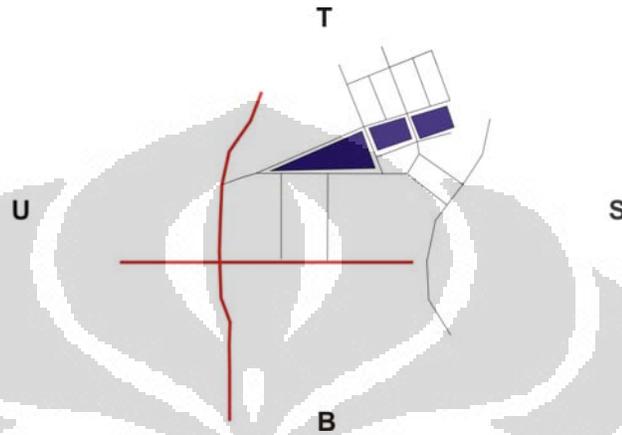
Hal tersebut tidak menjadi masalah bagi warga Kanada sendiri yang negaranya beriklim dingin. Karena dapat digunakan oleh orang-orang untuk berjemur. Kunci dari pita ini lalu diterangi oleh lampu LED. Desain pita ini dipengaruhi oleh infrastruktur fisik jalan layang serta kualitas alami di dekatnya Sungai Don. Di taman itu pula disediakan bangku untuk tempat beristirahat di sekitar pohon sehingga bisa digunakan juga sebagai tempat rekreasi bagi per keluarga yang mengunjungi tempat itu. Lalu, karena sekitar seperdua area ini (0,6 hektar) tertutupi oleh jalan layang, maka ruang itu diisi dengan program ruang rekreasi dan tempat berolahraga, seperti lapangan basket, hoki, dan ada juga ruang komunitas yang fleksibel untuk digunakan sebagai pasar atau festival komunitas.



Gambar 2.6 Siteplan Underpass Park, Toronto

Sumber : Internet <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=79870074>

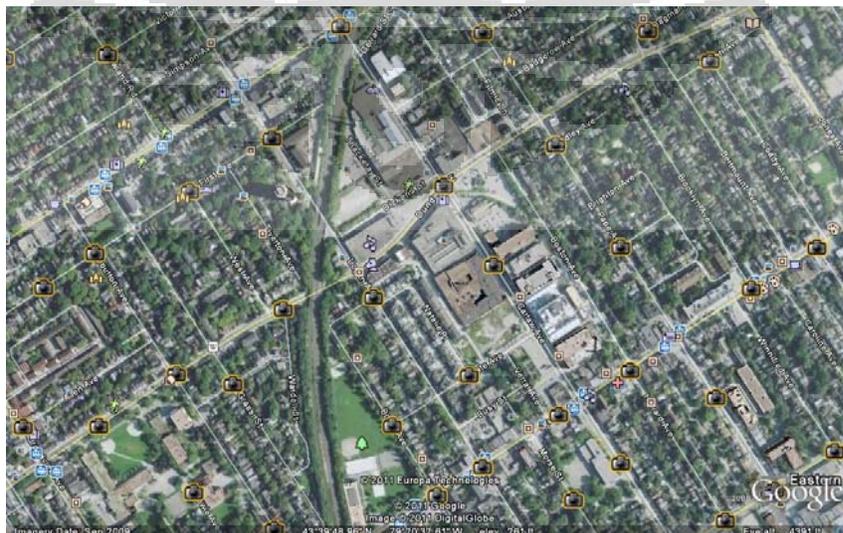
Sementara untuk sisanya sekitar 0,4 hektar digunakan untuk ruang terbuka yang kena cahaya matahari. Warga perumahan baru di bagian timur utara juga akan mendapatkan keuntungan dengan adanya taman indah yang menjadi penghubung sisa lingkungan mereka sehingga tetap terkoneksi.



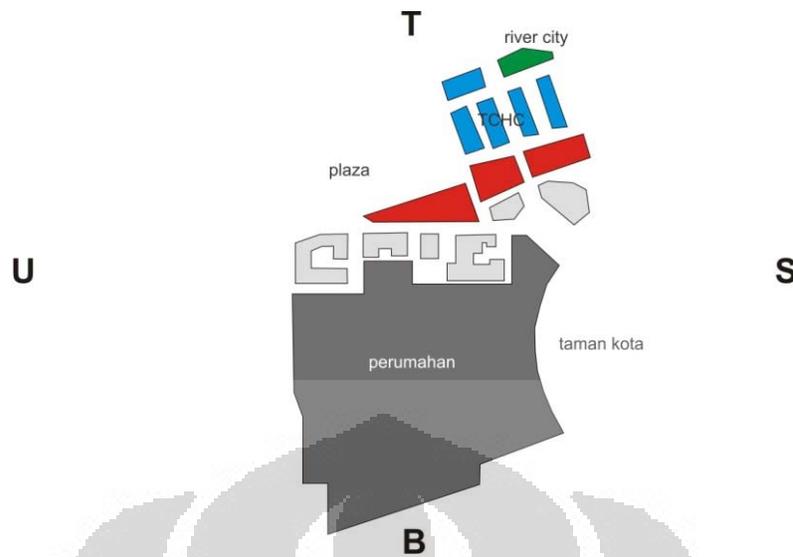
Gambar 2.7 Pemetaan Konfigurasi Jalan Underpass Park, Toronto

Sumber : Ilustrasi Pribadi

Pada gambar di bawah menjelaskan bagaimana hubungan site dengan kondisi sekitarnya, dalam hal ini adalah konfigurasi jalan yang terbentuk. *Underpass park* itu mengikat jalan-jalan lingkungan yang ada di sampingnya sehingga bisa dikatakan bahwa area itu termasuk area yang padat dan ramai oleh dilalui orang-orang. Jika di kaitkan dengan grid kota Toronto yang berbentuk kotak, hanya *Underpass* itu (garis berwarna merah pada diagram) yang bergerak tanpa grid.



Sumber : Google Earth, 2011



Gambar 2.9 Pemetaan Zoning Area Sekitar Underpass Park, Toronto

Sumber : Ilustrasi Pribadi

Melihat plot area sekitar *Underpass Park* Toronto, site itu di kelilingi oleh perumahan di sekitarnya. Hal itu mengindikasikan bahwa area itu penuh oleh warga yang beraktifitas di sekitar itu, dan tentunya moda transportasi di area itu juga otomatis ramai. Namun, keberadaan taman kota yang merupakan area hijau di sekitar itu menjadi salah satu area yang sering untuk dikunjungi oleh masyarakat untuk berelaksasi, hanya saja belum dikelola secara maksimal. Oleh karena itu, dengan adanya *Underpass Park* Toronto ini yang merupakan proyek pertama juga di Kanada memberikan ruang interaksi yang lebih fleksibel untuk area itu dan multifungsi.



Sumber : Internet,

http://www.waterfrontoronto.ca/explore_projects2/west_don_land/underpass_park

Beberapa konsep menarik yang menurut saya menjadi keunggulan desain dari ruang publik ini adalah

- Penerapan konsep *urban farming* yang menjadi bagian pengembangan ide pengolahan ruang publik, seperti adanya penanaman kebun masyarakat di tempat itu dan pohon-pohon lainnya yang membuat tempat itu menjadi area yang alami dan hijau. Kebun masyarakat ini membuat sebuah perubahan signifikan bagi masyarakat tepi barat daya karena menyediakan kesempatan tambahan untuk warga untuk berinteraksi dengan satu sama lain dan alam.
- Permainan *lighting* yang digunakan pada desain tempat itu, seperti kolom-kolom jembatan layang itu disorot lampu LED berwarna-warni agar tampak cerah dan memberikan ketertarikan tersendiri untuk orang-orang yang melihatnya.
- Untuk akses ke tempat itu, dapat diakses dengan berjalan kaki. Terjadi pemisahan ruang untuk area jalan raya dan jalan pedestrian sehingga orang-orang yang berjalan kaki tidak akan terganggu dengan jalur kendaraan yang melintas. Selain itu, juga aman untuk digunakan berinteraksi.
- Penggunaan *public art*, adalah salah satu seniman yang memenangi kompetisi *Artwork Toronto 2009*, Paul Raff menghias tempat itu dengan menggunakan konsep instalasi dan patung, sebuah reflektifitas yang mampu menarik orang ke dalam untuk ikut menikmati kualitas positif ruang yang ada di tempat itu. Konsepnya adalah untuk melibatkan publik melalui penggunaan cahaya yang meyenangkan di sekitar ruang dan menonjolkan sifat-sifat positif dalam seni itu. Taman ini dirancang bagi anggota masyarakat dari segala usia dan sepenuhnya dapat diakses, termasuk akses ke tabel catur dan kondisi lantai *paving* untuk akses melalui pita dinding. Untuk memastikan wilayah tersebut aman dan mengundang setiap saat hari, desain suasana tempat ini dimainkan melalui penekanan pada pencahayaan. Taman diterangi oleh kombinasi dari lampu LED pada kolom, terlindung dalam tanah dan di-dinding lampu, dan pita

beton menyala di bagian tempat duduk sehingga menciptakan berbagai efek.

b. Green Square, di Bratislava, Slovakia

“People have to wait for their bus connections in a totally unsuitable area, and we consider it a disgrace that the city of Bratislava leaves its citizens and tax-payers to function in such an inadequate environment. The characteristics of this place directly affect the mood and behavior of its users, and several disturbances and conflicts have happened here in the past.” (Sadovský Architects, 2011).

Project ini diistilahkan dengan “urban intervention”. Itulah yang digagas oleh studio Arsitek Sadovský Vallo yang kemudian bekerja sama dengan Asosiasi Sipil Perkotaan Bratislava untuk mengubah image ruang yang ada di kolong jembatan layang baru (flyover) kota itu. Tempat itu berfungsi sebagai terminal bis, hanya saja kualitas ruang yang tampak sangat buruk sebagai tempat yang sangat ramai dikunjungi orang. Sehingga tempat itu rawan untuk terjadi kriminalitas dan disfungsi tempat. Sementara disisi lain, orang-orang harus tetap membayar pajak lingkungan untuk kenyamanan ruang publik di kota itu.



<http://popupcity.net/2011/11/bratislavas-green-square/>

Universitas Indonesia

Lalu, ide arsiteknya adalah memberikan intervensi dengan menciptakan *boundary* ruang baru lewat cat hijau di jalan area kolong *flyover*. Hal itu secara tidak langsung menciptakan latar yang *eyecatching* di area itu sehingga orang akan bertanya-tanya dan tertarik untuk masuk ke dalam *boundary* tadi. Luas area yang di cat sekitar 1000 m². Seniman yang mengecat adalah seorang desainer grafis, Ondrej Gavalda. Dia cuma menggunakan bahan cat yang standar lalu menambahkan ornamen manik-manik kaca sebagai penanda permukaan jalan agar bisa memberikan reflektifitas dan mencegah orang tergelincir di jalan itu.

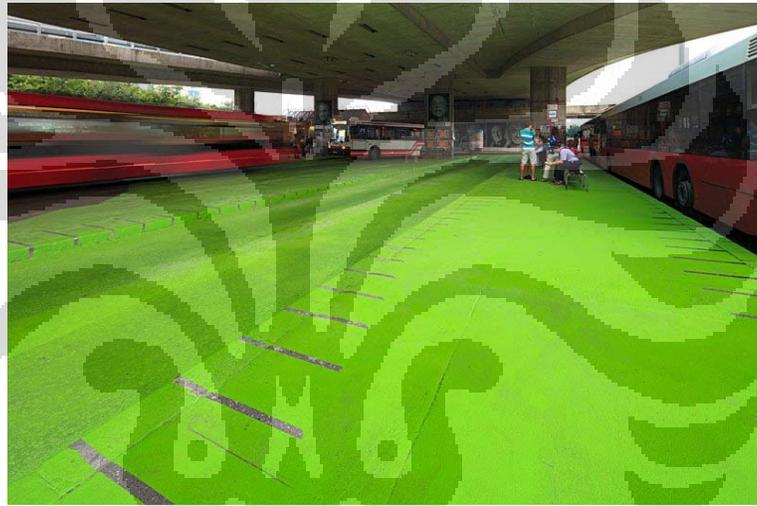


Gambar 2.12 Area Green Square, Bratislava

Sumber : Internet, <http://popupcity.net/2011/11/bratislavas-green-square/>

Berdasarkan gambar di atas jika dianalisis lebih lanjut, maka apa yang telah dilakukan arsiteknya adalah hanya mencoba mengintervensi area transit itu dengan permainan warna tetapi tetap mampu menghadirkan esensi ruang itu dengan sendirinya sebagai tempat menunggu bis. Instalasi ruang publik pun hanya berupa poster dan reklame iklan yang ditempatkan di beberapa kolom jembatan *flyover*. Lalu, tempat duduk yang di sediakan pun hanya mengikuti area tunggu bis datang dan ditempatkan seadanya secara permanen.

Berbeda dengan kasus sebelumnya pada *Underpass Park* Toronto, ada banyak jenis program ruang publik yang disediakan untuk berinteraksi, seperti tempat rekreasi untuk sekeluarga, tempat bersantai di bawah pohon, kios tempat minum (cafe), instalasi ruang publik, kebun warga, taman bermain untuk anak, dan lain sebagainya. Sementara di ruang kolong jembatan layang Bratislava ini bisa dikatakan hampir tidak bergeser dari fungsi yang ada sebelumnya sebagai tempat menunggu bis. Hanya saja intervensi desain yang dilakukan lebih kepada peningkatan kualitas ruang yang ada agar lebih menarik dan layak untuk ditempati sebagai ruang publik.



Gambar 2.13 Interior view Area Green Square, Bratislava

Sumber : Internet, <http://popupcity.net/2011/11/bratislavas-green-square/>

Beberapa keunggulan desain yang tampak pada *Green Square* Bratislava ini adalah :

- Mencoba mengangkat *surface* dari ruang itu kembali (redefinition) hanya saja dikemas dalam bentuk yang berbeda, yaitu lewat cat berwarna hijau. Namun, perlu diperhatikan beberapa pertimbangan yang mungkin mendasari mengapa

ruang itu diwarnai adalah selain untuk menciptakan keselarasan ruangan, warna juga berfungsi sebagai berikut⁷,

- **Fungsi Identifikasi**, warna dapat menjadi suatu tanda pengenal terhadap sesuatu. Misalnya warna biru identik dengan langit dan laut, warna merah identik dengan api, kuning identik dengan matahari, atau hijau identik dengan tumbuhan.
- **Fungsi Psikologis**, warna mampu mempengaruhi suasana, perasaan, dan kepribadian manusia. Warna-warna tertentu dapat memberi pengaruh yang berbeda-beda. Misalnya biru menunjukkan rasa tenang dan nyaman, merah menimbulkan kesan berani, dan lain sebagainya.
- **Fungsi Isyarat**, warna memberikan tanda-tanda atas sifat dan kondisi. Warna tertentu yang berdiri sendiri maupun yang dikombinasikan memiliki fungsi yang telah disepakati sebagai suatu tanda. Contohnya, merah bisa memberikan isyarat marah atau bendera putih mengisyaratkan menyerah.
- **Fungsi Keindahan (Estetik)**, warna memiliki nilai keindahan, penggunaan warna yang tepat pada suatu benda akan mampu memberi nilai lebih pada benda tersebut.
- **Fungsi Alamiah**, warna adalah properti benda tertentu.

Sementara, untuk pemilihan warna hijau adalah karena diyakini hijau dapat memberikan efek ketenanga, kesejukan, dan melambangkan alam dan dunia yang natural⁸.

- Siluet *boundary* cat hijau yang dibuat tidak persis kotak (square) mengikuti grid kolom atau mengikuti jalur jalan yang ada. Tetapi, mencoba untuk memainkan siluet itu dengan sangat dinamis (meliuk). Hal ini bisa saja didasarkan atas kebutuhan *personal space* dan perilaku orang-orang yang ada di tempat itu ketika sedang menunggu bis.

⁷ Sumber : Rubrik Tentang Warna, (Jakarta : www.edupaint.com , 2011)

⁸ Sumber : Psikologi Warna, (Jakarta : www.belajardesaingrafis.com , 2011)

- Permainan tanda pada bagian tempat itu, seperti pemberian batas berupa garis atas permukaan level orang menunggu bus sehingga ada jarak ketika bus itu berhenti agar tidak tertabrak. Selain itu, penggunaan tulisan “bus” dan garis zigzag pada area lewat bus yang memberikan tanda kepemilikan oleh area bus itu sendiri sehingga orang tidak menyeberang atau menempati ruang itu sesuai kemauan sendiri.

c. Garscube Landscape Link – The Phoenix Flowers, Glasgow

Underpass Garscube adalah sebuah jalur penghubung antara pusat kota dan sistem bawah tanah serta daerah *The Speirs Lock* yang saat ini tengah berkembang. Perkembangan ini memicu regenerasi peningkatan hubungan dari dan ke pusat kota sebagai tahap awal untuk melakukan investasi. Lalu, kehadiran proyek *Underpass* ini sebagai bagian dari program yang mendukung kehidupan perkotaan itu dan untuk mengubah image terowongan yang tadinya rawan kriminalitas menjadi sebuah koneksi yang cerah, luas, dan aman untuk dilalui. Pada awalnya terowongan yang asli dirancang sebagai bagian dari pembangunan jalan raya 8M yang memotong ke pusat kota Glasgow di arah utara. Namun, adanya pemotongan ini berdampak pada investasi dan industri yang menurun.



Sumber :

<http://www.architecture.com/Images/RIBAHoldings/PolicyAndInternationalRelations/SustainabilityHub/CaseStudiesimages/4-GarscubeLandscape/site.JPG>

Sebelumnya, dijelaskan bahwa kondisi area site ini sangat parah dan dianggap tidak aman, gelap dengan saluran air yang buntu, serta tidak adanya perawatan yang memadai. Padahal site ini merupakan rute pejalan kaki yang cukup sering dilewati dengan lebar sekitar 2 meter dan berada diantara dua bagian dinding jalan tol yang ramai.



Gambar 2.15 View Underpass Garscube Landscape Link

Sumber : internet

Ada beberapa pendekatan desain yang digunakan dalam pembangunan proyek *Underpass Garscube* ini, yaitu :
<http://www.architecture.com/Images/RIBAHoldingsPolicyAndInternationalRelations/SustainabilityHub/CaseStudies/images/4-GarscubeLandscape/contrast.jpg>

Ada beberapa pendekatan desain yang digunakan dalam pembangunan proyek *Underpass Garscube* ini, yaitu :

- Membiarkan ruang itu secara fisik dan visual terbuka agar menghindarkan dari perasaan klaustrofobia⁹. Hal tersebut dapat dicapai dengan mengurangi dampak dari sisi miring dinding, yaitu dengan meningkatkan sudut dari lereng atau teras.

⁹ Klaustrofobia adalah rasa takut terkurung pada suatu tempat (ruangan) yang sempit dan tertutup.
 Sumber : <http://www.artikata.com/arti-335412-klaustrofobia.html>

- Meningkatkan aspek utilitas dan fungsional dari ruang, seperti drainase, pencahayaan, dan aksesibilitas. Hal itu ditunjukkan dengan memanfaatkan area kemiringan tanah sebagai teras untuk ditanami tanaman karena dapat memperlambat air hujan. Selain itu, menyediakan sistem sub-permukaan drainase. Lalu, pencahayaan dekoratif yang juga menjadi pelengkap suasana ruang.
- Meningkatkan desain visual pada tempat itu untuk menarik perhatian sehingga memberikan penandaan terhadap perubahan kawasan ini. Serangkaian instalasi *public art* berupa patung tinggi dipajang di sepanjang sisi ruang yang kontras dengan teras horisontal pada sisi yang berlawanan. Pemilihan warna *ground underpass* juga digunakan yang kontras untuk mendukung ketertarikan orang terhadap tempat itu.

Jika ditelaah lebih dalam, ada beberapa strategi desain yang diterapkan arsitek dalam mengolah tempat ini, antara lain :

- Perencanaan site : memberikan ruang terbuka dari ruang bawah jalan layang untuk pejalan kaki. Selain itu, penggunaan bahan atau material unik yang mampu bertahan dalam jangka waktu yang panjang, seperti batu kali ekspos di dinding dan sebagainya.
- Desain lansekap : meningkatkan ruang bagi para pejalan kaki dan dikoneksikan dengan pengendara sepeda pada bagian permukaan jalan. Menyediakan tempat istirahat, pencahayaan, dan memaksimalkan setiap sudut ruang yang ada.
- *Site planting* : pada site ini diadakan juga penanaman pohon atau tanaman yang dapat menambah kualitas ruang tempat ini. Hanya saja ada beberapa hal yang harus diidentifikasi sebelum penanaman terkait dengan iklim mikro kota Glasgow.
- *Rainwater Catchment* : sistem ini diperlukan untuk membatasi adanya *run-off* air hujan dari sisi samping ruang menuju ke area jalanan. Lalu, ditempatkan juga beberapa nampak plastik dengan teknologi atap taman yang berfungsi untuk meningkatkan pasokan air bagi tanaman yang nantinya akan kering.

2.4 Kesimpulan

Berangkat dari definisi ruang publik sebagai sebuah transformasi kebutuhan ruang berkegiatan sosial manusia seperti berkumpul atau berinteraksi. Maka ruang itu harus memuat aksesibilitas dari semua elemen masyarakat sebagai pengguna ruang. Dalam kasus ini adalah mencoba untuk melihat potensi ruang publik yang ada pada ruang sisa, yaitu di ruang kolong jembatan layang.

Lalu, salah satu hal yang penting ditekankan dalam menciptakan sebuah ruang publik yang baik adalah mengenai persoalan kualitas yang ada didalamnya, tidak hanya berupa kualitas fisik namun juga harus terintegrasi secara spasial dengan lingkung bangun yang ada di sekitarnya. Berdasarkan penjabaran kajian teori dan preseden sebelumnya, beberapa hal yang dapat saya simpulkan terkait kualitas ruang publik itu antara lain :

- Aksesibilitas ruang yang dapat dijangkau oleh sekitarnya dan berada dalam teritori yang terbuka agar dapat terawasi secara langsung oleh lingkungan yang membentuknya. Hal ini dapat kita temui pada bab preseden sebelumnya, *site* secara spasial dapat diakses dari banyak arah dan merupakan ruang yang terbuka secara publik. Salah satu contoh pada preseden sebelumnya adalah *Underpass Park in Toronto* yang didalamnya memiliki banyak jenis ruang kegiatan serta bisa diakses oleh warga sekitarnya dengan mudah.
- Jarak yang dibutuhkan orang ketika berinteraksi dalam skala ruang publik. Dalam hal ini adalah *spatial distance*. Hal itu diperuntukkan untuk mendukung terjadinya kegiatan interaksi sosial sehingga kepemilikan ruang benar-benar dirasakan oleh pengguna di dalamnya.

- Elemen arsitektur juga sangat berperan penting dalam pembentukan ruang publik ini, seperti penggunaan warna, *lighting*, dan instalasi seni yang turut menciptakan ketertarikan terhadap teritori ruang itu. Beberapa preseden sebelumnya juga telah menyajikan penggunaan warna yang cerah pada bagian yang menjadi tempat interaksi penggunanya, yaitu untuk menandai secara tidak langsung teritori pada bagian itu sehingga memberikan fokus kepada ruang itu. Selain itu, orang-orang kemungkinan kecil melakukan tindakan yang berbau kriminalitas dalam batasan itu karena merasa terawasi oleh lingkungan di sekelilingnya. Unsur pembentuk yang lain adalah instalasi seni, atau kerap kali diistilahkan dengan seni publik. Seni publik sangat berperan untuk memberikan karakter yang hidup pada ruang itu sehingga akan terasa lebih interaktif dan menjadikan ruang itu komunikatif dengan pengguna ruangnya sendiri. Senada dengan itu, fungsi sosial dari seni publik adalah memberikan suatu interpretasi pengalaman individual sebagai pengalaman bersama dalam suatu komunitas.

BAB III

STUDI KASUS

Ruang Kolong Jembatan Layang (Flyover) Tanjung Barat

Untuk area studi kasus mengenai ruang di kolong jembatan layang (flyover), yaitu dipilih area *flyover* Tanjung Barat. Hal ini didasarkan atas observasi teritori dan aksesibilitas ruang sebagai area transit yang padat. Kawasan ini terdiri dari perpotongan empat arah destinasi, yaitu arah ke daerah Depok, Lebak Bulus, Pasar Minggu, dan Pasar Rebo. Selanjutnya, untuk mendefinisikan kategori ruang publik dan karakter ruang kolong *flyover* Tanjung Barat ini, maka pembahasan studi kasusnya akan berangkat dari analisis kawasan pada skala makro lalu menuju ke pembahasan ruangnya secara mikro.

3.1. Analisis kawasan

Pertama, adalah melihat lokasi kolong *flyover* Tanjung Barat yang hampir 24 jam beroperasi setiap harinya. Kawasan ini cukup padat dan ramai dilalui oleh orang-orang yang berasal dari macam-macam latar belakang, seperti mahasiswa, pegawai kantor, anak sekolah, polisi, pedagang, pengamen, dan lain-lain. Berdasarkan survey di lapangan, jika melihat secara kuantitas pengunjung di *site*, maka area ini termasuk kawasan ruang terbuka yang potensial untuk diolah sebagai ruang publik kota.



Sumber : Google Earth, 2011

Selanjutnya, kawasan *flyover* Tanjung Barat ini merupakan bagian dari realisasi kebijakan pemerintah dalam hal transportasi darat bagian prasarana jalan yang dilaksanakan pada tahun 2005. Program itu bersamaan dengan peningkatan dan pembangunan jalan nasional dan jembatan layang (*fly-over*) Kiara Condong dan Jembatan Pasteur-Cikapayang-Surapati (Pasupati) Bandung, serta jembatan layang (*fly-over*) Bogor Raya¹⁰. Kawasan ini juga merupakan *node* yang menghubungkan empat kawasan berbeda dengan tingkat aksesibilitas yang sangat padat, yakni daerah Depok, Lebak Bulus, Pasar Minggu, dan Pasar Rebo. Arah daerah Depok merupakan destinasi para mahasiswa seperti kampus UI, Universitas Pancasila, Guna Darma, Universitas Tama Jagakarsa serta perguruan lain di Depok. Hal tersebut otomatis memenuhi akses ke arah Depok dari pagi hingga sore hari. Sementara itu, ke arah Pasar Minggu dan Lebak Bulus yang merupakan destinasi kebanyakan pegawai dan karyawan kantor. Belum lagi ketika sore hari yang merupakan area pulang kerja sehingga menimbulkan kemacetan yang parah di kawasan itu. Begitu pun sebaliknya dengan arah ke Pasar Rebo yang merupakan destinasi area bisnis dan semacamnya. Tentunya sebagai area transit yang sangat padat, secara otomatis moda transportasi yang digunakan pada kawasan ini juga padat. Berbagai macam jenis angkutan umum yang melalui tempat ini, ada yang hanya transit atau hanya *drop off* dan menunggu penumpang. Jenis angkutan umum yang mengakses wilayah ini, seperti angkot M04, kopaja, T19, ojek, deborah, taksi, S15A, 129, KRL, Patas, P98, dan lain-lain.



¹⁰ Sumber : www.bappenas.go.id/get-file-server/node/3354/ Diakses pada tanggal 7 Desember 2011

Dengan kata lain bahwa kawasan ruang kolong *flyover* Tanjung Barat ini sebagai perpotongan (intersection) dari semua destinasi yang ada di sekitar *site* itu. Untuk peruntukan area sekitar *site*, terdiri dari berbagai macam area, seperti komersil, pendidikan, restoran, pom bensin, retail, kantor, dan perumahan. Hal tersebut mengindikasikan padatnya area itu oleh pengunjung di tempat itu setiap hari.



Gambar 3.3 Zoning Kawasan *site*

Sumber : Ilustrasi Pribadi

Pada gambar di atas, dapat digambarkan bahwa area perumahan (warna orange) masih mendominasi area itu meskipun berada di level setelah jalan raya. Mereka melakukan rutinitas setiap hari dengan keluar rumah untuk berangkat kerja, ke kampus atau berdagang, kecuali area retail (warna biru muda) yang pada umumnya menjadi satu bagian dengan rumah mereka sendiri, yaitu lantai satu digunakan untuk membuka usaha seperti toko atau warung kecil, bengkel, dan semacamnya, sementara di bagian lantai dua nya untuk tempat tinggal mereka sendiri. Area retail ini sendiri hampir menyisir seluruh area pinggiran jalan raya di *site* itu. Hal itu dikarenakan faktor *site* yang sangat strategis dan terdapat tempat transit sehingga orang-orang pun bisa memanfaatkan area itu sambil menunggu.



Gambar 3.4 Area Retail

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2011

Peruntukan yang menarik di *site* juga adalah adanya resto dan pom bensin yang menjadi satu bagian atau kavling. Letaknya persis berada setelah belokan dari Pasar Rebo ke arah Depok (warna pink dan biru muda pada gambar 3.2). Hal tersebut menggambarkan bahwa kepadatan pengunjung di sekitar *site* karena mengunjungi tempat itu juga. Dalam hal ini diasumsikan bahwa orang-orang sebelum pulang ke rumah masing-masing setelah pulang kerja, akan mampir ke pom bensin itu mengisi bahan bakar untuk persiapan esok harinya. Atau angkot dan mobil travel lainnya rata-rata menjadikan tempat itu sebagai tempat menunggu penumpang mereka. Penumpang pun banyak yang memanfaatkan resto itu (warna pink dalam gambar 3.2) untuk sekadar sambil menunggu travel atau transit dan memang untuk *hangout* di tempat itu.

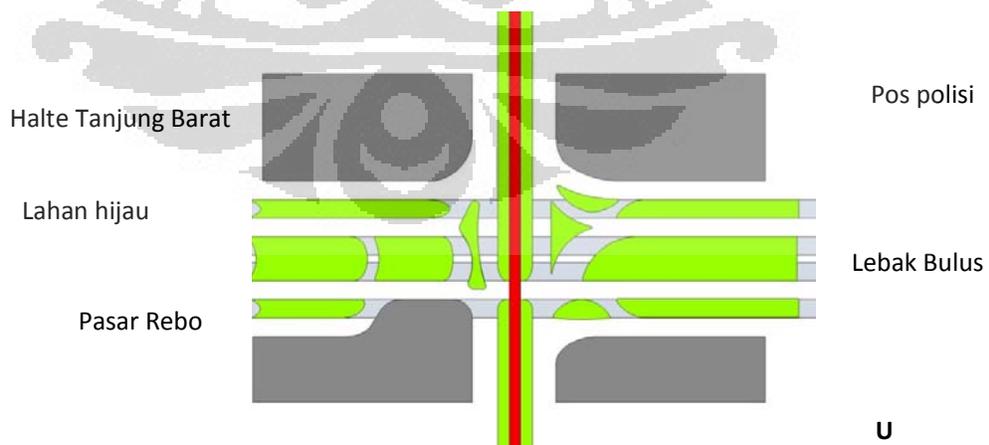
Selain itu, keberadaan kampus (Universitas Tama Jagakarsa) otomatis menambah keramaian orang-orang di *site*. Banyaknya mahasiswa yang berlalu-lalang dari pagi hingga sore hari membuat suasana di *site* semakin ramai. Hal tersebut kemudian dimanfaatkan oleh warga sekitar dengan mendirikan warung atau toko-toko makanan di sepanjang *site*. Seperti halnya resto Dunkin's Donat yang berada sepaket dengan pom bensin, resto itu dapat dimanfaatkan oleh

mahasiswa untuk mengobrol, makan sambil mengerjakan tugas dan lokasinya sangat dekat dengan kampus. Sehingga mahasiswa tidak perlu lagi mencari tempat yang jauh ketika ingin bersantai atau mencari suasana baru selain warung makan di kampus.

Saat ini lahan hijau yang berada di *site* (arah ke Lebak Bulus) tengah mengalami pembangunan menjadi sebuah taman kota¹¹ oleh pemerintah Jakarta. Dengan adanya taman kota itu, memberikan peluang yang besar munculnya zona-zona retail yang lebih banyak lagi ke depannya. Namun, disisi lain kepadatan yang terjadi di ruang kolong *flyover* tidak akan mendapatkan pengaruh yang signifikan karena orang-orang akan tetap menggunakan tempat itu sebagai jalan utama untuk kegiatan mereka. Lagipula, secara spasial terpisah dalam teritori yang berbeda.

3.2 Analisis Ruang Publik

Berdasarkan survey di lapangan, kurang lebih ada empat titik yang menjadi area transit penumpang di kolong *flyover* itu, yaitu tujuan arah ke Depok, Pasar Rebo, Lebak Bulus, dan Pasar Minggu. Untuk tujuan ke arah Depok, titik transitnya terletak pada halte Tanjung Barat yang berada pas di bawah kolong *flyover* Tanjung Barat itu sendiri.



Gambar 3.5 Pemetaan Area *flyover* Tanjung Barat

¹¹ Sumber : Berdasarkan data Tata Ruang Kota Jakarta dan Survey pada Tanggal 3 Desember 2011
Sumber : Husni Pradi, 2011

Berikut pengamatan secara fisik kondisi di *site*, antara lain :

- Kondisi *site* terbuka oleh sekitarnya atau tidak ada dinding yang menjadi pembatas untuk menghalangi udara dan cahaya masuk ke dalam ruang kolong jembatan. Sehingga secara visual, pengamatan kita akan dapat melihat secara keseluruhan aktivitas yang terjadi di area itu.
- Terdapat lahan kosong atau area hijau (bukan perkerasan) yang dapat dimanfaatkan sebagai vegetasi di *site* itu. Meskipun lahan kosong itu hanya terdiri dari rumput atau tanaman yang tanpa perawatan sama sekali namun tetap berpotensi untuk dimanfaatkan sebagai bagian dari ruang publik. Dan masih terletak di area bawah kolong *flyover* itu.



Gambar 3.6 Suasana Area Lahan Kosong di *site*

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2011

- Terdapat jarak transisi dari jalan ke ruang kolong *flyover* yang cukup luas sekitar 1-2 meter sehingga memungkinkan dibuat jalur pedestrian.
- Banyak orang yang menunggu bus atau angkutan umum lainnya. Aktivitas yang dilakukan pun beragam yaitu ada yang membaca buku atau koran, ada yang sedang makan/minum. Lalu, ada yang berdiri dan duduk pada

tempat yang disediakan. Untuk kasus berdiri ini, beberapa kondisi yang ditemui yaitu ada yang hanya berdiri sambil menunggu, berdiri sambil membaca koran, berdiri sambil berbicara dengan orang lain, berdiri sambil bersender di kolom *flyover* (atau sandaran lainnya) dan berdiri sambil main HP. Jarak antar orang pun berdekatan karena masing-masing berada dalam area tunggu, baik yang duduk atau pun yang berdiri. Lalu, jarak orang menunggu ke bus atau angkot cukup dekat untuk mengefisienkan waktu transit.



Gambar 3.7 Suasana Aktivitas Area Transit di *Site*

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2011

- Area ini merupakan area yang cukup ramai atau padat oleh orang dan angkutan umum karena merupakan area persilangan transportasi. Oleh karena itu, di sekitar *site* rata-rata berdiri toko-toko atau warung kecil yang dapat digunakan oleh orang-orang sambil menunggu.
- Pada ruang kolong *flyover* ini juga terdapat beberapa spot yang jarang digunakan oleh orang-orang ketika berada disitu sehingga cenderung menjadi *lost space*, yaitu ruang yang berada diantara jalan raya dan jalur rel KRL. Kehadiran *lost space* ini terbentuk karena keberadaan secara fisik *flyover* dan jalan layang TOL yang akhirnya mempengaruhi area sirkulasi di bawahnya dan ditambah adanya area jalur KRL yang melintas di bawahnya, sehingga mau tidak mau akan ada ruang yang tersisa dan tidak termanfaatkan.



(a)



(b)

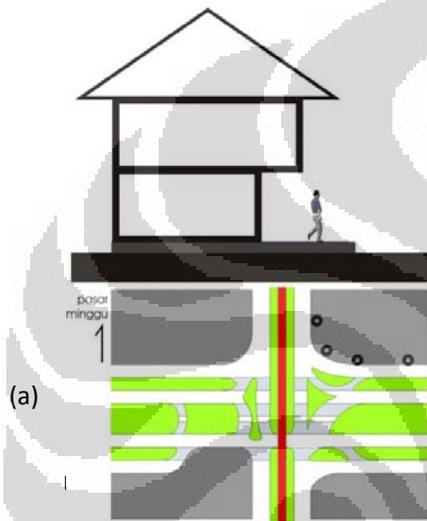
Gambar 3.8 (a) Ruang antara KRL dan Jalan Raya

(b) Posisi Tangga Ke *Flyover*

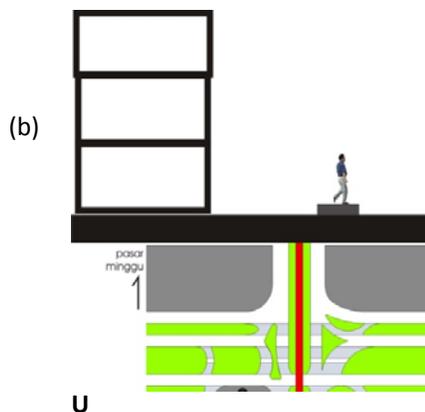
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2011

Jika dianalisis lebih lanjut, hal itu disebabkan karena faktor kenyamanan (seperti kebisingan) serta keamanan yang diapit oleh jalan raya dan KRL. Karena tidak ada sama sekali pagar (vertikal) yang membatasi teritori ruang itu, hanya dipisahkan oleh *pattern* dari alas ruang. Selain itu, tangga menuju *flyover* juga menjadi tempat yang *dead space* karena sangat jarang digunakan. Dalam hal ini, tangga itu awalnya diperuntukkan sebagai tempat penyeberangan jalan, hanya saja lewat bagian atas (jalan layang). Tetapi, pada kondisi di lapangan hal itu sama sekali tidak berfungsi. Hal itu terlihat dari anak tangga yang sudah penuh dengan timbunan tanah. Namun, masalah utama dari tangga itu adalah penempatan posisi yang kurang tepat karena tempat yang dituju di atasnya adalah berada dipinggir jalan *flyover*, yang notabene beresiko untuk digunakan menyeberang jalan atau pun transit ke moda transportasi lain. Lagi pula, di bagian atas, tidak disediakan *shelter* yang menjadi tempat tujuan orang ketika menggunakan tangga itu.

- Pemilihan tanaman juga sangat berpengaruh pada kualitas ruang publik yang ingin dicapai. Dengan kata lain butuh *treatment* khusus tanaman yang bisa ditanam di area kolong *flyover* karena tidak terkena sinar matahari secara langsung.
- Jika dilihat dari segi pedestrian, kawasan itu memiliki beberapa macam bentuk ruang pedestrian yang tergantung pada jenis bangunan di depannya, seperti :

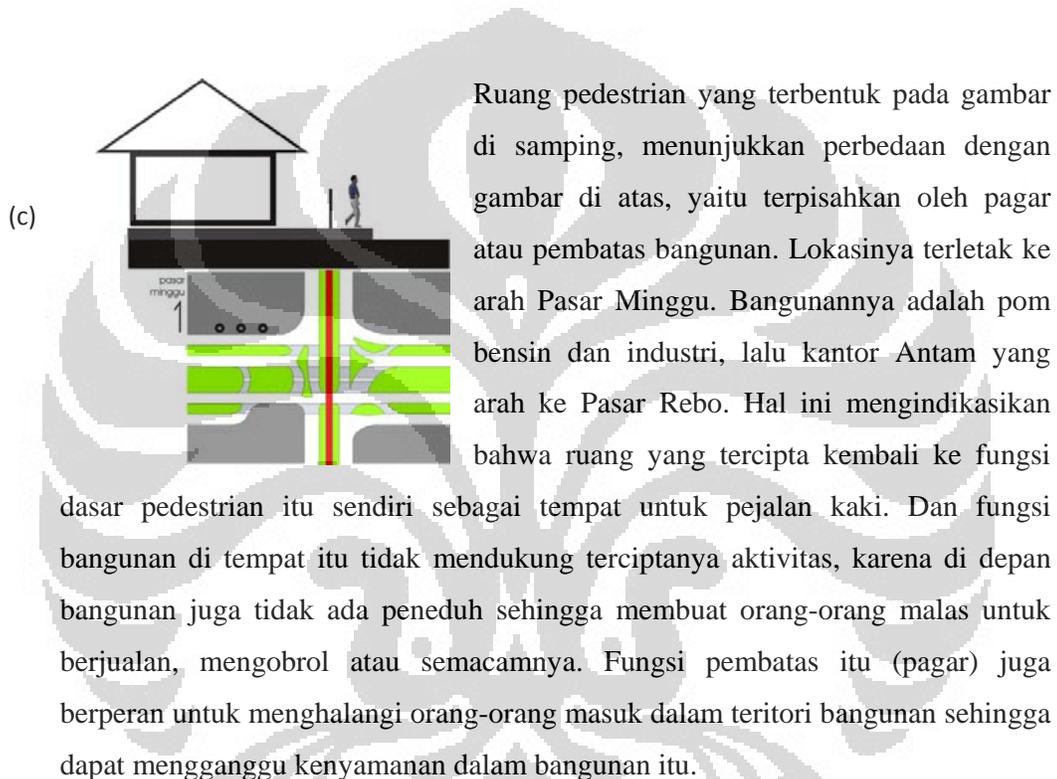


bentuk ruang pedestrian yang tercipta di samping, yaitu lokasinya berada di bagian arah ke Lebak Bulus (titik hitam di gambar a). Rata-rata jenis bangunan yang ada di area itu adalah jenis ruko, yakni lantai satu digunakan untuk tempat berjualan atau usaha lainnya, sementara lantai duanya digunakan untuk tempat tinggal. Lalu, karena lantai satunya digunakan untuk usaha, maka otomatis ada *defensible space* yang terbentuk di area itu. Lagi pula, tidak ada pagar yang memisahkan antara pedestrian dan area bangunan sehingga dapat digunakan orang untuk menunggu angkot sambil mengemil atau digunakan untuk mengobrol. Namun, hal tersebut juga bisa menjadi salah satu penyebab macet karena angkot yang berhenti di area itu untuk *drop off* atau menaikkan penumpang, padahal area itu cukup padat karena arah menuju TOL dan Lebak Bulus.



Area di samping berada di kawasan arah ke Pasar Rebo. Tipikal bangunan yang menjadi pengamatan adalah bangunan pendidikan dan usaha. Dari pedestrian ke muka bangunan, beberapa tidak menggunakan pagar pembatas, seperti di depan bangunan

Universitas Tama Jagakarsa dan usaha bengkel. Terdapat ruang yang cukup luas sekitar sepuluh meter sehingga orang-orang menggunakan area itu untuk parkir mobil, dan sebagai tempat orang berkumpul untuk menunggu angkutan umum ke arah Pasar Rebo. Hal ini disebabkan ruang yang menjadi halaman bangunan ini persis berada di bawah *flyover* ke arah Pasar Rebo sehingga ada ruang sisa yang cukup luas.



BAB IV

KESIMPULAN

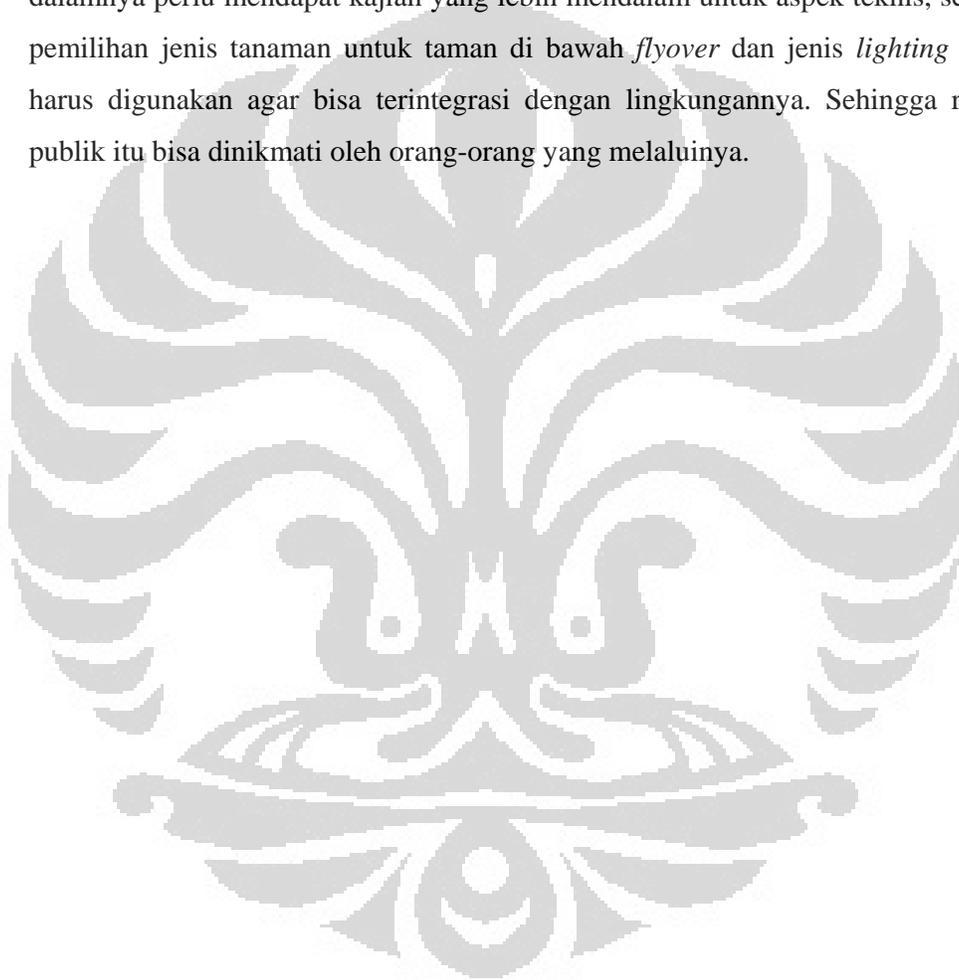
Berdasarkan pada bab pembahasan dan melihat relevansi studi kasus yang diangkat sebelumnya, saya dapat menarik kesimpulan bahwa ruang kolong jembatan layang (*flyover*), khususnya studi kasus *flyover* Tanjung Barat sebagai ruang sisa memiliki potensi yang dapat dimanfaatkan sebagai ruang publik. Pemanfaatannya dapat berupa taman atau paling tidak menghidupkan suasana *lost space* yang ada di area itu agar tidak menjadi area kumuh sehingga memberikan ketertarikan pada orang-orang yang melalui tempat itu.

Jika melihat keterkaitan preseden dan studi kasus di lapangan, penggunaan warna, *lighting*, material, dan instalasi seni menjadi sebuah gagasan yang berarti, dalam hal intervensi menuju ruang publik. Namun, ada beberapa area yang menjadi tidak terkontrol (terabaikan) sehingga menyebabkan *lost space*. Ruang itu jarang terjamah oleh manusia dikarenakan jarak aktivitas manusia dengan area itu kurang sesuai dan tidak melihat hubungan antar teritori ruang yang ada. Seperti pada penempatan tangga menuju ke *flyover*, yang ternyata tidak pernah digunakan oleh orang sehingga menjadi *useless*. Penyebabnya adalah dibagian tangga pada lantai *flyover* tidak disediakan *shelter* atau penanda sebagai tempat tujuan. Sehingga orang merasa enggan untuk menggunakan itu.

Lalu, dilihat dari kebutuhan ruang publik, secara umum permintaan kebutuhan ruang oleh masyarakat kota masih cukup minim dan hal ini menjadi sebuah terobosan baru yang dapat dikembangkan. Pemanfaatan lahan sisa dengan intervensi yang tepat akan memberikan wajah baru bagi sebuah kota dan membentuk ruang publik yang terintegrasi dengan lingkungannya. Namun, hal utama yang harus didefinisikan adalah klasifikasi dan interkoneksi antar ruang di dalam ruang *flyover* itu agar kita dapat menentukan intervensi apa yang tepat dengan posisi ruang itu berada. Dalam konsep *defensible space*, hal yang menjadi perhatian dalam pembentukan ruang publik yang baik yakni ruang itu banyak

dilewati orang di sekitarnya dan secara fisik, ruang itu terbuka atau tidak berada dalam ruang yang tertutup (ruang yang tersembunyi). Hal itu berfungsi untuk menciptakan rasa pengawasan (kontrol) terhadap *site*.

Selanjutnya, hal yang menarik adalah bahwa pemanfaatan ruang di bawah *flyover* ini menjadi bagian ruang publik yang dapat dikembangkan dan bisa menjadi tren ruang publik kota yang positif. Hanya saja, sistem pengelolaan di dalamnya perlu mendapat kajian yang lebih mendalam untuk aspek teknis, seperti pemilihan jenis tanaman untuk taman di bawah *flyover* dan jenis *lighting* yang harus digunakan agar bisa terintegrasi dengan lingkungannya. Sehingga ruang publik itu bisa dinikmati oleh orang-orang yang melaluinya.



DAFTAR PUSTAKA

- Carmona, Matthew, Heath, Tim, Oc, Tanner & Tiesdell, Steve . (2003). *Public Place Urban Space : The Dimension of Urban Design*, Architectural Press, Burlington
- Darmawan, Edy. (2007). *Peranan Ruang Publik dalam Perancangan Kota (Urban Design)*, Pidato Pengukuhan Guru Besar Ilmu Arsitektur Universitas Diponegoro, Semarang
- Gehl, Jahn. (1987). *Life Between Buildings*, Van Nostrand reinhold, New York
- Gehl Architects. (2004). *Places for People*. City of Melbourne, Melbourne
- Hall, Edward T. (1969). *The Hidden Dimention*, Doubleday & Company Inc, USA
- Jacobs, Jane. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, New York
- Madanipour, Ali. (1996). *Design of Urban Space*, John Wiley & Sons, England
- (2003). *Public and Private Space of the City*, Routledge, New York
- Newman, Oscar. (1996). *Creating Defensible Space*, U.S. Department of Housing and Urban Development Office of Policy Development and Research, New York
- Prihutami, Deazaskia. (2008). *Ruang Publik Kota*, FTUI, Depok
- Poerbantanoë, Benny.(1999). *The Lost-city dan Lost-space Karena Perkembangan Tata- ruang Kota*, Dimensi teknik arsitektur vol. 27, no. 2, desember 1999: 31 – 39, Surabaya
- Trancik, Roger. (1986). *Finding Lost Space, Theories of Urban Design*, Van Nostrand Reinhold, New York

Internet

Eleven Principles for Creating Great Community Places dalam situs

<http://www.pps.org/articles/11steps/> Diakses pada 8 November 2011

What is placemaking ? dalam situs

http://www.pps.org/articles/what_is_placemaking/

Diakses pada 8 November 2011

What Makes a Successful Place? Dalam situs

<http://www.pps.org/articles/grplacefeat/>

Diakses pada 8 November 2011

10 Benefits of Creating Good Public Spaces dalam situs

<http://www.pps.org/articles/10benefits/> Diakses pada 8 November 2011

Garscube Landscape Link – The Phoenix Flowers dalam situs

<http://www.architecture.com/SustainabilityHub/Casestudies/4-GarscubeLandscapeLink.aspx> Diakses pada 26 November 2011

Green Square / Urban Interventions + Vallo Sadovský Architects

<http://www.archdaily.com/177428/green-square-urban-interventions-vallo-sadovsky-architects/> Diakses pada 26 November 2011

New Park Under Busy Downtown Overpasses To Open In 2011

http://www.waterfrontoronto.ca/explore_projects2/west_don_lands/underpass_park Diakses pada 26 November 2011