



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**RUANG YANG TERCIPTA**

**OLEH PARA PESEPEDA**

**Studi Kasus : Bundaran Hotel Indonesia pada Acara Car Free Day**

**SKRIPSI**

**KOSA LAZAWARDI**

**0806456146**

**FAKULTAS TEKNIK**

**PROGRAM STUDI ARSITEKTUR**

**JULI 2012**

**DEPOK**

## HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

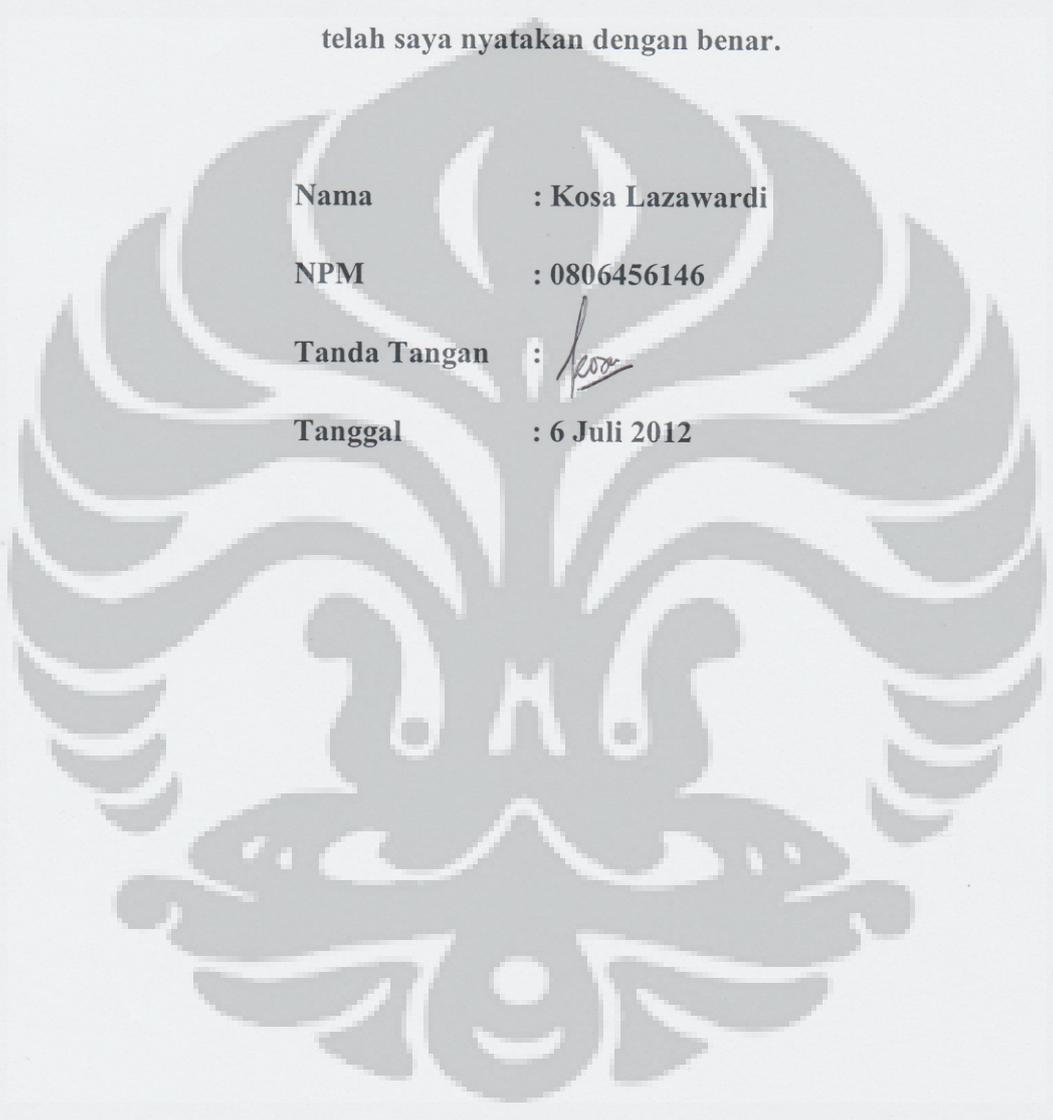
Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,  
dan semua sumber baik dikutip maupun dirujuk  
telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Kosa Lazawardi

NPM : 0806456146

Tanda Tangan : 

Tanggal : 6 Juli 2012



## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :

Nama : KOSA LAZAWARDI

NPM : 0806456146

Program Studi : Arsitektur

Judul Skripsi : Ruang Yang Tercipta oleh Para Pesepeda

Studi Kasus : Bundaran Hotel Indonesia pada Acara *Car Free Day*

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. Achmad Hery Fuad., M.Eng.



(.....)

Penguji : Ahmad Gamal, S.Ars., M.Si., M.U.P.



(.....)

Penguji : Dita Trisnawan, ST., M.Arch. STD.



(.....)

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 6 Juli 2012

## UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur Alhamdulillah, 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 sangat sulit bagi penulis untuk dapat menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebanyak-banyaknya kepada:

1. Orang Tua penulis, Bapak Makhfud Irfan, dan Ibu Wati Wahyu Kartini serta Kakak penulis, Evan Pradana Dipta, dan kedua Adik penulis Mutia Nur Amalina dan Faydra Nada Miranda, juga kepada seluruh keluarga yang telah membantu dan memberikan perhatian serta doa untuk penyelesaian skripsi ini.
2. Bapak Ir. Achmad Hery Fuad., M.Eng selaku sebagai pembimbing skripsi yang telah memberikan seluruh bantuan berupa tenaga, waktu, dan pikiran, serta mengarahkan penulis sehingga bisa menyelesaikan skripsi ini tepat pada waktunya.
3. Bapak Ahmad Gamal, S.Ars., M.Si., M.U.P dan Bapak Dita Trisnawan, ST., M.Arch 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, membantu dan memberikan dukungan kepada penulis, baik selama masa perkuliahan maupun dalam penyusunan skripsi ini.
5. Sahabat-sahabat semasa perkuliahan, dikhususkan kepada *GBZ Brotherhood*, Zaimudin, Labib, Dimas, Daka, Harin, Bagus, dan Agi yang telah berbagi suka duka dan memberikan semangat kepada penulis.
6. Teman-teman perkuliahan, terutama angkatan 2008 Departemen Arsitektur UI yang telah memberikan canda tawanya dalam dunia perkuliahan ini.
7. Rekan-rekan laptek dan timnas Arsitektur UI yang tidak bisa disebutkan satu persatu, yang pernah bermain futsal bersama selama masa perkuliahan. Terima kasih telah membantu menyegarkan pikiran penulis pada saat suntuk akan perkuliahan.
8. Seseorang yang telah membantu dan menemani penulis dalam suka maupun duka, dan telah memberikan semangat pada saat penulis merasa patah semangat, yaitu Arie Ardiningrum.
9. Semua pihak yang telah terlibat dalam penulisan skripsi ini.

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

---

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

Nama : Kosa Lazawardi

NPM : 0806456146

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 berjudul:

**RUANG YANG TERCIPTA OLEH PARA PESEPEDA. STUDI KASUS:  
BUNDARAN HOTEL INDONESIA PADA ACARA CAR FREE DAY**

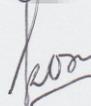
Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta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

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di: Depok

Pada tanggal: 6 Juli 2012

Yang menyatakan



(Kosa Lazawardi)

## ABSTRAK

Nama : KOSA LAZAWARDI

NPM : 0806456146

Program Studi : Arsitektur

Judul Skripsi : Ruang Yang Tercipta oleh Para Pesepeda

Studi Kasus : Bundaran Hotel Indonesia pada Acara *Car Free Day*

Skripsi ini membahas mengenai bagaimana terciptanya ruang akibat aktifitas para pesepeda. Aktifitas ini berujung kepada penambahan fungsi pada ruang publik sehingga menjadi ramai dan diminati pengunjung. Studi kasus berada di Bundaran Hotel Indonesia pada saat diadakan kegiatan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (*Car Free Day*). Pembahasan mencakup mengenai makna ruang, produksi ruang, dan hubungan yang terjadi antar manusia dan ruang. Waktu merupakan salah satu unsur utama dalam analisa pada studi kasus. Penemuan dari penulisan ini adalah bahwa ruang-ruang yang tercipta pada acara CFD antara lain adalah ruang untuk melakukan usaha, ruang untuk berkumpul dengan komunitas, dan ruang untuk rekreasi.

Kata kunci : Ruang, Pesepeda, Produksi ruang

## ABSTRACT

Name : KOSA LAZAWARDI

NPM : 0806456146

Department : Architecture

Title : Production of Space by the Cyclists.

Study Case : Bundaran Hotel Indonesia on Car Free Day

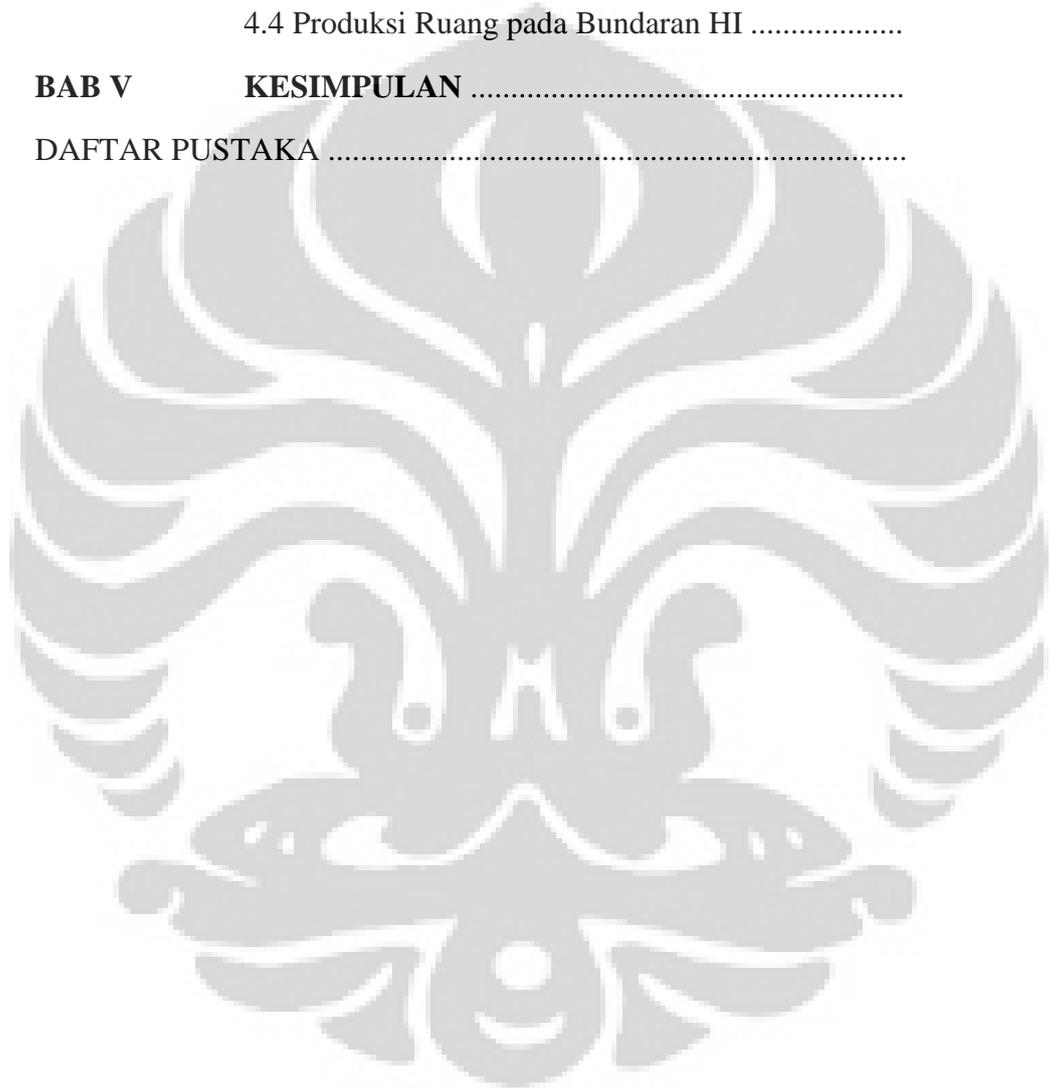
This study is about how the production of space due the activities of the cyclists. This activities led to the addition some functions into the public space that attracts many people. The study case used is at the Bundaran HI on the Car Free Day event. The investigation includes the term of space itself, the production of space, and the connection between the place and the people. Time is one of the main point to be analyzed in the study case. The findings from this study are that the spaces created at the CFD include the space to do business, the space to gather with the community, and space for recreation.

Keywords : Space, Cyclist, Production of Space

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN 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 .....	x
<b>BAB I        PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Permasalahan .....	2
1.3 Tujuan Penulisan .....	3
1.4 Manfaat Penulisan .....	3
1.5 Ruang Lingkup Bahasan .....	4
1.6 Metode Penulisan .....	4
1.7 Kerangka Berpikir .....	5
1.8 Sistematika Penulisan .....	5
<b>BAB II        RUANG .....</b>	<b>7</b>
2.1 Teori Ruang .....	7
2.1.1 Space .....	9
2.1.2 Place .....	10
<b>BAB III        PRODUKSI RUANG .....</b>	<b>12</b>
3.1 Perceived Space .....	13
3.2 Conceived Space .....	14

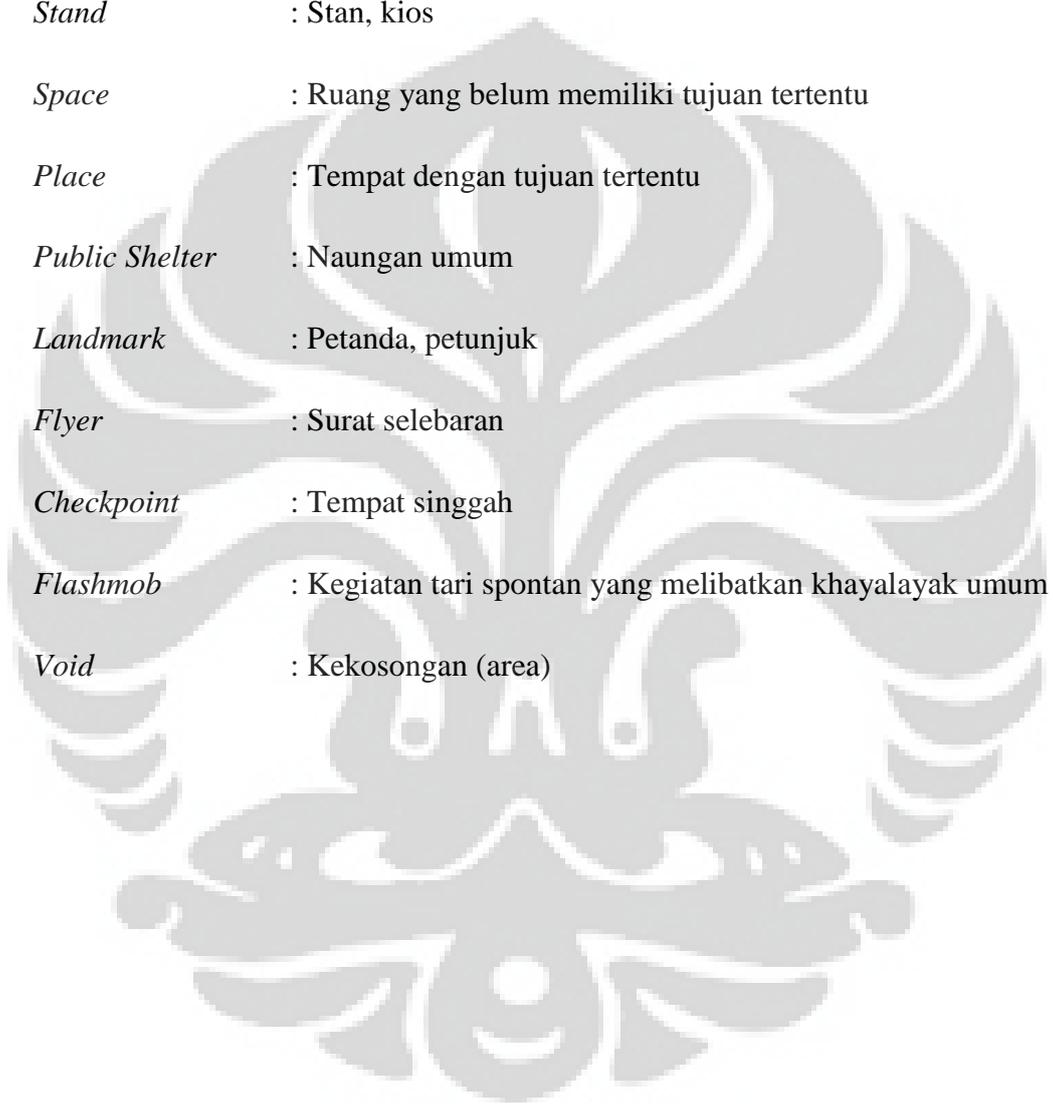
	3.3 Lived Space .....	14
<b>BAB IV</b>	<b>STUDI KASUS</b> .....	16
	4.1 Jalan Raya Sebagai Sebuah <i>Perceived, Conceived, atau Lived Space?</i> .....	16
	4.2 Ruang Bundaran HI .....	21
	4.3 Produksi Ruang .....	27
	4.4 Produksi Ruang pada Bundaran HI .....	29
<b>BAB V</b>	<b>KESIMPULAN</b> .....	38
	DAFTAR PUSTAKA .....	39



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1	Peta Lokasi Jalan Jenderal Sudirman .....	17
Gambar 4.2	Peta Lokasi Jalan Jenderal Sudirman – Bundaran HI ..	18
Gambar 4.3	Foto Satelit Bundaran HI .....	21
Gambar 4.4	Foto: Beristirahat di bawah Naungan Pohon .....	22
Gambar 4.5	Mapping Pada Lokasi Bundaran HI .....	24
Gambar 4.6	Foto Satelit Jalan Kebon Kacang .....	25
Gambar 4.7	Foto Komunitas Sepeda Onthel di Bundaran HI .....	30
Gambar 4.8	Mapping Pengguna Ruang di Bundaran HI .....	36

## DAFTAR ISTILAH



<i>Car Free Day</i>	: Hari Bebas Kendaraan Bermotor
<i>Busway</i>	: Sistem transportasi bus cepat
<i>Stand</i>	: Stan, kios
<i>Space</i>	: Ruang yang belum memiliki tujuan tertentu
<i>Place</i>	: Tempat dengan tujuan tertentu
<i>Public Shelter</i>	: Naungan umum
<i>Landmark</i>	: Petanda, petunjuk
<i>Flyer</i>	: Surat selebaran
<i>Checkpoint</i>	: Tempat singgah
<i>Flashmob</i>	: Kegiatan tari spontan yang melibatkan khayalajak umum
<i>Void</i>	: Kekosongan (area)

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Kegiatan pada hari Minggu bagi masyarakat Jakarta semakin beragam. Karena pada Minggu pagi tersebut terdapat sebuah kegiatan yang biasa disebut *Car Free Day*. Kegiatan *Car Free Day* atau yang biasa disebut CFD ini sudah mulai diterapkan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sejak tahun 2007.

*Car Free Day* ini adalah sebuah kegiatan yang bertujuan untuk meningkatkan kesadaran masyarakat akan tingginya polusi udara yang ditimbulkan kendaraan bermotor, dengan cara mengosongkan jalanan dari kendaraan bermotor dan dapat digunakan untuk kegiatan lain seperti bersepeda dan berolahraga. Di Jakarta, kegiatan ini diselenggarakan di sepanjang ruas Jalan Jendral Sudirman sampai dengan Jalan M. H. Thamrin. Pada hari Minggu setiap dua minggu sekali, ruas jalan tersebut dikosongkan dan dapat digunakan oleh masyarakat untuk berolahraga, lari pagi, bersepeda dan lain-lain. Antusiasme dari masyarakat pun cukup tinggi. Hal ini terlihat dari jumlah pengunjung yang datang untuk berolahraga pada kegiatan ini meningkat sejak pertama kali acara ini diadakan.

Seiring dengan meningkatnya jumlah masyarakat yang datang ke acara *Car Free Day*, banyak acara-acara lainnya yang bermunculan. Ada beberapa komunitas yang menjadikan *Car Free Day* ini sebagai sebuah ajang untuk menunjukkan identitas komunitas mereka kepada khalayak umum. Keramaian yang terjadi pada *Car Free Day* ini membuat beberapa perusahaan dan instansi melihat sebuah kesempatan untuk membuat CFD ini sebagai ajang promosi perusahaan atau instansi mereka, sehingga mereka membuat acara-acara kecil di dalam *Car Free Day* ini yang mendukung tujuan dari diadakannya *Car Free Day* namun tetap dapat mempromosikan produk mereka sendiri. Juga masih banyak

kegiatan-kegiatan lain yang tercipta di dalam acara besar *Car Free Day* tersebut yang diakibatkan oleh antusiasme tinggi masyarakat.

Ruas Jalan Raya Sudirman hingga MH. Thamrin yang besar, yang biasanya dilalui oleh kendaraan bermotor seperti mobil dan bis, dikosongkan dan digunakan untuk kegiatan lain. Ruas jalan besar yang diisi dengan tiga lajur mobil dengan satu lajur khusus *Busway* Transjakarta pada masing-masing arah membuatnya menjadi sebuah ruang besar yang dapat digunakan untuk olahraga. Jalan sebesar itu menjadi ruang yang sangat besar jika digunakan oleh sepeda dan manusia untuk lari pagi. Sepeda dan manusia mempunyai dimensi yang sangat kecil jika dibandingkan dengan luas jalan raya tersebut. Sehingga satu ruas jalan tersebut dapat digunakan oleh banyak sekali orang, khususnya pengguna sepeda.

## 1.2 Permasalahan

Dengan tingginya minat masyarakat yang menggunakan sepeda pada acara *Car Free Day* ini, para pengguna sepeda itu menciptakan sebuah ruang baru. Ruang baru itu tercipta oleh para pesepeda itu sendiri. Ruang tersebut dapat dimanfaatkan tidak hanya oleh pesepeda lainnya namun juga dapat dimanfaatkan oleh pengunjung *Car Free Day* pada khususnya, dan masyarakat luas pada umumnya.

Sejak dahulu, sepeda sudah dikenal sebagai salah satu alat transportasi. Namun penggunaan sepeda sebagai alat transportasi masih kalah saing jika dibanding dengan alat transportasi bermotor. Sampai dengan diadakannya acara *Car Free Day* di Jakarta, hal ini mulai berubah. Pengguna sepeda perlahan mulai melonjak naik. Walaupun hal ini terjadi hanya dalam satu hari dalam seminggu saja, namun dapat dilihat bahwa pengguna sepeda menciptakan ruang-ruang lain bagi sekitarnya. Pada acara *Car Free Day*, hal ini terlihat jelas karena pengguna sepeda dalam acara ini sangatlah banyak. Sehingga ruang yang diciptakan di sini juga bisa sangat terlihat.

Ruang yang dibicarakan disini bukan merupakan ruang yang memiliki batasan ujung, namun ruang untuk manusia melakukan kegiatannya. Penggunaan ruang di Bundaran HI oleh para pesepeda merupakan salah satu contoh terciptanya ruang yang diciptakan oleh para pesepeda. Banyak komunitas sepeda yang menjadikan Bundaran HI sebagai tempat berkumpul komunitas mereka dengan komunitas sepeda lainnya. Banyak *stand-stand* produk yang didirikan di dekat Bundaran HI. Seringkali juga produk tersebut membuat panggung untuk memeriahkan suasana. Mengapa dan bagaimanakah ruang-ruang tersebut dapat tercipta?

### **1.3 Tujuan Penulisan**

Skripsi ini bertujuan untuk mencari pemahaman akan ruang yang tercipta akibat para pesepeda dan para pengguna ruang lainnya seperti pengunjung lainnya, pedagang makanan, dan lain-lain pada acara rutin *Car Free Day*. Bagaimana ruang tersebut dapat tercipta dari para pengguna sepeda, ruang apa saja yang tercipta, bagaimana ruang tersebut digunakan dan apakah dampak yang ditimbulkan para pesepeda ini berhubungan dengan pengguna ruang lainnya pada area CFD akan menjadi pertanyaan utama dari penulisan skripsi ini.

### **1.4 Manfaat Penulisan**

Manfaat penulisan skripsi ini untuk pembelajaran dalam bidang arsitektur khususnya mengenai ruang dan bagaimana ruang tersebut tercipta dalam kehidupan sehari-hari. Juga untuk pembelajaran saya sendiri untuk lebih menggali lebih dalam mengenai arsitektur.

Selain itu, dapat memberikan pandangan baru dalam dunia arsitektur. Bahwa arsitektur dalam konteks ruang dalam perkotaan tidak hanya terjadi pada bangunan-bangunan fisik maupun non-fisik saja. Namun ruang bisa terjadi juga karena penggunaan sepeda sebagai alat transportasi dan sarana berolahraga.

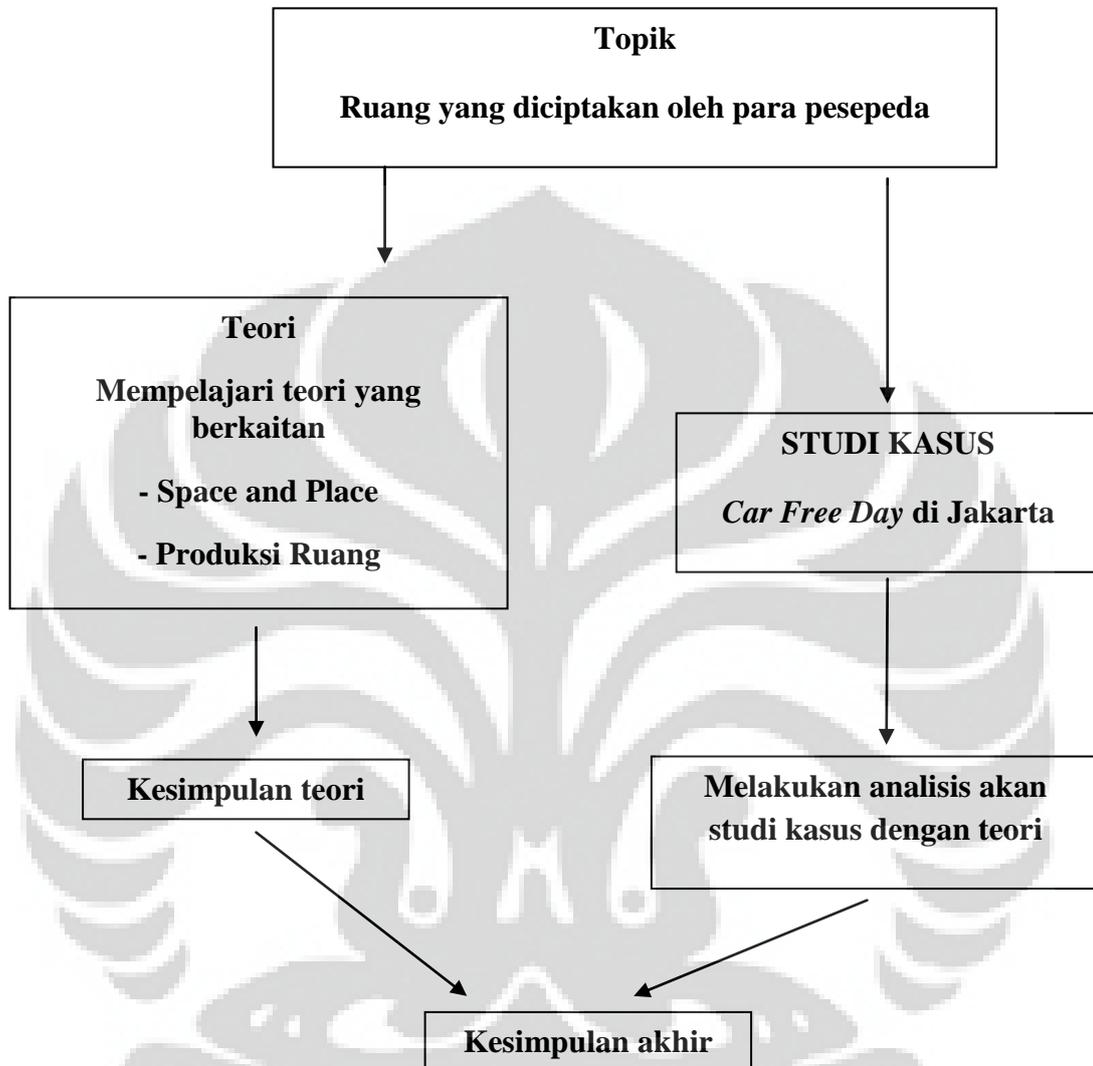
## 1.5 Ruang Lingkup Pembahasan

Lingkup pembahasan dari skripsi ini hanya membahas mengenai ruang yang diciptakan oleh para pesepeda yang berdampak kepada pengguna ruang di sekeliling. Contoh kasus yang diambil adalah pesepeda di area *Car Free Day*, khususnya untuk komunitas sepeda onthel pada area Bundaran Hotel Indonesia. Mengangkat kasus pada area Bundaran HI karena menurut penulis merupakan tempat pada area *Car Free Day* yang paling terlihat mengalami perubahan fungsi pada ruang.

## 1.6 Metode Penulisan

Metode pembahasan yang saya gunakan sebagian besar berasal dari penelitian lapangan, yaitu pada area dimana *Car Free Day* diselenggarakan, yaitu dari Jl. Jendral Sudirman dari Bundaran Pemuda, hingga Jl.Thamrin hingga Bundaran air mancur Bank Indonesia. Untuk memahami lebih lanjut mengenai produksi ruang, saya menggunakan teori-teori mengenai produksi ruang, serta teori lain yang menunjang seperti pengenalan akan ruang dan bagaimana ruang terbentuk. Untuk dapat lebih memahami fenomena akan produksi ruang oleh para pesepeda, maka juga dilakukan pengamatan lapangan dengan cara: melihat dan merasakan ruang tersebut secara pribadi, mengamati unsur-unsur yang berpengaruh dalam produksi ruang, dan menanyakan pengalaman para unsur yang terlibat di dalam produksi ruang tersebut.

## 1.7 Kerangka Berpikir



## 1.8 Sistematika Penulisan

Skripsi ini pada akhirnya akan berisikan lima bab besar yang terdiri dari: pendahuluan, teori ruang, teori produksi ruang, studi kasus dan kesimpulan.

### Pendahuluan

Pada bab ini akan dijelaskan secara singkat mengenai permasalahannya, bagaimana cara mengkaji kasus dan apa saja teori yang digunakan untuk penulisan skripsi ini.

Isi saya bagi menjadi tiga bagian, yaitu pada bagian pertama yang akan membahas mengenai teori ruang, bagian kedua mengenai teori produksi ruang dan yang ketiga merupakan analisa dari studi kasus berdasarkan teori yang sudah ada. Yang kemudian akan diambil kesimpulan dari kajian studi kasus dan teori.

### Teori Ruang

Pada bab ini akan berisi mengenai teori mengenai ruang. Bab ini belum mengaitkan dengan studi kasus melainkan hanya membahas teori yang saya gunakan dalam penulisan skripsi.

### Teori Produksi Ruang

Pada bab ini akan berisi mengenai penjelasan mengenai teori produksi ruang. Teori ini merupakan landasan teori utama dalam penulisan skripsi ini.

### Kasus

Pada bab ini akan berisi mengenai keterkaitan akan teori-teori yang sudah saya pelajari dengan studi kasus yang sudah saya tentukan. Studi kasus yang saya gunakan adalah Bundaran Hotel Indonesia pada saat acara *Car Free Day*. Dalam bab ini pembelajaran akan studi kasus akan lebih berhubungan dengan teori yang ada.

### Kesimpulan

Pada bab akan berisi mengenai kesimpulan yang didapat dari kajian studi kasus yang dikaitkan dengan teori-teori yang berkaitan. Berisi tentang hasil pemikiran akhir saya dari seluruh bab yang sudah di bahas.

## BAB II

### RUANG

Definisi ruang memiliki banyak makna bila dilihat dari berbagai sudut pandang. Jika dilihat dari sisi geografis, ruang merupakan sebuah tempat dimana manusia berada dan beraktifitas. Sejak pertama kali lahir, manusia sudah mengenal ruang. Namun seiring bertambahnya waktu, pengertian manusia akan ruang bisa saja semakin berubah. Manusia mengenal ruang tersebut pertama kali dari pikiran mereka.

#### 2.1 Teori Ruang

Umumnya, manusia mengenal kata ruang adalah sebuah bentuk fisik yang tercipta diantara dua buah batasan fisik (dinding, tiang). Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) definisi ruang adalah sela-sela antara dua (deret) tiang atau sela-sela antara empat tiang (di bawah kolong rumah); rongga yg berbatas atau terlingkung oleh bidang.

Definisi ruang bagi para filsuf memiliki pemahaman yang berbeda-beda. Cornelis Van de Ven dalam bukunya "*Space in Architecture, The Evolution of a New Idea in the Theory and History of Modern Movements*" (1987), menyebutkan beberapa pemahaman mengenai ruang. Bagi Plato, ruang adalah sesuatu yang dapat terlihat dan teraba, menjadi teraba karena memiliki karakter yang jelas berbeda dengan semua unsur lainnya. Menurut Aristoteles, ruang adalah sebagai tempat (topos), tempat (topos) sebagai suatu dimana, atau sesuatu rasa memiliki, yang menjadi lokasi yang tepat dimana setiap elemen fisik cenderung berada. Bagi psikolog, Rudolf Arnheim, ruang adalah sesuatu yang dapat dibayangkan sebagai satu kesatuan terbatas atau tidak terbatas, seperti keadaan yang kosong yang sudah disiapkan mempunyai kapasitas untuk diisi barang. Lain halnya dalam sisi arsitektur, ruang adalah bagian dari bangunan yang berupa rongga, sela yang terletak diantara dua obyek dan alam terbuka yang mengelilingi dan melingkup

kita. Bukan obyek rinupa dan ragawi tidak terlihat hanya dapat dirasakan oleh pendengaran, penciuman dan perabaan.

Dalam bukunya "*Production of Space*" (1974), Henri Lefebvre mengatakan bahwa ruang merupakan ruang publik yang tercipta karena adanya interaksi sosial dari publik. Ruang tidak memiliki sistem yang mengatur, melainkan manusia yang membuat semua skenarionya. Lefebvre membagi ruang menjadi tiga. Yaitu *perceived space*, *conceived space*, dan *lived space*. *Perceived space* adalah ruang yang diciptakan manusia berdasarkan pengetahuan dari indera manusia. Apa yang mereka lihat, rasakan, dan alami membentuk ruang yang disebut *perceived space*. *Percieved space* merupakan pengalaman berulang-ulang yang dirasakan kemudian menjadi sebuah persepsi. *Conceived space* merupakan ruang imajinatif yang merupakan ruang dalam pikiran manusia. Biasanya merupakan integrasi dari ruang yang sudah mereka alami dan rasakan. Oleh karena itu *conceived space* lebih bersifat subjektif, karena setiap orang memiliki khayalan yang berbeda-beda. *Lived space* merupakan ruang dimana interaksi dapat tercipta antar manusia dengan cara yang berbeda-beda. *Lived space* merupakan penggabungan dari *perceived* dan *conceived space* yang berujung kepada interaksi sosial.

Pada beberapa teori, '*space*' dan '*place*' memiliki makna yang serupa yang membahas mengenai sebuah ruang, area, lansekap, dan lainnya. Namun geografer, Yi Fu Tuan berpendapat bahwa '*space*' dan '*place*' itu merupakan dua jenis ruang yang berbeda. Pada bukunya, "*Space and Place, The Perspective of Experience*" (1977), Yi Fu Tuan menyebutkan bahwa sebuah ruang, atau sebuah tempat itu mengalami dua fase yang berbeda. Tuan membahas makna sebuah ruang berdasarkan dari unsur geografis dan emosi manusia. Fase tersebut dapat berubah seiring dengan perubahan waktu dan emosi manusia yang terjadi pada tempat tersebut. Dua fase ruang yang disebut oleh Yi Fu Tuan adalah fase '*Space*' dan fase '*Place*'. Makna '*space*' dan '*place*' ini merupakan sebuah istilah atau dua jenis ruang yang berbeda.

### 2.1.1 Space

Definisi ‘*space*’ dalam kamus <http://dictionary.reference.com> adalah ‘*the unlimited or incalculably great three-dimensional realm or expanse in which all material objects are located and all events occur*’ atau berarti sebuah ruang tiga dimensi yang tidak terbatas, yang memiliki segala benda, material dan semua kejadian berlangsung di dalamnya. Dalam kamus lainnya, [www.thefreedictionary.com](http://www.thefreedictionary.com) mengatakan, ‘*An extent or expanse of a surface or three-dimensional area*’, ‘*A blank or empty area*’ dan ‘*An area provided for a particular purpose.*’ Dengan kata lain, ‘*space*’ merupakan sebuah ruang tiga dimensi, sebuah ruang yang kosong, dan sebuah ruang yang memiliki tujuan tertentu.

“*The particular portion of space occupied by or allocated to a person or thing*”  
– *oxford dictionaries*

Pada zaman dahulu, para geografer menyebutkan bahwa ‘*space*’ merupakan kanvas kosong yang diisi dengan kegiatan manusia. ‘*Space*’ mempunyai sifat objektif dan lebih general. Yi Fu Tuan menganggap ‘*space*’ adalah konsep sentral dari geografi, merupakan bentuk ruang absolut dan memiliki sifat relatif dan kognitif. Makna ruang kognitif disini adalah ‘*space*’ dan ‘*place*’ merupakan salah satu unsur penting dari kehidupan manusia. Semua hal itu berhubungan erat dengan alam, nilai, dan persepsi masing-masing.

Pada saat manusia pertama kali mendatangi sebuah ruang atau sebuah tempat, maka ruang tersebut merupakan ruang dengan fase sebagai ‘*space*’. Karena manusia tidak mempunyai bayangan apapun mengenai ruang tersebut dan mereka mengenal sebuah ruang tersebut hanya merupakan lahan yang baru dan kadang kala tidak memiliki batasan yang jelas. Ruang yang tergolong dalam sebuah ‘*space*’ lebih cenderung memiliki sifat yang absurd. Tidak memiliki fungsi yang jelas, luasan yang tidak menentu dan kurangnya informasi akan ruang tersebut.

### 2.1.2 Place

Definisi *place* dalam kamus <http://dictionary.reference.com> adalah ‘*a particular portion of space, whether of definite or indefinite extent*’, ‘*the specific portion of space normally occupied by anything*’ atau sebagian dari ‘*space*’ yang sudah memiliki batasan yang jelas dan biasanya sudah dimiliki oleh sesuatu atau seseorang. Kamus lainnya, [www.thefreedictionary.com](http://www.thefreedictionary.com) mengatakan, ‘*An area with definite or indefinite boundaries; a portion of space*’, ‘*The particular portion of space occupied by or allocated to a person or thing*’ yang memiliki arti tidak jauh berbeda yakni sebagian dari ruang yang berupa ‘*space*’ yang sudah memiliki batasan dan sudah dikuasai seseorang. ‘*Place*’ merupakan sebuah area yang sebelumnya merupakan lahan kosong lalu memiliki makna tersendiri dari ruang tersebut yang didapat dari seseorang ataupun suatu hal.

*“A portion of space designated or available for or being used by someone” – oxford dictionaries.*

*Place* merupakan integrasi dari ruang yang berupa ‘*space*’. Suatu ruang berubah makna dari ‘*space*’ menjadi ‘*place*’ setelah mendapatkan sebuah makna tersendiri pada ruang tersebut. Jika ruang tersebut sudah dikunjungi lebih dari satu kali, ruang tersebut bisa disebut sebagai ‘*place*’. Karena manusia sudah mengetahui lebih banyak mengenai ruang tersebut. Sehingga ruang tersebut mendapat batasan yang jelas, fungsi ruang, dan makna di dalam ruang itu sendiri. Sebuah ruang yang berupa ‘*space*’ bisa jadi terdiri dari beberapa ‘*place*’.

Setelah sebuah ruang mengalami perubahan fase dari sebuah ‘*space*’ menjadi ‘*place*’, ruang tersebut mendapat identitasnya masing-masing. Identitas tersebut dapat berupa sebuah fungsi, sejarah, ataupun ciri khas. Identitas tersebut terbentuk karena adanya fungsi khusus akan ruang tersebut, atau ruang tersebut pernah digunakan sebagai sebuah tempat yang khusus sehingga tetap digunakan seperti itu. Hal-hal ini yang membuat sebuah ruang berubah dari ‘*space*’ menjadi ‘*place*’. Kegiatan yang dilakukan di dalam ruang tersebut sudah lebih tergolongkan dibandingkan dalam ruang yang berupa ‘*space*’. Perubahan dari

'*space*' menjadi '*place*' adalah akibat dari pengerucutan kegiatan yang terjadi karena sudah memiliki fungsi ruang yang lebih jelas.

Dalam buku "*The Image of The City*" karangan Kevin Lynch, disebutkan bahwa salah satu kebutuhan manusia dalam sebuah kehidupan adalah memiliki naungan. Tidak terkecuali dalam lingkup sebuah lingkungan kota atau ruang publik. Secara tidak sadar, setiap orang mendambakan sebuah *public shelter* yang layak pada setiap tempat publik. Sudah banyak *public shelter* yang tersedia di publik yang bisa tidak sengaja berfungsi untuk memenuhi kebutuhan manusia tersebut. Seperti halte bus, terowongan, bahkan sebuah Mall bisa disebut sebagai *public shelter*. Namun, tempat-tempat tersebut memang sebuah ruang atau bangunan yang mempunyai fungsi untuk melindungi kegiatan manusia di dalamnya. Masih banyak lagi ruang-ruang yang merupakan *public shelter* namun tidak berbentuk sebuah bangunan. Contohnya adalah sebuah jalan yang ditutupi oleh pepohonan, gang diantara dua gedung, dan lainnya. Ruang-ruang yang tercipta tersebut bisa disebut juga sebuah *public shelter* yang tercipta oleh lingkungan. Pada ruang tersebut, manusia tetap bisa terjaga dari cuaca dan masih bisa nyaman beraktifitas di dalamnya.

Jadi, ruang merupakan sebuah tempat atau area dimana manusia berada dan beraktifitas. Secara fisik, ruang merupakan sebuah bentuk fisik yang tercipta dari dua atau lebih batasan. Sebuah ruang mengalami dua fase yang berbeda, yaitu fase '*space*' dan fase '*place*'. Pada awalnya, semua ruang pertama kali berada pada fase '*space*'. Fase ini merupakan sebuah fase dimana ruang tersebut masih berupa area kosong yang memiliki sedikit informasi. Yang membuat perubahan fase menjadi sebuah '*place*' adalah adanya fungsi atau perlakuan khusus terhadap ruang. Ruang dengan fase '*place*' adalah ruang yang sudah mempunyai identitas, informasi lebih lanjut akan batasan, fungsi dan segala sesuatu mengenai ruang yang bersangkutan.

### BAB III

## PRODUKSI RUANG

Manusia memiliki ruang minimal untuk bergerak, melakukan aktifitas. Dari pertama kali lahir, manusia melakukan segala aktifitas di dalam sebuah ruang. Setiap aktifitas bisa saja memiliki ruang-ruang yang berbeda satu dengan yang lainnya. Namun setiap ruang tersebut tidak sepenuhnya berdiri sendiri. Ruang-ruang tersebut mempunyai hubungan satu dengan lainnya. Ruang setiap individu dapat terhubung dengan individu lainnya dalam sebuah ruang yang lain. Oleh karena itu, selain dikonsumsi, ruang juga diproduksi oleh manusia.

Bagi Lefebvre, dalam bukunya "*The Production of Space*", ruang diproduksi secara sosial terhadap ruang yang terbentuk oleh pikiran kita. Istilah 'produksi' yang digunakan oleh Lefebvre berhubungan dengan produksi sosial yang mencakup aspek keruangan. Makna 'produksi' disini bukanlah mengenai produksi dari sebuah barang atau jasa, namun merupakan sebuah proses dari banyaknya keberagaman karya dan bentuk. Yang kemudian disederhanakan dalam tiga konsep, yaitu: produksi (proses), produk (hasil) dan *labour* (buruh). Dalam hal ini produksi merupakan sebuah interaksi sosial yang terjadi, sehingga menciptakan sebuah ruang, dengan subjek yang melakukannya adalah manusia. Produksi ruang bermula ketika manusia bersosialisasi dalam sebuah ruang yang sama, kemudian interaksi tersebut menciptakan zona ruang mereka sendiri, yang kemudian zona ruang tersebut dapat digunakan juga oleh orang lain.

Ruang merupakan sebuah produksi dari sejarah, yang melalui persinggungan dari waktu, ruang dan makhluk sosial, yang merupakan sebuah perwujudan dari makhluk sosial. Karena bersinggungan dengan waktu, secara tidak sadar, ruang juga mengalami perubahan. Kalau sebuah ruang memiliki unsur sejarah, dan seiring berjalannya waktu sejarah itu kehidupan sosialnya berganti, maka ruang tersebut juga akan mengalami perubahan sejarah. Lefebvre mengelompokkan ruang berdasarkan periodisasi ruang tersebut. Ruang pertama merupakan sebuah Ruang Alamiah, atau *Natural Space*. Ruang alamiah ini

merupakan ruang yang sudah tercipta dari alam. Ruang seperti ini tidak perlu menggunakan pemahaman khusus untuk mempelajarinya, karena ruang ini adalah ruang yang alami tercipta. Selanjutnya adalah Ruang Mutlak atau *Absolute Space*. Ruang ini merupakan ruang yang diciptakan oleh Tuhan dan bersifat mutlak. Yang ketiga adalah Ruang Abstrak atau *Abstract Space*. Dalam ruang abstrak ini, ruang sosial tidak memiliki eksistensi, hanya terdapat ruang-ruang yang mengalami komodifikasi homogenitas. Ruang yang terakhir adalah Ruang Diferensial atau *Differential Space*. Ruang ini menurut Lefebvre merupakan ruang yang lebih tercampur dan lebih bersifat *inter-penetrative*.

Pengertian '*history*' oleh Lefebvre juga berbeda. '*History*' disini bukan merupakan tentang kejadian di masa lalu menuju masa depan. Sistematika ruang disini merupakan sebuah proyek, bukan merupakan sebuah kronologi. Menurut Lefebvre, urutan tersebut merupakan sebuah *sequence* yang melanggar aturan ilmu pengetahuan, *utopia*, realita, dan idealisme. Ruang yang terbentuk sekarang bukan lagi merupakan hasil dari masa lampau dan masa kinisaja, namun juga imajinasi dan antisipasi untuk masa depan.

Bagi Lefebvre, ruang merupakan gabungan dari aspek fisik, mental dan juga sosial. Berdasarkan aspek itu, Lefebvre memformulasikan menjadi sebagai ruang-ruang bangunan dan antar bangunan (fisik), gagasan dan konsep dari ruang (mental), dan ruang sebagai bagian dari interaksi sosial (sosial). Yang kemudian menjadi teori ruang: *perceived*, *conceived*, dan *lived*.

### 3.1 Perceived Space

*Perceived space* merupakan sebuah praktek meruang, atau *spatial practice*. Hal ini bisa tercipta akibat kehidupan dan kegiatan manusia sehari-harinya. Dalam beraktifitas setiap harinya, manusia melalui berbagai macam ruang. Ruang-ruang tersebut dapat berupa ruang-ruang individual manusia, bangunan-bangunan di sekitar, hingga tapak ruang yang ada di kota (juga termasuk sistem transportasi kota). Praktek meruang ini terjadi berulang kali yang membuat ruang-ruang tersebut dicerap (*perceived*) oleh pikiran manusia sehingga

menghasilkan bentuk-bentuk meruang sesuai dengan kegiatan dan aktifitas mereka sehari-hari.

### 3.2 **Conceived Space**

*Conceived space* merupakan teori ruang yang tercipta dari adanya representasi secara sadar dari manusia akan ruang-ruang tersebut (*representations of space*). Hal ini bermula dari adanya konsepsi tentang ruang yang berasal dari pengertian abstrak dari ruang itu sendiri. Pengertian mengenai ruang tersebut bisa berasal dari pengetahuan, ruang matematis, dan juga proses perancangan arsitektur. Representasi ruang dapat berupa sebuah keyakinan akan sesuatu (*beliefs*), atau sebuah pengetahuan (*knowledge*). Hal ini sangat diperlukan untuk mendukung keberlangsungan praktik-praktik meruang (*spatial space*) atau hubungan-hubungan yang pada akhirnya akan memproduksi ruang. Pengertian yang didapat dari pengetahuan dan perancangan arsitektur di sini dapat berasal dari pemahaman akan sebuah kota, serta bentuk dan orientasi ruang pada sebuah kota. Contoh nyatanya adalah seperti sebuah peta, lay-out sebuah kota, peta jalur transportasi umum, atau *landmark* yang terdapat pada kota tersebut.

### 3.3 **Lived Space**

Pengertian ruang yang ketiga adalah *Lived Space*, yang menurut Lefebvre adalah ruang-ruang representasi dari kehidupan manusia (*space of representation*). Level ini merupakan level pengertian ruang yang terakhir dan tahap tersulit dari seluruh teori ruang oleh Lefebvre. Pada tahap ini mengacu pada pengalaman manusia secara sadar dan tidak sadar selama berada pada suatu ruang. Setiap pengalaman tidak sadar yang dilakukan oleh manusia pada sebuah ruang akan membentuk ideologi akan persepsi eksistensi kehadiran mereka dalam ruang tersebut. Dapat dikatakan bahwa ruang-ruang representasi merupakan sebuah kondisi akan sesuatu yang sudah dicerna dan alami, juga merupakan kegiatan-

kegiatan yang baru, yang belum pernah dilakukan, dan imajinatif yang memungkinkan memproduksi ruang-ruang baru dan berbeda.

Ruang pada tahap ini merupakan ruang bagi mereka yang tidak mempunyai hubungan atau keterlibatan dalam proses pembangunan bangunan (*spatial practices*) atau ide mengenai ruang (*representations of space*), namun mempunyai keterlibatan dalam menggunakan ruang itu dan memicu adanya proses produksi dan reproduksi ruang. Dapat dilihat disini bahwa mereka yang menghasilkan ruang (*production of space*) dengan mereka yang terlibat dalam pembuatan ruang tersebut mempunyai kesinambungan untuk mereproduksi satu sama lain.

Ketiga tahap ruang ini pada dasarnya mempunyai hubungan satu dengan lainnya. Sehingga dalam melihat sebuah ruang, sebaiknya tidak melihat tahap-tahap tersebut sendiri-sendiri namun perlu melihatnya sebagai sebuah kesatuan. Sebagai contoh, jika melihat sebuah representasi ruang (*conceived space*) seperti peta sistem sirkulasi transportasi umum, peta tersebut perlu dilihat bagaimana praktik-praktik meruang (*perceived space*) di dalamnya dan juga memikirkan secara imajinatif bagaimana kehidupan yang mungkin terjadi di dalamnya (*lived space*).

Dalam produksi ruang, pengertian tentang ruang memiliki alur yang berhubungan dengan waktu. Terdapat tiga fase ruang yang berbeda namun tetap berhubungan satu dengan yang lainnya. Fase tersebut adalah *perceived*, *conceived*, dan *lived space*. *Perceived space* merupakan ruang yang dirasakan oleh indera manusia. *Conceived space* merupakan ruang ideal yang berada dalam pikiran. *Lived space* merupakan ruang tempat terjadinya interaksi antar manusia.

## **BAB IV**

### **STUDI KASUS**

Pembahasan studi kasus ini mencoba melihat praktek penggunaan ruang oleh para pesepeda dalam kehidupan sehari-hari dan bagaimana ruang tersebut berhubungan satu dengan yang lain dan dapat menciptakan ruang-ruang baru.

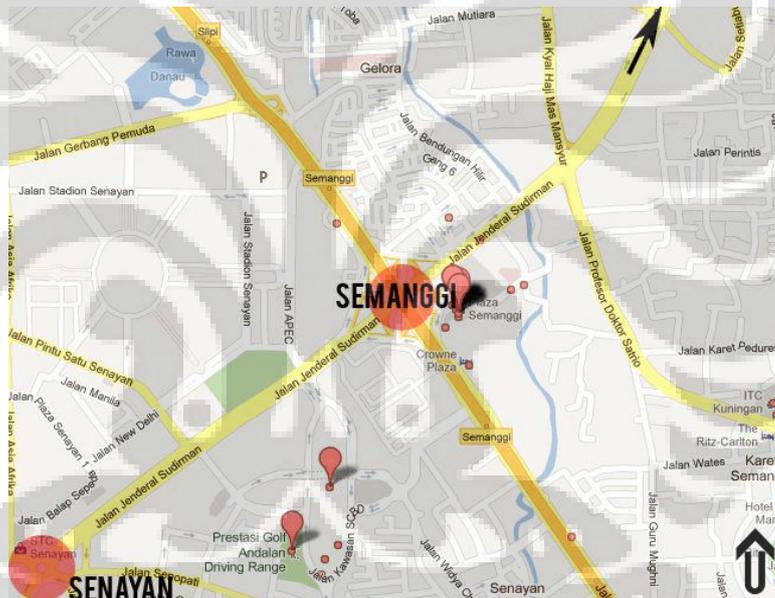
Dalam kehidupan sehari-hari manusia sangat dekat berhubungan dengan ruang. Segala kegiatan yang dilakukan manusia berhubungan dengan ruang dan dilakukan di dalam sebuah ruang tertentu sesuai dengan kegiatannya. Namun ruang yang ingin dijadikan studi kasus pada tulisan ini adalah ruas jalan raya dari Bundaran Pemuda, melewati Jl. Jendral Sudirman dan Jl. Mohammad Husni Thamrin hingga Bundaran air mancur Bank Indonesia.

#### **4.1 Jalan Raya Sebagai Sebuah *Perceived, Conceived, atau Lived Space*?**

Ruas jalan Sudirman hingga Thamrin ini merupakan sebuah akses bagi kendaraan bermotor yang menghubungkan Jakarta Selatan dan Jakarta Pusat dari daerah Blok M, Prapanca, menuju Monas dan Gambir. Ruas jalan ini terdiri dari dua buah jalur, jalur lambat, yang merupakan jalur bagi sepeda motor dan jalur cepat yang merupakan akses utama pada ruas jalur ini. Dua jalur ini ada pada kedua arah, Jl. Sudirman ke Jl. Thamrin dan juga arah sebaliknya. Ruas jalan ini merupakan sebuah akses bagi para pengendara kendaraan bermotor, seperti mobil dan sepeda motor, dan juga akses untuk kendaraan umum Bus TransJakarta koridor satu.

Pada September 2007, pemerintah Indonesia membuat sebuah kegiatan yang bertemakan satu hari bebas kendaraan bermotor. Hal ini bertujuan untuk menyadarkan masyarakat bahwa tanpa kendaraan bermotor, kota Jakarta bisa terasa lebih sehat, lebih indah dan menyenangkan. Selain itu juga menyadarkan

masyarakat mengenai alat transportasi umum yang bisa digunakan. Kegiatan ini bernama *Car Free Day*, yang diadakan pada hari Minggu setiap dua minggu sekali. *Car Free Day* ini dijalankan di sepanjang Jalan Sudirman hingga Jalan Thamrin. Pada saat kegiatan ini dilaksanakan, satu ruas Jalan Sudirman - Thamrin ini dibebaskan dari kendaraan bermotor dan berubah menjadi sebuah area bermain, berolahraga, dan berekreasi. Hampir setiap minggunya kegiatan ini ramai oleh penduduk Jakarta yang ingin berolahraga, dan menghabiskan waktu. Karena selain Jalanan yang menjadi kosong, namun banyak juga perusahaan-perusahaan dan komunitas-komunitas yang ikut meramaikan kegiatan ini dengan membuat berbagai macam acara.



Gambar 4.1. Peta Lokasi Jalan Jenderal Sudirman

(sumber: <http://maps.google.co.id/>)



Gambar 4.2. Peta Lokasi Jalan Jenderal Sudirman – Bundaran HI

(sumber: <http://maps.google.co.id/>)

Jika melihat terhadap studi kasus yang terjadi dalam fenomena *Car Free Day*, sebuah area jalan raya sepanjang ruas Sudirman – Thamrin lebih dikenal sebagai sebuah akses jalan raya yang luas yang dapat menghubungkan banyak lokasi. Namun pada saat Jalan tersebut dibebaskan dari kendaraan bermotor, jalan raya tersebut menjadi sebuah ruang yang luas dengan ujung yang tidak terlihat jelas. Ruang tersebut bagi beberapa orang, seperti para pesepeda dan pengunjung yang baru pertama kali, merupakan sebuah '*space*'. Hal ini dikarenakan jalan raya tersebut merupakan sebuah hamparan ruang yang luas tanpa terlihat jelas batasannya. Namun bagi sebagian orang, seperti pedagang kaki lima, dan pengunjung tetap, yang sudah terbiasa datang, ruang tersebut merupakan sebuah '*place*'. Mereka sudah mempunyai lebih banyak informasi-informasi akan area tersebut. Walaupun ruang tersebut tidak memiliki batasan yang bisa dilihat dengan mata, namun mereka tetap mengetahui bahwa batas di penghujung adalah Bundaran HI. Mereka juga mengetahui kegiatan apa saja yang bisa dilakukan

sepanjang jalan tersebut. Hal ini dikarenakan mereka telah berulang-ulang kali datang ke acara ini dan secara tidak sadar semua indera sudah memasukkan semua informasi tersebut ke dalam otak mereka.

Acara *Car Free Day* ini bermula di Bundaran Senayan. Bagi orang-orang yang memiliki rumah jauh dari Senayan, mereka menggunakan kendaraan bermotor untuk mencapai daerah Senayan, memarkirkan kendaraan mereka di tempat yang aman, biasanya di salah satu Mall di kawasan tersebut, dan kemudian melakukan persiapan untuk berolahraga yaitu mengeluarkan sepeda untuk para pesepeda, dan memakai sepatu olahraga bagi para pelari. Pada saat baru memulai bersepeda atau berlari, rata-rata orang yang baru pertama kali datang ke CFD ini tidak akan begitu mengetahui ujung dari jalan tersebut. Mereka hanya mengikuti kemana jalan panjang itu membawanya. Mereka baru pertama kali datang untuk berolahraga pada acara *CFD* ini, sehingga tidak mempunyai banyak informasi mengenai area tempat mereka beraktivitas tersebut (Jalan Sudirman hingga Jalan Thamrin). Walaupun mungkin mereka sering melintasi Jalur Sudirman tersebut menggunakan kendaraan bermotor, namun jika pada suatu saat mereka melalui jalan tersebut tanpa kendaraan bermotor, maka semua informasi mengenai jalan tersebut bisa saja berubah. Begitu pula yang saya rasakan pada saat pertama kali berada di Jalan Sudirman pada saat CFD.

Bagi saya, Jalan Sudirman merupakan sebuah ruang bagi kendaraan bermotor. Saya selalu menggunakan Jalan Sudirman dengan menggunakan kendaraan bermotor untuk menuju suatu tempat yang terhubung. Pada saat saya pertama kali datang ke acara *Car Free Day* untuk bersepeda dan berolahraga, saya merasa bahwa saya berada di tempat yang sama sekali berbeda dari Jalan Sudirman. Yang saya tahu adalah Jalan Sudirman merupakan sebuah ruas jalan yang dapat ditempuh dengan waktu yang singkat untuk sampai dengan Bundaran Bank Indonesia. Karena saya biasa melewati Jalan Sudirman ini pada hari libur sehingga jalanan tidak begitu ramai dan dapat melaju dengan cukup kencang. Namun pada saat acara *Car Free Day*, saya merasa bahwa Jalan Sudirman ini merupakan sebuah jalan yang sangat panjang. Pengetahuan saya mengenai Jalan Sudirman pada saat menggunakan kendaraan bermotor sangatlah berubah pada

saat saya tidak menggunakan kendaraan bermotor. Seketika itu saya menyesuaikan lagi pengalaman yang saya dapat, sehingga pada kesempatan selanjutnya saya sudah beradaptasi dan mempunyai pengetahuan yang lebih banyak mengenai Jalan Sudirman ini dalam ingatan saya.

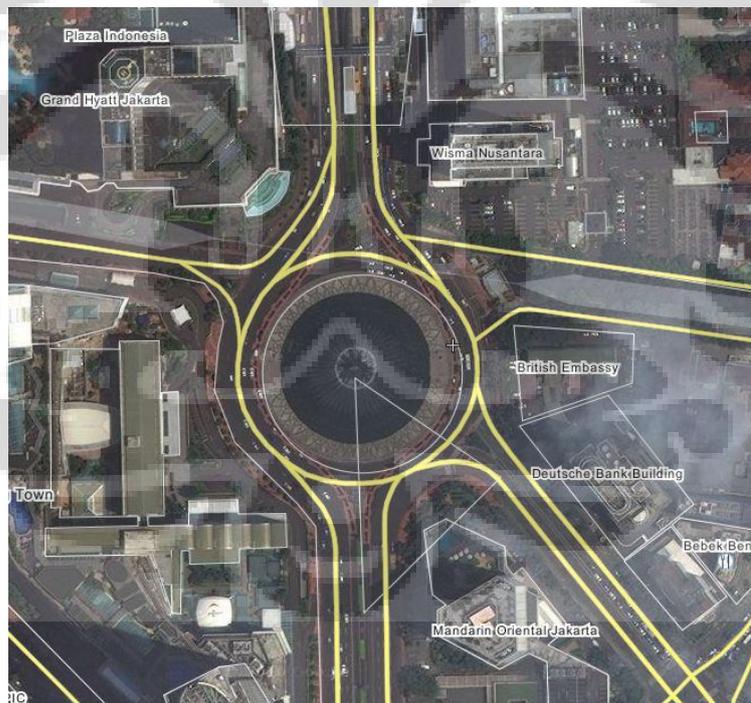
Pada saat seseorang menggunakan jalan raya bukan hanya untuk melaluinya saja sebagai akses, melainkan untuk berolahraga menggunakan sepeda, maka seluruh panca inderanya akan bekerja kembali untuk merasakan segala hal yang tidak dia rasakan pada saat melintasi jalan ini dalam kendaraan bermotor (*perceived space*). Penglihatan orang tersebut akan melihat dan merasakan bahwa jalan raya yang tadinya penuh dengan kendaraan bermotor, menjadi kosong dan dipenuhi dengan sesuatu hal yang lain, yaitu pesepeda dan orang yang berolahraga. Penciumannya akan merasakan udara yang bersih tanpa asap kendaraan bermotor, pendengarannya akan mendengar perbedaan bising yang diciptakan oleh kendaraan bermotor dan sekarang yang terdengar hanyalah suara suasana gembira dan senang dari orang-orang yang berada di sekitar.

Banyaknya orang yang datang pada acara ini memicu adanya interaksi sosial yang terjadi antar kalangan pengunjung yang datang. Ruang kendaraan bermotor ini telah menjelma menjadi sebuah ruang untuk manusia dengan tingginya tingkat interaksi antar masyarakat. Sehingga tempat ini menjadi terkenal akan banyaknya manusia yang berkumpul pada satu tempat dan merupakan sebuah ruang untuk bertemu dengan orang lain dan berinteraksi satu dengan lainnya (*lived space*). Setelah mereka terbiasa dengan suasana dan pengalaman yang terjadi, mereka mulai berani untuk melakukan sesuatu yang lebih dari biasanya dan keluar dari kebiasaan. Pada kasus CFD ini, banyaknya bermunculan ide-ide yang bermunculan yang diakibatkan oleh tingginya minat masyarakat yang datang ke acara rutin *Car Free Day*. Ide-ide itu antara lain adalah kampanye, sosial maupun politik, periklanan, dan juga bahkan peluang bisnis. Beberapa instansi atau perusahaan melihat acara ini sebagai sebuah kesempatan untuk mempromosikan perusahaan mereka atau instansi mereka. Bahkan beberapa universitas swasta sempat menggelar pameran pendidikan pada acara ini.

## 4.2 Ruang Bundaran HI

Kegiatan *Car Free Day* yang dilaksanakan di Jakarta ini sebenarnya berlangsung sampai dengan ujung dari Jalan Mohammad Husni Thamrin, atau sebelum Jalan Medan Merdeka. Namun pusat dari acara *Car Free Day* ini berada pada titik Bundaran HI. Bundaran HI merupakan pusat dari acara ini dan juga merupakan garis finish bagi sebagian orang yang datang berolahraga.

Bundaran HI merupakan sebuah Jalan Raya yang berbentuk lingkaran dengan memiliki patung ‘Selamat Datang’ dan dihiasi dengan air mancur pada pusat Bundarannya. Nama Bundaran HI berasal dari bangunan yang berada di sekeliling Bundaran, yaitu Hotel Indonesia. Bundaran ini merupakan sebuah jalan akses untuk menuju gedung Grand Indonesia, Plaza Indonesia, ke arah Monumen Nasional, ke daerah Menteng, dan juga putar balik ke Senayan.



Gambar 4.3. Foto Satelit Bundaran HI

(Sumber: <http://wikimapia.org/#lat=-6.1948822&lon=106.8235064&z=18&l=0&m=b>)

Pada saat acara *Car Free Day*, Bundaran HI menjadi tempat para pengunjung berkumpul. Dengan lebar jalan raya yang sebesar empat jalur mobil, dan trotoar yang memiliki pohon yang cukup rimbun membuat para pengunjung memilih Bundaran HI menjadi tempat beristirahat dan tujuan akhir dari jalur olahraga pada saat *Car Free Day*. Area jalanan yang luas membuat tempat ini dapat dijadikan tempat parkir dan tempat berkumpul bagi beberapa komunitas. Selain area jalanan yang luas, adanya air mancur dan kolam pada dasar patung membuat tempat ini menjadi tempat favorit untuk beristirahat. Bentuknya yang menyerupai sebuah lingkaran juga salah satu alasan mengapa tempat ini menjadi tempat pemberhentian favorit. Bangunan-bangunan di sekeliling Bundaran HI berorientasi menghadap ke Patung Selamat Datang. Sehingga secara tidak langsung massa bangunan-bangunan tersebut menghalangi cahaya matahari sampai ke jalan, sehingga hampir setiap bagian dari trotoar di Bundaran HI ternaungi. Bagi sebagian komunitas, tempat ini dapat membuat mereka menampakkan eksistensi akan komunitas mereka. Begitu pula dengan komunitas onthel

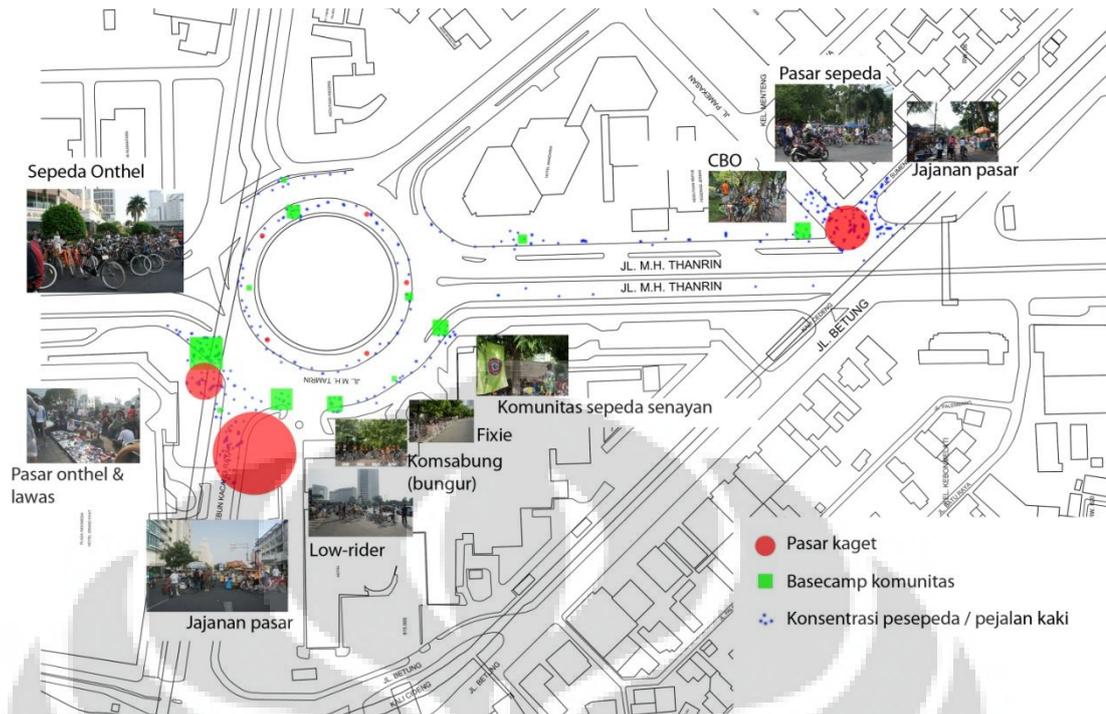


Gambar 4.4. Foto: Beristirahat dibawah naungan pohon

Sumber: Dokumen Pribadi (2012)

Beberapa orang atau kelompok menggunakan ruang di Bundaran HI sebagai tempat beristirahat. Trotoar di depan salah satu hotel di Bundaran HI merupakan sebuah tempat yang rindang karena pohon-pohon, sehingga merupakan tempat favorit bagi sebagian orang. Dengan bermodalkan alas, dapat berupa spanduk usang, karpet atau tikar, trotoar tersebut dapat dijadikan sebuah tempat peristirahatan yang nyaman. Bagi kebanyakan orang, Bundaran HI merupakan tempat peristirahatan yang nyaman karena terdapat banyak pohon-pohon besar, sehingga dapat menghalangi sinar matahari dan mengurangi suhu udara. Kevin Lynch menyebutkan bahwa naungan merupakan salah satu kebutuhan dasar yang dibutuhkan manusia untuk bertahan hidup. Naungan tersebut tidak hanya berupa rumah, namun juga dibutuhkan di luar rumah, yakni di lingkungan publik, yang biasa disebut *public shelter*. Jalanan yang ditutupi dengan pepohonan juga merupakan sebuah naungan. Karena dapat melindungi dari cahaya matahari dan juga cuaca.

Mereka dapat merasakan angin yang berhembus, selagi beristirahat namun tetap tidak terbakar sinar matahari karena ternaungi pohon. Terdapatnya bangunan di sekeliling bundaran HI, membuat trotoar tersebut terbatas dengan pagar bangunan. Sehingga para pesepeda atau pengunjung yang beristirahat bisa bersandar kepada tembok atau pagar tersebut dan menikmati pemandangan air mancur dan melihat lalu-lalang para pengunjung dan pesepeda lainnya. Walaupun tidak beristirahat di trotoar, para pengunjung juga bisa beristirahat pada air mancur. Air mancur ini memiliki undakan yang dapat dijadikan sebuah tempat duduk dan jika beristirahat pada tempat ini akan mendengarkan suara gemericik air mancur. Bagi sebagian orang, air mancur ini merupakan sebuah daya tarik sendiri. Sehingga pada saat beristirahat, mereka juga mengabadikan momen tersebut ke dalam sebuah foto.



Gambar 4.5 Mapping pada lokasi Bundaran HI

Selain tempat berkumpulnya komunitas, alasan lain mengapa para pengunjung suka berhenti lama-lama di Bundaran HI adalah pada tempat ini terdapat sebuah sudut jalan yang merupakan pusat jajanan dan makanan. Tepatnya pada Jalan Kebon Kacang, yang merupakan jalan di antara Plaza Indonesia dan Grand Indonesia Shopping Town. Pada sudut jalan ini, terdapat hampir segala jenis makanan untuk pengunjung yang ingin sarapan. Tempat ini berada di antara dua buah bangunan tinggi dan hampir seluruh bagiannya ternaungi dari matahari. Sehingga para pesepeda yang dapat beristirahat dan makan tanpa takut terbakar sinar matahari. Dengan banyaknya perbedaan level dari jalan, trotoar dan pembatas jalan pun dapat dimanfaatkan sebagai tempat duduk yang cukup nyaman. Selain tempat makanan, juga terdapat beberapa penjual barang-barang untuk para pesepeda dan penikmat olahraga lainnya.



Gambar 4.6 Foto Satelit Detail Jalan Kebon Kacang

(sumber: <http://wikimapia.org/#lat=-6.1922423&lon=106.8236351&z=18&l=0&m=b&v=1>)

Bundaran HI ini menjadi titik balik atau garis finish bagi para pengunjung yang berolahraga. Setelah melewati jalan panjang Jalan Sudirman, para pengunjung tersebut sampai pada Bundaran HI ini. Sebelum melakukan perjalanan pulang, para pengunjung tersebut dapat beristirahat, jajan atau sarapan, atau juga melihat-lihat pemandangan dan aktivitas yang diberikan oleh para komunitas yang berada di Bundaran HI. Tidak sedikit juga para pengunjung yang datang ke acara *Car Free Day* ini bukanlah untuk berolahraga, melainkan hanya untuk berkumpul dengan komunitasnya saja dan mempertunjukkan apa yang mereka miliki sebagai komunitas.

Bundaran HI menjadi tempat favorit bagi para pengunjung, khususnya komunitas onthel karena mereka sudah menganggap bundaran HI ini seperti rumah mereka sendiri. Mereka mempunyai sejarah pada Bundaran HI jauh sebelum CFD diadakan. Para anggota komunitas onthel yang sudah pernah mengunjungi tempat ini merasa bahwa tempat ini merupakan tempat yang nyaman untuk dikunjungi. Dari beberapa kali bertanya kepada para responden, yaitu para anggota komunitas yang berada di Bundaran HI pada saat CFD, mereka menjawab bahwa Bundaran HI ini nyaman karena dikelilingi oleh gedung-gedung tinggi disekitarnya. Sehingga banyak area yang tertutup karena bayangan gedung-gedung itu. Namun pada saat matahari sudah di atas kepala, sekitar jam 10:00,

tempat yang nyaman hanyalah pada bagian trotoarnya saja. Karena trotoarnya lebar dan memiliki pepohonan dengan daun yang rindang, sehingga tetap teduh karena ternaungi dan terhindar dari sinar matahari. Begitu pula dengan komunitas onthel ini. Mereka merasa bahwa jika matahari sudah tinggi, maka tempat tersebut sudah tidak nyaman lagi dan sudah waktunya untuk meninggalkan area.

Bundaran HI ini pada saat ini telah menjadi salah satu tempat yang paling ramai dikunjungi pada satu hari Minggu. Sehingga pada Bundaran HI ini tercipta sebuah *'place'* yang diminati banyak orang. Acara *Car Free Day* ini memang merupakan gagasan dari pemerintah, namun pemerintah tidak sepenuhnya mengelola area Bundaran HI. Kesadaran masyarakat lah yang meningkat pada keinginan memiliki sebuah area publik yang layak dan menyenangkan. Pada awalnya, area Bundaran HI pada saat CFD benar-benar hanya berupa sebuah area untuk istirahat atau sebuah *check point*. Namun seiring berjalannya waktu, banyak fenomena menarik pada tempat ini yang membuat Bundaran HI ini menjadi semakin nyaman dan menyenangkan. Fenomena-fenomena itu antara lain adalah pedagang makanan kaki lima yang semakin beragam, komunitas-komunitas yang memberikan pemandangan unik, dan acara-acara yang digelar oleh instansi yang dapat menghibur. Semua hal ini membuat area Bundaran HI menjadi sebuah tempat sosial yang menyenangkan dan dapat menarik orang untuk datang ke tempat ini berulang-ulang kali.

Semenjak pertama kali CFD diadakan di Jakarta, area Bundaran HI telah mengalami pergeseran fungsi yang cukup signifikan. Dari area yang merupakan akses ke berbagai daerah di Jakarta, kemudian pada saat CFD menjadi sebuah *meeting point*, tempat istirahat, dan garis finis dari jalur olahraga, hingga pada akhirnya menjadi sebuah tempat sosial yang menyenangkan dan nyaman untuk saat ini. Hal ini dikarenakan area CFD memiliki hampir segala kebutuhan yang dibutuhkan pengunjung, juga kepada para anggota komunitas onthel. Kebutuhan-kebutuhan tersebut antara lain adalah naungan dari bangunan-bangunan tinggi di sekitar, berbagai macam pedagang yang menjual makanan dan minuman, dan banyak pemandangan yang dapat menarik perhatian pengunjung.

### 4.3 Produksi Ruang

Pada awal mula diadakannya acara ini, kegiatan yang ada hanyalah olahraga yang dilakukan oleh masyarakat yang datang ke acara ini. Namun setelah berjalannya waktu, banyak yang merasa bahwa acara ini sudah merupakan acara yang sangat digemari masyarakat karena dapat memenuhi berbagai macam kebutuhan dan bukan hanya tempat olahraga melainkan sebuah area dimana orang dapat berkumpul dan bersosialisasi dengan orang lain dari seluruh pejurur Jakarta.

Setiap pengunjung yang datang ke acara *Car Free Day* merupakan seorang manusia yang memiliki ruang sendiri. Pada saat dua orang manusia bertemu dan berinteraksi, ruang tersebut akan menjadi satu dan membuat ruang mereka sendiri. Begitu pula dengan interaksi antar sejumlah kelompok manusia. Pengunjung *Car Free Day* ini terdiri dari beberapa kelompok yang merupakan sebuah keluarga, teman bermain, ataupun sekedar sesama pengunjung. Ruang yang mereka hasilkan sudah melebihi ruang individu mereka masing-masing. Pada saat mereka bertemu dengan kelompok yang lain, ruang mereka pun menjadi satu dan berkembang lagi. Ruang yang mereka hasilkan tersebut dapat berupa ruang bermain mereka, ruang sosial mereka, atau gabungan dari ruang pribadi mereka. Dalam ruang gabungan tersebut, aktivitas mereka dapat saja berhubungan satu dengan yang lainnya. Ruang tersebut juga dapat menarik perhatian dari orang-orang lain yang berada di sekeliling mereka. Ruang yang sudah terbentuk dari beberapa ruang individu mempunyai daya tarik tersendiri untuk membuat ruang lainnya tertarik. Dengan adanya sebuah ruang yang merupakan ruang gabungan dari beberapa individu, lebih mudah untuk melakukan sosialisasi secara berkelompok, dibandingkan jika melakukannya secara individual.

Hal inilah yang digunakan oleh beberapa orang, atau beberapa instansi dalam melihat kesempatan pada acara *Car Free Day*. Melihat tingginya animo masyarakat yang mengikuti acara *Car Free Day* ini, membuat munculnya ide-ide untuk memanfaatkan ruang-ruang dari kelompok individu tersebut. Banyak orang melihat hal ini sebagai salah satu kesempatan untuk melakukan sosialisasi secara massal, atau melakukan periklanan mengenai instansi atau produk mereka kepada khalayak ramai. Hal ini dikarenakan jika mereka melakukan pendekatan terhadap

ruang pada manusia yang sudah berisi lebih dari satu individu di dalamnya, informasi akan menyebar cepat tanpa memerlukan waktu yang lama, tanpa perlu melakukan pendekatan kepada setiap individu. Kesempatan ini juga digunakan oleh beberapa kalangan sebagai sebuah peluang bisnis.

Kelompok individu yang datang pada acara CFD ini datang dari kelompok yang sama, yaitu dari kelompok individu yang ingin berolahraga. Sehingga kurang lebih kebutuhan mereka antara satu dengan yang lainnya tidak berbeda jauh. Salah satu kebutuhan para olahragawan adalah membutuhkan asupan stamina pada saat mereka merasa lelah setelah berolahraga dan membutuhkan stamina tambahan. Sehingga banyak pedagang asongan atau pedagang kaki lima mengambil kesempatan tersebut dengan berjualan minuman dalam acara CFD. Sedangkan pengunjung paling dominan dalam kegiatan rutin ini adalah pesepeda dan kebutuhan pesepeda pada umumnya adalah reparasi keperluan sepeda, khususnya dalam hal kelengkapan sepeda itu sendiri. Hal yang paling mendasar pada keperluan sepeda adalah tekanan angin yang memadai pada roda sepeda. Kadang kala, roda sepeda bisa saja sewaktu-waktu kekurangan angin. Pada saat di luar rumah dan tidak memiliki alat penambah angin, atau pompa angin, hal ini akan menjadi hal yang sangat menyulitkan. Ada banyak orang yang pernah merasakan atau melihat kejadian seperti ini, sehingga mereka ingin membantu dengan cara menyediakan jasa pompa ban sepeda yang kekurangan angin.

Berawal dari berbagai keperluan yang timbul oleh para pengunjung selama CFD, mengakibatkan banyak orang yang mengambil kesempatan untuk berbisnis pada sepanjang jalan dari Jalan Sudirman sampai dengan Jalan Thamrin, sebelum Bundaran HI. Banyak penjual minuman atau pedagang asongan yang sudah siap sedia sepanjang jalan, jika sewaktu-waktu terdapat pengunjung yang merasa membutuhkan air minum sebagai penambah stamina mereka yang sudah habis. Selain itu, tidak sedikit juga orang yang melihat bahwa kebutuhan untuk tambah angin ban sepeda merupakan sebuah kebutuhan yang pokok. Mereka menggunakan pompa angin kecil dan bersiap sedia jika terdapat pesepeda yang membutuhkan pompa angin untuk menambah kadar angin pada ban sepedanya. Namun selain dua kebutuhan pokok tersebut, banyak juga orang yang mencari

alternatif kesempatan yang bisa diambil pada acara ini. Yaitu dengan cara berjualan berbagai macam pernak-pernik kebutuhan sepeda. Bahkan ada beberapa orang yang menjual barang-barang perabotan rumah yang tidak begitu berhubungan dengan sepeda dan olahraga.

Selain dari sudut bisnis, acara *Car Free Day* ini merupakan sebuah acara sebagai tempat publikasi yang paling efektif pada saat ini. Sehingga banyak sekali instansi, khususnya perguruan tinggi, perusahaan-perusahaan, bahkan organisasi yang memakai acara CFD ini sebagai sarana publikasi mereka. Pada sepanjang Jalan Sudirman hingga Jalan Thamrin, dipenuhi dengan tenda-tenda dari masing-masing instansi yang kemudian terdapat beberapa orang yang memperkenalkan instansi mereka dengan cara membagikan *flyer* berupa brosur. Bahkan beberapa instansi juga ada yang menggunakan metode publikasi yang lebih heboh, dengan menggunakan acara musik, wayang, tari dan sebagainya sebagai penarik perhatian para pengunjung dari acara ini.

#### **4.4 Produksi Ruang di Bundaran HI**

Berbeda dari Jalan Raya Sudirman hingga Jalan Thamrin, Bundaran HI merupakan muara, tempat orang-orang berkumpul pada acara *Car Free Day*. Bila diibaratkan, Jalan Sudirman – Thamrin merupakan sebuah akses yang menuju pusat, yaitu Bundaran HI. Banyak dari para pengunjung yang mengunjungi kegiatan *Car Free Day* hanya untuk mendatangi Bundaran HI. Bagi para pengunjung yang berolahraga, Bundaran HI dapat merupakan sebuah *checkpoint* ataupun garis finish. Apapun pilihannya, namun Bundaran HI merupakan tempat singgah bagi rata-rata pengunjung.

Walaupun merupakan sebuah tempat singgah bagi semua orang, Bundaran HI memiliki batasan ruang, sehingga memiliki kapasitas maksimum dari keberadaan orang di dalamnya. Dalam keterbatasan tersebut, membuat setiap individu atau kelompok bertemu dan berbagi ruang. Dengan kata lain, ruang-ruang yang dimiliki para individu ataupun kelompok tersebut saling bertemu satu dengan yang lainnya sehingga membuat sebuah ruang yang lebih besar lagi.

Dalam sebuah lingkup yang besar, area CFD Bundaran HI ini memang berada dalam satu buah ruang besar yang sama. Ruang besar ini pada mulanya tercipta dari ruang-ruang individu, kemudian berkembang menjadi ruang kelompok kecil, lalu berkembang lagi menjadi kelompok besar, dan pada akhirnya menjadi sebuah ruang yang sangat besar, yaitu ruang umum pengunjung *Car Free Day*. Sehingga sering kali ruang yang dihasilkan di tempat ini menjadi tempat yang strategis sebagai tempat publikasi, tempat untuk berbisnis, berkumpul dengan komunitas, dan juga hanya duduk-duduk untuk istirahat.



Gambar 4.7. Foto Komunitas Sepeda Onthel di Bundaran HI

Pada sebelum CFD diadakan di Jakarta, komunitas sepeda onthel sudah sering mengunjungi Bundaran HI, terutama pada area trotoar di depan salah satu pusat perbelanjaan. Pada awalnya hanya menggunakan area trotoar di depan pusat perbelanjaan ini hanya untuk beristirahat pada saat bersepeda. Salah satu ketua komunitas pada saat itu, sudah memiliki izin dari pusat perbelanjaan tersebut untuk memakai area trotoar mereka untuk sebagai tempat peristirahatan. Selama bersepeda, mereka semakin sering menggunakan area tersebut, sehingga secara tidak sadar mereka sudah mempunyai rasa memiliki terhadap tempat tersebut. Pada saat acara *Car Free Day* diadakan pun, mereka tetap menggunakan tempat itu sejak pertama kali berkumpul di area tersebut. Berita itu pun menyebar ke

komunitas sepeda onthel di seluruh Jakarta. Seiring berjalannya waktu, area tempat berkumpul komunitas ini pun mengalami perkembangan. Dikarenakan tempat ini merupakan tempat berkumpulnya komunitas sepeda onthel, banyak orang yang pada akhirnya melihat kesempatan untuk berjualan keperluan atau peralatan sepeda onthel pada tempat ini juga. Area sepeda onthel ini merupakan sebuah taman kecil di depan sebuah pusat perbelanjaan, sehingga banyak terdapat ruang-ruang *void* yang tercipta dari taman-taman kecil. Pada dasarnya, *void-void* ini merupakan sebuah akses untuk masuk ke dalam taman tersebut, namun pada saat *Car Free Day*, *void* ini digunakan sebagai area jualan pernak-pernik onthel dan barang-barang lawas.

Dalam teori Henri Lefebvre akan produksi ruang, sebuah produksi memiliki tiga konsep, yaitu produksi (proses), produk (hasil) dan *labour* (buruh). Pada dasarnya, setiap orang menggunakan dan menciptakan ruang pada waktu yang hampir bersamaan. Namun dalam hal ini, saya membagi para aktor produksi ruang ini berdasarkan waktu. Aktor-aktor ini merupakan ilustrasi dari rangkaian terjadinya produksi ruang. Aktor-aktor tersebut antara lain adalah produser, konsumen, dan reproduser. Produser ruang merupakan orang-orang yang memulai dan memicu fenomena keramaian pada acara *Car Free Day*. Konsumer ruang merupakan orang-orang yang melihat adanya ruang yang sudah tercipta dan memanfaatkan ruang tersebut. Reproduser ruang merupakan orang-orang yang menggunakan ruang yang sudah ada, namun juga tetap menciptakan ruang bagi orang lain.

Dalam istilah produksi yang dikenalkan oleh Henri Lefebvre, konsep pertama adalah *labour* atau pekerja. Dalam sebuah produksi ruang, pekerja (*labour*) atau subjeknya merupakan individu atau kelompok yang menjadi komponen utama. Pada studi kasus ini, yang menjadi *labour*-nya adalah para pesepeda dan masyarakat yang datang untuk berolahraga. Komunitas sepeda onthel pun dapat disebut sebagai produser ruang karena mereka bahkan sudah menggunakan ruang tersebut sebelum CFD diadakan di Jakarta. Para pesepeda dan masyarakat yang datang merupakan komponen utama dari produksi ruang pada *Car Free Day* pada Jalan Sudirman, Jalan Thamrin, hingga Bundaran HI.

Secara tidak sadar, mereka yang datang ke acara rutin CFD ini merupakan pondasi dan dasar dari seluruh rangkaian produksi ruang pada kegiatan ini. Jika pesepeda atau pengunjung yang datang semakin sedikit, maka semakin lama kegiatan ini akan semakin menghilang. Golongan ini saya sebut sebagai produser ruang.

Mereka yang termasuk dalam golongan ini antara lain adalah pengunjung yang berupa individu, begitu juga yang sudah berupa kelompok. Walaupun hanya sendirian, seseorang yang datang ke acara ini dapat memberikan dampak yang besar. Apapun kegiatannya pada saat pertama kali datang, entah itu berolahraga, atau hanya kebetulan melewati, namun pada saat datang pertama kali itu seseorang tersebut merasa bahwa kegiatan ini menyenangkan, maka dia akan memberitahukannya ke orang-orang di sekitarnya. Sehingga kemungkinan orang ini akan datang lagi pada acara yang berikutnya, namun bisa saja tidak datang seorang diri namun sudah bersama teman-teman kelompoknya. Karena setiap kelompok, besar ataupun kecil, semua berasal dari seorang individu.

Setelah seorang individu berubah menjadi kelompok, dampaknya bisa lebih besar lagi. Kelompok ini dapat berupa kelompok dari teman bermain, kelompok dari sebuah komunitas, ataupun kelompok dari rekan kerja di kantor. Banyak kantor di Jakarta yang mempunyai kegiatan rutin dalam CFD ini. Mereka membuat acara untuk menjaga kebugaran tubuh mereka di luar jam kantor dan juga sebagai wadah penyegaran diri dengan cara membuat kegiatan olahraga bersama dalam acara *Car Free Day* ini. Karena mayoritas orang dari kelompok ini merupakan orang tua, olahraga yang mereka lakukan adalah olahraga jalan cepat. Biasanya trayek yang mereka lakukan bermula dari Jalan Sudirman, atau di depan Gelora Bung Karno, sampai dengan Bundaran HI, dan juga sebaliknya. Untuk kelompok yang berupa komunitas, hadir pada acara rutin CFD ini sudah masuk ke dalam kegiatan rutin mereka. Selain untuk mempererat hubungan mereka dalam komunitas, kegiatan rutin mereka dalam CFD bertujuan untuk menunjukkan identitas mereka pada khalayak ramai. Masih banyak lagi kelompok orang yang datang ke acara ini secara rutin.

Tahap selanjutnya dalam sebuah produksi ruang adalah produk, atau hasil. Hasil dari produksi ruang tentu saja berupa ruang. Namun karena yang

memproduksi juga dari manusia, hasilnya pun untuk manusia. Ruang yang sudah tercipta oleh para pengunjung (*labour*) merupakan sebuah ruang lainnya yang dapat dimasuki dan digunakan oleh orang lain atau para konsumen. Ruang ini berupa ruang bebas yang tercipta dari kebutuhan dan kegiatan manusia. Mereka yang menjadi konsumen ruang pada area CFD, khususnya area Bundaran HI, antara lain adalah pedagang kaki lima, komunitas lain yang tidak berkaitan dengan sepeda, organisasi masyarakat, dan masih banyak lagi.

Para konsumen ini melihat bahwa pengunjung yang datang ke area CFD ini cukup banyak sehingga ingin mengambil manfaat dari hal itu. Bagi para pedagang makanan kaki lima, mereka melihat bahwa adanya peluang untuk mencari nafkah. Karena acara Car Free Day ini diadakan pada pagi hari, dan salah satu kebutuhan manusia pada pagi hari adalah sarapan. Mereka beranggapan bahwa para pengunjung ini datang pagi-pagi sekali, sehingga belum sempat makan sarapan dahulu sebelumnya. Juga mayoritas aktivitas para pengunjung adalah untuk berolahraga, sehingga tidak makan sarapan dahulu karena tidak baik untuk kesehatan. Oleh karena itu lah mereka datang setiap minggunya untuk berdagang makanan untuk sarapan bagi para pengunjung. Begitu pula dengan pedagang asongan minuman kemasan. Kebutuhan para pengunjung yang berolahraga adalah untuk mengisi nutrisi tubuh yang hilang pada saat berolahraga, sehingga mereka menjual minuman kemasan untuk memenuhi kebutuhan tersebut.

Dua jenis pedagang tersebut merupakan beberapa konsumen ruang yang mendapat keuntungan dari produksi ruang di daerah Bundaran HI. Namun ternyata produksi ruang di Bundaran HI ini tidak semuanya membawa keuntungan bagi orang lain. Contohnya adalah pada pedagang asongan penjual minuman instan; seperti kopi, dan teh. Bagi mereka, keramaian yang tercipta di Bundaran HI ini tidak begitu berpengaruh terhadap usaha mereka. Karena walaupun ramai dengan orang, namun hanya sedikit yang membeli dan memberi mereka keuntungan. Mungkin perbedaan jenis minuman yang dijual sangat berpengaruh dengan kebutuhan para pengunjung sehingga minuman kemasan yang lebih praktis menjadi lebih populer daripada minuman instan. Selain mendapatkan hasil

yang sedikit, para pedagang kaki lima penjual minuman instan ini juga perlu bersembunyi dari aparat kepolisian yang sedang bertugas. Karena sebenarnya para pedagang kaki lima ini tidak diperbolehkan berjualan di daerah Bundaran HI. Bagi polisi, kehadiran mereka mencemarkan ruang Bundaran HI.

Selain pedagang, konsumen ruang lainnya adalah komunitas, organisasi masyarakat, atau instansi. Mereka mendapati bahwa mereka dapat menggunakan keramaian yang terjadi pada Bundaran HI sebagai sarana untuk mempertunjukkan diri mereka. Salah satu komunitas pecinta hewan menganggap bahwa Bundaran HI merupakan tempat yang tepat untuk memperkenalkan komunitas mereka kepada masyarakat luas dan menjadikan Bundaran HI tersebut sebagai tempat mereka mempromosikan komunitas mereka untuk daerah Jakarta. Karena bagi mereka Bundaran HI ini juga merupakan sentral dan pusat dari Jakarta, sehingga hampir dari segala penjuru Jakarta mengunjungi tempat ini. Banyak organisasi masyarakat yang juga menggunakan keramaian yang terjadi untuk kampanye sosial maupun politik. Beberapa instansi juga kerap mempromosikan diri pada Bundaran HI ini. Salah satu strateginya adalah membagikan pernak-pernik instansi mereka secara gratis kepada para pengunjung.

Selain memproduksi dan mengonsumsi ruang, terdapat beberapa elemen masyarakat yang melakukan keduanya. Selain menggunakan ruang yang sudah diproduksi, mereka-mereka ini memproduksi ruang lagi dari ruang yang sudah digunakan. Tidak serta-merta memanfaatkan keramaian yang sudah tercipta sebelumnya, melainkan dapat membuat keramaian tersebut semakin meningkat. Proses produksi ruangnya dilakukan berulang kembali. Pada dasarnya semua penggunaan ruang merupakan proses memproduksi ruang juga pada sisi lainnya. Namun produksi ruang yang dilakukan oleh reproduser ini merupakan produksi skala besar.

Mereka yang termasuk dalam golongan reproduser adalah instansi atau komunitas yang membuat acara di dalam acara CFD ini. Biasanya mereka menggunakan panggung untuk menggelar acara mereka. Mereka pada dasarnya memanfaatkan keramaian pengunjung pada acara Car Free Day, namun mereka juga menciptakan ruang lainnya untuk orang lain di luar pengunjung CFD. Salah

satu contohnya adalah pada sebuah acara budaya yang menggelar acara tari besar-besaran pada Bundaran HI. Acara tersebut merupakan salah satu acara tahunan yang diadakan oleh gabungan kelompok pendukung budaya. Dalam acara tersebut dimeriahkan oleh band, berbagai macam tarian, dan masih banyak lagi. Mereka menggunakan massa dari acara CFD, namun juga menyediakan ruang bagi kalangan diluar pengunjung. Proses produksi mereka terjadi dengan cara membuat kuis interaktif yang dapat diikuti oleh para pengunjung yang datang.

Contoh lainnya adalah dari sebuah wirausaha sosial yang menggelar kampanye nasional akan bahaya kantong plastik. Dalam kampanye ini, pihak penyelenggara memberikan souvenir yang mendukung kampanye mereka. Pada acara ini juga diisi dengan penampilan musik akustik, atraksi sulap, pembagian hadiah dan juga *flashmob*. Tidak sedikit acara yang sedemikian diadakan dalam acara Car Free Day. Mereka menarik massa dari para pengunjung CFD dan sekaligus memberikan interaksi sosial kepada pengunjung. Cara-cara efektif yang sering digunakan adalah menggunakan panggung, menggelar kuis interaktif, membagikan barang atau produk, dan mengadakan lomba.

Para reproduser ini mencoba untuk memberikan nuansa pemandangan dan pendengaran baru untuk para pengunjung CFD. Mereka memberikan sebuah atraksi atau sebuah pertunjukkan agar para pengunjung yang sedang beristirahat tidak merasa bosan. Acara-acara musik juga sering diadakan untuk memanjakan telinga para pesepeda yang melintasi daerah Bundaran HI. Walaupun biasanya diadakan di sekitaran Bundaran HI, namun alunan musik dan suaranya dapat terdengar hingga Jl. Thamrin. Sehingga musik tersebut dapat menjadi sebuah penarik perhatian bagi para pesepeda yang sedang menuju ke arah Bundaran HI.

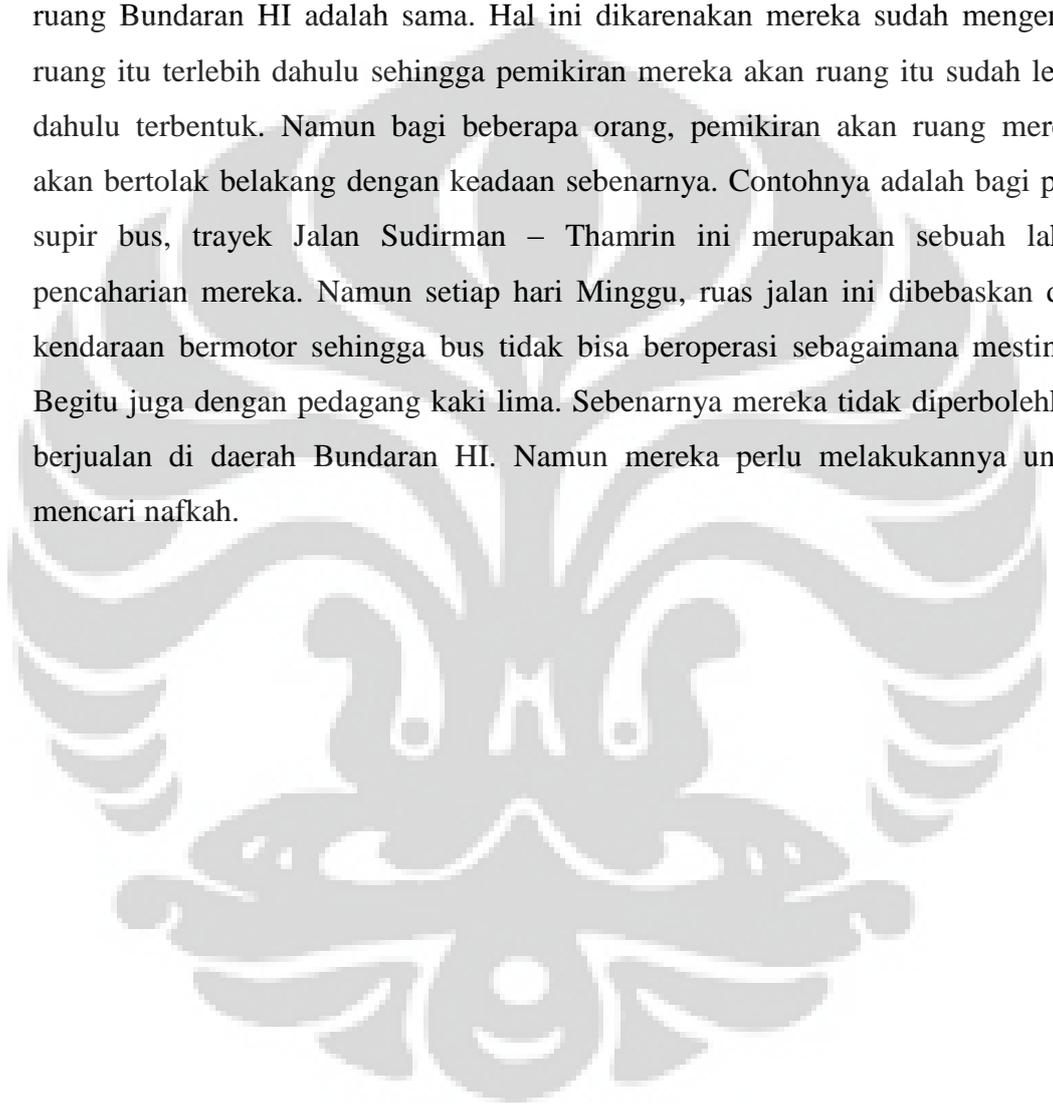


Gambar 4.8. Mapping Pengguna Ruang di Bundaran HI

Mapping pengguna ruang ini merupakan mapping dengan menggunakan waktu sebagai faktor penentu. Pada awalnya, Bundaran HI hanya diisi oleh para pesepeda dan pengunjung yang ingin berolahraga. Lalu muncul pedagang-pedagang kaki lima yang ingin mencari nafkah dengan berjualan kepada para pesepeda tersebut. Variasi acara kemudian muncul akibat animo masyarakat yang sangat tinggi. Faktor penentu lainnya adalah adanya keberagaman aktifitas dan tujuan pengunjung pada Bundaran HI ini. Produser rata-rata merupakan orang yang datang dengan mempunyai tujuan untuk bersepeda, berolahraga, dan berekreasi. Konsumer merupakan rata-rata orang yang mempunyai tujuan untuk mencari nafkah, dan mempromosikan diri. Sedangkan reproduser merupakan rata-rata orang dengan tujuan kampanye, dan membuat acara dalam skala besar. Pengelompokan ini terjadi karena adanya hubungan antar kelompok yang saling membutuhkan satu dengan yang lain. Seperti para pedagang kaki lima membutuhkan para pesepeda sebagai pelanggan agar mendapatkan uang, namun pesepeda tersebut juga memerlukan pedagang untuk dapat mengisi dahaga mereka.

Dalam fenomena produksi ruang yang terjadi pada acara Car Free Day ini, ternyata tidak hanya mempunyai dampak positif, namun juga memiliki dampak negatif. Setiap manusia memiliki pemikiran akan ruang (*conceived space*) yang

berbeda-beda. Namun dalam kasus CFD ini, *perceived space* manusia akan kurang lebih sama satu dengan yang lainnya. Bagi para pesepeda dan pengunjung CFD, pemikiran ruang mereka dan keadaan yang mereka rasakan dalam acara ini mungkin dapat berhubungan. Yaitu area CFD ini merupakan tempat olahraga dan dapat memenuhi sebagian kebutuhan mereka. Untuk para anggota komunitas onthel, mereka merasa bahwa *conceived space* dan *perceived space* mereka akan ruang Bundaran HI adalah sama. Hal ini dikarenakan mereka sudah mengenali ruang itu terlebih dahulu sehingga pemikiran mereka akan ruang itu sudah lebih dahulu terbentuk. Namun bagi beberapa orang, pemikiran akan ruang mereka akan bertolak belakang dengan keadaan sebenarnya. Contohnya adalah bagi para supir bus, trayek Jalan Sudirman – Thamrin ini merupakan sebuah lahan pencaharian mereka. Namun setiap hari Minggu, ruas jalan ini dibebaskan dari kendaraan bermotor sehingga bus tidak bisa beroperasi sebagaimana mestinya. Begitu juga dengan pedagang kaki lima. Sebenarnya mereka tidak diperbolehkan berjualan di daerah Bundaran HI. Namun mereka perlu melakukannya untuk mencari nafkah.



## BAB V

### KESIMPULAN

Dalam acara *Car Free Day*, terdapat sebuah fenomena yang dapat dijadikan sebuah pembelajaran mengenai produksi ruang. Bundaran HI yang pada hari biasa merupakan sebuah area yang sepi dari pengunjung, namun pada acara *Car Free Day*, tercipta sebuah ruang yang dipenuhi oleh pengunjung. Ruang ini tercipta diakibatkan oleh tingginya jumlah pesepeda dan pengunjung lainnya, sehingga menarik perhatian masyarakat yang kemudian mendatangkan peluang usaha dan menciptakan sarana rekreasi. Salah satu peluang usaha ini timbul dari kebutuhan pengunjung yang mayoritas merupakan pesepeda, yaitu minuman dan makanan.

Ruang-ruang yang tercipta antara lain adalah ruang interaksi sesama pengunjung, ruang untuk melakukan usaha atau promosi, dan ruang untuk rekreasi dan berolahraga. Ruang Bundaran HI pun digunakan sebagai tempat beristirahat karena menyediakan kebutuhan-kebutuhan pengunjung seperti naungan, makanan dan minuman, dan juga pemandangan. Bagi komunitas sepeda onthel, mereka menyukai tempat itu karena tempat tersebut sudah memiliki sejarah tersendiri dalam komunitas mereka. Mereka sudah menganggap ruang pada Bundaran HI ini sebagai rumah bagi komunitas mereka.

Namun produksi ruang yang terjadi pada Bundaran HI ini juga memiliki dampak negatif bagi beberapa kalangan, seperti supir bis dan pedagang asongan. Dikarenakan jalan raya di sekitar Bundaran HI ditutup, supir bis tidak bisa melewati daerah ini sehingga mengurangi nafkah yang bisa mereka hasilkan. Bagi pedagang asongan, mereka tidak terlalu mendapat banyak keuntungan, tetapi perlu bekerja keras untuk menghindari dari ancaman polisi. Karena pada dasarnya, pedagang asongan dilarang berjualan di daerah CFD.

## DAFTAR PUSTAKA

Carter, E., Donald, J., & Squires, J. (1993), *Space & Place, theories of identity and location*, London: Lawrence & Wishart

Holt-Jensen, A. (1999), *Geography, History & Concepts*, London: Sage Publications Limited

Lefebvre, Henri, (1974), *The Production of Space*, UK: Blackwell, 1974.

Lynch, Kevin. (1976), *The Image of The City*, Massachusetts, Cambridge: The MIT Press

Tuan, Yi Fu. (1977), *Space and Place, The Perspective of Experience*, Minneapolis: University of Minnesota Press

Tuan, Yi Fu. (1974), *Topophilia, A Study of Environment Perception Attitudes, And Values*, London: Prentice Hall

Leach, Neil. (1997), *Rethinking Architecture, A Reader in Cultural Theory*, USA and Canada: Routledge

Ven, Cornelis Van De. (1980), *Space in Architecture: The Evolution of a New Idea in the Theory and History of Modern Movements*, Netherland: Van Gorcum Ltd.

### Internet

*What is placemaking?* Dalam situs

[http://www.pps.org/reference/what\\_is\\_placemaking/](http://www.pps.org/reference/what_is_placemaking/) diakses pada 01:28, 11 Juni 2012

*10 Benefits of Creating Good Public Spaces* dalam situs

<http://www.pps.org/reference/10benefits/> diakses pada 01:30, 11 Juni 2012

*World Carfree Day (WCFD)* dalam situs

<http://www.worldcarfree.net/wcfd/> diakses pada 01:34, 11 Juni 2012

*Jakartans frolic and dance on car-free day* dalam situs

<http://www.thejakartapost.com/news/2012/05/14/jakartans-frolic-and-dance-car-free-day.html> diakses pada 01:36, 11 Juni 2012

*Jakarta's Car Free Day to be Extended* dalam situs

<http://www.thejakartaglobe.com/jakarta/jakartas-car-free-day-to-be-expanded/447793> diakses pada 01: 39, 11 Juni 2012

"Indonesia Menari" Aktivitas Cerdas untuk Komunitas Urban Jakarta dalam situs

<http://www.suaramerdeka.com/v1/index.php/read/entertainmen/2012/05/15/6082/Indonesia-Menari-Aktivitas-Cerdas-untuk-Komunitas-Urban-Jakarta> diakses pada 01:41, 11 Juni 2012

