



UNIVERSITAS INDONESIA

PROSES PRODUKSI RUANG AKIBAT AKTIVITAS RELAKSASI DI JALAN
LAYANG

Studi Kasus pada Jalan Layang Pasar Rebo

SKRIPSI

AULIA URROHMAH

0806456000

FAKULTAS TEKNIK

DEPARTEMEN ARSITEKTUR

DEPOK

JULI 2012



UNIVERSITAS INDONESIA

PROSES PRODUKSI RUANG AKIBAT AKTIVITAS RELAKSASI
DI JALAN LAYANG

Studi Kasus : Jalan Layang Pasar Rebo

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar

Sarjana Arsitektur

AULIA URROHMAH

0806456000

FAKULTAS TEKNIK


PROGRAM STUDI ARSITEKTUR

DEPOK

JULI 2012

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

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

Nama : Aulia Urrohmah
NPM : 0806456000
Tanda Tangan : 
Tanggal : Juli 2012

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :

Nama : Aulia Urrohmah

NPM : 0806456000

Program Studi : Arsitektur


Judul Skripsi : Proses produksi ruang akibat aktivitas relaksasi di jalan layang
Studi Kasus : Jalan Layang Pasar Rebo

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 S.T., M.Arch. STD. ()

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : Juli 2012

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Arsitektur Jurusan Arsitektur pada Fakultas Teknik Universitas Indonesia. Saya menyadari bahwa tulisan ini dapat diselesaikan karena bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih kepada:

- (1) Ir. Achmad Hery Fuad M.Eng., selaku dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penyusunan skripsi ini;
- (2) Ahmad Gamal S.Ars., M.Si., M.U.P. dan Dita Trisnawan S.T., M.Arch., sebagai penguji yang telah memberikan kritik dan saran dalam penulisan skripsi ini;
- (3) Tim Koordinator Skripsi Departemen Arsitektur yang telah banyak membantu dalam penyusunan skripsi ini;
- (4) orang tua dan keluarga saya yang telah memberikan dukungan material dan moral; dan
- (5) rekan Arsitektur 2008 yang telah banyak membantu saya dalam menyelesaikan skripsi ini;
- (6) Wulan Astari dan Febryan Rachim yang telah memberikan saran dalam menyelesaikan skripsi ini.

Akhir kata, saya berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga skripsi ini membawa manfaat bagi semua pihak yang membutuhkan.

Depok, 6 Juli 2012

Penulis

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

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

Nama : Aulia Urrohmah

NPM : 0806456000

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 :

PROSES PRODUKSI RUANG AKIBAT AKTIVITAS RELAKSASI DI JALAN LAYANG Studi Kasus : Jalan Layang Pasar Rebo

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



(Aulia Urrohmah)

ABSTRAK

Nama : Aulia Urrohmah
Program Studi : Arsitektur
Judul : Proses produksi ruang akibat aktivitas relaksasi di jalan layang
Studi Kasus : Jalan Layang Pasar Rebo

Skripsi ini membahas proses produksi ruang yang terjadi di jalan layang Pasar Rebo. Beberapa pertanyaan terkait yakni karakter jalan layang Pasar Rebo terkait dengan Jalan Raya Bogor, proses produksi penggunaan ruang di jalan layang terkait dengan temporalitas, dan aktivitas relaksasi memproduksi ruang publik. Untuk dapat memahami dan mengungkap proses produksi ruang akibat aktivitas relaksasi pada jalan layang digunakan teori-teori produksi ruang dari Henri Lefebvre dan teori praktek meruang dari Michel de Certeau. Metode kualitatif digunakan pada pengamatan dan wawancara terhadap pengguna ruang pada Jalan Layang Pasar Rebo. Hasil penelitian menunjukkan jalan layang pada tahapan *conceived space* sebagai sirkulasi kendaraan menjadi lokasi yang menarik dalam tahapan *perceived space* sebagai ruang publik dan tempat berjualan. Konflik ini menjadikannya sebagai dualisme fungsi dalam tahapan *lived space* sehingga institusi terkait merasa perlu untuk membenahi fenomena ini dengan menggunakan *strategy* tetapi pengunjung atau pedagang dapat membaca situasi dengan menggunakan *tactic*. Proses produksi ruang akibat aktivitas relaksasi berawal dari meminggirkan motor ke bahu jalan, memarkirkannya, membuka helm, mengendurkan otot, memutar badan menghadap timur atau barat, membeli jajanan, dan menikmati pemandangan sekitar. Aktor yang berperan saling terkait dengan aksi yang dilakukan sehingga memproduksi ruang baru pada jalan layang. Masing-masing mempunyai pemicu tersendiri yang lebih dominan baik dari alam, dimensi ruang, waktu, mata pencaharian, dan tugas penertiban sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai.

Kata kunci :
Relaksasi, produksi ruang, praktek meruang, temporalitas, ruang publik, pedagang kaki lima

ABSTRACT

Name : Aulia Urrohmah
Programme Study : Architecture
Title : Space Production Process Due to Relaxation Activities in Overpass

This final paper discusses the space production process that happens in Pasar Rebo overpass. Several questions arise from this phenomenon, such as the character of Pasar Rebo overpass associated with the context of Bogor highway, space utilization production process associated with temporality, and relaxation activities producing public space. To understand and reveal the space production process due to relaxation activities in overpass, production of space theories by Henri Lefebvre and spatial practice theory by Michel de Certeau are used through literature study. Qualitative methods used in the observations and interviews users of space in Pasar Rebo overpass. The results shows Pasar Rebo overpass in the phase of conceived space as a vehicle circulation becomes an attractive location in phase of perceived space as public space and a selling place. These conflicts make it as a duality of functions in phase of lived space so relevant institutions feel the need to correct this phenomenon by using the strategy but the visitor or cadger can read the situation by using the tactic. The process of production of the space due to the relaxation activity originated from the motor pulled onto the shoulder, parked, opened the helmet, relax muscles, rotating body facing east or west, buy snacks, and enjoy the scenery around. The actor who plays intertwined with the actions taken to produce a new space on the overpass. Each has its own trigger a more dominant both from nature, the dimension of space, time, livelihoods, and enforcement duties in accordance with the objectives to be achieved.

Keyword :
Relaxation, production of space, spatial practice, temporality, public space, street vendor

DAFTAR ISI

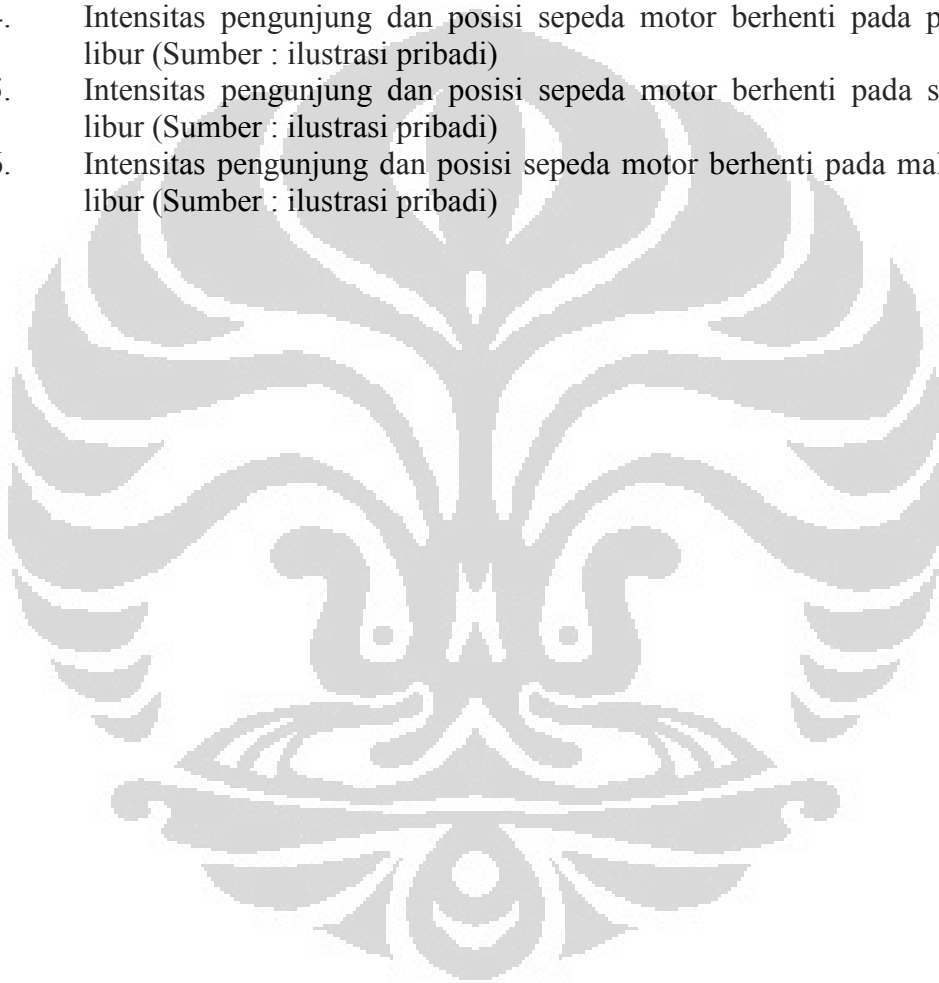
HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI.....	iv
ABSTRAK	v
ABSTRACT.....	vi
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR LAMPIRAN.....	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar belakang.....	1
1.2 Rumusan masalah.....	3
1.3 Tujuan penulisan.....	3
1.4 Metode penulisan.....	3
1.5 Ruang lingkup pembahasan.....	4
1.6 Sistematika penulisan.....	4
1.7 Kerangka berpikir.....	5
BAB II KAJIAN TEORI.....	7
2.1 Wacana ilmiah ruang.....	7
2.1.1 <i>Conceived, perceived, dan lived space</i>	7
2.1.2 <i>Tactic</i> dan strategy.....	12
2.2 Ruang public.....	14
2.2.1 Pengertian ruang publik.....	14
2.2.2 Fungsi dan peran ruang publik.....	15
2.2.3 Aktivitas pada ruang publik.....	15
2.2.3.1 Relaksasi.....	17
2.2.3.2 Makan dan minum.....	19
2.2.4 Karakter pedagang kaki lima.....	20
2.3 Temporalitas : ruang, tempat, dan waktu.....	21
2.4 Jalan sebagai ruang public.....	23
BAB III STUDI KASUS DAN ANALISIS.....	27
3.1 Jalan layang Pasar Rebo sebagai bagian jalan arteri.....	27
3.2 Produksi ruang pada jalan layang Pasar Rebo.....	30
3.2.1 Hari kerja.....	30
3.2.1.1 Pagi hari.....	30
3.2.1.2 Sore hari.....	32
3.2.1.3 Malam hari.....	34
3.2.2 Hari libur.....	35
3.2.2.1 Pagi hari.....	36
3.2.2.2 Sore hari.....	37
3.2.2.3 Malam hari.....	38
3.3 Proses relaksasi memproduksi ruang.....	39
BAB IV PENUTUP.....	48
4.1 Kesimpulan.....	48
DAFTAR PUSTAKA.....	50

DAFTAR GAMBAR

- Gambar 2.1 Hubungan teori produksi ruang Lefebvre dengan praktek meruang de Certeau (Sumber : ilustrasi pribadi)
- Gambar 2.2 Kesimpulan teori
- Gambar 3.1 Jalan Raya Bogor terbentang dari titik A dan B (Sumber : Google Earth)
- Gambar 3.2 Titik kemacetan pada Jalan Raya Bogor (Sumber : Ilustrasi pribadi)
- Gambar 3.3 Letak jalan layang Pasar Rebo dan lingkungan sekitar (Sumber : Google Maps)
- Gambar 3.4 Rutinitas kegiatan (Sumber : internet)
- Gambar 3.5 Pemandangan pagi saat hari kerja (Sumber: dokumentasi pribadi)
- Gambar 3.6 Intensitas pengunjung dan posisi sepeda motor berhenti pada pagi hari kerja (Sumber : ilustrasi pribadi)
- Gambar 3.7 Pemandangan dari jalan layang pada sore hari (Sumber : dokumentasi pribadi)
- Gambar 3.8 Intensitas pengunjung dan posisi sepeda motor berhenti pada sore hari kerja (Sumber : ilustrasi pribadi)
- Gambar 3.9 Intensitas pengunjung dan posisi sepeda motor berhenti pada malam hari kerja (Sumber : ilustrasi pribadi)
- Gambar 3.10 Pemandangan ke arah Timur saat malam hari kerja (Sumber : dokumentasi pribadi)
- Gambar 3.11 Suasana jalan layang pada pagi hari di akhir minggu (Sumber : dokumentasi pribadi)
- Gambar 3.12 Intensitas pengunjung dan posisi sepeda motor berhenti pada pagi hari libur (Sumber : ilustrasi pribadi)
- Gambar 3.13 Suasana jalan layang pada sore hari di akhir minggu (Sumber : dokumentasi pribadi)
- Gambar 3.14 Intensitas pengunjung dan posisi sepeda motor berhenti pada sore hari libur (Sumber : ilustrasi pribadi)
- Gambar 3.15 Intensitas pengunjung dan posisi sepeda motor berhenti pada malam hari libur (Sumber : ilustrasi pribadi)
- Gambar 3.16 Refleksi teori pada studi kasus (Sumber: ilustrasi pribadi)
- Gambar 3.17 Potongan jalan layang Pasar Rebo (Sumber : ilustrasi pribadi)
- Gambar 3.18 Beberapa pemanfaatan jalan layang. (Sumber : ilustrasi pribadi)
- Gambar 3.19 Persebaran asal pengunjung warga sekitar dan penglaju. (Sumber : ilustrasi pribadi)
- Gambar 3.20 Dimensi bahu jalan, pengunjung, dan pedagang. (Sumber: ilustrasi pribadi)
- Gambar 3.21 Alur pergerakan pengunjung (Sumber: dokumentasi pribadi)
- Gambar 3.22 Proses produksi ruang dan alur pergerakan (Sumber: ilustrasi pribadi)
- Gambar 3.23 Refleksi *strategic* dan *tactic* pada jalan layang (Sumber: ilustrasi pribadi)

DAFTAR LAMPIRAN

1. Intensitas pengunjung dan posisi sepeda motor berhenti pada pagi hari kerja (Sumber : ilustrasi pribadi)
2. Intensitas pengunjung dan posisi sepeda motor berhenti pada sore hari kerja (Sumber : ilustrasi pribadi)
3. Intensitas pengunjung dan posisi sepeda motor berhenti pada malam hari kerja (Sumber : ilustrasi pribadi)
4. Intensitas pengunjung dan posisi sepeda motor berhenti pada pagi hari libur (Sumber : ilustrasi pribadi)
5. Intensitas pengunjung dan posisi sepeda motor berhenti pada sore hari libur (Sumber : ilustrasi pribadi)
6. Intensitas pengunjung dan posisi sepeda motor berhenti pada malam hari libur (Sumber : ilustrasi pribadi)



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar belakang

Sebuah kota merupakan proses atas kehidupan bukan hasil dari perencanaan maupun arsitek. Di dalam kota terdapat masyarakat yang setiap hari menjalankan aktivitasnya sehingga kota bukan menjadi suatu produk melainkan untuk selalu menjadi sebuah proses yang berlanjut. Misalnya dari segi infrastruktur jalan yang memiliki berbagai peran bagi suatu kota. Infrastruktur selalu memainkan peran penting dalam membentuk kota dan menimbulkan jenis lanskap baru (Rosenberg, 2006). Jalan sebagai jaringan mempunyai fungsi menghubungkan berbagai tempat dalam kota. Dengan muncul jalan maka proses berkota juga tumbuh.

Biaya hidup di kota yang sangat tinggi membuat beberapa orang memilih untuk tinggal di pinggir kota dengan biaya lebih rendah. Biaya hidup ini termasuk penyediaan lahan pemukiman di kota yang semakin hari menjadi tidak terjangkau. Kenyataan ini membuat banyak orang mencari tempat tinggal di luar kota Jakarta seperti Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi karena harga yang relatif masih terjangkau. Infrastruktur yang berorientasi pada publik masih belum memadai sehingga orang yang tinggal di pinggir kota atau penglaju tersebut lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi karena alasan kenyamanan. Saat moda transportasi publik yang melayani jarak jauh, seperti moda berbasis rel memadai mungkin penglaju tidak akan tergiur pada kemudahan pembelian kendaraan bermotor secara angsuran khususnya untuk kendaraan roda dua atau sepeda motor.

Kebanyakan penglaju berangkat setiap hari saat matahari belum terbit karena melakukan perjalanan dengan jarak yang jauh dan menghindari kemacetan apalagi jika harus menggunakan sepeda motor. Selain jarak, terkadang cuaca terik maupun hujan deras juga membuat perjalanan ke tempat aktivitas di kota menjadi lebih sulit karena harus menggunakan sepeda motor. Oleh karena perjalanan yang cukup melelahkan maka penglaju mempunyai potensi untuk beristirahat. Ada bukti bahwa orang juga mencari ruang yang mengakomodasi istirahat dan relaksasi dan menawarkan menghentikan beberapa saat dari rutinitas dan

tuntutan kehidupan kota (Carr, dkk, 1992). Selain makan dan minum, istirahat atau relaksasi yang hanya sekedar mengendurkan otot kaku karena kemacetan yang terjadi di sepanjang jalan raya. Kehadiran ini merupakan hal yang mendasar: orang bergerak di sekitar untuk pekerjaan mereka, berhenti untuk menghirup udara segar atau untuk bertemu seseorang dan kegiatan ini juga mengundang orang lain (Porta, 1999)

Kebutuhan ruang relaksasi yang murah bahkan gratis hampir tidak ada lagi di perkotaan walaupun hanya bersandar untuk duduk sejenak menikmati suasana sekitar. Keberadaan ruang publik seperti taman saat ini mulai hidup kembali dengan adanya komunitas yang menggelar acara bertemu untuk piknik bersama. Keterlibatan komunitas yang memakai sarana publik membuat rasa saling memiliki untuk menjaga ruang publik secara bersama. Namun terkadang keberadaan ruang publik tidak sejalan dengan kebutuhan ruang relaksasi bagi komunitas penglaju ataupun warga sekitar yang ingin mendapatkan kesenangan dengan gratis atau murah.

Ruang publik yang tidak memadai dari segi aksesibilitas membuat masyarakat mencari sesuatu kesenangan tersendiri di sepanjang perjalanan mereka. Terkadang suatu tempat tersebut tidak berdasarkan pada simbol atas ruang publik misalnya taman atau lapangan. Mereka melihat ruang tersebut sebagai ruang yang cukup untuk menghibur diri dari kepenatan yang ada. Satu per satu orang datang silih berganti untuk bersinggah dan lebih jauh lagi mengundang pedagang untuk menjajakan dagangannya di tempat tersebut.

Pengumpulan masa pada satu titik merupakan potensi bagi timbulnya kegiatan lain seperti berdagang. Pedagang kaki lima terutama yang menjual makanan dan minuman hadir sebagai informalitas perkotaan yang lekat dengan adanya ruang publik. Ekonomi informal ini juga turut andil dalam memfasilitasi pengunjung agar kebutuhan merelaksasi diri terpenuhi. Fenomena ini selalu berulang setiap hari sebagai produksi sekaligus reproduksi ruang yang terjadi.

Pada ruang kota terkadang secara tidak terencana muncul suatu ruang yang dinikmati pengguna secara subyektif. Benjamin dalam Borden, dkk (2011), memperlakukan arsitektur bukan sebagai serangkaian hal-hal yang terisolasi untuk dilihat secara objektif melainkan sebagai bagian integral dari struktur perkotaan yang dialami secara subyektif. Fenomena

ini juga tidak diharapkan namun keberadaannya dapat dikatakan sebagai bentuk gambaran ketidakstabilan lingkungan perkotaan atas sebuah sistem. Dualisme penggunaan ruang yakni fungsi yang telah ada dan fungsi tidak terencana menjadi temporalitas ruang kota.

1.2 Rumusan masalah

Penulisan ini mengangkat masalah pada bagaimana proses produksi ruang perkotaan dalam hal ini mengambil studi kasus jalan layang Pasar Rebo sebagai bentuk keseharian dari masyarakat. Sebagai ruang publik, jalan layang ini berfungsi sebagai tempat relaksasi dan interaksi. Dari fenomena ini terdapat beberapa pertanyaan ; 1) karakter jalan layang Pasar Rebo dikaitkan dengan konteks Jalan Raya Bogor sehingga menyebabkan fenomena ini terjadi, 2) proses produksi penggunaan ruang yang terjadi di jalan layang tersebut terkait dengan pengguna dan waktu, 3) dampak ruang yang terbentuk setelah fenomena ini terjadi terkait dengan kebutuhan ruang publik.

1.3 Tujuan penulisan

Tujuan dari penulisan ini adalah memahami dan mengungkap proses produksi ruang akibat aktivitas relaksasi pada jalan layang perkotaan Jakarta.

1.4 Metodologi penulisan

Pada penulisan ini, penulis menggunakan paradigma metodologis penelitian kualitatif sehingga objek penelitian dipilih sebagai contoh. Penulis memakai teknik studi literatur untuk mengkaji teori yang berhubungan dengan topik penulisan. Untuk dapat memahami dan mengungkap proses produksi ruang akibat aktivitas relaksasi di jalan layang digunakan teori-teori produksi ruang dari Henri Lefebvre dan teori praktek meruang dari Michel de Certeau. Teori-teori tersebut digunakan untuk melihat kasus yang dipilih. Metode kualitatif digunakan pada

pengamatan dan wawancara terhadap pengguna ruang pada Jalan Layang Pasar Rebo yang dilakukan untuk dapat memahami proses produksi ruang.

1.5 Ruang lingkup pembahasan

Dalam penulisan ilmiah ini, ruang lingkup pembahasan menekankan pada proses produksi ruang akibat aktivitas relaksasi pada jalan layang perkotaan di Jakarta. Selain itu, ruang lingkup pembahasan juga dibatasi pada penggunaan ruang pada daerah studi kasus dan kaitannya dengan kebutuhan ruang publik.

1.6 Sistematika penulisan

Penulisan skripsi ini dibagi menjadi beberapa bab, yaitu sebagai berikut :

Bab I Pendahuluan

Pada bab ini akan membahas latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penulisan, metode penulisan, ruang lingkup pembahasan, sistematika penulisan, dan kerangka berpikir.

Bab II Kajian teori

Bab ini akan berisi teori yang digunakan sebagai dasar membahas permasalahan yang ada. Teori yang dikemukakan pada bab ini mengenai produksi dan reproduksi ruang khususnya ruang kota. Pembahasan teori meliputi latar belakang, pengertian, dan kajian lebih lanjut untuk membantu memberikan gambaran yang jelas untuk membahas permasalahan. Selain itu, terdapat teori tentang ruang publik yakni pengertian, fungsi dan peran, serta aktivitas yang dilakukan dan kaitan hal tersebut dengan ekonomi informal seperti pedagang kaki lima.

Bab III Studi kasus dan analisis

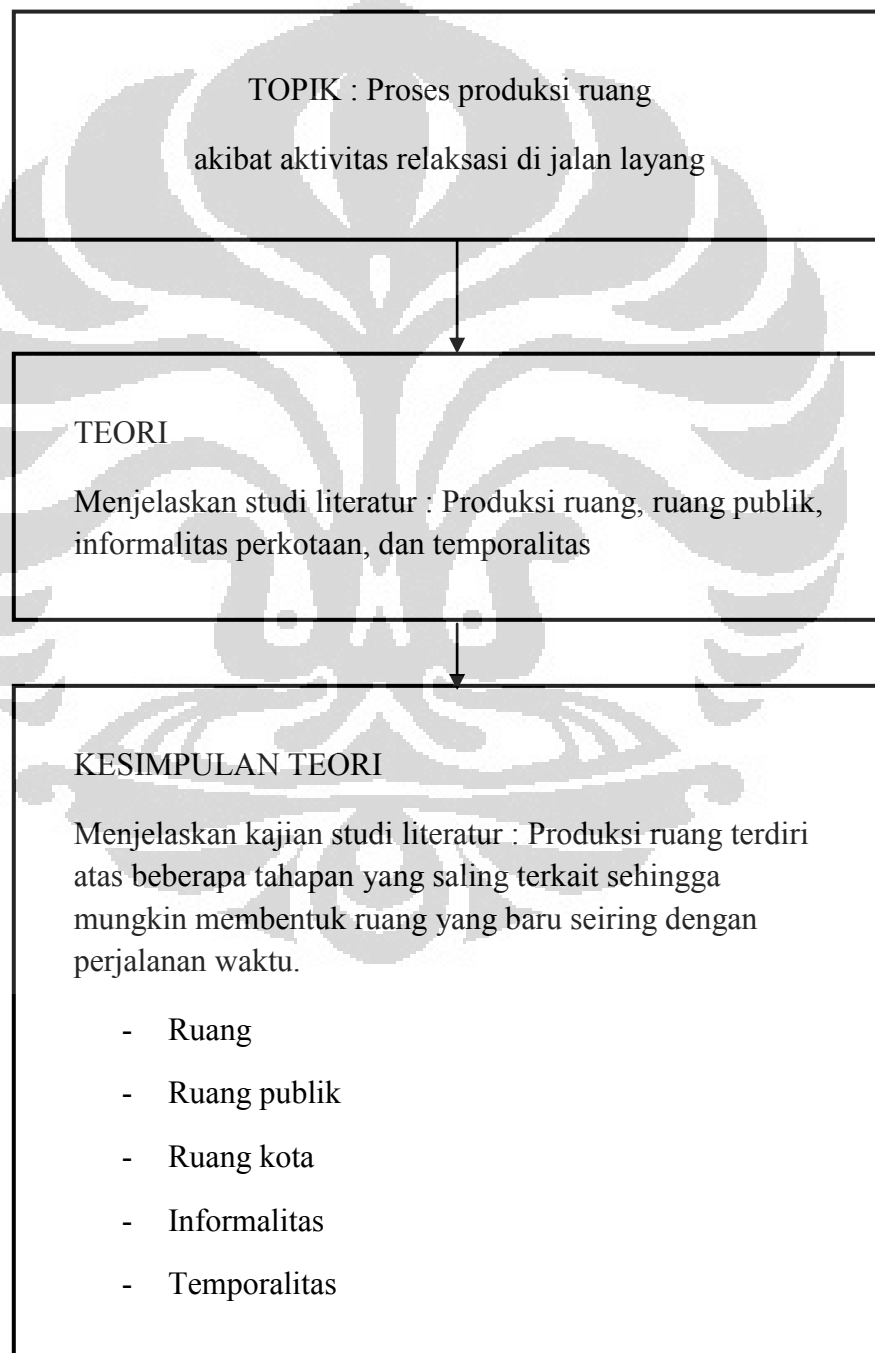
Isi bab ini menjelaskan studi kasus pembentukan dan produksi ruang pada jalan layang Pasar Rebo melalui pengamatan langsung. Data tersebut digunakan untuk menganalisis bagaimana ruang yang terbentuk oleh

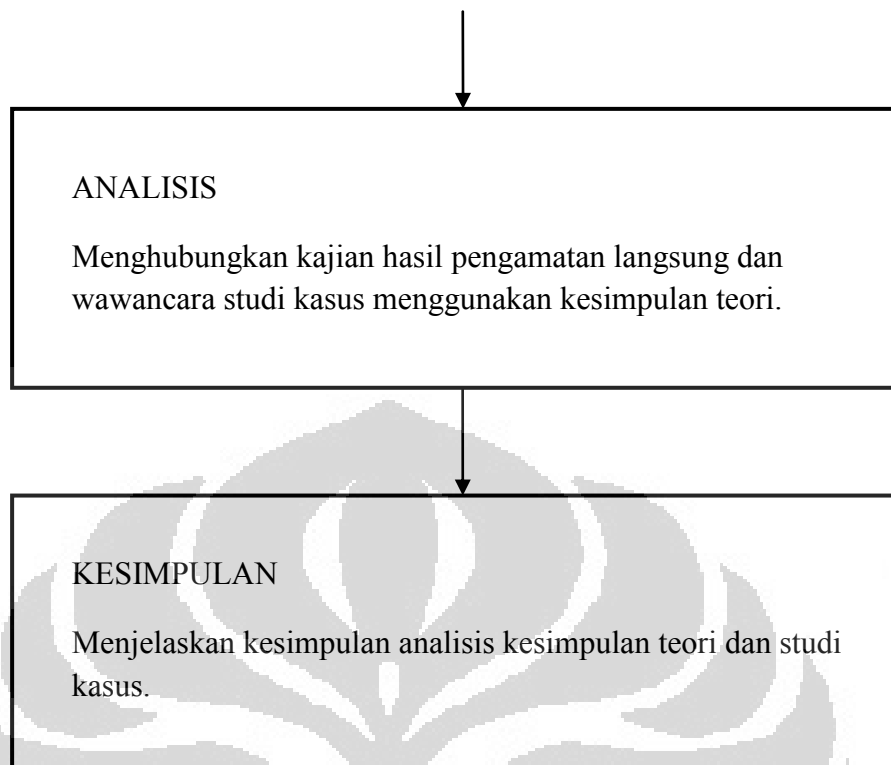
masyarakat. Selain itu, bab ini juga terdiri dari analisis kajian teori yang telah dibahas pada bab sebelumnya.

Bab IV Kesimpulan

Bab ini akan menjelaskan kesimpulan secara umum dari seluruh pembahasan.

1.7 Kerangka berpikir





BAB 2

KAJIAN TEORI

2.1 Wacana ilmiah ruang

Ruang mempunyai arti yang luas dan bisa terbatas oleh sesuatu yang tidak secara fisik saja. Selain itu, dalam merasakan ruang, kita secara langsung atau tidak langsung memberikan respon terhadap ruang sekaligus juga memberikan pandangan terhadap ruang tersebut sehingga ruang yang terbentuk tidak begitu saja terjadi dan menjadi pasif. Kota merupakan sebuah konstruksi dalam ruang, tapi dalam skala besar, hal ini dirasakan dalam rentang waktu yang lama (Lynch, 1960). Dalam skala kota, ruang mempunyai batasan yang lebih luas karena berkaitan dengan berbagai karakter dan kegiatan manusia yang ada di dalamnya. Wacana tentang ruang telah banyak dibahas oleh tokoh di dunia dengan berbagai latar belakang yang berbeda sehingga setiap pendapat menggambarkan penekanan terhadap ruang baik dari segi sosial, politik, atau budaya.

2.1.1 *Conceived, perceived, dan lived space*

Henri Lefebvre merupakan filsuf Marxis yang mengalami langsung perkembangan peradaban Eropa sejak awal modernisme hingga pascamodernisme. Ketertarikan Lefebvre pada ruang sosial berawal dari keterlibatannya untuk menghadapi rezim yang sedang berkuasa pada masa itu. Aksi tersebut gagal karena menurut Lefebvre kurangnya akses terhadap ruang kota. Hal ini berbeda dari filsuf marxis lain tentang ruang yang lebih menekankan kepada aspek produksi dan kapital, menurut Lefebvre peran ruang dan meruang berkaitan dalam kehidupan manusia dan bagaimana konflik penggunaan yang terjadi di dalamnya.

Pengetahuan tentang ruang berkembang dari merumuskan ruang sebagai batasan elemen fisik hingga menjadi produk

interaksi manusia. Ruang sosial pada hakekatnya menjadi proses dan produk sebuah perwujudan makhluk sosial.

“Social space per se is at once work and product - a materialization of social being.” (Lefebvre, 1991:101)

Henri Lefebvre yang seorang sosiolog mempunyai pendapat bahwa ruang merupakan media dan bentuk dari sebuah interaksi sosial. Ruang sosial sebagai produk ruang yang dihasilkan dari interaksi, kebiasaan, dan keseharian masyarakat.

Peran negara sebagai pemegang kuasa suatu daerah adalah memfasilitasi pembentukan ruang dan mengontrol penggunaannya. Ruang dengan demikian selain menjadi alat produksi juga merupakan alat kontrol (Lefebvre, 1991). Oleh karena itu, ruang secara langsung ataupun tidak menjadi sarana untuk meraih dan menciptakan kontrol. Ruang dianggap sebagai konsepsi pemikiran yang mengandung tindakan dan hal ini menjadi usaha pengaturan dan penguasaan yang terkait dengan relasi produksi Marx. Dalam hal ini, menurut Lefebvre ruang diproduksi untuk mendapatkan kekuasaan.

Ruang menjadi bagian dari produksi sejarah untuk kehidupan selanjutnya sehingga ruang berkaitan erat dengan waktu dan makhluk sosial yang berada di dalamnya. Hakikat hasil dari tindakan masa lalu membuat ruang sosial yang memungkinkan untuk tindakan baru terjadi (Lefebvre, 1991). Dengan hal ini, ruang baru dikonstruksi melalui relasi sosial ini menjadi produk sosial. Ruang tidak lagi hanya dianggap sebagai alamiah karena terdapat relasi sosial yang merupakan bagian dari pengetahuan. Pendapat Lefebvre lebih menekankan pada makhluk sosial yang ada di dalam suatu ruang sehingga pendapat ini merupakan perkembangan konsepsi tentang ruang terdahulu yang hanya

memandang aspek fisik yakni bentuk geometri dan aspek filosofis saja.

Dalam skala ruang perkotaan, ruang tidak hanya dibayangkan oleh perencana dan perancang kota tetapi juga dapat dirasakan oleh pengguna sebagai pengalaman merasakan ruang. Oleh karena itu, ruang bukan sebatas produk di atas kertas tetapi menjadi produk sosial. Aktivitas pengguna membentuk ruang perkotaan yang terkadang tidak selalu dipikirkan oleh perancang.

Untuk memahami pembentukan ruang, Lefebvre mempunyai pandangan untuk berpikir secara trikotomis yang membahas ruang dengan aspek saling terkait yaitu perwujudan dari relasi produksi yang berakibat pada praktik kehidupan sosial. Di dalam triad tersebut terdapat *conceived space*, *perceived space*, dan *lived space*.

Tingkatan *conceived* berkaitan dengan aspek mental atau konsep atas sebuah ruang atau biasa disebut dengan *representation of space*. Dari sisi ini ruang digambarkan sebagai visi yang diinginkan. Tingkatan ini merupakan proses berpikir pembentukan ruang sehingga menjadi sebuah pengalaman ruang. Selain itu, tingkatan ini dibayangkan oleh beberapa profesi yang mampu membuat intervensi konstruksi ruang sehingga secara langsung atau tidak langsung berdampak pada kebiasaan pengguna misalnya arsitek, perencana, ataupun politisi.

Representasi ruang terkait dengan hubungan ruang-ruang tertentu dengan berbagai wacana di luar ruang itu sendiri, menyesuaikan pada konteksnya, dan memaknai melalui sistem tanda, kode dan bahasa (Lefebvre, 1991). Lefebvre menjelaskan saat ruang dikonseptualisasi maka hal tersebut sudah bisa dikatakan sebagai ruang. Ruang menjadi sebuah abstraksi dan ilmu oleh institusi terkait yang pada akhirnya menjadikannya sebagai

representasi. Konsepsi ini disampaikan dalam bentuk lisan dan representasi simbol.

Profesi seorang perancang misalnya mempunyai ide membangun kawasan kampus tertentu dengan konsep *World Class University*. Kemudian perancang menyampaikan konsep kawasan tersebut dengan sketsa, gambar model 3D, ataupun dalam maket. Dengan begitu perancang mengonstruksikan konsep ruang tersebut dan mengusahakan orang merasakan abstraksi dan ilmu dari perancang. Persoalan yang dicermati Lefebvre dalam kasus ini adalah hubungan abstraksi dan ilmu perancang tentang kawasan kampus dengan konsep tersebut apakah saling berkaitan dengan manusia yang menjadi objek ruang yang direpresentasikan tersebut.

Selain itu tingkatan *perceived* memperhatikan produksi dan reproduksi kehidupan material. Terkadang tingkatan ini juga disebut sebagai *spatial practice* karena terdapat hubungan material yang berpengaruh pada pembentukan ruang. Kemudian, tingkatan ini juga berkaitan dengan ruang fungsional yang menggambarkan tempat, aktivitas, dan simbol. Kegiatan pada suatu tempat akan menjadikannya suatu penanda tertentu bahwa terdapat ruang dari objek dan aktivitas yang berlangsung. Ruang dirasakan oleh masyarakat terikat dengan interaksi sosial dan berdampak pada kebiasaan pengguna sehingga ruang ini merupakan akibat langsung dari apa yang dirasakan oleh pengguna yang mungkin tidak sama dengan imaginasi ruang yang dibayangkan oleh arsitek ataupun perancang.

“Spatial practice, which embraces production and reproduction, and the particular locations and spatial sets characteristic of each social formation.” (Lefebvre, 1991:33)

Lefebvre menganggap ilmu pengetahuan memungkinkan pemaknaan terhadap ruang yang berasal dari pemfungsian spesifik terhadap ruang. Misalnya suatu lahan dimaknai secara kolektif sebagai kampus, yaitu tempat interaksi sosial dalam bentuk pendidikan dalam praktik belajar-mengajar. Di dalam kawasan kampus terdiri atas fakultas berisikan kelas maupun ruang diantaranya juga saling berhubungan bersama antara mahasiswa dan dosen.

Kemudian tingkatan *lived* merupakan ruang yang dihasilkan dari kedua tingkatan sebelumnya berkaitan dengan imajinasi dan pengejawantahan yang terjadi sekaligus juga kemungkinan ruang baru yang muncul sehingga kadang disebut sebagai *representational space*. Ruang ini menjadi bagian dari imajiner dan simbolis tentang sejarah baik secara individu maupun kolektif (Lefebvre, 1991). Tingkatan ini menjadi pembuktian terhadap pengalaman ruang yang sesuai atau tidak dengan imajinasi yang dibayangkan oleh beberapa profesi yang mempunyai peran untuk mengintervensi konstruksi ruang. Ketidaksesuaian ataupun sebaliknya bergantung pada seberapa besar pemahaman profesi tersebut terhadap informasi keseharian, sejarah yang melekat ataupun kenangan yang tidak terlupakan yang dikumpulkan secara kolektif maupun individu pengguna.

Pada contoh kawasan kampus tertentu misalnya ada perubahan masterplan yang berisikan ide *World Class University* karena beberapa pertimbangan maka muncul abstraksi baru misalnya perpustakaan dengan gaya yang sesuai dengan gagasan itu. Hal tersebut membuat kawasan mempunyai penanda yang lain selain yang sudah lama ada misalnya gedung rektorat dengan gaya khas yang lebih sederhana. Dengan perubahan tersebut, abstraksi baru mengesampingkan sisi sejarah yang telah dikonstruksikan oleh berbagai pihak mulai dari kampus berdiri hingga sebelum

abstraksi baru tersebut muncul. Ruang yang dihidupi (*lived space*) menurut Lefebvre sangat mungkin untuk berubah karena berbagai kepentingan turut andil dalam mewujudkannya dan akan mungkin juga mengesampingkan aspek sejarah yang hadir seiring dengan berjalan waktu.

Saat ruang berbeda dengan apa yang dibayangkan profesi dan dirasakan pengguna maka pengguna membuat ruang mereka sendiri dengan cara merasakan ruang yang ada menjadi sesuatu yang sesuai dengan dengan keadaan pengguna. Pada konteks ini ruang yang dihasilkan tidak dibayangkan sebelumnya (*conceived*) karena ruang ini dirasakan terlebih dahulu (*perceived*).

“Spatial practice is lived before it is conceptualized.”
(Lefebvre, 1991:34)

2.1.2 *Tactics dan strategies*

Argumentasi dari Michel de Certeau menjelaskan mengenai praktik meruang (*spatial practices*) yakni bagaimana sistem yang menghasilkan budaya dan sikap individu yang menjadi dominan di kehidupan sosial.

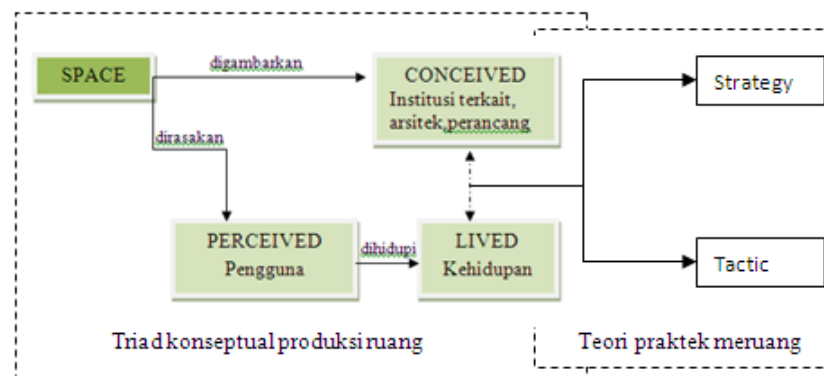
“Everyday practice is “investigation of ways in which users operate,” or “ways of operating,” or doing things” (de Certeau, 1984:474)

Bentuk dari kehidupan sehari-hari dan interaksi sosial merupakan alasan dari *everyday practice*. Kemudian menurut de Certeau kehidupan keseharian menemukan keberadaannya dengan melanggar masuk ke dalam suatu kepemilikan orang lain. Dengan adanya *everyday practice* maka akan terlihat bagaimana karakter aktor yang mempunyai kuasa pada lingkungan tersebut.

Jika Lefebvre mendeskripsikan *spatial practices* dengan persepsi dan representasi sebuah konsepsi ruang, de Certeau menjelaskan *spatial practices* dengan memperkenalkan istilah *strategies* dan *tactic*. Dalam istilah *strategies* mengarah pada pemegang kuasa yang menganggap suatu ruang secara tetap tidak bergantung pada waktu. Istilah ini juga mendeskripsikan sebuah tempat yang 'seharusnya' yang diatur dalam peraturan pemerintah ataupun institusi yang terkait. Untuk mengenali "strategi" suatu jenis pengetahuan, yang dipertahankan dan ditentukan oleh kekuatan untuk menyediakan dirinya dengan tempatnya sendiri (De Certeau, 1984). Alasan politik dan ekonomi terkadang menjadi alasan terbentuknya sebuah sistem ini.

Selain istilah itu, de Certeau juga memperkenalkan istilah *tactic* yakni yang dianggap tidak mempunyai 'kesesuaian' dalam hal keberadaan. Taktik adalah tindakan yang telah diperhitungkan dikarenakan tidak ada tempat yang tepat dan tidak ada batas-sebelah luar sehingga ruang dari taktik adalah ruang yang lain (de Certeau, 1984). Selain itu sistem ini juga sering berada pada wilayah lain sehingga bersifat oportunistis, selalu siaga, dan menggabungkan elemen berbeda untuk mendapatkan keuntungan sesaat. Kecerdasan tidak terpisahkan pada *tactics* namun hal ini tidak bertujuan untuk mengambil alih karena biasanya bergantung pada waktu saat melihat kesempatan.

Dari pendapat de Certeau dan Lefebvre maka terdapat dua hubungan. Istilah *strategies* yang hampir sama dengan *representation of space* merupakan tahapan saat pemegang kuasa berada tahapan konsepsi. Istilah *tactics* yang mirip dengan *space of representation* merupakan praktek pada kehidupan sehari-hari oleh pengguna.



Gambar 2.1 Hubungan teori produksi ruang Lefebvre dan teori praktek meruang de Certeau (Sumber: ilustrasi pribadi)

2.2 Ruang publik

Ruang publik merupakan bagian dari wadah interaksi masyarakat untuk melakukan aktivitas bersama. Ruang publik menjadi bukti atas hal yang mendasar bagi manusia untuk mempunyai akses dan kebebasan. Praktek meruang dan penggunaan ruang membuat pengguna mencari ide atau solusi kreatif untuk menikmati ruang yang tersedia. Bagian ini akan membahas pengertian, fungsi, dan peran ruang publik. Selain itu, hal lain yang akan dibahas yakni aktivitas pada ruang publik serta kaitan dengan kehadiran pedagang kaki lima.

2.2.1 Pengertian ruang publik

Ruang publik adalah tempat berinteraksi sosial yang diperuntukan untuk siapa saja tanpa mengenal ras, gender, ataupun hal lainnya karena pada dasarnya ruang publik terbuka untuk umum. Selain itu, ruang publik adalah produk dari ide-ide yang bersaing mengenai apa yang dimaksud ruang yang terkontrol atau gratis, dan interaksi siapa yang diikutsertakan sebagai "masyarakat" (Mitchell, 1995).

Ruang publik juga seharusnya dapat dikenali sebagai publik, memiliki akses yang baik, dan dapat dimasuki oleh semua

orang. Selain itu, nyaman dan kegiatan yang mengundang untuk berpartisipasi juga berpengaruh pada kesuksesan suatu ruang publik. Menurut Carr dkk (1992) terdapat lima jenis alasan yang diperhitungkan dalam kebutuhan masyarakat di ruang public yakni kenyamanan, relaksasi, keterlibatan pasif dengan lingkungan, keterlibatan aktif dengan lingkungan, dan penemuan. Unsur kenyamanan merupakan kebutuhan dasar seperti makan, minum, dan naungan. Selain itu, aspek psikologis, keterikatan pada tempat dan mendapatkan pengalaman baru juga menjadi pertimbangan untuk datang ke ruang publik.

2.2.2 Fungsi dan peran ruang publik

Ruang publik tidak hanya sebagai wadah untuk saling berinteraksi namun juga sebagai tempat relaksasi dari kehidupan perkotaan. Selain itu, ruang publik juga dapat meningkatkan kualitas hidup bagi masyarakat. Dengan adanya interaksi sosial maka rasa kebersamaan muncul dan perbedaan seakan menjadi hal yang sedikit dilupakan. Komponen-interaksi sosial terdiri dari jaringan sosial dan dukungan emosional yang teradapat di antara tetangga (Talen, 2000). Ruang publik juga dapat dijaga bersama karena adanya pengenalan dan keterikatan satu sama lain.

Peranan ruang publik sebagai salah satu elemen kota dapat memberikan karakter tersendiri, dan pada umumnya memiliki fungsi interaksi sosial bagi masyarakat, kegiatan ekonomi rakyat dan tempat apresiasi budaya. (Darmawan, 2007:2)

2.2.3 Aktivitas pada ruang publik

Banyak hal yang dapat dilakukan pada ruang publik. Aktivitas yang dilakukan hadir karena beberapa hal yang

mendukung. Dalam buku *Life between Building*, Jan Gehl (1971) pernah membahas tentang tipe kegiatan yang dilakukan manusia saat di ruang publik, kegiatan di luar ruangan di ruang publik dapat dibagi menjadi tiga kategori, masing-masing menempatkan tuntutan yang sangat berbeda pada lingkungan fisik: kegiatan yang diperlukan, kegiatan opsional, dan kegiatan sosial.

Necessary activities merupakan kegiatan yang dilakukan karena mereka memang membutuhkan hal tersebut seperti pergi ke pasar, ke sekolah, ke kantor, menunggu angkutan umum ataupun hal lainnya yang berhubungan dengan keperluan mereka. Kegiatan ini terkait dengan keseharian sehingga lebih bersifat tidak bergantung terhadap pengaruh lingkungan luar.

“These activities will take place throughout the year, under nearly all conditions, and are more or less independent of exterior environment.”(Gehl, 1971:13)

Sedangkan *optional activities* merupakan kegiatan yang dilakukan karena mereka merasa suka untuk melakukan hal tersebut. Kegiatan ini lebih bersifat subjektif karena berdasarkan perasaan pengguna. Selain itu, kegiatan ini tergantung dengan pengaruh lingkungan luar seperti cuaca. Selain tempat dan situasi yang mendukung juga mengundang pengguna untuk melakukan sesuatu.

“that is, those pursuits that are participated in if there is a wish to do so and if time and place make it possible-are quite another matter.”(Gehl, 1971:11)

Untuk *social activities*, kegiatan yang bergantung pada kehadiran orang lain pada ruang publik seperti mengobrol dengan orang lain ataupun hanya sekedar melihat dan mendengar orang lain. Hal tersebut juga bergantung pada tempat saat kegiatan ini berlangsung misalnya ruang terbuka, taman ataupun tempat kerja.

Kedua kegiatan yang sebelumnya juga mempengaruhi terjadinya kegiatan ini karena terdapat dalam suatu ruang yang sama, bertemu, atau saling berpapasan.

“Social activities occur spontaneously, as a direct consequence of people moving about and being in the same spaces.”(Gehl, 1971:14)

2.2.3.1 Relaksasi

Kegiatan relaksasi merupakan hal yang penting untuk menghilangkan penat dan jenuh. Kegiatan ini menjadi *optional activities* karena berkaitan dengan keadaan sekitar misalnya pemandangan. Hal ini menjadi relatif sesuai dengan kesukaan pengguna terhadap pemandangan yang melegakan.

“In examining the factors that support relaxation, the element of respite from or contrast to the adjacent urban context appears to be prominent.”(Carr, dkk, 1992:102)

Menurut Benson (2000) relaksasi adalah suatu serangkaian cara untuk membantu individu menghadapi situasi yang penuh stress. Dengan mengendurkan otot akan membentuk suasana tenang dan santai. Apabila Individu melakukan relaksasi ketika ia mengalami ketegangan atau kecemasan, maka reaksi-reaksi fisiologis yang dirasakan individu akan berkurang, sehingga ia akan merasa rileks. Apabila kondisi fisiknya sudah rileks, maka kondisi psikisnya juga tenang (Lichstein, 1993).

Selanjutnya menurut Benson (2000) ada beberapa jenis dan teknik relaksasi yakni relaksasi otot yang bertujuan untuk mengurangi ketegangan dan kecemasan

dengan cara melemaskan otot-otot badan, relaksasi kesadaran indra dengan cara dalam kondisi rileks individu diberi diminta untuk merasakan pernyataan yang membuat rileks, dan relaksasi meditasi dengan cara ritual keagamaan sebagai sarana terjalannya kedekatan dengan Tuhan.

Ada tipe relaksasi yang membutuhkan keadaan yang sangat berbeda dengan keadaan kota. Pemandangan yang diinginkan biasanya lebih dekat kepada alam misalnya pegunungan ataupun pantai.

“Some sites should accommodate persons seeking liveliness and engagement with the city and its people.”(Carr, dkk, 1992:104)

Namun selain ketenangan yang ditawarkan oleh keadaan alam, terkadang gemerlap kehidupan kota juga menjadi relaksasi tersendiri bagi orang yang ingin menikmatinya. Selain itu, dengan relaksasi yang seperti ini biasanya orang lebih memilih untuk berinteraksi dengan orang lain atau *social activities*.

Manfaat relaksasi menurut Benson (2000) adalah menghilangkan kelelahan, mengatasi kecemasan, meredakan stress, membantu tidur nyenyak, dapat digunakan di segala tempat, dan tidak menimbulkan efek samping.

Berbeda dengan relaksasi yang menekankan pada aspek fisik seperti pengenduran otot ataupun teknik tertentu, rekreasi tidak memerlukan teknik tertentu. Rekreasi lebih menekankan kepada penyegaran kembali badan dan pikiran secara bebas pada waktu luang bagi seseorang (Human Kinetics, 2006). Saat inilah seseorang mendapat kesempatan untuk melepaskan diri sejenak dari

kegiatan-kegiatan yang melelahkan pikiran maupun fisik. Menurut Bovy dan Lawson (1977) dalam *a Handbook of Physical Planning*, aktifitas rekreasi dikelompokkan dalam lima kategori yakni kegiatan yang dilakukan di dalam dan sekeliling rumah, seperti menonton TV, kegiatan dengan interaksi sosial seperti kunjungan keluarga, kegiatan yang melibatkan seni budaya seperti kunjungan pameran seni, kegiatan olahraga seperti berenang, dan kegiatan *outdoor* tidak resmi, seperti jalan-jalan, piknik, dan sebagainya.

2.2.3.2 Makan dan minum

Kegiatan makan dan minum merupakan kebutuhan dasar bagi manusia. Kegiatan makan pada tempat yang tetap membutuhkan peralatan misalnya sendok, garpu, ataupun pisau. Namun saat kegiatan tersebut diadakan pada tempat yang tidak tetap terkadang tidak membutuhkan peralatan tersebut dan menggantinya dengan wadah plastik sehingga lebih praktis.

Pada ruang publik, kegiatan ini sebagai penunjang kenyamanan. Saat lelah, minum menjadi penghilang dahaga dan makan menjadi penghilang lapar. Dengan begitu, stamina tubuh akan tetap terjaga.

“The need for food, drink, shelter from the elements, or a place to rest when tired all require some degree of comfort to satisfied.” (Carr, dkk, 1992:92)

Dengan mempertimbangkan kegiatan yang akan muncul pada suatu tempat tertentu maka arsitek atau perancang dapat membayangkan bagaimana pengguna akan saling bertemu, melihat dan mendengar. Selain itu,

keberadaan pengguna, aktivitas, dan acara tertentu merupakan hal penting untuk mengundang masyarakat agar meramaikan ruang publik.

2.2.4 Karakter pedagang kaki lima

Perkembangan ekonomi dalam sektor formal maupun informal memiliki perbedaan namun keberadaan keduanya dapat saling menunjang. Lapangan kerja yang tidak mencukupi sedangkan kebutuhan hidup selalu berjalan membuat masyarakat melahirkan ide untuk menciptakan lapangan pekerjaan sendiri.

“Self-employed persons are those who run their own businesses, alone, or in association with other owners.” (ILO, 2006:25)

Pedagang kaki lima menjadi salah satu bagian dari informalitas perkotaan yang terkadang dipandang sebelah mata padahal mereka bagian dari sistem ekonomi perkotaan.

Menurut Darmawan (2007:3) ruang publik mempunyai fungsi sebagai tempat pedagang kaki lima yang menjajakan makanan dan minuman..

Kegiatan menjual dan membeli pedagang kaki lima biasanya hanya dalam skala usaha yang relatif kecil mengingat modal usaha yang sedikit sehingga kegiatan tersebut dilakukan secara sederhana. Oleh karena skala usaha yang relatif kecil maka terkadang pemilik tidak mengurus izin usaha dan usaha tersebut bersifat fleksibel yang bergantung pada pemilik usaha.

Pedagang kaki lima menurut kehadirannya terwujud dengan menempati lokasi yang tidak permanen dan tersebar di trotoar atau rung terbuka publik. Tempat orang berkumpul membuat salah satu

faktor pedagang datang untuk menjajakan dagangannya. Ruang publik merupakan tempat yang menjadi sasaran pasar bagi pedagang sehingga pengunjung dapat menikmati sekitar sekaligus memenuhi kebutuhan dasar seperti makan dan minum.

2.3 Temporalitas kota : ruang dan waktu

Pada proses merasakan dan berpikir secara kreatif tentang ruang maka akan menghasilkan imajinasi yang baru. Hal ini menjadi proses siklis yang terus berlanjut dalam merasakan ruang. Dengan pola waktu yang berjalan siklis maka begitu pula dengan ruang yang akan juga terhubung. Penanda akan sebuah ruang menjadi suatu arti yang bagi masa lampau dan juga masa yang akan datang.

“Temporality in textual interpretation- like temporality in all other acts of knowing- registers the manner in which the reader’s acts of attention range past the point of engagement with particular signifying units.”(Langston, 1982:401)

Begitu pula dengan kota yang merupakan bagian dari ruang sekaligus tempat bagi kehidupan manusia. Ruang kota menjadi suatu kombinasi atas memori dan masa kini sehingga penduduk kota menjadi merasa mempunyai ekspektasi akan kota pada masa depan. Kota merupakan sebuah proses imajinatif dan kreatif kehidupan. Proses merasakan kota selalu berlanjut mulai dari permasalahan yang ada ataupun murni dari sebuah utopia. Dari kenyataan yang ada akan membentuk pengalaman ruang, perasaan dan pemikiran.

“Time and space, the cyclical and the linear, exert a reciprocal action: they measure themselves against one another; each one makes itself and is made a measuring measure; everything is cyclical repetition linear repetitions.”(Lefebvre, 2004:8)

Kota merupakan hasil dari pola lingkung bangun, konsepsi ruang, dan perwujudan dari perasaan, kesan, ataupun pemikiran sehingga kota tidak hanya ruang kehidupan tetapi juga ruang imaginasi dan representasi. Perancang kota ataupun perencana memberikan gagasan yang berkaitan dengan aspek fisik dan non fisik, fungsi, dan bagaimana keduanya saling berkaitan. Hal ini mempunyai dampak terhadap bentuk kota dan lingkung bangun.

“Human being not only discern geometric pattern in nature and create abstract spaces in the mind, they also try to embody their feeling, images and thoughts in tangible material.” (Yi Fu Tuan, 1977:17)

Ide kota juga berkaitan dengan keinginan dan imaginasi atas kualitas ruang yang diinginkan sehingga hal tersebut mempengaruhi kehidupan yang akan terbentuk. Imaginasi yang ada bagi setiap orang mungkin akan berbeda karena perbedaan latar belakang dan budaya. Keadaan kota merupakan hasil imaginasi dari keadaan yang sebelumnya dan juga akan memberikan pandangan pada imaginasi keadaan kota selanjutnya karena kota sebagai media kreatif yang akan selalu menjadi pemicu.

“Imagination and the city are mutually constitutive and interwoven in countless ways and, as we have seen, the membrane between specific sites of the city and memory and imaginary is a porous one.”(Watson dan Bridge, 2000:17)

Kota menjadi memori sekaligus imaginasi yang menjadi satu dan saling terkait untuk perkembangan selanjutnya. Memori merupakan keadaan yang kita rasa sebelumnya sedangkan imaginasi merupakan keadaan yang ingin kita rasa selanjutnya. Proses ini menjadi pengulangan dalam menjalani kehidupan perkotaan sehingga rutinitas yang terjadi tidak hanya sebagai hal sama yang dilakukan namun akan ada perhatian dan perbaikan dalam perkembangan kota. Seiring berjalan waktu kota akan berkembang dengan kemungkinan yang berbeda dari sebelumnya dan tidak sesuai dengan ekspektasi yang ada.

“Inserting the virtual offers the possibility, and only the possibility, of emergent non-determined forms. Then, perhaps, we can think through a pluralized and eventful sense of lived time-space.”(Crang, 2001:187)

Memori dan imajinasi terhadap kota didapat dari masyarakat yang berada di dalamnya. Mungkin masing-masing individu akan menyatakan pendapatnya secara berbeda ataupun sama. Hal ini merupakan pengaruh dari latar belakang yang berbeda pula. Misalnya saja pemerintah yang menganggap kehadiran pedagang kaki lima bertentangan dengan pandangan atau imajinasi akan kota bersih yang cenderung bebas dari memori yang kumuh.

Padahal memori dan imajinasi tersebut tidak berarti yang sama bagi pedagang kaki lima yang malah menyatakan fenomena tersebut sebagai bentuk kritik terhadap pemerintah karena tidak memudahhi mereka untuk berdagang. Dari permasalahan kota yang ada terdapat keinginan sekaligus kecemasan akan kelanjutan wajah kota.

“The central problem now, one might surmise, is whether one feels like affirming society or not.”(Cassegard, 2004:22)

Ruang kota selalu berubah seiring dengan waktu. Temporalitas dalam ruang publik terlihat dari ruang publik yang tidak diperuntukan menjadi bukti akan berkembangnya kehidupan kota. Ada beberapa faktor yang mempengaruhi pembentukan ruang kota dan terkait dengan temporalitas misalnya sejarah, budaya, gaya hidup, bahkan keyakinan. Dari kenyataan ini juga pengguna membentuk ruang kota yang ternyata terkadang tidak selalu dipikirkan oleh perancang sehingga menghasilkan ruang yang spontan dan terkadang tidak diinginkan oleh perancang.

2.4 Jalan sebagai ruang publik

Infrastruktur merupakan elemen penting untuk mendukung kehidupan manusia terutama di perkotaan dengan mobilitas yang tinggi.

Infrastruktur jalan merupakan bagian dari jaringan yang membantu gerak kebutuhan manusia sebagai bentuk keberadaan *power* dan *order*.

“In designing streets, give priority to analysis of the local context, and on that basis design an appropriate network of spaces..” (Lewelyn–Davies, 2000:76)

Dalam merancang sebuah jalan, konteks sekitar dari jalan yang akan dibuat juga harus diperhatikan sehingga bisa menjadi wadah berinteraksi. Jalan juga berfungsi sebagai tempat orang untuk partisipan aktif maupun pasif yang mungkin hanya duduk atau melihat di jalan tersebut.

“Certain physical qualities are required for a great street. All are required, not one or two: accessibility, bringing people together, publicness, livability, safety, comfort, participation, and responsibility.”(Jacobs, 1995:270)

Selain Carr, Jacobs juga berpendapat tentang syarat jalan yang baik yaitu akses, manusia, terbuka untuk umum, keamanan, kenyamanan, hidup, partisipasi, dan tanggung jawab. Beberapa syarat ini memberikan kesenangan tersendiri bagi pejalan kaki sehingga dapat berjalan dengan aman. Selain itu faktor kenyamanan seperti pepohonan yang rindang membuat naungan yang sejuk bagi pejalan kaki.

“Many of the best streets have special public places to sit or stop along the way. Gateways, fountains, obelisks, and streetlights are among the physical, designable characteristics on great streets, but not always.” (Jacobs, 1995:292)

Tidak semua jalan memiliki pohon namun terkadang terdapat ruang publik yang menyediakan tempat duduk ataupun beristirahat sejenak. Jalan baik mampu mengundang orang untuk datang bukan hanya dari segi keindahan fisiknya saja tetapi rasa memiliki pada jalan tersebut juga berpengaruh.

Menurut Peraturan Daerah Jakarta nomer 8 tahun 2007 tentang ketertiban umum jalan bukan termasuk ruang publik sehingga saat berada di jalan orang harus menaati peraturan lalu lintas dan bukan sebagai tempat untuk kegiatan bagi masyarakat kecuali dengan izin gubernur.

“If we can develop and design streets so that they are wonderful, fulfilling places to be — community-building places, attractive for all people — then we will have successfully designed about one-third of the city directly and will have had an immense impact on the rest.” (Jacobs, 1995:)

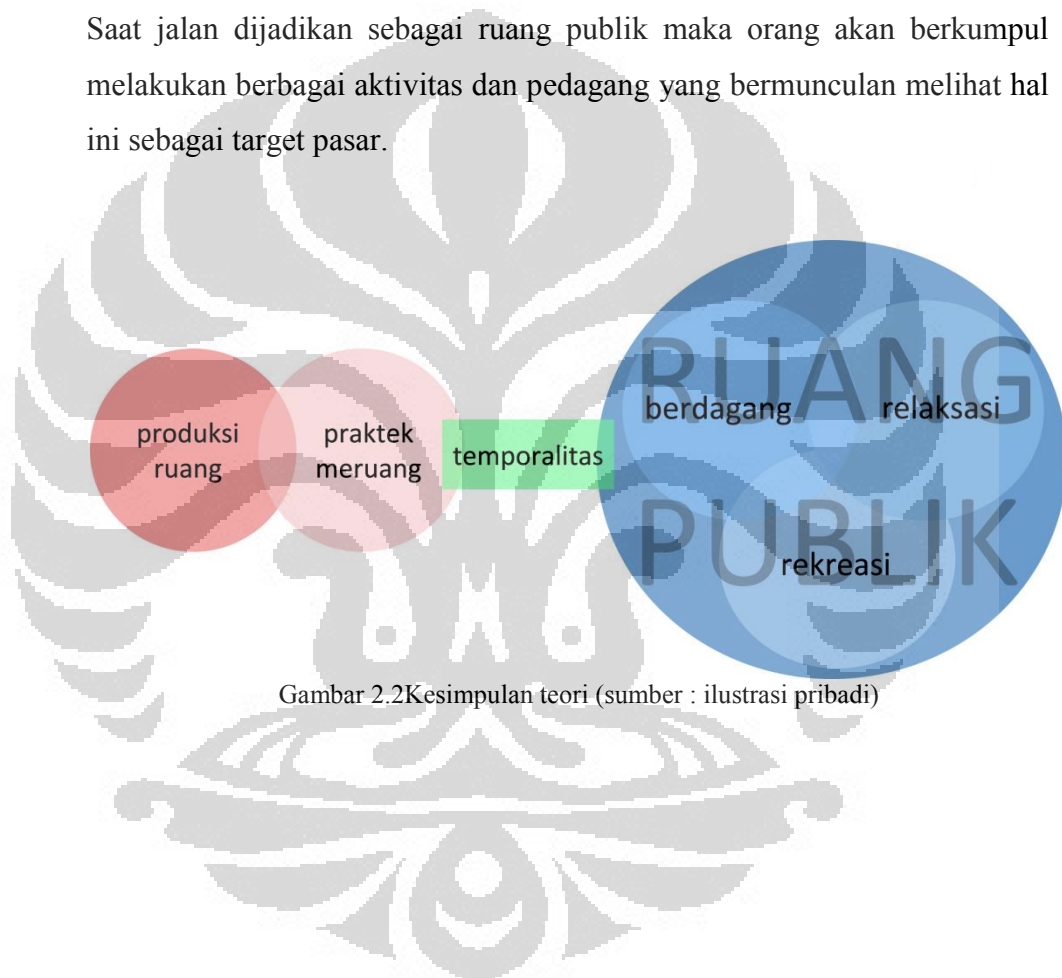
Jalan merupakan sarana untuk berpindah dari satu titik menuju ke titik lain. Namun di lain sisi, jalan juga merupakan suatu ruang interaksi sosial pula sehingga melakukan perpindahan dan bisa bertemu dengan orang lain. Saat ada interaksi sosial dan pengumpulan massa maka pedagang melihat hal tersebut sebagai peluang untuk berdagang bukan lagi hanya sebagai sarana lalulintas.

Jadi menurut saya, proses pembentukan ruang dapat berbeda dengan apa yang dibayangkan oleh perancang. Hal ini berkaitan dengan waktu dan kehidupan yang terus bergulir sehingga dalam hal ini ruang kota menjadi temporal. Tahapan *conceived space* merupakan tanggung jawab profesi terkait namun hal ini juga tidak terlepas dari masyarakat sebagai pengguna yang merasakan ruang yakni *perceived space*. Peran masyarakat menjadi penting untuk mewujudkan ruang yang dihidupi atau *lived space* dengan sesuai kebutuhan dan keinginan. Jika ruang yang dihasilkan tidak sesuai maka pengguna mencari cara untuk mendapatkan kebutuhan mereka yakni *tactic*. Namun hal ini juga berkaitan dengan wewenang profesi terkait yang mempunyai arahan peraturan tersendiri atau *strategy* untuk mengatur pengguna.

Kemudian, menurut saya ruang publik digunakan sebagai ruang yang dibayangkan untuk berkumpul dan berinteraksi. Ruang publik yang tidak berbayar merupakan hal bagi setiap pengguna karena

peruntukaannya yang terbuka bagi siapa saja tanpa mengenal ras, agama, ekonomi, pendidikan ataupun latar belakang lain. Peran ruang publik sebagai ruang demokrasi menjadi penting karena di ruang ini perbedaan tidak lagi menjadi masalah untuk berkumpul ataupun melakukan interaksi.

Selanjutnya, menurut saya jalan mempunyai potensi sebagai media berinteraksi ataupun ruang publik yang dapat diakses oleh siapa saja namun terkadang terbentur oleh fungsi utama jalan sebagai sirkulasi kendaraan. Saat jalan dijadikan sebagai ruang publik maka orang akan berkumpul melakukan berbagai aktivitas dan pedagang yang bermunculan melihat hal ini sebagai target pasar.



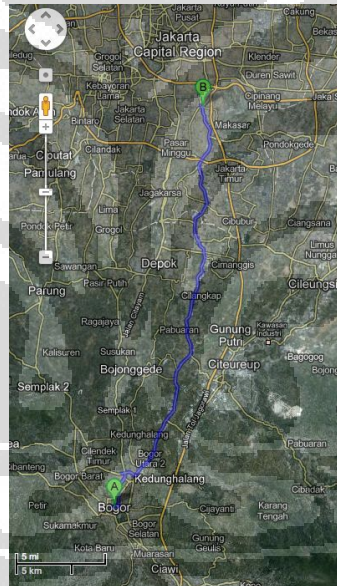
Gambar 2.2 Kesimpulan teori (sumber : ilustrasi pribadi)

BAB III

STUDI KASUS DAN ANALISIS

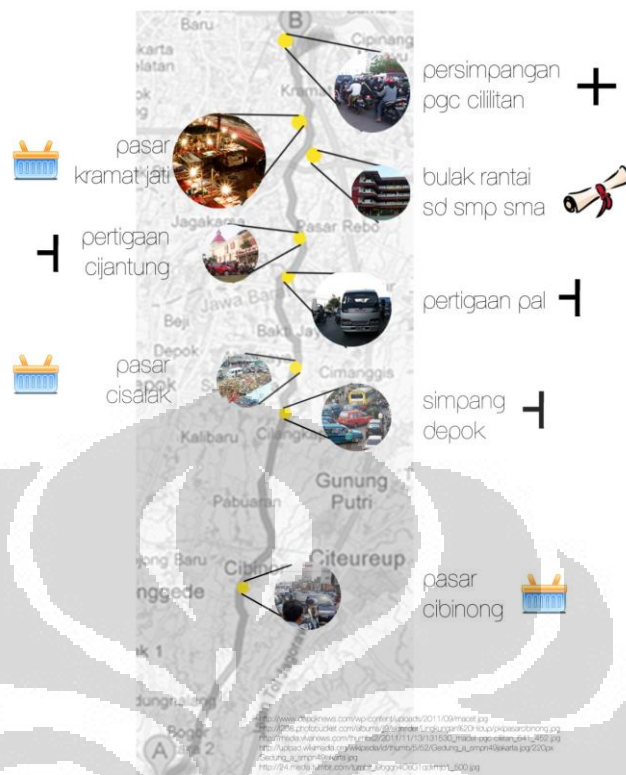
3.1 Jalan layang Pasar Rebo sebagai bagian jalan arteri

Infrastruktur merupakan elemen penting untuk mendukung kehidupan manusia terutama di perkotaan dengan mobilitas yang tinggi. Infrastruktur jalan merupakan bagian dari jaringan yang membantu gerak kebutuhan manusia. Jalan layang yang marak dibangun di Jakarta memberikan dampak yang banyak bagi kehidupan perkotaan sebagai contoh jalan layang Pasar Rebo yang merupakan jalan pelengkap arteri dari dan menuju Jakarta dan Bogor.



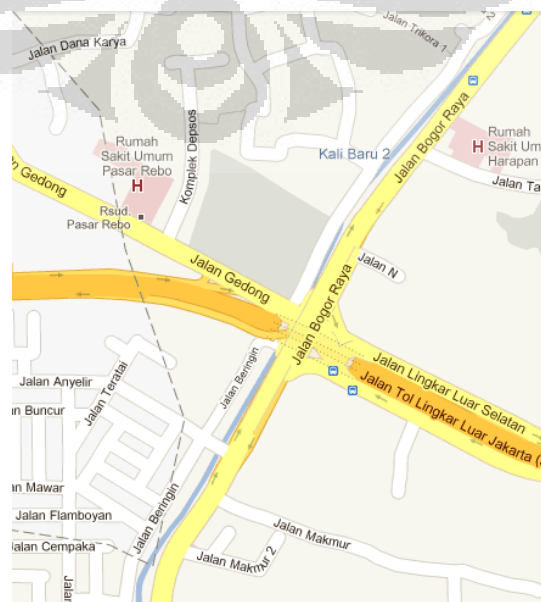
Gambar 3.1 Jalan Raya Bogor terbentang dari titik A dan B (Sumber : Google Earth)

Jalan Raya Bogor terbentang sepanjang 45 kilometer dari Cililitan Jakarta Timur di utara hingga Bogor di sebelah selatan (Kompas.com, Jumat, 15 Juli 2011). Penghujung dari Jalan Raya Bogor masing-masing daerah yaitu antara Cililitan di Jakarta dan Tanah Baru di Bogor. Sepanjang jalan ini tersebar berbagai macam industri. Jenis industri yang hadir sangat beragam dari mulai makanan, minuman, hingga peralatan rumah tangga. Selain peruntukan sebagai industri, terdapat fungsi pemukiman warga yang tidak teratur.



Gambar 3.2 Titik kemacetan pada Jalan Raya Bogor (Sumber : Ilustrasi pribadi)

Jalan layang Pasar Rebo membantu fungsi jalan arteri Raya Bogor sebagai jalan utama bagi kendaraan bermotor dari dan menuju Jakarta ataupun Bogor. Panjang perjalanan tersebut lumayan jauh apalagi jika menggunakan sepeda motor. Kapasitas kereta dan bus antarkota tidak memadai sehingga pengalju yang tinggal di selatan Jakarta seperti Bogor dan sekitarnya menggunakan kendaraan pribadi seperti sepeda motor.



Gambar 3.3 Letak jalan layang Pasar Rebo dan lingkungan sekitar (Sumber : ilustrasi pribadi)

Jalan layang Pasar Rebo berada di berbatasan antara Kecamatan Pasar Rebo dan Kecamatan Ciracas. Selain itu, jalan layang ini merupakan jalan yang menghubungkan antara Kampung Makasar dengan Cijantung. Sisi utara mengarah ke Cililitan sedangkan sisi selatan mengarah ke Cijantung. Selain itu sisi barat menghadap ke pabrik susu Frisian Flag dan Kampung Rambutan sedangkan sisi timur menghadap ke pusat perbelanjaan Lotte Mart. Oleh karena jalan layang bersifat komplementer Jalan Raya Bogor maka jalan layang ini merupakan alternatif melewati perempatan Pasar Rebo yang sering macet dipenuhi oleh angkutan umum.

Jalan layang Pasar Rebo memiliki pemandangan gemerlap kota yang penuh dengan kerlip lampu kendaraan dan jalan tol pada malam hari. Suara hiruk pikuk kemacetan menjadi tanda ramai kehidupan Jakarta. Keramaian yang ditawarkan mungkin berbeda dari sepanjang Jalan Raya Bogor karena pada jalan layang ini terlihat orang berpindah moda transportasi dengan segala tujuan. Pemandangan kota dari ketinggian yang terkesan luas membantu pengalju untuk melepaskan penat sepanjang perjalanan. Sesuatu yang dapat dinikmati pengguna sebagai ruang relaksasi.

Menurut pengamatan Marestian, dkk (2006) yang merupakan mahasiswa geografi Universitas Indonesia, kecepatan rata-rata pada jalan Raya Bogor adalah 22,98 km/jam, jauh lebih rendah dari kecepatan yang ditentukan pemerintah lewat PP No. 26 Tahun 1985 bahwa kecepatan terendah jalan arteri adalah 60 km/jam. Dari pengamatan ini dapat terlihat bahwa fungsi jalan sering terganggu oleh hambatan yang ada. Dari pengamatan sepanjang Jalan Raya Bogor terdapat pasar tumpah, terminal bayangan, ataupun persimpangan lampu merah. Misalnya saja Pasar Cimanggis, Pasar Induk, Pasar Kramat Jati, dan Terminal Pal. Selain itu juga terdapat sekolah baik dari sekolah dasar, menengah pertama, hingga menengah atas. Pada akhirnya jalan layang digunakan untuk sirkulasi kendaraan bermotor bagian dan tempat melihat pemandangan kota.

3.2 Produksi ruang pada jalan layang Pasar Rebo

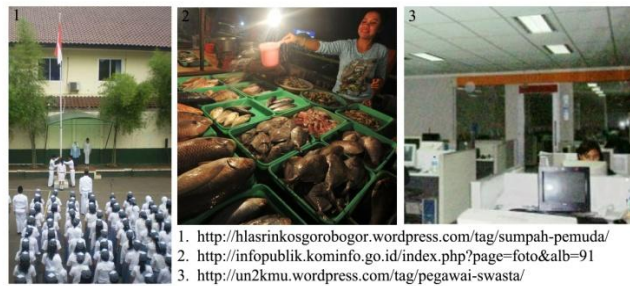
Ruang yang terbentuk pada jalan layang merupakan ruang sosial untuk relaksasi. Pengunjung datang silih berganti menikmati suasana sekitar dan berinteraksi dengan pengunjung lain ataupun dengan pedagang. Pada waktu tertentu jalan layang ini sepi dan tak jarang juga ramai. Selain waktu, cuaca juga berpengaruh terhadap hal tersebut misalnya terik, mendung, ataupun hujan. Saat siang hari baik pada hari kerja ataupun hari libur keadaan jalan layang selalu sepi. Hal ini berkaitan dengan keadaan panas dan terik matahari yang tidak nyaman untuk pengunjung. Kemudian isu penertiban oleh pemerintah juga membuat pedagang tidak berjualan.

3.2.1 Hari kerja

Pengunjung pada hari kerja kebanyakan berasal dari seorang penglaju yang melewati jalan layang setiap hari. Kemudian pengunjung lain biasanya dari warga sekitar jalan layang. Aktivitas berjualan yang mulai sore hari juga turut memfasilitasi kegiatan relaksasi sehingga aktivitas makan dan minum mempengaruhi durasi pengunjung pada jalan layang.

3.2.1.1 Pagi hari

Waktu ini merupakan saat manusia mulai melakukan *necessary activities* dari mulai pergi ke pasar, sekolah ataupun kantor. Saat sayuran, ikan, ataupun kue tradisional masih segar dan baru matang membuat orang ingin cepat untuk mendapatkannya. Selain itu, pada pagi hari juga saat pelajar bergegas untuk ke sekolah yang biasanya masuk jam setengah tujuh pagi. Kemudian saat itu juga pekerja harus sampai di kantor sebelum jam sembilan pagi.



Gambar 3.4 Rutinitas kegiatan (Sumber : internet)

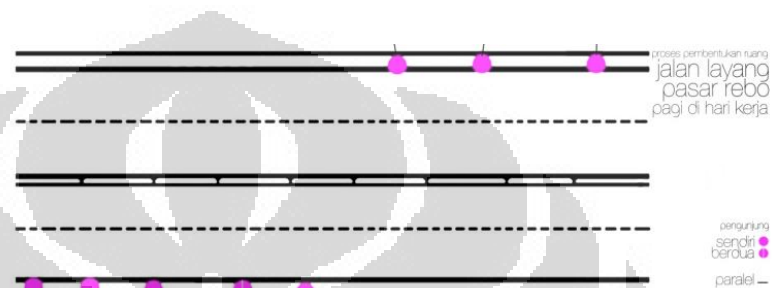
Hal ini semua mempengaruhi keadaan kota dalam kasus ini jalan layang sebagai jalur transportasi penghubung pusat aktivitas yang mempunyai tengat waktu tersendiri.

Perjalanan yang jauh dari Bogor menuju Jakarta dengan keadaan yang cukup padat menjadi salah satu alasan pengunjung datang pada waktu ini. Keadaan jalan layang lumayan sepi hanya ada beberapa pesepeda motor yang sedang beristirahat atau melakukan *optional activities*. Durasi mereka kurang dari 15 menit. Hal ini terjadi berkaitan dengan aktivitas yang mereka lakukan. Rata-rata pengunjung berhenti hanya untuk beristirahat ataupun merokok. Selain itu, saat mereka berhenti kebanyakan tidak untuk melakukan interaksi kepada orang lain dan hanya melihat pemandangan sekitar.



Gambar 3.5 Pemandangan pagi saat hari kerja (Sumber: dokumentasi pribadi)

Dari data di lapangan, pengunjung yang berhenti kurang dari sepuluh orang. Mereka terdiri dari pengunjung perorangan dan masing-masing memarkirkan sepeda motor mereka dengan cara paralel. Hal ini membuat pengguna lebih mudah untuk langsung berhenti menuju ke bahu jalan dan keadaan jalan yang sepi membuat mereka leluasa untuk parkir.

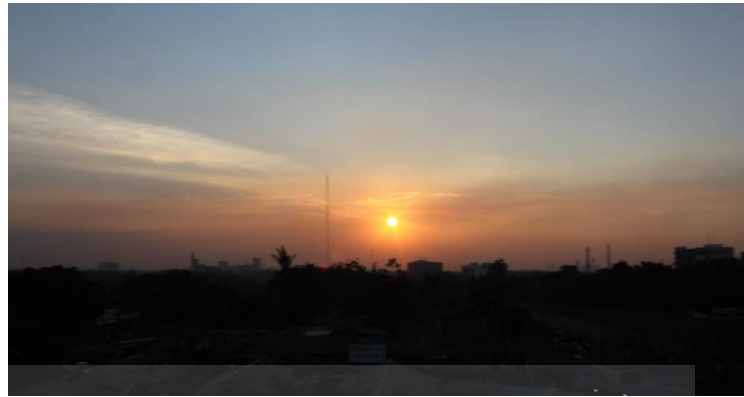


Gambar 3.6 Intensitas pengunjung dan posisi sepeda motor berhenti pada pagi hari kerja (Sumber : ilustrasi pribadi)

Saat jam enam sampai jam sepuluh pagi, panas matahari masih nyaman untuk dinikmati. Keadaan tidak terlalu terik sehingga berjemur dengan matahari pagi di jalan layang merupakan pilihan yang menarik. Pada waktu ini pengunjung lebih banyak berada pada sisi Timur karena keadaan matahari pagi yang masih nyaman dan lalu lintas yang lebih menarik yang terjadi di bagian bawah jalan layang.

3.2.1.2 Sore hari

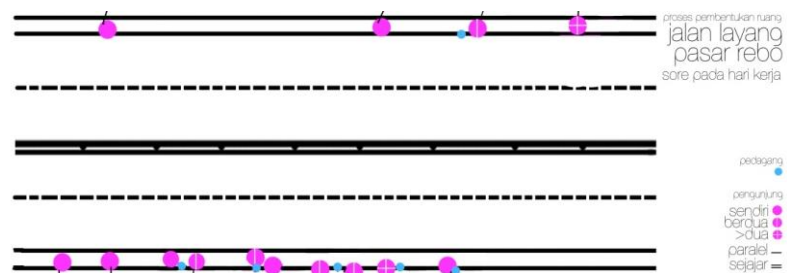
Waktu ini merupakan saat manusia selesai melakukan *necessary activities* dari sekolah ataupun kantor. Saat pelajar selesai mengikuti kegiatan belajar mengajar seperti mengerjakan tugas ataupun ujian. Selain itu, pada sore hari juga saat pekerja pulang ke rumah. Kepenatan belajar ataupun bekerja membuat waktu ini lebih santai dibanding pada pagi hari.



Gambar 3.7 Pemandangan dari jalan layang pada sore hari
(Sumber : dokumentasi pribadi)

Keadaan jalan layang lumayan ramai beberapa pesepeda motor telah memarkirkan motornya dengan paralel. Hal ini membuat pengguna lebih mudah untuk langsung berhenti menuju ke bahu jalan. Selain itu parkir secara paralel dan sejajar tergantung intensitas pengunjung sekitar.

Hal yang mereka lakukan yakni beristirahat atau *optional activities*. Dari data di lapangan, pengunjung yang datang lebih dari 20 orang. Mereka terdiri dari pengunjung perorangan, berdua, dan beberapa sekumpulan remaja. Dengan ada orang lain bersama mereka membuat mereka melakukan kegiatan lain selain melihat pemandangan, misalnya mengobrol ataupun membeli makanan dan minuman sehingga durasi pengunjung menjadi lebih lama dari pagi hari dan rata-rata berkunjung selama 15-30 menit.

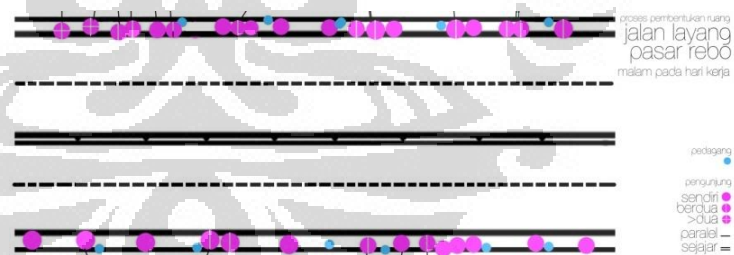


Gambar 3.8 Intensitas pengunjung dan posisi sepeda motor berhenti pada sore hari kerja (Sumber : ilustrasi pribadi)

Pada sore hari pedagang mulai berdatangan untuk berjualan makanan dan minuman sehingga pengunjung lebih terakomodasi. Hal ini juga mempengaruhi durasi pengunjung yang mungkin lebih lama karena melakukan aktivitas makan dan minum. Ruang yang terbentuk menjadi lebih sempit karena pengunjung makin ramai demikian juga dengan pedagang. Hal ini berpengaruh pada cara parkir pengunjung yang lebih mendekat ke arah pedagang dengan posisi motor yang sejajar.

3.2.1.3 Malam hari

Kepenatan dari rutinitas kehidupan membuat jalan layang ini ditinggahi oleh penglaju dan warga sekitar. Jalan layang yang semakin ramai dikunjungi membuat pengunjung memarkirkan sepeda motornya dengan cara sejajar.



Gambar 3.9 Intensitas pengunjung dan posisi sepeda motor berhenti pada malam hari kerja (Sumber : ilustrasi pribadi)

Keadaan jalan layang lebih ramai dari sore hari. Hal yang mereka lakukan yakni beristirahat dan janji bertemu teman. Dari data di lapangan, lebih dari 30 orang berkunjung pada waktu ini. Mereka terdiri dari pengunjung perorangan, berdua, dan lebih dari dua orang. Durasi

mereka rata-rata 15 hingga lebih dari 60 menit. Untuk yang lebih dari dua orang biasanya mereka menghabiskan waktu lebih dari 60menit dan rata-rata kelompok ini berusia remaja. Sedangkan untuk pengunjung yang sendiri tetap berkunjung kurang dari 30 menit berkaitan dengan faktor status sudah berkeluarga yang menunggu di rumah.



Gambar 3.10 Pemandangan ke arah Timur saat malam hari kerja
(Sumber : dokumentasi pribadi)

Pada malam hari pedagang sudah ramai untuk berjualan sehingga durasi pengunjung juga menjadi cukup lama. Saat jam tujuh sampai sembilan malam, lampu jalanan semakin terlihat gemerlap sehingga menjadi pemandangan yang menarik.

3.2.2 Hari libur

Pengunjung pada hari libur kebanyakan berasal dari warga sekitar yang terdiri dari keluarga, bersama seorang teman, dan beberapa teman. Mereka ingin menghabiskan waktu tanpa membayar mahal namun dengan pemandangan dan suasana sekitar yang berbeda. Kemudian pengunjung lain biasanya beberapa dari pekerja yang masih bekerja pada hari libur. Pada waktu ini pengunjung lebih lama berkunjung dibanding saat hari kerja terutama pada malam hari.

3.2.2.1 Pagi hari

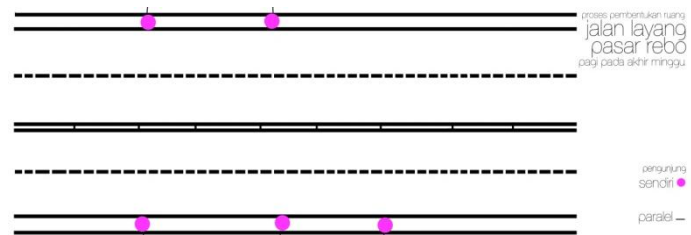
Waktu ini merupakan saat manusia merasakan kebebasan dari kewajiban belajar atau mungkin bekerja. Kelelahan saat hari kerja membuat suasana jalan sepi saat sabtu pagi. Keadaan jalan layang lumayan sepi hanya ada beberapa pesepeda motor yang sedang beristirahat atau *optional activities*. Dari data di lapangan, pengunjung kurang dari lima orang. Mereka terdiri dari pengunjung perorangan dan masing-masing memarkirkan sepeda motor mereka dengan cara paralel.



Gambar 3.11 Suasana jalan layang pada pagi hari di akhir minggu

(Sumber : dokumentasi pribadi)

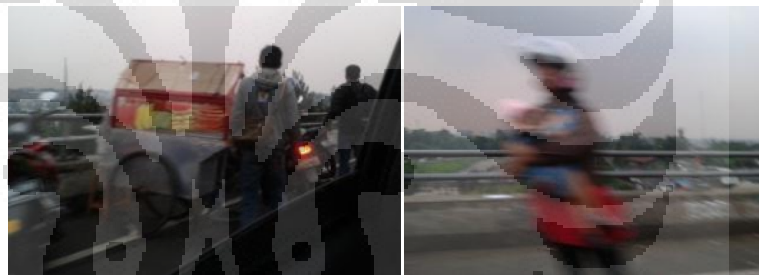
Durasi mereka kurang dari 15 menit. Hal ini terjadi karena hanya untuk beristirahat melihat pemandangan sekitar dan menikmati panas matahari saat pagi hari. Saat jam enam sampai jam delapan pagi, panas matahari masih nyaman untuk dinikmati. Keadaan tidak terlalu terik sehingga berjemur dengan matahari pagi di jalan layang merupakan pilihan yang menarik. Mereka terdiri dari warga sekitar yang datang secara perorangan sehingga keadaan jalan layang cukup sepi.



Gambar 3.12 Intensitas pengunjung dan posisi sepeda motor berhenti pada pagi hari libur (Sumber : ilustrasi pribadi)

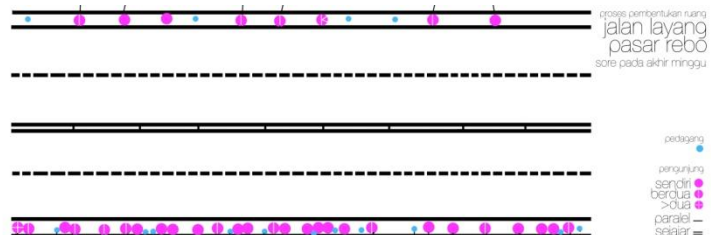
3.2.2.2 Sore hari

Keadaan jalan layang lumayan ramai beberapa pesepeda motor telah memarkirkan motornya dengan sejajar. Hal yang mereka lakukan yakni beristirahat dan berinteraksi dengan keluarga.



Gambar 3.13 Suasana jalan layang pada sore hari di akhir minggu (Sumber : dokumentasi pribadi)

Dari data di lapangan, pengunjung lebih dari 20 orang. Mereka terdiri dari pengunjung berdua dan keluarga. Durasi mereka rata-rata sekitar 30-60 menit. Pada sore hari pedagang mulai berdatangan untuk berjualan makanan dan minuman sehingga durasi pengunjung cukup lama.



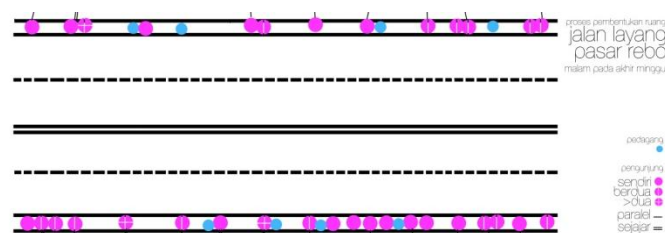
Gambar 3.14 Intensitas pengunjung dan posisi sepeda motor berhenti pada sore hari libur (Sumber : ilustrasi pribadi)

Pada waktu ini mulai terlihat bahwa ruang yang terbentuk tidak lagi karena relaksasi dari penglaju tetapi juga rekreasi warga sekitar yang sengaja untuk datang ke jalan layang ini. Perubahan ini terkait dengan waktu hari libur yang kebanyakan pekerja tidak masuk kantor sehingga ada kemungkinan tidak melewati jalan ini.

3.2.2.3 Malam hari

Pengunjung pada hari libur kebanyakan berasal dari warga sekitar. Mereka ingin menghabiskan waktu dengan melihat pemandangan dan suasana sekitar yang berbeda. Pada waktu ini pengunjung lebih lama berkunjung dibanding saat hari kerja terutama pada malam hari. Terutama saat Sabtu malam rata-rata pengunjung yang datang berusia remaja yang berkumpul dengan teman-teman.

Aktivitas di ruang publik bermacam-macam sehingga jalan layang bukan lagi sekedar untuk relaksasi tetapi juga untuk rekreasi, bertemu dengan orang lain, makan ataupun minum.



Gambar 3.15 Intensitas pengunjung dan posisi sepeda motor berhenti pada malam hari libur (Sumber : ilustrasi pribadi)

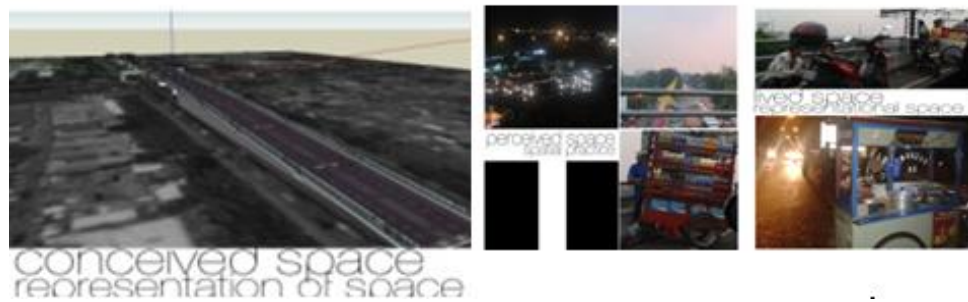
Pada waktu ini banyak sekali remaja yang menghabiskan waktu mereka dengan pasangan. Hal ini bisa dikaitkan dengan keadaan gelap dengan lampu jalan yang temaram membuat mereka berani mendekati diri dengan orang sehingga jarak dari mereka terhitung intim.

3.3 Proses relaksasi memproduksi ruang

Penggunaan jalan layang tidak lagi sebagai lalu lintas kendaraan tetapi juga sebagai sarana relaksasi pengunjung dan berjualan pedagang. Jalan layang Pasar Rebo menunjukkan produksi ruang yakni tahapan *concieved space*, *perceived space*, dan *lived space*. Awalnya penglaju datang untuk relaksasi di jalan layang. Kemudian warga sekitar juga tertarik berhenti untuk menghabiskan waktu luang mereka. Akhirnya pedagang juga ikut datang dengan melihat terdapat pasar atau potensi untuk mereka berdagang. Selanjutnya fenomena ini terus berulang setiap hari dan membentuk sebuah intervensi ruang tersendiri.

“Behind the phenomenon of emergence and re-emergence of street vendors, there may be some processes in which the street vendors perceive opportunities in certain urban spaces and act according to that perception.”(Yatmo dan Paramita, 2011)

Jalan layang dalam studi kasus Pasar Rebo memiliki makna berbeda baik perancang maupun masyarakat.



Gambar 3.16 Refleksi teori pada studi kasus (Sumber: ilustrasi pribadi)

Tahapan *concieved* yang berada di dalam benak perancang terkadang berbeda dengan apa yang terjadi pada kehidupan perkotaan. Seperti halnya di jalan layang Pasar Rebo ini. Perancang menganggap jalan layang sebagai jaringan untuk mendukung mobilitas. Namun tidak demikian dengan pengunjung atau pedagang.

“The city is not the product of planners and architects” (Borden, 2011)

Oleh karena sebagai jaringan dari kota maka hal ini sebagai suatu proses dari kota. Hal yang terjadi pada jalan layang Pasar Rebo merupakan fenomena yang tidak terencana dan tidak diharapkan namun keberadaannya dapat dikatakan sebagai bentuk ketidakstabilan lingkungan perkotaan atas sebuah sistem.

“Nevertheless, architects and planners cannot neglect the existence of such unplanned and unexpected phenomenon, which is related to the instability of urban environment.” (Yatmo dan Paramita, 2011)

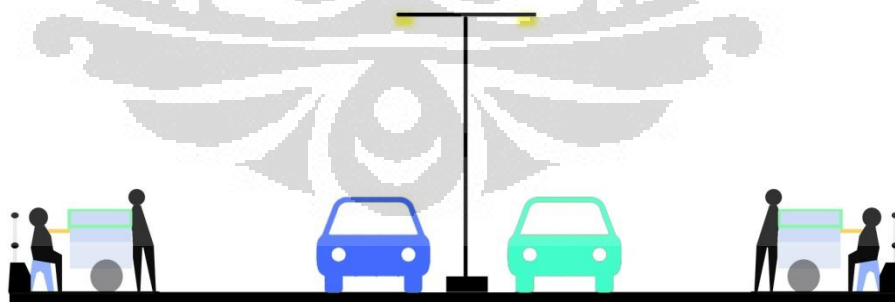
Tahapan *perceived* merupakan praktek meruang (*spatial practice*) yang berkaitan dengan keseharian. Misalnya saja yang terjadi pada tiga aktor pada fenomena jalan layang Pasar Rebo yaitu penglaju, warga sekitar, dan pedagang. Masing-masing aktor menganggap potensi dan fenomena yang ada dengan sudut pandang yang berbeda. Jalan layang yang menawarkan pemandangan yang menarik membuat penglaju dan warga sekitar tertarik untuk datang. Angin semilir juga menjadi unsur kelegaan tersendiri.

“Karena banyak orang di sini *rame* apalagi kalo sore enak soalnya lebih *rame* dan adem banyak angin. Disini enak *aja* udaranya segar.”(Pengunjung AAD, 17tahun)

Gemerlap lampu jalan, angin sepoi-sepoi, dan tempat berkumpul tidak berbayar merupakan pertimbangan pengunjung untuk datang ke jalan layang ini. Sedangkan tahapan *perceived* pada pedagang, mendapatkan pandangan *visual* berbeda yakni melihat pengunjung sebagai alasan untuk mengintervensi ruang pada jalan layang.

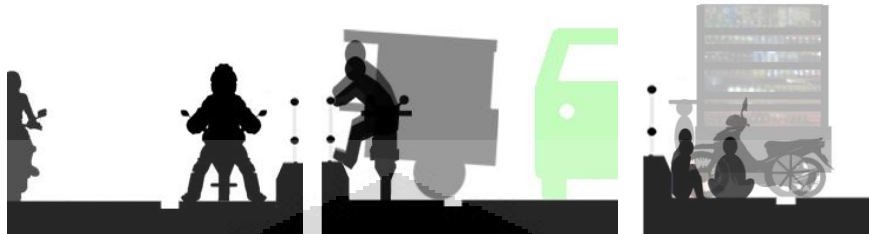
“Tadinya saya dagang sini memang bukan apa-apa banyak yang *nongkrong, ah kayanya* ini laku, Alhamdulillah lumayan.” (Pedagang SCB)

Pada tahapan *lived space* merupakan ruang-ruang representasi (*spaces of representation*). Tahapan ini merupakan gabungan antara kedua tahapan sebelumnya sehingga pada tahapan ini akan berkaitan dengan imaginasi dan pengejawantahan yang terjadi sekaligus juga kemungkinan ruang baru yang muncul. Pada proses produksi ruang pada jalan layang ini, terdapat kesenjangan antara *conceived space* dengan *lived space* sehingga keberadaan hal ini menjadi kontroversial khususnya bagi institusi yang terkait.



Gambar 3.17 Potongan jalan layang Pasar Rebo (Sumber : ilustrasi pribadi)

Dari pengamatan langsung dan wawancara secara kualitatif, kebanyakan pengunjung merupakan penglaju pada hari kerja dan warga sekitar pada akhir minggu.



Gambar 3.18 Beberapa pemanfaatan jalan layang. (Sumber : ilustrasi pribadi)

Untuk seorang penglaju biasanya hanya menghabiskan waktu selama kurang dari 30 menit karena berhenti di jalan layang hanya untuk merokok dan menghilangkan lelah.

“*Cuma* cari udara segar sekitar 15 menit.”(Pengunjung AFJ, 24 tahun)

Sedangkan pengunjung yang terdiri dari dua orang biasanya menghabiskan waktu lebih lama sekitar 30-60 menit yang dihabiskan untuk minum ataupun makan.

“Biasanya sejam dan lebih lama sama temen, melihat pemandangan, jajan.”(Pengunjung RTA, 15 tahun)

Untuk pengunjung yang lebih dari dua orang biasanya menghabiskan waktu lebih dari 60 menit karena selain makan dan minum, mereka juga lebih menggunakan jalan layang sebagai tempat untuk bertemu dan mengobrol.

Alasan pengunjung berhenti di jalan layang ini beragam mulai dari kebetulan hanya lewat saja, janji dengan teman, mencari hiburan pemandangan kota, ataupun mencari makan dan minum.

“Sedang mau berangkat kerja dari Pasar Rebo ke Cikeas biasanya *cuma* cari udara segar.” (AFJ, 24 tahun)

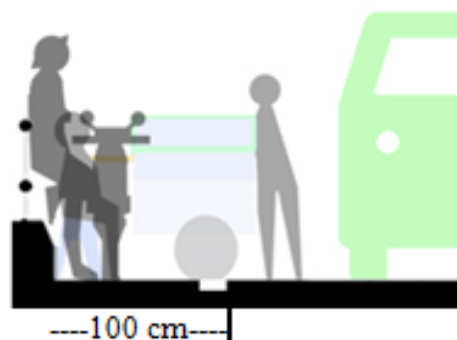
Namun kebanyakan dari pengunjung pada hari kerja adalah penglaju yang menjadikan jalan layang ini sebagai ruang untuk merelaksasi diri sehingga dapat menghilangkan lelah dari kemacetan sepanjang Jalan Raya Bogor. Kemudian pengunjung pada hari libur biasanya berasal dari warga sekitar yang sengaja untuk datang dan menikmati pemandangan sekitar.

“Deket sama rumah dan murah.(Pengunjung RTA, 15 tahun)”



Gambar 3.19 Persebaran asal pengunjung warga sekitar dan penglaju. (Sumber : ilustrasi pribadi)

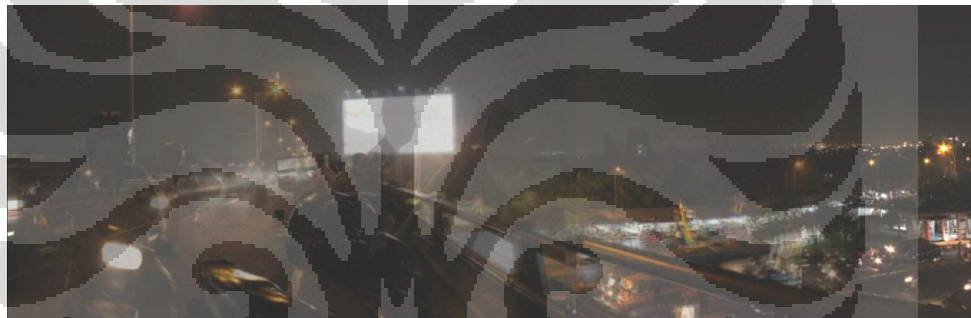
Selain pengunjung, pada jalan layang juga terdapat pedagang kaki lima yang tidak permanen sehingga menggunakan gerobak dorong. Dagangan yang diajakan biasanya minuman dan makanan yang disajikan secara praktis dengan menggunakan plastik.



Gambar 3.20 Dimensi bahu jalan, pengunjung, dan pedagang. (Sumber: ilustrasi pribadi)

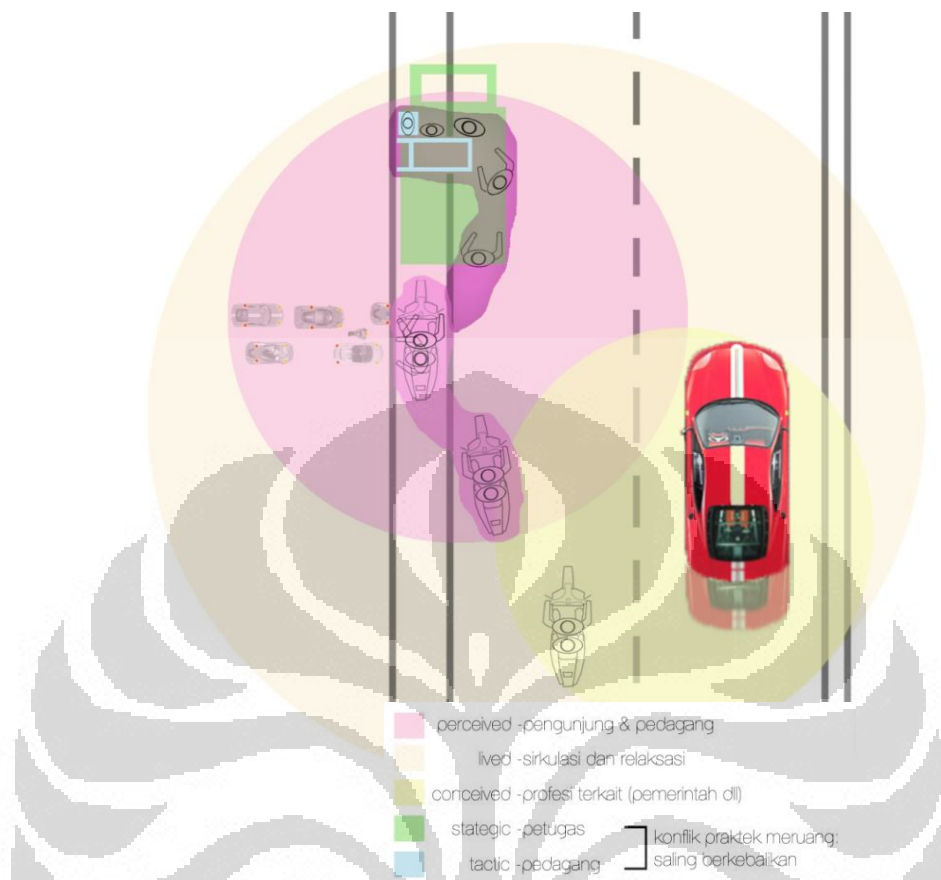
“They sell various kinds of fast-food so the consumers do not have to wait long and ‘eat-in’.” (Harjoko dan Adianto, 2012:62)

Adapun makanan yang memerlukan wadah biasanya pedagang mencuci peralatan makan dengan seember air. Kebanyakan dari pedagang mencari cara yang efisien dalam menyajikan makanan sehingga makanan yang dijual juga hanya yang cepat saji misalnya siomay, batagor, ataupun bubur ayam pada sesekali waktu.



Gambar 3.21 Alur pergerakan pengunjung (Sumber: dokumentasi pribadi)

Proses produksi ruang akibat aktivitas relaksasi berawal dari pengunjung ingin mengendurkan otot bagi penglaju, menghabiskan waktu luang bagi warga sekitar, lalu meminggirkan motor mereka ke bahu jalan, memarkirkannya, membuka helm, mengendurkan otot, memutar badan menghadap timur atau barat, pedagang melihat pengunjung banyak, mencoba untuk berjualan, banyak penglaju dan warga yang membeli jajanan, penglaju dan warga bertemu teman, dan menikmati suasana sekitar. Namun dari proses ini terdapat beberapa aksi atau faktor yang berpengaruh dan dilakukan setiap aktor yang turut berperan dalam produksi ruang di jalan layang.



Gambar 3.22 Proses produksi ruang dan alur pergerakan (Sumber: ilustrasi pribadi)

Setiap aktor di dalam proses produksi ruang di jalan layang ini memiliki faktor yang lebih dominan untuk datang dan berhenti. Untuk penglaju yang telah melakukan perjalanan jauh memiliki faktor alasan dominan dari waktu yang berkaitan dengan hari kerja. Penglaju melakukan perjalanan ulang alik tersebut saat mereka harus bekerja dan kebanyakan di hari kerja serta sebagian kecil di akhir minggu karena melakukan lembur. Hal ini terlihat dari intensitas jenis pengunjung penglaju dominan pada hari kerja. Selanjutnya faktor udara segar di pagi hari, pemandangan senja di sore hari, dan pemandangan kerlip lampu di malam hari juga membantu dalam merelaksasi diri.

Untuk warga sekitar yang dekat dengan jalan layang memiliki faktor dominan untuk berhenti yang berbeda dengan penglaju. Oleh karena

dekat, mereka bisa kapan saja datang ke jalan layang sehingga waktu menjadi faktor kedua setelah pemandangan yang menjadi daya tarik yang dominan. Pemandangan yang menarik dapat dilihat pada sore hari saat siluet bangunan dan langit menjadi jingga sehingga pada waktu ini warga sekitar mulai ramai mengunjungi jalan layang. Hal ini mungkin akan sedikit berbeda dengan penglaju yang kemungkinan besar berkunjung karena jalan layang menjadi bagian dari perjalanan mereka dari dan menuju tempat kerja saja.

Selain, faktor alam seperti udara dan pemandangan, faktor rotasi hari (pagi, siang, sore, dan malam) juga berkaitan dengan cuaca. Baik penglaju dan warga sekitar akan mengurungkan niat mereka untuk berhenti di jalan layang saat terik, gerimis, ataupun hujan sehingga walaupun udara segar dan pemandangan yang menarik tidak lagi menjadi alasan ketika faktor cuaca lebih dominan. Hal ini menjadi salah satu *tactic* mereka dalam memanfaatkan jalan layang karena fungsi jalan layang sebagai sirkulasi kendaraan yang tidak mempunyai naungan.

Kemudian, dimensi ruang bahu jalan juga menjadi salah satu pertimbangan penglaju ataupun warga sekitar untuk mengunjungi jalan layang. Lebar bahu jalan sebesar 100 cm membuat pengunjung bisa dengan mudah memarkirkan motor mereka sedangkan untuk mobil tidak cukup luas sehingga tidak ada pengunjung kendaraan roda empat yang berhenti di jalan layang ini. Dimensi bahu jalan dan dimensi pengguna memungkinkan pengendara motor menggunakan ruang untuk berhenti sehingga ruang terproduksi.

Sedangkan untuk pedagang, faktor alam dan dimensi ruang tidak terlalu berpengaruh karena faktor utama pedagang dalam memproduksi ruang hanya melihat pengunjung baik penglaju dan warga sekitar sebagai target penjualan mereka. Untuk dimensi gerobak pedagang hanya berkaitan dengan cara memarkirkan gerobak mereka dengan berpotongan dan menempel pada pegangan (*railing*) jalan layang. Hal ini terjadi karena faktor jalan layang yang lengkung sehingga menanjak dan menurun

berpengaruh kepada gerobak pedagang yang beroda. Bentuk gerobak tidak permanen dan mempunyai roda membuat mereka lebih leluasa untuk bergerak dan melarikan diri dari penertiban petugas. Selain itu, dagangan yang dijajakan juga tidak memerlukan peralatan yang rumit. Pedagang di jalan layang Pasar Rebo hanya menjual minuman seperti air botol dalam kemasan ataupun kopi yang disajikan dalam gelas plastik. Untuk makanan, pedagang hanya menjual siomay atau batagor sehingga hanya menggunakan plastik dan jarang untuk menggunakan peralatan makan seperti piring, sendok ataupun garpu karena berkaitan dengan ketersediaan air. Cara ini menjadi *tactic* mereka agar tetap berjualan, tidak tertabrak mobil, dan tidak terkena razia dari petugas saat melakukan razia atas dasar Peraturan Daerah Jakarta nomer 8 tahun 2007 tentang ketertiban umum di jalan layang yang menjadi bagian dari *strategic*.



Gambar 3.23 Refleksi *strategic* dan *tactic* pada jalan layang (Sumber: ilustrasi pribadi)

Aktor yang berperan dalam produksi ruang sangat terkait dengan bagaimana aksi yang dilakukan sehingga memproduksi ruang baru pada jalan layang. Masing-masing mempunyai pemicu tersendiri yang lebih dominan baik dari alam, dimensi ruang, waktu, mata pencaharian, dan tugas penertiban sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai.

BAB IV

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Fenomena temporalitas pada *urban commuting* yang terjadi di Jalan Raya Bogor berpengaruh pada pembentukan ruang yang baru. Hal ini berkaitan dengan kebutuhan penglaju. Ruang relaksasi yang dibutuhkan untuk mengendurkan otot kaku tidak tersedia, baik karena akses yang tidak sejalan ataupun kenyamanan yang tidak memadai. Namun karena hal ini terjadi secara berulang maka tidak hanya penglaju saja yang membentuk ruang tersebut tetapi juga warga sekitar yang sengaja datang untuk mendapatkan kesenangan tersendiri untuk merasakan suasana yang ada. Faktor relaksasi seperti mengendurkan otot dari kelelahan, menghirup udara segar pada pagi hari, dan melihat pemandangan pada senja dan malam hari menjadi alasan utama penglaju untuk berhenti dan membentuk ruang secara berulang. Berbeda dengan warga sekitar yang menganggap pemandangan menjadi faktor lebih penting sehingga intensitas warga sekitar mulai banyak dari senja hingga malam.

Hasil telaah menunjukkan jalan layang pada tahapan *conceived space* sebagai sirkulasi kendaraan menjadi lokasi yang menarik dalam tahapan *perceived space* sebagai ruang publik dan tempat berjualan. Konflik ini menjadikannya sebagai dualisme fungsi dalam tahapan *lived space* sehingga institusi terkait merasa perlu untuk membenahi fenomena ini dengan menggunakan *strategy* tetapi pengunjung atau pedagang dapat membaca situasi dengan menggunakan *tactic*. Petugas memiliki *strategy* untuk membenahi fenomena ini yakni dengan mengawasi jalan layang pada waktu tertentu. Sedangkan untuk pengunjung dan pedagang memiliki *tactic* tersendiri dalam menyikapi fenomena ini untuk menghindari bahaya yang mengancam. Pengunjung memiliki *tactic* dengan memarkirkan motornya secara paralel di bahu jalan sehingga tidak tertabrak oleh kendaraan lain. Lebar bahu jalan sebesar 100 cm membuat pengunjung bisa dengan mudah memarkirkan motor mereka sedangkan untuk mobil tidak cukup

luas sehingga tidak ada pengunjung kendaraan roda empat yang berhenti di jalan layang ini.

Jadi menurut saya, proses pembentukan ruang berkaitan bagaimana pengguna baik pengunjung dan pedagang menggunakan sekaligus menciptakan ruang. Tahapan *conceived space* merupakan tanggung jawab profesi terkait namun hal ini juga tidak terlepas dari masyarakat sebagai pengguna yang merasakan ruang yakni *perceived space*. Peran masyarakat menjadi penting untuk mewujudkan ruang yang dihidupi atau *lived space* dengan sesuai kebutuhan dan keinginan. Jika ruang yang dihasilkan tidak sesuai maka pengguna mencari cara untuk mendapatkan kebutuhan mereka yakni *tactic*. Namun hal ini juga berkaitan dengan wewenang profesi terkait yang mempunyai arahan peraturan tersendiri atau *strategy* untuk mengatur pengguna.

Aktor yang berperan dalam proses pembentukan ruang ini adalah penglaju, warga sekitar, dan pedagang. Masing-masing aktor mempunyai alasan yang saling terkait untuk mengundang aktor lain hadir. Faktor tersebut juga terkait dengan pemandangan yang ditawarkan pada jalan layang, ruang yang dapat dimanfaatkan, dan pemilihan waktu tersendiri bagi aktor tertentu. Masing-masing aktor mempunyai pemicu tersendiri yang lebih dominan baik dari alam, dimensi ruang, waktu, mata pencaharian, dan tugas penertiban sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai. Faktor waktu atau tempo menjadi hal yang lebih penting bagi penglaju. Rotasi hari seperti pagi, siang, sore, dan malam juga terkait dengan cuaca seperti sejuk, terik, mendung, gerimis, ataupun hujan sehingga pemandangan bukan lagi menjadi alasan yang dominan bagi penglaju. Sedangkan untuk warga sekitar faktor dominan dari pemandangan menjadi alasan untuk berhenti. Pemandangan yang menarik dapat dilihat pada sore hari saat siluet bangunan dan langit menjadi jingga sehingga pada waktu ini warga sekitar mulai ramai mengunjungi jalan layang. Faktor pedagang tertarik untuk datang ke jalan layang karena banyaknya pengunjung yang datang terutama pada sore dan malam hari. Hal ini menjadikan jalan layang dan aktor yang terkait di dalamnya memproduksi ruang.

DAFTAR PUSTAKA

- Benson, H dan Z. Kliper, M.2000. Respon Relaksasi Tehnik Meditasi Sederhana Untuk Mengatasi Tekanan Hidup. Bandung: Kaifa.
- dan Proktor, W.2000. Dasar-dasar Relaksasi. Bandung: Kaifa.
- Bridge, G. & Watson, S. Ed. (2000). *City Imaginaries. A Companion to the City* (pp. 7-17). Cornwall: Blackwell.
- Carr, S., et al. (1992). *Public Space*. New York: Cambridge University Press.
- Cassegård, C. (2004). Fear, desire and the ideal of authenticity: antinomies of modernity in the works of Abe Kôbô and Martin Heidegger. *Africa & Asia*, 5, 3-24. http://www.sprak.gu.se/digitalAssets/1307/1307691_cassegard-carl-fear-desire-and-the-ideal.pdf
- Crang, M. (2001). Rhythms of the city: temporalised space and motion. In: May, J. & Thrift, N (Ed.). *Timespace geographies of Temporality* (pp. 187-207). London: Routledge.
- Darmawan, E. (2007). *Peranan Ruang Publik dalam Perancangan Kota (Urban Design)*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- De Certeau, M. (1974). trans. Rendall, Stephen F. (1984). *The Practice of Everyday Life*. Berkeley: University of California Press.
- Gehl, J. (1987). *Life between Buildings: Using Public Space*. New York: Van NostrandReinhold Company.
- Harjoko, T.Y., & Adianto, J. (2012, January). Topology and the Web of Informal Economy. *Asian Journal of Environment-Behaviour Studies*. 3 (7), 57-68. January 2012. <http://fspu.uitm.edu.my/cebs/images/stories/cebs/av3n7jan2012c6.pdf>

- I.Borden, et al. Ed. (2011). Things, Flows, Filters, Tactics. *The Unknown City : Contesting Architecture and Social Space* (pp. 2-27). Cambridge: MIT Press.
- Jacobs, A. (1995). *Great Street*. Cambridge: MIT Press.
- Langston, D. J. (1982). Time and Space as the Lenses of Reading. *The Journal of Aesthetics and Art Criticism*, 40(4) 401-414. February 8, 2012. JSTOR database.
- Lefebvre, H. (1974). trans. Nicholson-Smith Donald. *The Production of Space*. Oxford: Blackwell.
- (2004). *Rhythmanalysis: Space, Time and Everyday Life*. London: Continuum.
- Lewelyn-Davies. (2000). *Urban Design Compendum*. London: Brook House.
- Lichstein, K. L. dan Johnson, R. S., 1993. Relaxation for Insomnia and Hypnotic Medication Use in Older Women. *Psychology and Aging* vol 8 No. 1 103-111
- Lynch, K. 1960. *The Image of The City*. Cambridge: MIT Press.
- Madanipour, A. (1996). *Design of Urban Space: An Inquiry into a Socio-Spatial Process*. Chichester: John Wiley.
- Marestian, dkk. (2006). *Waktu Tempuh pada Jalan Utama menuju Jakarta di Kota Depok*. Departemen Geografi FMIPA UI. <http://staff.ui.ac.id/internal/0300300006/publikasi/depok.pdf>
- Mitchell, D. (1995). The End of Public Space? People's Park, Definitions of the Public, and Democracy. *Annals of the Association of American Geographers*, 85(1) 108-133. February 8, 2012. JSTOR database.
- Nirathron, N. (2006). *Fighting Poverty from the Street: A Survey of Street Food Vendors in Bangkok*. Bangkok: International Labour Office.

Peraturan Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 8 Tahun 2007 tentang
Ketertiban Umum

Porta, S. (1999). The community and public spaces: ecological thinking, mobility and social life in the open spaces of the city of the future. *Futures*, 31(5) 437-456. February 8, 2012. ScienceDirect database.

Rosenberg, E. (1996). Public Works and Public Space: Rethinking the Urban Park. *Journal of Architectural Education*, 50(2) 89-103. February 8, 2012. JSTOR database.

Talen, E. (2000). The Problem with Community in Planning. *Journal of Planning Literature*. 15(2) 171-183. October 26, 2009. SAGE database.

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

Yatmo, Y. A. & Atmodiwirjo, P. (2007, December). *Understanding the Metaspaces of Street Vendors in the Cities: Temporality, Strategies and Tactics*. Published in the Proceedings of 10th International Conference on Quality in Research (QIR), Faculty of Engineering, University of Indonesia.

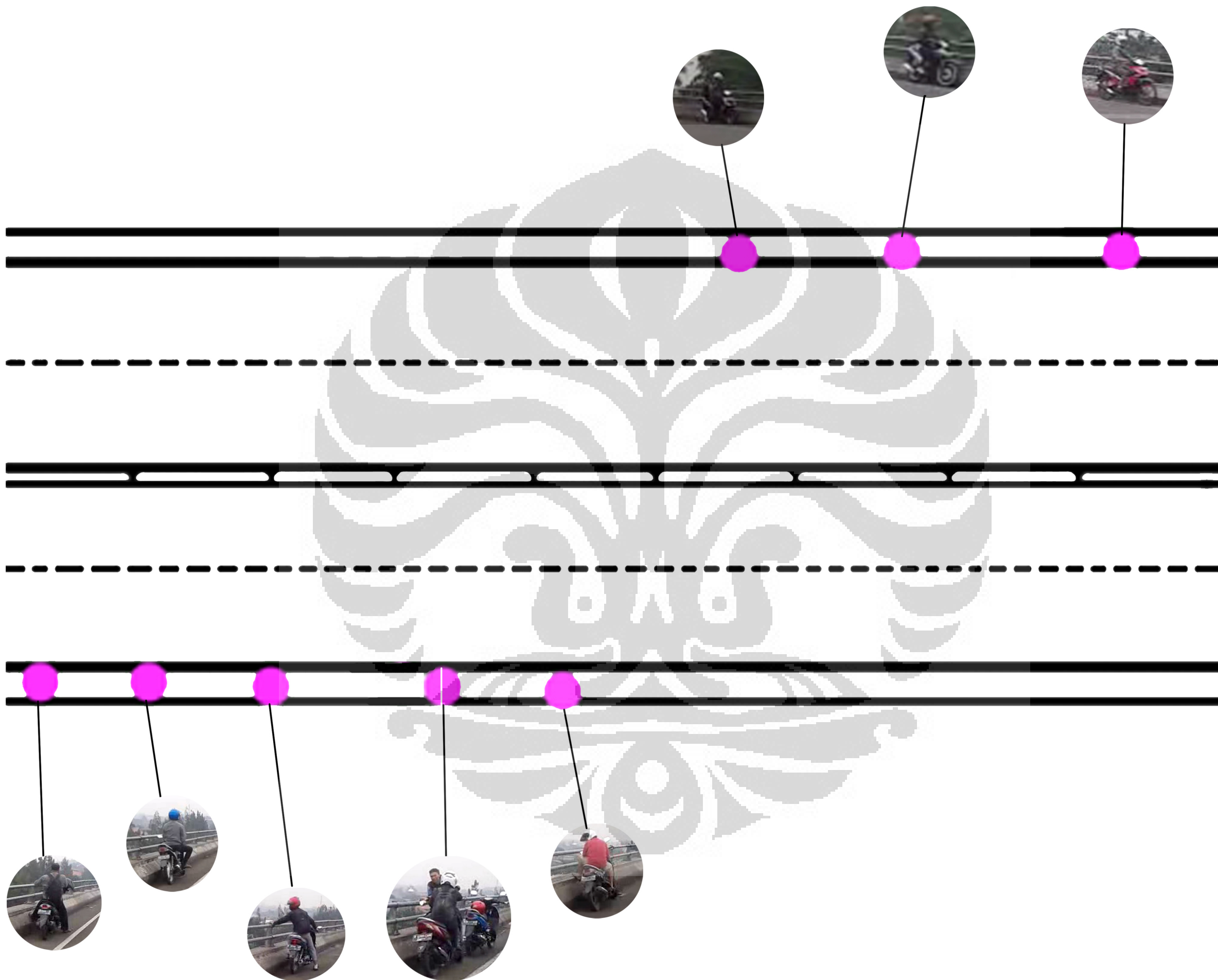
Sumber dari Media Elektronik : semua diakses pada 25 April 2012

<http://nasional.kompas.com/read/2011/07/15/13342854/Daendels.Pernah.Tertahan.di.Jalan.Raya.Bogor>

<http://hlasringsgorobogor.wordpress.com/tag/sumpah-pemuda/>

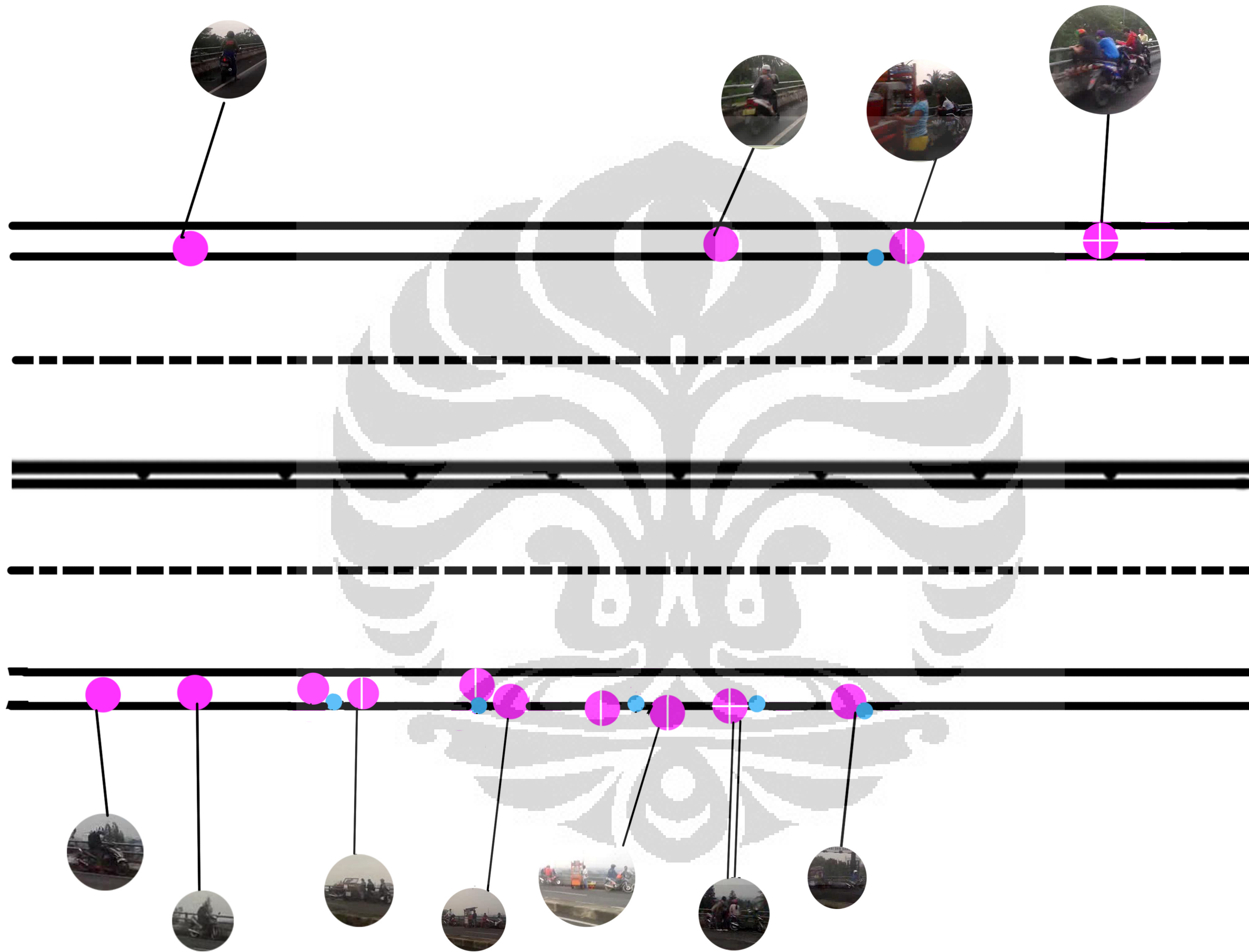
<http://infopublik.kominfo.go.id/index.php?page=foto&alb=91>

<http://un2kmu.wordpress.com/tag/pegawai-swasta/>



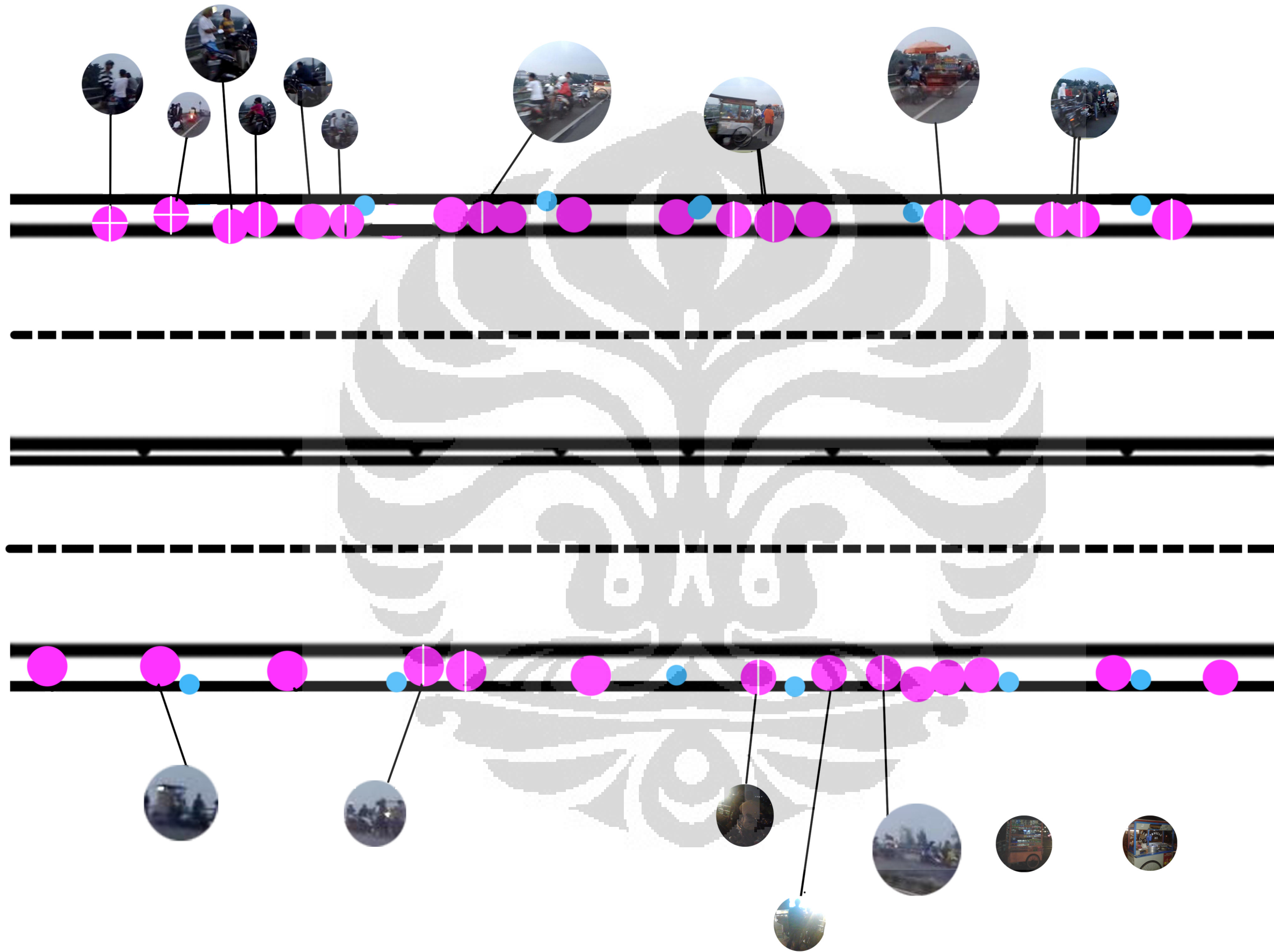
proses pembentukan ruang
 jalan layang
 pasar rebo
 pagi di hari kerja

pengunjung
 sendiri ●
 berdua ●
 paralel —



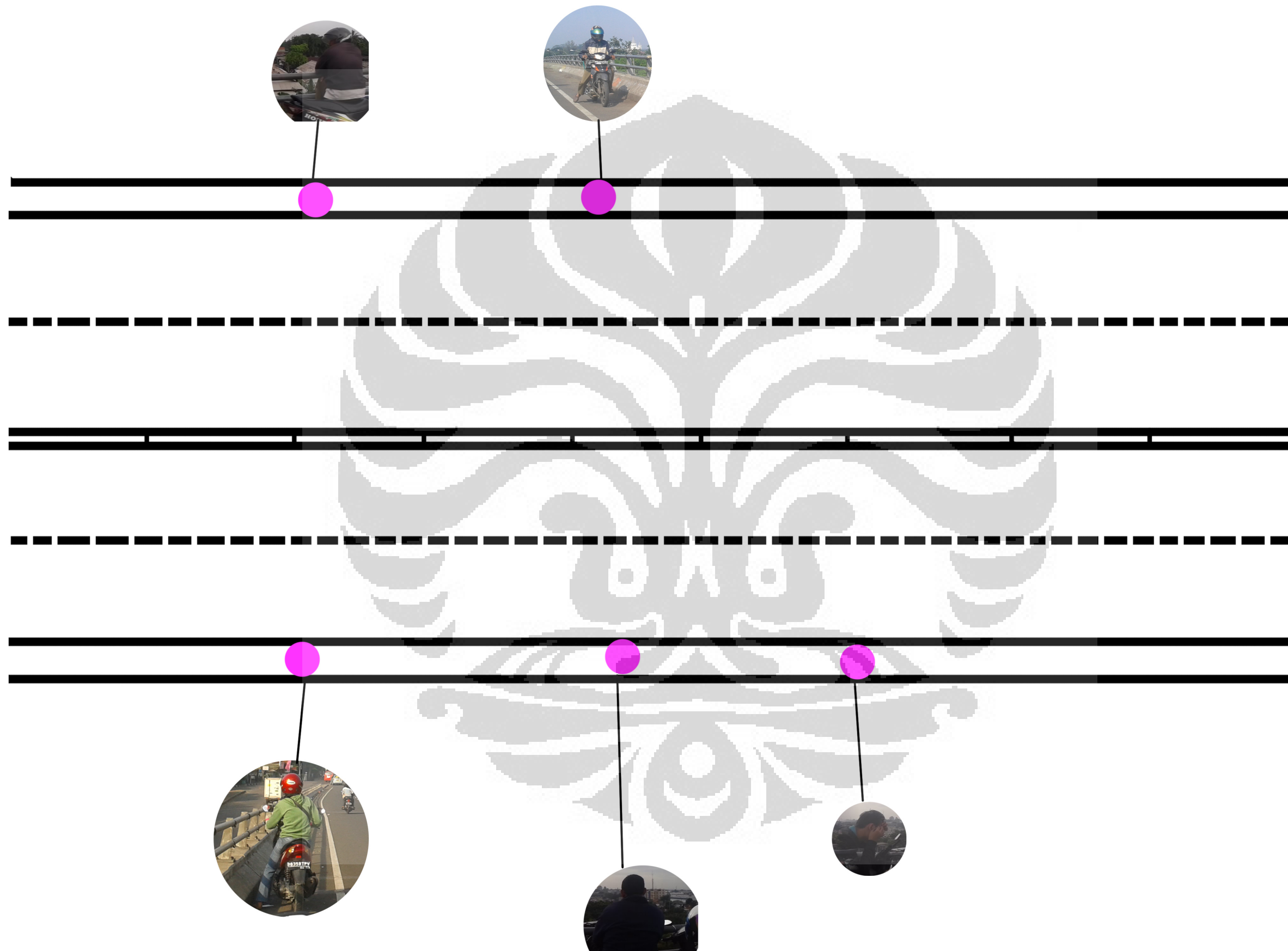
proses pembentukan ruang
 jalan layang
 pasar rebo
 sore pada hari kerja

- pedagang ●
- pengunjung
- sendiri ●
- berdua ●
- >dua ●
- paralel —
- sejajar =



proses pembentukan ruang
 jalan layang
 pasar rebo
 malam pada hari kerja

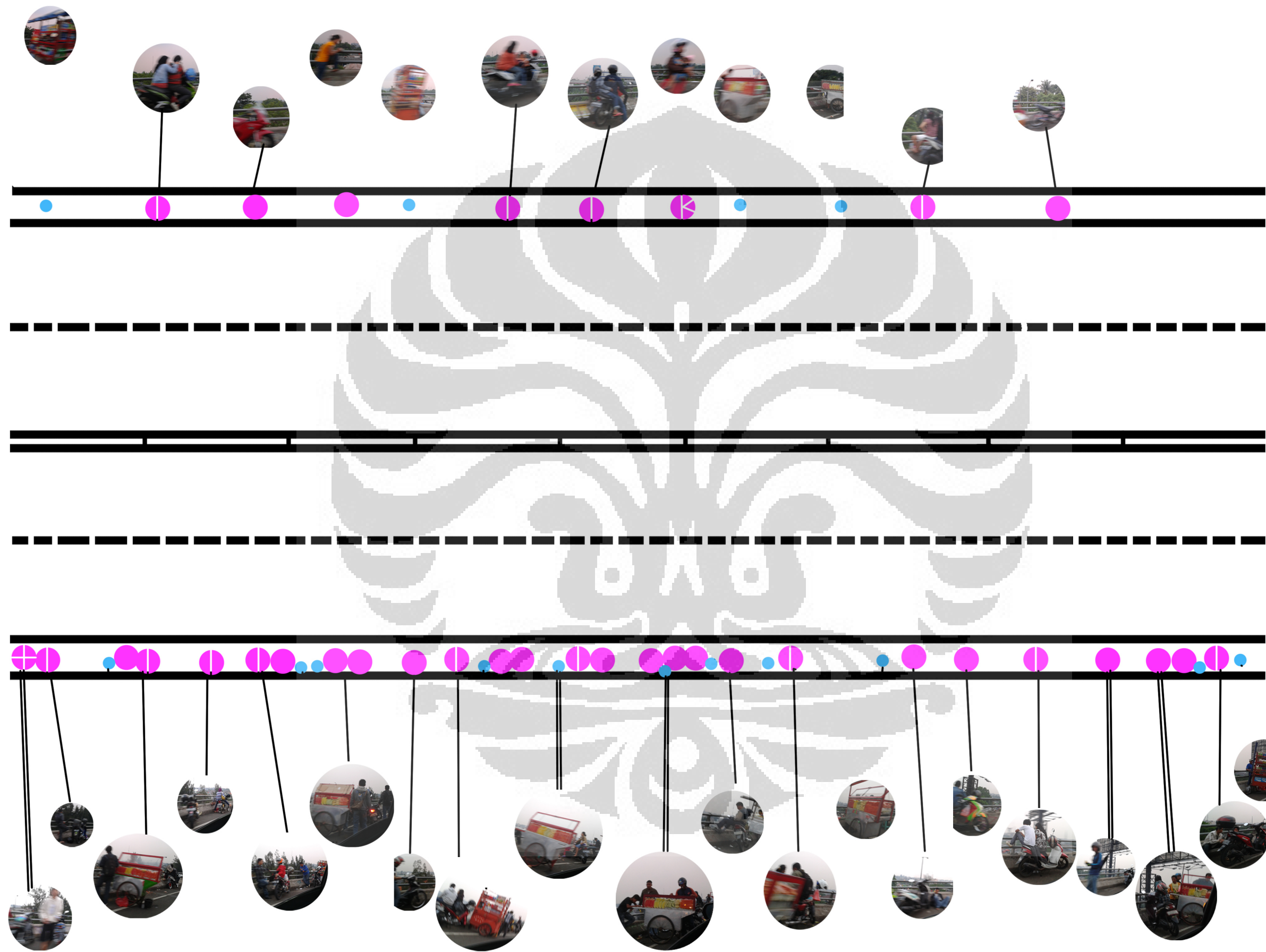
- pedagang ●
- pengunjung
- sendiri ●
- berdua ●
- >dua ●
- paralel —
- sejajar =



proses pembentukan ruang
 jalan layang
 pasar rebo
 pagi pada akhir minggu

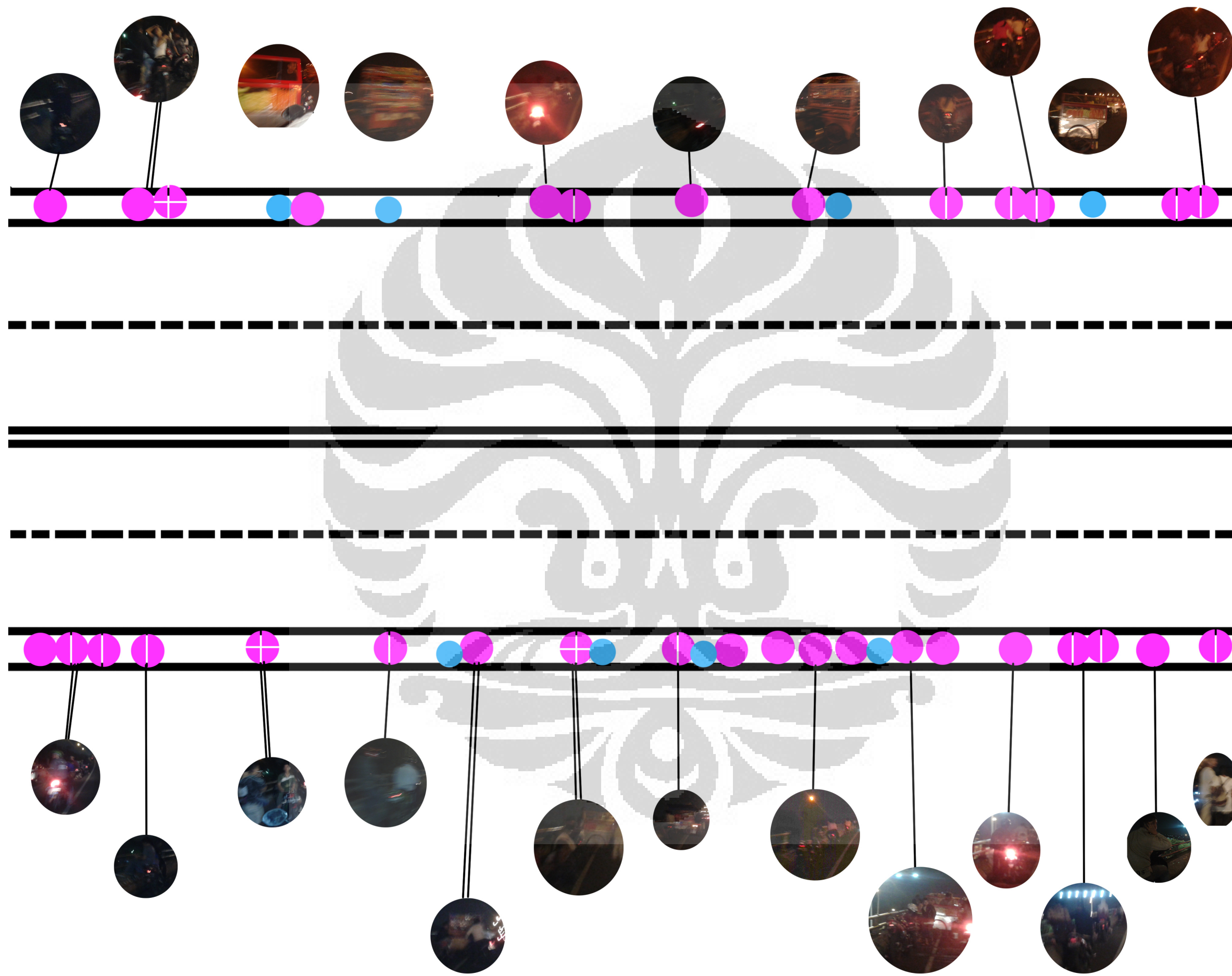
pengunjung
 sendiri ●

paralel —



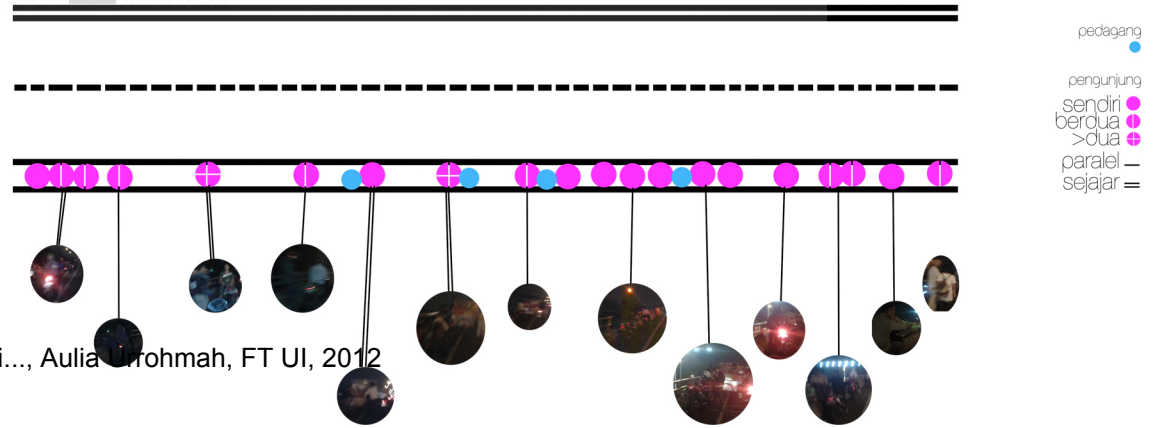
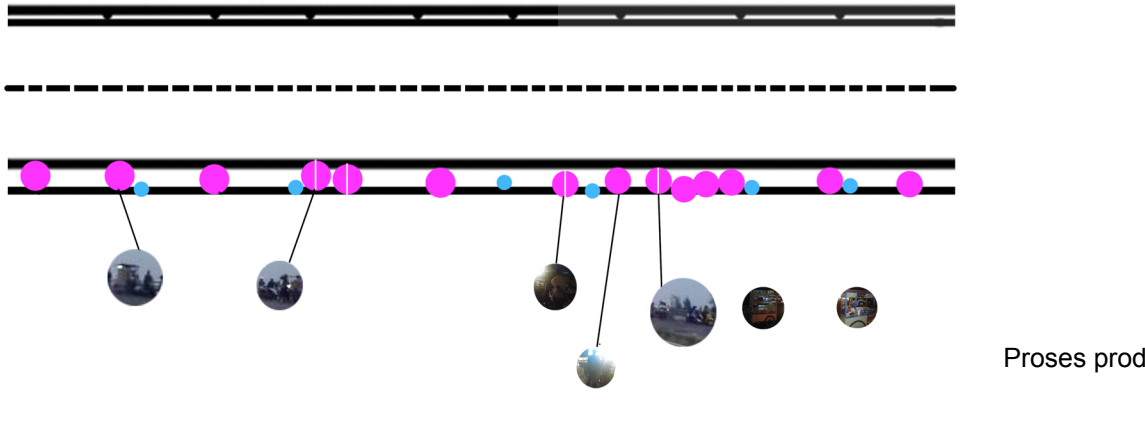
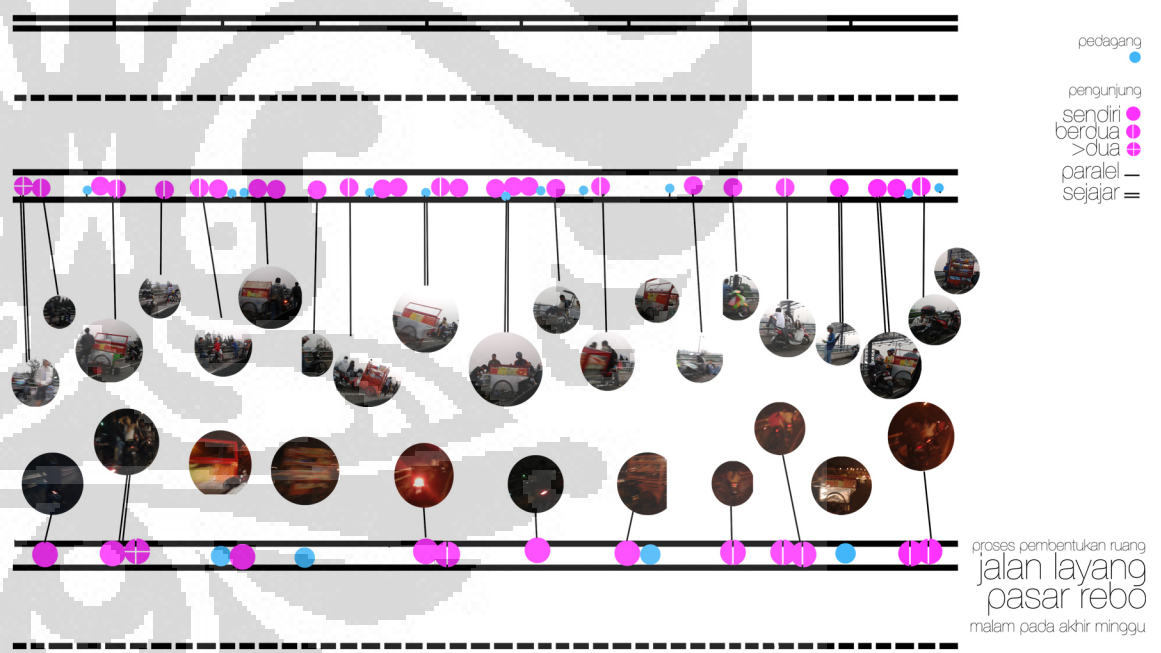
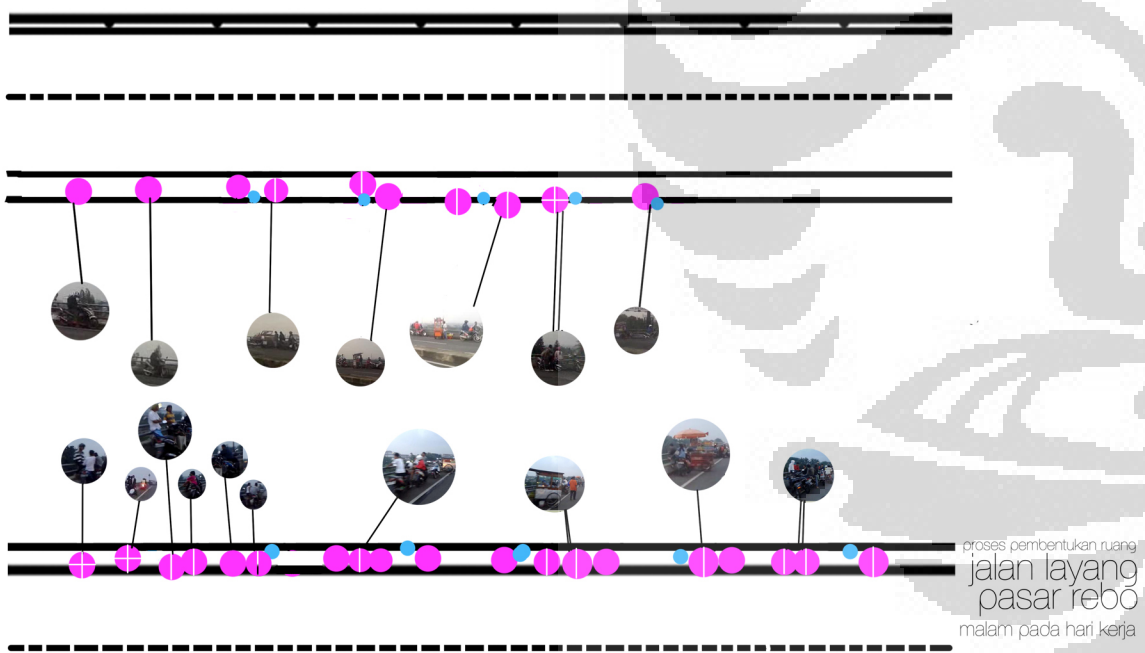
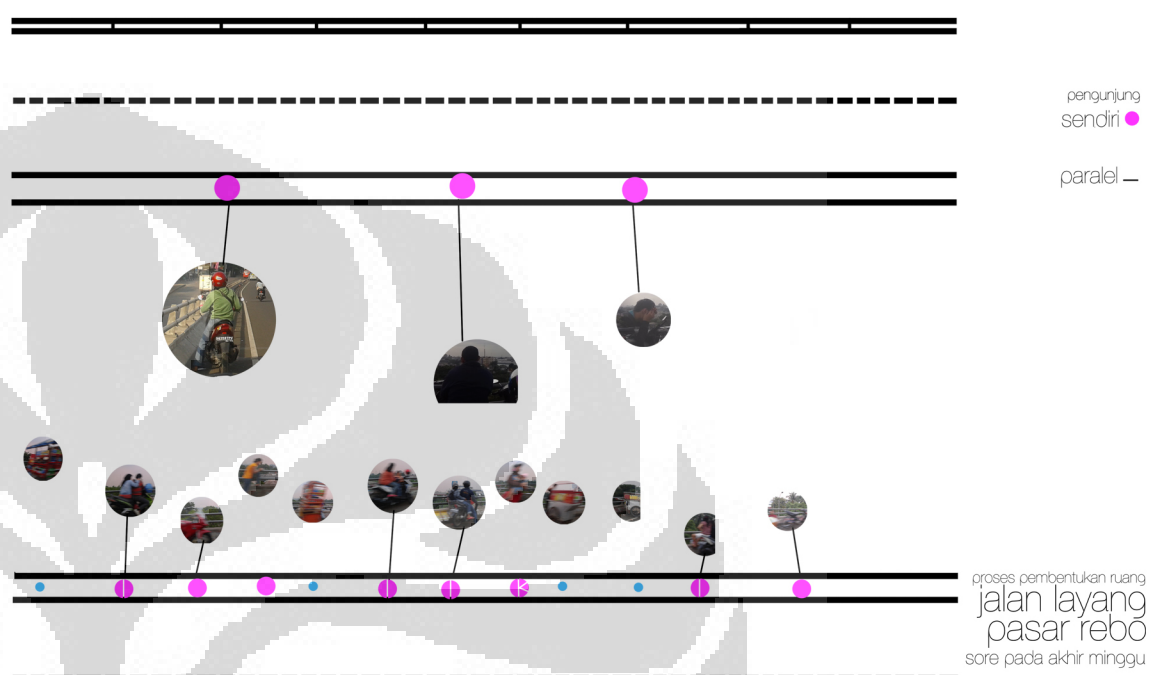
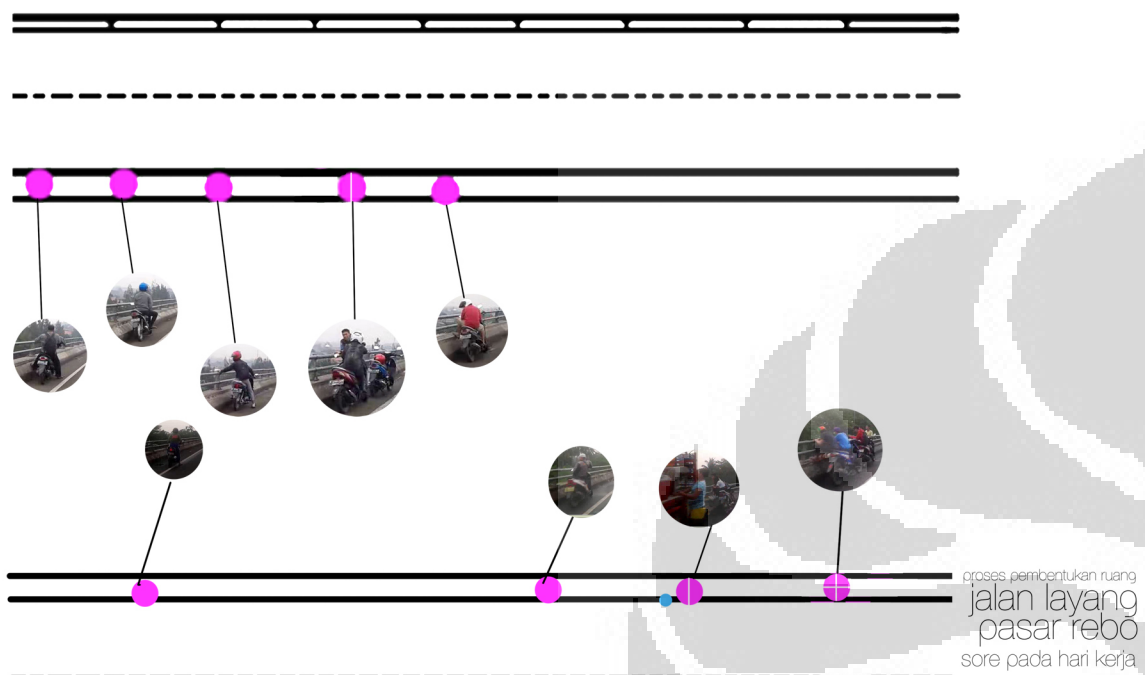
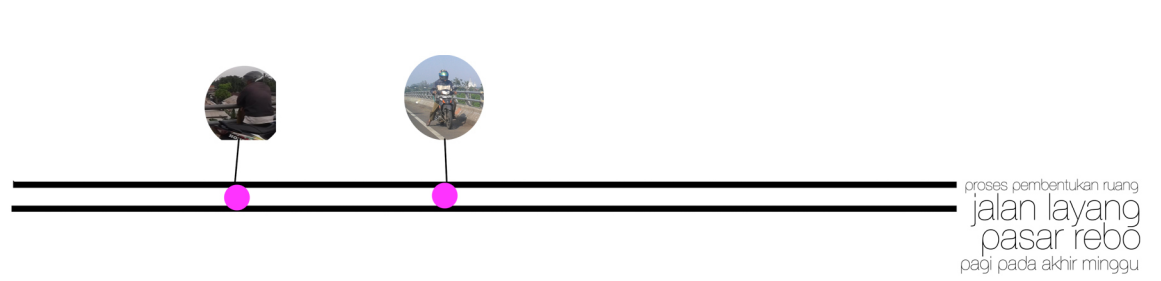
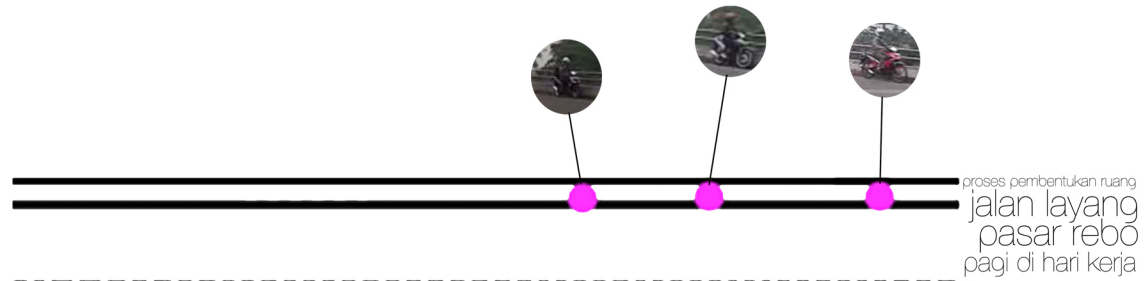
proses pembentukan ruang
 jalan layang
 pasar rebo
 sore pada akhir minggu

- pedagang ●
- pengunjung
- sendiri ●
- berdua ●
- >dua ●
- paralel —
- sejajar =



proses pembentukan ruang
 jalan layang
 pasar rebo
 malam pada akhir minggu

- pedagang ●
- pengunjung
- sendiri ●
- berdua ●
- >dua ●
- paralel —
- sejajar =



pengunjung sendiri ●
paralel —

pedagang ●
pengunjung sendiri ●
berdua ●
>dua ●
paralel —
sejajar =

pedagang ●
pengunjung sendiri ●
berdua ●
>dua ●
paralel —
sejajar =

Proses produksi..., Aulia Rohmah, FT UI, 2012

PERBANDINGAN
HASIL PENGAMATAN
BERDASARKAN
TEMPORALITAS WAKTU