



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**TATA RUANG PUBLIK KOTA WISATA CIBUBUR  
SEBAGAI SEBUAH *NEIGHBORHOOD***

**SKRIPSI**

**LISA HARTATI  
0706269224**

**FAKULTAS TEKNIK  
DEPARTEMEN ARSITEKTUR  
JURUSAN ARSITEKTUR**

**DEPOK  
JULI 2012**



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**TATA RUANG PUBLIK KOTA WISATA CIBUBUR  
SEBAGAI SEBUAH *NEIGHBORHOOD***

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar  
Sarjana Arsitektur pada Departemen Arsitektur Fakultas Teknik  
Universitas Indonesia**

**LISA HARTATI  
0706269224**

**FAKULTAS TEKNIK  
DEPARTEMEN ARSITEKTUR  
JURUSAN ARSITEKTUR**

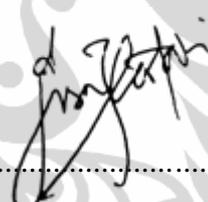
**DEPOK  
JULI 2012**

## HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

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

Nama : Lisa Hartati

NPM : 0706269224

Tanda Tangan :  .....

Tanggal : 6 Juli 2012

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :

Nama : Lisa Hartati

NPM : 0706269224

Program Studi : Arsitektur

Judul Skripsi : Tata Ruang Publik Kota Wisata Cibubur sebagai Sebuah *Neighborhood*

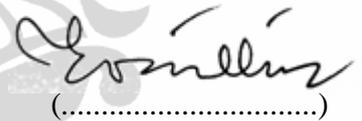
**Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Arsitektur pada Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Indonesia.**

### DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Ir. Antony Sihombing MPD., Ph.D.

  
(.....)

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

  
(.....)

Penguji : Dr. Embun Kenyowati Ekosiwi S.S., M.Hum. (.....)



Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 6 Juli 2012

## KATA PENGANTAR

Puji syukur saya yang sebesar-besarnya kepada Allah S.W.T yang telah memberikan kesehatan dan keyakinan kepada penulis untuk menyelesaikan tugas akhir ini berupa penulisan skripsi yang disusun dalam rangka memenuhi persyaratan menjadi Sarjana Arsitektur di Departemen Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Indonesia.

Pada kesempatan ini saya ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya atas bimbingan, arahan, bantuan, dukungan, dan semangat kepada pihak-pihak yang telah membantu saya selama proses pembuatan skripsi ini, yaitu:

1. Bapak Ir. Antony Sihombing MPD., Ph.D. selaku dosen pembimbing skripsi atas bimbingan, arahan, saran, kritik, dan waktunya untuk saya selama proses penyusunan skripsi
2. Ibu Ir. Evawani Ellisa M. Eng., Ph.D. selaku dosen penguji saat sidang skripsi atas masukan dan saran untuk skripsi saya
3. Ibu Dr. Embun Kenyowati Ekosiwi S.S., M.Hum. selaku dosen penguji saat sidang skripsi atas masukan dan saran untuk skripsi saya
4. Bapak Ahmad Gamal, S.Ars., M.Si., MUP selaku dosen koordinator skripsi
5. Pihak Manajemen Kota Wisata Cibubur yang telah bersedia memberikan bantuannya dalam penulisan skripsi ini
6. Papa, Ibu, uni, dan abang yang telah memberikan dukungan, bantuan, dan doa dalam segala hal selama proses kuliah hingga proses penyusunan skripsi ini
7. Tuti Anshorsy, Adhifah Rahayu, dan Rizka Irwani Agus atas bantuan dan semangatnya selama proses kuliah hingga penyusunan skripsi ini
8. Vivi, Faisal, Nadia, Ari, Sari dan teman-teman lainnya yang masih bisa meluangkan waktunya di tengah segala kesibukan masing-masing
9. Segenap dosen dan karyawan Departemen Arsitektur FTUI

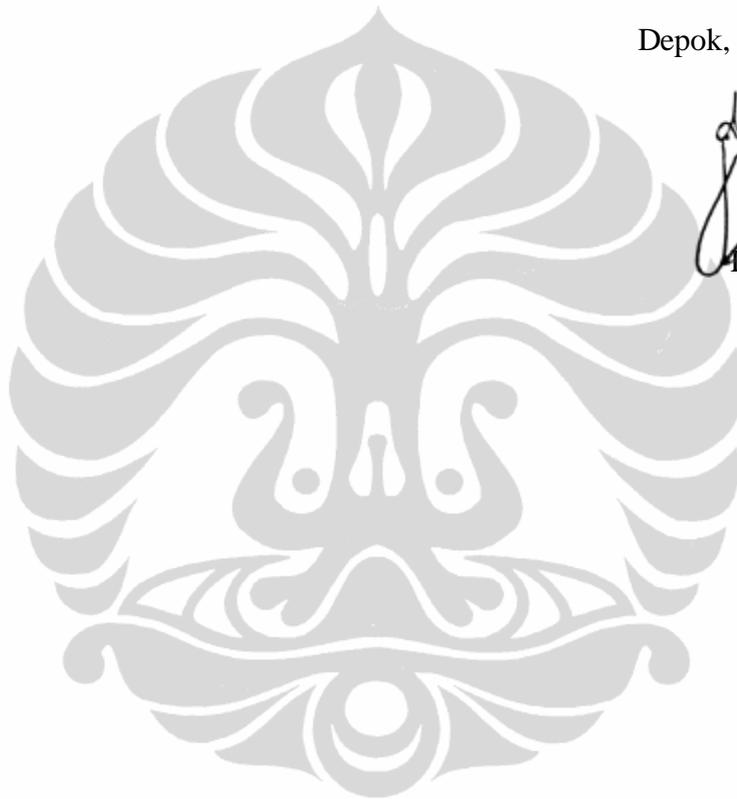
10. Pihak-pihak lain yang tidak dapat disebutkan satu-persatu yang telah membantu baik secara langsung maupun tidak langsung.

Saya menyadari tulisan ini masih memiliki banyak kekurangan, untuk itu saya memohon maaf atas kekurangan, kesalahan, dan kelalaian. Segala saran dan masukan terhadap tulisan ini sangat diharapkan agar tulisan ini dapat berguna dan bermanfaat bagi pembaca semua.

Depok, 6 Juli 2012



Lisa Hartati



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

---

---

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

Nama : Lisa Hartati  
NPM : 0706269224  
Program Studi : Arsitektur  
Departemen : Arsitektur  
Fakultas : Teknik  
Jenis karya : Skripsi

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

Tata Ruang Publik Kota Wisata Cibubur sebagai Sebuah *Neighborhood* 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



(Lisa Hartati)

## ABSTRAK

Nama : Lisa Hartati  
Program Studi : Arsitektur  
Judul : Tata Ruang Publik Kota Wisata Cibubur sebagai Sebuah *Neighborhood*

Hunian sebagai salah satu aspek penting dari kehidupan manusia telah mengalami banyak perkembangan dari masa ke masa. Salah satu bentuk hunian yang diminati masyarakat karena kemudahannya yaitu kawasan permukiman yang berkonsep *one-stop-living* di mana ruang tempat tinggal manusia tidak hanya terdiri dari hunian saja melainkan juga fasilitas-fasilitas untuk kebutuhan sehari-hari yang pada akhirnya menciptakan suatu ruang publik bagi manusia yang menempatinnya. Namun kemajuan teknologi dan komunikasi menjadi sebuah rintangan bagi ruang publik dalam perannya sebagai wadah untuk interaksi sosial sebagai kebutuhan manusia yang penting di kawasan permukiman. Di sinilah arsitektur mendapat tantangan dalam penataan ruang publik tersebut untuk memunculkan kualitas dan karakter tertentu yang berkontribusi dalam usaha manusia untuk mewujudkan *neighborhood* yang dapat memenuhi kebutuhan manusia, salah satunya adalah interaksi sosial, dengan efektif.

Kata kunci:  
*Neighborhood*, ruang publik, tata ruang, konsep *one-stop-living*, interaksi sosial.

## ABSTRACT

Name : Lisa Hartati  
Study Program: Architecture  
Title : Public Space Arrangement of Kota Wisata Cibubur as a  
Neighborhood

Housing as one of the important aspect of human's life has went through many changes over the years. One form of housing that gains many interests among people due to its practicality is the one-stop-living concept housing where human's living space does not only consist of the house itself but also additional features to carry out human's daily needs which, in the end creates public space for the inhabitant of the area. However, the development of technology and communication turned out to be a kind of obstacle for public space in its role as a place for social interaction, which is, one of the important needs of human in residential area. Here is where architecture get the challenge concerning the arrangement of public space to establish certain qualities and characters that contribute in the human's attempt to build the neighborhood that can fulfill human needs, one of them is social interaction, effectively.

Key words:

Neighborhood, public space, space arrangement, one-stop-living concept, social interaction.

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	vi
ABSTRAK.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR .....	xi
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR ISTILAH.....	xiii
<b>1. PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Rumusan Masalah.....	2
1.3. Tujuan Penulisan.....	3
1.4. Ruang Lingkup Penulisan.....	3
1.5. Manfaat Penulisan.....	3
1.6. Metode Penulisan.....	4
1.7. Sistematika Penulisan.....	5
<b>2. NEIGHBORHOOD DAN RUANG PUBLIK .....</b>	<b>7</b>
2.1. <i>Neighborhood</i> .....	7
2.2. Ruang Publik.....	9
2.2.1. Definisi.....	9
2.2.2. Ruang Publik dan Interaksi Sosial.....	10
2.2.3. Ruang Rekreasi Publik.....	14
2.3. Jalan.....	16
2.3.1. Definisi.....	16
2.3.2. Jenis Jalan di Kawasan <i>Neighborhood</i> .....	18
2.3.3. Tipe Pola Jalan.....	20
2.3.4. Furnitur Jalan.....	22
2.3.5. Konsep <i>Shared Street</i> .....	23
2.4. Tata Ruang <i>Neighborhood</i> .....	26
<b>3. TATA RUANG PUBLIK KOTA WISATA CIBUBUR.....</b>	<b>32</b>
3.1. Deskripsi Umum Kota Wisata.....	32
3.2. Ruang Publik: Jalan.....	34
3.3. Ruang Publik: Fasilitas Penghuni.....	39
3.3.1. Ruko.....	39
3.3.2. Kota Wisata <i>Sports Club</i> .....	40
3.3.3. <i>Fresh Market</i> .....	42
3.3.4. Sentra Komunitas.....	43
3.3.5. Kampung Wisata, <i>International Village, &amp; Fantasy Island</i> .....	44

3.3.6. <i>Food City</i> .....	48
3.3.7. <i>Taman Cluster</i> .....	48
3.3.8. <i>Institusi Pendidikan, Keamanan, dan Tempat Ibadah</i> .....	49
3.4. <i>Tata Ruang Publik</i> .....	50
<b>4. KESIMPULAN .....</b>	<b>54</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>58</b>



## DAFTAR GAMBAR

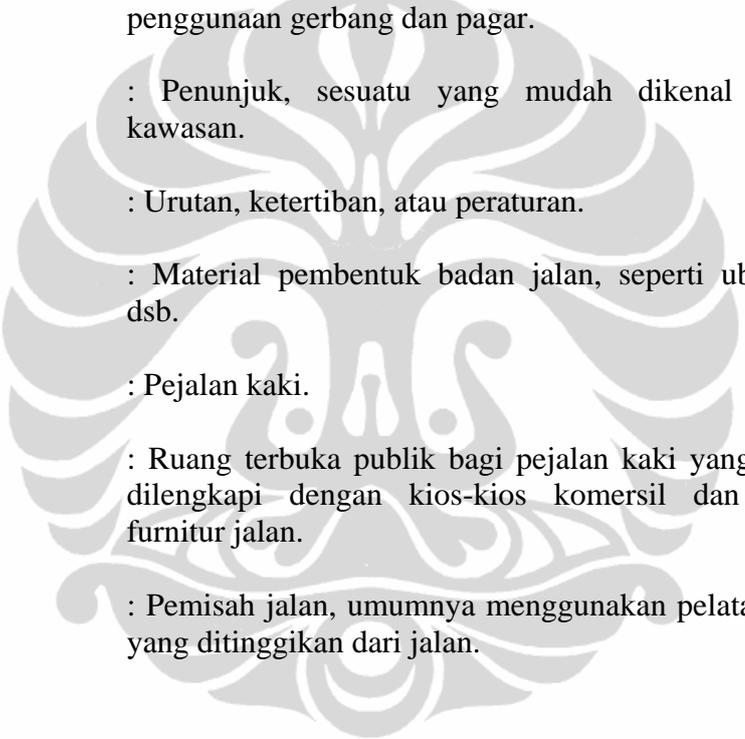
1.	Gambar 2.1	Ruang Rekreasi Publik.....	14
2.	Gambar 2.2	Ruang Publik Komersial.....	16
3.	Gambar 2.3	<i>Cul-de-sac</i> .....	19
4.	Gambar 2.4	Pola jalan <i>Gridiron</i> .....	20
5.	Gambar 2.5	Pola jalan <i>Fragmented Parallel</i> .....	20
6.	Gambar 2.6	Pola jalan <i>Warped Parallel</i> .....	21
7.	Gambar 2.7	Pola jalan <i>Loops &amp; Lollipops</i> .....	21
8.	Gambar 2.8	Pola jalan <i>Lollipops on A Stick</i> .....	22
9.	Gambar 2.9	Denah Tipikal <i>Shared Street</i> .....	24
10.	Gambar 2.10	Potongan Tipikal <i>Shared Street</i> .....	25
11.	Gambar 2.11	Perencanaan <i>Neighborhood Unit</i> di Kawasan Pinggiran Kota.....	30
12.	Gambar 3.1	Peta Lokasi Kota Wisata.....	32
13.	Gambar 3.2	Elemen-Elemen Kota Wisata.....	33
14.	Gambar 3.3	Sistem Jalan Internal untuk Kendaraan Bermotor...	34
15.	Gambar 3.4	Potongan Jalan Utama, Potongan Jalan Sekunder...	35
16.	Gambar 3.5	Jalan Utama, Jalan Sekunder.....	36
17.	Gambar 3.6	Bundaran pada Jalan.....	36
18.	Gambar 3.7	Jalur Lambat.....	37
19.	Gambar 3.8	Sistem Jalan pada Salah Satu <i>Cluster</i> .....	38
20.	Gambar 3.9	Ruko Sentra Eropa, Ruko Trafalgar.....	39
21.	Gambar 3.10	Tata Ruang Sentra Eropa dan Trafalgar.....	40
22.	Gambar 3.11	Kota Wisata <i>Sports Club</i> .....	41
23.	Gambar 3.12	Tata Ruang Kota Wisata <i>Sports Club</i> .....	41
24.	Gambar 3.13	<i>Fresh Market</i> .....	42
25.	Gambar 3.14	Sentra Komunitas.....	43
26.	Gambar 3.15	Tata Ruang Kampoeng Wisata.....	44
27.	Gambar 3.16	Kampoeng Cina.....	45
28.	Gambar 3.17	<i>Fantasy Island</i> .....	45
29.	Gambar 3.18	Tata Ruang <i>International Village</i> .....	46
30.	Gambar 3.19	<i>International Village</i> .....	46
31.	Gambar 3.20	Pemanfaatan Ruang oleh Manusia Sebagai Tempat Duduk.....	47
32.	Gambar 3.21	<i>Food Court</i> dan Kios Makanan.....	48
33.	Gambar 3.22	<i>Food City</i> .....	48
34.	Gambar 3.23	Taman <i>Cluster</i> .....	49
35.	Gambar 3.24	Masjid, BHK <i>Private School</i> .....	49
36.	Gambar 3.25	Akses Keluar Masuk Area Kota Wisata untuk Kendaraan Bermotor.....	50
37.	Gambar 3.26	Tata Ruang Publik Kota Wisata.....	51
38.	Gambar 4.1	Perencanaan <i>Neighborhood</i> .....	56

## DAFTAR TABEL

1. Tabel 2.1 Hubungan Kualitas Fisik Lingkungan dengan Intensitas Aktivitas Manusia..... 11
2. Tabel 2.2 Pengaturan Fisik yang Mendukung dan Mencegah Terjadinya Kontak..... 12



## DAFTAR ISTILAH



<i>Cluster</i>	: Pengaturan peletakan hunian yang dikelompokkan berdasarkan jenis tertentu.
<i>Facadé</i>	: Bagian depan suatu bangunan.
<i>Food Court</i>	: Suatu area yang menyediakan berbagai jenis makanan.
<i>Gated Community</i>	: Area permukiman dengan akses masuk yang diatur secara ketat, pada umumnya dikarakterisasi dengan penggunaan gerbang dan pagar.
<i>Landmark</i>	: Penunjuk, sesuatu yang mudah dikenal di suatu kawasan.
<i>Order</i>	: Urutan, ketertiban, atau peraturan.
<i>Paving</i>	: Material pembentuk badan jalan, seperti ubin, aspal, dsb.
<i>Pedestrian</i>	: Pejalan kaki.
<i>Plaza</i>	: Ruang terbuka publik bagi pejalan kaki yang biasanya dilengkapi dengan kios-kios komersil dan berbagai furnitur jalan.
<i>Separator</i>	: Pemisah jalan, umumnya menggunakan pelataran beton yang ditinggikan dari jalan.

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Hunian sebagai salah satu kebutuhan utama manusia akan selalu mengalami perkembangan, terutama di kota-kota besar. Kemudahan dan kenyamanan hidup menjadi tujuan utama yang ingin dicapai oleh para pengembang di bidang ini. Salah satu contohnya yaitu permukiman yang dilengkapi dengan berbagai fasilitas untuk kehidupan sehari-hari, atau lebih dikenal dengan istilah *One-Stop Living*. Pada jenis permukiman ini fasilitas-fasilitas umum seperti sekolah, taman hiburan, dan pusat perbelanjaan berada dalam satu kawasan tersebut sehingga memungkinkan bagi penghuninya untuk memenuhi berbagai jenis kebutuhan sehari-hari tanpa harus melakukan perjalanan yang jauh.

Keberadaan berbagai fasilitas publik ini juga merupakan salah satu faktor pendukung timbulnya interaksi sosial. Fasilitas umum dan ruang publik sekarang menjadi salah satu unsur yang penting dalam proses perancangan suatu kawasan permukiman, terutama yang bersifat *Neighborhood Unit*, yaitu suatu area permukiman yang memiliki kelengkapan yang dibutuhkan untuk menjalani kehidupan sehari-hari dengan nyaman dan mengedepankan hubungan komunitas antara sesama penghuninya. Sering kali dikatakan bahwa jenis ini adalah jenis lingkungan yang paling ideal. Teori *Neighborhood Unit* muncul pertama kalinya pada tahun 1929 dari pemikiran Clarence Arthur Perry. Dapat dikatakan bahwa suatu *Neighborhood Unit* yang ideal harus memiliki beberapa kualitas ruang publik yang efektif dalam menunjang interaksi sosial para warganya.

Di masa sekarang kemajuan di bidang teknologi sedikit banyak memberikan pengaruh pada keberadaan ruang publik. Penemuan alat-alat elektronik seperti telepon genggam dan komputer serta fasilitas internet yang mempermudah interaksi manusia karena memungkinkan komunikasi tanpa harus bertatap muka mengurangi penggunaan ruang publik sebagai wadah bagi interaksi sosial. Pada lingkungan tempat tinggal, interaksi sosial merupakan awal dari

terbentuknya suatu komunitas, yang merupakan salah satu faktor penting dalam sebuah *neighborhood* sesuai dengan teori yang diusung oleh Clarence Arthur Perry. Interaksi sosial yang dimaksud ditunjang oleh keberadaan aspek arsitektural yang bisa mewujudkan kualitas ruang publik tertentu. Penataan aspek ini datang dalam berbagai bentuk, seperti pengaturan sirkulasi (jalan raya dan trotoar) dan pengadaan fasilitas publik seperti ruang hijau berupa taman.

Pada kota-kota besar di Indonesia terdapat berbagai jenis permukiman dengan berbagai karakteristik yang berbeda. Kota Wisata Cibubur merupakan kawasan hunian yang menempatkan ruang publik sebagai salah satu elemen utama dalam konsep hunian dan rekreasinya. Dengan demikian dibutuhkan penataan arsitektural tertentu untuk mewujudkan konsep tersebut. Terdapat teori-teori mengenai permasalahan arsitektural ini namun mewujudkannya di kehidupan nyata menjadi suatu pekerjaan yang membutuhkan pendalaman dalam penerapannya.

## 1.2 Rumusan Masalah

Sehubungan dengan latar belakang yang sudah dipaparkan, kawasan permukiman merupakan salah satu kebutuhan utama manusia dalam menjalani kehidupannya. Berbagai tipe permukiman tersedia dalam berbagai jenis dan untuk berbagai kalangan. Para pengembang merancang lingkungan permukiman berdasarkan kebutuhan dasar manusia, namun tidak semua kebutuhan dapat dipenuhi dengan baik. Sering kali apa yang direncanakan tidak sesuai dengan kenyataan yang berlangsung. Perencanaan arsitektur bisa menimbulkan efek positif maupun negatif, tergantung bagaimana manusia menerapkannya.

Interaksi sosial termasuk hal yang krusial dalam mempengaruhi kualitas hidup manusia. Ruang publik memiliki peran penting dalam keberlangsungan interaksi sosial manusia tersebut. Inilah yang ingin dicapai dari pembentukan suatu *Neighborhood Unit* yang ideal sesuai dengan teori yang diajukan oleh Clarence Arthur Perry. Tetapi usaha untuk mewujudkannya menjadi tantangan sendiri karena berhubungan dengan kehidupan manusia yang kompleks. Arsitektur harus bisa memasuki dunia yang kompleks tersebut dan mencari celah untuk dapat memanipulasinya sedemikian rupa untuk disesuaikan dengan

kebutuhan yang diinginkan. Dengan demikian, masalah utama yang akan menjadi acuan penulisan skripsi ini yaitu:

“Bagaimana penataan ruang publik membentuk sebuah *neighborhood* yang dapat memenuhi kebutuhan manusia dengan baik?”

### 1.3 Tujuan Penulisan

Berangkat dari rumusan masalah yang sudah dipaparkan sebelumnya maka tujuan yang ingin dicapai dalam penulisan skripsi ini:

1. Mendefinisikan *neighborhood*,
2. Membuat solusi untuk pertanyaan yang sudah dirumuskan sebelumnya,

yaitu sebagai masukan untuk perkembangan hunian di Indonesia yang dilaksanakan oleh pengembang perumahan dan permukiman, baik Badan Usaha Milik Negara maupun perusahaan swasta.

### 1.4 Ruang Lingkup Penulisan

Skripsi ini berangkat dari beberapa teori mengenai ruang publik dan permukiman ideal. Secara umum munculnya keadaan ideal dipengaruhi oleh kondisi fisik dan non fisik yang diciptakan oleh berbagai macam elemen. Pembahasan skripsi ini mengenai arsitektur di ruang publik yang berperan dalam mewujudkan kondisi ideal di suatu kawasan permukiman.

Ruang lingkup pembahasannya adalah arsitektur ruang publik pada kawasan permukiman terencana. Penataan arsitektural yang mempengaruhi interaksi sosial penghuni di kawasan tersebut merupakan bagian dari analisis mengenai *neighborhood* ideal. Pembentukan unit permukiman ideal adalah tujuan utama yang ingin dicapai para pengembang kawasan hunian di Indonesia. Pembahasan juga mengenai berbagai macam elemen arsitektur yang berkaitan dengan aspek sosial manusia.

### 1.5 Manfaat Penulisan

Dari hasil penulisan skripsi ini diharapkan dapat dihasilkan pengetahuan di bidang arsitektur dari pengkajian lebih dalam mengenai lingkungan permukiman

manusia dan pemahaman mengenai perencanaan dan perwujudan kawasan permukiman yang ideal.

Bagi pengembang di Indonesia, pembahasan ini diharapkan dapat berkontribusi dalam perkembangan permukiman di perkotaan maupun pinggir kota untuk meningkatkan kualitas hidup para penghuni dan nilainya sebagai perwujudan dari ilmu pengetahuan arsitektur yang mendalam, tidak hanya sekedar teori namun dapat direalisasikan dan diambil manfaatnya. Serta membantu dalam meningkatkan standar hunian yang lebih baik bagi berbagai kalangan di Indonesia.

Untuk pemerintah diharapkan dapat menjadi masukan dalam perencanaan dan pengembangan kawasan hunian di Indonesia sebagai solusi dalam pembangunan kawasan menyeluruh yang harmonis bagi masyarakat seluruh Indonesia.

## **1.6 Metode Penulisan**

Metode yang digunakan dalam melakukan pembahasan yaitu metode studi literatur dan pengumpulan data. Studi literatur dilakukan untuk memperoleh teori-teori yang berkaitan dengan topik pembahasan utama yang berasal dari buku-buku, hasil penelitian, dan sumber-sumber lain yang dapat mendukung penulisan skripsi ini. Metode pengumpulan data yang dimaksud meliputi pengamatan langsung ke lapangan dan wawancara narasumber yang berkaitan dengan studi kasus yang dipilih. Pengamatan langsung ke lapangan dilakukan untuk mendapatkan data observasi terhadap objek yang diamati dengan cara mendatangi lokasi dalam periode waktu tertentu.

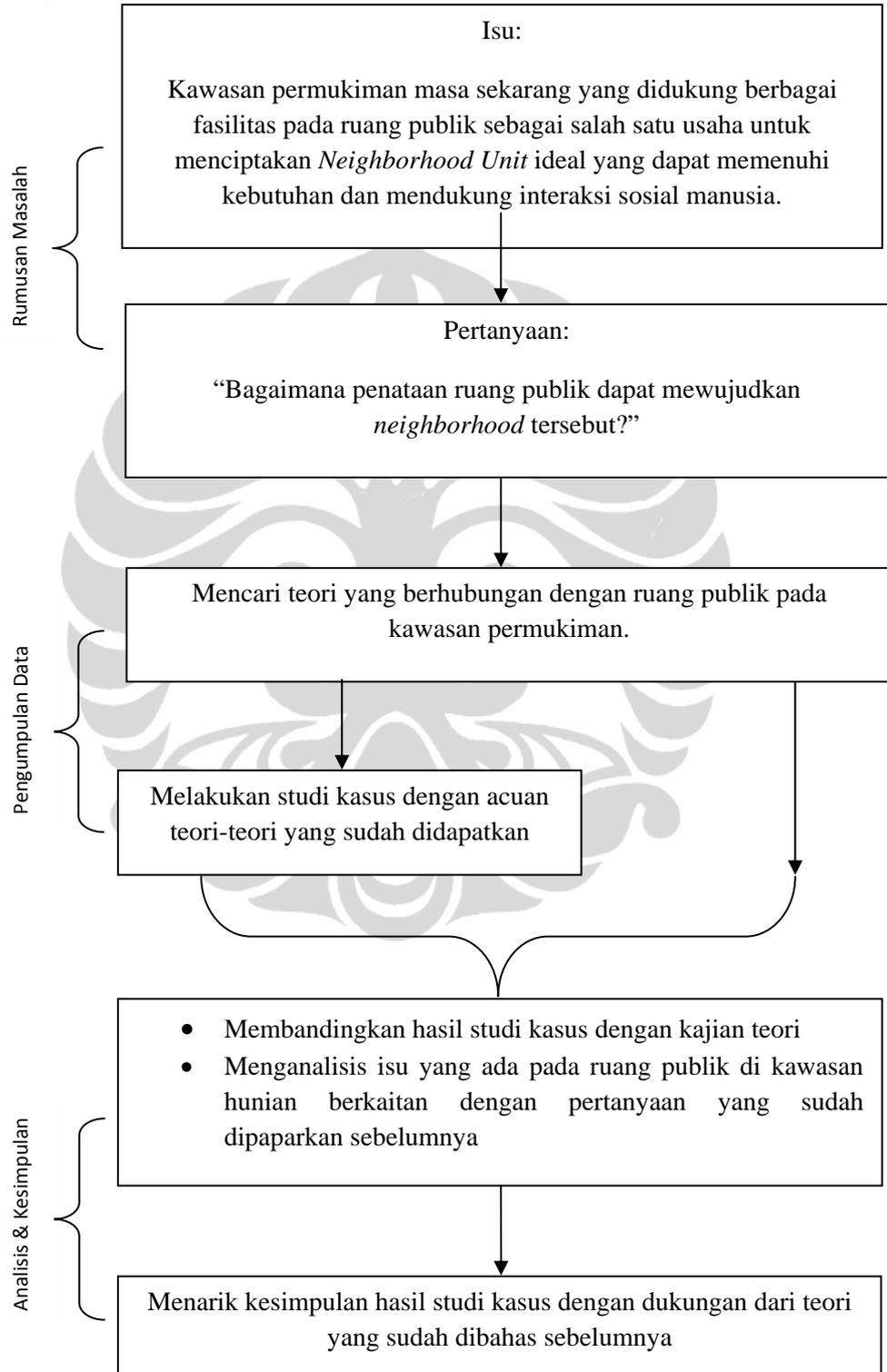
Metode pengumpulan data primer melalui pengumpulan informasi dari narasumber yang memiliki pengetahuan yang dibutuhkan, melalui metode wawancara dengan tanya jawab langsung. Tujuannya untuk menggali informasi mengenai objek studi kasus yang dimaksud demi melakukan pembahasan yang dibutuhkan untuk penulisan skripsi ini. Metode pengumpulan data sekunder dilakukan dengan pengumpulan data melalui dokumen atau arsip yang berhubungan dengan objek studi kasus.

## 1.7 Sistematika Penulisan

Sistematika pembahasan yang diterapkan dalam penulisan skripsi ini:

- BAB I Pendahuluan, pada bab ini menguraikan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penulisan, ruang lingkup penulisan, serta metode penulisan.
- BAB II Kajian Teori, pada bab ini akan memaparkan pengkajian teori yang sudah ada mengenai ruang publik dan *neighborhood* ideal oleh tokoh-tokoh arsitektur, dan segala teori yang melingkupi pembahasan mengenai elemen arsitektur yang berkaitan.
- BAB III Studi Kasus, pada bab ini akan menyajikan hasil pengamatan pada objek yang dipilih berupa gambaran umum dari tinjauan ke lapangan dan hasil wawancara dengan narasumber berkaitan, serta analisis mengenai objek studi kasus dikaitkan dengan teori yang sudah dibahas sebelumnya.
- BAB IV Kesimpulan, pada bab ini berisi ringkasan dari penemuan yang disimpulkan dari hasil pengamatan terhadap kasus dan kesimpulan mengenai masalah yang dirumuskan.

## KERANGKA BERPIKIR



## **BAB 2**

### **NEIGHBORHOOD DAN RUANG PUBLIK**

#### **2.1 *Neighborhood***

*Neighborhood* merupakan istilah di dalam bahasa Inggris yang berarti suatu area dengan karakteristik khusus. Apabila sebuah kota diumpamakan sebagai organisme yang terdiri dari sel-sel, maka *neighborhood* merupakan salah satu dari sel tersebut.<sup>1</sup> Dalam pembahasan ini *neighborhood* mengacu pada kawasan permukiman. Istilah ini sering diasosiasikan dengan ruang untuk suatu komunitas sosial karena terbentuk dari interaksi sosial antara manusia yang hidup berdekatan.

Kota memiliki fungsi sebagai tempat untuk hidup dan bekerja untuk manusia.<sup>2</sup> *Neighborhood* adalah bagian dari kota yang mendukung fungsi yang pertama. Posisi *neighborhood* sebagai tempat manusia hidup di sini berarti suatu ruang di mana segala jenis kegiatan bermukim yang relatif permanen berlangsung. Dengan pengertian ini, aktor-aktor yang berada dalam suatu *neighborhood* merupakan aktor tetap yang kegiatannya berpusat pada *neighborhood* tempat ia bermukim. Untuk mendukung fungsi ini *neighborhood* dituntut untuk menyediakan sarana dan prasarana yang mengutamakan kepentingan penghuninya. Dengan pengertian ini, *neighborhood* merupakan suatu unit komunitas yang lebih besar dari rumah tangga namun tidak berada di bawah aturan pemerintah kota ataupun daerah. Bisa dikatakan posisinya hanya sebagai komunitas tidak resmi yang terbentuk atas dasar toleransi sesama manusia yang hidup berdampingan.

Pada pembahasan ini *neighborhood* yang dimaksud adalah kawasan permukiman yang dikembangkan dengan pola perencanaan, tidak hanya terdiri dari hunian melainkan juga fasilitas-fasilitas dan institusi penunjang di dalamnya yaitu sekolah, tempat ibadah, tempat perbelanjaan, dan sebagainya. Selanjutnya kawasan hunian tersebut juga memiliki kualitas fisik yang dapat menggambarkan

---

<sup>1</sup> Catanese, Anthony J. Snyder, James C. 1979. *Introduction to Urban Planning*, hal.29

<sup>2</sup> *ibid.*, hal.33

batasannya secara fisik. Karena merupakan kawasan permukiman maka *neighborhood* yang dimaksud tidak memiliki area perkantoran atau pemerintahan di dalamnya. Luas kawasannya sendiri tidak terikat dengan ukuran pasti. Acuan utamanya adalah kawasan permukiman terencana dengan keberadaan fasilitas-fasilitas dasar yang diperuntukkan bagi penghuninya.

Apabila suatu kawasan permukiman memenuhi definisi sebagai sebuah *neighborhood* posisinya menjadi lebih jelas sehingga memberikan beberapa manfaat bagi penghuni kawasan tersebut. *Neighborhood* berpotensi membentuk komunitas penghuni dengan dasar geografis karena merupakan tempat terjadinya aktivitas rutin yang memberikan kesempatan munculnya interaksi antar penghuni. Ketika suatu individu menyadari bahwa ia merupakan bagian dari sebuah komunitas maka akan timbul suatu rasa memiliki terhadap komunitas tersebut. Secara psikologis ia akan cenderung menjaga kawasan tempat tinggalnya. Efeknya lingkungan menjadi lebih bersih, tanaman lebih terawat, dan jalanan menjadi lebih aman karena adanya interaksi yang terjadi secara konstan di kawasan dengan kondisi komunitas yang baik.

Di Indonesia sendiri, khususnya Jakarta, *neighborhood* pada umumnya terbentuk karena ada suatu institusi khusus yang mengembangkannya, baik badan pemerintah maupun swasta. Kompleks perumahan bisa disebut suatu *neighborhood* apabila di dalamnya terdapat, selain perumahan itu sendiri, fasilitas-fasilitas lain yang dapat memenuhi kebutuhan hidup penghuninya. Jenis hunian seperti ini cenderung menjadi pilihan favorit masyarakat. Dari segi waktu akan menjadi lebih efisien karena mobilitas dalam *neighborhood* cenderung lebih efektif sebagai keuntungan dari jarak yang relatif pendek antara fasilitas-fasilitas di dalamnya. Selain itu kompleks perumahan di Indonesia rata-rata memiliki batas-batas yang cukup jelas sehingga memiliki sistem keamanannya sendiri yang lebih teratur dibandingkan jenis perumahan biasa yang terbentuk secara alami.

Peran arsitektur dalam pembentukan *neighborhood* yang baik atau ideal adalah hal yang dimanfaatkan bagi pengembang di bidang permukiman. Namun seperti apa kondisi tersebut menjadi pembahasan yang seakan-akan tidak ada habisnya. Manusia mendambakan situasi yang sesuai dengan keinginan mereka dan dapat diwujudkan dengan usaha yang seefisien mungkin. Keinginan manusia

yang berbeda-beda menjadi faktor utama sulitnya mencapai satu kesimpulan akan sebuah kondisi ideal.

Dalam konteks apapun kondisi ideal merupakan hal yang subjektif karena pada umumnya melibatkan banyak aspek yang harus dipertimbangkan. Pada awal abad ke-20 Le Corbusier mengemukakan pendapatnya mengenai perancangan kota ideal. Ide beliau kurang lebih mengenai pembentukan kota masa depan ideal yang mengutamakan *order*<sup>3</sup> dan ruang terbuka. Hal ini menjadi diskusi yang fenomenal di kalangan akademis pada bidang arsitektur. Banyak yang setuju dengan program tersebut, tetapi tidak sedikit juga yang mengkritik idealismenya. Perbedaan pendapat ini lumrah karena arsitektur bukan merupakan ilmu pasti, sudut pandang yang berbeda dalam pengamatannya akan menghasilkan argumen yang berbeda pula.

Pada *neighborhood*, kondisi ideal akan berkaitan dengan manusia yang tinggal dan berkegiatan di dalamnya. Karakteristik suatu *neighborhood* dipengaruhi dan mempengaruhi banyak aspek yang berkaitan dengan kebiasaan dan sifat manusia. Sebuah *neighborhood* yang dianggap baik oleh seseorang belum tentu baik bagi yang lainnya. Fenomena ini selalu ada dalam pembahasan yang menyangkut pemikiran dan sudut pandang manusia. Pencarian akan suatu kondisi ideal yang objektif akan sangat sulit ketika kondisi tersebut didasarkan pada pemikiran manusia yang subjektif.

## **2.2 Ruang Publik**

### **2.2.1 Definisi**

Ruang publik adalah ruang sosial yang bisa diakses oleh siapa saja. Untuk memasukinya tidak membutuhkan tiket atau biaya masuk. Selain itu tidak ada peraturan khusus untuk ruang publik. Beberapa norma tertentu bisa diberlakukan dengan adanya batasan secara fisik untuk mencegah adanya kelakuan amoral di ruang publik (seperti obat-obatan terlarang dan alkohol).

Perkembangan ruang publik sudah dimulai sejak peradaban manusia hidup berkelompok. Namun ruang publik yang dimaksud dalam pembahasan ini adalah ruang dengan kualitas fisik yang lebih kompleks secara arsitektural, yaitu ruang

---

<sup>3</sup> Urutan, ketertiban, peraturan.

publik yang terbentuk karena adanya campur tangan manusia di bidang arsitektur untuk mencapai tujuan tertentu. Di negara-negara Eropa seperti Yunani dan Italia keberadaan ruang publik seperti ini berkembang dari ruang yang berorientasi pada pejalan kaki jauh sebelum masa manusia menciptakan berbagai jenis kendaraan. Ruang ini biasanya berlokasi di pusat komunitas tersebut.

Beberapa fungsi umum ruang publik yaitu untuk memfasilitasi kegiatan komersial, pemerintahan, dan sosial, serta menjadi identitas dari suatu kawasan. Ruang ini menjadi tempat berkumpul dan pusat berbagai aktivitas manusia yang akan meningkatkan kualitas lingkungan fisik dan sosialnya sendiri.<sup>4</sup>

Ruang publik yang efektif harus memiliki kualitas-kualitas seperti merupakan bagian yang kuat dari lingkungan dan sistem sirkulasinya, dan memiliki kualitas ruang tiga dimensi yang memunculkan kesadaran akan batas ruang. Pada umumnya jalan juga termasuk kategori ruang publik karena merupakan ruang yang bebas diakses oleh manusia untuk menunjang aktivitasnya.

Keberadaan ruang publik menjadi unsur yang penting pada kawasan *neighborhood* karena salah satu dasar terbentuknya *neighborhood* itu sendiri adalah interaksi sosial di antara penghuninya, yang sebagian besar terjadi di ruang publik. Jalan, taman bermain maupun *plaza* adalah tempat dengan intensitas interaksi sosial yang tinggi. Keadaan ini sedikit banyak akan dipengaruhi oleh kualitas fisik ruang publik yang dimaksud.

### 2.2.2 Ruang Publik dan Interaksi Sosial

Keberadaan ruang publik dimanfaatkan oleh manusia untuk menunjang kebutuhan hidupnya dengan melakukan berbagai aktivitas di sana. Aktivitas yang terjadi di ruang publik dapat digolongkan menjadi tiga: aktivitas penting (*necessary activities*), aktivitas pilihan (*optional activities*), dan aktivitas sosial (*social activities*)<sup>5</sup>. Aktivitas penting meliputi kegiatan-kegiatan yang dilakukan manusia untuk memenuhi kebutuhan pokoknya sehari-hari. Pergi ke sekolah atau ke tempat kerja adalah beberapa contohnya. Faktor kepentingan membuat aktivitas tersebut sangat sedikit dipengaruhi oleh faktor dari luar seperti hujan atau panas. Aktivitas pilihan terjadi hanya pada keadaan tertentu, jika waktu dan

<sup>4</sup> Rubenstein, Harvey M.1992.*Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces*, hal.1

<sup>5</sup> Gehl, Jan.1987.*Life Between Buildings*, hal.11

tempatnyanya memungkinkan, contohnya berjalan-jalan di taman. Kegiatan yang terjadi akan sangat bergantung pada kondisi fisik, baik yang alami maupun buatan. Contohnya hujan, panas dan ruang rekreasi yang tersedia. Sedangkan aktivitas sosial secara garis besar merupakan aktivitas yang terjadi sebagai hasil dari adanya dua jenis aktivitas sebelumnya. Aktivitas ini akan sangat bergantung pada keberadaan orang lain.<sup>6</sup> Sekumpulan anak yang sedang bermain atau percakapan antar tetangga termasuk dalam jenis aktivitas sosial. Hubungan antara intensitas ketiga aktivitas tersebut dengan keadaan fisik lingkungan dapat disimpulkan pada tabel berikut:

Jenis Aktivitas Kualitas fisik	Aktivitas Penting	Aktivitas Pilihan	Aktivitas Sosial
Buruk	●	•	•
Baik	●	●	●

Tabel 2.1 Hubungan Kualitas Fisik Lingkungan dengan Intensitas Aktivitas Manusia

Sumber: Life Between Buildings

Pada keadaan lingkungan yang buruk, aktivitas yang terjadi menjadi seminimal mungkin, hanya kegiatan yang benar-benar dibutuhkan. Sedangkan pada keadaan yang baik, aktivitas penting akan cenderung berkembang dan mengakibatkan terjadinya aktivitas pilihan serta sosial. Contohnya, cuaca dan kondisi fisik lingkungan yang baik akan menyediakan pilihan untuk berhenti sejenak dan duduk atau makan setelah pulang dari kerja atau aktivitas penting lainnya. Kegiatan tersebut kemungkinan besar tidak akan terjadi pada cuaca yang buruk dan tempat yang tidak memungkinkan.

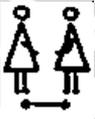
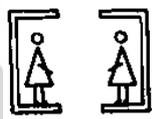
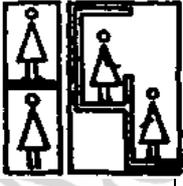
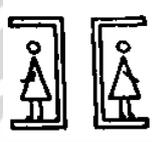
Manusia tertarik dengan keberadaan manusia lain.<sup>7</sup> Pada ruang publik di mana terdapat kegiatan yang sedang berlangsung, secara otomatis manusia akan merasa ingin tahu lalu mendekat untuk dapat ambil bagian dalam kegiatan tersebut. Kafe-kafe yang berada di pinggir jalan kursi-kursinya akan menghadap ke bagian jalan di mana terdapat aktivitas manusia. Ketika keadaan fisik tersebut

<sup>6</sup> Gehl, Jan.1987.*Life Between Buildings*, hal.14

<sup>7</sup> *ibid.*, hal.25

tidak terpenuhi pun, manusia akan mencari cara untuk memanfaatkannya secara tidak umum<sup>8</sup>, contohnya bangku yang disediakan digunakan dengan orientasi kebalikannya. Kecenderungan manusia ini bisa dimanfaatkan dari segi arsitektur untuk menciptakan ruang publik yang berperan positif dalam interaksi sosial penggunanya.

Terjadinya aktivitas sosial di ruang publik, seperti yang sudah disebutkan sebelumnya, berkaitan erat dengan keadaan fisik lingkungannya. Pengaturan fisik dapat mendukung atau mencegah terjadinya kontak audio dan visual setidaknya dalam lima cara, seperti pada tabel di bawah ini:

Mendukung kontak	Tanpa dinding 	Jarak: pendek 	Kecepatan rendah 	Satu level 	Orientasi: <i>face-to-face</i> 
Mencegah kontak	Dinding 	Jarak: jauh 	Kecepatan tinggi 	Multi level 	Orientasi: <i>back-to-back</i> 

Tabel 2.2 Pengaturan Fisik yang Mendukung dan Mencegah Terjadinya Kontak

Sumber: Life Between Buildings

Kelima faktor tersebut mempengaruhi manusia secara inderawi. Jarak merupakan sesuatu yang paling utama dirasakan oleh mata dan telinga. Jarak dekat akan berpengaruh pada psikologis manusia dan lebih memberikan kesempatan untuk berinteraksi. Jarak intim berada pada 0-45cm, jarak pribadi pada 45cm-1,3m, sedangkan jarak sosial pada 1,3-3,75m.<sup>9</sup> Begitu juga halnya dengan kesamaan level tempat manusia berada. Mata memiliki kecenderungan pada orientasi horizontal dibandingkan vertikal sehingga lebih nyaman melakukan fungsinya pada level yang setara. Familiaritas dengan panca indera, bagaimana dan di mana mereka berfungsi, merupakan pendahuluan yang sangat penting

<sup>8</sup> Gehl, Jan.1987.*Life Between Buildings*, hal.29

<sup>9</sup> Hall, Edward T.1966. *The Hidden Dimension*, hal.116

dalam merancang dan memberi dimensi pada segala bentuk ruang luar dan tata ruang bangunan.<sup>10</sup> Pengaturan fisik tersebut dapat dimanfaatkan untuk menciptakan metode-metode perancangan arsitektur yang akan mengintervensi suatu ruang publik dalam kaitannya dengan kondisi sosial yang ingin dicapai.

Pada ruang publik terdapat banyak faktor yang mempengaruhi kehidupan sosial manusia. Ruang publik seperti alun-alun merupakan jenis ruang publik di mana interaksi sosial sering terjadi. Alun-alun menjadi tempat favorit untuk berkumpul karena memiliki ruang yang bersifat umum dan relatif bebas. Selanjutnya yang dapat mempengaruhi interaksi sosial manusia yaitu tempat duduk. Interaksi sosial terjadi ketika manusia beristirahat. Pada kesempatan ini kemungkinan terjadinya kontak akan terbuka. Karena itulah keberadaan tempat duduk sangat berpengaruh terhadap kehidupan sosial manusia.

Faktor alam seperti matahari, pohon, air, dan angin akan sangat berpengaruh pada interaksi sosial pada ruang terbuka. Keadaan tidak nyaman yang ditimbulkan elemen ini seperti hujan atau panas berlebihan akan menurunkan kemungkinan terjadinya kontak di ruang terbuka publik. Daerah dengan angin relatif kencang tidak cocok bagi kafe di ruang terbuka. Sebaliknya keberadaan pohon akan memberikan ruang yang terlindung dari panas sehingga akan cenderung menarik keramaian dan aktivitas manusia. Bangunan dengan permukaan kaca dapat mengintervensi ruang dengan memanfaatkan sinar matahari yang dipantulkan ke daerah yang sebelumnya tidak mendapat cahaya. Ini adalah salah satu contoh intervensi arsitektur yang bekerja sama dengan alam tanpa merusaknya bahkan memberikan sisi baik bagi interaksi sosial manusia.

Faktor selanjutnya yang dapat mempengaruhi interaksi sosial pada ruang publik yaitu makanan. Jika ingin membuat suatu tempat dipenuhi berbagai kegiatan manusia, taruhlah makanan.<sup>11</sup> Penjual makanan yang berpindah-pindah biasanya mengetahui tempat apa saja yang biasanya ramai oleh kegiatan manusia sehingga ia dapat memanfaatkan pengetahuan itu untuk mendapatkan keuntungan yang maksimal. Hal ini bersifat mutual, orang-orang pun biasanya tertarik dengan keberadaan penjual makanan. Ruang terbuka publik yang menyediakan sarana seperti ini akan cenderung memiliki intensitas manusia yang tinggi. Otomatis

---

<sup>10</sup> Gehl, Jan.1987.*Life Between Buildings*, hal.65

<sup>11</sup> *ibid.*, hal.50

faktor ini akan berpengaruh pada interaksi sosial yang terjadi di suatu ruang publik.

Selain faktor-faktor yang disebutkan, masih banyak faktor lain yang mempengaruhi interaksi sosial di ruang publik. Namun secara umum hal-hal itulah yang menjadi sumber utama karena kehidupan sosial di antara bangunan seperti ini bergantung pada manusia itu sendiri yang memiliki aspek-aspek rumit ketika dikaitkan dengan dunia arsitektur.

### 2.2.3 Ruang Rekreasi Publik

Fungsi ruang publik yang paling efektif adalah sebagai ruang rekreasi. Taman publik merupakan ruang rekreasi publik yang dikhususkan untuk pejalan kaki. Akses kendaraan bermotor dilarang untuk kawasan ini. Biasanya diterapkan pada lokasi-lokasi bersejarah atau tempat dengan peruntukan komersial. *Piazza Navona* di Italia termasuk salah satu contoh zona pejalan kaki yang digunakan sebagai tempat rekreasi. Pada umumnya fasilitas publik seperti ini memiliki titik pusat seperti air mancur atau monumen sebagai identitas yang mendefinisikan tempat tersebut. Beberapa contoh ruang rekreasi publik dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar 2.1 Ruang Rekreasi Publik

Sumber: <http://images.detik.com/>(kiri), <http://koran-jakarta.com/>(kanan)

Taman publik adalah ruang hijau yang dibutuhkan untuk mewujudkan keseimbangan lingkungan, khususnya di perkotaan. Empat karakteristik taman publik yang efektif adalah *intricacy*, *center point*, matahari, dan *enclosure*.<sup>12</sup> *Intricacy* yaitu alasan penggunaan yang bervariasi. Taman yang hanya ditujukan

<sup>12</sup> Jacobs, Jane. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*.

untuk satu fungsi saja akan gagal dalam menciptakan ruang publik yang efektif. Keberagaman adalah salah satu kondisi ideal dalam perencanaan wilayah. Dengan adanya berbagai fungsi, suatu ruang publik akan dikunjungi oleh manusia dari berbagai usia dan kalangan, yang selanjutnya akan mewujudkan ruang publik yang efektif. Ke dua, taman sebaiknya memiliki *center point* (titik pusat) yang berperan sebagai pengikat elemen-elemen pembentuk taman tersebut, termasuk aktor (manusia) yang menggunakannya. Karakteristik ke tiga yaitu matahari. Ruang terbuka yang bisa diakses sinar matahari adalah sifat utama sebuah taman. Manusia pada dasarnya menyukai daerah yang nyaman. Matahari yang terlalu panas akan cenderung dianggap tidak nyaman. Oleh karena itu taman dengan sifatnya yang terbuka akan lebih efektif ketika memiliki zona yang terlindung dari sinar matahari dalam kadar yang cukup. Ke empat yaitu *enclosure* (batas). Penggunaan batas berupa bangunan akan menyediakan bagi taman tersebut calon pengguna. Semakin beragam bangunan yang menjadi batas, akan semakin beragam pula manusia yang menggunakannya, baik dari jenis kalangannya maupun waktu penggunaannya.

Taman menjadi ruang publik yang disukai masyarakat kota karena menyediakan ruang yang berbeda dengan apa yang mereka temui sehari-hari. Taman juga menawarkan lingkungan yang tenang dan ruang untuk melakukan kegiatan di luar ruangan seperti olahraga. Untuk menjadikan sebuah ruang terbuka lebih efektif ada beberapa kriteria yang dapat memberikan ruang tersebut suatu nilai tambah. Pertama, ketersediaan fasilitas untuk duduk. Tidak harus berupa tempat duduk yang didefinisikan dengan jelas, pinggir taman yang dinaikkan maupun anak tangga dapat dimanfaatkan untuk fungsi ini. Keberadaan fasilitas seperti ini akan meningkatkan penggunaan sebuah taman karena manusia pada umumnya mengunjungi taman untuk beristirahat. Tempat duduk akan mengundang manusia untuk memenuhi kebutuhannya itu. Ke dua yaitu posisi taman yang sebaiknya ditempatkan di sudut-sudut di mana terdapat intensitas pertemuan manusia yang konstan dan tinggi. Contohnya persimpangan antara suatu blok yang cenderung memiliki fasilitas sampingan seperti halte, warung makanan, dan sebagainya yang akan menarik keramaian. Ke tiga, transisi yang halus antara taman dengan jalan sehingga memberikan kesan bahwa taman

tersebut terbuka untuk umum. Penggunaan pagar yang tinggi atau menggunakan material yang solid sebaiknya dihindari. Poin ke empat berhubungan dengan poin sebelumnya. Sebuah taman harus dapat terlihat jelas dari jalan untuk memberi kesan yang terbuka atas keberadaan manusia.<sup>13</sup>

Selain ruang rekreasi publik yang telah disebutkan sebelumnya terdapat satu bentuk ruang rekreasi publik lain yaitu yang memiliki fungsi komersial. Rumah toko atau ruko adalah salah satu bentuk ruang publik komersial yang populer di kawasan perkotaan. Selain ruang publik komersial dapat berupa kios-kios di ruang terbuka dan pasar. Beberapa contoh ruang publik komersial tersebut dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar 2.2 Ruang Publik Komersial

Sumber: [http://cache.virtualtourist.com/\(kiri\)](http://cache.virtualtourist.com/(kiri)), [http://www.wartakota.co.id/\(kanan\)](http://www.wartakota.co.id/(kanan))

Selain kegiatan komersial yang relatif permanen seperti pusat perbelanjaan, *event* sementara seperti pasar malam maupun festival juga sering diadakan di ruang publik. Ruang rekreasi publik menjadi populer sebagai tempat berinteraksi sosial karena menyediakan variasi aktivitas yang dapat dinikmati oleh manusia yang membutuhkan hiburan dan interaksi sosial.

## 2.3 Jalan

### 2.3.1 Definisi

Salah satu ruang publik yang paling krusial adalah jalan. Untuk mempelajari mengenai jalan terlebih dahulu harus diketahui definisi dari jalan tersebut. Jalan adalah media penghubung antara tempat-tempat berbeda yang digunakan oleh pejalan kaki maupun kendaraan. Jalan juga bisa diartikan sebagai

<sup>13</sup> Whyte, William H.1980.*The Social Life of Small Urban Spaces*, hal.54

jalur menuju akhir dari suatu perjalanan. Penekanannya terletak pada pergerakan antar tempat, garis dasar komunikasi antar tempat--sebuah pita dua dimensi yang terhampar di permukaan alam, ditopang di atas jembatan, atau dinaungi oleh terowongan.<sup>14</sup> Pada zaman sekarang jalan umumnya identik dengan jalur kendaraan bermotor.

Di kawasan permukiman jalan memiliki banyak fungsi selain menjadi akses bagi kendaraan bermotor. Aktivitas sosial seperti anak-anak yang bermain dan interaksi orang dewasa juga terjadi di ruang jalan. Sirkulasi pejalan kaki dan pesepeda juga menjadi bagian dalam ruang jalan. Sebagai penghubung jalan juga berperan dalam memberikan ruang untuk memasuki lingkungan rumah.<sup>15</sup> Oleh karena itu suatu jalan yang ideal adalah jalan yang didesain untuk menunjang semua fungsi ini.

Keadaan negatif pada ruang jalan pada umumnya disebabkan oleh terlalu padatnya populasi dan kondisi fisik serta kebersihan yang memprihatinkan. Dari banyak contoh yang terjadi di berbagai kawasan permukiman disimpulkan bahwa orang-orang yang menempati lingkungan perumahan yang tenang, bersih, jalanan yang teratur dan terjaga dengan baik, pada umumnya juga akan menjaga tempat tinggalnya sendiri tetap bersih dan rapi.<sup>16</sup>

Peraturan mengenai fisik jalan akan berbeda di tiap kawasan. Hal ini dikarenakan tiap jalan yang dibangun memiliki fungsinya masing-masing. Peraturan teknis mengenai ukuran akan sangat berpengaruh pada karakteristik sebuah jalan. Di kawasan permukiman peraturan seperti ini menjadi hal yang penting karena akan menentukan identitas kawasan tersebut. Pada umumnya penentuan fisik jalan akan didasarkan pada tujuan dan sejarah dari kawasan itu sendiri.

Jalan yang efektif pada kawasan permukiman harus memiliki kualitas-kualitas tertentu. Pertama, fungsi yang bervariasi supaya selalu dikunjungi oleh manusia dengan tipe berbeda dan di waktu yang berbeda. Selanjutnya desain dan pengaturan jalan mengutamakan kenyamanan dan keamanan manusia yang berkegiatan di dalamnya. Prioritas utama yaitu anak-anak, pejalan kaki dan

---

<sup>14</sup> Moughtin, Cliff.1992.*Urban Design Street and Square*, hal.129

<sup>15</sup> Southworth, Michael.Ben-joseph, Eran.1997.*Streets and the Shaping of Towns and Cities*, hal.7

<sup>16</sup> *ibid.*, hal.35

pesepeda. Sistem jalan bagi pejalan kaki yang menarik secara visual dan terhubung dengan baik akan memberikan nilai tambah bagi suatu jalan di kawasan permukiman. Karakteristik berikutnya yaitu tersedianya akses yang mudah bagi manusia yang bertempat tinggal di sepanjang jalan tersebut. Kendaraan bermotor tidak dilarang namun jangan difasilitasi berlebihan. Selanjutnya yaitu jalan dibedakan berdasarkan fungsinya. Hal ini berguna untuk efisiensi dan keamanan pengguna. Desain jalan dikaitkan dengan keadaan lingkungan dan sejarahnya supaya muncul karakteristik yang unik untuk membedakan jalan tersebut dengan yang lainnya.<sup>17</sup>

### 2.3.2 Jenis Jalan di Kawasan *Neighborhood*

Permukiman memiliki berbagai jenis kegiatan untuk difasilitasi. Mobilitas dalam kawasan hunian untuk kegiatan-kegiatan tersebut ditunjang oleh prasarana yang berbeda. Beberapa jenis jalan yang pada umumnya terdapat di kawasan permukiman yaitu jalan untuk kendaraan bermotor, jalur sepeda (*bicycle lane*), dan jalur pejalan kaki (*sidewalk*). Sesuai namanya, masing-masing jalan tersebut dibedakan berdasarkan penggunaannya masing-masing. Jalan untuk kendaraan bermotor ditujukan secara khusus untuk memfasilitasi kendaraan bermotor. Jalan dengan fungsi ini biasanya memiliki sistem dan peraturan resmi untuk menjaga ketertiban penggunaannya. Pemakaian aspal atau material lainnya menjadi kebutuhan untuk menunjang fungsi ini. Untuk jalur sepeda, karakteristiknya yaitu secara fisik memiliki batas-batas tertentu, seperti penggunaan material yang dibedakan dari jalan lainnya. Keberadaan jalur ini mulai populer seiring dengan kepopuleran *green lifestyle*. Jalur pejalan kaki (*sidewalk*) atau trotoar difungsikan untuk memfasilitasi pejalan kaki. Seringkali keberadaannya menjadi tidak efektif karena faktor-faktor tertentu. Tokoh perancangan kota asal Amerika Jane Jacobs menyatakan bahwa *sidewalk* yang ideal memiliki tiga fungsi utama yang harus dipenuhi: keamanan, kontak, dan kegiatan bermain anak-anak.<sup>18</sup> Ketiga fungsi ini akan mendukung satu sama lain. *Sidewalk* menjadi aman ketika terdapat kontak di antara aktor-aktor yang memiliki kegiatan di jalan tersebut, atau yang

<sup>17</sup> Southworth, Michael. Ben-joseph, Eran. 1997. *Streets and the Shaping of Towns and Cities*, hal.142

<sup>18</sup> Jacobs, Jane. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*, hal.35

memperhatikan dari bangunan-bangunan di sepanjang jalan. Jalan yang aman otomatis akan memenuhi standar untuk menampung kegiatan bermain anak-anak. Secara tidak langsung Jane Jacobs menyatakan bahwa dengan struktur sosial yang jelas dan harmonis, suatu jalan yang ideal akan terbentuk dengan sendirinya. Variasi juga menjadi faktor utama untuk keefektifan sebuah jalan bagi pejalan kaki. Jalan tersebut akan digunakan secara terus menerus karena keberagaman fungsi yang ada berdekatan satu sama lain, sehingga menimbulkan keberagaman di antara pengguna dan waktu kunjungannya.<sup>19</sup>

Pengaturan ketiga jenis jalan tersebut menjadi poin penting dalam perencanaan kawasan permukiman. Salah satu jenis pengaturan jalan yang sering diterapkan di kawasan permukiman yaitu *cul-de-sac*. Istilah ini ditujukan untuk jalan yang hanya memiliki akses pada satu ujung jalan, atau bisa disebut dengan jalan buntu. Contoh *cul-de-sac* dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar 2.3 *Cul-de-sac*

Sumber: <http://media.artdiamondblog.com/>(kiri), <http://www.fourgreensteps.com/>(kanan)

Lingkungan permukiman yang dibagi menjadi *cluster*<sup>20</sup> pada umumnya memanfaatkan jenis jalan ini. Kekurangan dari penggunaan *cul-de-sac* adalah kemungkinan jalan akan menjadi terlalu padat pada periode tertentu karena keterbatasan dalam hal sirkulasi (hanya memiliki satu jalur untuk masuk dan keluar). Selain itu kurangnya variasi dalam rute akan sedikit membosankan bagi pejalan kaki. Di lain sisi, keuntungan yang bisa didapatkan dengan adanya *cul-de-sac* di antaranya yaitu meningkatkan kemungkinan interaksi sosial di antara

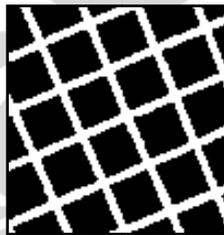
<sup>19</sup>Jacobs, Jane.1961.*The Death and Life of Great American Cities*, hal.126

<sup>20</sup>pengaturan peletakan hunian yang dikelompokkan berdasarkan jenis tertentu.

penghuni yang menempati jalan tersebut.<sup>21</sup> *Cul-de-sac* memiliki rute yang konstan dan menimbulkan kesan privat dan tenang sehingga memungkinkan terjadinya interaksi sosial yang lebih intim. Oleh karena itu keamanan akan lebih terjaga karena manusia cenderung akan lebih peduli akan sesamanya ketika mereka merasa merupakan bagian dari suatu komunitas, yang terbentuk dari adanya interaksi sosial tersebut.

### 2.3.3 Tipe Pola Jalan

Berbagai jenis jalan yang dijelaskan tersebut ketika digabungkan akan menghasilkan pola jalan dengan berbagai tipe pula. Pola *Gridiron* merupakan pola dengan keteraturan dan konsistensi dari grid sebagai bentuk dasar. Grid cenderung menghasilkan kesan bersih dan terorganisir. Keberadaan jalan ini pada umumnya merupakan hasil dari program perencanaan kawasan. Kekurangan dari pola ini yaitu terlalu monoton sehingga kurang memfasilitasi interaksi sosial.



Gambar 2.4 Pola jalan *Gridiron*

Sumber: *Streets and the Shaping of Towns and Cities*

Pola selanjutnya yaitu *Fragmented Parallel*, merupakan pengembangan dari pola grid, yaitu dengan mempertahankan bentuk dasar garis yang membentuk sudut 90° namun menyediakan rute yang tidak terlalu monoton. Pengaturan jalan seperti ini juga memberikan variasi rute dan persimpangan yang bisa diambil.



Gambar 2.5 Pola jalan *Fragmented Parallel*

Sumber: *Streets and the Shaping of Towns and Cities*

<sup>21</sup> Southworth, Michael. Ben-joseph, Eran. 1997. *Streets and the Shaping of Towns and Cities*, hal.45

*Warped Parallel* mewakili jalan yang mengadaptasi garis lengkung menjadi geometri dasar. Bentuk pola ini didapatkan dari pola *fragmented parallel* yang dilengkungkan sehingga memiliki bentuk yang lebih alami. Pola ini mulai populer pada tahun 1960-an. Memiliki kelebihan pada pengembangan rute yang lebih fleksibel berkaitan dengan kondisi tapak.



Gambar 2.6 Pola jalan *Warped Parallel*

Sumber: *Streets and the Shaping of Towns and Cities*

Pola jalan selanjutnya dinamakan *Loops & Lollipop*. Sesuai dengan namanya pola ini memiliki bentuk seperti lolipop yang terbentuk dari *cul-de-sac*. Umumnya terdapat pada kawasan yang terbentuk secara alami, yaitu jalan dibangun setelah terdapat bangunan di kawasan tersebut.



Gambar 2.7 Pola jalan *Loops & Lollipop*

Sumber: *Streets and the Shaping of Towns and Cities*

Jenis terakhir dinamakan pola jalan *Lollipop on A Stick*<sup>22</sup>. Perbedaan antara pola ini dengan yang sebelumnya yaitu bentuk lolipop yang terletak secara teratur di jalan yang menyerupai ranting. Pola ini umumnya terdapat di kawasan khusus perumahan dengan berbagai macam *cluster*. Dengan pola seperti ini kawasan bisa dikelompokkan berdasarkan jenis tertentu. Selain itu kesempatan diadakannya jalur pejalan kaki akan lebih terbuka sebagai penghubung antar *cul-de-sac*.

<sup>22</sup> Southworth, Michael. Ben-joseph, Eran. 1997. *Streets and the Shaping of Towns and Cities*, hal.107



Gambar 2.8 Pola jalan *Lollipops on A Stick*

Sumber: *Streets and the Shaping of Towns and Cities*

Pola jalan yang digunakan akan berpengaruh pada karakteristik kawasan, variasi rute yang dapat diambil, jumlah blok, jumlah persimpangan, dan kebiasaan penggunaannya. Kenyamanan manusia juga berkaitan erat dengan mobilitasnya di jalan. Oleh karena itu pola jalan yang diterapkan sebisa mungkin disesuaikan dengan fungsi dari kawasan itu sendiri.

#### 2.3.4 Furnitur Jalan

Untuk memenuhi fungsinya, suatu jalan didukung oleh berbagai furnitur jalan, contohnya *paving*<sup>23</sup>, lampu jalan, papan nama, patung, monumen, air mancur, tempat duduk, telepon umum, kios kecil, halte, kanopi, tempat sampah, dan sebagainya. Unsur-unsur ini akan menentukan pengalaman ruang manusia yang berkegiatan di dalamnya, serta berpengaruh pada identitas suatu jalan. Oleh karena itu kesuksesan suatu jalan sangat bergantung pada furnitur yang tersedia di dalamnya.

Furnitur jalan yang paling dasar terdiri dari *paving* dan lampu jalan. Faktor-faktor yang harus dipertimbangkan dalam pemilihan *paving* yaitu ukuran, pola, warna, dan teksturnya.<sup>24</sup> Pola suatu *paving* akan mempengaruhi desain keseluruhan dari jalan tersebut. Material akan berperan dalam menciptakan skala dan untuk membedakan antara suatu jenis jalan dengan yang lainnya. Furnitur jalan utama selanjutnya yaitu lampu jalan. Pencahayaan pada jalan menjadi penting karena akan mempengaruhi keamanannya di malam hari. Keberadaan lampu juga akan meningkatkan intensitas kegiatan manusia yang terjadi pada malam hari.

<sup>23</sup> Material pembentuk badan jalan, seperti ubin, aspal, dsb.

<sup>24</sup> Rubenstein, Harvey M.1992.*Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces*, hal.57

Untuk memberikan kualitas ruang jalan yang lebih baik, furnitur jalan tambahan seperti tanaman, tempat duduk dan karya seni dapat disertakan dalam desain suatu jalan. Pengadaan tanaman pada ruang jalan sudah menjadi kebiasaan baik dalam perencanaan suatu kawasan. Selain memberikan manfaat secara biologis bagi manusia, pohon-pohon yang ditanam di pinggir jalan juga memberikan kualitas ruang yang positif kepada pengguna jalan. Pepohonan dan bangunan memiliki hubungan yang spesial satu sama lainnya karena menyediakan dua cara standar yang diterima secara umum dalam kontribusinya terhadap lansekap. Pohon merupakan objek yang relatif tidak berubah sedangkan bangunan selalu mengalami perkembangan dalam segi fisik dan fungsi.<sup>25</sup> Keadaan ini menciptakan suatu harmoni yang baik antara keberadaan pohon dan bangunan dalam kontribusinya terhadap lansekap di ruang publik. Selanjutnya, instalasi seni seperti patung sering digunakan sebagai titik pusat pertemuan pada area publik. Selain berbagai manfaat tersebut karakter ruang publik juga dapat didefinisikan dengan keberadaan furnitur jalan ini.

Furnitur jalan adalah suatu intervensi arsitektur yang dapat mempengaruhi bagaimana manusia menggunakan dan berkegiatan dalam ruang jalan. Oleh karena itu pemilihan furnitur jalan yang tepat dapat membantu mewujudkan ruang publik yang efektif.

### 2.3.5 Konsep *Shared Street*

Salah satu konsep mengenai jalan di kawasan permukiman yaitu konsep *Shared Street*. Artinya jalan memiliki berbagai fungsi dengan prioritas tertentu. Tujuan utama dari konsep ini adalah untuk mengurangi laju kendaraan bermotor dan meningkatkan penggunaan jalan untuk tempat bermain anak-anak dan berinteraksi sosial. Dilihat dari fungsinya, urutan prioritasnya adalah sebagai area residensial, tempat bermain, lalu sebagai area pertemuan. Fungsi tambahan yaitu sebagai tempat lalu lintas kendaraan dan area parkir.<sup>26</sup>

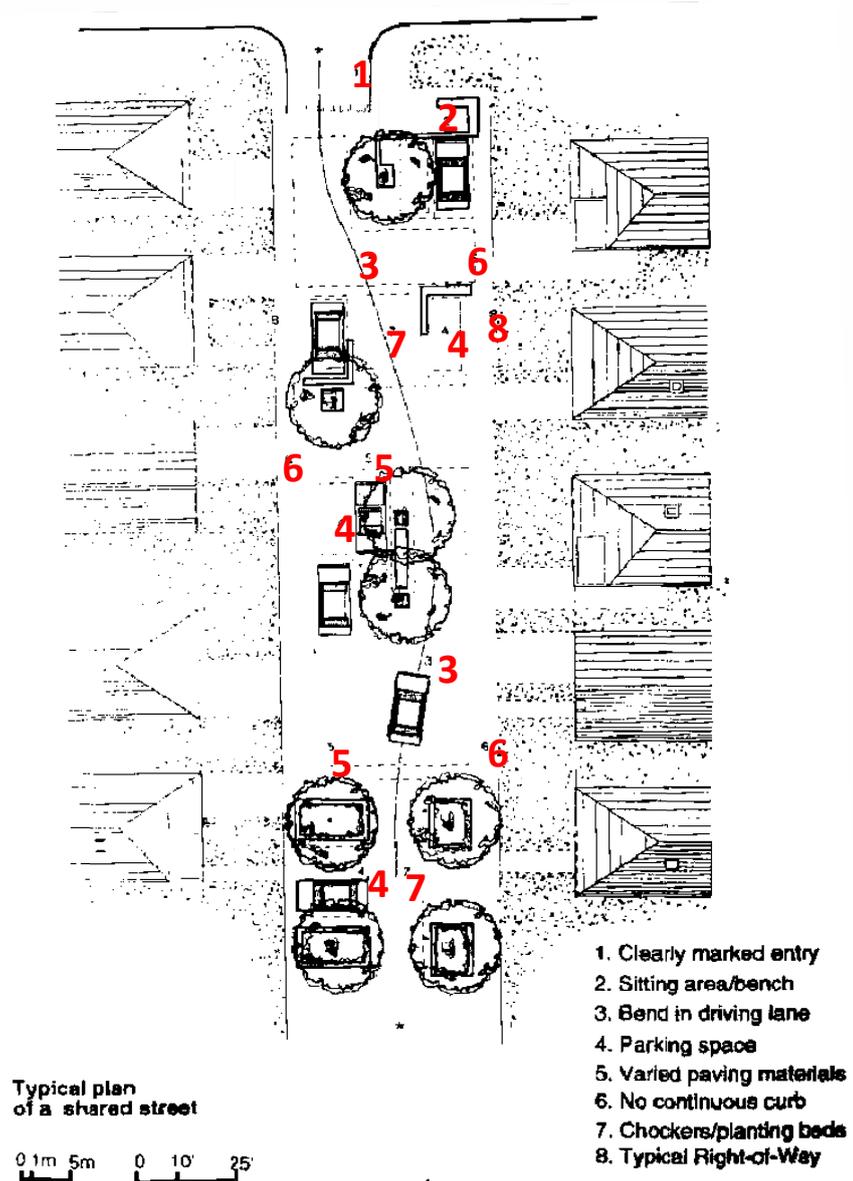
Penggambaran lebih jelas mengenai konsep ini dapat dilihat pada gambar di bawah. Pintu masuk (no.1 pada gambar) ke area ini dibedakan dengan

---

<sup>25</sup> Cullen, Gordon.1996.*The Concise Townscape*, hal.168

<sup>26</sup> Southworth, Michael.Ben-joseph, Eran.1997.*Streets and the Shaping of Towns and Cities*, hal.114

memberikan orientasi jalan yang memberikan kesan sebuah jalur masuk. Laju kendaraan dimanipulasi dengan jalur yang sedikit menikung (no. 3 pada gambar) sehingga kendaraan diisyaratkan secara halus untuk melambat. Jalan yang dihiasi berbagai furnitur jalan seperti tanaman dan area duduk (no. 7 & 2 pada gambar) juga merupakan ciri khas dari sebuah *shared street*.



Gambar 2.9 Denah Tipikal *Shared Street*

Sumber: *Streets and the Shaping of Towns and Cities*



Gambar 2.10 Potongan Tipikal *Shared Street*

Sumber: *Streets and the Shaping of Towns and Cities*

Pada gambar potongan di atas terlihat perbandingan antara lebar jalan, tinggi bangunan, dan tinggi manusia. Skala yang memberikan pandangan luas bagi manusia seperti ini umum diterapkan di kawasan hunian yang didominasi bangunan rendah. Dapat disimpulkan karakteristik desain pada konsep ini adalah:

- Berada di kawasan residensial, berupa ruang terbuka publik karena jalan ini akan digunakan mayoritas sebagai ruang rekreasi sosial di kawasan tempat tinggal.
- Akses untuk kendaraan bermotor sebisa mungkin dikurangi karena prioritas utama berada pada pejalan kaki dan pesepeda.
- Ruang jalan diaspal/diberi *pavement*. Prioritas tetap berada pada pejalan kaki dan pesepeda meskipun kendaraan bermotor tetap diperbolehkan lewat.
- Bisa berupa satu jalan utama atau beberapa jalan/ruang publik yang terhubung satu sama lain.
- Memiliki jalan masuk yang diberi tanda dengan jelas, seperti gerbang atau diferensiasi secara fisik pada elemen jalan.
- Tidak memiliki bentuk jalan pada umumnya yang memiliki pinggir jalan yang dinaikkan.
- Laju kendaraan bermotor dibatasi dengan menggunakan halangan secara fisik, seperti polisi tidur dan sebagainya. Hal ini diberlakukan untuk memprioritaskan keselamatan pejalan kaki.
- Penghuni permukiman memiliki akses kendaraan menuju rumah masing-masing.
- Dilengkapi furnitur jalan yang relatif banyak.<sup>27</sup>

<sup>27</sup> Southworth, Michael. Ben-joseph, Eran. 1997. *Streets and the Shaping of Towns and Cities*, hal.114

Konsep *shared street* ini memiliki kelebihan dalam hal menunjang interaksi sosial. Dengan adanya ruang publik seperti ini, aktivitas bermain anak dapat difasilitasi dengan baik dan interaksi antar tetangga cenderung meningkat. Selain itu akan timbul rasa memiliki terhadap lingkungan yang juga bermanfaat bagi keamanan kawasan itu sendiri.

#### 2.4 Tata Ruang *Neighborhood*

Manusia memiliki kebutuhan untuk mengatur dunia mereka.<sup>28</sup> Salah satu manifestasinya adalah melalui perancangan kawasan tempat tinggalnya. Dalam perencanaan kawasan terdapat beberapa jenis pendekatan umum yang bisa diterapkan untuk mencapai tujuan yang diinginkan. Pertama, yaitu *assemble or disperse*<sup>29</sup> (mengumpulkan atau membubarkan). Bertujuan untuk meratakan keberadaan aktivitas manusia di suatu kawasan. Pada daerah yang terlalu sibuk, pendekatan *disperse* diterapkan untuk menciptakan suasana yang lebih tenang, begitu juga sebaliknya, pendekatan *assemble* diterapkan untuk meningkatkan aktivitas manusia di suatu kawasan. Beberapa cara dalam pendekatan *assemble* yaitu dengan meletakkan pintu masuk berhadapan dengan ruang terbuka publik, menyediakan jalur pejalan kaki dengan rute sependek mungkin, merancang ruang di mana aktivitas dapat terjadi pada level yang sama, dan lain-lain. Pendekatan ke dua yaitu *integrate or segregate*<sup>30</sup> (menggabungkan atau memisahkan), dalam konteks aktivitas manusia. *Integrate* berarti aktivitas berbeda oleh manusia dari berbagai kalangan dapat terjadi di area yang sama atau saling berdampingan. Sedangkan pada pendekatan *segregate* aktivitas tersebut digolongkan dan dipisah dalam pelaksanaannya. Pengadaan distrik perkantoran atau pendidikan merupakan contoh pendekatan *segregate*, di mana pada umumnya memiliki kelemahan pada kondisi sosial manusia yang akan cenderung terisolasi dan monoton. Pendekatan *integrate* dianggap keadaan yang ideal bagi perencanaan kawasan karena dapat meningkatkan interaksi sosial di antara manusia yang berkegiatan di dalamnya. Ke tiga, *invite or repel*<sup>31</sup> (mengundang atau menolak), merupakan pendekatan

<sup>28</sup> Catanese, Anthony J. Snyder, James C. 1979. *Introduction to Urban Planning*, hal.58

<sup>29</sup> Gehl, Jan. 1987. *Life Between Buildings*, hal.83

<sup>30</sup> *ibid.*, hal.103

<sup>31</sup> *ibid.*, hal.115

yang berkaitan dengan sisi psikologis manusia. Ruang publik dapat memiliki suatu kualitas yang membuat manusia tertarik dan mendekat. Tetapi ada juga ruang publik yang memang ditujukan bagi kalangan tertentu sehingga malah dirancang untuk susah dijangkau atau memberi kesan penolakan. Contohnya klub yang berada di area bawah tanah di mana tidak terdapat jendela atau akses bagi orang lain untuk melihat bebas dari luar biasanya bertujuan agar dimasuki oleh kalangan tertentu saja. Sedangkan taman yang dibiarkan terbuka dan terlihat jelas dari berbagai tempat memang bertujuan agar orang-orang tertarik untuk mengunjunginya. Rancangan fisik pada umumnya menjadi objek utama yang berpengaruh akan efek penolakan maupun undangan ini. Selanjutnya, pendekatan yang ke empat yaitu *open-up or close-in*<sup>32</sup> (membuka atau menutup), berkaitan dengan panca indera manusia. Dalam hal ini membuka memiliki arti memberi peluang terjadinya kontak antar manusia pada area yang terletak berdampingan. Keberadaan pintu adalah salah satu hal yang berpengaruh dalam menentukan keputusan membuka atau menutup ini.

Terdapat banyak teori mengenai perancangan kota dan kawasan dari tokoh-tokoh arsitektur terkemuka. Perencanaan pembangunan kawasan permukiman yang bertajuk *Neotraditional Development* mendapat perhatian pakar di bidang perkotaan dan menjadi populer pada tahun 1927 di negara Amerika Serikat. Perencanaan ini beracuan ke perencanaan konvensional daerah pinggiran di masa lampau yang memfasilitasi pejalan kaki dan bersifat multifungsi. Beberapa karakteristik dari perencanaan ini yaitu kepadatan penduduk yang tinggi, area multifungsi, pengadaan tempat transit bagi transportasi publik, dapat mengakomodasi pejalan kaki maupun pesepeda, dan pola jalan di dalam kawasan yang saling berhubungan<sup>33</sup>.

Pada perencanaan neotradisional ini jalan memiliki ukuran yang lebih sempit dari jalan pada umumnya. Pola umumnya yaitu jalan terdiri dari dua jalur untuk dua arah dan terdapat jalur parkir setidaknya pada satu sisi. Lebar jalan minimal berkisar antara 8,5 - 9,2 m. Jalur parkir dipercaya dapat meningkatkan aktivitas pejalan kaki karena menciptakan transisi yang baik antara trotoar dengan

---

<sup>32</sup> Gehl, Jan.1987.*Life Between Buildings*, hal.123

<sup>33</sup> Southworth, Michael.Ben-joseph, Eran.1997.*Streets and the Shaping of Towns and Cities*, hal.97

jalan raya.<sup>34</sup> Pendekatan seperti ini akan menciptakan kawasan yang tidak sepenuhnya bergantung pada kendaraan bermotor karena memiliki jarak tempuh yang dapat dicapai dengan berjalan kaki. Selain itu juga dapat meningkatkan penggunaan transportasi publik oleh penghuninya.

Pada tahun 1929 teori *Neighborhood Unit* diperkenalkan pertama kali oleh Clarence Arthur Perry, seorang perencana kota asal Amerika Serikat. Secara umum Perry mengangkat isu mengenai perencanaan kawasan permukiman di daerah metropolitan. Beliau menyalurkan idenya tidak dengan rancangan yang mendetail tetapi menggunakan beberapa skema umum yang selanjutnya bisa diaktualisasikan sesuai dengan keadaan lingkungan yang ingin dikembangkan. Inti dari pola perencanaan ini yaitu untuk menegaskan bahwa *neighborhood* di kawasan perkotaan seharusnya dilihat secara keseluruhan sebagai suatu unit yang besar sekaligus sebagai unit terpisah di dalamnya.<sup>35</sup>

Teori ini menyatakan bahwa suatu *neighborhood* sebaiknya menyediakan empat fasilitas publik utama: sekolah dasar, taman sederhana dan tempat bermain, tempat perbelanjaan lokal, dan lingkungan permukiman.<sup>36</sup> Alasannya yaitu fasilitas-fasilitas ini merupakan fasilitas dasar yang biasa dikunjungi masyarakat setiap harinya, sehingga akan lebih mudah jika fasilitas-fasilitas ini berada pada jarak tempuh yang relatif dekat. Tempat perbelanjaan lokal yang disediakan juga sebaiknya dapat memenuhi berbagai jenis kebutuhan. Lingkungan permukiman yang dimaksud yaitu mulai dari arsitekturnya sendiri, susunan jalan, vegetasi di sepanjang jalan dan halaman, pengaturan *set-back* bangunan, hingga hubungan antara toko, pom bensin dan fasilitas komersial lainnya dengan hunian di kawasan tersebut.<sup>37</sup>

Terdapat enam prinsip utama dalam penentuan pola perencanaan suatu *neighborhood unit* pada teori ini. Prinsip pertama adalah ukuran. Pembangunan sebuah unit permukiman sebaiknya ditujukan untuk jumlah keluarga yang membutuhkan satu unit sekolah dasar. Luas areanya akan bergantung pada

<sup>34</sup> Southworth, Michael. Ben-joseph, Eran. 1997. *Streets and the Shaping of Towns and Cities*, hal.103

<sup>35</sup> Perry, Clarence Arthur. 1929. "The Neighborhood Unit," Monograph One. Vol. 7, *Regional Survey of New York and Its Environs, Neighborhood and Community Planning*, hal.34

<sup>36</sup> *ibid.*

<sup>37</sup> *ibid.*

kepadatan penduduk itu sendiri. Ke dua adalah batasan, unit tersebut dibatasi sekelilingnya dengan jalur arteri yang cukup untuk menampung lalu lintas sehari-hari di kawasan tersebut. Prinsip ke tiga yaitu ruang terbuka, terdiri dari suatu sistem taman-taman sederhana dan taman rekreasi publik. Jumlahnya juga disesuaikan dengan kebutuhan area tersebut, berkaitan dengan luas area dan jumlah penduduk. Selanjutnya adalah institusi, contohnya sekolah. Sebaiknya institusi ini dijadikan titik pusat dari unit tersebut. Prinsip ke lima adalah mengenai tempat perbelanjaan lokal, disediakan satu distrik perbelanjaan atau lebih, disesuaikan dengan kebutuhan unit tersebut. Pusat perbelanjaan ini ditempatkan di persimpangan lalu lintas atau di pinggir area yang berhubungan dengan area yang sama pada unit lain yang bersebelahan. Yang ke enam adalah sistem jalan internal. Unit tersebut sebaiknya memiliki sistem jalan khusus yang dapat menampung lalu lintas penghuni di area tersebut dengan efektif. Selain itu sistem tersebut sebaiknya dapat mengurangi lalu lintas yang menggunakan jalan tersebut sebagai akses saja demi mencegah kemacetan serta meningkatkan keamanan penghuni kawasan.<sup>38</sup>

Konsep perencanaan kawasan Perry ini menekankan beberapa poin mengenai jalan yang sering menimbulkan masalah di kawasan permukiman. Menurut beliau untuk kawasan permukiman sebisa mungkin jalan tidak difungsikan sebagai akses sehingga kendaraan yang melintasi area permukiman hanyalah penghuni yang menuju atau keluar dari huniannya masing-masing. Untuk ukuran jalannya sendiri yaitu jalan utama memiliki lebar 18,3-24,4m, jalan sekunder 9.2-18.3m, dan jalan lokal sekitar hunian cukup menggunakan *pavement* dengan lebar 5-6m. Berikutnya tidak boleh ada jalan di mana pengemudi kendaraan dapat melihat jalan lurus yang terbentang tanpa halangan pada jarak relatif panjang karena hal ini dapat memicu laju kendaraan yang berlebihan dan mengurangi intimasi dari jalan itu sendiri. Untuk mengatasi hal ini penggunaan taman oval di tengah jalan sebagai jeda dan *landscaping* dapat diterapkan.<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup> Perry, Clarence Arthur.1929.“The Neighborhood Unit,” Monograph One. Vol. 7, *Regional Survey of New York and Its Environs, Neighborhood and Community Planning*, hal.34

<sup>39</sup> Southworth, Michael.Ben-joseph, Eran.1997.*Streets and the Shaping of Towns and Cities*, hal.70

Contoh perencanaan wilayah permukiman pinggir kota berdasarkan teori ini dapat dilihat pada gambar di bawah. Perencanaan ini menyediakan tempat untuk 2000 keluarga. Dengan perkiraan satu keluarga terdiri dari empat orang, maka populasi pada kawasan ini adalah 8000 orang, 1400 di antaranya adalah anak-anak.<sup>40</sup>



Gambar 2.11 Perencanaan *Neighborhood Unit* di Kawasan Pinggiran Kota

Sumber: "The Neighborhood Unit," Monograph One. Vol. 7, *Regional Survey of New York and Its Environs, Neighborhood and Community Planning*.

Institusi pendidikan menjadi pusat kawasan sedangkan ruang publik yang tersedia meliputi taman bermain anak-anak, lapangan tenis, sepak bola atau *baseball*. Lokasi dari ruang publik ini yaitu di bagian sekitar pinggir kawasan.

<sup>40</sup> Southworth, Michael. Ben-joseph, Eran. 1997. *Streets and the Shaping of Towns and Cities*, hal.40

Untuk institusi komunitas seperti tempat ibadah dijadikan poin-poin *landmark* yang disebar merata pada keseluruhan *layout* kawasan.

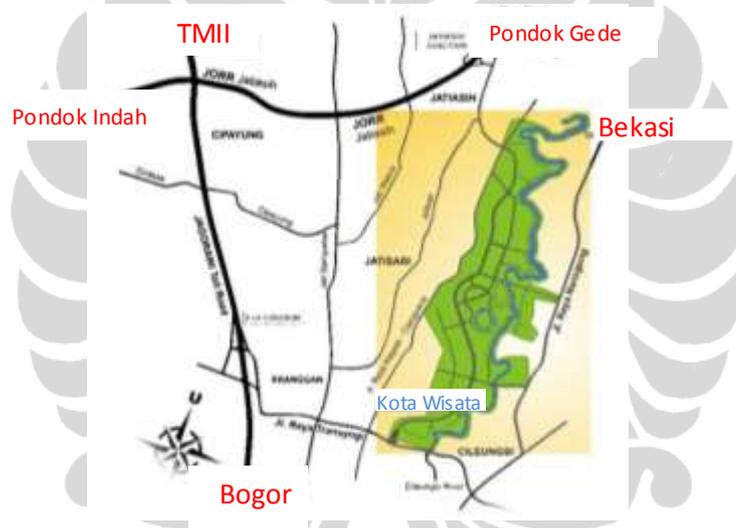
Konsep perencanaan kawasan seperti ini berkontribusi besar terhadap penekanan akan pentingnya suatu kawasan permukiman sebagai suatu entitas yang unik untuk direncanakan dengan hati-hati dan penuh perhitungan. Tidak hanya dari segi huniannya sendiri, pengaturan *layout* jalan dan ruang publik menjadi hal krusial karena kawasan permukiman merupakan pusat dari kehidupan manusia di mana interaksi sosial terjadi pada dan dengan adanya ruang publik tersebut.



## BAB 3 TATA RUANG PUBLIK KOTA WISATA CIBUBUR

### 3.1 Deskripsi Umum Kota Wisata

Kota Wisata Cibubur digunakan sebagai studi kasus karena permukiman ini memenuhi persyaratan sebagai sebuah *neighborhood* (dijelaskan pada subbab 2.1). Dikembangkan pada tahun 1996, Kota Wisata berlokasi di pinggir kota, yaitu jalan Transyogi Km.6 Cibubur. Kawasan ini memiliki luas  $\pm 460$ ha dan masih dalam proses pengembangan hingga  $\pm 750$ ha. Berikut peta lokasi Kota Wisata Cibubur.

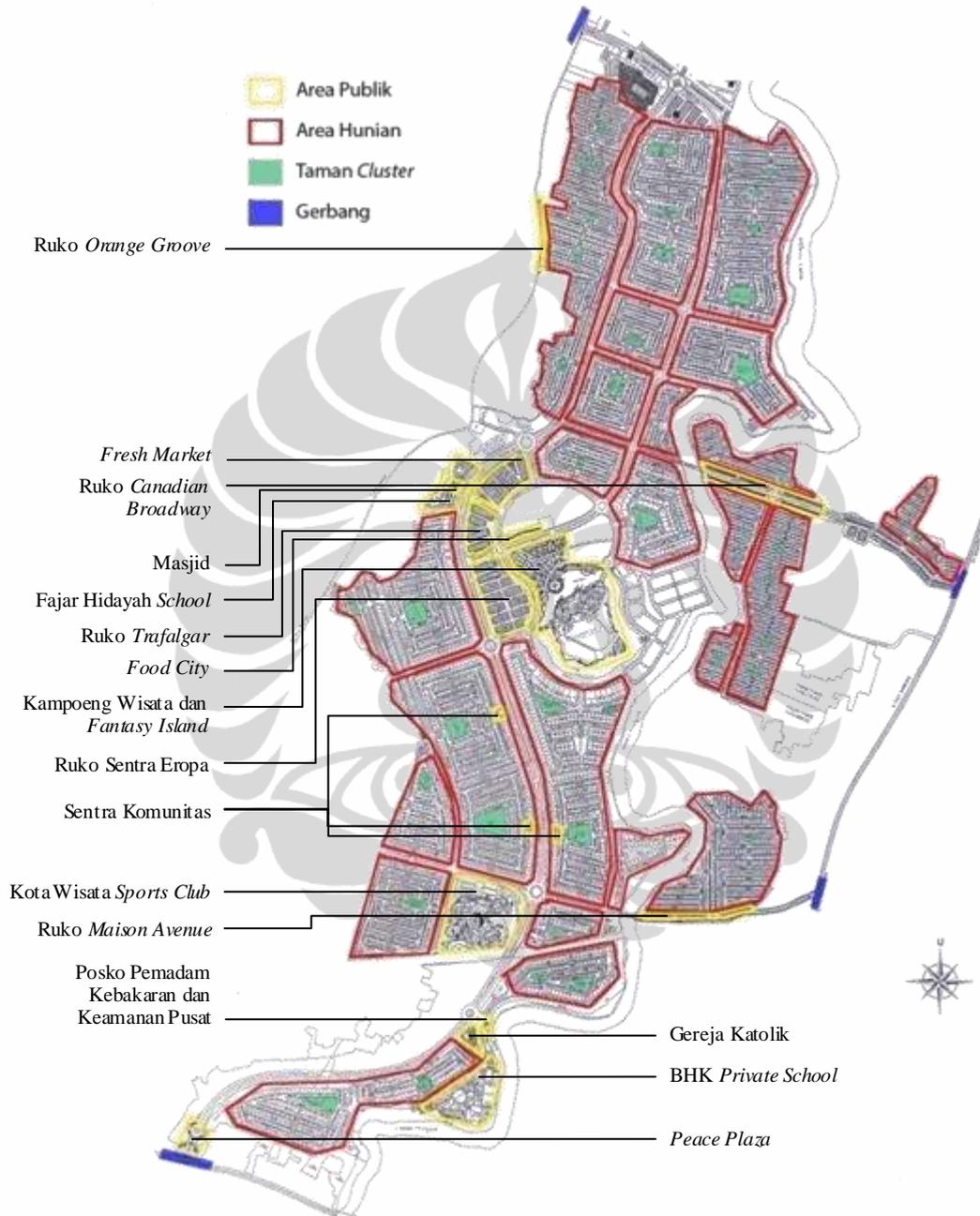


Gambar 3.1 Peta Lokasi Kota Wisata

Sumber: [www.kota-wisata.com](http://www.kota-wisata.com)

Untuk mendukung konsep utama "*Harmony in Living, Learning, Recreation, and Sporting*" dari kawasan bertema lima benua ini, Kota Wisata Cibubur menyediakan fasilitas-fasilitas pendukung bagi penghuninya. Untuk rekreasi terdapat *Sports Club* dan *Kampoeng Wisata* yang terdiri dari *Kampoeng Cina*, *Indonesia*, *Amerika*, dan *Jepang*. Di sampingnya terdapat *Fantasy Island*, yaitu taman rekreasi keluarga yang menyediakan wahana permainan anak-anak. Untuk perbelanjaan tersedia pasar tradisional *Fresh Market*, pusat kuliner *Food City*, dan ruko yang terdiri dari beragam jenis usaha seperti kuliner, kecantikan, dan kesehatan. Di dalam beberapa *cluster* seperti *Kyoto* dan *Florence* terdapat

Sentra Komunitas, yaitu area yang ditujukan untuk menampung aktivitas sosial dalam *cluster*. Untuk lokasi fasilitas-fasilitas tersebut lebih jelasnya dapat dilihat pada skema kawasan di bawah ini.



Gambar 3.2 Elemen-Elemen Kota Wisata

Sumber: Manajemen Kota Wisata dan tinjauan oleh penulis

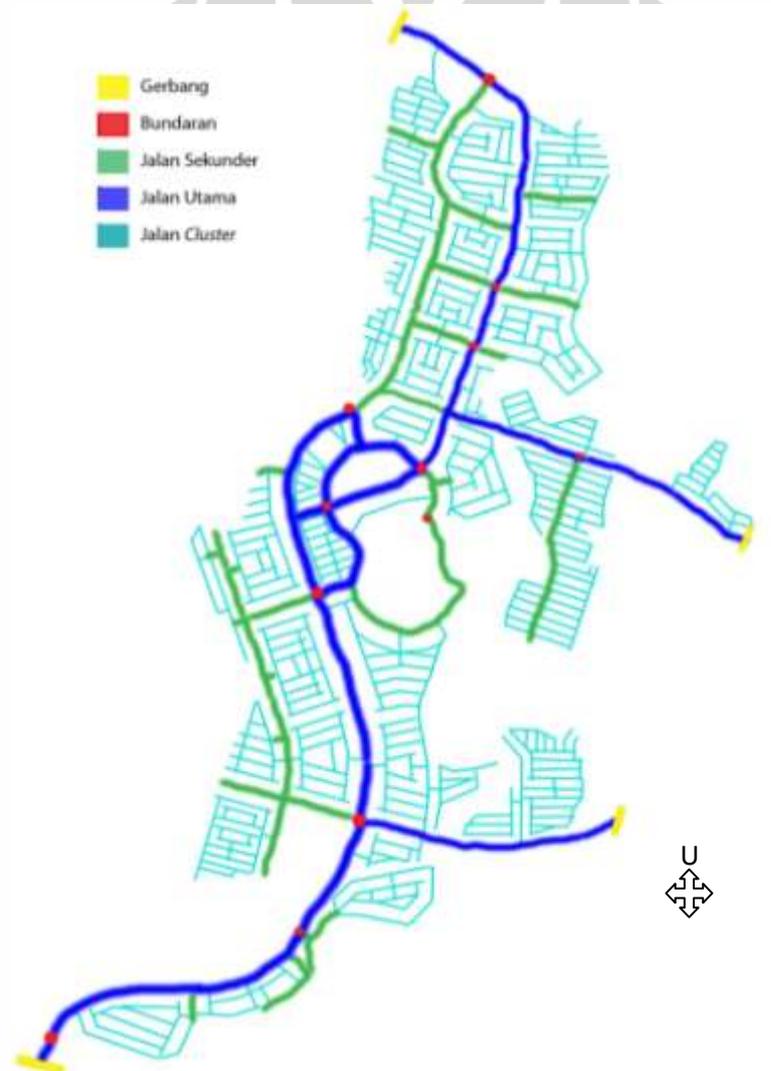
Selain fasilitas hiburan dan perbelanjaan, juga terdapat institusi pendidikan (Fajar Hidayah & BHK *Private School*), keamanan (posko pemadam kebakaran dan keamanan pusat), dan tempat ibadah (mesjid dan gereja katolik). Dari segi

transportasi tersedia layanan bus Jakarta-Kota Wisata, transportasi umum dalam kawasan, taksi, dan ojek.

Hunian di Kota Wisata terdiri dari 40 *cluster* dengan populasi keseluruhan berjumlah 6990 kepala keluarga. Dengan fasilitas-fasilitas publik yang sudah disebutkan, Kota Wisata berpotensi mewujudkan *neighborhood* yang efisien dalam konsep perencanaan arsitektural pada ruang publiknya.

### 3.2 Ruang Publik: Jalan

Penggambaran sistem jalan internal untuk kendaraan bermotor: jalan utama, jalan sekunder, dan jalan *cluster*, dapat dilihat pada skema berikut.

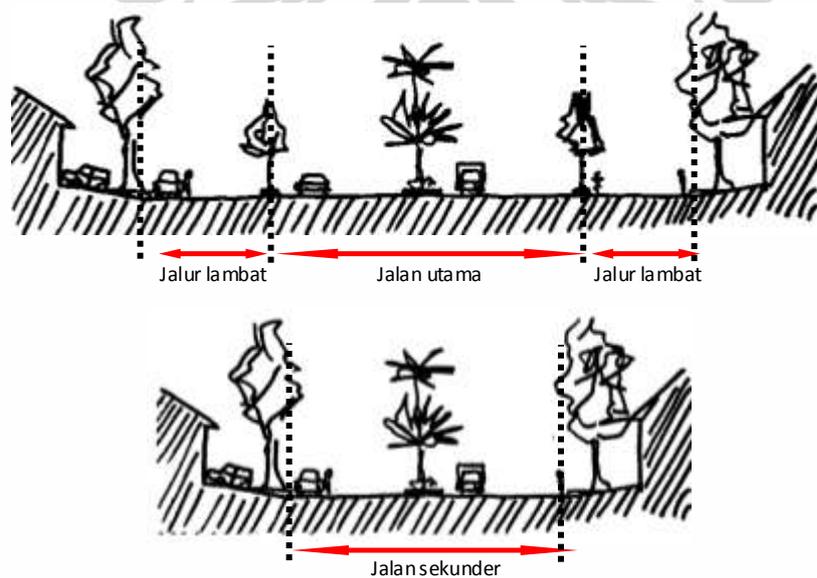


Gambar 3.3 Sistem Jalan Internal untuk Kendaraan Bermotor

Sumber: Tinjauan oleh penulis

Jalan utama, yaitu ROW 55, adalah jalan yang menghubungkan area hunian dan fasilitas publik dengan empat buah gerbang di lingkungan Kota Wisata. Jalan sekunder mengacu pada jalan yang menghubungkan satu *cluster* dengan *cluster* lainnya, sedangkan jalan *cluster* ditujukan bagi jalan yang menghubungkan area di dalam *cluster* hunian. Pola jalan yang diterapkan yaitu *Warped Parallel* untuk jalan utama dan *Fragmented Parallel* (dijelaskan pada subbab 2.3.3) untuk jalan sekunder dan jalan *cluster*. Pola ini mengutamakan efisiensi dalam pemanfaatan lahan, memungkinkan rute yang bervariasi dan fleksibel, serta memberikan kemudahan bagi pengendara kendaraan bermotor.

Secara fisik, jalan utama terdiri dari jalan dua arah, masing-masing terdiri dari dua jalur utama dan satu jalur lambat. Pinggiran jalan utama terdiri dari hunian yang tergabung dalam *cluster* namun dengan *facadé*<sup>1</sup> menghadap jalan utama. Di depan hunian berada jalur lambat di mana kendaraan hanya diperbolehkan melaju dengan kecepatan maksimal 20km/jam. Jalur-jalur ini dipisahkan menggunakan *separator*<sup>2</sup> yang ditanami pepohonan. Fisik jalan sekunder sama dengan jalan utama hanya saja jalan sekunder tidak memiliki jalur lambat. Untuk lebih jelasnya mengenai jalan utama dan jalan sekunder dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 3.4 Potongan Jalan Utama(atas), Potongan Jalan Sekunder(bawah)

Sumber: Pribadi

<sup>1</sup> Bagian depan suatu bangunan.

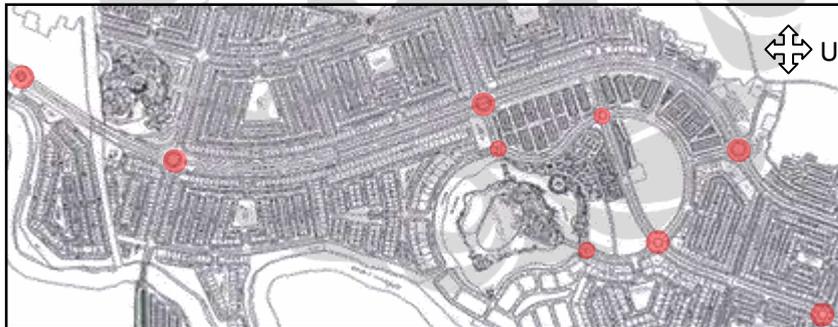
<sup>2</sup> Pemisah jalan, umumnya menggunakan pelataran beton yang ditinggikan dari jalan.



Gambar 3.5 Jalan Utama(kiri), Jalan Sekunder(kanan)

Sumber: Dokumentasi pribadi

Jalan utama yang sebagian besar berjarak relatif jauh dan berjalur lurus menyediakan kesempatan bagi pengendara mobil ataupun motor untuk melaju kencang, yang dapat mengancam keamanan penghuni. Keadaan ini diatasi dengan penggunaan bundaran berupa taman atau furnitur jalan lainnya di tengah persimpangan jalan utama pada jarak-jarak tertentu, seperti pada gambar di bawah. Penerapan bundaran ini juga berkontribusi pada desain jalan secara keseluruhan karena juga dapat berperan sebagai *landmark*<sup>3</sup> serta mencerminkan karakter desain lingkungannya.



Gambar 3.6 Bundaran pada Jalan

Sumber: Manajemen Kota Wisata dan tinjauan oleh penulis(atas), dokumentasi pribadi(bawah)

<sup>3</sup> Penunjuk, sesuatu yang mudah dikenal di suatu kawasan.

Secara umum jalan pada Kota Wisata berorientasi pada kendaraan bermotor sehingga tidak disediakan trotoar bagi pejalan kaki atau pun jalur sepeda pada jalan utama. Material yang sama digunakan untuk jalan utama dan sekunder, yaitu aspal beton. *Separator* dengan barisan tanaman dan lampu jalan menjadi elemen utama pada furnitur jalan. Kota Wisata menggunakan sistem kabel listrik dan telepon bawah tanah sehingga menjadi nilai tambah dari segi desain keseluruhan jalan.

Jalur lambat yang disediakan pada jalan utama berfungsi memberikan ruang yang lebih tenang dan privat untuk hunian di sepanjang jalan tersebut. Program jalan ini memiliki persamaan dengan konsep *Shared Street* (dijelaskan pada subbab 2.3.5). Jalur ini digunakan untuk parkir kendaraan dan area pejalan kaki. Laju kendaraan ditahan dengan peraturan kecepatan maksimal 20km/jam dan batas fisik berupa pagar di gerbang masuk.



Gambar 3.7 Jalur Lambat

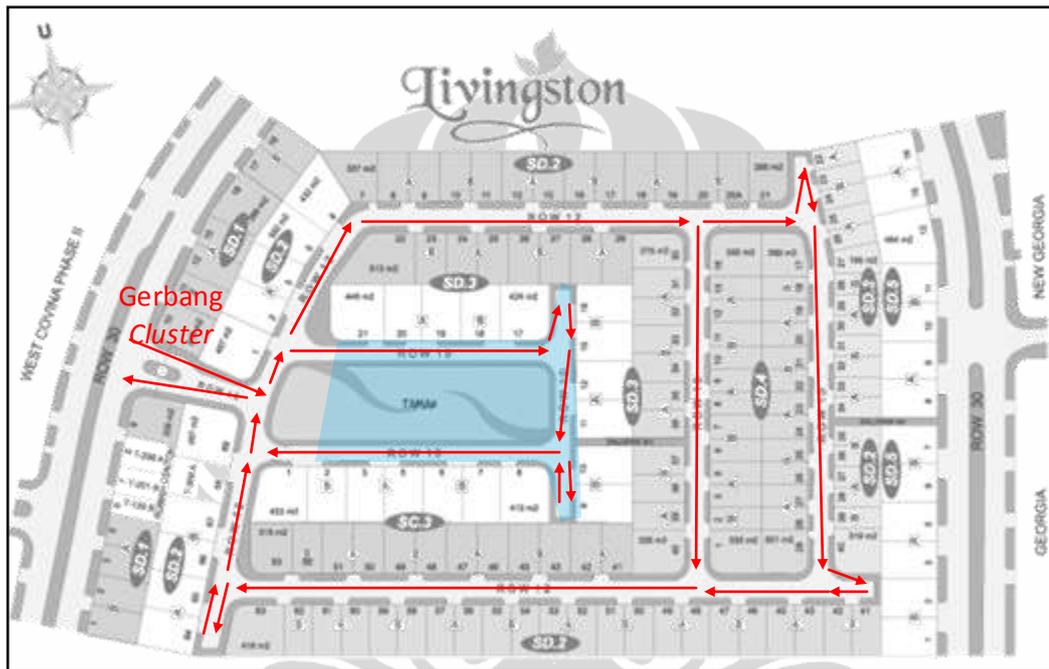
Sumber: Dokumentasi pribadi

Tidak terdapat banyak aktivitas manusia di jalur lambat karena jalur ini hanya diperuntukkan bagi para penghuni di sepanjang jalan tersebut. Selain itu tidak ada aktivitas sosial yang terjadi berdekatan dengan jalur ini untuk menarik keramaian. Keuntungannya kondisi ini menciptakan suasana yang tenang, aman dan penuh privasi bagi penghuni.

Jalan di dalam *cluster* pada Kota Wisata menggunakan pola *Fragmented Parallel*. Pola ini mengutamakan efisiensi lahan tanpa mengesampingkan sisi estetika dan pengalaman ruang di jalan tersebut. Jalan masuk dan keluar tunggal meningkatkan keamanan *cluster*, tetapi di sisi lain sistem jalan pada *cluster* ini

memiliki kekurangan dalam hal variasi rute yaitu cenderung membosankan dan monoton bagi penghuni yang setiap hari melewati jalan tersebut.

Akses penghuni berupa panah berwarna merah pada skema berikut. Area berwarna biru merupakan area dengan karakteristik *cul-de-sac* (dijelaskan pada subbab 2.3.2) yang kuat di mana fasade hunian menghadap satu sama lain dengan taman sebagai perantara. Pengaturan jalan ini berpotensi meningkatkan interaksi sosial di antara penghuni yang menempati lingkungan ini.



Gambar 3.8 Sistem Jalan pada Salah Satu Cluster

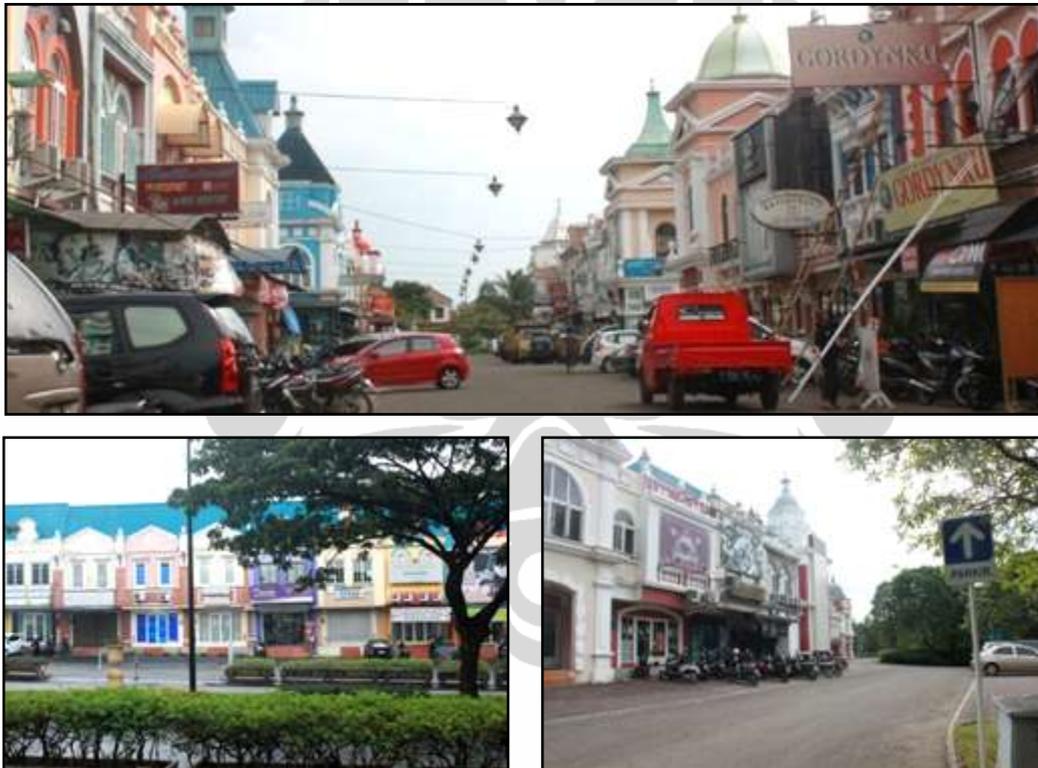
Sumber: Manajemen Kota Wisata dan tinjauan oleh penulis

Jalan sebagai ruang publik pada Kota Wisata memiliki orientasi kuat yang mengarah pada kendaraan bermotor. Ketiadaan jalur pejalan kaki pada jalan utama mendukung konsep ini. Keberadaan jalur pejalan kaki hanya pada fasilitas umum yang saling berdekatan. Hal ini disebabkan target pasar dari hunian di Kota Wisata sendiri yang melingkupi keluarga kelas menengah ke atas, di mana mobilitas mereka didominasi oleh penggunaan kendaraan bermotor. Oleh karena itu akses Kota Wisata sendiri terdiri dari jalan-jalan lebar dengan jarak yang relatif jauh bagi pejalan kaki untuk bepergian dari suatu tempat ke tempat lain. Kondisi ini berakibat pada kurangnya interaksi sosial dan kemunculan aktivitas pilihan (dijelaskan pada subbab 2.2.2).

### 3.3 Ruang Publik: Fasilitas Penghuni

#### 3.3.1 Ruko

Fasilitas komersial publik pada Kota Wisata salah satunya berupa area khusus ruko. Terdapat lima area yaitu Sentra Eropa, *Canadian Broadway*, *Maison Avenue*, *Trafalgar*, dan *Orange Groove*, dengan lokasi yang tersebar di sekitar jalan utama. Jenis usaha yang terdapat pada ruko merupakan kebutuhan hidup sehari-hari seperti restoran, *mini market*, apotik, salon, binatu, bank, atm, warung internet, butik, klinik, serta lembaga kursus (musik dan bahasa). Jumlah keseluruhan ruko yaitu  $\pm 900$  unit. Dari tinjauan ke lapangan usaha yang mendominasi adalah usaha berjenis kuliner.

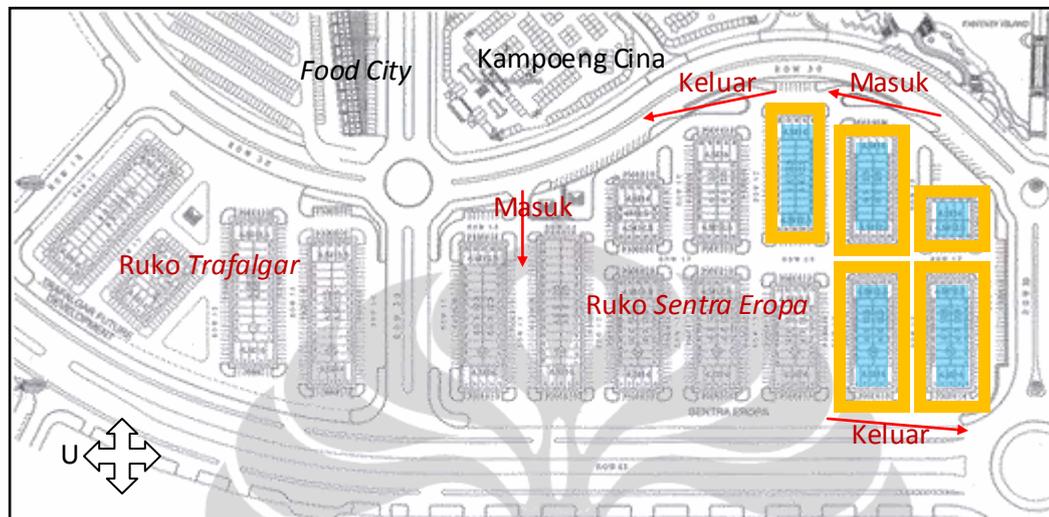


Gambar 3.9 Ruko Sentra Eropa(atas&kanan bawah), Ruko Trafalgar(kiri bawah)

Sumber: Dokumentasi pribadi

Pada umumnya pengunjung ruko merupakan penghuni Kota Wisata. Salah satu narasumber (wanita, 35 thn) yang merupakan penghuni Kota Wisata menyatakan bahwa ia dan keluarga biasanya mengunjungi ruko untuk membeli makanan atau berbelanja di *mini market*. Narasumber lain (wanita, 12 thn) mengatakan setiap minggu ia diantar orang tuanya untuk mengikuti kursus musik di lembaga yang berada di ruko Sentra Eropa.

Pengaturan ruang pada kawasan ruko ini berupa pola *grid* bangunan yang dikelilingi oleh area parkir kendaraan bermotor. Sistem ini diberlakukan untuk kenyamanan dan kemudahan mobilitas pengunjung. Sebagai contoh, pengaturan tata ruang pada ruko Sentra Eropa dapat dilihat lebih jelas pada skema berikut.



Gambar 3.10 Tata Ruang Sentra Eropa dan Trafalgar

Sumber: Manajemen Kota Wisata dan tinjauan oleh penulis

Area berwarna biru mewakili bangunan ruko dan warna kuning adalah area parkir yang mengelilinginya. Akses masuk utama bagi kendaraan bermotor berada di sebelah Timur, sedangkan akses keluar di sebelah Barat langsung menuju jalan utama ROW 55. Kompleks ruko Sentra Eropa memiliki lokasi yang berdekatan dengan beberapa fasilitas publik lainnya, yaitu di sebelah Utara berseberangan dengan kompleks ruko *Trafalgar*, dan di arah Timur berseberangan dengan *Food City* dan *Kampoeng Cina*. Pengaturan ruang seperti ini memberikan kemudahan bagi mobilitas pejalan kaki.

### 3.3.2 Kota Wisata *Sports Club*

Aktivitas fisik seperti olahraga merupakan salah satu jenis kegiatan yang biasa dibutuhkan di lingkungan hunian dikarenakan frekuensi kunjungan yang rutin. Fasilitas yang ditawarkan oleh Kota Wisata *Sports Club* terdiri dari lapangan olahraga dari berbagai jenis seperti futsal, tenis lapangan, tenis meja, *squash*, bulutangkis, dan bola basket. Selain itu juga disediakan kolam renang standar internasional, *gymnasium*, pusat aerobik, biliard, spa, dan restoran. Tidak

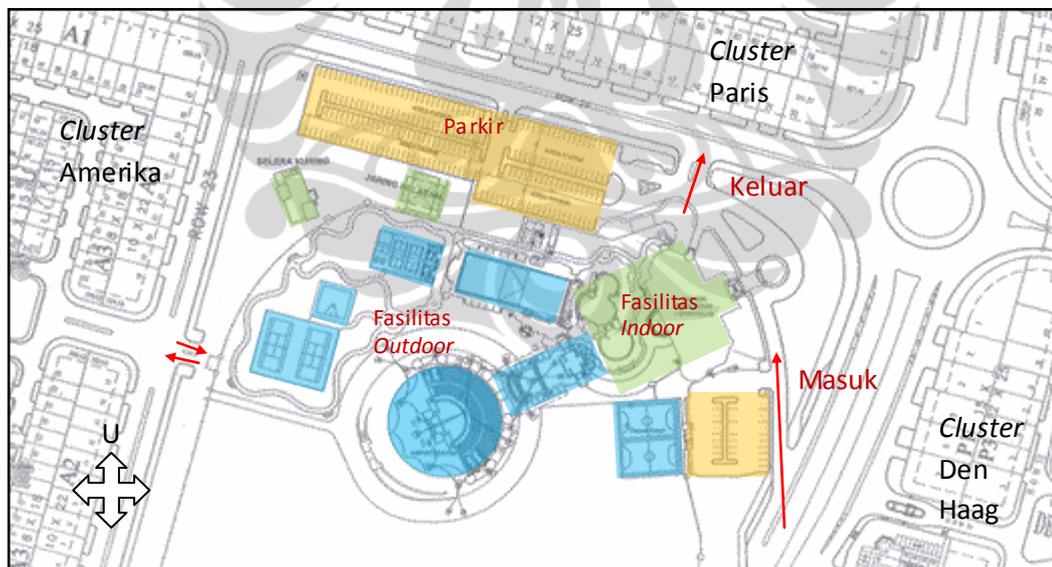
hanya untuk penghuni Kota Wisata, fasilitas ini juga dapat digunakan oleh masyarakat luar.



Gambar 3.11 Kota Wisata *Sports Club*

Sumber: [www.kota-wisata.com](http://www.kota-wisata.com)

Desain bangunan yang mencolok dan lokasi fasilitas yang berada di salah satu persimpangan utama Kota Wisata menjadikan bangunan *Sports Club* ini berperan sebagai *landmark*. Pengaturan ruangnya dapat dilihat lebih jelas pada skema berikut.



Gambar 3.12 Tata Ruang Kota Wisata *Sports Club*

Sumber: Manajemen Kota Wisata dan tinjauan oleh penulis

Area berwarna biru untuk kegiatan luar ruangan, warna hijau untuk kegiatan dalam ruangan, dan warna kuning untuk area parkir. Pintu masuk utama yang berorientasi pada persimpangan utama menerapkan pendekatan *assemble* (dijelaskan pada subbab 2.4), menjadi nilai tambah dalam perannya sebagai ruang

publik. Pendekatan *segregate* (dijelaskan pada subbab 2.4) yang diterapkan dengan pengkhususan fungsi olahraga ini bisa dianggap menguntungkan untuk memfokuskan kegiatan, atau merugikan karena mengingat manusia yang berkegiatan hanya berasal dari golongan yang sama mengakibatkan tidak adanya variasi dalam interaksi sosialnya. Namun karena terdapat fungsi olahraga dan restoran, pada sudut pandang yang berbeda program ruang seperti ini juga bisa dianggap pendekatan *integrate* (dijelaskan pada subbab 2.4).

### 3.3.3 *Fresh Market*

Pada kawasan permukiman, keberadaan pasar yang menyediakan keperluan sehari-hari menjadi salah satu kebutuhan utama penghuni. *Fresh Market* merupakan fasilitas komersial berbentuk pasar tradisional yang menyediakan kebutuhan rumah tangga seperti sayur-sayuran, buah-buahan, daging, dan kebutuhan dapur lainnya. Dibuka setiap hari mulai pukul 04.00 WIB hingga 17.00 WIB, fasilitas ini menjadi salah satu ruang publik yang ramai dikunjungi di antara berbagai macam fasilitas yang disediakan.



Gambar 3.13 *Fresh Market*

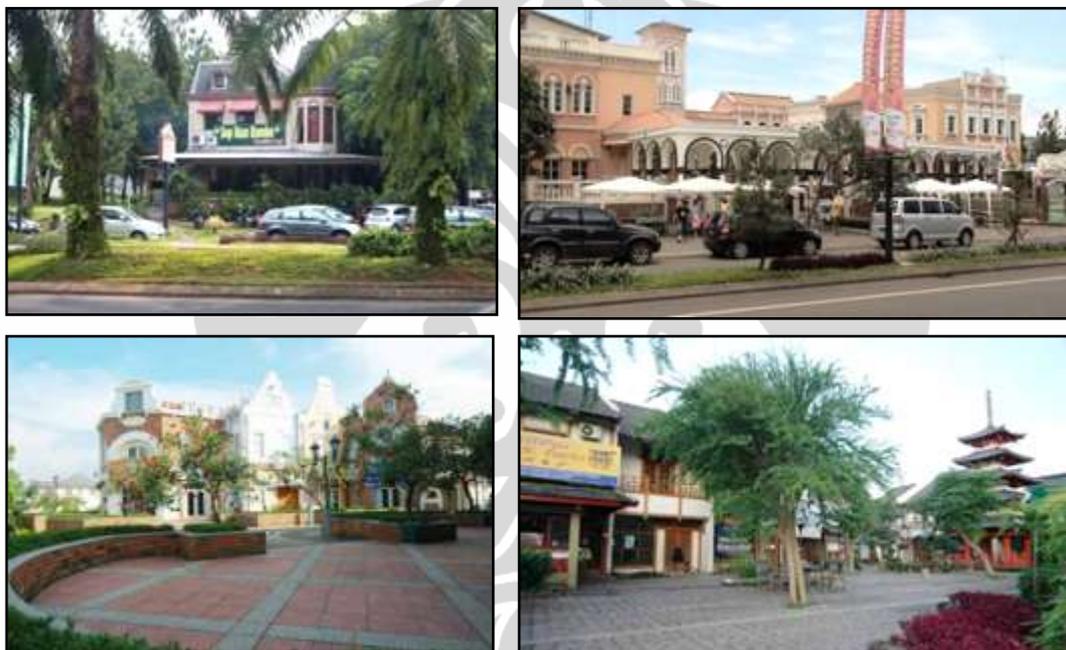
Sumber: [www.kota-wisata.com](http://www.kota-wisata.com)

Keberadaan pasar ini menjadi satu poin penting dalam ruang publik di permukiman karena aktivitas di dalamnya melibatkan interaksi sosial yang terjadi pada rentang waktu tertentu secara rutin. Kontak dalam proses perdagangan akan dipengaruhi oleh pengaturan fisik lingkungan. Pada pasar ini proses jual beli dilakukan secara langsung dengan pengaturan fisik yang mendukung kontak yaitu

orientasi *face-to-face*, tanpa dinding, pada jarak pendek, kecepatan rendah, dan satu level (dijelaskan pada subbab 2.2.2).

### 3.3.4 Sentra Komunitas

Pada beberapa *cluster* disediakan ruang terbuka publik khusus yang dinamakan Sentra Komunitas. Fasilitas ini dimanfaatkan sebagai ruang komersial dan sosial. Restoran, *mini market*, dan taman merupakan fungsi yang umum digunakan. Pada waktu-waktu tertentu ruang ini digunakan untuk menampung aktivitas penghuni *cluster* dan *event* seperti pasar pagi dan *bazaar*.



Gambar 3.14 Sentra Komunitas

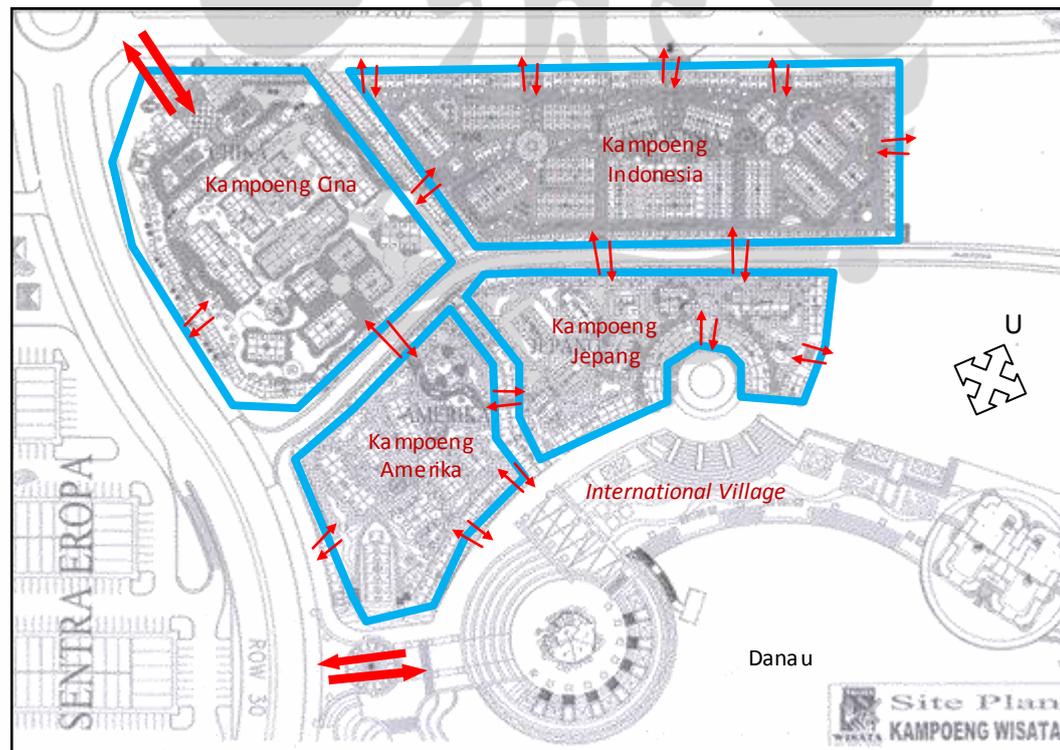
Sumber: Dokumentasi Pribadi (kiri atas), [www.kota-wisata.com](http://www.kota-wisata.com) (kiri bawah, kanan atas&bawah)

Sentra Komunitas sebagai fasilitas publik yang dimiliki sebuah *cluster* memberikan kualitas arsitektural yang berpengaruh kuat pada kehidupan sosial penghuninya. Keberadaannya menjadi salah satu elemen yang mengikat sebuah komunitas menjadi satu karena memberikan pencitraan sebagai ruang bersama yang dapat berperan sebagai identitas komunitas tersebut. Keberadaan Sentra Komunitas ini menerapkan pendekatan *assemble* (dijelaskan pada subbab 2.4). Intervensi arsitektur seperti ini mempengaruhi kondisi sosial karena aktivitas penting (dijelaskan pada subbab 2.2.2) dapat berkembang menjadi aktivitas pilihan (dijelaskan pada subbab 2.2.2) dan menyediakan kesempatan bagi

aktivitas sosial (dijelaskan pada subbab 2.2.2) untuk terjadi. Jarak yang relatif dekat karena berada di lingkungan *cluster* itu sendiri memungkinkan untuk mobilitas pejalan kaki, yang merupakan kondisi ideal bagi suatu ruang publik.

### 3.3.5 Kampoeng Wisata, *International Village*, & *Fantasy Island*

Merupakan ruang rekreasi publik utama yang berperan sebagai pusat pada kawasan Kota Wisata. Kampoeng Wisata terdiri dari empat segmen: Kampoeng Cina, Indonesia, Amerika, dan Jepang yang buka setiap hari pukul 10.00-17.30 WIB. Masing-masing segmen terdiri dari toko souvenir, ruang terbuka publik, dan pusat jajanan dengan desain arsitektur yang disesuaikan dengan tema masing-masing. Ditujukan bagi pejalan kaki, area ini dihubungkan dengan jalur *pedestrian*<sup>4</sup>. Di sebelah Selatan dari Kampoeng Wisata terdapat ruang terbuka publik yaitu *International Village* berupa *plaza* yang menyediakan wahana permainan anak-anak dan *food court*<sup>5</sup>. Untuk tata ruang lebih jelasnya dapat dilihat pada skema berikut.



Gambar 3.15 Tata Ruang Kampoeng Wisata

Sumber: Manajemen Kota Wisata dan tinjauan oleh penulis

<sup>4</sup> Pejalan kaki.

<sup>5</sup> Suatu area yang menyediakan berbagai jenis makanan.

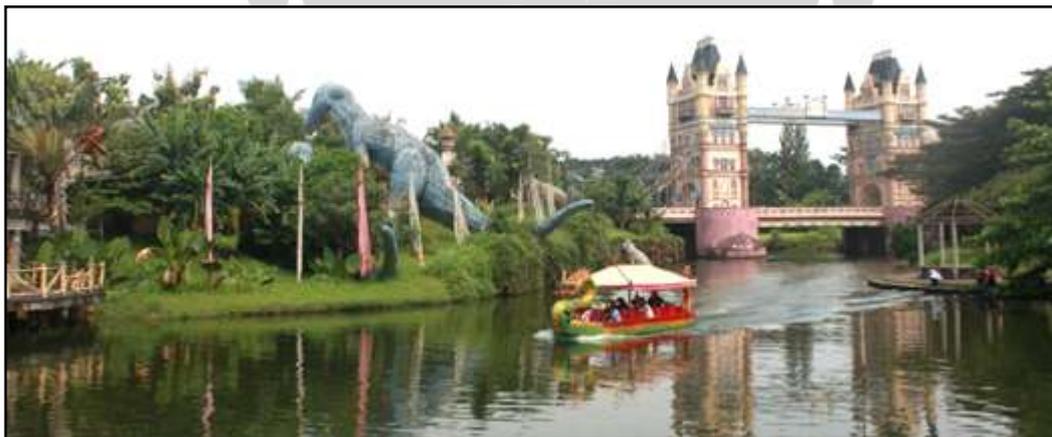
Pintu masuk utama Kampoeng Wisata berada di Kampoeng Cina, yaitu berupa gerbang berukuran besar dengan ruang terbuka yang menghadap ke persimpangan jalan utama. Desain ini menerapkan pendekatan *invite* (dijelaskan pada subbab 2.4) yang mengakibatkan Kampoeng Cina memiliki intensitas pengunjung yang tinggi. Pada hari besar Tionghoa seperti tahun baru Imlek ruang terbuka ini digunakan sebagai tempat perayaan untuk mengadakan festival dan aktivitas hiburan seperti pertunjukan Barongsai.



Gambar 3.16 Kampoeng Cina

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Di tengah danau yang berada di Selatan Kampoeng Wisata terdapat taman hiburan anak-anak yang dinamakan *Fantasy Island*. Tempat yang hanya dibuka pada Sabtu, Minggu dan hari libur nasional ini dapat diakses dengan berjalan kaki ataupun menaiki perahu dari *plaza* Kampoeng Wisata.

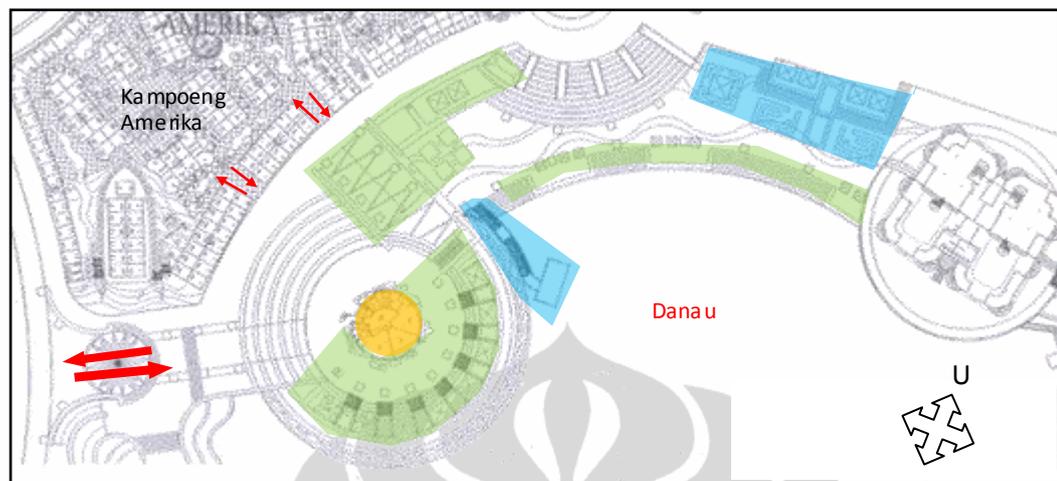


Gambar 3.17 *Fantasy Island*

Sumber: Dokumentasi Pribadi

*International Village* yang berada di Selatan Kampoeng Wisata merupakan ruang terbuka publik yang menyediakan fasilitas rekreasi seperti

wahana permainan untuk anak-anak dan *food court*. Berikut adalah tata ruang *International Village*.



Gambar 3.18 Tata Ruang *International Village*

Sumber: Manajemen Kota Wisata dan tinjauan oleh penulis

Area berwarna hijau adalah ruang yang digunakan untuk fungsi komersial berupa kios-kios makanan sedangkan area berwarna biru untuk fungsi hiburan berupa wahana permainan anak-anak. Area berwarna kuning berupa kumpulan kios makanan dengan desain menarik yang menjadi titik pusat ruang publik ini. Aktivitas yang berlangsung pada ruang publik ini melibatkan manusia dari berbagai kalangan yaitu anak-anak, remaja, dan dewasa.



Gambar 3.19 *International Village*

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Kampoeng Wisata, *International Village*, dan *Fantasy Island* merupakan ruang rekreasi publik yang diprogram dengan pendekatan *invite* (dijelaskan pada subbab 2.4) dan tidak memiliki kualitas desain ruang maupun peraturan yang membatasi penggunaannya sehingga ruang publik ini tidak hanya dimanfaatkan

oleh penghuni Kota Wisata namun masyarakat sekitar. Salah seorang responden (pria, 42 thn) yang bertempat tinggal di kawasan Ciangsana (di luar kawasan Kota Wisata) menyatakan bahwa ia sering membawa anaknya untuk berjalan-jalan ke Kampong Wisata di saat libur.

Sebagai ruang yang mobilitasnya didominasi oleh pejalan kaki, kawasan ini membutuhkan elemen-elemen arsitektur yang dapat mendukung fungsi tersebut. Selain jalur pejalan kaki untuk akses antar area, pada ruang publik ini tersedia berbagai elemen arsitektur yang dapat dimanfaatkan sebagai tempat duduk. Aktivitas rekreasi manusia yang terjadi pada ketiga fasilitas publik ini sebagian besar merupakan kegiatan kelompok. Kecenderungan untuk berkumpul di suatu titik sangat tinggi pada situasi ini. Bahkan hal ini sering kali dipengaruhi oleh arsitektur ruang itu sendiri. Untuk memenuhi kebutuhan ini manusia dapat memanfaatkan sesuatu yang sudah dirancang untuk itu maupun memodifikasi elemen arsitektural lain.



Gambar 3.20 Pemanfaatan Ruang oleh Manusia Sebagai Tempat Duduk

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Interaksi sosial pada ruang publik dipengaruhi oleh berbagai faktor penting, salah satunya makanan (dijelaskan pada subbab 2.2.2). Di area

Kampoeng Wisata tersedia kios-kios makanan ringan sedangkan di *International Village* tersedia *food court* di ruang terbuka.



Gambar 3.21 *Food Court* dan Kios Makanan

Sumber: Dokumentasi Pribadi

### 3.3.6 *Food City*

Sehubungan dengan pembahasan sebelumnya, makanan merupakan salah satu faktor pendukung interaksi sosial manusia. *Food City* adalah fasilitas komersial berupa pusat kuliner di ruang terbuka. Aktivitas manusia yang berlangsung di area ini bersifat periodik, memiliki intensitas tinggi hanya di jam-jam makan karena program ruangnya yang bersifat *segregate* (dijelaskan pada subbab 2.4).



Gambar 3.22 *Food City*

Sumber: [www.kota-wisata.com](http://www.kota-wisata.com)

### 3.3.7 Taman *Cluster*

Pada umumnya setiap *cluster* di Kota Wisata memiliki satu ruang hijau publik yang menyediakan fasilitas bermain anak-anak seperti ayunan dan

seluncuran di dalam taman yang dipenuhi oleh pepohonan, seperti yang dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 3.23 Taman *Cluster*

Sumber: Dokumentasi Pribadi(kiri), [www.kota-wisata.com](http://www.kota-wisata.com)(kanan)

Peletakan taman di dalam *cluster* yang bersifat *gated community*<sup>6</sup> menjadikan ruang hijau publik ini hanya dapat digunakan oleh penghuni *cluster* tersebut. Hal ini merupakan nilai tambah dalam segi keamanan dan ketenangan serta memberi kesan ruang yang lebih privat.

### 3.3.8 Institusi Pendidikan, Keamanan, dan Tempat Ibadah



Gambar 3.24 Masjid(kiri), BHK *Private School*(kanan)

Sumber: [www.kota-wisata.com](http://www.kota-wisata.com)

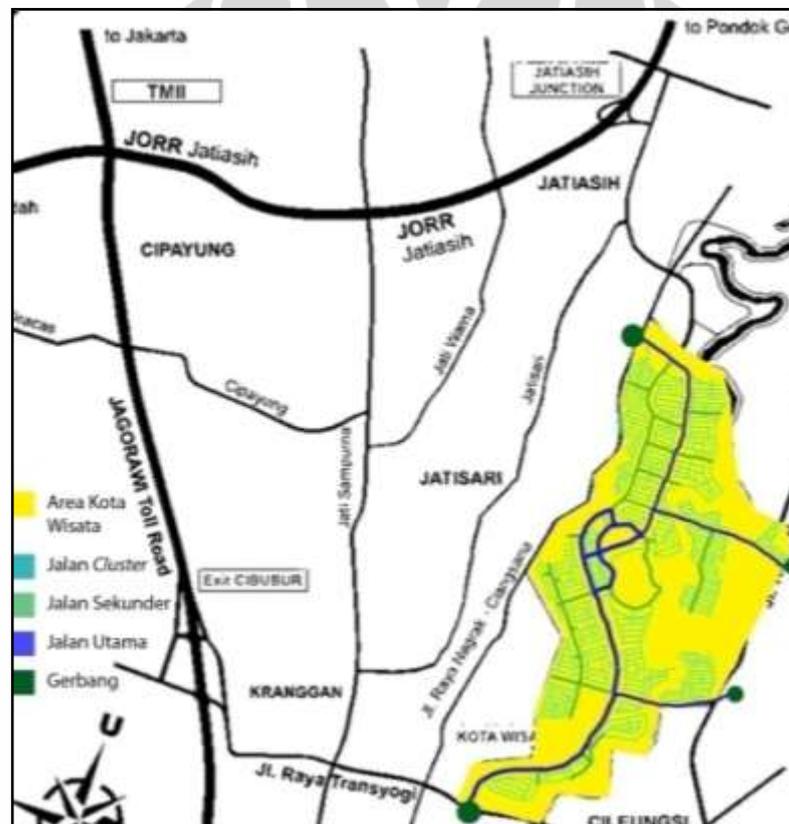
Di kawasan Kota Wisata terdapat dua buah institusi pendidikan yaitu Fajar Hidayah *School* yang merupakan sekolah Islam (SD, SMP, SMA) dan BHK *Private School* yang merupakan sekolah Katolik (SD, SMP, SMA). Di dalam area masing-masing institusi pendidikan tersebut terdapat tempat ibadah berupa mesjid dan gereja Katolik yang bebas digunakan oleh penghuni Kota Wisata.

<sup>6</sup> Area permukiman dengan akses masuk yang diatur secara ketat, pada umumnya dikarakterisasi dengan penggunaan gerbang dan pagar.

Institusi keamanan yang disediakan oleh Kota Wisata adalah posko keamanan pusat dan posko pemadam kebakaran. Fasilitas ini terletak di pinggir jalan utama yang dekat dengan gerbang utama Kota Wisata.

### 3.4 Tata Ruang Publik

Sebagai sebuah kawasan permukiman terencana, penataan ruang Kota Wisata diwujudkan dengan berbagai intervensi arsitektur yang dilakukan oleh pihak pengembang kawasan ini. Mulai dari pengaturan sirkulasi kendaraan hingga penempatan area hunian dan fasilitas publiknya. Pada skema berikut dapat dilihat akses keluar masuk area Kota Wisata untuk kendaraan bermotor.

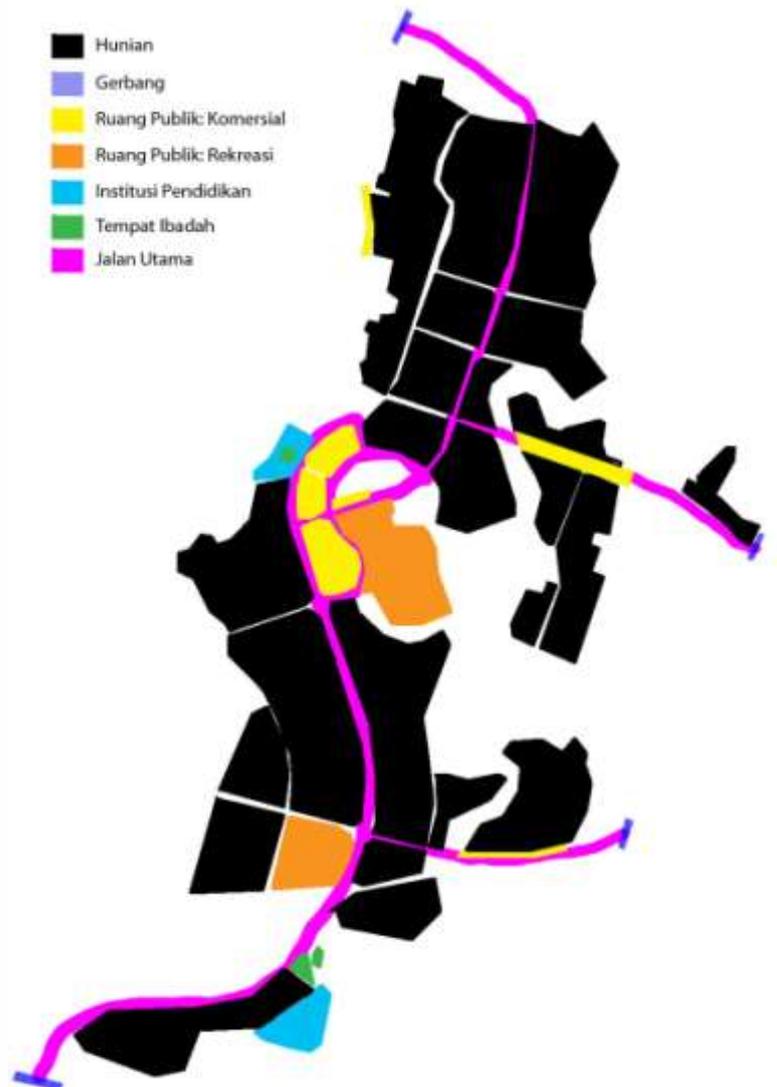


Gambar 3.25 Akses Keluar Masuk Area Kota Wisata untuk Kendaraan Bermotor

Sumber: [www.kota-wisata.com](http://www.kota-wisata.com) dan tinjauan oleh penulis

Jalan utama yang menghubungkan Gerbang Utara dan Selatan memberikan alternatif rute untuk lalu lintas luar Kota Wisata yang dapat dimanfaatkan sebagai akses oleh pengendara bermotor selain rute biasa (jl. Raya Nagrak-Ciangsana) karena jalan utama Kota Wisata bebas dimasuki oleh pengendara manapun. Menurut teori *Neighborhood Unit* oleh Clarence Perry hal

ini seharusnya dihindari pada kawasan permukiman (dijelaskan pada subbab 2.4). Salah satu karakteristik *Neighborhood Unit* yaitu jalur arteri sebagai batas area permukiman yang pada Kota Wisata tidak diterapkan juga menjadi salah satu faktor terjadinya pemanfaatan akses ini.



Gambar 3.26 Tata Ruang Publik Kota Wisata

Sumber: Tinjauan oleh penulis

Skema di atas menggambarkan program tata ruang publik pada Kota Wisata. Berlawanan dengan teori *Neighborhood Unit* institusi pendidikan tidak diletakkan sebagai pusat pada tata ruang melainkan diposisikan di bagian pinggir kawasan. Hal ini berpengaruh pada jenis pembagian aktivitas manusia yang terjadi di kawasan Kota Wisata. Ketika institusi pendidikan menjadi pusat, maka

aktivitas manusia yang terjadi didominasi oleh penghuni lokal yang menggunakan institusi tersebut. Sedangkan pusat dari kawasan ini sendiri yaitu ruang rekreasi publik yang tidak hanya sering dikunjungi oleh penghuni Kota Wisata tetapi juga oleh masyarakat luar. Namun pemilihan area publik sebagai pusat memberikan kecenderungan menjadikan area ini sebagai area dengan keberadaan aktivitas manusia yang paling dominan. Area komersial ditempatkan pada persimpangan utama, sesuai dengan teori *Neighborhood Unit*, mendukung peningkatan aktivitas manusia di kawasan tersebut. Fasilitas publik yang ditempatkan di sepanjang jalan utama memusatkan keramaian di ruang publik, baik penghuni dan masyarakat luar, hanya pada area tersebut. Kondisi ini mengakibatkan area hunian hanya dilalui oleh penghuni, menjadikannya ruang yang lebih aman dan privat.

Dibandingkan dengan prinsip utama teori *Neighborhood Unit* mengenai pengaturan tata ruang kawasan, kota wisata memiliki perbedaan dalam hal ukuran. Institusi pendidikan yang disediakan adalah dua institusi sedangkan pada teori hanya satu institusi. Dengan demikian populasi yang ditampung menjadi lebih besar. Jarak antara institusi dengan hunian menjadi relatif jauh sehingga penghuni lebih senang menggunakan kendaraan bermotor untuk bepergian di dalam kawasan. Perbedaan yang lain adalah tidak adanya jalur arteri sebagai batas kawasan memberikan kesempatan bagi masyarakat luar untuk memanfaatkan jalur utama Kota Wisata sebagai jalur akses.

Di samping perbedaan tersebut terdapat kesamaan pada hal penyediaan ruang publik. Ruang hijau dan rekreasi publik berupa taman dan ruang komersil diatur pada titik-titik persimpangan yang menarik keramaian sebagai usaha untuk menciptakan ruang publik yang efektif. Selain itu penerapan sistem jalan internal yang mengatur supaya kawasan hunian menjadi daerah yang relatif aman dari pihak luar serta memungkinkan penghuni dapat bergerak dengan efisien juga sesuai dengan salah satu dari prinsip utama konsep *Neighborhood Unit*.

Kota Wisata memiliki program kawasan yang menggabungkan fungsi hunian dan rekreasi pada satu tempat. Penataan arsitektural yang diterapkan berada pada program sirkulasi dan tata ruang untuk fasilitas di dalamnya yang bertujuan untuk mewujudkan tema penggabungan tersebut. Sebagai area rekreasi Kota Wisata dapat memunculkan dan menampung keberadaan aktivitas manusia

secara konsisten dengan program ruang dan aksesnya. Lebih jauh lagi pemenuhan fungsi ini bisa berlangsung dengan efektif tanpa mengganggu fungsi Kota Wisata sebagai area permukiman yang ditujukan untuk kalangan menengah ke atas yang cenderung membutuhkan keadaan yang tenang dan privat pada kondisi idealnya.

## **BAB 4 KESIMPULAN**

Ruang publik sebagai wadah bagi kegiatan sosial manusia memiliki banyak aspek yang dapat diperdalam dalam mempelajari bagaimana menggunakannya dengan seefektif mungkin. Penataan ruang adalah salah satu aspek yang menjadi penghubung antara aspek-aspek lainnya. Dengan pertimbangan yang baik mengenai penataan ruang dapat dicapai suatu *neighborhood* yang dapat memenuhi kebutuhan manusia dengan baik.

Kota Wisata Cibubur merupakan kawasan permukiman yang mengukung fungsi hunian dan rekreasi yang digabung dalam satu tempat. Usaha untuk mewujudkan konsep ini dengan efektif terlihat dalam penataan ruangnya yang melibatkan aktivitas sosial manusia. Fungsi rekreasi diatur berdampingan dengan fungsi hunian sedemikian rupa melalui pengaturan sirkulasi, yang berakibat pada orientasi yang lebih cenderung pada kendaraan bermotor, serta desain fisik dari fasilitas-fasilitasnya sehingga dapat berfungsi dengan baik dalam memenuhi fungsi sosialnya tanpa mengganggu fungsi huniannya itu sendiri. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa Kota Wisata telah dapat memenuhi kebutuhan penghuninya yang merupakan kalangan menengah ke atas yang membutuhkan privasi dan ketenangan di lingkungan tempat tinggal mereka. Dapat dikatakan bahwa ini adalah kondisi ideal bagi penghuni Kota Wisata Cibubur meskipun bagi kalangan lain bisa saja ini bukan merupakan kondisi yang ideal.

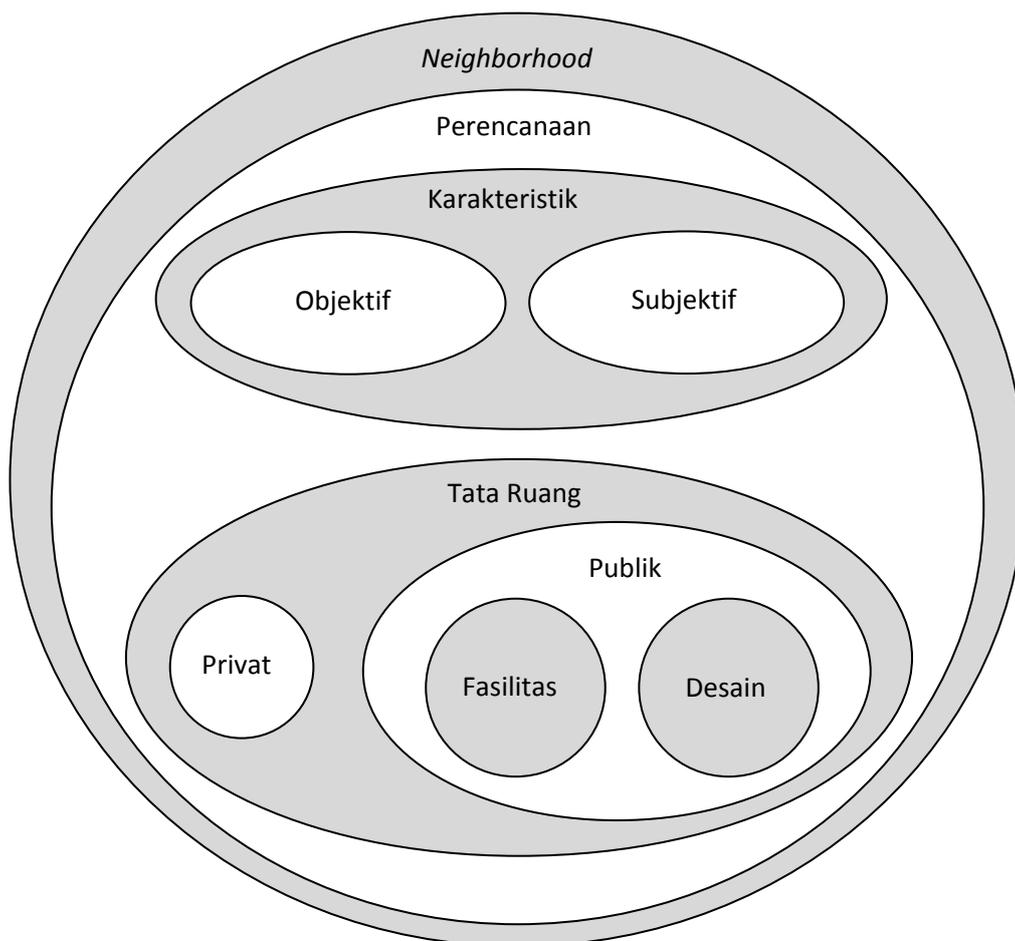
Di samping terdapatnya perbedaan mengenai sebuah kondisi ideal, dari pengamatan pada studi kasus ditemukan karakteristik-karakteristik tertentu yang dianggap ideal bagi sebagian besar pihak, pada umumnya merupakan karakteristik positif. Contohnya, *neighborhood* yang aman adalah lebih baik dari yang tidak aman, keindahan dengan desain yang dapat dinikmati oleh panca indera manusia dan faktor alam seperti tumbuhan pada umumnya lebih disukai dibandingkan lingkungan yang monoton. Karakteristik-karakteristik seperti ini menjadi karakteristik dasar yang mendekati kondisi objektif di samping karakteristik-karakteristik subjektif yang bergantung pada kondisi-kondisi tertentu.

Dengan pola pikir seperti ini dapat disimpulkan bahwa suatu karakteristik ideal pada *neighborhood* terbagi dalam dua golongan: karakteristik (mendekati) objektif dan karakteristik subjektif. Dalam merencanakan sebuah *neighborhood* dua karakteristik ini menjadi titik awal dalam menentukan intervensi arsitektur seperti apa yang nantinya akan dilakukan. Karakteristik subjektif akan dipertimbangkan menyangkut manusia yang akan menempati *neighborhood* tersebut, seperti golongan atas, menengah, atau bawah, komunitas yang sosial atau privat, dan karakter kawasan yang ingin dibentuk. Karakteristik subjektif ini akan selalu berkembang berdasarkan tujuan yang ingin dicapai oleh manusia dalam lingkungannya. Dengan ini kondisi ideal yang subjektif akan dapat diwujudkan.

Usaha dalam membentuk sebuah *neighborhood* yang efektif dengan melakukan penataan pada ruang publik membutuhkan pertimbangan dalam berbagai aspek. Sebagai kawasan terencana, karakter dan fungsi suatu *neighborhood* dapat diarahkan berdasarkan kebutuhan dan keinginan pengembang. Kondisi objektif dan subjektif tersebut nantinya akan menghasilkan berbagai pilihan arsitektural yang dapat diterapkan untuk memenuhinya.

Penataan ruang untuk membentuk *neighborhood* yang efektif dalam memenuhi kebutuhan manusia terdiri dari penataan pada ruang privat dan ruang publik. Berdasarkan studi kasus yang telah dilakukan pada ruang publik Kota Wisata Cibubur intervensi tersebut dapat disederhanakan menjadi fasilitas dan desain. Unsur-unsur ini dipertimbangkan untuk dapat memenuhi karakteristik objektif dan subjektif yang telah ditetapkan. Fasilitas maksudnya yaitu fungsi apa saja yang dapat dipenuhi pada ruang publik di kawasan permukiman tersebut. Fasilitas-fasilitas ini disesuaikan dengan kebutuhan penghuni dengan secukupnya karena apabila berlebihan maka akan berpengaruh pada karakteristik lainnya seperti keamanan karena fasilitas meningkatkan aktivitas yang akan menarik keramaian dan menurunkan tingkat keamanan. Desain mencakup pembentukan karakter kawasan serta dapat mempengaruhi aktivitas manusia yang berlangsung. Penelusuran lebih dalam mengenai aspek arsitektural apa saja yang dapat diberlakukan pada ruang publik telah dibahas pada bab 2. Tata ruang dan sirkulasi berlaku dalam ruang lingkup kawasan, berfungsi untuk membagi area dan aktivitas sesuai dengan pendekatan-pendekatan yang diberlakukan.

Kesimpulan yang dapat diambil adalah untuk menciptakan sebuah *neighborhood* yang efektif dalam memenuhi kebutuhan manusia yang pertama kali dilakukan adalah menetapkan perencanaan dalam bidang karakteristik (non fisik) dan penataan ruang (fisik) yang akan diterapkan. Karakteristik tersebut dapat dibagi menjadi karakteristik objektif dan subjektif yang didasarkan pada kebutuhan manusia yang menempatnya. Untuk memenuhi karakteristik tersebut, perencanaan arsitektural dipertimbangkan dan disesuaikan supaya dapat mendukung satu sama lain dengan efisien. Penataan ruang di kawasan permukiman terjadi pada ruang publik dan ruang privat. Pada ruang publik dapat digolongkan menjadi dua: fasilitas yang disediakan dan desain arsitektur untuk keseluruhan kawasan. Dengan demikian pembentukan suatu *neighborhood* melalui penataan ruang dapat disederhanakan pada skema berikut.



Gambar 4.1 Perencanaan *Neighborhood*

Sumber: Analisis oleh penulis

Ketika proses perencanaan karakteristik dan penataan ruang ini dipertimbangkan dan berkoordinasi dengan baik, maka bukan tidak mungkin pengembang di bidang arsitektur akan mampu mewujudkan suatu *neighborhood* yang ideal secara objektif.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku:

1. Catanese, Anthony J dan James C. Snyder. 1979. *Introduction to Urban Planning*. New York:McGraw-Hill.
2. Colman, James. 1971. *Planning and People*. Sydney: Angus and Robertson.
3. Corbusier, Le. 1987. *The City of To-morrow and Its Planning*. New York: Dover Publications,Inc.
4. Cullen, Gordon. 1996. *The Concise Townscape*. Oxford: Architectural Press.
5. Gehl, Jan. 1987. *Life Between Buildings*. New York:Van Nostrand Reinhold.
6. Hall, Edward T. 1966. *The Hidden Dimension*. New York: Anchor Books
7. Jacobs, Jane. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. New York:Random House, Inc.
8. Krier, Rob. 1979. *Urban Space*. London: Academy Editions.
9. Moughtin, Cliff. 1992. *Urban Design Street and Square*. Oxford: Butterworth Architecture.
10. Perry, Clarence Arthur. 1929. "The Neighborhood Unit," Monograph One. Vol. 7, *Regional Survey of New York and Its Environs, Neighborhood and Community Planning*. New York: New York Regional Plan.
11. Rubenstein, Harvey M. 1992. *Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces*. New York: John Wiley & Sons, Inc.
12. Southworth, Michael dan Eran Ben-Joseph. 1997. *Streets and the Shaping of Towns and Cities*. New York:McGraw-Hill.

13. Whyte, William H. 1980. *The Social Life of Small Urban Spaces*. Washington D.C.:Conservation Foundation.

**Website:**

1. <http://www.thefreedictionary.com/> 29 April 2012 12.04
2. [http://cache.virtualtourist.com/15/4010235-Jalan\\_Minangkabau\\_Bukittinggi.jpg](http://cache.virtualtourist.com/15/4010235-Jalan_Minangkabau_Bukittinggi.jpg) 3 Mei 2012 00.41
3. <http://images.detik.com/content/2007/04/28/157/taman3.jpg> 3 Mei 2012 00.38
4. <http://koran-jakarta.com/images/berita/88130.jpg> 3 Mei 2012 00.37 3 Mei 2012 00.37
5. <http://media.artdiamondblog.com/images2/CulDeSacs1.jpg> 3 Mei 2012 00.44
6. [http://www.fourgreensteps.com/community/images/stories/Cul\\_De\\_Sac.png](http://www.fourgreensteps.com/community/images/stories/Cul_De_Sac.png) 3 Mei 2012 00.45
7. <http://www.wartakota.co.id/upload/photo/2011/03/15/1ea4d860baf093453104f7c6d7541790.jpg> 3 Mei 2012 00.43
8. <http://www.kota-wisata.com/> 17 Mei 2012 12.41